



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE  
CHIRIQUÍ**



**FACULTAD DE HUMANIDADES**

**ESCUELA DE GEOGRAFÍA E HISTORIA**

**LICENCIATURA EN GEOGRAFÍA E HISTORIA.**

**TÍTULO:**

**EL FERROCARRIL NACIONAL DE CHIRIQUÍ: SU HISTORIA,  
INFRAESTRUCTURA E INFLUENCIA COMO FACTOR SOCIO-  
ECONÓMICO EN LA PROVINCIA, DESDE 1916 A 1997.**

**TRABAJO DE GRADO PARA  
OPTAR AL TÍTULO DE  
LICENCIATURA EN GEOGRAFÍA E  
HISTORIA.**

**POR:**

**DANIEL EDUARDO SAMUDIO SAAVEDRA**

**4-739-1992**

**ASESORA:**

**MGTR. MILAGROS SÁNCHEZ PINZÓN**

**DAVID, CHIRIQUÍ**

**2024**

## AGRADECIMIENTO

La elaboración de esta tesis ha sido un trabajo arduo, tanto heurístico como hermenéutico, en el que participaron diversas personas e instituciones, cuyo apoyo ha sido fundamental para su desarrollo y culminación. A todas ellas deseo expresar mi más sincero agradecimiento.

En primer lugar, quiero manifestar mi profunda gratitud a la profesora, Milagros Sánchez Pinzón, por su invaluable orientación, sus consejos y su infinita paciencia a lo largo de todo este proceso. Su experiencia como investigadora fue una guía esencial en cada etapa de esta tesis.

A mis padres, les debo todo. Su apoyo incondicional y su fe inquebrantable en mí han sido una fuerza constante, no solo durante la realización de esta investigación, sino a lo largo de toda mi carrera. Gracias por estar siempre a mi lado, por alentarme a seguir adelante y por darme el impulso necesario para alcanzar esta meta profesional.

A mis compañeros y amigos, en especial, a Annelys, Obed y Rigoberto, quienes estuvieron presentes en cada etapa, desde la concepción de este proyecto hasta su finalización, les expreso mi agradecimiento más sincero. Sus palabras de aliento y su apoyo constante fueron una fuente de inspiración y motivación para lograr los objetivos trazados.

Un agradecimiento especial al doctor, Mario Molina Castillo, quien ha sido una persona de gran importancia en mi desarrollo académico. Su orientación y la oportunidad de asistirlo en trabajos de investigación histórica me brindaron una valiosa experiencia que pude aplicar en esta tesis. Además, agradezco su generoso

aporte documental y los contactos que me facilitó, los cuales fueron indispensables para acceder a fuentes clave en esta investigación.

Finalmente, quiero reconocer el valioso aporte de las personas e instituciones que, de una forma u otra, contribuyeron a la consecución de este trabajo. Agradezco especialmente, a la Biblioteca Nacional Ernesto J. Castillero P., en particular, al departamento de hemeroteca, bajo la dirección de la Licenciada Fátima Ávila, y a la licenciada Guadalupe Rivera por su inestimable colaboración. También, al Archivo Nacional de Panamá y a su atento personal, en especial, a su director Gustavo Cerrud, y a las licenciadas Massiel Mudarra, Sabina Bethancourt y Mireya Castillo. Sin su apoyo, no habría sido posible documentar de manera adecuada esta investigación y su contribución fue crucial para el éxito de este proyecto.

Asimismo, hago extensivo mi agradecimiento a las siguientes instituciones: la Biblioteca Simón Bolívar de la Universidad de Panamá y el Museo Belisario Porras de Las Tablas. Su colaboración fue invaluable para la culminación de este trabajo.

## **DEDICATORIA**

A mis padres, Florentino y Mariela, sin ellos no sería posible cumplir esta meta personal y profesional. Gracias por todo el sacrificio y apoyo constante en cada etapa de mi vida.

## INDICE GENERAL

<b>AGRADECIMIENTO .....</b>	<b>ii</b>
<b>DEDICATORIA .....</b>	<b>iv</b>
<b>ÍNDICE .....</b>	<b>v</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS.....</b>	<b>vii</b>
<b>ÍNDICE DE GRÁFICAS .....</b>	<b>viii</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I. EL PROBLEMA.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Planteamiento del Problema.....</b>	<b>5</b>
<b>1.2. Delimitación del tema.....</b>	<b>7</b>
<b>1.3. Justificación .....</b>	<b>10</b>
<b>1.4. Objetivos.....</b>	<b>12</b>
<b>1.4.1. General.....</b>	<b>12</b>
<b>1.4.2. Específicos .....</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1. Teoría del maquinismo y la Revolución Industrial .....</b>	<b>14</b>
<b>2.2. La revolución del ferrocarril .....</b>	<b>20</b>
<b>2.3. Antecedentes del Ferrocarril Nacional de Chiriquí .....</b>	<b>27</b>
<b>2.3.1. Proyectos ferroviarios antecesores .....</b>	<b>28</b>
<b>2.3.1.1. Ambrose William Thompson y la Chiriquí Improvement Company (1852) .....</b>	<b>28</b>
<b>2.3.1.2. Camino carretero de David a la Laguna de Chiriquí (1893).....</b>	<b>34</b>

2.3.1.3. Construcción de línea férrea al Boquete (1901).....	35
2.3.1.4. El Ferrocarril Panamericano (1893).....	39
2.3.1.5. Proyecto del ferrocarril Panamá-David (1910).....	41
2.3.2. Leyes sobre la construcción de ferrocarriles en la República de Panamá (1909-1914).....	48
2.3.3. El empréstito nacional de 1914.....	53
2.4. El ideario de Belisario Porras y el surgimiento del proyecto del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.....	58
2.5. Inicio y desarrollo de la etapa de construcción de la vía férrea.....	66
2.5.1. La adjudicación de la obra del Ferrocarril Nacional de Chiriquí .....	66
2.5.2. El contrato #3 de 1914 .....	67
2.5.3. El inicio de la obra del Ferrocarril de Chiriquí.....	73
2.5.4. La ejecución de la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí .....	77
2.5.5. Informe sobre avances y otros detalles de la obra .....	91
2.5.6. Consideraciones finales 1916.....	107
2.5.7. Finalización de la etapa de construcción .....	110
2.6. Inauguración y puesta en marcha del Ferrocarril .....	111
2.6.1. Entrega del Ferrocarril.....	116
2.6.2. Puesta en marcha .....	125
2.7. Componentes de la infraestructura ferroviaria.....	130
2.7.1. Etapa inicial (1916-1930).....	131
2.7.2. Etapa de esplendor (1930 – 1950).....	146

2.7.3. Etapa de decadencia (1950 – 1990) .....	159
2.8. La organización administrativa de la empresa férrea .....	182
2.8.1. Organización administrativa .....	182
2.8.2. Secretaría de Hacienda y Tesoro (1916-1920): .....	183
2.8.3. Junta Central de Caminos (Sección de la Secretaría de Fomento y Obras Públicas) (1921-1924) .....	191
2.8.4. Secretaria de Hacienda y Tesoro (1925-1936) .....	195
2.8.5. Ministerio de Obras Públicas y sus denominaciones anteriores a 1945 .....	201
2.8.6. Ministerio de Obras Públicas (1945-actualidad).....	203
2.8.7. La organización del Ferrocarril de Chiriquí 1946 - 1972 .....	209
2.8.8. La organización del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en los años de 1980 y 1990. ....	224
2.9. Aportes sociales realizados por el Ferrocarril.....	227
2.10. Influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí como fomento de desarrollo económico y poblacional.....	258
2.10.1. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y su influencia en el progreso del occidente chiricano .....	291
2.10.2 Influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en la economía de la Provincia.....	293
2.10.2.1 Las tarifas del FNCH como fomento de producción y comercio .....	306

2.10.2.2. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y los contratos del personal .....	315
2.10.2.3. Nuevos puestos de trabajo para la institución de Correos y Telégrafos por efecto del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.....	322
2.10.2.4. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y el fomento del turismo...324	
2.10.2.5. Alquiler de vías del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.....	347
2.10.3. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y su influencia indirecta en el comercio y los tipos de economías .....	351
2.10.3.1. La economía formal .....	352
2.10.3.2. La economía informal.....	372
2.10.4. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y su contribución al progreso de la provincia.....	382
2.10.4.1. La ciudad de David .....	382
2.10.4.2. La Concepción .....	386
2.10.4.3. Puerto Armuelles: .....	389
2.10.4.4. Boquete .....	401
2.10.4.5. Potrerillos: .....	407
2.10.4.6. Alanje, Dolega y Boquerón .....	415
2.10.5. El ferrocarril como factor poblacional .....	427
2.11. Causas de la desaparición del “caballo de hierro” .....	439
2.11.1. Las administraciones del FNCH .....	440
2.11.2. La política y el Ferrocarril Nacional de Chiriquí.....	460
2.11.3. El gobierno y el ferrocarril .....	475

2.11.4 Avance tecnológico y el auge de las carreteras.....	478
2.11.5 El cierre del Ferrocarril Nacional de Chiriquí .....	496
<b>CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO.....</b>	<b>504</b>
3.1. Tipo de investigación.....	505
3.2. Fuentes.....	506
3.2.1. Fuentes primarias .....	506
3.2.1.1. Entrevistas.....	508
3.2.1.2 Análisis de documentos.....	508
3.2.2. Fuentes secundarias .....	508
<b>CAPÍTULO IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.....</b>	<b>510</b>
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>523</b>
<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>530</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>531</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>554</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1. Costo total del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y sus trabajos adicionales.....</b>	<b>109</b>
<b>Tabla 2. Señales de seguridad del FNCH y su forma de uso: .....</b>	<b>220</b>
<b>Tabla 3. Sonidos de alerta del FNCH. ....</b>	<b>221</b>
<b>Tabla 4. Población por Distritos - Occidente de Chiriquí (1911-1960).....</b>	<b>435</b>
<b>Tabla 5. Listado de personal a despedir, 1953. ....</b>	<b>470</b>
<b>Tabla 6. Cuadro de compra de polines (1936-1970) .....</b>	<b>513</b>
<b>Tabla 7. Población por provincia, comparando el aumento demográfico de Chiriquí vs. otras .....</b>	<b>518</b>
<b>Tabla 8. Cuadros de población en el occidente y oriente de la Provincia (1911-1960).....</b>	<b>519</b>

## ÍNDICE DE GRÁFICAS

<b>Gráfica 1. Número de kilómetros de la red férrea en aumento y descenso. (1916-1997).....</b>	<b>512</b>
<b>Gráfica 2. Disminución de transporte de pasajeros (1937-1981.....</b>	<b>521</b>

## INTRODUCCIÓN

### Capítulo I – El problema

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, construido entre 1914 y 1916 y en operación hasta 1997, constituyó un elemento clave en la infraestructura y el desarrollo económico de la provincia de Chiriquí. Este estudio tiene como objetivo rescatar la memoria histórica del ferrocarril, enfocándose en sus aspectos administrativos, infraestructurales, y su impacto social y económico.

La investigación se delimita a la provincia de Chiriquí, donde el ferrocarril conectaba áreas agrícolas, tanto semi-urbanas como rurales, con las zonas urbanas. El período de estudio abarca desde 1916, cuando el ferrocarril comenzó, formalmente, sus operaciones, hasta 1997, cuando cesó definitivamente su actividad. A pesar de su importancia, no existen estudios académicos profundos ni sistematizados que documenten su historia, su administración o las razones de su desaparición. Por lo tanto, este trabajo pretende llenar ese espacio, utilizando una metodología interdisciplinaria que permitirá a historiadores y especialistas explorar nuevos enfoques en el análisis del desarrollo regional.

Con este análisis, se busca contribuir a la comprensión del papel del ferrocarril en el contexto regional y su influencia en la modernización del transporte.

### Capítulo II – Marco Teórico

El presente trabajo analiza la historia y la influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en la provincia. Para ello, se aborda el contexto previo a su construcción, examinando la teoría del maquinismo y cómo la maquinaria, a partir del siglo XVII, impulsó transformaciones socioeconómicas que culminaron en la Revolución

Industrial. Dentro de esta revolución tecnológica, el ferrocarril surgió como uno de los avances más significativos, facilitando la rápida movilización de personas y mercancías, lo que contribuyó al crecimiento de las economías industriales.

El estudio, también, contextualiza la llegada del ferrocarril a Panamá a mediados del siglo XIX, resaltando proyectos anteriores que fracasaron antes de la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Este proyecto fue impulsado por Belisario Porras Barahona, quien concibió el ferrocarril como un medio no solo de transporte, sino, también, de modernización para las provincias del interior, especialmente para Chiriquí.

La investigación abarca la historia del ferrocarril desde su planificación, construcción y operación, hasta su eventual decadencia. Se analiza su impacto en la provincia de Chiriquí, tanto en términos económicos como sociales, así como las causas de su desaparición. Además, se destacan los aspectos técnicos, administrativos y de infraestructura que jugaron un papel clave en su funcionamiento y su legado para la región.

### Capítulo III – Marco Metodológico

Este capítulo describe el enfoque y los procedimientos metodológicos utilizados en la investigación sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Se trata de un estudio de carácter histórico y documental que tiene como objetivo reconstruir y analizar el origen, la evolución y el impacto del ferrocarril en el desarrollo socioeconómico local. La investigación sigue un enfoque descriptivo, basándose en fuentes primarias y secundarias para proporcionar una comprensión detallada de los

procesos históricos que configuraron la importancia de esta infraestructura en la región.

#### Capítulo IV – Análisis e interpretación de los resultados

Este capítulo examina los datos recolectados durante la investigación sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, ofreciendo una comprensión de su función y las situaciones que enfrentó a lo largo de su existencia. Se presentan cuadros estadísticos que reflejan la evolución de la población tanto a nivel nacional como provincial, con especial, énfasis en las regiones occidental y oriental de Chiriquí. Estos datos permiten correlacionar el crecimiento poblacional con el desarrollo del ferrocarril y su influencia en la movilidad y la integración de las comunidades locales.

Asimismo, se analiza, la adquisición de polines, material fundamental para el mantenimiento de las vías férreas, lo que evidencia el compromiso de inversión en la infraestructura ferroviaria. Se estudia, también, la extensión total de la línea férrea, lo que proporciona una medida del alcance geográfico y logístico del ferrocarril en la conectividad regional. Por último, se evalúa la cantidad de pasajeros transportados, permitiendo valorar la importancia del ferrocarril como medio de transporte y su contribución al desarrollo económico y social de Chiriquí.

**CAPÍTULO I**  
**EL PROBLEMA**

## 1.1. Planteamiento del problema

La movilidad de las personas y la distribución de mercancías constituyen uno de los mayores empeños que ha tenido desde siempre el ser humano. En la búsqueda de satisfacer esta necesidad se desarrollaron inventos que cambiarían por completo el modo de vida del hombre y su entorno.

Esas grandes transformaciones culturales exigidas por el hombre se dieron, en gran medida, por la Revolución Industrial y los cambios que generó en el sistema de transporte. Un lugar especial, en estos procesos, fue la aparición del ferrocarril, el cual marcó un antes y un después en la historia de la movilidad de los grupos humanos.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril tomó mayor auge y despertó gran interés en los conjuntos económicamente dominantes, los políticos y la población en general, tanto en países europeos como americanos.

Desde Inglaterra, donde nació, el ferrocarril se expandió rápidamente a otros países europeos, como: Francia, Alemania, Bélgica, Italia y España. Estos comenzaron a construir extensas redes ferroviarias. En Bélgica fue construida la primera línea de Europa continental, en 1835. En Alemania, se construyeron 11 000 kilómetros de líneas férreas en 1860. En Italia, para 1870, las vías férreas conformaban 6 000 kilómetros de extensión.

El ferrocarril en el continente americano tuvo sus primeras manifestaciones en Estados Unidos, a partir de la década de 1830. La expansión en el país norteamericano alcanzó su punto culminante con la construcción del primer Ferrocarril Transcontinental, en 1869, que conectó el este con el oeste del país.

La construcción de ferrocarriles en América Latina despertó en la segunda mitad del siglo XIX. En Chile, la primera línea ferroviaria fue inaugurada en 1851 y en Argentina, en 1857. En Perú, apareció el Ferrocarril Central Andino, que comenzó a funcionar en los años de 1870.

Otros ferrocarriles en América Central aparecieron en Costa Rica, uno de los primeros países en desarrollar una red de esta naturaleza. En 1871, se inició la construcción del ferrocarril al Atlántico. En Guatemala, la primera línea importante fue inaugurada en 1884.

En el caso de Panamá, la introducción de este sistema de transporte se logra con la construcción del Ferrocarril de Panamá, entre los años de 1850 a 1855, cuando surgió la necesidad de transportar gentes y mercancías durante la fiebre del oro en California por la estrecha cintura ístmica.

A finales del siglo XIX y principios del XX, en la región de Bocas del Toro, el surgimiento de la industria bananera permitió la construcción de un ferrocarril privado para el transporte de la fruta hasta los puertos en la costa del Caribe, donde los barcos podían trasladar la fruta hacia los mercados internacionales.

En 1904, después de la independencia de Panamá de Colombia, se hizo necesario estimular la inversión económica y la producción agrícola de la nueva nación. En este contexto, nació la idea de extender un ferrocarril entre la capital del país y la provincia de Chiriquí. Este proyecto no se llegó a ejecutar como se concibió, especialmente por la carga económica que representaba para la naciente República. De ahí que, los primeros gobernantes se decantaron por ejecutar trazados férreos en las provincias de Los Santos y Chiriquí y, aunque, se presentaron los estudios para

ambas regiones, se llegó a concretar el que atravesaría importantes regiones del norte y occidente de Chiriquí. Esta empresa férrea se convertiría en la única administrada por el gobierno panameño en toda la historia republicana.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, construido entre 1914 y 1916 y en funcionamiento hasta 1997, representa un hito de la infraestructura y el desarrollo económico de la provincia. Sin embargo, pesar de su relevancia histórica, esta mega obra de su tiempo ha sido ampliamente ignorada en la historiografía nacional y carece de estudios académicos que analicen su impacto en el progreso regional, la movilidad de las poblaciones y su relación con el comercio agrícola.

Ante esta laguna en el conocimiento, surge la necesidad de emprender investigaciones rigurosas que permitan a los contemporáneos reconstruir la historia del “caballo de hierro chiricano”, como se le conocía popularmente, por su influencia en la evolución de las comunicaciones en el país y el rol en el devenir social y económico, de la más agro productiva y occidental de las provincias de la República.

Por tanto, el presente trabajo intentará rescatar la memoria histórica del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, con un enfoque en sus aspectos administrativos, infraestructurales y de impacto social y económico, para contribuir en la comprensión de su participación en el acontecer regional y analizar el panorama istmeño en cuanto a la modernización del transporte y sus implicaciones socio-culturales.

## **1.2. Delimitación del tema**

La delimitación del presente trabajo titulado: **El Ferrocarril Nacional de Chiriquí: su historia, infraestructura e influencia como factor socioeconómico en la provincia, desde 1916 a 1997**, implica definir con precisión los alcances y

límites de la investigación, para garantizar que sea manejable y concreta dentro del marco metodológico y científico.

La delimitación se plantea en los siguientes términos:

- a. Temporal: El período de estudio se circunscribe desde 1916, año en que el Ferrocarril Nacional de Chiriquí comenzó formalmente sus operaciones, hasta 1997, cuando cesó sus actividades. Este marco temporal abarca las más relevantes transformaciones en la infraestructura y el panorama social y económico de la provincia de Chiriquí, lo cual permite examinar el impacto del ferrocarril durante todos los años de su operación.
- b. Geográfica: La investigación se delimita a la provincia de Chiriquí, donde el ferrocarril operaba e interconectaba las principales áreas agrícolas (semi-urbanas y rurales) y urbanas. Se enfocará en el análisis de las rutas, estaciones, y las áreas de influencia, directa e indirecta del ferrocarril. En este sentido, comprenderá los territorios de Pedregal, David, Dolega, Potrerillos, Boquete, San Pablo, Alanje, los caseríos de Bugaba y las fincas bananeras de Barú.
- c. Temática: Se explorarán tres dimensiones centrales:
  - Historia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí: su origen, construcción, operación y cierre, así como los actores clave en su gestión.
  - Infraestructura: análisis de las características técnicas del ferrocarril, la red ferroviaria, las estaciones y apeaderos, así como su evolución a lo largo del tiempo.

- Impacto socioeconómico: estudio del papel del ferrocarril en el desarrollo agrícola, comercial e industrial de Chiriquí. Se incluye su papel en la movilidad de personas, productos y capitales.
- d. Fuentes: Dado que no existen estudios historiográficos previos, la investigación se basará en numerosas fuentes primarias: documentos gubernamentales, como memorias, correspondencias oficiales; fotografías, testimonios orales, periódicos, informes técnicos, mapas; y, en menor grado, en fuentes secundarias: libros impresos y material digital.

Esta delimitación asegurará un enfoque claro y detallado del objeto de estudio, y facilitará un análisis profundo de los aspectos históricos, estructurales y socioeconómicos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

En cuanto a las preguntas que dirigirán esta investigación se esbozan las siguientes:

- ¿Cuáles son las características del proceso de construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí?
- ¿Cómo impactaron la infraestructura, inversiones y posesiones del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en la provincia?
- ¿Cuáles fueron los aspectos administrativos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí?
- ¿Qué causó la decadencia y desaparición de esta obra férrea?
- ¿Cómo influyó social y demográficamente el Ferrocarril en Chiriquí?

### **1.3. Justificación**

Esta investigación sobre la historia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, con énfasis en su infraestructura e influencia como factor socio-económico de la provincia, surge como una iniciativa académica cuyo objetivo es llenar un notable espacio en la historiografía regional y nacional.

Este ferrocarril, que jugó un papel crucial en el quehacer provincial, ha sido prácticamente ignorado por la investigación histórica formal, y su contribución a la evolución de la región y del país en general no ha sido suficientemente reconocida o estudiada.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí no solo fue un pilar básico en la integración de las áreas rurales y urbanas, sino que, también, fue un motor clave para las mejoras agrícolas, al conectar las zonas productoras de café, azúcar, bananos y otros productos con los mercados nacionales e internacionales. Su construcción e implementación representan un caso emblemático de la infraestructura de transporte en Panamá, con una fuerza que trasciende el ámbito local y se inserta en un contexto de modernización y progreso económico en el país a lo largo del siglo XX.

A pesar de la importancia de este medio de transporte y comunicación, no existen investigaciones académicas profundas ni sistematizadas que documenten su historia, su administración y las causas de su desaparición. Por lo tanto, este estudio busca ser el primero en abordar este vacío, utilizando una metodología interdisciplinaria que permitirá a los historiadores y otros especialistas explorar nuevos horizontes en el análisis del desarrollo regional.

Para la provincia de Chiriquí, este trabajo tiene un valor intrínseco; ya que pone al descubierto la relevancia de una de sus principales infraestructuras. Además, permitirá rescatar y preservar la memoria histórica de las generaciones que vivieron la era del ferrocarril y aporta un conocimiento que puede ser utilizado para el fortalecimiento de la identidad de los chiricanos. Los datos y análisis nacidos de este estudio podrían convertirse en un recurso significativo para el impulso turístico y cultural de la región, al atraer tanto a historiadores como a visitantes interesados en conocer más sobre el pasado industrial y económico de la provincia.

Este trabajo, también, puede servir como base para futuros estudios de planificación urbana y regional, dado que el ferrocarril fue pieza clave en la transformación del espacio geográfico (tanto cultural como natural) de Chiriquí. Las autoridades locales podrían utilizar estos conocimientos para desplegar iniciativas de revitalización de antiguos sitios ferroviarios o crear proyectos que promuevan la conservación del patrimonio histórico en cada una de las regiones impactadas por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Desde una perspectiva nacional, esta investigación contribuye significativamente a la comprensión del proceso de modernización de Panamá durante el siglo XX. Mientras que la historia del Ferrocarril de Panamá (transístmico) ha sido ampliamente documentada, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí ha permanecido en un segundo plano, prácticamente, en el anonimato. Por ello, este estudio contribuirá a establecer comparaciones y contrastes entre ambos sistemas ferroviarios, al profundizar en la evolución del transporte regional y su relación con la economía nacional.

Asimismo, el conocimiento generado en esta investigación podría aportar nuevos elementos para el debate sobre la puesta en marcha de novedosas infraestructuras de transporte en zonas periféricas de la República de Panamá; contribuye, así, a la elaboración de políticas públicas que promuevan el progreso equitativo y sostenible en las provincias. Este principio cobra mayor vigencia cuando se maneja, en el quinquenio gubernamental 2024-2029, la idea de construir un tren veloz entre Chiriquí y Panamá para dinamizar la economía cercana de las zonas terminales del Canal, históricamente beneficiadas por la condición geoestratégica del país.

#### **1.4. Objetivos.**

##### **1.4.1. General**

- Reconstruir la historia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, con énfasis en su infraestructura e influencia como factor socio- económico en la provincia, desde 1916 a 1997.

##### **1.4.2. Específicos**

- Describir las características del proceso de construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.
- Determinar la influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí con su infraestructura, inversiones y posesiones.
- Describir aspectos administrativos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.
- Establecer las diferentes causales de la decadencia y desaparición de esta obra férrea.
- Demostrar la influencia socio-económica del Ferrocarril en Chiriquí.

**CAPÍTULO II**  
**MARCO TEÓRICO**

## 2.1 Teoría del maquinismo y la Revolución Industrial

Las máquinas han sido objeto de estudio y desarrollo desde los tiempos más remotos. El ser humano las diseñó y construyó para facilitar su trabajo, por lo que esta combinación hombre-máquina tuvo un papel de suma importancia en el devenir socio económico de la humanidad. Se considera que, a partir del siglo XVII, estalla una revolución en la que prolifera la invención de multitud de máquinas. Entre las más importantes se pueden mencionar: la máquina de vapor, las locomotoras, las grandes excavadoras y distintos medios. Esta nueva etapa en la vida del ser humano presenta un nuevo pensamiento. Esto nos lo muestra Laguna (2016) con el siguiente párrafo:

El ideal de máquina es el símbolo de una revolución filosófico-científico-tecnológica que aparece en el pensamiento de René Descartes y de Francis Bacon como el paradigma de la nueva ciencia y es el modelo de la llamada explicación mecanicista del mundo natural. (p.58)

Bajo esta premisa, se hace notoria la necesidad de crear un cuerpo conceptual específico que agrupe los conocimientos dispersos existentes, los estructure y facilite la generación de otros nuevos. Es así que, la reflexión sobre las máquinas se transforma en un área de conocimiento cada vez más coherente y estructurado. Este pensamiento fomentó ideas con el apoyo de las ramas tecnocientíficas afines, dirigidas a aplicaciones prácticas y líneas teóricas.

Sobre la teoría del pensamiento en torno a las máquinas, se destaca la publicación del profesor Reuleaux (1875), en su "*Theoretische Kinematik*", donde define: "una máquina como una combinación de cuerpos resistentes dispuestos de

manera que obliguen a las fuerzas de la naturaleza a realizar un trabajo mediante unos movimientos determinados”. (Citado por Cuadras y Bautista, 2011, p. 500).

Este concepto nos muestra las máquinas y su sistema con base en su finalidad de realizar una función asignada por el ser humano. En este contexto, surge la teoría de máquinas, que se encarga del análisis de las fuerzas que hacen posible el funcionamiento y los movimientos resultantes, para deducir las consecuencias relacionadas al mejor modo de utilización.

El desarrollo de las máquinas modificó la relación del hombre con el saber práctico. Esto le proporciona al ser humano un nuevo ideario en el cual, por medio de herramientas conceptuales y teóricas más acertadas, le brindaron mayor comprensión sobre el mundo y cómo modificarlo. Este avance permitió el surgimiento de una serie de descubrimientos generadores de un gran impacto en la vida de los seres humanos en los siguientes siglos.

La Revolución Industrial, como todo hecho histórico, no surge sin razón aparente, ni debe ser comprendida como un cambio repentino, sino como un cúmulo de factores, acontecimientos y actores que conforman parte de un proceso de la acción humana, el cual se fue consolidando en un periodo de años hasta que alcanza su cénit y explota, para generar una ola de cambios socioculturales en la Inglaterra del siglo XVIII. Esto la impulsó a una nueva era, situándola como la cuna de la Revolución Industrial. Al mismo tiempo, a causa de las innovaciones introducidas y la combinación de un conjunto de aspectos políticos, económicos, sociales y culturales marcó, la diferencia entre el Estado inglés y otras naciones.

Los cambios tecnológicos que fueron generados por la Revolución Industrial significaron una transición radical, en comparación con las concepciones del pasado. Por esta razón se considera tan revolucionaria para la humanidad como la invención de la rueda. Una parte destacada de esta transición se observa en la conformación de una nueva sociedad, el cambio de una era a otra, y el abandono de las estructuras de antiguos regímenes. Estas transformaciones se expanden por parte del continente europeo y los Estados Unidos durante la primera mitad del siglo XIX. Contrariamente, el proceso marcado por este hecho histórico y su influencia en países menos desarrollados tuvo relevancia hasta bien avanzado el siglo XX.

Por lo tanto, la Revolución Industrial dio paso a la conformación de una sociedad industrial. Este nuevo tipo de sociedad es interpretada según Chávez (2004), de la siguiente manera:

Una sociedad industrial es aquella que sabe aprovechar el desarrollo tecnológico para sustituir la energía proporcionada por músculos humanos o animales, o también turbinas, por la proporcionada por máquinas. Evidentemente, un cambio de esa magnitud tuvo unas consecuencias enormes por diferentes razones: los hombres y los animales sólo pueden trabajar un determinado número de horas diarias; el viento puede no soplar; y una turbina deja de girar si el caudal de agua se seca en verano o se hiela en invierno. En contrapartida, una máquina puede funcionar todo el día sin descanso y su duración puede ser, si se cuida debidamente, muchos años. (p. 96)

La industrialización generada por una serie de nuevas tecnologías y la mejora de estas, ocasionan un nuevo ambiente donde se sustituye la fuerza humana por la

fuerza mecánica. Al mismo tiempo, los artesanos y campesinos se trasladan de sus hogares y talleres para trabajar en las fábricas, en consecuencia, se modifica todo su entorno y modo de vida, donde pasan a ser parte del engranaje industrial y a ser asalariados.

El nuevo sistema de producción de bienes se realizó en masa y propició la aparición de toda clase de materias y bienes, que hacen posible cubrir las necesidades de un Estado e, incluso, poder exportar a otras naciones parte de lo producido. Como resultado de esto, se establecen nuevas relaciones comerciales. Simultáneamente, se desarrollan otros sectores industriales que registraban progresos similares, gracias a la abundancia y la variedad de innovaciones tecnológicas.

Con el aumento de los excedentes, floreció un comercio de forma vertiginosa que presionaba los caminos existentes y las maneras de transporte para lograr un tráfico de mercancías que rindiera buenos dividendos y se pudiera acarrear de manera rápida, segura y sin mayores contratiempos, para así mantener el crecimiento económico y colocar los excedentes en mercados internos y externos.

Ante la necesidad de cubrir la demanda de los mercados era necesario contar con mejores medios de transporte. Como respuesta a esta problemática surge una serie de máquinas y el uso de nuevas fuentes de energía.

Los cambios en el *modus vivendi* de la población, el aumento de esta y una nueva relación del comercio entre naciones, caracteriza el despegue de esta nueva era. Así lo describen Ramírez y Lezaeta (2014):

Este crecimiento, además, se autoalimentaba. En épocas pretéritas, la mejora de la calidad de vida siempre había provocado un aumento de la población que, con el tiempo, neutralizaba las posibles ganancias, ahora, por primera vez en la historia, la economía y el saber crecían a un ritmo suficiente para generar una corriente continua de progresos. La Revolución Industrial trastocó también el equilibrio del poder político; en el interior de las naciones, entre ellas y entre civilizaciones; revolucionó el orden social y transformó en la misma medida las formas de pensar y obrar. (p. 154)

Dentro de la corriente continua de progresos e invenciones sobresale una máquina sobre todas, debido a su importancia e influencia sobre el desarrollo de actividades y como parte integral de otros inventos. Se trata de la máquina de vapor, quizás el invento más importante de la Revolución Industrial.

En 1698, Thomas Savery inventó una bomba de vapor y esta recibe diferentes contribuciones de personas como: Thomas Newcomen, que adaptó el diseño de Savery y aumentó su potencia; James Watt, que redujo el consumo de combustible de la máquina de vapor.

De igual manera, se continúa con una línea de mejoras al motor de vapor hasta que funcionó con una presión capaz de producir la potencia requerida para mover grandes pesos con consumo mínimo de combustible. Richard Trevithick aprovechó estas mejoras e inventó el primer vehículo propulsado por vapor en 1804: la primera locomotora que contaba con capacidad de arrastre de cinco vagones. Desafortunadamente, no fue incorporada a los trabajos debido a que los rieles no

soportaron su peso y se dañaron en los tres viajes de prueba realizados en las minas de hierro. Todo esto ocurrió en Inglaterra.

Ante el fracaso de la utilización de la locomotora se continúa el uso de la fuerza animal para el arrastre de los vagones, hasta que la escasez de estos por causa de las guerras napoleónicas (1803-1815) obligó a buscar una solución al problema del transporte de los materiales. Motivado por la necesidad, el ingeniero inglés John Blenkins, patentó el sistema de cremallera que consistió en una barra dentada situada en el eje de la vía, aumentando la pendiente posible de la vía sin depender de la adherencia. El fabricante inglés Matthew Murray diseñó y construyó la primera locomotora de vapor, la “Salamanca”, que montada sobre el sistema de cremallera solucionaba el problema del peso de la máquina.

En los adelantos realizados a la locomotora se destaca un especialista en la construcción de trenes ferroviarios para el transporte de carbón en distancias cortas dentro de las minas. El ingeniero George Stephenson se dedicó, entre 1814 y 1829, a realizar varios modelos de locomotoras hasta lograr el pleno funcionamiento de su modelo “Blucher”, que podía ir sobre los rieles a una velocidad de 4 millas por hora. Sin embargo, con algunas mejoras, la locomotora fue rebautizada como “locomoción 1” y llevada a pruebas hasta lograr transportar 450 personas desde Darlington a la estación Stockton, a una velocidad de 15 millas por hora. De todos sus diseños, la locomotora más perfeccionada fue la “Rocket”, que logró alcanzar una velocidad media de 24 km/h. A pesar de los grandes avances, hubo que resolver muchos problemas antes de que los caminos de hierro pudieran desempeñar un papel importante en el transporte.

## 2.2 La revolución del ferrocarril

Las mercancías y bienes en grandes volúmenes eran transportados en barcos por medio de canales y ríos. Aunque este medio representaba una forma segura y barata en la mayoría de los casos, estaba limitado por la velocidad y el poco desarrollo de vías fluviales dentro del Estado, lo cual daba como resultado que se realizaba más rápido el transporte de mercancías para el comercio exterior. También surge el problema del alto costo para la construcción de canales.

Ante la problemática del transporte fluvial y marítimo, el de los viajeros que utilizan lentas e incómodas diligencias, tiradas por caballos, los inversores descubren una alternativa que podía resultar más económica, que reduciría el tiempo necesario para la entrega de sus productos y, a su vez, les proporcionaría otro tipo de cliente al añadir el transporte de pasajeros.

Es así como bajo este concepto de transporte de materias y personas se construye la línea ferroviaria de Liverpool a Manchester (1829), el primer ferrocarril interurbano del mundo. Esto facilitó el desplazamiento de los usuarios y hace posible viajar más rápido que la diligencia tirada por caballos. La línea obtuvo popularidad y prestigio, y superó las expectativas, pues un solo tren era capaz de transportar veinte veces más carga que un barco a través de un canal y ser mucho más veloz que este.

Bajo esta nueva dinámica de transporte se inicia una reducción del tiempo para cubrir un trayecto, por ejemplo: el viaje Londres a Edimburgo, realizado en doce días, se logró acortar a seis horas.

Aun con estos avances positivos no faltan las personas escépticas que representarían una resistencia ante el avance del ferrocarril. Por lo que muchos de los que estaban en contra de su implementación y expansión se dedicaron a divulgar ideas negativas relacionadas a este medio de transporte. Entre algunas de las causas negativas esgrimidas se encuentran:

- La construcción de las vías haría imposible los pastos.
- El humo de las máquinas envenenaría el aire y mataría los pájaros.
- A causa del ruido y el humo generado por su funcionamiento sería imposible el desarrollo habitacional en las cercanías de su trayecto.
- Las chispas producto de las calderas de la locomotora provocarían incendios de masa vegetal y cosechas.

Otros adversarios para la expansión de la red ferroviaria fueron los propietarios y ayuntamientos que impidieron el paso de las líneas del ferrocarril por fincas bajo su dominio. Como consecuencia de esto, se exploraron rutas alternativas para establecer líneas principales. A largo plazo, las ciudades que aceptaron el paso del ferrocarril vivieron una bonanza económica, caso contrario ocurrió con los lugares que se negaron al trazado de las líneas férreas, causándoles un rezago económico.

El desarrollo económico y poblacional se atribuye como consecuencia directa a la conectividad de localidades, ciudades y regiones alejadas. Se creó accesibilidad entre ellas, un elemento que causó un impacto significativo: cambió la configuración comercial en gran parte del mundo. Esta idea se puede apreciar en las palabras: “La construcción de los ferrocarriles ha sido el acontecimiento económico más considerable del siglo XX”. Gide (Como se citó en Hacienda y Tesoro 1916, p. XII).

A partir de 1838 la expansión de las vías férreas se extiende de manera rápida en todas direcciones de Gran Bretaña. Para 1840 se contaba con una red de 7.250 kms., repartida en un sistema de líneas principales conectadas con otras secundarias que conducían hacia ciudades y pueblos más pequeños. Abarcaban cada vez más terreno, lo que materializa una red ferroviaria densa que, en 1870, registraba 24.000 kilómetros. El ferrocarril era el principal medio de transporte de pasajeros y mercancías, además de ser catalogado como un factor generador de bonanza y transformación poblacional. Con respecto a este punto, se hace referencia a las ideas de Charle Gide (Como se citó en Hacienda y Tesoro 1916):

La vía férrea es hoy uno de los más poderosos instrumentos de colonización; empléase no como en los países viejos, para completar una red de caminos de tierra, y servir de lazo a centros de población ya creados, sino para penetrar directamente la maleza y en las selvas vírgenes y sobre esas líneas de hierro no tarda en verse, como troncos vivos, crecer ramas que son caminos y frutos que son ciudades. (p. XII).

La invención del ferrocarril pronto traspasó las fronteras inglesas y se extendió por todo el mundo, aunque no a la misma velocidad en todos los países. En Francia la primera línea férrea se inauguró en 1832, esta se construyó entre Lyon y Saint Étienne. En Estados Unidos, se construyó el primer ferrocarril en 1833 y conectaba Nueva York con Filadelfia.

El inmenso tamaño de Estados Unidos era un problema para el dominio de su territorio, no obstante, el ferrocarril fue una herramienta importante que, pues, ayudó a su expansión poblacional, brindó la oportunidad de aprovechar los recursos

producidos por su tierra y desarrollar nuevas economías. Fue tal el impacto del ferrocarril que, en 1870, Estados Unidos inició proyectos de conexión intercontinental.

En Alemania, se habían construido 11.000 kms. de líneas férreas en 1860. En el caso de Italia, el desarrollo del ferrocarril fue lento, por lo cual, para 1870 se habían construido 6.000 kms. de tramos. Otros países que desarrollaron redes férreas fueron India y Egipto, iniciadas entre 1853 y 1856, respectivamente.

En Bélgica se construye la primera línea de Europa continental, en 1835, para unir Bruselas y Malinas. En consecuencia, por el avance de la fiebre por el ferrocarril, para la segunda mitad del siglo XIX, Canadá, Australia y la mayor parte de Europa contaban con líneas férreas.

En el caso de América Latina, la llegada de la Revolución Industrial y sus consecuencias se pueden apreciar en el estudio de Correa (2015), quien expresa lo siguiente sobre las naciones latinoamericanas:

Tuvieron como consecuencia modificaciones de fondo en las dinámicas económicas y políticas del mundo. Estos cambios fueron acompañados de transformaciones políticas en América, con las que el Estado-nación se convirtió en la forma de organización política hegemónica. Bajo las nuevas condiciones económicas del mundo, los países latinoamericanos generalmente basaron sus economías en actividades extractivas y agrícolas para articular de manera asimétrica las economías regionales con las nuevas dinámicas de comercio exterior. Dichas

economías dependían de las de otros países, primero de España y, después de la independencia, de Gran Bretaña. (p. 29)

Bajo la estela de la Revolución Industrial y los cambios llevados a cabo en las estructuras de los países latinos, se da inicio a la implementación de ferrocarriles en sus territorios, de los cuales sobresalen una extensa red en Argentina, en 1881, desarrollada por ingenieros ingleses. También aparece la construcción del Ferrocarril Transandino en Perú, con operaciones desde 1884.

En la primera mitad del siglo XIX, el caso de Colombia no se aleja de la línea implantada para América Latina. En este país, se buscó el desarrollo nacional con la conexión de sus poblaciones; se construye una red ferroviaria que facilite, con eficiencia y bajo costo, el transporte de pasajeros y bienes. Además, que sea un sistema adaptado a las diferentes condiciones geográficas y sociales.

En 1836, Colombia da el primer paso para la construcción de un ferrocarril, y para esto expide una ley, en 1836, en la cual se detallan los privilegios y regalías especiales a personas naturales o jurídicas para la construcción y explotación de una línea ferroviaria entre la ciudad de Panamá hasta la zona navegable del río Chagres, para comunicar los dos océanos. La ejecución del Ferrocarril de Panamá se inició en 1850, por medio de la Ley del 4 de julio del mismo año. Es así como se construyó el primer ferrocarril del Estado colombiano.

El “Ferrocarril de Panamá” es un caso atípico con respecto a la mayoría de los ferrocarriles, ya que dista de la idea inicial de Colombia para el inicio del desarrollo de una red ferroviaria. Esta aseveración la describe Santiago Correa R. por medio de

las siguientes líneas: “la Panama Railroad Company fue una iniciativa que anticipó casi dos décadas la construcción de ferrocarriles en Colombia y tuvo características diferentes, en la medida en que no buscó conectar núcleos de producción local con los mercados externos”. (Correa, 2015, p. 29)

Aun cuando el proyecto en el Istmo no tenía el objetivo de conexión de poblados, ni el surgimiento de los mismos, fue inevitable que aparecieran pueblos bajo la influencia de la línea férrea, un ejemplo de esto fue el impacto de la migración a la isla de Manzanillo donde se edifican almacenes, casas de juego, barracas y los muelles necesarios para la obra.

Otro tipo de efecto reflejado con la inauguración de la vía férrea, el 28 de enero de 1855, es que el poblado costero de San Lorenzo perdió toda importancia y el negocio ejercido por los boteros desapareció por completo, pues los barcos desembarcaban en la isla de Manzanillo, punto donde iniciaba de la ruta férrea.

Panamá, desde 1821 hasta 1903, fue parte de todas las formas de Estado que se implementaron en el territorio colombiano. Por lo expuesto, aunado a los intereses extranjeros, se realiza la construcción del ferrocarril en tierras panameñas. Al ser el Istmo un departamento de Colombia, la empresa ferroviaria le significaba al gobierno central una entrada fiscal de gran importancia.

El Ferrocarril de Panamá fue relevante para el desarrollo del proyecto más ambicioso de los siglos XIX y XX: un canal interoceánico. El primer intento lo comenzaron los franceses dirigidos por Ferdinand De Lesseps, quien se daría cuenta de su papel, por la necesidad de transportar grandes cantidades de suministros y

materiales para el proyecto, por ello toma la decisión de comprar casi la totalidad de las acciones del ferrocarril y anexarlo a los trabajos del canal.

En 1904, tras el reconocimiento de la independencia de Panamá, el gobierno de los Estados Unidos adquiere los bienes de la compañía francesa en Panamá, por lo que, dentro de todas las obras inconclusas, maquinaria, bienes raíces y demás, se incluyen 48 millas de líneas férreas, 26 millas de vías de cambio y patios, 35 locomotoras, 30 carros de pasajeros, y 900 vagones de carga. Los estadounidenses reconocen la atinada decisión de De Lesseps de utilizar los servicios del ferrocarril para la construcción del canal, proceden a realizar un estudio de la línea férrea para reubicarla; implementan un programa de renovación para convertirla en una línea de doble vía y lograr maximizar las ventajas que este transporte les brindaba. La existencia del Ferrocarril de Panamá fue un factor determinante para la construcción del canal.

Resulta vital destacar que, la obra del Ferrocarril de Panamá no se crea con la intención de fomento poblacional o de generar algún tipo de comunicación entre comercios internos del territorio colombiano. Es tan diferente el caso de este ferrocarril que los materiales necesarios para su construcción, fueron importados en su totalidad, sin que este proyecto ferroviario tuviera una función de punta de lanza para el proceso de industrialización en Colombia o Panamá. Sin embargo, es innegable la repercusión del ferrocarril en el territorio colombo-panameño del siglo XIX y a nivel mundial su influencia se percibe como un factor de cambio y modernidad, aunque no todos los involucrados se benefician, ni todos aceptan la nueva dinámica que trae consigo.

Ante los resultados mostrados en el mundo y el avance triunfal del ferrocarril como parte de las tecnologías que se desprenden de la Revolución Industrial, este evolucionó a partir de la máquina de vapor y se convierte en un agente de transformación en todos los aspectos de la vida conocida en los siglos XVIII, XIX y principios del XX.

El ferrocarril se convierte en el medio de transporte por excelencia para las personas en diversos periodos. Los miembros de la elite, hasta humildes obreros, tenían ahora a su alcance cómo recorrer distintos lugares.

### **2.3 Antecedentes del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

A finales del siglo XIX los ferrocarriles ya habían conquistado Europa y los Estados Unidos, donde ya se contaba con extensas redes ferroviarias. Sin embargo, en otras partes del mundo y en el caso de Panamá, apenas se contaba con la presencia de esta formidable invención.

Por esta razón, se considera al ferrocarril como símbolo del avance civilizador. Así lo describe la Memoria de la Secretaría de Fomento de la República de Panamá de 1914: "Las líneas ferroviarias son, para todo territorio, algo así como las arterias del progreso: son los caminos de la prosperidad. Nada desarrolla tanto la riqueza natural de un pueblo como sus vías de comunicación". (p. XXXIX).

En este contexto de finales del siglo XIX e inicios del XX, despunta el ferrocarril como el elemento esencial para la estructuración, modernización y crecimiento socio-económico del territorio panameño. En los planes de

modernización y fomento de las diversas regiones del país se propusieron diversos proyectos ferroviarios que incluyeron, en su concepción, a la provincia de Chiriquí.

### **2.3.1. Proyectos ferroviarios antecesores**

#### **2.3.1.1. Ambrose William Thompson y la Chiriquí Improvement Company (1852)**

La compañía Chiriquí Improvement Company tiene su génesis a mediados del siglo XIX, por el interés de estadounidenses atraídos a Chiriquí por sus excelentes tierras para diversos cultivos, su variedad de climas y riquezas naturales. Bajo esta premisa se crean empresas y expediciones científicas, para captar inversionistas y lograr el capital necesario para ejecutar la explotación de tan valiosos recursos.

Estos inversionistas procedían principalmente de Filadelfia y el estadounidense Santiago Agnew, fue el comisionado para la exploración carbonífera en la provincia de Chiriquí. Durante el desempeño de estos estudios conoce y se casa con la davideña Ramona Samudio Gallegos, enlace matrimonial que le permite entrar en la sociedad de la élite y acceder al poder económico y político local.

Con esta nueva influencia y poder, Agnew logra obtener de la Cámara de la provincia de Chiriquí el privilegio de colonizar tierras en el centro de Golfo Dulce, región en disputa con Costa Rica, tierras indultadas al Rey de España. Esta ordenanza es ratificada el 20 de octubre de 1852.

En 1854, Agnew logra posicionarse como prefecto de la provincia de Chiriquí, acto que no pasó desapercibido por Justo Arosemena que lo percibe como una afrenta al Estado, dado que Agnew ni siquiera era naturalizado como ciudadano

granadino. Al fungir como gobernador de la Provincia, Agnew le otorgó, el 20 de febrero de 1854, a Ambrose W. Thompson, representante de la Chiriquí Improvement Company, un contrato para las mejoras de un camino de herradura entre la villa de David y la laguna de Chiriquí, en Bocas del Toro. Una concesión por sesenta años. Algunos detalles de las estipulaciones se detallan en la obra “The Material Facts About the Improvement Company’s Grants” (1880), a continuación, se describen las más importantes:

Concesión por sesenta años para mejorar un camino existente hace catorce años y hacerlo accesible al tránsito de carruajes, entre la Ciudad de David y Bocas del Toro, a través de la Cordillera, terminando en la Laguna de Chiriquí.

Para dar inicio a los trabajos cuenta con veinticuatro meses a la ratificación de esta ordenanza. La totalidad de los trabajos deben ser completados en seis años.

El señor Thompson recibirá títulos de propiedad sobre 40,000 fanegadas de la siguiente manera: 5,000 al inicio de los trabajos; 10,000 cuando termine completamente el camino en la parte atlántica; 10,000 cuando la mitad del camino esté mejorado y el faltante cuando las tres cuartas partes del camino estén finalizadas.

El señor Thompson está autorizado para traspasar las propiedades y privilegios a cualquier persona, personas o compañía, con la condición de que los trabajos de mejora del camino sean realizados. En todo caso queda prohibido la transferencia a cualquier gobierno extranjero. (pp. 11-14)

Este es el primer contrato que obtiene la Chiriquí Improvement Company representada por el señor Thompson. En 1854 inician un proyecto mucho más ambicioso que involucraría, primero, la asociación de Santiago Agnew y John E. Flandin para anexar el derecho de colonización de tierras en Golfo Dulce, y comprar a Gabriel Lafond los derechos de colonización otorgados por Costa Rica. Y, en segundo término, adquirir los derechos de las minas de carbón que tenían Flandin y J. E Morel recibidos del Cabildo de Bocas del Toro.

Es de esta manera que, Ambrose W. Thompson obtiene los derechos sobre la explotación de minas de carbón en Bocas del Toro y tierras para la colonización y explotación en Chiriquí y Golfo Dulce. La disputa con el gobierno de Costa Rica por Golfo Dulce fue zanjada con la firma del tratado de amistad entre ambas naciones suscrito en 1856. Este acuerdo no afectaría las concesiones hechas en dichos territorios.

Con este grupo de concesiones y derechos con que contaba la compañía de Thompson, este se da a la tarea de sacar el máximo provecho e interesar a los gobiernos de Estados Unidos, Colombia y Costa Rica en distintos proyectos de conexión ferroviaria interoceánica. Así, es como intenta aprovechar el interés de la fuerza naval de los Estados Unidos para la obtención de carbón a menor precio y el poder instalar bases navales en Golfo Dulce y la Laguna de Chiriquí, junto al derecho a tránsito libre por el camino de David a Bocas del Toro.

En el contrato entre el secretario de la naval de Estados Unidos, Isaac Toucey, y Thompson, este último declara que cuenta con títulos posesorios sobre propiedades en la provincia de Chiriquí, así como el camino que une David y Bocas

del Toro extendido desde el Mar Caribe hasta el Océano Pacífico. Además, argumenta tener el derecho de uso de puertos, golfos, bahías, lagunas y carbón. Las concesiones a la Marina de los Estados Unidos fueron muy generosas y de este contrato se desprende la información de un proyecto temprano de ferrocarril interoceánico que atravesaría la región chiricana. Tal como se aprecia en la obra de Castellero Reyes. (1968): “Se realizan investigaciones sobre el terreno y el estudio correspondiente a la construcción de un ferrocarril de mar a mar, desde la Laguna de Chiriquí hasta Golfito”. (p. 65.)

La naval estadounidense enviaría una comisión para investigar la factibilidad del proyecto. La intención de realizar un ferrocarril interoceánico por la provincia de Chiriquí se registra en la obra de Moritz Wagner, traducida al español, y que reposa en los Archivos Nacionales de Costa Rica (1949):

Emprendió el teniente Morton en el interior la parte más importante del viaje para el objeto principal de la expedición. Acompañado de su ayudante Thomas Jekyll pasó dos veces por encima de la división de agua entre ambos océanos. Asegura haber descubierto en una dirección hasta aquí inexplorada todavía, una depresión, hondura o desfiladero ventajoso en la montaña, sobre el cual según convicción es perfectamente realizable la construcción de un ferrocarril entre puertos de ambos océanos para fines comerciales. (p. 15)

El proyecto de la naval de los Estados Unidos por la sección occidental del Istmo no es aprobado y los fondos se utilizarían en otras áreas de esta entidad.

En julio de 1860, Thompson logró un contrato para construir un ferrocarril interoceánico bajo concesión del gobierno de Costa Rica. Para esto se celebró el mismo entre Thomas Francis Meagher y Ambrose Thompson. El acuerdo estipulaba que se le concedían los derechos de construcción, uso y dirección por sesenta años, de una vía férrea cuya terminal sur debía estar en “Puerta Mala” o “Bahía de Coronado” y la línea divisoria entre Costa Rica y Nueva Granada. La terminal norte debía estar en dirección a la Bahía Almirante o La Laguna de Chiriquí, o en la costa Atlántica entre “Puerto Vaita” o “Caonila”.

En junio de 1866 la Chiriquí Improvement Company logró un contrato con los Estados Unidos de Colombia, para la implementación del servicio de vapores en el Atlántico y el Pacífico, junto a un ferrocarril interoceánico. Además, se le otorgó a la compañía el derecho a escoger tierras que requiera para colonizar en Bocas del Toro y Alanje y que puedan hacer cualquier mejora en estas tierras para su cometido, incluso la construcción de ferrocarriles en estas áreas.

Los proyectos que se han mostrado en los párrafos anteriores sustentan la idea de desarrollar tempranamente, la comunicación interoceánica por la provincia de Chiriquí. Se partía de un camino para carretas hasta la construcción de un ferrocarril, bases navales y puertos de navegación de vapores. Estas propuestas del siglo XIX no fueron ejecutadas por diferentes motivos, entre los principales la prohibición de cualquier tipo de camino interoceánico que representara una competencia al Ferrocarril de Panamá. Otro obstáculo se encontró en los problemas de la empresa de Ambrose W. Thompson, la cual no cumplió con las cláusulas necesarias para lograr el derecho posesorio sobre las tierras que ofrecía a las

naciones interesadas en sus propuestas, por lo tanto, fue tomada como un fraude y no pudo ejecutar plan alguno, ya que, del más sencillo, el camino para carretas, solo llega a realizar un pequeño tramo sin lograr finalizarlo y pierde sus derechos sobre este. La compañía de Thompson abandonó los proyectos ferroviarios de 1860 y 1866 al no realizar ninguna estructura.

La Chiriquí Improvement Company se enfrentó a su vez con la extralimitación en la asignación de tierras que tenía permitido el gobierno local de la provincia de Chiriquí, por lo que se declaró nulo la concesión de las mismas por el gobierno colombiano.

Por estas razones expresadas, en cada fracaso de la compañía de Thompson, los colombianos y estadounidenses perdieron la confianza en esta. Tal situación la podemos encontrar en los escritos de Osorio Osorio (1988) cuando advierte: “Colombia comenzaba a recelar de la seriedad de la Compañía de Fomento de Chiriquí” (p. 764). Mientras que, en Estados Unidos: “El presidente Hayes y la opinión pública concluyeron que la Chiriquí Improvement Co. era una sociedad sin fundamento. Ahora era Panamá fuente de mofa y la frustración de la Marina norteamericana” (p. 764).

Es así como terminaron los proyectos ferrocarrileros presentados solo en papel. Sin embargo, estas intenciones serían las más antiguas sobre la construcción de un ferrocarril en la provincia de Chiriquí, por lo menos entre las referencias encontradas.

### 2.3.1.2. Camino carretero de David a la Laguna de Chiriquí (1893)

En 1893, el señor Francisco María Calancha Guerra, (figura sobresaliente de Chiriquí y del Departamento de Panamá, pues, hacia la segunda mitad del siglo XIX, fue prefecto de la provincia y se desempeñó como representante ante el congreso granadino), tuvo la visión de ejecutar un proyecto carretero desde David hasta la Laguna de Chiriquí. Así lo propuso al gobierno departamental por medio de las bases de un contrato publicado en el periódico panameño *El Deber* (1893). El señor Calancha postuló lo siguiente:

- 1) Dar el camino al servicio público, cinco años después de firmado el contrato.
- 2) Establecer un camino provisional para herraduras, dieciocho meses después de firmado el contrato.
- 3) Construir camino de hierro, si lo juzgase necesario para el tráfico.
- 4) Traer inmigrantes.
- 5) Dar al gobierno el 10% del producto neto de la empresa.
- 6) Traspasarle al gobierno, transcurridos cincuenta años de privilegio. (Calancha, 15 de marzo, p. 3)

Estas son las seis cláusulas con las que se comprometía el señor Calancha a cumplir como parte obligada. Dentro de estas destaca la estipulación número tres, que atañe a este estudio, y que se refiere a dejar abierta la posibilidad de la construcción de un camino de hierro. Esto significa una propuesta a la Provincia para construir un ferrocarril en la región.

En otros aspectos del proyecto, se destacan las exigencias del señor Calancha. Tal como aparece en *El Deber* (1893):

Derecho para establecer tarifas de fletes y de peajes, de acuerdo con el gobierno; 50,000 hectáreas de terrenos, en compensación de la vía férrea, de los situados en la desembocadura del río Doraces, o de Las Culebras, y en la orilla oriental de la Bahía del Almirante; exención de todo gravamen por el gobierno a todo lo perteneciente a la empresa; derecho de traspasar el contrato de privilegio por cincuenta años, etc. (Calancha, 15 de marzo, p. 3)

Dentro de las exigencias del señor Calancha se puede apreciar la posibilidad de la construcción de una vía férrea.

Con respecto a la ejecución por parte de la empresa, se destaca la posibilidad de movilizar 60,000 personas de diferentes naciones y de Colombia para lograr una intercomunicación con el caribe bocatoreño para obtener un porvenir más fructífero.

Así, se puede apreciar que la visión de un camino o un ferrocarril para la búsqueda del desarrollo de una región era un asunto de gran importancia para los hijos de la Provincia. Al respecto, en la obra *Chiriquí en las páginas de su historia (1720-1920)*, se destacan las palabras de Molina Castillo (2016): “que los hombres de Chiriquí, desde esa época, 1893, ambicionaban un horizonte expansivo económico-comercial hacia dichos sectores. (p. 191)

### **2.3.1.3. Construcción de línea férrea al Boquete (1901)**

Hacia la segunda mitad del siglo XIX, la región de Boquete despunta como el lugar adecuado para el cultivo del café a gran escala. Esta aseveración sobre el cultivo del café y su futuro en las tierras altas chiricanas, lo presenta Castillero (1985) en su obra *El café en Panamá: una historia social y económica (siglos XVIII-XX)*, al recoger las palabras del cónsul británico en Panamá, Charles

Toll Bidwell, quien vaticinaba: “gran futuro al café chiricano, que consideraba el principal recurso para la futura riqueza del Estado”. (p.29)

La calidad del café boqueteño era muy bueno y se tenía una ventaja sobre el costarricense en cuanto al costo y tiempo de transporte. Desde Boquete la carga hasta David, al puerto Pedregal, podía tomar dos días en carretas tiradas por bueyes, en comparación con la travesía de siete a ocho días y el riesgo de pérdida del café cultivado en Costa Rica.

En este contexto, se inicia la industria cafetalera a finales del siglo XIX, la cual toma fuerza en la región boqueteña con la figura del estadounidense John R. Thomas, quien, en 1894, es contactado por la Boquete Coffe & Commercial Co. y le ofrecen el manejo de una finca cafetalera en este sitio.

En 1901, ya asentado en Boquete, Thomas realizó una propuesta al Consejo Municipal de David, para la construcción de un ferrocarril, de vía angosta o ancha, según los requerimientos técnicos que decida la empresa. Esta línea férrea estaba planificada para recorrer desde El Boquete hasta el Puerto Pedregal, ubicado al sur de la ciudad de David.

Este proyecto ferroviario de inversión privada fue firmado en 1903, bajo acuerdo municipal por las autoridades locales: Isidoro Álvarez y Benigno Thils, más el proponente John R. Thomas. Se consideró una obra de gran importancia y utilidad pública.

Molina (2014) da a conocer los artículos tratados en el contrato entre el Consejo Municipal de David y Thomas, los cuales eran:

- 1) El Consejo Municipal de David, le concedió, asimismo, diez hectáreas de tierra para la construcción de estaciones distribuidas así: dos hectáreas en el Pedregal, dos hectáreas en los ejidos de la ciudad de David, tres hectáreas en El Boquete y las restantes, para las estaciones intermedias, que el considere necesarias.
- 2) El Consejo Municipal de David, faculta también a John R. Thomas, o sus representantes para tomar los materiales necesarios para la empresa de los terrenos denominados del distrito.
- 3) Las expropiaciones que sean necesarias a la empresa, ya para la vía o las estaciones, serán por cuenta del interesado.
- 4) Para los estudios preliminares, el Consejo Municipal de David, concede a John R. Thomas, dos años prorrogables, contados desde la firma de este contrato. Y para la construcción de la línea y arreglo definitivo de la vía, el de cinco años, sin que estos términos afecten su más breve realización.
- 5) John R. Thomas, podrá dedicar abierta la vía al servicio público, por tramos debidamente construidos, teniendo derecho a explotarlo, según tarifa y con previo aviso de este hecho, al Consejo Municipal de David, por los precios de pasajeros y carga.
- 6) Con el propósito de proteger la industria agrícola, que con motivo de este privilegio, se llegue a desarrollar en el distrito, cuya obra se declara formalmente, de una utilidad para los intereses municipales; el Consejo Municipal de David, concede a John R. Thomas o a quien sus derechos represente, mil hectáreas de los terrenos comunes, adjudicables en lotes de

cincuenta, hasta doscientas hectáreas, para el establecimiento de dichas colonias agrícolas. (pp. 186-187)

Este contrato se considera atípico en comparación a otros conocidos en materia ferroviaria, porque la petición de Thomas era regulada por el Consejo Municipal y no por las disposiciones de un gobierno central y la Ley 104 de 1892, referente a ferrocarriles y su construcción, vigente al momento de la firma. Esta reglamentación nacional dictaba una serie de condiciones que el acuerdo con Thomas no cumplía.

Del proyecto presentado por el agricultor estadounidense se destacan las regulaciones por el Municipio de David, en cuanto al manejo del ferrocarril, la asignación de las tarifas y la obtención de materiales. Además, no solo se trataba de la construcción de una vía férrea, se estipulaba la protección del sector agrícola y su fomento por medio de la implantación de colonias agrícolas, con lo que se tiene la intención de un desarrollo integral de la producción de la región aunado al transporte. Esta propuesta es un claro antecedente de los planes impulsados por el presidente Porras en la Provincia, al querer utilizar el ferrocarril como agente dinamizador de la vida socio-económica.

Otras diferencias que sobresalen de dicho proyecto, es que Thomas no solicita subvención al gobierno, ni pagos de intereses sobre el capital a invertir. No obstante, las partes involucradas acordaron el pago de interés por valor del 5% del producto bruto del ferrocarril.

El acuerdo solicita la adjudicación de terrenos baldíos, propiedad de la Nación, y establece que, los únicos terrenos concedidos a Thomas serán de tipo comunal, distribuidos por los Consejos Municipales. Queda claro que no hay posibilidad de compra de la obra en determinado periodo, sino que se utiliza la figura de la cesión al municipio al caducar el contrato.

Sobre la obtención de las tierras necesarias para la construcción de la vía férrea, el municipio no procederá a realizar expropiaciones. La obtención de los terrenos será total responsabilidad entre Thomas y sus respectivos dueños.

Este proyecto no llegó a ejecutarse, quizás porque entre las estipulaciones necesarias para lograr la construcción del ferrocarril, la obtención de las tierras, pudo significar el principal obstáculo al requerir de tiempo y capital para el inicio de la obra. Esto pudo significar un atraso, que sobrepasaba la fecha de vencimiento estipulado por el municipio David.

#### **2.3.1.4. El Ferrocarril Panamericano (1893)**

A principios de los años ochenta del siglo XIX surgen planes para la construcción de un ferrocarril panamericano internacional, no obstante, no fue hasta 1889 que se realizaron algunos pasos concretos.

El concepto original proyectaba líneas férreas desde México hasta Argentina. En este ambicioso plan de unir el Norte y Sur América, por medio de líneas ferroviarias continuas, se encuentra el primer boceto para unir la provincia de Chiriquí con la capital panameña.

Para llevar a cabo los trabajos iniciales, se instala una comisión, la cual decide enviar varios cuerpos de ingenieros al campo para realizar trabajos de reconocimiento de la llamada “Ruta directa de México a Buenos Aires”.

El trazado de la línea Panamá-David, se contemplaba en la sección que correspondía desde San José, Costa Rica hasta Quito, Ecuador. Los estudios correspondientes de esta sección fueron dirigidos por el coronel William Findlay Shunk. Es así como, se inician los trabajos en enero de 1893, pasando de San José, Costa Rica, a la ciudad de David, por el camino real en dirección a la ciudad de Panamá.

La Memoria de Secretaría de Fomento de la República de Panamá (1916), muestra parte del informe de operaciones realizadas por el coronel Shunk en su recorrido por la región panameña. Estas se detallan de la siguiente manera:

Reanudamos las operaciones de campo en David el 21 de enero de 1893, y siguiendo el camino real, usado como vía pública, pasando por San Lorenzo, San Félix, Tolé, La Mesa, Santiago, Aguadulce, San Carlos, Chame, Capira y Chorrera. Llegamos a la Estación del ferrocarril en Panamá el jueves 16 de febrero, un recorrido de 292 millas (470 kilómetros) desde el punto de partida.

El camino real en lo general es bastante directo, pero en detalle errante y en algunas partes tortuoso.... Sin embargo, es posible construir un ferrocarril a un costo razonable sin desviarse mucho del trazado y sin que haya gran diferencia en su longitud y la distancia entre David y Chorrera. (p. 115)

El estudio fue realizado en un período muy corto para obtener un valor acertado sobre el costo del ferrocarril; ya que estos trabajos se consideran preliminares y de una idea muy general, por lo que no recolecta la información suficiente sobre las dificultades de la sección que se debía atravesar. Sin embargo, el trazado realizado por el coronel Shunk resultaría ser acertado en un gran porcentaje, solo con una variación de nueve millas, en comparación del resultado obtenido años más tarde por los estudios el equipo de ingenieros de la Panama Railroad Company.

Esta parte del proyecto a desarrollar en la sección del territorio panameño, no recibió mucha atención de los gobernantes colombianos, entre los años 1896 y 1903. Hasta que ocurre la separación de Panamá de Colombia y, en la primera década del siglo XX, el gobierno de la nueva república retomarían los planes de construcción de la vía férrea Panamá-David.

#### **2.3.1.5. Proyecto del ferrocarril Panamá-David (1910)**

Los proyectos sobre la construcción de un ferrocarril en Panamá que estuviera relacionado con la provincia de Chiriquí no serían tomados en consideración para su discusión y ejecución hasta años después de la separación del Departamento de Panamá de la República de Colombia y se erigiera en un estado soberano, con la permanente intervención de los Estados Unidos en diversos asuntos de la nueva nación.

La joven república inicia su existencia con dos ferrocarriles de importancia en su territorio, el Ferrocarril de Panamá, entre las provincias de Panamá y Colón, y el

ferrocarril de la United Fruit Company, en la provincia de Bocas del Toro, ambos en manos de empresas privadas.

Es así que, solo en la administración del segundo presidente de la República de Panamá, José Domingo De Obaldía, por medio de su secretario de Relaciones Exteriores, Samuel Lewis, en noviembre de 1908, eleva una nota al jefe del Departamento de Gobierno de la Zona del Canal, H. H. Rousseau, para manifestarle que su gobierno consideraba un deber primordial mejorar las condiciones socioeconómicas de las provincias del interior de República de Panamá.

Según Araúz (1999), para esto Obaldía consideraba que:

Tan loable propósito solo se podía realizar logrando abrir al mundo los vastos y feraces territorios que la componen y que permanecen abandonados e incultos, a fin de que en ellos ejerciten su benéfica influencia, tanto el capital como las industrias universales, las cuales, al radicarse en ellos, traerán consigo, naturalmente vida propia y prosperidad permanente a la nación. (p. 145)

Con estas palabras se reflejan los conceptos del presidente Obaldía sobre el progreso y prosperidad futura de la nación y las opciones para llevar a cabo tal visión, a inicios del siglo XX.

Para Obaldía Gallegos, uno de los factores era un ferrocarril que recorriera el territorio comprendido entre Panamá y David. En esos años, el transporte marítimo era la única opción para llegar a varios puntos del país y, sobre todo, su punto más alejado por el occidente: la provincia de Chiriquí.

Este proyecto debía ser un ferrocarril nacional enfocado al fomento para evitar las exigencias de inversionistas privados, a modo de cesiones de tierras adyacentes a la vía y concesiones de administración por un tiempo excesivo. Esto acarrea gastos exorbitantes en una empresa que se dedicara al lucro y no al desarrollo de las tierras atravesadas por el proyecto y sin dejar beneficios pecuniarios acordes con la magnitud de las concesiones. El ferrocarril proyectado, no solo uniría la ciudad capital con la provincia de Chiriquí, sino que, también, enlazaría los principales centros de población a lo largo del trazado.

El secretario Samuel Lewis resaltaba la prioridad del proyecto sobre todas las obras públicas en las siete provincias (cantidad referente a la división administrativa en 1908), y que se destinaban sumas específicas del presupuesto del bienio 1909 – 1910 para realizar los primeros pasos de tan magna obra.

Así se expresaba sobre el asunto el secretario Lewis, según Araúz (1999): “ahora no hay mejora material de mayor trascendencia para la República que un ferrocarril que la recorra en toda su extensión” (p. 145). Con estas palabras del encargado de Relaciones Exteriores, se puede notar el grado de importancia que tomó el proyecto del ferrocarril de Panamá – David para el gobierno del presidente Obaldía.

El 5 de enero de 1909, la Asamblea Nacional aprobó la ley sobre la construcción de ferrocarriles. Esto autorizó al presidente a nombrar una comisión para los estudios de las necesidades del país y las líneas ferroviarias a construir.

Para dar los pasos iniciales y conocer la magnitud del proyecto a ejecutar, el 18 de noviembre de 1909, el gobierno panameño recurrió a la Comisión del Canal Ístmico, para que la Compañía del Ferrocarril de Panamá realizara los estudios pertinentes desde la ciudad de Panamá hasta la ciudad de David. Con base en este trazado, se hicieron planes del ferrocarril, con ramales desde Santa María hasta Pedasí, provincia de los Santos; desde el pie de la cordillera hasta Antón, provincia de Coclé.

Mientras se realizaban los estudios del proyecto del ferrocarril nacional ocurre la muerte del presidente Obaldía, el 1 de marzo de 1910. Ante esto, asumiría la presidencia Carlos A. Mendoza, quien continuaría con la idea de llevar a cabo el proyecto ferroviario para el país; ya que este compartía la visión de su predecesor. El presidente Mendoza planteaba:

Soy partidario entusiasta en términos generales, de la construcción de ferrocarriles en el territorio de la República, pues, abrigo la creencia de que el país necesita los medios fáciles y baratos de locomoción para los habitantes, mercancías y productos de la industria humana, e incentivos para colonizar las tierras. En los Estados Unidos de América, Méjico, Brasil y Argentina, son maravillosos el desarrollo industrial y el desenvolvimiento económico de los países, debidos en mucha parte a la construcción de vías férreas; los rieles y las locomotoras han sido allá precursoras de la civilización y del progreso, que no tardaron en sentar sus reales en regiones antes sumidas en el sopor del estado primitivo. (Biblioteca Cultural Shell, 1995, p. 249)

Bajo la convicción demostrada por el presidente Mendoza, este firmó el 30 de marzo de 1910, un contrato con la Compañía del Ferrocarril de Panamá para dar inicio a los estudios y preparar el presupuesto de la vía férrea para un ferrocarril a vapor entre las provincias de Panamá y Chiriquí, a un costo de 100,000.00 dólares. El gobierno dio la indicación que la ruta pasara por los poblados de La Chorrera, Penonomé, Natá, Aguadulce, Santiago y David.

La compañía norteamericana envió al campo cinco cuerpos de ingenieros entre abril y mayo, cuyos trabajos terminarían en octubre de 1910. Para diciembre del mismo año presentaron al gobierno un informe que indicaba el costo de un ferrocarril normal y uno de vía angosta. El resultado fue:

- 18,000,000.00 o 51,400.00 por milla de vía normal
- 9,894,595.00 o 28,270.00 por milla de vía angosta
- Ambos cálculos sin tomar en cuenta el material rodante.

Mientras los estudios del ferrocarril eran realizados, el 5 de octubre de 1910, el doctor Pablo Arosemena, primer designado, toma posesión como encargado del poder ejecutivo. Arosemena pronunció un discurso en el Teatro Nacional en el cual dejaría claro el cambio de idea que tenía sobre el proyecto del ferrocarril nacional:

Las obras públicas, especialmente, la construcción de vías de comunicación, han de tener, y tendrán la atención del Gobierno que hoy se inaugura. Pero es necesario que esas obras se ejecuten juiciosamente, de modo económico, después de cuidadosos estudios para satisfacer las necesidades reales y manifiestas. He de confesar honradamente que no siento entusiasmo por la construcción del Ferrocarril Central, camino costoso que será sometido a la concurrencia marítima que no hallará

en nuestra agricultura incipiente el necesario aliento y probablemente no rendirá en muchos años lo indispensable para atender a sus gastos de conservación, muy considerables en comarcas de lluvias copiosas. Pero la nación quiere que se haga y se hará.

La construcción del Ferrocarril Central exigirá el reducir, por lo menos, el programa de obras públicas. (Colección Kiwanis, 1982, p. 424)

A pesar que Arosemena interrumpió las obras públicas y se opuso al ferrocarril nacional, la Asamblea Nacional le autorizó el 11 de enero de 1911 para proceder con la construcción del proyecto ferroviario y hacer un empréstito.

Se presentó a licitación el proyecto y se recibieron cuatro propuestas, una francesa y tres norteamericanas. El 31 de agosto, se abrieron los sobres de las licitaciones, la oferta francesa fue descartada por motivos técnicos. El 12 de septiembre se rechazaron las ofertas norteamericanas, porque la Ley del 5 de enero de 1909 no permitía la venta de bonos del gobierno con descuentos, condición que no se podría cumplir ante los financistas.

Otro obstáculo se presentó en la manera en que se realizaron los estudios. El Cuerpo Consultivo de la Secretaría de Fomento cree que los datos presentados por la Compañía del Ferrocarril de Panamá eran inconclusos y, por lo tanto, preliminares, que solo servían para tener una idea si el gobierno contaba con el dinero para ejecutar un proyecto de esa magnitud. Se aduce que el Estado se vio en la obligación de sacar a licitación el proyecto por lo estipulado en la Ley 2 de 1911, sin darles tiempo de obtener el crédito para realizar estudios definitivos.

Otra opción desestimada fue la ofrecida por José Gabriel Duque, quien solicitó a la Asamblea Nacional el derecho de construcción de forma directa para ejecutar la obra, ya que este consideraba esencial que estuviera lista cuando finalizara la construcción del Canal de Panamá. Aducía Duque que, la licitación y el empréstito demorarían demasiado. Sin embargo, su solicitud fue rechazada. Si esta solicitud del señor Duque hubiera sido aceptada, el ferrocarril quedaba en manos privadas y sujeto al lucro y no al fomento de la industria y la agricultura nacional, como fue la idea original del presidente Obaldía.

La situación política para la ejecución del proyecto se tornó compleja entre el Ejecutivo y el Legislativo. El 9 de octubre de 1911, la Asamblea Nacional aprobó dos leyes para la ejecución del proyecto con el objeto de revocar el Artículo 138 de la Constitución de 1904 y utilizar los 6,000,000 de inversión (los millones de la posteridad) junto a otros fondos del gobierno, y hacer caso omiso a la modificación de la ley 1909. Ante esto el presidente Arosemena vetó ambas leyes y el estatus del ferrocarril se mantuvo sin cambios, por lo tanto, quedó relegado y sin medida alguna para su ejecución.

Durante la administración del presidente Arosemena se estudiaron varias propuestas de compañías particulares para construir, con fondos del gobierno, una línea férrea modificada. No obstante, la administración del doctor Arosemena finalizó el 30 de septiembre de 1912, sin que se adoptara ninguna medida para ejecutar algún proyecto ferroviario.

De esta manera, se enterró el proyecto del ferrocarril central entre las provincias de Panamá y Chiriquí para solo abordar diferentes tramos que nunca

llegaron a concretarse. A este freno por parte de Pablo Arosemena, se le tiene que sumar el control e injerencia de los Estados Unidos y su Departamento de Guerra que supervisarían y darían su visto bueno a cada proyecto siempre y cuando pudieran asumir el control en caso de guerra u otras perturbaciones. Todo esto, sin dejar de lado el interés del Ferrocarril de Panamá de evitar cualquier otro tipo de transporte transístmico por Panamá. Este conjunto de acciones dificultó la puesta en marcha de otra red ferroviaria en el país.

### **2.3.2. Leyes sobre la construcción de ferrocarriles en la República de Panamá (1909-1914)**

La legislación ferroviaria de Panamá como estado soberano tiene su inicio en el año 1909, durante la presidencia de José Domingo de Obaldía, con la Ley # 6 del 5 de enero del año mencionado. Desde este momento en adelante se establece una legislación en pro de dotar a la nación panameña de un ferrocarril central y los mecanismos para obtener los fondos para llevarlo a cabo.

Los puntos relevantes de la Ley #6 de 1909, sobre la construcción de ferrocarriles nacionales, fueron:

- Una comisión se hará cargo de los estudios en materia de vías férreas, su construcción, orden y ejecución.
- Conocido el costo de la obra, el poder ejecutivo queda autorizado a contratar un empréstito bajo las siguientes condiciones:
  - Interés anual no mayor a 5%.
  - La amortización debe iniciarse 5 años después de inaugurada la obra.

- Se garantiza el pago del capital con la suma producto del artículo XIV de la Convención del Canal.
- Terminada la negociación del empréstito, se realizará la licitación de la obra.
- Los ferrocarriles serán administrados por una junta de 3 a 5 miembros compuestos por ingenieros y comerciantes nombrados por el poder ejecutivo para periodos de 4 años.
- El principio de la ley dicta que los ferrocarriles nacionales no tienen por objeto realizar ganancias por el tesoro, sino proveer el desarrollo de las industrias.
- Las tarifas y fletes se establecerán en base al principio de fomento de la industria.

Estas fueron las disposiciones generales dictadas para el tratamiento de futuros proyectos ferroviarios.

Cómo ya se estableció, fue designado para terminar el periodo presidencial iniciado por Obaldía, a Pablo Arosemena. Con Arosemena en el Ejecutivo las obras públicas y en especial el proyecto del ferrocarril central no recibieron el impulso esperado, ya que este no veía con buenos ojos una fuerte inversión en la vía ferroviaria. Aun así, fue aprobada la Ley #2, del 2 de enero de 1911, sobre la construcción de un Ferrocarril Nacional de Panamá a David.

Los puntos más sobresalientes de la Ley #2 de 1911 fueron:

- El Ejecutivo sacará a licitación pública, a dos meses de sanción de la ley y no mayor a cuatro meses, para el proyecto del ferrocarril que una Panamá con David.

- Se autoriza contratar un empréstito, no mayor de 10,000,000 de balboas, con un máximo de interés del 5% anual. Esta suma será invertida en la construcción de la vía férrea.
- Parágrafo: si el empréstito no se contrata quedará sin efecto el artículo de la licitación de la obra.

Estipulaciones del contrato para la construcción:

- En cuanto a la obra, para la elección de materiales se sigan las indicaciones del estudio.
  - Que en dirección y ejecución de la obra los panameños tengan al menos un 50% en proporción del personal. De igual manera, para empleados y braceros en la empresa.
  - El contratista quedará autorizado para usar tierras baldías e indultadas necesarias para el trazado de la vía y estaciones, así como el uso del agua de los ríos.
- Se autoriza al Ejecutivo para contratar la obra con persona o compañía nacional o extranjera, garantizando un interés hasta del 5% anual.

La Ley número 2 de 1911, se concibió específicamente para el proyecto del ferrocarril central. En su primer artículo, se estableció un plazo demasiado corto para que el proyecto saliera a licitación pública, lo que dificultó la realización de estudios más exhaustivos sobre el trazado. Además, se fijó la suma de 10,000,000 balboas para la construcción del proyecto, condicionando la obra a la contratación de un empréstito que, de no obtenerse, dejaría sin efecto la ejecución del proyecto. Esta condición fue crucial para la aprobación de la obra, ya que el empréstito nunca fue

autorizado. Respecto al uso de materiales, se estableció que debían ajustarse a los detalles del estudio, aunque este carecía del nivel de detalles necesarios sobre la construcción para hacerlo posible. Por otro lado, se autorizó al contratista a utilizar tierras baldías o indultadas, así como el agua de los ríos que fuera necesario para la obra. Sin embargo, el último artículo generaba conflicto: si no se lograba la financiación, la licitación quedaba sin efecto, pero permitía al Gobierno contratar a una persona o compañía nacional o extranjera para iniciar la obra, con un interés anual máximo del 5%. A partir de este artículo, era posible la propuesta de José Gabriel Duque para ejecutar el proyecto.

En octubre 1911, después de vetarse dos leyes relacionadas a los ferrocarriles, que trataban sobre el uso de los millones de la posteridad y el artículo 138 de la constitución, se llega a celebrar un contrato con R. W. Hebard para la construcción de la sección de Aguadulce hasta Santiago Veraguas, como parte del ferrocarril central de Panamá a David; sin embargo, no se realizó trabajo alguno.

El proyecto del ferrocarril fue olvidado hasta que el nuevo presidente, Belisario Porras, toma posesión del cargo y decide modificar el proyecto ferroviario de Panamá a David, para darle importancia a las secciones en las provincias consideradas de mayor proyección para la producción agrícola.

Para llevar a cabo los planes del presidente Porras, se aprueba la Ley 29 del 19 de febrero de 1913, sobre construcción de ferrocarriles y autorización al poder Ejecutivo de contratar un empréstito. De esta ley se puede destacar:

- Que se realizarán nuevos estudios para la localización de ferrocarriles y el orden en que se deben construir.
- Una comisión de ingenieros nombrada por el Ejecutivo se encargará de analizar los datos arrojados por los estudios y dictará los ferrocarriles y ramales que convenga construir.
- El Ejecutivo está autorizado para contratar un empréstito por la cantidad que sea necesaria. Esto bajo las siguientes condiciones:
  - Interés capital no mayor al 6% anual
  - Plazo total para amortización no menor a 50 años
  - Para el pago de capital o intereses se pueda utilizar la renta o rentas de la nación que sean necesarios.
- Al concluir las negociaciones sobre el empréstito se sacará a licitación pública la ejecución de la obra.
- En caso de creerse necesario, se autoriza al Ejecutivo a contratar de manera directa con persona o empresa responsable la construcción de la obra.

La Ley 29 de 1913 deja claro que se realizarán nuevos estudios para tener mejor conocimiento sobre la cantidad de ferrocarriles y ramales necesarios para el avance socioeconómico del país, evitando lo acontecido con la Ley # 6 de 1909, con lo preliminar de los estudios que no permitían tener certeza en cuanto a la información para ejecutar el proyecto.

También se dicta que se debe asegurar el dinero por medio de un empréstito, antes de licitación pública. En cuanto a este punto, resalta la libertad que se le da al

Ejecutivo para el uso de las rentas nacionales necesarias para la ejecución de la obra.

Se le faculta al Ejecutivo a proceder con la adjudicación directa de la obra si se cree necesario y beneficie a la Nación.

La Ley 29 de 1913, fue modificada por la Ley 1ra del 4 de septiembre de 1914, por la cual se reforma la Ley No. 29 de 1913, sobre construcción de ferrocarriles y autorización al Poder Ejecutivo para contratar un empréstito.

La modificación realizada por la Ley 1ra de 1914 afecta el artículo relacionado con el empréstito, autorizando la contratación de más de un préstamo de ser necesario. Además, el dinero obtenido debe ser utilizado no solo para su construcción, sino también para la compra de su equipo.

Con la Ley 29 de 1913 y su modificación en 1914, quedan sentadas las bases para el desarrollo de los ferrocarriles nacionales. Esto será aprovechado por el presidente Belisario Porras y dará inicio a los estudios de los proyectos modificados desprendidos del ferrocarril central.

### **2.3.3. El empréstito nacional de 1914**

La Ley 6 de 1909 fue aprobada con errores, atribuidos a la falta de experiencia y desconocimiento en el manejo de la banca internacional y los bonos de un Estado; también, en cuanto a los pasos para la ejecución de una obra como el ferrocarril central. Al ser esta empresa de gran magnitud, muy diferente a los contratos realizados por empresarios a menor escala dentro del territorio panameño

Estas circunstancias también pueden explicar los plazos tan cortos puestos en las leyes para obtener el dinero por medio de empréstitos. Por este motivo se sorprendieron en Panamá, dado que encontraron demasiada dificultad para colocar los bonos del Estado.

El pensamiento de los dirigentes de la nación en esas primeras décadas de vida republicana se puede apreciar en escritos de Morales (1923):

Panamá es un país que no le debe a nadie y que, por el contrario, tiene seis millones de dólares permanentes colocados en hipotecas de primera clase en la ciudad de Nueva York. ¿Por qué conceder descuentos por un empréstito cuando ofrecemos garantía de primer orden? (p. 7)

El proceder de las administraciones del Estado cambia, en cierta parte, cuando comienzan a comprender el funcionamiento de la banca internacional y sus mercados; al reconocer que: “Los países que no tienen deuda externa o interna, no por eso tienen crédito en los mercados financieros del mundo. Son los países que tienen deudas y las pagan, los que tienen mejor crédito”. (Morales, 1923, p.7)

La importancia del buen crédito radica en el cumplimiento de las obligaciones contraídas. Por esto, al solicitar Panamá un empréstito, se le dificulta al no tener un antecedente en cuanto a pago de deuda. Esto hace imposible colocar bonos sin descuentos, dado que no hay precedentes que juzgar y, las concesiones, en forma de descuento, son un aliciente para los compradores.

El presidente Belisario Porras nombró a Eusebio A. Morales como ministro plenipotenciario de Panamá ante los Estados Unidos y se le encomendó la negociación del empréstito para la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Al aprobarse la Ley 29 de 1913 y su disposición sobre el empréstito, se recibieron propuestas del señor Samuel Lewis, a nombre del sindicato inglés y del señor Roy, ingeniero francés, a nombre de banqueros con relación en la “Société Générale”.

Las propuestas europeas representaban para Panamá opciones muy onerosas, por esto se desestiman en pro de lograr un mejor trato.

El ministro Morales tiene certeza de que, si en algún centro financiero del mundo podía Panamá obtener el empréstito en condiciones favorables, era en los Estados Unidos. Esto se fundamenta en las siguientes razones:

- Las condiciones políticas, económicas, industriales y fiscales de Panamá son conocidas por Estados Unidos, caso contrario a los países europeos.
- Relaciones estrechas entre Panamá y Estados Unidos
- Las garantías ofrecidas están ligadas a Estados Unidos

Bajo estas premisas y, tratando de conseguir el trato más beneficioso para Panamá, en octubre de 1913 se inician las negociaciones con el National City Bank, las cuales no fueron sencillas, al tener los banqueros dudas sobre los seis millones de dólares y su producto a 30 años, si estos estarían tanto tiempo en los Estados Unidos y si el monto capital no sería afectado en el tiempo.

En enero de 1914, se reciben los montos definitivos sobre el empréstito. En febrero del mismo año se presenta el señor R. W. Hebard con el contrato celebrado con Panamá para la construcción del ferrocarril de Chiriquí. Con la documentación recibida llegaron instrucciones para que el ministro Morales se asesorara con William Nelson Cromwell y de mantener como colaboradores para la negociación a los señores R. W. Hebard, C. Young y Minor C. Keith. En este punto de las negociaciones, el ministro Morales consideró un inconveniente la presencia de los colaboradores, sin embargo, el señor Hebard mantenía contactos con el Secretario de Estado de Estados Unidos, William Bryan, y se mantuvo en las siguientes reuniones.

Mientras se trataba de sacar adelante y acordar puntos para cerrar un acuerdo con el National City Bank, una parte importante del gobierno estadounidense se mostraba escéptico a los planes panameños. Además, de la amenaza que supuso la Primera Guerra Mundial para paralizar la negociación.

El Departamento de Estado, su sección de Asuntos Latinoamericanos, tenía objeción sobre el empréstito y los proyectos estudiados. Estas fueron sus aprensiones:

- Los ferrocarriles proyectados en Chiriquí y Los Santos son obras improductivas que obligarán a Panamá a contraer deudas que no podrá cumplir y que perturbarán su funcionamiento en cuanto a la administración pública.
- El empréstito no debe ser de tres millones de dólares, porque Panamá solo necesita millón y medio. También se considera que este no era necesario. Los

datos sobre Panamá indican que cuenta con un “superávit” de más de medio millón, que, junto a la anualidad del Canal y otras rentas, produce lo suficiente para construir la vía ferroviaria.

- El gobierno de Panamá tiene la intención de utilizar los fondos del empréstito para gastos relacionados al barrio La Exposición.

Estas objeciones fueron disipadas en reunión con el Secretario de Estado de Estados Unidos. La influencia y trato directo con este por parte de Morales y Hebard, fue un aspecto decisivo para poder convencer al Secretario de que ejerciera su poder, en favor de Panamá, sobre una rama del Estado y en el National City Bank.

Finalmente, en julio de 1914, con las bases fundamentales acordadas se fijan los siguientes aspectos para la redacción del contrato:

- La emisión total de los bonos será por los tres millones solicitados y entregados en montos de 750,000.00 de inmediato, 750,000.00 dentro de un año y el resto cuando fuere necesario.
- El interés de los bonos será de 5% anual.
- El plazo del empréstito será de 30 años.
- Se debe realizar un contrato con un “Trust Company” para recibir los fondos y distribuirlos.
- Como una exigencia de los abogados del banco, se pidió al gobierno estadounidense que este se encargue de reservar dinero de la anualidad del Canal para hacer frente a los pagos de intereses y cuotas de amortización.

Siguiendo lo acordado, el 2 de noviembre de 1914, se celebró el contrato entre la República de Panamá y la Farmers Loan and Trust Co. de Nueva York para la emisión de los bonos del Ferrocarril de Chiriquí.

Los bonos se emitieron en tres partes:

- La primera emisión el 1 de noviembre de 1914, con 3% de descuento.
- La segunda emisión el 5 de junio de 1915, al 3% de descuento.
- La tercera emisión el 30 de noviembre de 1915, al 2  $\frac{3}{4}$  % de descuento

Todas las emisiones fueron tomadas por el National City Bank y produjeron la suma de 2,200,659.75 que, al final, la República recibiría 2,149,187.76 después de cubrir los gastos de comisiones e impresiones de bonos. (Memoria del Despacho de Hacienda y Tesoro, 1916, p. XI)

#### **2.4 El ideario de Belisario Porras y el surgimiento del proyecto del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

Bajo la presidencia de Pablo Arosemena, el 21 de marzo de 1912, se solicitó al Departamento de Estado de Estados Unidos examinar los méritos técnicos sobre la construcción de una línea ferroviaria desde el puerto de Aguadulce hasta el poblado del mismo nombre, donde se dividiría en dos ramales, uno que pasara por Antón y Natá, hasta Penonomé y, el segundo, hasta Santiago de Veraguas. Los resultados del estudio fueron favorables, arrojando un costo de 1,736,908.00 para las 72 millas proyectadas.

El 5 de junio de 1912, se permitió el uso de la anualidad del Canal para el financiamiento del proyecto. Sin embargo, el 30 de septiembre llegó a su fin el periodo presidencial de Arosemena y el proyecto quedaría en espera.

El 1 de octubre de 1912, asume la presidencia del país Belisario Porras y su primera decisión, en cuanto a temas ferroviarios, es desestimar la última opción estudiada por su predecesor.

En este punto de nuestra historia ferroviaria se había decidido realizar el proyecto Panamá – David por tramos, aun así, Porras tenía en mente llevar a cabo la línea completa y ejecutar nuevos estudios.

Junto a este cambio de planes, el presidente Porras ofrece una visión diferente a la de su antecesor y busca poder guiar a Panamá por la senda del progreso agrícola e industrial. También se decanta por un cambio de mentalidad en la población y que se alejen de la dependencia del Canal.

Sobre el pensamiento expresado por Porras se puede destacar lo escrito por Sisnett (1972), en cuanto al desarrollo de las provincias del interior:

Hay que incrementar la producción, poblar el país. Llevar el progreso al interior de la República. La reserva moral de la patria está en su interior y no en la bulliciosa Panamá. La solución a una tierra improductiva, a un país despoblado, donde la miseria campea sus magras vestimentas, hay que buscarlas en el ferrocarril de Panamá a Chiriquí. Esta obra abriría una nueva era en la República e incorporaría el interior a la economía nacional, así poblaremos nuestros campos y los progresos del siglo se pasearían por nuestras ciudades interioranas. (p. 228)

En el párrafo anterior queda claro la intención de Porras de cómo alcanzar mayores niveles de producción y tener una economía propia: solo se puede obtener al trabajar la tierra y hacerla producir. Estos principios los reafirma en la provincia de Chiriquí el 23 de abril de 1914, donde trata el tema de la conservación de la República y el medio de realizarla es por medio del trabajo, porque la producción nacional es escasa por no decir nula.

Para una mejor comprensión de los planes de Porras para potenciar las provincias del interior y unir las por vías de comunicación, se presenta cuál era la situación de la provincia de Chiriquí, en la primera década del siglo XX, gracias a la pluma de Clarck (2007), quien la describe de la siguiente manera:

La región chiricana ha tenido y sigue teniendo un tremendo inconveniente, que consiste en su incomunicación con los otros lugares del país, en un aislamiento de los centros de la civilización, debido a la deficiencia o carencia de caminos y medios de transporte y principalmente por su situación geográfica.

Todo su tráfico mercantil y de negocios con la capital se hace en condiciones de transporte y navegación muy desfavorables. Los puertos de Pedregal, Horconcitos y Remedios solo pueden recibir embarcaciones de poco calado, por lo cual son naves pequeñas que no deben ser utilizadas de manera simultánea para el transporte del correo, pasajeros, ganados y carga muerta.

En este contexto un vapor realiza tres viajes mensuales, cada uno demora tres o cuatro días, esto constituye un obstáculo para las industrias. (pp. 166-168)

Sobre el transporte interno de productos y personas en la provincia de Chiriquí se presenta la siguiente descripción de las opciones con que se contaba en la época:

Durante las primeras décadas del presente siglo, se empleaban los medios tradicionales de transporte como son: el caballo, el coche tirado por caballos y bueyes.

Para el transporte de personas y el de carga se usan caballos, carretas y coches. Cuando se trataba de mercancías, estas se colocaban en los zurrones que se acomodaban en las enjalmas, colocadas a ambos lados del caballo.

Las carretas y los coches se usaban para el transporte humano. Los coches constituían el transporte más cómodo y lujoso, aquellas cuya capota se podía bajar, se llamaban quitrines. Las carretas eran más rústicas, se construían a mano, generalmente con madera de macano. (Sobenis y Vega, 1978, pp. 17-18)

Sumado a los tipos de transporte estaban los caminos de herradura, trillos o trochas que unen los distintos poblados de la Provincia. Estos caminos eran en su gran mayoría estacionales, solo eran transitables en estación seca. Los mismos significaban para cualquier persona que quisiera transportar algún producto, un viaje que podía tomar varias horas, hasta días. Junto a las inclemencias del tiempo, estaba el paso por ríos, quebradas, llanos y serranías. Este escenario influye en la producción de los habitantes, quienes se limitan a obtener lo necesario para su sustento y, en ocasiones, los excedentes les servían para la venta o trueque con vecinos o gente de poblados accesibles.

Esta breve descripción de la situación de aislamiento y el transporte limitado de personas y productos a nivel interno, es lo encontrado en la provincia de Chiriquí al inicio del siglo XX. Este es un ejemplo de lo que motiva a Porras a querer mejorar sus vías de comunicación para ayudar a sus habitantes, hacer despegar su industria mediante un ferrocarril que produciría movimiento comercial y cambiaría esas condiciones tan limitadas.

Con respecto a la influencia canalera, Porras veía un país desarticulado, las ciudades terminales por un lado y el interior por otro. Según Sisnett (1972), el mandatario percibía esto de la siguiente manera:

El futuro del país no solo debía estar cifrado en el Canal, nuestras tierras vírgenes y ubérrimas esperaban los brazos del hombre que supiera arrancar las riquezas de sus entrañas; nuestras costas esperaban el esfuerzo del hombre, pero perezoso y cansados vivíamos del oportunismo comercial. Desvergonzadamente vivíamos de migajas del comercio internacional; alejados de la madre tierra, volcados en las ciudades terminales parasitariamente del comercio mundial. Consideraba que la independencia de los pueblos es una realidad tangible cuando se posee una vida económica autónoma. (pp. 237-238)

Por lo expresado, Porras se inclinaba por los ferrocarriles primero y las carreteras después, para poder incorporar todos los rincones del interior del país.

Bajo el gobierno del doctor Porras la línea central ferroviaria toma auge y es discutida para considerar las mejores opciones y ejecutar dicho proyecto. No obstante, se debía tener en cuenta los recursos financieros que tenía el país en ese momento.

Al estudiar las finanzas del Estado se llega a la conclusión que un ferrocarril central comprometería la economía del país. Con esta perspectiva, la visión de unir la capital del país con la ciudad de David queda descartada y el presidente y su secretario de fomento se decidieron a realizar un sistema de ferrocarriles parciales, en las provincias de Chiriquí y Los Santos, consideradas las más pobladas, con buenas tierras y accesibles a la colonización. Esta decisión se toma bajo el amparo de la Ley 29 del 19 de febrero de 1913 y fue sustentada por las siguientes razones:

- Para la construcción de la línea de Panamá a David sería necesario emitir bonos al 6% y no menos de 12,000,000.00 de dólares. Esta suma representa una carga inicial de gran peso para el Estado. Además, de la suma inicial del empréstito este acarrea sus gastos fijos y la amortización, que pueden representar un gasto anual de 980,000.00. También se deben tomar en cuenta los costos futuros por déficit y mantenimiento por espacio de unos 25 años, cantidad estimada en unos 200,000.00 anuales. La suma total habría resultado en un gran gasto para las rentas públicas.
- La gran carga que significaría realizar el proyecto Panamá - David se pudiera recuperar con el tiempo, por el crecimiento de las regiones por donde pasaría el trazado y esto sería una opción a sopesar. Lamentablemente, la probabilidad de que esto ocurra es casi nula, porque el territorio que atraviesa se clasifica en tres clases: valles, accidentado y semi-montañoso. En más de la mitad de la ruta la tierra se considera estéril, en su mayor parte útiles para la ganadería solamente.

- En partes como Capira y Tolé, el trazado de la vía se encuentra muy cerca de la playa para evitar construcciones extensas y costosas, sin embargo, esto afecta la utilidad de las tierras en el trayecto, por ser consideradas terrenos estériles.
- Secciones como La Chorrera-Chame, Aguadulce-Santiago se consideran improductivas y significarían una carga para el resto del territorio.
- Otro impedimento a la obra se encontraba en la Zona del Canal. El ferrocarril tendría que pasar por esa región y el Departamento de Guerra y su estrategia militar impiden este paso por la selva cerca del Canal.

Bajo estas condiciones, no era halagador el futuro del proyecto y el progreso que pueda traer a las regiones que atraviere, porque aun cuando sea una obra de fomento, estas deben lograr un desarrollo sostenible. Esta sustentabilidad se ve amenazada por las regiones que solo representaran un elevado gasto anual.

Los estudios presentados apoyan la decisión tomada por el Presidente y su gabinete. No puede negarse que las provincias de Chiriquí y Los Santos se les augura convertirse en ricos graneros, a poblarse rápidamente, por lo tanto, es una opción económicamente viable, progresista y de gran porvenir para la República.

Basado en estas razones, el 28 de marzo de 1913, el Secretario de Fomento, Ramón Acevedo, celebró el contrato #7 por la suma fija de 7,000.00 balboas, con la empresa estadounidense R. W. Hebard & Co. Inc.

Con este convenio se da la orden de proceder para el estudio de construcción de un ferrocarril de una línea en la provincia de Chiriquí, y otro en las provincias de Coclé y Los Santos.

La información del contrato que respecta al proyecto en la provincia de Chiriquí se detalla así, en la Memoria de la Secretaría de Fomento (1914):

Se estudiará la extensión de la línea desde el puerto de Pedregal hasta la población de Boquete, pasando la ciudad de David. También se estudiará un ramal desde la ciudad de David hasta Bugaba.

Los trabajos deben iniciar siete días después de aprobado el contrato. Seguidamente, el contratista tiene un plazo de cuatro meses para concluir los estudios y presentar el informe final dos meses después de la fecha de retiro del campo.

El contratista estudiará las fuerzas hidráulicas que puedan ser aprovechadas para el ferrocarril.

El estudio debe proporcionar un informe completo sobre el trabajo ejecutado, presupuesto detallado de construcción y mantenimiento junto a sus mapas y perfiles. (pp. 466-468)

Enterado el gobernador de la Provincia sobre la firma y posterior ejecución de los estudios del ferrocarril entre Pedregal, David, Boquete y Bugaba, se procede a publicar sobre el suceso en el periódico *El Agricultor* (1913):

Es tan importante para la prosperidad y vida comercial de esta provincia la grata noticia a que aludimos, que parece increíble; ya que dicha obra dará vida propia e impulso a regiones verdaderamente pródigas en riquezas naturales y agrícolas, y los pondría en capacidad de establecer su comercio con la capital, cosa que no pueden hacer hoy por la competencia que les hace el comercio exterior a sus

productos, recargados con gastos exagerados que origina la dificultad de las vías de comunicación.

No podemos menos de felicitarnos por tan fausta nueva, y esperar que no se trate de una de tantas ilusiones que, como nuestra luz eléctrica, el camino a Bocas del Toro, el puente sobre el río Chiriquí, el pozo artesiano, &., nos han alentado tantas veces para luego dejarnos en la esperanza perpetua de verlas cometidas en una realidad palpable. (3 de abril de 1913, p. 2)

En esta publicación se palpó el anhelo de los chiricanos por el proyecto, sin olvidar las promesas rotas y el olvido de los gobiernos en cuanto a mejoras necesarias para el desenvolvimiento de la Provincia.

Es con este contrato para el estudio de la región que se da el primer paso para el surgimiento del proyecto ferroviario, con opción a ser de tipo eléctrico, para intentar transformar tan importante zona del país de gran valor productivo.

## **2.5 Inicio y desarrollo de la etapa de construcción de la vía férrea**

### **2.5.1. La adjudicación de la obra del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

El gobierno panameño no sacó a licitación pública el proyecto del Ferrocarril de Chiriquí. Se toma esta decisión porque en Panamá no hay gran variedad de empresas idóneas con experiencia en construcción de ferrocarriles. Sin embargo, no solo esto fue motivo para no acudir a concurso público, influyeron otros factores: el monto del contrato, el pago de la empresa contratista se haría por medio de la venta de bonos del gobierno y la situación internacional por la Primera Guerra Mundial que dificultó la obtención de material para la obra y afectó su ejecución. Además, la

licitación podría abrir la oportunidad a personas sin experiencia que pudieran utilizar influencia política para la obtención del proyecto y poner en peligro la consecución de la obra.

Por estas razones y, autorizados por la Ley 29 de 1913, el gobierno adjudicó el contrato de la construcción del Ferrocarril de Chiriquí a la empresa R. W. Hebard & Co. Inc. por la confianza en esta y ser la única capaz de sacar adelante y sortear las dificultades del momento.

### **2.5.2. El contrato #3 de 1914**

El 3 de febrero de 1914 se firmó el contrato para la construcción de un ferrocarril que partiera desde el muelle de Pedregal, pasando por un extremo de David, cerca de Bugaba, hasta terminar en La Concepción, con un ramal desde David, pasando por Dolega y termine en Boquete.

El documento fue firmado por Ramón Acevedo en representación del gobierno panameño y por parte del contratista, R. W. Hebard, en nombre de la compañía R. W. Hebard & Co. Inc.

El contrato estipula que el contratista se compromete a ejecutar por su cuenta y riesgo todos los trabajos necesarios para la construcción del ferrocarril objeto de este documento.

Para cumplir con las obligaciones adquiridas, el contratista debía cumplir una serie de cláusulas y especificaciones de las cuales sobresale el porcentaje de las pendientes. En la línea de La Concepción la pendiente máxima no excederá de tres por ciento y en la línea de Boquete no excederá cinco y medio por ciento.

El contrato le dio derecho a la compañía a establecer comisariatos para abastecer a sus empleados de alimentos y vestimenta. Sin embargo, no le permite prohibir que se instalen comerciantes dentro de los límites de los campamentos.

El valor total de la obra se fijó en B/. 1,525,611.50, de este valor se calculará la ganancia del contratista que corresponde al 5% del costo del proyecto. Además, la suma total a pagar será disminuida por cada material que el gobierno compre y entregue en el muelle de Pedregal. También, se reembolsará a la compañía toda suma gastada en la ejecución de la obra. Estos pagos se realizarán por medio de bonos de la República de Panamá y cuyo valor será convenido por mutuo acuerdo.

Dentro de los costos adicionales de la obra se detalla el presupuesto para el mantenimiento de las líneas de La Concepción por B/. 11 000.00 balboas y para Boquete la suma de B/. 14 000.00. También se reconoce como un adicional, el valor de los tanques y material rodante para el inicio de operación de la obra.

El contrato le concede a la compañía el uso libre del muelle de Pedregal y todos los terrenos nacionales y municipales necesarios para establecer depósitos o plantas trituradoras de roca. Además, se le da derecho de paso para la construcción de las vías por la servidumbre para evitar demoras en sus operaciones.

El contrato le permite al contratista la extracción, sin costo, de cascajo y arena de los ríos y playas para la construcción de la línea.

Con respecto al pago de la moda de obra se estipula, que la compañía pagará de manera quincenal al personal que tenga a su servicio en la obra del ferrocarril.

Una de las obligaciones más importantes, el tiempo de ejecución, se estipula que el contratista se obliga a entregar terminada la obra del ferrocarril a la fecha del primero de mayo de 1916.

Con la buena nueva sobre la firma del contrato para la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, le correspondió una vez más al gobernador de la provincia, Gerardo Herrera, recibir y comunicar tan grata noticia. El día 4 de febrero de 1914, el presidente Porras envió el siguiente telegrama:

Señor Gobernador – David.

Tengo el placer de participarle que ayer se firmó el contrato de Ferrocarril a Concepción y Boquete y que la mañana de hoy le he impartido mi aprobación. Sírvase comunicarlo a los pueblos interesados y amigos todos. Afectísimo,

Belisario Porras. (El Barú, 1949, p. 156)

Los detalles del contrato se dieron a conocer al país y surgieron algunas opiniones, sobre todo en la provincia de Chiriquí. El periódico *El Agricultor* (1914) publicó el 1 de marzo:

Creemos justas las observaciones que ha hecho la prensa periódica capitalina referente a los Comisariatos y, también, a la falta de cláusula que exija la obligación de la Empresa de colocar obreros y empleados del país, siquiera por mitad. Somos partidarios de ferrocarril de vía ancha. El Artículo 8º debiera reformarse en el sentido de que el Contratista pague por semana y no quincenalmente. (p. 2)

Al leer la opinión que publica el periódico *El Agricultor*, respecto al contrato del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se dejan claras las intenciones de quienes las hicieron. Los comisariatos son instalados por las empresas y en estas se les vende todo tipo de provisiones a los trabajadores y el dinero queda para la empresa y no para la población y su comercio. Sobre el tema de la mano de obra y que debe ser tomada en cuenta la fuerza laboral nativa por mitad, suena más que justificado, si fuera el caso de una provincia que cuenta con trabajadores calificados y en gran cantidad. Sin embargo, los trabajos realizados para los estudios del ferrocarril central de Panamá – David y el del Ferrocarril Nacional de Chiriquí no generaban expectativas positivas en este rubro, por esto, no se coloca una cláusula que pudiera perjudicar la obra.

Se declaran partidarios de un ferrocarril de vía ancha. La opción de vía está más que justificada por razones de ingeniería y el tipo de ferrocarril a construir, la solicitud de cambio de ancho de vía proviene de personas sin conocimiento en la industria ferroviaria.

Con relación a cambiar la cláusula de pago a los trabajadores, de manera quincenal a semanal, esta observación puede ser beneficiosa para el sector comercial al tener cada semana un flujo de dinero en diferentes localidades.

Por otra parte, la firma del contrato de la obra del ferrocarril significó la oportunidad de conseguir un nuevo trabajo para personas que residían en la capital del país y que quedaban cesantes de las obras del Canal de Panamá. Así se anunciaba esta nueva oportunidad laboral en la revista *The Canal Record* (1914):

Hombres blancos buscan trabajo en el interior de Panamá.

Tras recibir avisos de que estadounidenses han estado intentando llegar por tierra desde las cercanías del Canal hasta David, en la provincia de Chiriquí, Panamá, con la esperanza de conseguir empleo en la construcción del ferrocarril de Chiriquí, se llama la atención sobre el hecho que todos los hombres blancos utilizados en esta obra, son contratados por el contratista en la ciudad de Panamá. Además, la distancia a David desde la ciudad de Panamá es de aproximadamente 180 millas por línea aérea, o aproximadamente el doble por la costa o los senderos a través de la jungla, y el país intermedio no ofrece prácticamente ningún medio de subsistencia legítimo para un hombre blanco. sin fondos. Un hombre blanco sin empleo tendrá muchas más posibilidades de conseguir trabajo y prosperar en las ciudades de Colón y Panamá que en el interior de la República, y como se informó en The Canal Record del 2 de septiembre, el Istmo actualmente no es lugar para hombres que buscan trabajo. (p. 30)

Según esta revista, el Istmo no era un lugar para buscar trabajo. Esto por la llegada a la ciudad de Colón de 1 000 personas, aproximadamente, cesantes de la United Fruit Company en Bocas del Toro. Además, a su parecer, solo en las ciudades terminales de Panamá y Colón un hombre blanco, sin dinero, podía tener oportunidad de conseguir trabajo, ya que se consideraba que el resto del país no tenía mucho que ofrecer. Se entiende esta opinión, con base al estilo de vida y la economía de las ciudades terminales, en comparación de las otras provincias, con estilos de vida rurales. Sin embargo, se detalla que la empresa ferroviaria sí está contratando, pero lo está haciendo en la capital.

Esta publicación nos muestra la situación laboral de Panamá a mediados de 1914 y cómo la obra del Ferrocarril de Chiriquí significó una oportunidad de trabajo y establecimiento para todo el que se interesara en este nuevo horizonte.

La noticia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí no solo fue algo local, también tuvo repercusiones internacionales:

Chiriquí RR. Nuevo Ferrocarril en Panamá. Este ferrocarril de trocha 3 pies, que está siendo financiado por la República de Panamá, se espera que esté terminado en un tercio antes del 31 de diciembre de 1914, R. W. Hebard y Co., Inc. de Panamá y 16 Exchange Pl., Nueva York, quienes han contratado la construcción de la línea por \$32,000 por milla. Se requiere que completen la misma para mayo de 1916. Se proyecta que la línea se extienda desde Pedregal, en la costa del Pacífico, hasta David, con dos ramales, uno de 20 millas hasta La Concepción, y otro de 33 millas hasta La Boquete. Este último ramal alcanzará una altura de 4.000 pies y aprovechará una de las regiones cafetaleras más ricas de Centroamérica. Las compras están a cargo de J. M. Motley, Vicepresidente de R. W. Hebard & Co., Inc, 16 Exchange Place, N. Y. (Ferrocarril en Panamá, 31 de octubre de 1914. *The Commercial & Financial Chronicle*. p. 1299)

La publicación del proyecto del Ferrocarril Nacional de Chiriquí se realizó en un periódico dedicado al comercio y a la inversión en la industria ferrocarrilera. La misma serviría como promoción del proyecto para lograr inversión en la ejecución de la obra o el interés en la venta de materiales. Como se mencionó antes, la compañía R. W. Hebard Co. debía sufragar todos los gastos de la obra, hasta que el gobierno lograra la venta de los bonos gubernamentales.

### 2.5.3. El inicio de la obra del Ferrocarril de Chiriquí

Con el contrato aprobado por el presidente Porras, la compañía Hebard tenía la obligación de iniciar la ejecución del proyecto en 60 días. Por esto el personal de la empresa se apresuró a movilizar el personal requerido para las instalaciones iniciales. Estas primeras movilizaciones de material y personal se publicaron en el periódico *El Agricultor*. “El día 23 del mes marzo se dio principio al trabajo del ferrocarril de que nos hemos ocupado en el número anterior. Se cree que, salvo casos imprevistos, los trabajos se llevarán con gran actividad”. (Ferrocarril, 1 de abril de 1914, p. 3)

Estas primeras acciones fueron para localizar la línea y suministrar a los contratistas las estacas y datos para poder comenzar los rellenos y desmontes necesarios. Además, prepararse para la visita del presidente Porras en abril de 1914, y dar inicio a los trabajos de manera oficial. La visita presidencial fue noticia en Chiriquí:

Según telegrama oficial, publicado en hoja volante, llegará en el vapor Panamá, el tres del actual, el señor Presidente de la República, con numerosa comitiva, con el objeto de inaugurar los trabajos del ferrocarril. Acompañan al señor Doctor Belisario Porras, su señora esposa, doña Alicia Castro de Porras y familia. (Visita, 1 de abril de 1914, *El Agricultor*, p. 3)

A la llegada del presidente Porras a tierras chiricanas, se procedió a preparar todo para la ceremonia de inauguración. Tan importante acontecimiento se publicó en *Bulletin of the Pan American Union* (1914): “El pasado 4 de abril se llevó a cabo el

acto de inauguración de las obras del ferrocarril chiricano. El presidente Porras incrustó el primer clavo en presencia del cuerpo diplomático y de un gran número de personas". (p. 945)

Se presenta extracto del discurso pronunciado por el presidente Porras en el acto celebrado para dar inicio al proyecto de la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí:

Chiricanos, señores todos:

Si mal no recuerdo, por cuatro veces os he visitado a largos intervalos, y quién me hubiera dicho en uno de ellas lo que me esperaba aquí más adelante. Un día de sacrificios penetré a vuestra ciudad cabecera, victorioso, precedido de trompetas y clarines. En otra ocasión me trajeron detenido, preso, como un criminal, y aquí entre vosotros fui arrojado en un calabozo sin aire y sin luz. Más tarde regresé a solicitar vuestro apoyo, perseguido y befado, y por fin llego hoy regocijado y feliz, trayendo os lo que más deseáis y lo que más necesitáis, actividad y trabajo para hoy, abundancia y seguridad para mañana.

De quien menos se espera, de ese los mismos descreídos tienen que esperar mucho. El bien y lo nuevo vienen exactamente de los rincones de donde sale menos luz.

Aquí me tenéis, pues, venido a inaugurar los trabajos del primer ferrocarril de la República. Aquí está el primer riel sobre el cual rodarán las locomotoras que arrastrarán los carros repletos con los frutos de vuestra agricultura y de vuestra industria. Por medio de ellos vais en breve a dominar las florestas vírgenes y a

poblarlas, a adquirir las tierras dulces que manan leche y miel; a ascender a las montañas, a acercar el mar a las altiplanicies y a conquistar las zonas en donde habita la sonriente primavera.

Que mi acto de hoy, de fijar este riel sobre durmientes, será seguido de vuestra acción, colaborando en la obra, y fecundando luego con el trabajo, la tierra que es nuestra madre generosa. (Otero, 1923, p. 103)

Desde la inauguración formal de los trabajos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, a partir del 5 de abril, el contratista mantuvo una fuerza laboral de 250 hombres, los cuales ejecutan esfuerzos preliminares, en su mayoría nativos. Estos se ocuparon en nivelar el lecho del camino entre el puerto de Pedregal y David, una distancia de cuatro millas, y en la construcción de viviendas para los trabajadores, almacenes y un edificio de oficinas.

Desde Estados Unidos llegaron al puerto de Pedregal una planta de construcción compuesta por 150 carros volquete de 1 yarda cúbica de capacidad y ocho millas de vía liviana, junto con prácticamente toda la planta utilizada en la construcción del dique de Caño Saddle, No. 4., esta última utilizada en las obras del Canal. Se trabajó para adquirir del Departamento de Suministros del canal, una cantidad considerable de equipo de construcción retirado de la obra y se hizo un estudio para determinar la disponibilidad de equipos para la obra.

Como se detalla en el párrafo anterior, se trabaja en la edificación de oficinas y almacenes; se ha recibido gran cantidad de material y con el transcurrir de los días

el personal aumentará. Por lo tanto, la administración del proyecto necesitaba implementar controles.

En la época de la construcción del ferrocarril (1914-1916), se puso en práctica el uso de fichas metálicas, muchas de las cuales se emitieron como tarjetas de identificación para los empleados. Este método fue de uso común en las compañías estadounidenses.

Estas fichas tenían varios usos, eran necesarias para que un empleado pudiera acceder a ciertas instalaciones, tales como un comisariato y comedores; comprobante de herramientas para llevar un registro, permisos de caza, recibir su pago, etc. Estas piezas de metal son de diversos tamaños y formas. Casi siempre con un agujero o lazo para que sean fáciles de colocar.

El uso más común para estas fichas fue el de identificación para el pago de planillas a los trabajadores que, en países como Panamá, con la poca mano de obra disponible para obras de gran envergadura, fue necesario importar trabajadores con gran variedad de nombres y nacionalidades, muchos sin hablar inglés o español; además a esto se le suma el analfabetismo, por lo tanto, la ficha facilitaba hacer el pago del personal al asignarle a cada persona un número.

Las fichas del Ferrocarril Nacional de Chiriquí se conocen en dos variantes, una rectangular y otra circular. Se estima, que, debido a la naturaleza del proyecto, de no contar con comisariatos, sus principales controles administrativos estaban dirigidos al pago de los empleados y al despacho de material. Estas se utilizaron principalmente para identificar al personal.

#### **2.5.4. La ejecución de la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

A continuación, se presenta una relación por año y mes de la organización del trabajo, avance de obra, contratiempos y otras situaciones generadas por la obra.

- **Junio de 1914**

Los trabajos de construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, comenzaron con la llegada a David de la avanzada de trabajadores. Estos laboran en la adecuación de un hospital y la construcción de oficinas ejecutivas. Se enviaron materiales de todo tipo desde Panamá a David y esta última ciudad pronto sería la sede de una gran fuerza laboral. Los contratistas aprovecharon los conocimientos sanitarios en la Zona del Canal y se ocuparon primero de las condiciones de salud de los empleados, lo cual repercutió en los trabajos de construcción y permitió un avance con bastante rapidez.

Dos grupos de ingenieros se enviaron al campo, comprometidos en determinar la ubicación definitiva de la línea y en seccionar la parte que ha sido reparada. Se estimó que las obras de construcción estarían en marcha sin ningún tipo de atraso, con un estimado de 1 000 hombres en el campo, antes del 1 de agosto. Además, a solicitud de la Secretaría de Obras Públicas de Panamá el contratista inició los estudios de una línea alterna, conocida como ruta Potrerillos.

A partir del 1 de mayo de 1914, el señor A. K. Anderson fue nombrado superintendente general del proyecto ferroviario de Chiriquí, quien reporta lo que acontece en la obra al señor R. W. Hebard, presidente de compañía. El

superintendente general estaba a cargo total y directo de todos los trabajos en la provincia de Chiriquí, incluyendo construcción, ingeniería y contabilidad, y poseía pleno poder notarial para representar al contratista. Se destaca por su experiencia como superintendente de campo en la construcción del ferrocarril de Madeira y Mamoré en Brasil.

- **Julio de 1914**

Con la ejecución de una obra de gran magnitud, como fue la construcción del ferrocarril en la provincia de Chiriquí, esta generó algunos inconvenientes y opiniones a favor del proyecto, sin dejar de lado el sentimiento negativo de un sector de la población como resultado de las malas experiencias con el gobierno, las cuales ya se han mencionado: cuando se recibió la noticia de los estudios para la obra.

Como un ejemplo de los inconvenientes generados por la obra, se presenta la molestia de los usuarios del muelle de Pedregal. La noticia fue publicada por el periódico *El Agricultor* (1914):

Se asevera que algunos comerciantes de esta plaza se quejan de que por mi poca vigilancia hay confusión en la entrega de las mercancías. Yo, Sergio Montemayor, administrador del muelle de Pedregal. Me permito decir a usted que antes de ahora no resultaban esas confusiones pues la bodega del Muelle de Pedregal se prestaba para separar la carga de cada comerciante, pero hoy que sólo viene el vapor Panamá, la aglomeración de carga es mayor; no solo se recibe la mercancía para esta plaza, se trae también miles de bultos para la Compañía del Ferrocarril, y ya no es capaz dicha bodega, por lo que no puedo hacer la separación

del material. Además, si ha habido alguna confusión en la distribución de la carga, es porque al comercio de esta plaza mis antecesores los acostumbraron que desde que llega el vapor se le entregue mercancías porque las están necesitando. (Señor Editor de "El Agricultor", 5 de julio de 1914, p. 3)

El movimiento de carga de la empresa Hebard era muy superior a la capacidad del muelle y su personal. Esto propició que el comercio se tuviera que olvidar de sus viejas prácticas y cumplir nuevas directrices si querían obtener su carga.

Estos inconvenientes generados por la obra de ferrocarril en el comercio local y el funcionamiento del muelle de Pedregal serán pronto cosa del pasado, por los trabajos de mejoras en este atracadero, que se llevan a cabo por la compañía que construye el ferrocarril de Chiriquí. Esto se detalla en el rotativo *El Agricultor*:

Por motivo del camino de hierro que se construye y el aumento del tráfico, es la prolongación y ensanche del embarcadero de Pedregal, de tal modo que la muchedumbre de vehículos que allí transitan y recogen carga, tenga fácil acceso y campo para efectuar sus operaciones. Ahora mismo que por medio de una línea de rieles provisoria se van trayendo del muelle al llano los materiales del ferrocarril, no queda espacio en el camellón más que para una línea de carruajes que van bajando morosamente del mismo modo que la salida se les dificulta. No nos parece difícil, ni muy costosa entendiendo que sólo consiste en rellenar los terrenos que inundan las mareas hasta dejarlos a mayor nivel. (Aviso, 5 de julio de 1914, p. 3)

Esta publicación de *El Agricultor* muestra cómo se ejecuta la obra y el papel primordial que jugó el muelle de Pedregal para la construcción de la vía férrea.

En cuanto a las opiniones en contra y a favor sobre la construcción del ferrocarril, se muestra una entrevista realizada por el periódico *El Agricultor* al Secretario de la Asamblea Nacional:

Habiéndonos informado que el Coronel Fabricio A. Arosemena se encontraba en esta ciudad, nos trasladamos al hotel con el objeto de reportarlo.

Reportero ¿Qué impresión le ha causado esta ciudad?

Arosemena. Magnífica, buena y culta sociedad; sus habitantes son hospitalarios y afables.

R. ¿No ha visitado usted el río David, el Cerro del Cuarto, ¿el de San Cristóbal?

A. Aún no; pero haré un esfuerzo en ir para admirar esas obras sublimes de la naturaleza.

R. Como su llegada ha sido en vísperas de elecciones, deseáramos saber si trae alguna misión política o viene por asuntos personales.

A. He venido por vía de paseo, para sacudir la modorra de la capital, cuya vida es sedentaria.

R. Hay aquí muchas creencias pesimistas sobre la obra del ferrocarril; ¿será un hecho indudable para usted que viene de la capital y sabe de los arreglos para llevarla a cabo como provisión de materiales o enganche de trabajadores?

A. Me extraña sobremanera las ideas pesimistas que reinan aquí con relación a la construcción del ferrocarril. En Panamá no hay persona por incauta que sea, que ponga esa obra en tela de duda. En la Secretaría de Fomento hay inscritos más de 400 hombres que sólo esperan la orden necesaria para venirse a los trabajos y como el vapor Panamá no puede dar abasto al transporte de la gran cantidad de materiales que hay, es probable que un vapor expreso y alquilado para el efecto haga la conducción.

R. ¿Ve usted signos de progreso en esta ciudad como edificios en construcción, movimiento comercial, funcionamiento de numerosas escuelas, y no extraña la falta de algunos servicios cómodos y adecuados a la importancia que ya tiene esta ciudad como el alumbrado eléctrico y el acueducto?

A. En realidad, veo con positivo placer, que la civilización ha sentado aquí sus redes, admiro los buenos edificios tanto los acabados como los que están en construcción; el movimiento comercial es halagador; las escuelas públicas funcionan con regularidad hábilmente dirigidas por sus profesores. Noto sí, que es de imperiosa necesidad el establecimiento de una planta eléctrica, una fábrica de hielo, un acueducto, el teléfono y un cuerpo de aseo en la ciudad, siquiera en la parte central (Un reportaje, 5 de julio de 1914, p. 3)

Además, de las ideas sobre la obra del ferrocarril en Panamá y David, se puede observar la cantidad de personas inscritas esperando por una oportunidad de trabajo, una cantidad nada despreciable para hacer el viaje a la Provincia, que sin duda tendrían una influencia en el comercio y en las instalaciones que los puedan recibir. Esto fomenta el comercio necesario para alojar, alimentar y entretener a los

trabajadores. Otro aspecto que llama la atención son las atracciones que se le muestran a los visitantes: el río David, el Cerro del Cuarto y el Cerro San Cristóbal. Parece que no había mucho con que entretener al turista, sino con estos elementos naturales.

Es bien sabido que las mega obras ocasionan molestias, sin embargo, también oportunidades y en esta se destaca una que siempre es grata de conocer y se trata de la instrucción pública y cómo el ferrocarril es motivo de erigir escuelas a su paso:

Nos es grato llamar la atención a los empleados del ramo de Instrucción Pública, sobre la imperiosa necesidad que existe, de tener que crearse en esta Provincia, dos escuelas de categoría especial, una en Boquete, y otra en La Concepción; lugares que, por el hecho de ser extremos de la línea ferroviaria, hoy en construcción, están llamados a ser dentro de breve tiempo, centros importantes de elementos extranjeros, y con especialidad de estadounidenses. Esta sola consideración, los favorece con mucho, para que, sin obstáculos, se prevea lo necesario para el oportuno establecimiento de esos planteles.

Es imperioso el establecimiento de estas escuelas para el desenvolvimiento de los intereses que se desarrollan en esta Provincia. Algunos extranjeros, padres de familia, por el hecho de no existir escuelas en Boquete que garanticen el aprendizaje de otros idiomas a sus hijos. Estos han tenido que renunciar al propósito de radicarse en el país, en detrimento del fomento de la agricultura a que se habrían dedicado ocupando terrenos, ora por compra a los particulares, ora por que se los habrían pedido en adjudicación al gobierno; y con dolor se han despedido del país.

Se debe seguir el ejemplo de las escuelas establecidas en la Zona del Canal, donde se enseña el idioma inglés.

Esta medida, facilitaría mucho la inmigración extranjera y redundaría en provecho directo para los hijos del país, quienes tienen que hacer ingente sacrificio para hacer sus estudios del idioma inglés, en el extranjero; estrecharía sus relaciones en usos y buenas costumbres, sobre todo, desarrollaría toda clase de elementos en el mutuo intercambio de intereses, ora de cultura, comercio y agricultura. (Instrucción pública, 28 de junio de 1914, *El Agricultor*, p. 3)

También, se destaca el pensamiento de otros pobladores de la provincia en el transcurso de la construcción del proyecto ferroviario y la expectativa de progreso que pueda brindar este y qué se debe hacer para explotarlo de manera adecuada. Al respecto, *El Agricultor* (1914) señaló:

Muchos creen que el ferrocarril en construcción será factor de progreso. Tal como se ha contratado enlaza sólo tres distritos y la Provincia tiene once. La locomotora no sale de su vía ni va a salvar los disparejos caminos y puentes tambaleantes por los que se conectan algunas regiones con caballos y carretas. De manera que a la vez que interesa la vía férrea para que rápidamente se trasladen los productos al lugar de embarque, también es preciso arreglar los caminos y puentes por donde se cargue para las estaciones. (Muchos creen, 21 de junio de 1914, p. 3)

Sobre el avance del proyecto, se reportó a finales de julio de 1914, que en Pedregal se encontraban construidas unas viviendas para jornaleros y un gran depósito. En el patio de materiales se contaba con una existencia de unos 20 000

durmientes, nueve millas de rieles livianos, sesenta toneladas de rieles de a 70 libras y sus uniones, 25 000 pies de madera y materiales diversos.

En David, se llevaron a cabo una serie de construcciones, necesarias para la obra del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, entre estas destacaron: un edificio de dos pisos para oficinas y residencia, un gran depósito general, dos viviendas para jornaleros, un salón comedor, un depósito para aceite, otro para dinamita, un segundo gran almacén general. También se construyeron caballerizas para 20 animales; además, se estableció un comedor para jornaleros y se alquiló una casa espaciosa en donde pueden albergarse 60 jornaleros. Así mismo, fueron construidas otras viviendas a lo largo de la línea de La Concepción.

También se contó con madera para construir la estación de Pedregal y se despachó de esta ciudad material suficiente para una vivienda adicional para jornaleros en David.

Se encontraban en el lugar de los trabajos cien carros de volteo, de una yarda cúbica de capacidad, con sus correspondientes rieles. Este material era distribuido a lo largo de la línea de La Concepción. Con estos carros y unas 400 carretillas de mano en David, se estimó ocupar unos 600 trabajadores.

Mientras estos trabajos eran ejecutados, un grupo de ingenieros estaba alojado en Bugaba, para terminar el trazado definitivo de la línea a La Concepción y otra sección estaba realizando estudios en el río Cochea, para decidir cuál era la mejor opción para cruzar el río David.

Además, cada vapor que atracaba en Pedregal traía rieles. Tan pronto como se acopió la cantidad de 800 toneladas del mencionado material, se dio inicio al tendido de la vía desde Pedregal al río Cristóbal y otra parte en la línea de La Concepción. Se solicitaron los puentes de acero para cruzar los ríos Cristóbal y Platanar. Los trabajos de nivelación de la vía férrea alcanzaban los llanos de San Pablo. Se estimaba que para abril del año entrante toda la línea de La Concepción debía estar lista.

- **Agosto de 1914**

Roy William Hebard, ingeniero jefe de construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, de conformidad con las recomendaciones del ingeniero consultor del gobierno de Panamá y con la aprobación del secretario de fomento, encargaron a un grupo de ingenieros expertos para investigar y hacer un informe especial sobre la conveniencia de modificar el trazado original para que la ruta pasara por Potrerillos en lugar de Dolega, como se planeó inicialmente. Si se adoptaba este plan, la línea se alargaba 2 millas y se evitaba el cruce del río David. Si se respetaba el estudio original, había que realizar el cruce del río David.

La ruta modificada haría que la construcción de la línea en las proximidades mencionadas pasara por una sección agrícola sumamente rica del país, y requerirá la construcción de un puente o caballete sobre el río Cochea.

Los trabajos de construcción del Ferrocarril Chiriquí avanzaron rápidamente, habiéndose nivelado desde Pedregal a una distancia considerable, y en julio (1914), se colocaron los rieles sobre una parte de este tramo.

En esta etapa del proyecto se disponía de grandes cantidades de material de construcción para la vía y se habían construido casas para los trabajadores en Pedregal y se observaba mucha actividad en toda la línea.

- **Septiembre de 1914**

Se completó la nivelación del ferrocarril en la provincia de Chiriquí en una distancia de aproximadamente siete millas, cuatro millas entre el puerto de Pedregal y la ciudad de David, y tres millas en el ramal de La Concepción. Este ramal, que se extenderá desde David hasta el pueblo bugabeño, comprendía una distancia de aproximadamente 18 millas, y sería el primero en completarse. Además, proveniente de los Estados Unidos se han recibieron alrededor de 25 000 traviesas creosotadas de pino Oregón, estas costaron alrededor de 1 dólar cada una.

Concerniente a las traviesas, lograr que la compra de madera se realizara en Panamá y no en los Estados Unidos fue un escollo difícil, por la complejidad de conseguir que personas responsables se comprometieran a suministrarlas: del país, con la calidad requerida, en cantidades suficientes y en las fechas necesarias para evitar retrasos a la obra. La Secretaría de Fomento hizo diversas gestiones para obtener el fin deseado y tan pronto como se tuvo seguridad de que se conseguiría en el país la cantidad de polines necesaria, hizo que los contratistas cancelaran los pedidos que habían hecho al exterior de madera creosotada.

Para cumplir con la solicitud del gobierno sobre la compra de polines, los contratistas, R. W. Hebard and Company, procedieron a preparar las especificaciones y condiciones bajo las cuales se comprarían las traviesas nativas,

entregadas en cualquier punto de la línea. Los contratistas previeron que podían obtener localmente 25 000 durmientes locales.

También se compraron al Canal de Panamá todos los rieles usados de 70 libras, en buenas condiciones; además, de un lote diverso de otros equipos, que incluía dos pequeñas locomotoras Porter, fabricadas por Vulcan Iron Works, numeradas ICC 851-855. La mayor parte de este equipo se utilizó en los trabajos de construcción del ferrocarril de Chiriquí. Varios vagones volquetes, plataformas y martinets. Estos fueron reparados en los talleres de Balboa y se trasladaron a la provincia de Chiriquí.

Destaca de las compras la realizada por el pedido de dos locomotoras a vapor, nuevas, a la American Locomotive Company (ALCO) por 22 000 dólares cada una, a construirse en Alco-Cooke Works en Paterson, Nueva Jersey. Estas locomotoras contaban con dos ruedas estabilizadoras delante y ocho ruedas motrices en el centro, con una embarcación auxiliar para transportar combustible y agua. Este equipo fue destinado a la operación del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Se continuó con los trabajos de campo, primordialmente la nivelación del terreno y se incrementó la mano de obra, gradualmente, con la ampliación de las operaciones. Se construyó un edificio de oficinas, un almacén para materiales, más viviendas para los empleados, quienes recibían alojamiento y asistencia médica gratuita. La compañía comunicó que no edificaría comisariatos. Todos los suministros fueron comprados a distribuidores locales en David.

Con el avance de la construcción se identificó que los trabajos de mayor dificultad estaban en la línea David-Boquete, desde el descenso al valle de Boquete, por donde fluye el río Caldera. Por la profundidad del valle y la pendiente muy abrupta. Cuando se construyó el camino de carretas hacia el valle, se construyó en una pendiente tan empinada que eran necesarios dos pares de bueyes para tirar de un carro normal de carga cuesta arriba. Por esto se tomó la decisión de excavar el lecho de la vía a lo largo de la pared del acantilado hasta llegar al fondo del valle con una pendiente del 5 por ciento.

El término de la línea de Boquete se determinó en la orilla sur del río Caldera, cerca de un extremo del puente de cable que proporcionó un medio de comunicación a la oficina de correos panameña en Lino y las plantaciones de café de las tierras altas de Boquete.

Por otra parte, afortunadamente, la guerra europea no dificultó el avance de la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y se continuó la obra según lo planeado.

En cada viaje de vapor se recibían rieles y se estimó comenzar a tender la vía en el puerto de Pedregal a finales de septiembre y una línea hasta el sitio del primer puente de acero en el río Cristóbal, a una distancia de ocho millas. Se calculó poder contar con una fuerza laboral de 1 000 trabajadores durante la próxima estación seca.

- **Diciembre de 1914**

El señor Anderson y el ingeniero consultor de la República de Panamá fueron a Chiriquí a principios del mes de mayo de 1914. Pronto se organizó la fuerza necesaria y los trabajos comenzados entonces se continuaron con toda la rapidez posible. El ingeniero consultor de la República pasó la mayor parte de diciembre en la inspección la obra, y al tiempo de regresar a Panamá el 23 de diciembre, recorrió la vía de David al muelle de Pedregal, una distancia de 4 .2 millas, en uno de los carros de trabajo sobre la línea ya completa. Además del trozo completo al que se acaba de hacer mención, se contaba con doce millas de subsuelo listo para recibir los durmientes y rieles. Los trabajos iban bien adelantados, los desmontes en los accesos a los puentes más importantes estaban hechos. A la fecha se contabilizaron quinientos trabajadores empleados y ese número iba a aumentar por el progreso de la obra.

Para completar la obra se estimó la construcción de puentes de acero sobre los siguientes ríos en la línea de La Concepción: Cristóbal, Platanal, Chirigagua, Chico y Mula, y en la línea del Boquete sobre los ríos Majagua, David y Cochea, en total, ocho puentes además de numerosas alcantarillas. Se pidieron cinco de los puentes más importantes.

La construcción de los estribos de cemento armado se llevó a cabo con toda la rapidez posible a fin de poder proceder a armar los puentes tan pronto los materiales fueran colocados en los sitios respectivos.

Debido a la gran cantidad de material pesado desembarcado por el muelle de Pedregal, este se encontraba en muy mal estado, por lo cual se construyó uno nuevo frente al antiguo caserío de Pedregal en el lugar que ocupó el muelle primitivo. Este sitio estaba media milla más cerca a David y era de más fácil acceso para barcos grandes como el Panamá. El nuevo muelle se dotó de aparatos que facilitarían mejor el desembarque de materiales.

## **Año 1915**

### **▪ Febrero 1915**

Según el contrato original para la construcción del ferrocarril, el contratista recibiría una utilidad del 5% del costo de la obra. Bajo esta forma se iniciaron los trabajos y se prosiguieron hasta el mes de febrero de 1915. El 2 de febrero, el Ejecutivo, de acuerdo con las recomendaciones del ingeniero consultor y por considerarlo beneficioso para el Tesoro Nacional, realizó modificaciones al contrato #3, con los señores R. W. Hebard & Co., por el cual se comprometían a terminar el ferrocarril por una suma fija, según estaba previsto en la cláusula 20 del contrato primitivo. De acuerdo con los términos de este último convenio, el ferrocarril se llevaría a cabo por un costo total para el gobierno de B/. 1,628,141.00, este valor incluye varios trabajos adicionales no estipulados en el contrato original.

Durante el curso de los trabajos se vio claramente la necesidad de llevar a cabo otras obras adicionales, bien por ser de absoluta necesidad para la construcción y explotación del mismo ferrocarril, tal como un nuevo muelle en el puerto de Pedregal. Entre estas adiciones, estaba la construcción del puente sobre

el río Chiriquí, la construcción del ramal de Potrerillos y las líneas telefónicas y telegráficas entre Pedregal – David – Boquete; de David a La Concepción y la terminación de la línea que va de David a Tolé, vía San Félix y Remedios.

### **2.5.5. Informe sobre avances y otros detalles de la obra**

El gobierno panameño buscó la forma de dar prioridad a la mano de obra del país, pero se hacía difícil por la escasez de obreros, sin embargo, se pudo lograr que la mayoría de los empleados fueran nacionales. Esto fue posible por la propaganda de la compañía y la Secretaría de Fomento, además de mantener registros de los interesados para trabajar en el proyecto.

Con respecto a la cláusula sobre la mano de obra, R. W. Hebard, representante de la compañía contratista, expresó: “La fuerza total empleada ahora en la construcción del ferrocarril Nacional de Chiriquí se aproxima a 700 hombres, de los cuales 75 son antillanos, 65 españoles, 35 italianos, 25 estadounidenses, 5 ingleses y 500 panameños”. (Lo que dice el Sr. Hebard, 19 de febrero de 1915, *La Prensa*, p.3)

Entre otros detalles sobre la obra se informa en qué consisten los trabajos a la fecha de la publicación y la paga devengada por el personal. *La Prensa* (1915) indica:

En este momento la mayor porción de los trabajos es obra de excavación, el ochenta por ciento de la cual se ejecuta actualmente sobre base de tareas o pequeños contratos. El resto que se hace a jornal, se paga a diez centavos oro la hora, o sea un balboa diario, como trabajamos diez horas todo el trabajo, sea a jornal

o por tarea, está pagado sobre la misma escala de precios a todos los trabajadores, sin distinción de nacionalidad. Los chiricanos están recompensados sobre la misma base que los demás. La empresa tiene trabajo suficiente y está bien dispuesta para ocupar todos los chiricanos que tienen voluntad para trabajar. En efecto, nos hacen falta hoy hasta cien hombres para la excavación. Tenemos capataces panameños bien entendidos en el trabajo, y nuestro Superintendente lleva adelante la enseñanza de otros varios para poderles utilizar de capataces. El Jefe de nuestra cuadrilla de reparaciones mecánicas y sus dos ayudantes son también panameños. Es bien sabido que los sueldos que hemos establecido en la obra son notablemente más altos que los sueldos corrientes en Chiriquí hace un año. La verdad es que nuestra escala de sueldos es la misma del Canal de Panamá y excede a la de cualquier otro país de Centro América. (Lo que dice el Sr. Hebard, 19 de febrero de 1915, p. 3)

Esta publicación del periódico *La Prensa* revela detalles desconocidos sobre el manejo de los trabajadores y su trato. La empresa constructora es de origen estadounidense y por lo general ellos dividían la fuerza laboral en castas, como en el Canal de Panamá, conocidas como "Gold Roll" y "Silver Roll". Pero, en este caso, no se discriminó al trabajador local, ni de ninguna nacionalidad, todos percibían el mismo sueldo y tenían las mismas oportunidades.

La compañía Hebard se distinguió por no utilizar un patrón discriminativo para la paga, puestos de trabajo y alojamiento, y en cuanto al comercio entre la empresa y sus empleados fue distinto, a la manera que se acostumbraba, donde se solía pagar con cupones o fichas para que los trabajadores consumieran los productos de la empresa que los contrataba. Esta práctica hace que parte del dinero del empleado

se quede en la empresa y no fluya al comercio local. La decisión que tomó al respecto el contratista fue:

La Empresa ni los contratistas han establecido comisariatos, ni venta de mercancías de ningún género. La empresa compra todos los comestibles y mercancías que usa a los comerciantes de Chiriquí y Panamá.

Nos atrevemos a declarar que esto constituye una excepción absoluta de los métodos empleados en casi todas las obras de construcción de ferrocarriles llevados a cabo en estos países, donde los contratistas han establecido comisariatos de gran beneficio para ellos y por sistema de pagos demorados y adelantos en cupones. Han llegado a exigir a los trabajadores que compren únicamente en las tiendas de la empresa. Nosotros no tenemos nada que vender a los trabajadores. Al contrario, si ellos desean comprar antes de recibir su pago, les facilitamos órdenes o vales que son aceptables en cualquier tienda de David, y de los cuales no percibimos beneficio ninguno. (Lo que dice el Sr. Hebard, 19 de febrero de 1915, *La Prensa*, p. 3)

En esta etapa de la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, por indicaciones de la Secretaría de Fomento, la Hebard & Co. publicó un llamado al comercio local para licitar el suministro de durmientes de madera del país. Al respecto, *La Prensa* (1915) señaló:

R. W. Hebard & Co., Inc., contratistas para la construcción del Ferrocarril de Chiriquí, recibirán propuestas en pliegos cerrados para el suministro de 25,000 polines de maderas duras del país para el uso en la construcción del Ferrocarril de Chiriquí.

Las propuestas podrán hacerse por el total de 25,000 o por cantidades que no bajen de 2,500 durmientes, propuestas que se recibirán en las oficinas de la Compañía en esta ciudad y en las de David hasta las 4 p. m. del día 16 de febrero de 1915, hora y día en que quedará cerrada la licitación en ambas ciudades.

Con toda propuesta deberá acompañarse el 10% del valor total de ella, ya sea en dinero, ya en Cheque certificado, lo que le será devuelto al proponente si la propuesta fuera rechazada y retenido en el caso de que sea aceptada hasta tanto el postor celebre un contrato en firme por el trabajo adjudicado.

El postor a quien se le adjudique el contrato se le exigirá una fianza en dinero o una obligación bancaria igual al 30% del valor total de éste.

R. W. Hebard Co., Inc. se reservan el derecho de rechazar una o todas las propuestas, de aceptar aquella o aquellas que consideren más ventajosas a los intereses de la obra.

Las propuestas deberán ser hechas de acuerdo con el pliego de cargos que podrá consultarse en las oficinas mencionadas todos los días hábiles.

R. W. Hebard & Co., Inc. (Aviso, 4 de febrero de 1915, p. 4)

Unas semanas después de solicitar propuestas para suplir de madera a la obra del ferrocarril, se modificaron algunas cláusulas, sobre todo en cuanto a cantidades, obligados por lo limitado del mercado para conseguir proveedores. Por este motivo, para lograr reunir la cantidad de durmientes necesarios, se contrata como agentes autorizados del contratista a personas reconocidas del comercio local. El nuevo anuncio de la empresa de Hebard indicaba:

R. W. Hebard & Co, Inc., Contratistas Generales para la construcción del Ferrocarril de Chiriquí, ponen en conocimiento de los interesados, que están preparados para comprar, en Chiriquí, durmientes de ferrocarril cortados de maderas duras del país en cantidades de 200 para arriba.

Los interesados pueden consultar las especificaciones y condiciones concurriendo a las oficinas principales de la Compañía en Panamá y David, o a los siguientes Agentes de ella:

Guerrero Hnos-La Concepción

J. F. Denham-Boquete. (Aviso, 7 de mayo de 1915, *La Prensa*, p. 3)

Con estas compras de madera al comercio local, el dinero generado por la construcción del Ferrocarril de Chiriquí representa una oportunidad de negocios e inyección de dinero para tiendas y compañías del país, principalmente de Chiriquí.

▪ **Marzo 1915**

La prensa panameña y chiricana se hacen eco de la llegada del primer material rodante para ser utilizado en la explotación del ferrocarril. Se informó la llegada a la ciudad de Panamá de la primera locomotora para el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, que pronto sería transportada hacia la provincia de Chiriquí, junto a las piezas del puente que se debía tenderse sobre el río Chirigagua.

El periódico *El Agricultor* informó sobre el transporte de la máquina, desde Panamá hasta Chiriquí: “La locomotora. Ha venido una para el Ferrocarril, traída en una lancha remolcada por el vapor Panamá. Se nos ha informado que en la

actualidad están construidas cinco millas por donde podrá funcionar”. (Locomotora, 1 de marzo de 1915, p. 3)

- **Abril 1915**

La empresa Hebard desde el inicio de la obra del ferrocarril, se dio a la tarea de dar prioridad a la sanidad y poder atender a su personal de la mejor manera disponible. Para cumplir con este propósito, tomó la decisión de acondicionar una casa, ubicada en El Retiro, para ser utilizada como hospital. Para la organización del nosocomio, se contrató al doctor Juan Bautista Ruffo, médico cirujano de nacionalidad italiana, que había ejercido su profesión con buen crédito en los Estados Unidos, México y Panamá. El facultativo llegó a la Provincia con su esposa Alice Barbacini, a poco tiempo de iniciado el proyecto del ferrocarril. En su corta estancia realizó curaciones médicas y operaciones quirúrgicas con éxito, que lo hicieron acreedor de buena reputación y fama entre el pueblo davideño.

En el mes de abril de 1915, el ingeniero consultor del proyecto A. S. Zinn, realizó una inspección a la obra. En un extracto de ese reconocimiento se observan detalles de las instalaciones del hospital del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y la labor del doctor Ruffo:

Informe del Ingeniero Consultor del Gobierno, referente a los trabajos del Ferrocarril de Chiriquí, se halla en el sitio denominado El Retiro, una casa hecha de adobes y techo de tejas, ya estaba edificada cuando el señor Chase compró los terrenos, y ha sido destinada para hospital por R. W. Hebard & Co., quienes la han

reparado y equipado con lo más moderno para tal uso, y al frente del cual está el doctor Ruffo.

Desde que el mencionado galeno organizó el hospital referido, viene prestando importantes servicios a los empleados del Ferrocarril. Allí la higiene es rigurosa y todo deslumbra por su limpieza. Los enfermos están satisfechos del tratamiento médico como de la asistencia. (Hospital, 1 de abril de 1915, *El Agricultor*, p. 4)

En opinión del ingeniero Zinn, como se especifica en el contrato, todo edificio pasaría a propiedad del Estado al recibir la obra de parte del contratista. Se estimó que el gobierno utilizara el hospital después de terminada la obra, pues sería de beneficio a todas aquellas personas que vivían en David y otras ciudades que necesitaban atención médica.

- **Julio 1915**

Prácticamente todos los estribos de puentes y sistema de alcantarillado fueron construidos con antelación a la temporada de lluvias de 1915.

En David, durante la temporada lluviosa se registraron 92.7 pulgadas, datos tomados del pluviómetro del Cónsul Francés. Del costado del Pacífico, durante los pasados diez y nueve años, en la Zona del Canal cayeron 70.32 pulgadas, en promedio anual y en el año anterior solo cayeron 66.72 pulgadas. En la provincia de Chiriquí, las lluvias torrenciales de la temporada de 1915 causaron las precipitaciones más extraordinarias que se habían experimentado en años recientes.

Durante un gran aguacero, en julio de 1915, al norte de la vía férrea, se unieron los ríos Piedra y Chico, desde entonces aumentó considerablemente el caudal de agua que corría por el lecho del río Piedra. En este lugar se levantó la vía, cinco pies más para que el agua pueda correr del costado norte al sur de la vía.

En cuanto a los materiales necesarios para la construcción del ferrocarril, el conseguir durmientes nacionales representó, en ese momento, uno de los problemas más complicados para el avance de la misma.

Por correspondencia archivada en la oficina del contratista en David, se sabe la gran dificultad que existía para comprar durmientes a personas responsables y que emprendieran el trabajo a un precio razonable y en cantidades suficientes. Se informó que los durmientes nativos se habían utilizado el tiempo suficiente para poder juzgar su calidad. Se hacía evidente que algunas variedades de madera se encogieron y otras se rajaron al estar a la intemperie. También se notó que algunos de estos durmientes estaban rotos, generalmente por debajo de la base del riel. Se encontraron catorce quebrados, en la línea del Boquete, norte de Cochea, por una distancia de 12 millas.

La idea de utilizar durmientes del país fue buena para la industria local, y se estimó que algunas de las maderas empleadas podían ser eficientes. Incluso, se compraron miles de durmientes nativos de la región de Darién. Del número total de durmientes tendidos en toda la vía, un 68% fueron de maderas del país.

- **Agosto – septiembre 1915**

Los trabajos avanzaban a buen ritmo. Los puentes de acero ya colocados y los que se encontraban por erigir fueron construidos por la American Bridge Company, la primera en el mundo en este tipo de trabajos. Se remacharon los puentes por medio de aire comprimido, lo que fue un adelanto notable sobre los puentes de remache común. Además, el concreto utilizado en toda la obra, especialmente en los puentes, fue hecho por hombres de experiencia en estas tareas.

Lo más importante en la construcción de un ferrocarril, en países que tienen fuertes lluvias, es proveerlo con suficientes desagües. Esta parte ha sido bien atendida, haciendo caso omiso de gastos adicionales a lo originalmente calculado, lo cual no representó un desembolso de dinero extra.

A principio de agosto se había utilizado gran cantidad de polines importados y del país. El polín importado es de dos clases: el abeto de Oregón y el pino amarillo, ambos creosotados. Se estimó que la vida de estos polines fuera de 8 a 10 años. En una inspección que se llevó a cabo, en el mencionado mes, reveló que 11 500 durmientes importados, con más de un año de estar en Chiriquí, se encontraban sin signos de podredumbre alguna y solo 8 no reunían las condiciones necesarias.

Los durmientes del país utilizados en la obra eran de maría, zapatero, mameytillo, cedro y guachapalí. Según la opinión de expertos, algunas de estas maderas no durarían mucho tiempo en la tierra y otras, especialmente las suministradas del Darién, debían durar varios años. Existió una diferencia grande de

opinión en toda la República respecto al valor de las maderas del país y solo el tiempo podría decir cuáles eran las mejores para el proyecto del ferrocarril y la conservación de la línea.

Según el contrato debía usarse para el balasto roca triturada o cascajo. Para el 31 de julio los contratistas habían triturado unas 12 000 yardas cúbicas de piedra de primera calidad para el balasto de línea al Boquete. Varios millares de yardas fueron sacadas del río Majagua, corte sur, y se tenía proyectado balastar la mayor parte de la línea de Pedregal al río Majagua, una distancia de 9 millas con esta piedra. El resto de la línea sería balastado con roca quebrada y cascajo. Al término de este trabajo, se estimó tener 1 200 yardas cúbicas por milla. Con estas especificaciones no habría un ferrocarril de vía angosta mejor balastrado.

A pesar de la larga demora que hubo en 1914, cuando se hicieron los arreglos financieros para esta obra, los trabajos en general se ejecutaron con excepcional rapidez. A inicio de agosto se había hecho 90% de las nivelaciones, 75% del trabajo de concreto y colocado 8 puentes de acero. Se habían tendido 17 millas de rieles y se continuó tendiendo rieles al norte del río Majagua, a razón de 2 000 pies por día. Continuamente se recibían materiales de acero para puentes, durmientes y rieles. Por esto, a pesar de la demora ya mencionada, y de las extraordinarias lluvias, los contratistas estaban confiados en completar la obra para la fecha estipulada en su contrato: mayo de 1916, a menos que tuvieran que esperar entregas de durmientes del país.

Según informe del ingeniero jefe de construcción del Ferrocarril de Chiriquí el trabajo avanzaba a buena marcha, la nivelación estaba casi terminada y a finales de

septiembre se habían colocado más de 25 millas de rieles. Entre los meses de agosto y septiembre se emplearon novecientos trabajadores. A este ritmo de trabajo se estima que el ferrocarril estará terminado en abril de 1916.

- **Noviembre – diciembre de 1915**

Debido a la formación volcánica del país fue posible obtener mucha roca buena en todos los puntos a lo largo de la línea de Boquete, esto aportó un lastre muy pesado. La roca era tan conveniente que el costo de lastrar esta parte de la carretera representó un buen ahorro por yarda cúbica. En la línea de La Concepción el balasto es de grava de alta calidad, este provino de un lecho grande de la línea no muy lejos del río Chico.

Continuaron los problemas ocasionados por las fuertes lluvias que inundaban diariamente distintos terrenos de la Provincia. Estas contribuyeron al mal estado de los caminos y se dificultó el transporte de materiales y suministros. El trabajo de nivelación de la vía y cimientos de los puentes fue puesto a prueba, así como unos dos tercios del lecho de vía y balastro durante octubre y noviembre, esto permitió conocer la solidez y el buen trabajo de construcción ejecutado.

Aun cuando la construcción era sólida, las fuertes precipitaciones ocasionaron algunos daños. Se enviaron cuadrillas para trabajos de refuerzo con piedra en los lugares expuestos al desgaste por las fuertes corrientes y se agregó un refuerzo de piedra en donde hubiese posibilidad de un hecho similar.

La mayor fuente de molestias no provino tanto de la paralización de los trabajos, sino de la enorme cantidad de agua superficial que se debía escurrir. Al

inicio de la temporada de lluvias, esta agua superficial no representaba una amenaza, porque la tierra reseca era capaz de absorber la mayor parte. Más tarde, cuando el suelo se saturaba completamente, estas aguas se convertían en un problema.

Para protegerse contra futuras dificultades provenientes de esta fuente, se construyeron muchas alcantarillas y se excavó todo el derecho de paso para sacar el exceso de agua. El balastro extra pesado fue otra precaución que se tomó para evitar derrumbes.

- **Año 1916**

A inicios de 1916 se habían ejecutado la mayoría de los trabajos pesados. Consta en un resumen sobre los avances de la obra:

Durante el año de 1915 se emprendió, y prácticamente se terminó, la construcción de las partes más importantes, como los grandes desmontes, rellenos y la colocación de los mayores puentes, de modo que durante los primeros cuatro meses de este año sólo faltaba tender la vía, colocar el balastro y construir los varios anexos del Ferrocarril, como edificios para estaciones, erección de tanques para abastecimiento de agua y aceite. (Memoria de la Secretaría de Fomento, 1916, p. V)

- **Abril – mayo 1916**

La línea de La Concepción fue completada el 15 de febrero y la línea de Boquete se terminó el 15 de abril. En mayo llovió fuertemente por una semana, aun así, se pudo progresar en los trabajos de manera significativa. La totalidad de las alcantarillas y los puentes resistieron bien los embates de esta nueva prueba tan

severa. No obstante, solo tres de las alcantarillas del valle del Caldera tuvieron algún daño, los mismos fueron reparados de inmediato. Los únicos menoscabos de importancia en todo el ferrocarril sucedieron en un relleno de tierra a 21 millas de Boquete y en un relleno de 30 pies de largo al oeste del río Piedra.

La vía del ferrocarril fue constituida por rieles de 56 y 70 libras. Contó con 26.59 millas, con riel de 70 libras y 25.02 millas, con riel de 56 libras, en toda la vía férrea, incluso las vías de patio y apartaderos. El ahorro del gobierno panameño, al utilizar rieles de segunda mano, fue de B/. 40 000.00 aproximadamente. Aunque los rieles de 70 libras, de segunda mano, no son tan rectos como los nuevos de 56 libras, que al estar picados en las cabezas hacía que se produjera cierto ruido al cruzar los trenes por ellos, aun así, eran aceptables para una línea de esta clase, donde era imposible alcanzar gran velocidad por las fuertes pendientes del camino.

Después de las pruebas, se tomó la decisión de reemplazar los rieles de 70 libras más torcidos, por otros de igual clase, u otros nuevos de 56 libras.

### **Otros trabajos ejecutados**

#### **Estaciones y almacenes**

El edificio estación en Pedregal tenía vivienda para el jefe, en el segundo piso. En David estaba un gran edificio, que funcionó como oficina terminal, contaba con habitaciones para solteros en el piso superior, habitado por dieciséis o más empleados. En la cabecera provincial también había un almacén con amplio espacio para depositar carga u otras cosas, con andenes en cada extremo.

Dicho almacén no estaba previsto en el presupuesto original, este fue aceptado como sustituto por otras estaciones que faltaban para completar la cantidad originalmente estipulada. En los pueblos de Alanje, La Concepción y Dolega se construyeron edificios de un piso para estaciones, provistos de la oficina de billetes, cuarto para carga y un andén de espera con cobertizo. En Boquete se erigió una estructura de dos pisos, parecida al edificio estación de Pedregal. Los siguientes apartaderos fueron dotados de andenes para pasajeros: Palacio Nacional, en David, Algarrobos, Cantarranas, Caimito y Ogden.

### **Teléfono y telégrafo**

A lo largo de toda la vía del ferrocarril se instaló una línea telegráfica y telefónica que conectó las estaciones. Los postes eran de acero tubular, con dos alambres de cobre.

### **Curvas y mesa giratoria**

En David y La Concepción se construyeron curvas triangulares para hacer girar los trenes. En el Boquete, la línea estaba restringida por el valle que le rodea, no admitía la instalación de una curva triangular, por lo tanto, se instaló una mesa giratoria comprada al Canal de Panamá.

### **Tanques**

En David se ha erigido un aljibe de acero de 20 000 galones de capacidad, sobre una torre de acero para proveer de agua el edificio de la cabecera, talleres y locomotoras. Dos tanques semejantes, pero de 15 000 galones de capacidad cada

uno, con un abastecimiento por gravedad. Se colocaron otros cerca del río Cochea y en Boquete.

### **Material rodante**

Se ordenaron a los Estados Unidos dos pequeños carros motores de sección y uno para nueve pasajeros, de gasolina, con 4 cilindros, para el servicio de pasajeros.

El principal activo rodante del ferrocarril estaba representado por sus dos locomotoras, nuevas, rotuladas número 1 y 2, con peso de 197 000 libras, cada una en buen estado. Estas podían soportar un peso de 120 toneladas en una gradiente de 5%, con una velocidad de 8 millas por hora. También, se contó con tres carros de pasajeros, dos de primera clase y uno de segunda, los mismos serían construidos en el taller de David.

Otra parte del equipo rodante estaba compuesto de 19 carros plataforma de 20 toneladas de capacidad cada uno, todos de acero, dotados con frenos automáticos y frenos de mano, con todas las piezas accesorias de puro acero. En los talleres se convirtieron cuatro de ellos en furgones. Otros dos se transformaron en carros jaulas para ganado. Los restantes trece carros plataformas fueron transformados según la demanda de servicio.

### **Pruebas del ferrocarril**

Para llevar a cabo las pruebas de la vía férrea y conocer cómo se comportaba en su conjunto se preparó el equipo estimado para su explotación. Los recorridos se

ejecutaron durante un mes. El quipo utilizado constó de la locomotora, un carro combinación, equipaje y carga, un coche de primera y otro de segunda clase para pasajeros. Dos trenes por semana, se corrieron a Boquete y cuatro a La Concepción.

Como resultado de las pruebas todos los trenes corrieron según itinerario y sin sufrir contratiempos. Todos fueron bien manejados tanto en las subidas como en las bajadas de las largas pendientes de 5%. La vía se mantuvo mucho mejor que la mayoría de los ferrocarriles nuevos. Como toda obra, quedaban detalles mínimos que tendrían que ser terminados por la mano de obra empleada en la operación del ferrocarril.

### **Ramal de Potrerillos**

La línea de Potrerillos no fue comprendida en el contrato original, pero fue emprendida por los contratistas como trabajo adicional. Esta fue estudiada, trazada y contratada cuando la obra contaba con un gran avance. Se estimó en 140 mil balboas sobre el costo total; se le reconoció al contratista el 5% como pago por sus servicios. Esta vía se desprendía de la línea de Boquete, desde un punto como a una milla al norte de Dolega y se extendía siete y media milla en dirección noroeste.

Potrerillos era considerada una región sumamente fértil de la provincia de Chiriquí y especialmente apropiada para el cultivo de la caña de azúcar. Su terreno era muy adaptable para el trazado del ferrocarril por ser de fácil nivelación y no estar atravesado por grandes cursos de agua.

El trabajo de nivelación en Potrerillos comenzó en septiembre de 1915 y se terminó a inicio de 1916. En mayo, la línea férrea ya estaba tendida por más de cinco millas. Respecto a los materiales, la piedra para ser colocada en la vía fue triturada y amontonada a lo largo del camino.

En la línea de Potrerillos se proyectó la construcción de una curva triangular al final de la línea y un pequeño edificio para estación. En la vía fueron utilizados rieles de 56 libras y los durmientes eran creosotados en un 29% y el 71% restante se compuso de polines del país.

- **Junio 1916**

La línea de Potrerillos, inclusive su estación, fue terminada el 20 de junio. La “Y” de la estación fue nivelada y el balastro distribuido, pero la vía no había sido colocada porque no se contaba con suficientes rieles. Estos estaban por llegar de Estados Unidos. Se recomendó la aceptación de las siete millas de este ramal como terminadas.

#### **2.5.6. Consideraciones finales 1916**

De acuerdo con las condiciones del contrato, toda la maquinaria, enseres y herramientas usadas en el trabajo de construcción, serán de propiedad del gobierno a la terminación y recepción de la obra. Todos los equipos y herramientas fueron recogidos y almacenados en el patio de David. El material rodante era suficiente para las necesidades del servicio.

Sobre la organización requerida para la operación del ferrocarril fueron necesarios pocos empleados con sueldos altos. Por lo tanto, no se requería contar

con un agente de vía ni el inspector general, ya que con algunos capataces de vía y un número reducido se podía mantener la vía en buen estado.

Para la recepción de la obra por parte del gobierno, se solicitó una inspección final a Raphael H. Sartor, ingeniero en servicio de inspección por el gobierno de Panamá. Este expresó:

A mi juicio, el ferrocarril, de acuerdo con el contrato, está construido con solidez, y que las obras, como un todo, son buenas. Terminadas que sean por los contratistas las pocas partidas que quedan pendientes de ejecución, consideraría del todo terminado el Ferrocarril de Chiriquí y respetuosamente recomendaría que como tal fuese aceptado. (Memoria de la Secretaría de Fomento, 1916, p. 91)

El gobierno, al tener en su poder el informe de Sartor y quedar conforme con este, aceptó recibir la obra del ferrocarril:

Tan pronto como el Gobierno se cercioró de que el trabajo del ferrocarril había sido terminado en un todo, de acuerdo con el contrato y especificaciones, procedió a hacer la recepción oficial de la obra. Al efecto se firmó la diligencia de entrega en esta ciudad el 26 de junio del presente año. (Memoria de la Secretaría de Fomento, 1916, p. VIII)

**Tabla 1. Costo total del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y sus trabajos adicionales**

<b>Concepto</b>	<b>Costo (en balboas)</b>
Construcción del ferrocarril, suma fija	1,628,141.00
Ramal a Potrerillos	142,075.96
Muelle de Pedregal	26,287.29
Adquisición y cercado de zona de vía	46,395.34
Talleres de mecánica	35,952.28
Tanques para agua	10,637.60
Puente del río Chiriquí	21,576.99
Material rodante	68,450.45
Gastos de administración	16,830.51
Línea telegráfica de Tolé a David	40,982.26
Exceso en el costo de rieles y accesorios sobre el avalúo primitivo	35,773.94
Reparaciones de puentes, caminos y muelles	7,608.63
Inauguración e inspecciones especiales	7,699.66
Funcionamiento	3,790.05
<b>Total</b>	<b>2,102,201.96</b>

Fuente: Memoria de la Secretaría de Fomento (1916)

### **2.5.7. Finalización de la etapa de construcción**

El proyecto de construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí significó en su etapa de construcción un aliciente económico para diversas actividades practicadas por la población. Ayudó, en gran parte, la decisión de la compañía Hebard de adquirir todo lo necesario para la obra, con prioridad en el mercado local antes que el internacional. Así como de no establecer comisariatos, por lo tanto, los trabajadores no estaban obligados a gastar su dinero en tiendas de la empresa.

También pequeñas industrias fueron favorecidas por la derrama económica. Sin embargo, a medida que los trabajos avanzaron y alcanzaron su clímax, posteriormente vino la etapa de desaceleración, cuando se inició la desmovilización de personal y se redujeron las compras a comercios e industrias, hasta su paralización total. Al desaparecer esta breve burbuja económica se produjo un impacto directo en la economía local. Esta repercusión se vivió así:

La construcción del Ferrocarril chiricano atrajo regular cantidad de dinero a la provincia y mantuvo por algún tiempo la situación económica interesante, porque hasta los alquileres de casas ocupadas por los trabajadores, dieron rendimiento al capital semimuerto que ellas representan. Al pasar aquel movimiento momentáneo a los pequeños negocios que hay en vigor en la ciudad, para que se notara el decaimiento, que indica que los elementos indispensables para el progreso, son el capital y la densidad de población. Los carreteros quedaron sin tener trabajo para sus vehículos y muchos comerciantes al por menor quebraron porque no era posible

que todos hagan negocio disminuyendo los consumidores. (Retroceso, 6 de enero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

## **2.6 Inauguración y puesta en marcha del Ferrocarril**

Después de llevar a cabo las inspecciones de la obra del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y determinar que estaba apto para su recepción y puesta en marcha, de manera inmediata, en abril de 1916, la empresa Hebard dio inicio a los preparativos para la inauguración del proyecto más importante realizado fuera de las ciudades terminales del canal.

Por lo tanto, con las noticias favorables recibidas sobre la correcta ejecución del proyecto ferroviario, el presidente Porras se preparó a inaugurarlo. Partió de la ciudad capital a bordo del vapor Panamá, con una distinguida comitiva, compuesta por diplomáticos, miembros del gabinete, jefes de la Zona del Canal e invitados especiales, entre los cuales se encontraba don Ramón Valdés, candidato oficialista para los próximos comicios electorales.

Los carros de pasajeros construidos en los talleres del ferrocarril fueron llevados al muelle de Pedregal, al arribo del barco S.S. Panamá. Había para la ceremonia inaugural dos motores de primera para los visitantes y uno de segunda para el pueblo.

El 22 de abril de 1916 se registra la llegada del Panamá, tanto el navío como la máquina y los carros-motores estaban adornados con los tricolores nacionales. El S.S. Panamá arribó al muelle de Pedregal a las 8:00 A.M. La comitiva a bordo se dispuso a desembarcar y tomar las carretas y los trenes para dirigirse hacia la

estación de David, donde gran cantidad de personas daban muestras de extraordinario júbilo, debido a la expectativa que causaba este gran acontecimiento para la Provincia.

Antes de llegar el primer tren a la estación, el público formó una calle de honor. Al detenerse la caravana, en la parte trasera, justo en la baranda del carro, se presentó el presidente Porras. La comitiva fue recibida frente a la oficina y estación principal de David por la Banda Republicana, cuyos miembros con impecable uniforme, ejecutaron el Himno Nacional e interpretaron la marcha Ferrocarril Nacional de Chiriquí, compuesta para la ocasión por el maestro Alberto Galimany.

En la estación de David, debidamente engalanada con los emblemas nacional y estadounidense, se podía leer *“Al presidente Belisario Porras, el Pueblo agradecido”*.

Después de la manifestación recibida por Porras, se procede a trasladar a todas las personas a los lugares donde se van a hospedar. El Mandatario se hospedó en el edificio del Continental Banking & Trust, frente a la Plaza El Carmen.

A la multitud congregada frente al edificio del Continental Banking & Trust, expresó el presidente Porras:

Chiricanos: Recibid en mi nombre y en el de las nobles damas y distinguidos caballeros que me han honrado con su amable compañía en este viaje, la expresión de nuestra más viva gratitud por el recibimiento caluroso y entusiasta que nos habéis hecho. Como sabréis hemos venido aquí a inaugurar el Ferrocarril que ha sido objeto seductor y atrayente de vuestros más ardientes anhelos, promesa solemne de mi

programa de candidato y causa dolorosa, después, de muchos desvelos e inquietudes, así como, de ataques virulentos e injustificados.

La obra está terminada y es, después de la colosal obra del canal, abierto a través de nuestro territorio para establecer comunicación cómoda, barata y rápida entre los dos océanos, la más importante que se ha hecho hasta el presente en nuestro país.

Nuestra esperanza patriótica es la de que este ferrocarril ha de traernos inmigración de gente capaz, del propio modo que capitales, máquinas, métodos e industrias que hagan de vuestra provincia el granero de la república, algo como la tierra de promisión, que os proporcione abundancia y riqueza, de las cuales se deriven la elegancia y las comodidades que hacen apetecible, amable y dulce la vida.

Todo hace creer que sucederá así y que no serán defraudadas tan risueñas esperanzas: Disponéis, en efecto, de muchas tierras de asombrosa fertilidad, de aguas abundantes por todas partes, con fuerza motriz poderosa para todas las industrias, de bosques con maderas valiosísimas para la ebanistería y la construcción, y de climas primaverales, preferidos siempre para sus habitaciones y empresas por el hombre civilizado.

El ferrocarril os pone en capacidad de explotar todos estos bienes, prodigados aquí entre vosotros por la mano de la Providencia. Ahora el progreso va a convertir el trabajo en labor vivificadora y las dificultades y esfuerzos en venturas infinitas. Tened fe. Vosotros sabéis que en vuestras labranzas primero entra la semilla en el surco y

luego brota el fruto. De igual modo la obra que hoy inauguramos ha de ser la semilla del progreso cuyos frutos se verán dentro de cortos años. Feliz yo, si vivo y logro verlos realizados. Por hoy bien recompensado me hallo con vuestra confianza en mí de que me dan testimonio vuestras manifestaciones por mis afanes y desvelos en proporcionaros este supremo beneficio. Mis últimos votos son porque sepáis aprovecharlos. (Otero, 1923, p. 104)

Aunque con un leve retraso por la lluvia, después de las 3:00 P.M., salió el tren completamente lleno de David hacia La Concepción, con tres carros que llegaron a buen tiempo. La comitiva no se detuvo en Alanje, porque el poblado estaba lejos de la estación.

En La Concepción hubo una bienvenida festiva por el momento histórico. Al terminar la actividad y emprender el retorno a David, continuó la lluvia y hubo necesidad de posponer el concierto de la Banda Republicana en la Plaza El Carmen.

El domingo 23 de abril de 1916 se retrasó la hora del bautizo a solicitud de la primera dama, Alicia Castro de Porras, pasando de las 8:00 A.M. a las 9:00 A.M. Así, se dio inicio a la ceremonia bautismal del ferrocarril, a cargo del sacerdote Comoro, de la iglesia Sagrada Familia.

Posteriormente, se llevó a cabo un viaje a Boquete; tomó poco más de dos horas. Fue preparada una locomotora con tres carros para la travesía, uno de primera y dos para el público.

En Boquete pronunció un discurso León Eyseric (comerciante y agricultor):

Señores: En este pueblo donde se respira una fresca brisa, que trae a la memoria hermosos ideales, al contemplar su pintoresco valle, su estación y su primer parque. Este pueblo que aún tiene sus casas dispersas en terrenos incultos y abrojos, pregúnteme: ¿no sería posible tornar estos, abrojos en rosales? Estando en este pensamiento, con clara visión vi, al río Caldera apresado, dentro de dos largas y gruesas murallas; de donde partía un vasto terreno plano, que previamente había sido nivelado, y que llegaba hasta las faldas de los cerros que lo semi circundan. En este instante, un mago de luengas barbas blancas como la neblina de la montaña me transportó a la cumbre del “Volcán”, y extendiendo su brazo al Oriente, me dijo: Ves estos numerosos buques, están en la bahía del Almirante, y tornándose, al Occidente, mira, esto que parece un bosque a orillas del Gran Océano, son numerosos buques en la bahía de Charco Azul, que, con la del Almirante, forman las dos grandes arterias de esta ¡gran, ciudad! dónde pude admirar; vastas plazas con hermosos jardines, palacios, colegios, sanatorios, y una gruesa Cascada, ¡fuerza motriz de innumerables focos de luz!, centenares de altas chimeneas que parecían querer alzarse hasta el zenit. Pregúntole. ¿Qué ciudad es ésta? Esta, es la ciudad de Boquete, hoy capital de la República, ¿Y a quien se debe este milagro? Se debe, esencialmente al Progreso y a la bondad del clima de esta región, que ha permitido levantar generaciones más fuertes y estudiosas, que llevan sus luces y sus energías a los demás pueblos de la República. Se debe, a este monstruo que viene en nuestra dirección, que arrastra con asombrosa velocidad los carros, que llevan las personas y las cosas, facilitando así el intercambio de ideas y productos. Se debe, al iniciador del Ferrocarril de Chiriquí, Presidente Doctor Belisario Porras, y a sus

sucesores, que estimulados por esta Empresa, han tendido a marcar sus pasos a la Presidencia por nuevos derroteros de prosperidad. (Discurso, 4 de noviembre de 1916, *El Valle de La Luna*, p. 3)

### **2.6.1. Entrega del Ferrocarril**

De regreso a David, por la noche, el ingeniero Hebard ofreció un banquete en el Hotel del Istmo. Como maestro de ceremonia fungió Horacio Alfaro. Se pronunciaron brillantes discursos de Guillermo Andreve, secretario de instrucción pública, de Ladislao Sosa, subsecretario de fomento, del contratista Roy Hebard y el presidente Porras, este expresó consideraciones y reflexiones sobre el valor y beneficios para la economía nacional derivados de los ferrocarriles en general.

- **Palabras de R. W. Herbard:**

Es motivo de gran placer y especial gratificación que con pocas excepciones aquellos quienes tuvieron la responsabilidad en la realización del proyecto del Ferrocarril de Chiriquí, nos honran con su presencia en la tarde de hoy, cuando nos reunimos en esta mesa para conmemorar de una manera modesta y sin pretensiones, la conclusión exitosa del primer ferrocarril y la más importante obra pública llevado a cabo por algún gobierno de Panamá.

La historia de muchos proyectos realizados en estos países es que han sido invariablemente concebidos e iniciados por un grupo distinto o diferente del primero.

Los trabajos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí han sido como quiera, felizmente una excepción en este respecto en el sentido de que fue concebido, estudiado y consumado durante y por la administración del Dr. Porras. Parece ser el

momento más propicio y eminentemente llenar y satisfacer que su excelencia, el presidente, el secretario de fomento, el ingeniero consultor, y otros altos oficiales del Gobierno, todos quienes tomaron parte prominente en este trabajo tienen la satisfacción de ver la obra concluida. (Montes y Córdoba, 1961, p. 108)

▪ **Discurso de Guillermo Andreve:**

La suerte, que me ha sido propicia en algunas ocasiones, lo es ahora para mí, de un modo muy grato e inolvidable. Me ha permitido asistir a la inauguración de nuestro primer ferrocarril netamente nacional, después de haber asistido a la colocación del primer tramo, y el recuerdo de este acto jamás se borrará de mi memoria. Y no se borrará, porque considero que con él echamos base estable al progreso de la Nación, y damos el primer paso en el desarrollo de la provincia de Chiriquí, llamada a ser por sus muchos recursos naturales, el mayor granero y un gran emporio de la república.

Los chiricanos deben estar orgullosos de tener un ferrocarril en su territorio. Las sierpes de acero al dilatarse refulgentes desde el puerto de Pedregal hasta las feraces campiñas de Bugaba y las pródidas alturas del Boquete, abren paso a la civilización ansiosa de habitar en tan interesantes regiones. Las locomotoras, al circular sobre la vía en ambas direcciones despertando las selvas dormidas con sus bramidos de fieras de entrañas de fuego, conducirán hacia el mar los ricos productos nacionales: el café, el cacao, las maderas de construcción y otros muchos más, y llevarán al interior hombres, dinero, comodidades e ideas.

He sido y soy partidario ardiente de los ferrocarriles, pues lo tengo como negocio exento de quiebras en lo general y porque creo que han hecho más en noventa años por la civilización que todo lo que en cualquier otro orden de cosas ejecutaron los hombres en mil. No hace todavía un siglo, los enemigos del ferrocarril decían: villa atravesada, villa desolada. Aseguraban que por donde pasara un ferrocarril el resultado sería el mismo que la imaginación aterrada atribuía en su época al caballo de Atila: que no volvería a nacer la hierba. Se afirmaba que traía ¡Horror, miseria, calamidad pública! ¡Así juzgaban el ferrocarril! Pronto, sin embargo, el resultado obtenido con los primeros ferrocarriles, hizo variar totalmente la opinión; y a vuelta de pocos años, ya el refrán había cambiado y en vez de villa atravesada, villa desolada se decía: villa atravesada, villa mejorada. Porque se convencieron, señores, de que en todo ferrocarril viajan permanentemente dos grandes potentados repartiendo beneficios a manos llenas: la Riqueza y el Trabajo.

Así se convencerán algún día, no muy lejano en mi opinión, los que han hecho y siguen haciendo oposición al Ferrocarril Nacional de Chiriquí, pues verán caer sus argumentos al suelo burladas sus predicciones una a una, y destruida la montaña de prejuicios que de consuno han elevado la necesidad, el odio, la ignorancia y la envidia.

Ciertamente que durante unos pocos años el ferrocarril no pagará sus gastos de mantenimiento. Pero eso no es nuevo en esta clase de obras, además, los beneficios que luego se adquieran y el desarrollo paulatino de la agricultura y la industria, compensarán con creces tal cosa. Pero, aun así, es tal la rapidez con que el país progresa al menor impulso; tantos los recursos inexplotados y fáciles de explotar que tiene la provincia de Chiriquí, y tal es la belleza y la bondad de su clima,

que me atrevo a creer que dentro de cinco o seis años el ferrocarril hará sus gastos y que al cumplirse la primera década de su funcionamiento empezará a rendir ganancias apreciables.

Para ello es necesario desde luego tomar ciertas medidas que estoy seguro serán tomadas: ante todo establecer una buena administración de la empresa que la mantenga en perfecto estado de servicio, que preste seguridad y comodidad a los viajeros, facilidad al transporte de los productos y mercancías y evite los abusos y corruptela que siempre amenazan a obras de esta especie. La atracción de buenos inmigrantes, el desarrollo y saneamiento de Boquete, Dolega, Bugaba y de esta misma ciudad, haciendo la vida más cómoda y atractiva; el impulso al cultivo de las tierras por medios apropiados, entre ellos el del impuesto creciente a los terrenos incultos, completarán la obra. Cuando los chiricanos, gente hábil, de talento, de iniciativa y de trabajo se familiaricen con el ferrocarril y se hagan cargo de las ventajas que ofrece, este primer paso que hoy damos tímidamente, se convertirá en marcha precipitada y segura por el camino del progreso.

Entre las obras efectuadas por los humanos en todo tiempo y lugar, podemos distinguir cuatro clases principales: obras de progreso, obras de embellecimiento, obras de necesidad y obras de vanidad.

También hay obras notables de progreso que pueden ser citadas por su grandiosidad; en lo antiguo tenemos el camino de Atenas al Pireo y el de Quito al Cuzco, calificado éste por Humboldt como una de las obras humanas más notable. En nuestra época Suez, los ferrocarriles en su mayor parte, y no digo todos porque existen algunos con fines puramente militares, los grandes diques flotantes, las

aeronaves, los canales que comunican los grandes lagos en el Norte de nuestro continente y la prodigiosa obra excavada en nuestro territorio para beneficio del mundo: el Canal de Panamá.

Nosotros, aunque modestamente, y de acuerdo con el puesto que en el concierto de las naciones nos corresponde, también hemos efectuado algunas obras. Por fortuna la soberbia no nos ha llevado todavía a construir colosos, ni mausoleos, ni laberintos ni pirámides.

Si yo no fuera un fiel colaborador del Excmo., señor presidente de la república, interesado directamente en muchos de sus actos, le batiría palmas con entusiasmo por las obras que ha llevado a cabo durante su administración, suficientes para conquistar renombre y fama a un mandatario. Si yo fuera chiricano, estaría henchido de orgullo y de júbilo, al contemplar el beneficio concedido a esta Provincia por nuestro actual gobernante.

El ferrocarril desarrolla a su alrededor las carreteras, impulsa la agricultura, atrae la inmigración, fomenta la industria, protege el comercio y despierta dormidas energías. Porque en vez de ser como el caballo de Atila, es como la gallina de los huevos de oro que cada día ofrece a quien sabe aprovecharla rico galardón.

Las obras de utilidad pública deben medirse por sus resultados. Pero al hacerlo hay que tener en cuenta que ellos no son siempre inmediatos y que mientras mayores son las proporciones de una empresa, mayor es, por regla general, el período de su desenvolvimiento. Todo viene a su tiempo, pero el ferrocarril acorta los plazos como acorta las distancias. Esperamos que no serán muchos los días que

transcurran para que veamos operarse un cambio tan grande en la Provincia de Chiriquí, que ofrezca una agradable sorpresa a propios y extraños y llegue hasta convertir a los que hoy son los mayores enemigos del ferrocarril en sus más ardientes partidarios.

Brindemos por el Excelentísimo señor Presidente de la República, por la prosperidad del ferrocarril de Chiriquí, por sus constructores y en especial por el señor Hebard, por don Ramón Acevedo que firmó el contrato del ferrocarril como Secretario de Fomento, por don Ladislao Sosa a quien toca recibirlo y por las bellas damas nacionales y extranjeras que con su presencia en esta mesa le prestan nota amable: una nota de belleza, de encanto y de placer, y por el noble, valiente y generoso pueblo chiricano que ha sabido en su gran mayoría, apreciar el inmenso bien que a su provincia ha hecho el más progresista de los mandatarios que ha tenido la república. (*Revista Lotería*, 1979, pp. 143-147)

En los solemnes y concurridos actos, el discurso de fondo lo pronunció el Excelentísimo señor presidente de la República Belisario Porras, quien expresó:

Señores:

Cada vez que se cumple entre nosotros alguna obra, como la del Ferrocarril de Panamá a Colón, primero, como la del Canal, después, surge en seguida el concepto y se le considere con interés y orgullo. Para el diplomático es un objeto de observación y de consejo; para el comerciante y para el empresario, campo de especulaciones; fuente de inspiración inagotable para el periodista o para el político, en fin; tema risueño, de dulces esperanzas, en nuestras conversaciones familiares.

Hale tocado el turno al Ferrocarril de Chiriquí, que es nuestra primera gran obra nacional, y después del Canal la más extraordinaria que se haya realizado en nuestro territorio. Quién no presume que este ferrocarril que acabamos de recorrer e inaugurar es el producto de un esfuerzo gigantesco, y que el país que lo ha construido a los doce años de existencia, cuando no es todavía adolescente, ha de poder realizar a su edad en cuanto al progreso se refiere.

Al dirigir la mirada al mapa de nuestra república se comprende sin dificultad. En él se ve, desde luego, el territorio cerca del mar y alineadas a corta distancia unas de otras, a lo largo de la costa, están asentadas nuestras poblaciones.

Todo se le comprende con solo esa mirada sobre el mapa: las aldeas y ciudades esparcidas por todo el litoral oceánico, dándose la mano por caminos vecinales, las vías del mar, siempre en buen estado de conservación, hecha sin costo y sin necesidad de reparaciones, comunicándolas de un extremo con la capital y con el Canal, y, por último, la montaña seductora y codiciada, la montaña que es agua y fuerza motriz, fertilidad y abundancia, salud y fuerza, inculta. No es, pues, temerario, sino trivial y sencillo, afirmar la necesidad imperiosa del acceso y la conquista de la montaña.

Muchos han creído que no valía la pena de construir ferrocarriles para alcanzarlo. Los retrasados han reconocido al fin, esta verdad, pero han seguido resistiendo. Sostienen que no es el caso de construir ferrocarriles. Discípulos de Adam Smith afirman que los ferrocarriles sólo deben ser construidos por comarcas pobladas, productoras y ricas para poder extraer de ellas sus productos. Cuando estudiante me inculcaron las mismas doctrinas y las estuve creyendo hasta ayer no

más como un creyente cree en el Evangelio. ¡Ah, me parece escuchar a mi viejo maestro en la cátedra de la Universidad de Bogotá! Nos decía: El ferrocarril de la Oroya se construyó por comarcas despobladas y pobres y ha venido a ser una carga para el Perú, con pérdidas crecidas para el Estado. Era el ejemplo más elocuente. Andando el tiempo y viejo ya, un día llegué a Lima, y tomé un tren y recorrí la comarca, pregunté y me impuse de que las pérdidas del principio se habían convertido en ganancias y de que las comarcas desiertas se poblaban y se enriquecían, surgiendo a la civilización del seno de los bosques, a la orilla de los rieles, como tocadas por la vara mágica del progreso.

Los retrasados no se dan por vencidos y siguen resistiendo. Sostienen que son mejores las carreteras para automóviles. El argumento es de impresión. No saben lo que es una carretera, lo que cuesta hacerla y lo que cuesta conservarla. Los países de Europa las tienen; pero desde cuándo. Las consiguieron después de siglos de cuidados y reparaciones, reglamentadas por legislaciones especiales, viniendo en suma a quedar convertidas en vías de recreo para turistas que prefieren el automóvil para escudriñar mejor las bellezas del paisaje. La construcción de caminos entre nosotros, a cargo exclusivo del Estado, tiene que ser excesivamente costosa; no nos queda ni el recurso de los caminos de tierra, a causa de la fuerza destructora de las lluvias. En el camino de Panamá a Portobelo, apenas nos queda ya vestigio de ese empedrado abandonado, en cuanto estuvo terminado el ferrocarril, hizo surgir de un pantano la ciudad de Colón. Pretender colonizar las regiones de Bugaba y Boquete con caminos para automóviles significa permanecer

en la situación en que estamos hoy, o avanzar con pasos coloniales sin dejar por eso de incurrir en el crecido gasto que el mantenimiento de una vía.

Las resistencias y objeciones contra el Progreso son comunes en todas partes. Tengo que recordar en este punto un caso personal de cuando yo era niño. Había en mi pueblo un hombre de progreso que ejercía el comercio y sufría el retraso del transporte de sus géneros a lomo de caballos, en arrastres o en cajas, y un día llevó de Panamá una carreta y una mula, la primera que abriera surco en la comarca. La entrada de ese extraordinario vehículo del puerto a la aldea fue triunfal. Pintada de rojo y tirada por una gran mula orejona, avanzó de la llanura a la primera calle, resonando sus ruedas como un trueno y sus arneses como alegres campanillas. Fue un acontecimiento de que se habló por mucho tiempo como de un gran bien. Sólo tres hombres habían quedado sombríos, refunfuñando. Eran los alquiladores de caballos, se consideraban perjudicados y en su magín, resolvieron vengarse. Un día, la carreta que pasaba la noche debajo de un árbol, anochecido en buen estado y amaneció destruida a hachazos.... El hombre de progreso comprendió quienes le habían hecho el mal, pero rehusó a toda represalia. Volvió a Panamá e introdujo nueva carreta. Hoy, después de casi medio siglo, en mi pueblo las carretas se cuentan por centenares, y continúan.

La construcción del ferrocarril chiricano no ha sido sólo una conquista material, pues va a servir de ejemplo en otro orden de progreso. Ha sido una obra de fe, de entusiasmo y de constancia. Hablo por el país y digo que le fue preciso la práctica de virtudes que dominan e impulsa, Una vez descubierto el camino, robustecimos nuestras aptitudes con la fe. Tuvimos días de ansiedades y zozobras

durante los cuales se quebrantó nuestro espíritu, pero no capitulamos con la adversidad de esos días. Hemos vencido, al fin, y nos encontramos ennoblecidos porque en esta lucha no hemos hecho daño a nadie y porque de nuestra victoria no se han derivado sino para todos beneficios cuyas consecuencias no se concretarán al presente sino a los tiempos que están por venir. (Otero, 1923, pp. 105-108)

Después de los primeros días de actos protocolares, viajes y discursos, el lunes 24 de abril, se realizó la visita al puente de la carretera sobre el río Chiriquí, y posterior a esta visita, en horas de la noche, se ofrece una recepción en el Palacio de Gobierno al presidente y comitiva para dar feliz término al programa de la inauguración del primer Ferrocarril Nacional.

El miércoles 26 de abril, a las 7:30 A.M. emprendería el viaje de regreso a Panamá Belisario Porras y su numerosa comitiva, ya con la satisfacción de ver su obra inaugurada y en función, para dar inicio a sus aspiraciones de generar el progreso agropecuario, e industrial en la provincia de Chiriquí.

### **2.6.2. Puesta en marcha**

A mediados de 1916, quedaron construidas las líneas principales del Ferrocarril de Chiriquí, el equipo rodante listo, las estaciones, apartaderos y los talleres completados. Por consiguiente, el gobierno panameño toma la decisión de encomendar el manejo del nuevo ferrocarril a la compañía Hebard. Esta determinación se reglamentó por el Decreto 14 de 1916, de 29 de abril:

Que el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, no obstante, no haberse recibido oficialmente de manos de los Contratistas, se encuentra en condiciones de poder prestar servicio al público.

Que mientras se reciba oficialmente dicha obra y se determine la manera como debe ser administrada, conviene disponer la forma provisional en que ha de prestar beneficio al país. (Gaceta Oficial, 1916, Año XIII, #2320, p. 2)

Con la aprobación del Decreto 14 de 1916, la empresa Hebard se hizo cargo de la administración del Ferrocarril de Chiriquí a partir del día 1 de mayo de 1916.

Los primeros precios por los pasajes y fletes se fijaron así:

Tarifa de pasajeros	Primera	Segunda
Pedregal a David	B/.0.25	B/.0.13
David a Alanje	B/.0.50	B/.0.25
David a Pedregalito	B/.0.75	B/.0.38
Alanje a Concepción	B/.0.50	B/.0.25
David a Concepción	B/.1.00	B/.0.50
David a Potrerillos	B/.1.20	B/.0.60
David a Algarrobos	B/.0.30	B/.0.15
Algarrobos a Dolega	B/.0.40	B/.0.20
Dolega a Potrerillos	B/.0.40	B/.0.20
David a Caimito	B/.0.40	B/.0.20
David a Dolega	B/.0.75	B/.0.38
David a Cochea	B/.0.85	B/.0.43

David a Boquete	B/.2.50	B/.1.25
Tarifa de Carga	Valor por 100 libras	
Pedregal a David	0.04	
David a Alanje	0.20	
David a Pedregalito	0.35	
David a Concepción	0.50	
Pedregal a Boquete	0.75	
David a Boquete	0.75	
David a Dolega	0.30	
David a Cochea	0.35	
David a Potrerillos	0.50	

**Fuente: Gaceta Oficial, 1916, Año XIII, # 2320, p. 2**

Estas fueron las primeras tarifas de pasajeros y carga experimentadas por los usuarios del nuevo transporte. Se pueden leer las estaciones y subestaciones donde debía detenerse el motor, en 1916.

Estas no son las únicas tarifas con las cuales operaba el ferrocarril en esta época, se estableció la tarifa para el transporte de animales: perros, gatos y monos a 0.25; conejos y otros a 0.15; aves como: pavos a 0.25, gallinas y patos a 0.10; palomas a 0.05; aves en jaula como canarios y loros a 0.20 y pericos y pájaros pequeños a 0.05.

Las tarifas correspondientes al ganado vacuno, caballar, porcino y cabrino no se establecieron hasta que estuvieran contruidos los carros que los transportarían.

Bajo estas directrices básicas y las tarifas inicia el recorrido del ferrocarril por las tierras chiricanas.

Con el proyecto entregado al gobierno panameño y manejado provisionalmente por la compañía Hebard, el siguiente paso era la adjudicación de la administración del ferrocarril. El Secretario de Hacienda de la República de Panamá, Aurelio Guardia, recibió las ofertas para la operación y mantenimiento del Ferrocarril de Chiriquí por un plazo de cinco años. El gobierno panameño exigía un depósito de B/. 10 000.00, por parte del concesionario, el cual debía ser depositado en el Banco Nacional de Panamá, como garantía de desempeño y de cumplir con las condiciones contenidas en los pliegos de la licitación.

En el documento de la licitación se detalla lo siguiente: para mantener y operar el ferrocarril, la operadora, debía contar con un monto capital para las operaciones y que su pérdida no supere los B/. 100 000.00. Toda la operación debía estar bajo la supervisión de una junta compuesta por las siguientes personas: El secretario de hacienda del gobierno de Panamá, el secretario de fomento, el presidente, vicepresidente y auditor de la empresa operadora; el gerente del Banco Nacional, y un director designado por el presidente de la República, este último por periodos de dos años. Además, la empresa operadora era responsable de elaborar el reglamento para el manejo del ferrocarril y este debía ser aprobado por el director general de la junta.

La empresa operadora debía construir un hotel en Boquete, provincia de Chiriquí, cuya construcción y equipamiento no debía costar menos de B/. 50 000.00. No obstante, para financiar la construcción del hotel se le permitía la emisión de

bonos con un interés del 7%, garantizados por el gobierno de Panamá y reembolsables en un plazo de 10 años. También, debía tomar las medidas necesarias para atraer al mayor número posible de inmigrantes, esto con el fin de colonizar la zona atravesada por el ferrocarril. Para esto se mantendrá una oficina de inmigración, bajo la dirección del secretario de hacienda de Panamá, en el consulado de Panamá en Nueva York, esta, a expensas de la concesionaria. Incluso, a la empresa seleccionada se le permitirá utilizar las líneas telegráficas nacionales.

El gobierno, cuando lo considere conveniente, se aseguraba el derecho de inspeccionar todo el ferrocarril por sus ingenieros.

Estas fueron las disposiciones redactadas por el gobierno de Panamá para sacar a licitación pública el manejo del ferrocarril recién inaugurado y recibido, sin embargo, se desconoce la razón para no adjudicar el control de dicho transporte.

La vía férrea se mantuvo en control de la empresa Hebard hasta los primeros meses de 1917, cuando se reglamentó la administración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y se coloca esta empresa ferroviaria bajo el cuidado de la Secretaría de Hacienda. Esta decisión se tomó con base en la Ley 26 de 1917, que permite sacar a licitación o en caso que se crea necesario, realizar una adjudicación directa, si esta se considera la mejor opción para los intereses del gobierno panameño. Por ende, se expidió el Decreto 20 de 1917, en el cual se fijan las tarifas, sueldos y reglas a seguir por los empleados.

Es con el Decreto 20 de 1917, que el Ferrocarril Nacional de Chiriquí recibe su reglamentación y se asigna el personal que dará inicio a sus servicios de manera oficial y dejar el estatus provisional que mantuvo con la empresa Hebard.

## **2.7 Componentes de la infraestructura ferroviaria**

La red ferroviaria está compuesta por la infraestructura y la superestructura, siendo la primera la fundación sobre la cual se asienta la segunda. La infraestructura actúa como el soporte para diversas instalaciones necesarias en el sistema ferroviario, como la electrificación, la señalización, las comunicaciones y otros elementos que facilitan su funcionamiento y explotación.

Características de la infraestructura: es una plataforma constituida por terrenos naturales y seleccionados: terraplenes o desmontes y obras de fábrica: puentes, viaductos y túneles. En el caso de obras de tierra, se utiliza un conjunto de materiales dispuestos en capas para preparar una explanada apta para disponer la superestructura.

Las funciones de la plataforma son: permitir el apoyo de la vía y de las instalaciones, recibir y absorber los esfuerzos transmitidos por la superestructura y evacuar las aguas.

La superestructura se compone por dos filas de rieles, sostenidas por polines y aseguradas mediante sujeciones. Esta estructura, llamada emparrillado, descansa sobre una capa de balastro y se afianza al rellenar los espacios entre los durmientes con balastro. Sus componentes fundamentales son: los rieles, los durmientes, el balastro y los elementos de fijación.

- **La vía del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

A continuación, se detallan los componentes más importantes de los subsistemas de la línea ferroviaria de Chiriquí, principalmente de su infraestructura y superestructura. Estos elementos se presentan en tres divisiones temporales, que abarcan desde la etapa inicial de 1916 a 1930, etapa de esplendor 1930 a 1950 y etapa de decadencia de 1950 a 1990. Se presentan los cambios más sobresalientes de cada etapa, con respecto a los subsistemas mencionados.

En la infraestructura se distinguen los aparatos de vía y las estructuras, entendiendo por estas últimas, muelles y edificios. Las características a continuación descritas sobre los componentes de la vía no tendrán cambios en el transcurso del tiempo, por esta razón solo serán descritos en el periodo inicial.

En los siguientes periodos se registrarán los cambios significativos en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí como el aumento y eliminación de las líneas ferroviarias, renovaciones estructurales, nuevas instalaciones y cantidad de equipo rodante.

### **2.7.1. Etapa inicial (1916-1930)**

- **La infraestructura:**

Se constituye sobre sólidos terraplenes, ya sean de tierra o de piedra. En caso donde se ha precisado una excavación especial se deja un respaldo de por lo menos 15 pies de ancho entre el pie de talud y fondo.

Los terraplenes cuentan con un ancho de lecho de vía de 14 pies, con talud de uno y medio a uno, si es de tierra y de uno a uno, si es de piedra. El lecho de vía cuenta con 22 pies de ancho, con talud de uno y medio a uno, en piedra, y uno a uno en piedra.

Alcantarillas y puentes: se erigieron un total de veintiséis puentes de acero y se instalaron 108 alcantarillas a lo largo de la vía. La mayoría de estas últimas están compuestas por tuberías de hierro corrugado, con diámetros que varían entre 24 y 72 pulgadas, equipadas con extremos y alas de concreto. Para garantizar la resistencia ante cargas pesadas de rellenos, todas las tuberías de gran tamaño están reforzadas a lo largo de su longitud con una capa de concreto de un pie de espesor. Las restantes alcantarillas, que van desde 6 por 6 pies, hasta 10 por 10 pies, están construidas con concreto armado y mampostería de piedra. Cabe destacar que, no se han excavado túneles a lo largo de la línea ferroviaria.

El espacio mínimo determinado por las dimensiones internas de los puentes es de 12 pies 8 pulgadas de ancho, o 6 pies 4 pulgadas a cada lado de la línea central, y 18 pies 6 pulgadas de altura sobre el riel. Material estructural de 40 o 50 pies de longitud podría ser transportado cargándolo en dos o tres vagones planos acoplados.

- **La superestructura**
  - **Detalle de vía**

La vía férrea del ferrocarril chiricano es de 36 pulgadas de ancho (3 pies), con pendientes que llegan al grado máximo de 5 por ciento, con una curvatura máxima

de 6 a 12 grados. Desde Pedregal hasta David, en el ramal de La Concepción, el grado máximo es del 3 por ciento y la curvatura máxima es de 6 grados. En el ramal de Boquete, el grado máximo es del 5 por ciento y la curvatura máxima es de 12 grados. En el ramal de Potrerillos, el grado máximo es del 5 por ciento y la curvatura máxima es de 5 grados.

Total, de vía en kilómetros:

Pedregal – David 8km, David – Concepción 30km, David – Boquete 44km y Potrerillos 7km. La extensión de la vía abarca un total de 89 km.

Balasto: el balasto es un material constituido por una capa de piedra partida y de cascajo que se esparce a lo largo de la vía, esto previene el hundimiento de los durmientes en el terreno. La vía estaba balastada con piedras rotas, prácticamente todas las piedras se trituraron a mano debido a la abundancia de mano de obra local.

Durmientes: en un inicio de tipo creosotados, de 5 por 7 pulgadas por 6 pies, importados de los Estados Unidos, se sustituyeron por durmientes de la mejor madera nativa disponible. Los durmientes se colocaron a una distancia de 24 pulgadas de centro a centro en todo el sistema. Sin embargo, estos durmientes no resultaron satisfactorios.

Las traviesas van colocadas sobre la superficie de explanación. Los carriles se sujetan a las traviesas mediante tirafondos y el espacio comprendido entre ellas se rellena de balasto. La función principal de los durmientes es la conservación de la vía.

Para la renovación de los durmientes se hace un cajón en la tierra, de 6 pulgadas de base. Una vez colocado el durmiente en este molde, se cubre con balastro para darle firmeza y evitar que el agua se empoce y la humedad pudra la madera.

Rieles: los rieles empleados fueron de 33 pies de longitud. Se utilizaron rieles de segunda mano de 70 libras, obtenidos del Canal de Panamá. Sin embargo, solo unas 26 millas de vía contaban con estos rieles, por lo tanto, el resto de la línea se tendió con rieles nuevos de 56 libras, de tipo estándar estadounidense, utilizados por la Sociedad Americana de Ingenieros Civiles.

Los rieles se sujetan a los durmientes con abrazaderas de ángulo estándar de cuatro pernos. Cuando se usaron durmientes de creosota, se proporcionaron placas de anclaje. En aquellos puentes que no tienen soporte, los rieles llevan una platina de acero de 10 pulgadas de espesor, asegurada con 4 clavos.

Los rieles son cambiados cuando causan golpes al paso del tren, con el consiguiente perjuicio para el equipo rodante y amenaza de descarrilamiento. La empresa contaba en su almacén, con la cantidad de repuestos necesarios y que estaban en reserva desde la época de construcción del ferrocarril.

Abastecimiento de agua: en David se instaló un tanque de agua de 20,000 galones sobre una torre de acero, mientras que en Río Cochea y Boquete también existieron tanques de 15,000 galones.

El agua para los tanques se obtenía de arroyos cercanos, el era suministro adecuado para los propósitos ferroviarios.

Equipos de señalización, telegráficos y telefónicos: el ferrocarril no contó con un sistema de señalización por varios años. Los trenes eran despachados por teléfono. Se instalaron teléfonos a lo largo de toda la vía. Se utilizaron postes de acero de tipo tubular con circuitos de alambre de cobre calibre No. 10.

Vallas y guardaganados: las vallas a ambos lados de la vía férrea se construyeron con cuatro alambres de púa en postes de ciruelo salvaje. Los guardaganados consistían en láminas de acero, con las vallas laterales y los postes eran fabricados con las láminas sobrantes de los cimientos de los puentes.

Cambiavías: Son aparatos que permiten el paso de los trenes de una vía a otra según las necesidades de la explotación.

Existen dos tipos fundamentales de estos aparatos: "cambiavías de una sección" y "cambiavías de dos secciones".

Un cambiavía de una sección es el aparato que permite el desvío de un tren que circula por la vía principal hacia un apartadero: vía auxiliar de la principal, con el objeto de pasar o cruzar trenes para depositar cargas; de manera que, al encontrarse dos trenes, uno de ellos ha de esperar en el apartadero hasta que el otro pase y luego retroceder para penetrar a la vía principal y seguir su recorrido.

Un cambiavía de dos secciones, empalma a la vía principal, el apartadero, en sus dos extremos. Por tanto, al encuentro de dos trenes, ninguno de los dos ha de esperar en el apartadero, sino que uno de ellos se desvía y circula por él, y metros más adelante empalma con la vía principal.

Way: tramos de vía férrea dispuestos en forma de triángulo, con tres cambiavías, que permiten al tren dar la vuelta y tomar la dirección contraria a la que venía.

Plancha giratoria: aparato utilizado para cambiar la dirección o rumbo del tren. Consiste en una plancha que tiene un eje en el centro y gira por medios mecánicos. Sobre la plancha hay rieles fijos que se hacen coincidir con la vía principal a través de una cuña. El tren logra montar sobre la plancha, y ésta al girar sobre sí, deja al tren con la dirección contraria a la que tenía. Para efectuar este proceso es necesario despojar al tren de los carros o vagones que venga arrastrando, los cuales quedan rezagados en un aparte de la vía.

- **Instalaciones y edificios**

Estaciones: son los lugares en donde los trenes se detienen regularmente, para el servicio público, cuya misión comercial es garantizar el enlace con el cliente y el transporte de la mercancía.

Existen otras instalaciones pequeñas cuyo objeto es hacer el servicio de viajeros y que carecen de apartaderos y demás accesorios de una estación; se les denomina apeaderos o paradas.

Bodegas: edificios destinados al recibo y entrega de cargas.

Talleres y patio retiro: El patio es un sistema de vías utilizado para la formación de trenes, depósitos de carros u otros fines.

Se han construidos siete edificios para estaciones. En David hubo un gran edificio que se utilizó como oficina y terminal principal, este contaba con dos plantas, al igual que los edificios construidos en Pedregal y Boquete. En los pueblos de Alanje, La Concepción, Dolega y Potrerillos se edificaron edificios de un piso para estaciones, provistos de la oficina de billetes, cuarto para carga y un andén de espera con cobertizo. Se contaba también con algunas paradas para pasajeros en las siguientes ubicaciones: Palacio Nacional, en David, Algarrobos, Cantarranas y Caimito.

Con respecto a las paradas o en ocasiones referidas como subestaciones, en marzo de 1917 ya se erigieron algunas más, como las de: Cochea, Mata Francés, La Tranca, San Pablo, La Pita y Pedregalito.

Entre los edificios de apoyo a los trabajos de explotación del ferrocarril chiricano, se detallan en David: un almacén de gran espacio para depositar carga y materiales ferroviarios, con andenes en cada extremo, para el fácil alijo de la carga desde los furgones o en las carreteras. También se contó con una casa para el superintendente, ubicada en David.

El taller en David, para el ferrocarril, consistía en un gran edificio de hierro galvanizado, de 50 por 125 pies, con un cobertizo para material rodante en el costado oriental y una casa para calderas, de 18 por 24 pies en el extremo norte. Este edificio contenía la siguiente maquinaria y habilitación:

Calderas: una de 40 caballos de fuerza y otra de 50 caballos de fuerza, ambas verticales y tubulares. Ambas son de antigua dotación del Canal, puestas en buen estado.

Máquinas: una vertical francesa, que marcha bien, de 50 caballos de fuerza y dobles cilindros.

Bomba de agua: una bomba dúplice Worthington, de capacidad para 70,000 galones diarios.

Condensadora de agua: este aparato fue hecho en el taller de David. Condensa toda el agua que se usa en los trenes y estaciones. El agua se saca por medio de bomba de un pequeño estanque artificial de una capacidad de 400,000 galones aproximadamente, que a su vez está alimentado por un manantial que corre aun en la estación de sequía. El estanque dista unos 300 pies de la bomba y está completamente protegido de contaminación por desagües superficiales o externos por medio de una cerca de alambre alrededor y zanjas de derivación.

Habilitación del taller: este consiste en un foso para locomotoras, con foso de caída y carrilera; máquina para tornear, de doble carretel, de 26 por 48 pulgadas y 8 pies de largo, haciendo toda clase de trabajos hasta cuarenta y ocho pulgadas de diámetro, incluso las ruedas motrices de las locomotoras; una máquina de tallar, de 24 pulgadas, con engranaje doble, habilitada con un juego para cortar centros y todas las herramientas correspondientes; una prensa para taladrar, con golpe de 24 pulgadas, dotada de un juego completo de taladros de acero de gran velocidad; una máquina cortadora, provista de tres juegos de dados y un juego de tornillos para

hacer roscas, para perforar y hacer roscas en tuercas desde un cuarto de pulgada hasta pulgada y media; una rueda doble de esmeril, una piedra de amolar de seis pulgadas; una prensa hidráulica para ajustar ruedas, de 48 por 108 pulgadas y de 215 toneladas de capacidad; un martillo a vapor, de a 400 libras, para trabajos de forja, dotado con un juego completo de herramientas para cortar toda clase de formas estructurales de uso en ferrocarriles; dos fraguas, cada una con su yunque y juego entero de herramientas de mano, el aire para las fraguas siendo proporcionado por un fuelle; una máquina doble de punzón y cizallas para trabajos de calderería, con golpe de 24 pulgadas, trabajará en todas las láminas hasta de media pulgada de espesor; un juego de cilindros de mano para labores de calderas y aljibes todos labrados en acero; también un juego de tenazas de reborde, capaces para trabajos de 8 por 72 pulgadas; una fragua circular de 48 pulgadas, conectada con fuelle de aire; un bloque nivelador de hierro fundido, de 28 por 60 pulgadas, y una dotación completa de herramientas pequeñas necesarias para trabajos de herrería y carpintería.

Para practicar las reparaciones corrientes y la manufactura de ciertas partes necesarias para las distintas maquinarias, era cuestión de notoria conveniencia, que los talleres estuviesen habilitados, además, con un pequeño torno para obras ligeras, una sierra continua; una pequeña fundición de bronce y un aparato de mano para soldar y cortar. Agregando todo esto a la maquinaria instalada ya, los talleres se hallarían en condiciones de hacer rápidamente, todas las reparaciones, facilitando a los talleres del ferrocarril el ser prácticamente independiente de trabajo foráneo, para sus reparaciones.

Muelle de Pedregal: el nuevo muelle en Pedregal mide 175 por 30 pies. Es todo de madera y descansa sobre pilotes creosotados, con un almacén adyacente al mismo de 90 por 30 pies. Además, está dotado con un caballete de pilotes. Para descargar lanchas u otros barcos que carezcan de aparejo para el alijo, hay en el extremo sur del muelle una grúa fija de 15 toneladas. En la parte posterior del muelle hay un corral para ganado, con capacidad para 200 cabezas, con un plano inclinado para que el ganado vaya directamente al costado del barco.

- **Material rodante**

Locomotoras:

2 locomotoras tipo Consolidated (locomotoras de vapor que tienen dos ruedas guía, ocho ruedas motrices y no tienen guía trasera) de a 125,000 libras de peso en las ruedas motrices y utiliza tender de 72,000 libras.

2 locomotoras usadas del Canal de Panamá, de 18 toneladas de capacidad, con cilindros de 10 por 16 pulgadas tipo tanque-silla.

Carros motores:

2 carros motores de sección y uno para nueve pasajeros, de gasolina, con 4 cilindros, para el servicio de pasajeros.

19 motores de gasolina de seis cilindros para servicio de pasajeros (comprados en Estados Unidos)

Carros plataforma:

19 vagones planos de acero de 20 toneladas equipados con modernos frenos neumáticos y de mano.

6 pequeños vagones planos de madera de 10 toneladas de capacidad (de segunda mano).

Carros para pasajeros:

2 carros de primera clase con capacidad para 45 pasajeros.

1 carro de segunda clase, con capacidad para 60 pasajeros.

Carros de volteo:

Carros volquete de 4 yardas cúbicas.

1 coche Denitz.

6 pequeños vagones planos de cuatro ruedas.

Lo presentado en las páginas anteriores es la conformación inicial del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. A partir de la puesta en marcha de la empresa ferroviaria, durante este periodo inicial (1916-1930) se implementaron algunos cambios en sus instalaciones, nuevas vías y material rodante.

Entre las primeras modificaciones al primer conjunto de infraestructura y superestructura del ferrocarril chiricano, se destaca el traspaso del muelle de Pedregal, de ser administrado por el gobierno central a ser parte del engranaje del transporte ferroviario. Esta adición se publicó en el periódico El Valle de La Luna y de la siguiente manera:

Nos informan que el muelle y bodega nacionales de Pedregal, han principiado a ser administrados por la empresa del Ferrocarril que atenderá en lo sucesivo todas las quejas y reclamos que se tengan en el servicio de aquellas dependencias. (Muy Bien, 18 de enero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

Otro de los cambios importantes en este periodo inicial, sucede con una de las instalaciones más emblemáticas del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, su estación central, la cual en un inicio se establece dentro del patio de los talleres en la ciudad de David. No obstante, la ubicación de la estación de David, para la época (1917) representaba un problema de acceso para las personas, ya que El Retiro se consideraba las afueras de la ciudad de David y en algunas oportunidades la movilidad de los usuarios del ferrocarril se complicaba por el mal estado de las calles hacia la localidad mencionada. Sobre esta problemática nos informa la siguiente publicación del periódico *El Valle de la Luna*:

Como las calles que conducen a la estación del Ferrocarril están intransitables, sería de agradecer a la empresa que, para todos los trenes, dispusiera que la máquina viniera al paradero del Palacio para tomar allí los pasajeros. Creemos que esto no representa sacrificio alguno y sí sería de sumo interés para los asociados. (Una indicación, 24 de noviembre de 1916, *El Valle de la Luna*, p. 4)

La solicitud descrita en el párrafo anterior sería tomada en cuenta y trae como resultado el cambio de ubicación de la estación central. El inicio de los trabajos de construcción y el traslado de la estación de David se dio a conocer por el periódico *El Valle de la Luna* en los siguientes términos:

Hoy se comenzaron los trabajos, de la nueva estación del Ferrocarril en la plaza de San Bartolo, bajo la dirección del señor Digby Superintendente de la empresa. Siendo esta obra una verdadera comodidad para el público nos apresuramos a felicitar al señor Secretario de Hacienda y al señor Superintendente. (Ecos del día, 21 de febrero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

La estación en construcción reemplazaría la parada que se encontraba en la plaza San Bartolo, conocida también como plaza Sucre. Esta edificación sería la segunda estructura levantada con fines férreos, en el sitio donde está en la actualidad la Biblioteca Santiago Anguizola.

El cambio de una simple parada a la Estación Central de David se puede comprobar por los anuncios de carga que debían ser transportados del muelle de Pedregal hasta David. La publicación informa la nueva ubicación de la siguiente manera: “La tarifa para carga entre David y Pedregal, incluyendo muellaje es de balboas 0,07 por quintal. La carga se entregará, en la estación del Palacio. J. H. Digby, Superintendente General”. (Ferrocarril Nacional de Chiriquí – Aviso, 7 de marzo de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 3)

Con el paso de los años, a mediados de los años 20, se registra un aumento en el tráfico de pasajeros y, por con siguiente, de todo tipo de mercancía, de ahí que, se hizo necesario adquirir material rodante y construir algunas nuevas instalaciones.

Para atender estas nuevas necesidades la superintendencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí ejecutó los siguientes trabajos:

Reparación del Taller de Mecánica, dotación de maquinarias, herramientas y de un horno de fundición adecuado para las necesidades de la Empresa, construcción de un Almacén para los materiales del Ferrocarril. Reparación de la casa del Superintendente, reparación de la estación de Boquete, reparación de la Estación de Alanje, reparación de la estación de Potrerillos; construcción de un garage en Boquete; construcción de un Corral para embarque de ganado en Pedregal; reconstrucción del garage de El Retiro. (Memoria de Hacienda y Tesoro, 1928, p. XL)

En cuanto al material rodante se hicieron las siguientes adiciones al existente:

7 motores "Buda".

1 carro "Buda" de Rieles (capacidad para 8 pasajeros).

1 carro de Rieles "Chalmers" (capacidad para 10 pasajeros).

1 carro de Rieles "Ford" capacidad para 12 pasajeros).

1 carro de Rieles "Stutz" (capacidad para 20 pasajeros).

1 carro de Rieles "Maxwell" capacidad para 10 pasajeros).

1 motor "Fairbanks-Morse". (Memoria de Fomento y Obras Públicas, 1924, p. 25)

En los años finales de esta primera etapa (1916-1930), se registran otras obras sobresalientes: la extensión del ramal desde Progreso a Puerto Armuelles, nuevos edificios y la adición de motores y máquinas.

El ramal hasta Puerto Armuelles aumenta la vía de rodadura en 51 kms. esto hace un total de la carrilera del Ferrocarril Nacional de Chiriquí de 140 kms. Esta

nueva carrilera adiciona el muelle de Puerto Armuelles, el cual fue habilitado para el comercio exterior, no obstante, era de uso casi exclusivo de la empresa bananera Chiriquí Land Company, que alquilaba el tramo que va desde Progreso hasta Puerto Armuelles.

En el caso de las instalaciones se procede a construir un nuevo edificio que sirvió como oficina y terminal central en David, además, de otras construcciones.

El edificio que alberga la oficina central tuvo un costo de B/. 20 017.43. Esta edificación es el inmueble que actualmente alberga la Biblioteca Pública de David y es la tercera edificación del FNCH que funciona en dicho lugar. También, se construyó el edificio que sirve de estación y habitación en Puerto Armuelles, por un valor de B/. 8 180.56. Se realizaron las construcciones de una casa y estación en Quebrada Negra, 10 casetas para teléfonos, garaje en Boquete, un aserrío con equipo completo en Pedregal.

Con respecto al equipo rodante, se destacan las siguientes adiciones:

1 carro Motor (Buda)

1 carro Motor (Buick)

1 carro Motor #8 – construido en taller

1 carro Motor para pasajeros de segunda clase – Construido en taller

7 locomotoras de gas Plymouth

20 carros plataforma

2 carros Kasey Jones

8 plataformas para pilotes (Memoria de Hacienda y Tesoro, 1930, pp. LXII-LXIII)

La etapa inicial se cierra con un aumento de instalaciones y material rodante para atender el incremento de trabajo y mantener el nivel de explotación del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Estas adiciones también muestran cómo comienza el ferrocarril a surgir como un ente grande, sobre cualquier comercio o empresa en Chiriquí. Esto, apuntalado en su autonomía para la gestión de muchos trabajos requeridos para su funcionamiento y que, prácticamente, deben crear muchas piezas, material rodante y realizar las reparaciones a sus instalaciones sin tener que recurrir a terceros, solo en casos especiales.

### **2.7.2. Etapa de esplendor (1930 – 1950)**

Es en esta segunda etapa cuando el Ferrocarril Nacional de Chiriquí alcanza su máxima extensión vial. Se destaca, principalmente, el periodo de 1936 a 1940 cuando se hacen trabajos de remodelación en inmuebles, se adquieren nuevas instalaciones, se compra y se construye equipo rodante.

El total de vía del FNCH en este segundo periodo estaba conformado de la siguiente manera:

Línea de Pedregal a Puerto Armuelles – incluye el ramal de San Andrés: San Pablo Arriba, San Pablo Abajo, Alanje, La Pita, Pedregalito, Chacarero, Bugaba, La Concepción, La Estrella, Santa Marta, Santo Domingo, Quebrada Negra, Gariché, Aserrío, Jacú, Correntón, Progreso, Colorado, Bogamaní, Higuerón, Guayabo, Cigua, Roble, Corozo, Pital, Bongo, Zapatero, Blanco Off, Blanco, Corredor, Los Potreros, San Bartolo y Puerto Armuelles. Todas las locaciones que se detallan en este

trayecto pertenecen a estaciones, subestaciones, paradas y fincas. El trayecto en mención abarcó una longitud de 103 kilómetros.

Línea de David a Boquete: Los Algarrobos, Santa Rosa, Caimito, Dolega, Cochea, Francés, La Tranca y Boquete. La longitud de esta línea férrea era de 44 kilómetros.

Línea de David a Potrerillos: Acequia, Potrerillos Abajo y Potrerillos Arriba. La totalidad de este ramal abarcó 11 kilómetros. Se toma en cuenta la extensión de la línea de Potrerillos Arriba.

La línea del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, durante muchos años, contó con 158 kilómetros de extensión total. Para el resultado total de kilómetros que abarca el referido ferrocarril, no se toman en cuenta los tramos de las fincas construidos por la Chiriquí Land Co. y que fueron conocidos con los nombres de Las Huacas, La Vaca y Chuchupate.

En este segundo periodo se realizan cambios en la infraestructura del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Los cambios ejecutados en el soporte de la vía se enfocaron en los puentes afectados por desastres naturales, así se encuentra registrado en la Memoria de Hacienda y Tesoro de 1934:

Durante este último bienio la empresa del Ferrocarril ha sufrido pérdidas de consideración por causa de las grandes avenidas o crecientes de los ríos que inutilizaron los puentes de Chiriquí Viejo, Cuervito y Río Chico. En el mes de noviembre del año pasado, una creciente extraordinaria del Río Chiriquí Viejo, venció los estribos del puente, éste se inclinó perdiendo el relleno de tierra y dejando en el

aire un tramo de línea férrea de más de treinta y cinco metros de extensión. El informe técnico atribuye este desastre a la falta de consistencia en el basamento de los estribos. (p. XXXIX)

De los tres puentes mencionados en el párrafo anterior, el puente de Chiriquí Viejo quedó inutilizado por la magnitud de los daños, por lo que se tuvo que ejecutar su reconstrucción, la misma tuvo un valor de B/. 141 707.83, fuerte suma de inversión para un ferrocarril que, en este momento de su historia, alcanza a pagar sus préstamos y, a duras penas, cubre los mantenimientos de vías y equipos, por lo que no le sobra dinero para esta clase de erogaciones.

A partir de estas avenidas sobre los puentes del Chiriquí Viejo, río Chico y Cuervito, se siguen tomando medidas en los próximos años para reforzar los puentes que se puedan ver afectados en caso de algún desastre natural o accidente. Por esto se llevan a cabo las siguientes mejoras en los puentes de la vía:

Construcción de un tramo de puente metálico de 350 pies de longitud, sobre el Río Chico, entre el estribo Norte y el barranco de tierra firme.

Construcción de un tramo de puente metálico de 284 pies de longitud, sobre río Cuervito.

Construcción de un tramo de puente metálico de 90 pies de longitud, en Chiriquí Viejo.

Construcción de un tramo de puente metálico en Jacú.

Construcción de un tramo de puente metálico de 90 pies de longitud, en Chiriquí Viejo. (Memoria de Higiene, Beneficencia y Fomento, 1938, pp. 444-445)

Los terrenos también forman parte de la infraestructura de un ferrocarril. Estos se adquieren para que sirvan de plataforma para instalaciones necesarias para la explotación de la empresa ferroviaria.

El FNCH compró el terreno adyacente a la oficina central, la cual constaba de un solar con casa, y que se destinó para la construcción de una bodega y patio para la estación de David. El costo de dicho terreno fue de B/. 3 001.00.

- **Edificaciones y cambios en los inmuebles del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

Con la entrada en función del nuevo ramal a Puerto Armuelles, se generó la necesidad de habilitar nuevas estaciones en la fructífera vía. Sobre la construcción de inmuebles en la sección de la mencionada carrilera, se detalló la construcción de dos estaciones de la siguiente manera: “Con respecto a los inmuebles, fuera de la conservación de estos, no se han ejecutado nuevas construcciones, excepto por las casas estaciones construidas con madera de segunda mano, en las regiones de Camarón (actualmente Santa Marta) y Santo Domingo”. (Memoria de Hacienda y Tesoro, 1932, p. 471)

El valor de las estaciones de Camarón y Santo Domingo, se desglosa así: estación de Camarón B/. 1 104.79 y estación de Santo Domingo. B/. 987.44.

Después de estas modestas construcciones y a causa de un terremoto que azotó la provincia de Chiriquí, en 1934, el muelle ubicado en la región de Puerto

Armuelles sufrió grandes daños y hubo de construir un nuevo edificio de tipo antisísmico, ya que este puerto era parte fundamental del comercio internacional de la Chiriquí Land Co.

Fueron pocos los cambios y adiciones en cuanto a inmuebles en la primera mitad de los años 30, no obstante, a finales de esta década e inicio de los años 40, se ejecutan diversos trabajos de remodelación, reconstrucción y edificación de nuevas estructuras. Es en esta parte del periodo de esplendor cuando inicia un cambio palpable en los inmuebles del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Las muestras de estos cambios se encuentran en la Memoria de Higiene, Beneficencia y Fomento. Estos se registraron así:

Costo de construcción del servicio sanitario de la estación central de David. B/.1 380.77

Costo de construcción de una pequeña galera para depósito de materiales, en El Retiro. B/. 228.93

Costo de la reconstrucción general de la estación de Dolega y construcción de una sala de espera para la misma. B/. 618.13

Construcción de una sala de espera en la estación de Boquete. B/. 33.25

Construcción de una estación en Potrerillos Arriba. B/. 2 655.49

Construcción de un apeadero en Palmira. B/. 9.53

Construcción de un apeadero en Mata Francés. B/. 11.39 (Memoria de Higiene, Beneficencia y Fomento, 1938, P. 445)

Dentro de las casas que posee el Ferrocarril de Chiriquí, adicional al inmueble destinado para el superintendente, se desprende de los informes que existió una casa asignada al jefe de vías.

En la segunda década de este periodo se aprecia un cambio significativo en las instalaciones y el Ferrocarril Nacional de Chiriquí crea nuevas instalaciones que sirven de apoyo a los servicios que brinda la empresa. Esto se debe a que las estaciones que se construyeron a lo largo de la vía en años anteriores, ya resultan demasiado pequeñas, por el incremento que ha tenido la carga que se transporta y se implementa un programa de construcciones con el objeto de proveer más espacio en esos lugares. Este plan de construcción se lleva a cabo por varios años. Esta decisión, sobre la renovación sustancial de instalaciones sería la última que se tomaría por parte de alguna administración.

Estas renovaciones se iniciaron con la construcción de un andén y nuevos servicios sanitarios para empleados en la estación de David, así como una nueva bodega, la cual le permite contar con un patio en su parte trasera. En el área de El Retiro se expanden las instalaciones del taller y se relocalizan sus líneas, esto permite crear una sección de carpintería. En esta área se construyó un almacén general, la obra más grande y costosa de las ejecutadas. También, anexo a estos edificios, se construyó una estación de combustible, habilitada para despacho de aceite, agua y aire; además, contaba con baños sanitarios, los cuales no había en estas instalaciones desde su creación, en 1916. En La Concepción se cambia la ubicación de la estación, por considerarse apartada de la línea hacia Puerto Armuelles; esta se construye en el lugar conocido como J. G. White. En la estación

de Puerto Armuelles se hacen adecuaciones para dotarla de cuartos a disposición de los motoristas que deban pasar la noche en el lugar.

Aunque en menor medida, en comparación a las renovaciones descritas en el párrafo anterior, se construyeron estaciones de apeadero para mejorar las condiciones de espera de los usuarios y protegerlos de las inclemencias del tiempo. En la línea que conducía a Boquete se erigieron dichas estaciones en Los Algarrobos, Cantarrana, Caimito, Cochea, Mata del Francés, La Tranca y Palmira. En la línea hacia Puerto Armuelles se erigieron también este tipo de estaciones, en Gariché y Quebrada Negra. Este tipo de estación apeadero, no solo se utilizaba para comodidad de los usuarios, también se encontraban algunas de estas estaciones alquiladas para el servicio de la Compañía de Correos y telégrafos.

Otras nuevas construcciones que se llevan a cabo son: un nuevo muelle en Pedregal con una plataforma de concreto. Se ensanchó la vía de acceso a dicho muelle y se relocaliza la vía de manera permanente. Esto ayudó a mejorar el tráfico en el área.

En el distrito de Boquete se procedió a demoler la estación de madera y se construyó un edificio de concreto que sirvió de oficina para el personal de Ferrocarril Nacional de Chiriquí y otras dependencias. Esta inversión fue muy criticada y calificada como un gasto innecesario en una vía que llevaba años dando pérdidas. No obstante, en su construcción tuvo mucho que ver la influencia del Club de Leones de Boquete. Esta no es la única inversión que hace el ferrocarril chiricano en esta región, tomando la responsabilidad del gobierno, pues se realizó una erogación de B/. 75 000.00 para la construcción de un acueducto.

Similar a la obra del acueducto de Boquete, de la cual el ferrocarril puede obtener alguna ventaja para no depender de terceros, en este caso suministro de agua en esa región, lleva a cabo otras inversiones similares. En este sentido se destacan:

El cierre del aserrío ubicado en Pedregal y se traslada parte de este equipo a la isla penal de Coiba, desde donde se le proporcionó madera para los trabajos que requería el ferrocarril. Sin embargo, este equipo que se instaló en Coiba, posteriormente, se trasladó a Aserrío de Gariché, desde donde la empresa ferroviaria extraería madera de esa finca, comprada a la firma Halphen, en 1940.

En la localidad de Gariché no solo se dedicaría el ferrocarril a la extracción de madera, también procedieron a la construcción de instalaciones para transmisión eléctrica. La empresa dio inicio al servicio sin medidores, lo que les ocasionó pérdidas y tuvieron que proceder a instalar dichos aparatos y cobrar con base en el servicio prestado. En cuanto al servicio de distribución de electricidad, esta no es la única instalación de este tipo que poseía el ferrocarril chiricano, también se inició una operación de este tipo en la región de San Andrés. En esta última se procedió a la construcción de la línea telefónica; la misma fue inaugurada sin contar con la debida comunicación para el despacho de los trenes.

Otras instalaciones que pertenecen al Ferrocarril Nacional de Chiriquí y de la cual se proveía de materiales la empresa, se encontraba situada en el distrito de Alanje, donde compraron una finca e instalaron una cantera para la extracción de arena, utilizada para sus trabajos, donaciones y la venta a particulares. Siguiendo la misma línea de extracción de material, el ferrocarril compró a la compañía

Constructora Chiricana S.A. una cantera de piedra, ubicada en Los Algarrobos (Majagua). De igual manera que la cantera de arena, esta se utilizó para cubrir la necesidad de balastro que requería la vía férrea, para la entrega de donaciones y cubrir gastos con la venta a particulares.

La expansión del Ferrocarril Nacional de Chiriquí no fue bien recibida por todos, más allá de las ayudas y todo lo que pudiera esta empresa ofrecer con sus nuevas instalaciones. Así fue publicado en un diario local:

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí ha establecido una fábrica de muebles, dice que para sus oficinas. Esto no se justifica en forma alguna, porque este, debe comprar sus muebles a las fábricas particulares, y el estado no debe inmiscuirse en el comercio, salvo en casos de emergencia, donde debe tirarlo a un lado y prestarles la mayor atención a los consumidores, sobre los artículos de primera necesidad. Además, con esa fábrica de muebles, desplaza los existentes particulares, cosa repetimos indebida en una República Democrática.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, desplazó completamente a más de cincuenta camiones que hacían el negocio de venta de ripio y arena. Este, abrió su cantera en La Pita, y comenzó a vender esos materiales a todo el mundo. Nada tendríamos que decir si lo hiciera para proporcionarse tales materiales para su uso exclusivo, pero no aceptamos en forma alguna que los venda a los particulares ni empresas constructoras particulares. Debe dejar que las carretas hagan ese negocio, que los constructores de ruedas vuelvan a elaborarlas, que los zapateros hagan nuevamente las fajas para los yugos, que los carpinteros construyan los bastidores de dichas carretas y que cientos de chiricanos pobres consigan trabajo

manejando los bueyes, aparte de la utilidad que reciba el dueño del negocio. (E. R. S., Ecos de Chiriquí, 9 de julio de 1946, *Ecos del Valle*, p. 2)

Entre las últimas construcciones llevadas a cabo en el segundo periodo, que abarca desde los años 30 al 50, se encuentran las estaciones en San Andrés y Jacú, que eran de tipo provisional, y se edifica una nueva estación en Progreso. También, se construyen chutras en todas las estaciones en función y para la cantera de Los Algarrobos se edifica una rampa para la carga de material.

- **Material rodante del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, entre 1930 - 1950**

A continuación, se detalla el equipo que se adquiere entre el periodo de 1930 a 1950 utilizado en la explotación del ferrocarril. Solo se detallan los equipos comprados o construidos por la empresa ferroviaria, esto para no repetir información ya escrita.

El listado del equipo rodante adquirido y construido por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, entre mediados de los años 30 e inicios de los 40, se detalla así:

2 "Casey Jones" modelo 561-H. B/. 2 418.97

1 carro "Kalamazoo" para inspecciones B/. 1 325.00

1 carro motor "Edwards" No. 104 con capacidad para 30 pasajeros. B/. 23.997.44

1 "trailer" Edwards No. 206 con capacidad para 50 pasajeros. B/. 10 596.21

1 "trailer" Edwards No. 207 con capacidad para 50 pasajeros B/. 10 596.21

1 carro nevera para el transporte de legumbres y carnes. B/. 121.63

1 carro motor Edwards No. 105 con capacidad para 30 pasajeros. B/. 24 000.00

1 carro motor No. 123 para servicio especial B/. 1 520.00

1 carro motor S3 para inspección del superintendente B/. 3 300.00

2 trucks Motor C1 y C2, de 25 toneladas, ambos por B/. 36 000.00

1 aparato soldador de arco eléctrico con su motor de gasolina B/. 903.10

Construcción de un "Casey Jones" B/. 75.55

Construcción de un carro tanque para transportar aceite combustible. B/. 182.83.

Después de estas adiciones de equipo rodante a la empresa ferroviaria chiricana, no se compró ningún tipo de material rodante. La causa fue expresada así por el superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí:

Debido a la Segunda Guerra Mundial y los trabajos de defensa necesarios en la provincia de Chiriquí, referido y por razón de todas las nuevas obras de evidente magnitud que ha emprendido el actual Gobierno en casi todos los puntos cardinales de tan importante región del país. Sin embargo, debo hacer constar que el equipo de que dispongo no responde a la importancia de todas las labores por hacer, y que, a pesar de mis constantes gestiones al efecto, me ha sido hasta ahora imposible conseguir la importación de materiales, sobre todo de tracción, que ya se hacen indispensables para el mejor mantenimiento y mayor desarrollo de los distintos servicios públicos que cumplen al Ferrocarril. Con todo, la buena voluntad de quienes integramos el personal de la Empresa ha sustituido hasta donde ha sido

humanamente posible esa deficiencia. (Memoria de Salubridad y Obras Públicas, 1942, Tomo II, p. 538)

Solo con la finalización del conflicto bélico, se trabajó en la consecución de equipo rodante necesario para el funcionamiento del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Así, en 1946, en negociación realizada por el entonces Ministro de Obras Públicas, Aristides Romero Chávez, se adquirió un lote de materiales para la vía y se repuso el “stock” de almacén, sumado al equipo rodante.

Este lote de material rodante estaba compuesto así:

Nuevos equipos adquiridos: 25 carros de cajón y 15 de plataforma que adquirió en los Estados Unidos, de segunda mano y a un precio muy económico. Este equipo fue traído desde Seattle, y aquí se le hizo una reparación general en la parte mecánica y después se pintó habiendo quedado en excelentes condiciones.

El resto del equipo se detalla como sigue:

2 locomotoras diésel-mecánicas de 30 toneladas compradas en los Estados Unidos y recibidas en el mes de febrero del presente año y cuyo precio es B/. 68 630.00.

Otros gastos que se suman a estas locomotoras son: seguro, servicio consular, transporte marítimo y armada en nuestros talleres de mecánica totaliza: B/. 74,122.13.

Después de un periodo de seis años, aproximadamente, sin que se invirtiera en equipo rodante, no solo se envió a comprar dicho material, también, se

construyeron algunos equipos en el taller del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Este material se lista así:

2 carros Pullman de primera clase con capacidad para 44 pasajeros cada uno  
(No incluye el valor del rodaje) B/. 6,362.41

1 carro motor para 30 pasajeros, completo B/. 10,575.03

1 carro motor para 18 pasajeros B/. 4,899.79

1 carro motor con capacidad para 14 pasajeros B/. 1,875.61

1 locomotora de 18 toneladas B/. 11,180.51

1 carro Pullman de 2da. clase con capacidad para 60 pasajeros B/. 4,463.83

1 trailer de 2da clase con capacidad para 25 pasajeros B/. 1,345.81

1 carro de combinación, 2da. clase y equipaje (Sin terminar) B/. 1,346.19

Al final del “periodo de esplendor”, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí ya confrontaba el serio problema de carecer de material rodante suficiente y adecuado para atender debidamente sus compromisos. Antes de estas adiciones de equipo, por medio de compras y construcciones, hasta junio de 1946, se contaba con tres tractores en mal estado, un camión y 64 unidades. En 1949 se cuenta con 123 unidades, incluidos cuatro tractores en buen estado y dos camiones.

### **2.7.3. Etapa de decadencia (1950 – 1990)**

Esta etapa es la más extensa, por lo tanto, se dividirá en décadas para poder explicar los cambios que ocurrieron en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, en cuanto a su infraestructura, superestructura y material rodante.

En cuanto a la superestructura del FNCH, se destacan los trabajos de reconstrucción y adición de tramos en los puentes de Correntón y el río Chico.

Puente de Correntón: en 1954, las fuertes lluvias de octubre del año ocasionaron que el río Chiriquí Viejo envistiera el puente de Correntón. Los daños infringidos al mencionado puente y la vía fueron la destrucción de un relleno y de la línea férrea, en una extensión de 800 a 1 000 pies. Desaparecieron también, los postes y alambres de la comunicación telegráfica y telefónica de Puerto Armuelles. Este desastre interrumpió el servicio de pasajeros y carga por varios días hasta que, fue restablecido, de manera provisional, con el trasbordo en botes de pasajeros y carga.

Al río Chiriquí Viejo se le construyó un canal sobre la parte norte. No obstante, este canal fue rellenado por las inundaciones, en consecuencia, se erigió una valla de piedra y ripio para impedir futuros desbordes sobre la vía férrea, como aconteció en el pasado. Entre los años 1955 y 1956, se llevan a cabo los trabajos para rehabilitar la vía hacia Puerto Armuelles.

Sobre el desastre del puente Correntón, se pueden conocer otros detalles por medio de la publicación del periódico *Ecos del Valle*. Este informó así:

El río Chiriquí Viejo que en estos lugares se llama Correntón y Cuervito corre impetuoso sin control buscando cada año nuevo cauce, poniendo en peligro vidas y haciendas de los agricultores y haciendo más angustiosa la situación del Ferrocarril Nacional con daños que ocasiona a los puentes, especialmente, que motiva fuertes erogaciones de dinero que podría invertirse en equipo.

La madrugada del viernes 14 vecinos de esas poblaciones escucharon gran estrépito en el Correntón. Por la mañana acudieron y se dieron cuenta que el río había buscado nuevo lecho y habíase llevado relleno de más de cuatro metros de altura dejando la línea en el aire por más de 125 metros donde se retorcían los rieles con postes y alambres telegráficos rotos. Un vecino detuvo un motor de la Chirilanco que se acercaba al nuevo precipicio. Por esto, fue necesario cortar los rieles para salvar el puente. Según cálculos de un ingeniero se necesitan 30 mil yardas cúbicas para hacer el nuevo relleno, que solo se podrá acometer cuando se haga volver el río a su antiguo cauce.

Rápidamente la empresa ferroviaria trató de restablecer el servicio parcial. Construyó escalera para bajar al lecho del río y logró que vecinos establecieran servicio de botes. Allí los hábiles remeros se enfrentan a la corriente llevando diez personas en cada viaje escenas impresionantes se contemplan; niños de brazos, mujeres asustadas, maletas y bultos mojados etc., para luego ascender por la ladera, a veces bajo la lluvia y caminar luego más de medio kilómetro por entre los durmientes para alcanzar el motor que se encuentra del otro lado, Y por medio de balsas se proyecta también transportar carga liviana que soportarán recios obreros sobre sus hombros para vencer el dificultoso camino. Debe repetirse que pasarán

cuatro o cinco meses antes de que pueda normalizarse el servicio. Actualmente un promedio de doscientas personas diariamente utiliza los botes para cruzar el río (sic). Tomarán cuatro meses las reparaciones del Correntón, mientras las aguas amenazan también a Cuervito. (Difícil la situación del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, 24 de octubre de 1955, *Ecos del Valle*, p. 1)

Dado la magnitud de los daños en Correntón, las amenazas en Cuervito, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí decidió organizar cuadrillas de trabajo para evitar una catástrofe similar, por esto ejecutaron una serie de reparaciones, construcciones, rellenos y desvíos de cauce para salvar el puente del río Chico. En 1955, hasta el mes de junio se había invertido en su reparación B/. 16 672.75. Además, este puente se extendió varios metros más y se le reforzó sus bases y vigas, así como también se encauzaron sus aguas en direcciones a su lecho original. Más detalles sobre los trabajos llevados a cabo en el puente del río Chico, así como su vía y bases, se puede apreciar a continuación:

Río Chico: en este río se ha empleado la mayor parte del año debido a la falta de equipo adecuado para ejecutar el trabajo y la escasez de material. A la extensión del puente se le ha hecho un banco nuevo de cinco pilotes de acero para reemplazar el que fue arrastrado por el río durante las Inundaciones. Estos pilotes se han colocado a una profundidad que varía entre quince y veinte pies. Seis de los bancos de la parte norte del puente han sido reforzados con dos pilotes de acero, cada uno, colocados a una profundidad de quince a veinte pies, quedando estos bancos con siete pilotes cada uno en lugar de cinco que tenían anteriormente. También se han reforzado con rieles transversales soldados, a ambos lados de cada banco para

darle mayor firmeza y solidez. El puente fue extendido treinta pies con vigas de acero, debido a que el río se había llevado el banco de tierra sobre ese lado. Para proteger la rivera norte del río, donde termina el puente se le ha puesto una cortina de pilotes. Lava cortina colocada en la parte arriba del puente está en un ángulo como de 60 grados con respecto al puente. Otra cortina de 101 pilotes ha sido colocada como a trescientos metros más arriba en la misma forma que la anterior. Una tercera cortina de cuarenta y un pilotes se colocó en el centro de la corriente del brazo o canal norte del río para impedir que azote directamente sobre la primera cortina. Todos los pilotes han sido metidos hasta la profundidad que varía entre los doce y quince pies, por ser el subsuelo sumamente duro, y los pilotes se rajaban si se trataba de enterrarlos más. Sobre la cortina cerca del puente se le acumuló piedra y ripio hasta una altura aproximada de tres metros. Lo mismo se ha hecho sobre el banco de tierra donde termina el puente de acero. El río ha sido canalizado en el centro para desviar parte del agua que corría sobre el lado norte. Actualmente se está abriendo un nuevo canal sobre la parte sur y en el viejo cauce para que de esta manera el agua corra en tres canales, aliviando de esta manera la presión de la corriente sobre la parte norte del río. (Memoria de Obras Públicas, 1955, pp. 244-245)

Los trabajos continúan ejecutándose en 1956 y 1957, y sobre estos se detalla lo siguiente:

Río Chico: se ha dragado el río a lo ancho del puente y en una extensión de seiscientos metros hacia arriba del mismo, para permitir un flujo adecuado de agua y evitar, en la medida de lo posible, que la corriente se concentre en un solo punto del

puente. La amenaza principal proviene del curso del río Chico, este río cambia su curso con facilidad y frecuencia, debido a que sus riberas son bajas y arenosas. También, se han instalado una cortina de ciento dieciséis (116) pilotes de mangle en la parte oeste, en el lugar donde la pilastra del extremo del puente y se rellenó detrás de la cortina y delante de ella con balasto y piedra extraída del lecho del río, alcanzando una altura aproximada de dos o tres metros.

En las pilastras centrales se instaló una cortina de pilotes en forma de “V” para protegerlas, sumando un total de sesenta (60) pilotes clavados en ambas pilastras. Se han añadido dos pilotes de madera a cada banco de pilotes de acero, en la parte frontal y a una distancia de seis pies, para protegerlos contra los árboles arrastrados por el río durante las crecidas.

Estos trabajos dirigidos a la reparación y conservación de parte de la vía del Ferrocarril Nacional de Chiriquí son los más importantes ejecutados en la década de 1950.

- **Elementos importantes de la superestructura del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**
  - **Vías en la década de 1950**

La vía o carrilera del ferrocarril chiricano, al contar como punto cero a David, donde se encontraba la estación central, registró una distancia de 8 kilómetros a Pedregal, 33 kilómetros a Potrerillos y 81 kilómetros a Puerto Armuelles. En la población de Aserrío, había un ramal de 17 kilómetros hasta la población de San Andrés. Estas líneas activas totalizan 129 kilómetros al finalizar la década de 1950.

En esta mencionada etapa, se inicia el alquiler de vía a la compañía Chiricana de Leche S.A. No se ha encontrado información sobre la extensión de la vía alquilada a esta empresa.

En 1952, se inicia la eliminación de ramales con el levantamiento de los rieles y demás accesorios de la sección hacia Boquete. Este retiro de vía se realizó hasta el *switch* de Potrerillos.

### **Edificios y estructuras**

Los principales inmuebles que se encontraban en activo para el desempeño del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en esta etapa, fueron:

Estaciones: David (central), Alanje, La Pita, La Concepción, La Estrella, Santa Marta, Santo Domingo, Gariché, Aserrío, Jacú, Progreso, Dolega, Potrerillos y Puerto Armuelles.

Sobre las estaciones se destacó la construcción de la estación de San Bartolo (Puerto Armuelles) y la edificación de edificios para oficinas y bodegas en Aserrío y Gariché.

Otras estaciones (casetas o subestaciones): El Retiro, San Pablo Arriba, San Pablo Abajo, Algarrobos, Acequia, Rovira, Exquisito, Pedregalito, Chacarero y Colorado.

Casetas telefónicas: Caimito, Santa Rosa, Los Algarrobos, Doleguita, Retiro, San Pablo Arriba, San Pablo Abajo, Pedregalito y Chacarero.

Bodegas: Puerto Armuelles y David.

Residencias: casa habitación del superintendente, casa habitación del contable, casa del jefe de vías y oficinas en Boquete. Este último inmueble, se alquila para uso de dependencias gubernamentales. En publicación del periódico *Ecos del Valle*, se informa de su ocupación en 1950. La noticia dice así:

El edificio de la Estación de Boquete, construido un costo aproximado a los 40,000.00 balboas, será destinado a oficinas nacionales y municipales. Ayer mismo se mudó la alcaldía, próximamente lo harán la Tesorería, Personería y Juzgado; también los Correos y Telégrafos nacionales. El edificio de la estación será ocupado por oficinas nacionales y municipales. (El edificio de la Estación será ocupado por oficinas nacionales y municipales, 8 de marzo de 1950, *Ecos del Valle*, p. 1)

Talleres y patio (El Retiro): taller de mecánica, taller de carpintería, garaje, bomba de gas, bodega de gas, bodega para madera, secadora de arena y sanitarios

Entre otras instalaciones que sirven de apoyo a la labor del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se encuentran:

El acueducto de Boquete, administrado por José A. Castillo P. A su cargo se agregaron varias barriadas de la población, trabajo que se realizó con fondos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, mediante empalme de 2 997 pies de tuberías. Esto ayudó a mejorar la calidad de vida de gran cantidad de los habitantes de esta localidad. Estas instalaciones se traspasan al Municipio de Boquete en 1957.

Planta de Arena: la planta fue reubicada en un nuevo sitio, aproximadamente a doscientos metros de su ubicación original, ya que en esta última no era posible continuar extrayendo arena debido a la profundidad de la fosa generada por la

extracción previa. Para llevar a cabo esta reubicación, se removió la capa superficial de tierra, de aproximadamente dos pies de espesor, que cubría la arena en una extensión de una y media a dos hectáreas. Se trasladó el equipo principal de la planta a su nueva ubicación, y se realizó un mantenimiento general en los motores de los cabrestantes, así como la reparación de los cucharones de arrastre. En esta nueva ubicación se construyó un campamento y oficinas.

La planta de piedra de Los Algarrobos aún se mantiene en función, pero a finales de la década del 50 no se utiliza por estar dañada.

Las instalaciones de las plantas eléctricas en San Andrés y Aserrío funcionaron hasta el mes de diciembre de 1958; los generadores se retiraron y se llevaron a los patios en El Retiro, una vez reparados se entregaron al Ministerio de Obras Públicas.

Se mantienen en servicio el muelle de Pedregal para barcos de cabotaje y el muelle de Puerto Armuelles para barcos de gran calado, estas instalaciones complementan los servicios del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

El material rodante se divide en pasajeros y carga, así como el servicio de motores especiales, encontrándose distribuido en la siguiente forma:

El Departamento de Transporte de Carga disponía de una variedad de equipos rodantes, incluyendo un carro motor numerado como 151, equipado con una rejilla y una mesilla con capacidad para 260 quintales. Además, cuenta con 23 carros plataformas, cada uno capaz de transportar 25 toneladas, 8 carros rejilla para el transporte de animales, y 26 carros cajón, también con capacidad para 25 toneladas

de carga cada uno. Se destaca que todo este equipo rodante se encuentra en óptimas condiciones. Asimismo, se dispone de cinco locomotoras diésel, incluyendo la locomotora 02 de 20 toneladas, dedicada al servicio del patio y a Pedregal, así como las locomotoras 05 y 06, de 30 toneladas, dedicadas al servicio de carga y pasajeros, y las locomotoras 08 y 09, de 35 toneladas, cada una, con capacidad para remolcar 6 vagones de carga y pasajeros cada una. Además, las locomotoras de vapor 01 y 04 son retiradas de servicio en este periodo.

En cuanto al servicio de pasajeros, se contaba con una variedad de motores y carros motores diseñados para diferentes capacidades e itinerarios. Por ejemplo, se dispone del motor 63, exclusivamente para el servicio de la línea de Potrerillos, con capacidad para 20 personas. También, están disponibles los motores 100 y 101, con capacidad para 32 pasajeros cada uno, y la capacidad de remolcar un carro adicional con capacidad para 75 pasajeros. Asimismo, se cuenta con los carros-motores 104, 105 y 106, con capacidad para 50 pasajeros cada uno, y la capacidad de llevar dos carros adicionales con capacidad para 75 pasajeros también.

El transporte de pasajeros en servicio especial, se realizaba utilizando varios motores numerados del 60 al 64, con capacidades desde 6 hasta 18 pasajeros. Además, se disponía de una ambulancia, la No. 90. Sin embargo, este servicio especial enfrentó dificultades debido a la insuficiencia de su equipo ante la demanda de transporte de pasajeros. La empresa también contó con un total de 15 carros remolque, 7 de los cuales fueron diseñados para tracción con carros motores y 8 locomotoras adicionales en su equipo rodante.

Respecto al equipo rodante utilizado durante esta década de 1950, solo se ejecutan dos compras en todo ese tiempo. Una compra en 1954, de dos locomotoras nuevas, marca Davenport, de 35 toneladas; otra, en 1959, para la adquisición de cuatro carros motores, para servicio especial, todos de segunda mano, provenientes de la Chiriquí Land Co.

Estas dos compras son las únicas adiciones que se hacen al equipo rodante del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en 10 años. Al comparar las listas de material rodante que adquiere la compañía en años anteriores, por los informes se puede percatar de que, se hacen algunas compras de equipos, muy pocos nuevos, la mayoría de segunda y una opción muy recurrente, la de construir equipos en sus talleres; sin embargo, en la década que se estudia, la opción de construcción se deja de lado, solo enfocándose en lo más básico en cuanto a mantenimiento y dependiendo al máximo de reparaciones, incluso disminuyendo el parque móvil al utilizar unidades para sustraer sus piezas para repuesto.

- **Década de 1960**

- **Infraestructura**

Las condiciones de los puentes y desagües no son las mejores en esta década. El trabajo de mantenimiento se descuidó por mucho tiempo, por lo tanto, las crecidas de los ríos hicieron estragos a lo largo de la vía, causando daños en estructuras de los puentes, sus fundaciones, los desagües y alcantarillas. Por esto expuesto, la administración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí decidió realizar trabajos de mantenimiento y construcción de nuevas estructuras que pudieran ofrecer una defensa frente a las fuertes crecidas de los cuerpos de agua.

El ferrocarril ejecutó los siguientes trabajos sobre infraestructura y protección de la misma:

Se abrieron desagües y se colocaron alcantarillas entre 1963 y 1965, por 50 metros en San Pablo, además de un corte de trinchera. En Pedregalito se hicieron desagües por 160 metros. Desagües y cortes en San Pablo Abajo por 695 metros y un desagüe de cemento por 20 metros. Se hizo un muro de matacán; en Chirigaua se hizo un desagüe por 850 metros. Un desagüe en San Pablo Arriba por 200 y un anexo en Chirigaua por 850 metros. Se colocaron 12 alcantarillas en el kilómetro 21.

El río Chico fue canalizado en una extensión de 200 metros como medida preventiva y, a pesar de esto, el cauce se desvió ocasionando daños en la fundación norte del puente; éstos se reparan con la cooperación de la Chiriquí Land Co.

El 15 de julio de 1960 las crecientes de las aguas de río Chico ocasionaron daños a una de las pilastras del puente madre, por lo que se paralizó totalmente el tráfico de los motores. Esto provocó que fuera necesario hacer transbordo de pasajeros y carga usando el mismo puente después de haberlo acondicionado con tablonés.

Lo acontecido al puente de río Chico fue de honda preocupación para la administración del ferrocarril; sus consecuencias fueron peores que cualquier daño sufrido anteriormente. Por lo tanto, se debía proceder con prontitud para proteger el puente de las corrientes de agua y evitar que fuera derrumbado. No obstante, en 1964, lo que tanto temía la administración sucedió, una crecida del río Chico

derrumbó un tramo del puente y provocó la interrupción del transporte por el tramo entre David a La Concepción.

Para su reconstrucción se aprobó una partida de B/. 80 000.00 y se le asigna su ejecución al Departamento de Caminos, Puentes y Muelles, sin embargo, los trabajos no fueron ejecutados a tiempo y otra crecida causó daños mayores, después de esto, se decide no invertir en la reconstrucción del puente sobre el río Chico.

- **Extensión total de la vía**

En los años 60, se presentan cambios en la extensión total de la vía. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, entre 1960 a 1964, contaba con líneas de David-Progreso, 60 kilómetros; David-Pedregal, 8 kilómetros y Aserrío-San Andrés, 17 kilómetros. El ramal Progreso-Armuelles, 21 Km. En este ramal, aunque es propiedad del ferrocarril, se encargaba de su mantenimiento la empresa Chiriquí Land Co., no obstante, el ferrocarril mantenía derecho de tránsito por las líneas de propiedad de la compañía bananera, lo cual permitía el empalme de las líneas ubicadas en las fincas bananeras con la línea principal. Total, de la extensión de vía: 106 kilómetros.

Eliminación del ramal de Potrerillos: en 1961, se ordenó la suspensión del servicio de pasajeros y carga; tiempo después se retiran los rieles y se almacenan en el almacén central en David, con esta decisión se reduce en 33 kilómetros la extensión del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

La vía del Ferrocarril de Chiriquí de 1965 a 1969 quedó comprendida de la siguiente forma:

David-Pedregal, 8 km.; David-Alanje, 14 km.; La Pita-La Concepción-Puerto Armuelles, 62 km.; ramal de San Andrés, 17 km. No obstante, en el tramo comprendido entre David a La Concepción queda dividido de David a Alanje y de La Pita a La Concepción. Esta interrupción causada por el daño en el puente y que suscitó la mencionada división, ocasionó que las personas en la ruta David - Puerto Armuelles debieran hacer un trasbordo, el cual consistía en hacer un viaje en autobús hasta La Concepción y luego abordar el tren en la terminal de esa región. Total de extensión de vía: 101 kilómetros.

En los años finales de la década de los 60, con motivo de la interrupción del servicio entre David y La Concepción, causada por los daños sufridos en el puente sobre el río Chico, se dedicó toda la atención al cuidado de los ramales entre La Concepción y Progreso; así como de Aserrío a San Andrés. No obstante, el trabajo realizado no fue ejecutado en concordancia con la necesidad de las vías férreas.

En esta tercera etapa, la de decadencia, el estado de las vías es deplorable, las mismas tienen años carentes de atención adecuada, por lo tanto, necesitaban con urgencia un reacondicionamiento integral, labor que no era posible llevar a cabo; el ferrocarril apenas podía ejecutar trabajos básicos de mantenimiento para evitar accidentes.

- **Principales inmuebles utilizados para la explotación del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

- **Edificios y estructuras**

Entre los edificios importantes para el funcionamiento de la empresa ferroviaria de Chiriquí, en los años 60, se encuentran: las oficinas, agencias y sub-agencias de David, Alanje, La Pita, La Concepción, Santa Marta, Santo Domingo, Aserrío, Jacú, Progreso, Puerto Armuelles y San Andrés. En La Estrella se construyó una nueva estación.

En Boquete, Potrerillos y Dolega, se discontinuó el servicio ferroviario y el uso dado a los edificios fue: el primero, alquilado al Banco Nacional, Correos y Telégrafos y Concejo Municipal; el segundo y tercero, fueron prestados para alojar centrales de Clubes 4-S y otras agrupaciones cívicas.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí mantenía en funciones el taller, garaje, su patio y otros anexos que funcionan dentro del globo de terreno ubicado en El Retiro.

Se habilitó un nuevo taller en La Concepción: en vista de la situación generada por la caída de parte del puente sobre el río Chico, se decidió trasladar el equipo rodante hacia La Concepción, dentro de los terrenos de la estación en esa localidad. Se procedió a instalar maquinarias y acondicionar estructuras para ser utilizadas como depósito y taller, para poder prestar servicio desde este punto hacia Puerto Armuelles.

La planta de piedra en Los Algarrobos: La mayor parte de la producción era vendida a particulares a razón de B/. 4.60 la yarda, de las clases conocidas como 2,

3 y polvillo y el resto se donaba para distintas obras públicas en la Provincia. La piedra grande era almacenada para ser usada en las vías.

La planta de arena que funcionó en La Pita, distrito de Alanje, estuvo operando de manera intermitente por daños en la pala de vapor que allí se utilizaba y que, por tratarse de un equipo muy viejo fue difícil conseguir las piezas necesarias para su reparación. Esta planta operaba a bajo costo, su producción, casi en su totalidad era donada para obras de beneficio comunal. La planta fue puesta fuera de servicio en 1965.

Material rodante en servicio durante la década de los años 60:

Locomotoras:

2 locomotoras Davenport de 25 Toneladas, compradas en 1949.

2 locomotoras Davenport de 35 Toneladas, compradas en 1954.

1 locomotora Plymouth de 12 Toneladas, comprada en 1936.

Carros auto motores diésel de pasajeros:

2 carros motores con capacidad de 32 pasajeros, comprados en 1930.

1 carro motor con capacidad de 50 pasajeros, comprado en 1939.

Carros auto motores a gasolina:

1 carro para 5 pasajeros, comprado en 1940.

3 carros para 6 pasajeros, comprado en 1954 (segunda mano).

1 carro para 8 pasajeros comprado en 1961 (de segunda mano)

1 carro ambulancia #90 (construido en el taller en 1941).

Carros para carga:

1 carro motor diésel, con su rejilla para ganado, comprado en 1941.

Carros motores de trabajo:

2 carros motores a gasolina para uso de las cuadrillas (uno comprado nuevo en 1937 y uno comprado de segunda mano en 1954).

Trailers para pasajeros:

7 carros trailers para carros motores de 2da. clase (1936).

5 carros trailers para locomotoras de 2da. clase. Construidos en el taller en 1946.

Plataformas para cargas:

10 plataformas para equipo (1928).

11 plataformas para equipo, compradas en Seattle, (segunda mano) en 1948.

Carros de rejilla:

3 carros de rejilla para ganado, reconstruidos en 1936.

Carros de Cajón:

24 carros de cajón para carga, comprados en Seattle en 1936.

1 carro de cajón para carga, equipo viejo.

Carros tanque:

1 carro tanque, comprado en Seattle en 1947.

2 carros tanque, construidos en el Taller en 1946.

1 plataforma para material pesado, construido en el taller en 1936.

5 mesillas para uso de las vías, compradas en 1947.

1 cigüeña (1936).

Las condiciones físicas y mecánicas que acusa el equipo al final de la década de 1960 es deplorable, porque gran parte data de los años 30 y 40; la mayoría de estos equipos eran de segunda mano al ser adquiridos por el ferrocarril. El material rodante y la empresa ferroviaria operaban en condiciones precarias, esto solo propició un problema que creció cada día, y su mantenimiento generaba una elevada inversión, para poder brindar un servicio medianamente aceptable.

En algunos casos, las fábricas que suministraron equipo al ferrocarril han desaparecido o han discontinuado la fabricación de piezas para equipos anticuados. Entonces, cuando la necesidad así lo exigía, la compañía se veía obligada a solicitar fabricación especial, pero esto representaba un costo exageradamente alto. Todo este dinero era invertido en mantener un equipo desfasado, que ya no podía competir con las ofertas de transporte ofrecidas en el mercado. Esta situación no podía continuar por mucho tiempo. Las unidades al cumplir su vida útil debieron ser desechadas, porque sus condiciones mecánicas ya no admitían reparación.

- **La década de los años 70**

- **Infraestructura**

En los años 70, la infraestructura del Ferrocarril Nacional de Chiriquí declinó de manera paulatina. Después de la caída del puente sobre el río Chico, pasa de estar en condiciones apenas aceptables a deficientes y peligrosas para la actividad ferroviaria. Esta situación de abandono llegó a tal punto que fue necesario reacondicionar la vía desde su base; además, no recibieron mantenimiento alguno los puentes y alcantarillas que aún se encontraban en funcionamiento. La única manera que se movilizara personal era para reparar algún daño en los puentes, por obstrucción o colapso de alguna alcantarilla.

- **Extensión total**

La extensión total de la vía estaba comprendida por los siguientes tramos: entre los años 1970 a 1975, se mantienen en función: David-Pedregal, 8 km, David-Alanje 14 km, La Pita-Concepción-Puerto Armuelles, 62 km y el ramal de San Andrés 17km. Total de extensión: 101 kilómetros.

La extensión total, entre los años 1976 a 1979, quedó comprendida por los siguientes tramos: David-San Pablo 10 km, La Pita-La Concepción-Puerto Armuelles 62 km. Esto totaliza el recorrido en la segunda mitad de la década de los años 70, en 72 kilómetros.

Esta reducción en la extensión de las líneas del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se produce por la suspensión del servicio en algunos tramos, como: el comprendido desde Pedregal hasta Alanje en 1976, solo se mantuvo una pequeña

parte en función, de David a San Pablo. También, se suprimió el servicio en el ramal de San Andrés en 1976. Estas decisiones reducen la vía férrea en función a 39 kilómetros.

- **Principales inmuebles**

- **Edificios y estructuras**

Sobre los edificios y estructuras que conservó el Ferrocarril de Chiriquí en la década de los 70, se encuentran en activo en este periodo, el edificio de talleres en David (mecánica y ebanistería), oficinas y talleres en La Concepción, en este edificio se encuentran las oficinas de Correos y telégrafos a las cuales se le proporcionaba mantenimiento, luz y agua en forma gratuita. También se utilizaban las estaciones y subestaciones en La Pita, Pedregalito, Chacarero, La Estrella, Aserrío, Santa Marta, Gariché, Progreso, Jacú y Puerto Armuelles. Además, existía un edificio de bodega en buenas condiciones en Progreso y David.

La administración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se encontraba en un periodo de reorganización, esto obedece a los cambios necesarios para mantener este transporte en función, por esto se tomó la decisión de abandonar las oficinas principales en David y tomar la estación de La Concepción como terminal principal; estos planes incluyeron el traslado del personal de los talleres de El Retiro.

El edificio que funcionó como la estación de David (Central) desde finales de los años 20, a partir del 20 de enero de 1978 pasó a ser el nuevo hogar de la Biblioteca Pública de David “Santiago Anguizola Delgado”.

En 1978, se ordenó el traspaso de los muelles en control del ferrocarril, así el muelle de Pedregal y el muelle de Puerto Armuelles quedaron bajo la administración de la Autoridad Portuaria de Panamá.

Los servicios de la cantera de Los Algarrobos fueron suspendidos a inicios de los años 70.

Entre otras instalaciones que mantenía la empresa ferroviaria, se encuentran: las tres casas que servían para alojar al superintendente, contador y jefe de vías, se alquilan o se prestan a instituciones cívicas o del gobierno.

Material rodante utilizado:

El equipo utilizado en los años 70 fue el siguiente:

2 locomotoras diésel mecánicas con una capacidad de 50 toneladas.

3 automotores con capacidad para 40 pasajeros.

4 automotores chicos con capacidad para 15 y 18 personas.

5 remolques para pasajeros con capacidad para 50 personas.

17 vagones de carga.

1 vagón mesilla para trabajos de reparación en la línea.

1 vagón plataforma.

2 camiones de volquetes, uno (1) dañado.

3 pick-Ups en buen estado, uno del año 1947.

1 bus de quince pasajeros para el transporte del personal.

1 camioneta pequeña en buen estado.

1 bicicleta para la correspondencia.

En lo mostrado en la lista del material rodante con el que funcionaba el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se puede apreciar la disminución del mismo, en comparación con las décadas anteriores. Además, no son equipos nuevos (ni siquiera de segunda), ni construidos en taller recientemente solo un conjunto que ha sobrevivido a lo largo del tiempo.

- **La década de 1980 y 1990**

En la parte final de esta tercera etapa se destacará la información sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí en las décadas de los 80 y 90. Se presentan juntos sus detalles, dado que prácticamente se mantiene el mismo estado desde finales de los años 70 hasta su desaparición en los años 90. Para plasmar la información sobre dichas décadas se mantendrá la misma división que se ha venido utilizando.

- **Infraestructura**

La infraestructura se mantuvo en estado de abandono, no se le prestaba el mínimo mantenimiento a los terraplenes que soportan la vía, por esto se encontraban tramos donde solo se observan los rieles casi enterrados en el terreno.

En este último periodo de la existencia del ferrocarril, los puentes, como parte de la infraestructura, también acusan severo abandono en cuanto a su mantenimiento, algo sumamente peligroso para los usuarios. Esta falta de atención a

dicha parte de la vía, junto a las crecidas de los ríos, causaron fuertes daños a los puentes de Cuervito y Chiriquí Viejo, en 1988, por lo que se decide inhabilitar un tramo de vía porque no es posible realizar trabajos de reparación, pues la empresa no contaba con el equipo necesario para la obra.

- **Extensión total**

La extensión total de la vía en los años 80 y 90 quedó comprendida entre las regiones de Progreso a Puerto Armuelles, este tramo totalizó 23 kilómetros.

Se han eliminado los siguientes tramos, en la década de los 80: en 1985 se suspenden los servicios que van de David a San Pablo, 10 km y La Pita a La Concepción, 10 km; también fue suspendido el servicio de La Concepción a Progreso en 1988, 30 km. La supresión de los servicios del ferrocarril en los tramos mencionados totaliza 50 kilómetros.

- **Principales inmuebles**

Edificios y estructuras del Ferrocarril Nacional de Chiriquí que se encontraban activos en esta etapa, son las estaciones y subestaciones en el tramo que comprendía desde Progreso a Puerto Armuelles: Progreso, Km. 32, Colorado, Bogamaní, Higuerón, Guayabo, Cigua, Corozo, Bongo Pital, Zapatero, Blanco Office, Blanco Switch, Corredor, Los Potreros, San Bartolo y Agua Buena. En este periodo final ya no se utilizaba la estación de Puerto Armuelles.

Entre otros inmuebles necesarios para el funcionamiento del ferrocarril chiricano, se utilizaron instalaciones de taller de mecánica y ebanistería en David y taller en La Concepción.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí mantuvo bodegas en activo, pero solo para alquiler. Entre estas quedaban dos en David y una en los siguientes lugares: Pedregal, La Estrella, Santa Marta, Santo Domingo, Aserrío, Progreso y Puerto Armuelles. Además de alquileres, se mantenían cedidas dos casas a las Fuerzas de Defensas de Panamá, hasta la desaparición de la milicia panameña.

- **Material rodante**

El material rodante empleado estaba compuesto por:

2 locomotoras diésel mecánicas con una capacidad de 50 toneladas.

3 automotores con capacidad para 40 pasajeros.

4 automotores chicos con capacidad para 15 y 18 personas.

5 remolques para pasajeros con capacidad para 50 personas.

1 bus de quince pasajeros para el transporte del personal.

1 camioneta pequeña en buen estado.

1 bicicleta para la correspondencia.

Parte de este equipo listado quedó fuera de servicio cuando el ferrocarril solo prestaba transporte en el tramo que iba desde Progreso hasta Puerto Armuelles en 1988. Este último tramo estuvo fuera de servicio por 8 meses a mediados de los años 90, hasta que se reinició el servicio de transporte de personas en el tramo mencionado y se utilizaron los siguientes equipos:

Un automotor de 40 pasajeros, con un vagón para 50 pasajeros; junto a dos automotores, uno para 8 y otro para 15 personas; estos equipos realizaban el recorrido por las fincas bananeras.

## **2.8 La organización administrativa de la empresa férrea**

### **2.8.1. Organización administrativa**

Para la descripción de la sección administrativa del FNCH, se presenta la información relacionada con su organización, desde su conformación hasta la regulación de su funcionamiento y los cambios realizados por el gobierno panameño respecto a las entidades gubernamentales a las que estuvo adscrita el ferrocarril.

Toda empresa ferroviaria, para su administración y funcionamiento adecuado, debe distribuir las tareas, atribuciones y responsabilidades entre los diferentes departamentos que la integran, de acuerdo con los niveles y especialidades de cada uno y, en consonancia, con el grado de autoridad jerárquica y escalonada.

La coordinación de los departamentos es esencial para la estabilidad de la organización. El principio fundamental es que cada departamento esté a cargo de un jefe y todas las unidades organizadas bajo las órdenes del superintendente general.

A continuación, se describe de manera cronológica la organización administrativa del FNCH.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, obra pública creada por la Ley 29 de 1913, ha estado bajo la dependencia de diferentes entidades gubernamentales que han recibido diversos nombres, según la denominación que le diera el Ejecutivo.

### **2.8.2. Secretaría de Hacienda y Tesoro (1916-1920):**

En 1916, se reglamenta el servicio del Ferrocarril de Chiriquí mediante el Decreto número 14 del 29 de abril de 1916, cuando aún no había sido recibido oficialmente por el gobierno de Panamá. Sin embargo, la vía férrea ya se encontraba en condiciones de prestar servicio público, por lo que se le concede su manejo de manera provisional a la compañía R. W. Hebard & Co., hasta decidir cómo sería administrado el ferrocarril chiricano.

De esta manera, a partir del 1 de mayo de 1916, se establecen las primeras tarifas y procedimientos a seguir. Por consiguiente, se designó cajero y agente de boletos a Gerardo Herrera, con una asignación mensual de B/. 125.00, Herrera estuvo a cargo de todas las transacciones generadas hasta que se designó una administración permanente. Además, la empresa R. W. Hebard & Co. tenía la potestad de establecer el horario de los trenes y, de considerarlo necesario, disminuir el valor de las tarifas.

El estatus de administración provisional terminó con el Decreto número 20 del 22 de marzo de 1917, por el cual se reglamenta la administración del Ferrocarril de Chiriquí y se mantuvo bajo la supervisión de la Secretaría de Hacienda y Tesoro.

Este decreto estableció lo siguiente: para la administración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí se designaron los siguientes empleados (se detalla su salario mensual): un superintendente general, J. H. Digby, con B/. 300.00; un secretario suplente e inspector general de tiquetes, Félix Abadía, con B/. 150.00; un agente general de fletes, J. M. Fernández Sotomayor, con B/. 100.00; un tenedor de libros y

cajero, Tomás Arias, con B/. 150.00 y un conductor, Aurelio Delgado, con B/. 100.00. Estos empleados, eran de libre nombramiento y remoción del Ejecutivo.

Los demás trabajadores del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, de la primera administración, continuaron en sus puestos, con las asignaciones mensuales y bajo potestad de ser removidos o reemplazados por el Superintendente General, con aprobación del Ejecutivo.

Las funciones del personal del Ferrocarril de Chiriquí quedaron estipuladas de la siguiente manera:

Las funciones del superintendente general: debía vigilar que todos los empleados al servicio de la empresa cumplan con sus deberes y prestar a la Secretaría de Hacienda las indicaciones que estime convenientes para el mejor servicio; imponer multas de uno a diez balboas a los empleados que falten a sus obligaciones, sin estar debidamente justificada. El producto de las multas debe ingresar a los fondos de la empresa; conceder licencias sin perjuicio del servicio, hasta por quince días a los empleados que las necesiten y nombrar en interinidad a los que deban reemplazarlos, con la aprobación de la Secretaría de Hacienda; pedir licencia a la Secretaría de Hacienda cuando tenga necesidad de separarse del puesto; poner el visto bueno a los cheques que gire el cajero para los pagos y a las cuentas, que dicho empleado debe rendir mensualmente.

Las funciones del secretario del superintendente e inspector general de tiquetes: tenía que cubrir las faltas accidentales del Superintendente y cumplir las órdenes que de éste; vigilar el servicio de la expedición de tiquetes; viajar en los

trenes con frecuencia a fin de cerciorarse de si los que viajan en los trenes pagan o defraudan de alguna forma; indicar al superintendente las reformas que sean convenientes en la expedición de tiquetes.

Las funciones del agente general de fletes: era responsable por llevar el control del producto del Ferrocarril Nacional de Chiriquí por el movimiento de carga y de pasajeros; presentar diariamente al cajero un estado del producto de la empresa; cumplir las órdenes e instrucciones que reciba del superintendente general.

Las funciones del cajero y tenedor de libros: estaba encargado de llevar la contabilidad de la empresa en la forma ordenada; depositar diariamente los fondos que reciba en la casa de los señores Enrique Halphen & Cía.; enviar en los primeros cinco días de cada mes a la Secretaría de Hacienda y Tesoro copia de las partidas del diario, balance de prueba y copia de la cuenta de Caja correspondiente al mes anterior. Esta información será pasada por la Secretaría de Hacienda y Tesoro, después de su examen, a la Tesorería General de la República; cumplir las instrucciones que reciba del Superintendente General, quien siempre debe darlas por escrito.

Las funciones del conductor: eran las de cuidar que toda persona que viajaba en los trenes pagara de acuerdo con las tarifas aprobadas; entregar diariamente al cajero las sumas que recibe; expedir el correspondiente tiquete con un recargo del veinte por ciento a toda persona que viaje en los trenes sin haberse provisto del respectivo tiquete.

El funcionamiento del Ferrocarril Nacional de Chiriquí inició con una administración compuesta por poco personal idóneo, el cual funciona de manera rudimentaria al no contar con mayor reglamentación en los itinerarios y manejo de mercancías. Un ejemplo de las primeras quejas hacia el funcionamiento del mencionado ferrocarril, decía así:

Muchas personas se quejan de que tanto aquí, como en las estaciones terminales del ferrocarril, no se anuncie, cinco minutos antes, por medio del pito de la locomotora, la salida de los trenes. Como es cierto que dicho reclamo no carece de justicia y comodidad para los pasajeros. Por otra parte, nos consta que la empresa está muy bien animada en ofrecer al público toda, clase de comodidades, es de esperarse que atenderá nuestra indicación en beneficio de los asociados y dispondrá que se dé el toque de atención indicado, cosa que no supone ninguna clase de trabajo. (Justo reclamo, 17 de noviembre de 1916, *El Valle de La Luna*, p. 4)

Esta indicación no fue tomada en cuenta de manera inmediata, esto se puede comprobar por medio de una queja más severa de personas afectadas por falta de coordinación en los servicios del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Así lo informó un diario local:

Ayer por culpa de irregularidades del ferrocarril, que vamos a anotar en seguida, se quedaron en La Concepción algunas señoritas que habían ido de paseo a aquel lugar, cosa muy sensible por la contrariedad que a ellas y a sus familias les ocasionó aquel contratiempo. Lo primero que se nota es que los relojes de las estaciones fuera de David no están de acuerdo con el de la estación de aquí, ni con

el del conductor, ni con el del maquinista, de modo que los pasajeros no pueden arreglar el suyo con el que rige la salida del tren. Por eso ayer el tren que debía de salir a las 5 P. M. de La Concepción, salió quince minutos antes de la hora que marcaba el reloj de los pasajeros puesto de acuerdo con el del conductor. Esto puede corregirse poniendo conforme la hora en todas las estaciones y haciendo que el tren lo despache el Jefe de la estación terminal y no quede la salida al capricho del Conductor, que no siempre está de humor de complacer al público, guardándole las consideraciones a que tiene derecho. También, y esto lo hemos dicho muchas veces, el tren debe dar un silbato de atención, tanto aquí como en Boquete y Concepción, cinco minutos antes de la salida. Creemos que eso no cuesta ningún trabajo y que es de gran utilidad para los pasajeros. Hemos notado que esta costumbre sólo se cumple en Boquete. Nosotros reconocemos que tanto el señor Digby, como el señor Abadía, se esfuerzan porque el servicio no deje nada que desear y no es justo que los empleados subalternos encargados de los trenes no hagan lo mismo y den lugar a justas quejas del público. (Imperdonable, 6 de marzo de 1917, *El Valle de La Luna*, p.4)

Esto es muestra de cómo eran necesarios ajustes en la administración del ferrocarril y superar la etapa inicial de ensayo y error. Además, se presentan otras decisiones de corte administrativo referente al desenvolvimiento de algunos servicios.

Las tarifas del Ferrocarril Nacional de Chiriquí solo podían ser modificadas por la Secretaría de Hacienda. Bajo esta premisa, el Secretario encargado del despacho

de Hacienda y Tesoro decidió rebajar los precios del transporte ferroviario. Sobre este hecho, la prensa local publicaría lo siguiente:

Sabemos que el señor Secretario de Hacienda ha resuelto rebajar las tarifas del Ferrocarril y estamos seguros que dicha medida habrá de aumentar el tráfico, desde luego que los precios de pasajes y fletes establecidos colocaban el tren fuera del alcance de la mayoría de los habitantes que pudieran servirse de él. (Se hacía necesario, 8 de febrero de 1917, *El Valle de la Luna*, p.4)

Como se ha mencionado ya, el muelle de Pedregal le fue traspasado al Ferrocarril Nacional de Chiriquí y se adoptaron medidas para evitar el desorden que provocaban sus usuarios. Por esto, el superintendente de la vía férrea publicó la siguiente directriz:

A fin de evitar inconvenientes, la Empresa avisa al comercio en general, que es necesario satisfacer los derechos de muellaje antes de que las mercancías salgan o entren al muelle. De ninguna manera permitirá la empresa el que se infrinja esta disposición. J. H. Digby. Superintendente General. F. Abadía A. Secretario. (Ferrocarril Nacional de Chiriquí – Aviso, 6 de marzo de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 2)

Así como este anuncio sobre el proceder que se debe tener para acceder a un servicio, se hicieron ajustes para el transporte de pasajeros y el manejo de los boletos, esta directriz decía así:

El conductor debe dar a los pasajeros que compran sus pasajes en el tren un boleto rosado, y cobrará además de la tarifa ordinaria, un excedente de B/. 0,15, que la empresa reembolsará en cualesquiera de sus estaciones a la presentación del boleto. J. H. Digby, Superintendente General. F. Abadía A. Secretario. (Ferrocarril Nacional de Chiriquí – Aviso, 26 de febrero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 4)

Esta nueva disposición, en referencia a la compra de boletos, se realizó para intentar mejorar el control de la venta de pasajes, en sustitución a la revisión que debía hacer el secretario suplente en cada motor, para obligar al pasajero a cambiar el boleto por el reembolso y llevar la contabilidad con base a ese cobro.

Con respecto a los pases para viajar en el ferrocarril sin pagar, se determina que tienen derecho a viajar en los trenes los empleados públicos con jurisdicción en la provincia de Chiriquí y sus secretarios, los cuales debían contar con un tiquete anual.

Otro anuncio que se hace por la administración obedece a la reglamentación de los viajes hacia la región de Potrerillos. Esta decía así:

A partir del 2 de marzo próximo, la empresa establecerá un servicio de carro motor a Los Potrerillos de acuerdo con el siguiente itinerario. Los sábados, sale de David 2 P. M. Sale de Potrerillos 4 P. M. Los lunes, Sale de David 7 A. M. Sale de Potrerillos 8:30 A. M. (Ferrocarril Nacional de Chiriquí – Aviso, 26 de febrero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 4)

Estas son las primeras medidas administrativas que tomó el Ferrocarril Nacional de Chiriquí en 1917. Así, comienza a dar los pasos para conformar su organización e ir moldeando la mejor manera de trabajar en sus primeros años de funcionamiento.

La administración inicial del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, no pudo manejar de manera adecuada las diferentes situaciones que se generaron desde su puesta en marcha. Por lo tanto, esto le ocasionó entrar en un estado ruinoso, tanto monetariamente como en su estado material. El ferrocarril no era capaz de cubrir sus gastos; en esta situación renunció el superintendente J. H. Digby y lo reemplazó Augusto Clément. Por esto, el gobierno panameño, a principio de los años 20, decidió contratar una persona idónea para que le rindiera un informe sobre el estado general del ferrocarril. En resumen, el resultado de esa inspección fue el siguiente:

El Gobierno envió a Chiriquí un experto, el señor G. V. Barril, quien rindió un informe en el cual pinta y comprueba el pésimo estado del ferrocarril, y da consejos acerca de lo que debe hacerse, consejos que se condensan en dos ideas salientes: la una, que hay que hacer fuertes erogaciones para recomponer la línea y abastecerla de material rodante, y la otra, que requiere una dirección y administración técnicas con facultades para nombrar y remover el personal, de modo que haya unidad de pensamiento y de acción. (Memoria de Hacienda y Tesoro, 1920, pp. XVII – XVIII)

Recibido por el gobierno panameño el informe del experto, se tomó la decisión de colocar la supervisión y manejo del Ferrocarril Nacional de Chiriquí bajo la tutela

de la Junta de Caminos, dirigida por un eminente ingeniero, a quien se estimó podía dar solución satisfactoria a los problemas del único ferrocarril de propiedad nacional, el cual debía continuar en función.

### **2.8.3. Junta Central de Caminos (Sección de la Secretaría de Fomento y Obras Públicas) (1921-1924)**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí fue traspasado a la Junta Central de Caminos con base a lo dispuesto en el Decreto 5 del 21 de enero de 1921. Dicha junta asignó un presupuesto y se dedicó a ejecutar todas las reparaciones necesarias para asegurar un buen servicio y, al mismo tiempo, reorganizó la administración de la empresa ferroviaria. Por consiguiente, el superintendente general, ingeniero jefe del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, sería escogido por la Junta Central y se mantendría en el puesto por un tiempo de año y medio. Solo el puesto de la dirección general del ferrocarril estaría sometido a juicio del presidente de Panamá; todos los demás empleados de la empresa ferroviaria eran de libre contratación y remoción de la Junta Central, así como la asignación de la totalidad de los empleados para su funcionamiento.

La Junta Central de Caminos trabajó principalmente en la refacción de la infraestructura y superestructura del Ferrocarril Nacional de Chiriquí; en cuanto a la organización administrativa, sus principales decisiones se realizaron en área contable.

Con respecto a la administración y cuidado del ferrocarril, la Junta Central contó con un presupuesto de gastos asignado para la conservación o mantenimiento

de caminos, donde se incluyó toda partida necesaria para gastos de conservación y manejo de dicha vía.

La Junta Central de Caminos designó un tesorero contador, este se encargó de controlar todas cuentas relacionadas a los caminos y de revisar las cuentas del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y someterlas con sus observaciones a la Junta.

Fueron dictadas las siguientes indicaciones en materia contable para los controles de la Junta; para formular el presupuesto de gastos, se tomaron en cuenta las rentas del activo del presupuesto, contra el pasivo del mismo presupuesto, formarían la nomenclatura todos los gastos o erogaciones, se tomaron en cuenta las sumas efectivas entregadas por el gobierno panameño a la Junta General de Caminos y asimismo, toda suma que se considere como ingreso de los fondos para caminos, de acuerdo con el presupuesto nacional de rentas y gastos; a estos datos se debía incluir el producto que sea generado por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Se dispuso que el tesorero contador y el superintendente del ferrocarril, debían rendir sus cuentas mensuales, por separado, ante la Junta Central de Caminos, del mismo modo en que se presentaban las cuentas ante la Secretaría de Hacienda y Tesoro; después de examinadas y aprobadas por la Junta, dichas cuentas, se enviaban a la oficina de la Fiscalización de Cuentas para su último examen y aprobación definitiva. Además, todas las cuentas enviadas por el tesorero contador, debían estar certificadas por el presidente de la Junta Central de Caminos y el Ingeniero en Jefe, dicho informe debía incluir todas las cuentas de gastos que la Junta haya efectuado o mandado pagar en el curso del mes anterior.

Aun con todas las directrices sobre los manejos contables que se debían realizar, la Junta Central de Caminos, no inició de la mejor manera en la rama administrativa. Así fue plasmado en la Memoria de Fomento y Obras Públicas (1922):

La Junta dio comienzo a su funcionamiento sin prestar aparentemente la menor atención en organizar debidamente un departamento de contabilidad propio, pues las cuentas sólo se revisaban para ver que fuesen correctas y finalmente eran aprobadas por el entonces Ingeniero en Jefe señor Beardsley para su pago, por esto no se llevó un registro adecuado de ellas en la oficina por varios meses, hasta cuando se nombró al señor W. L. Wright para que desempeñara el cargo de Jefe de la contabilidad, quien abrió un mayor general con los datos que obtuvo de la oficina del agente fiscal de las cuentas viejas ya pagadas y empezó con esos balances a abrir un comprobante diario con su respectivo libro de registro y un mayor especial para cada una de las Compañías Contratistas.

Por esta situación, al tener conocimiento que el sistema de contabilidad no estaba a la altura que debía estar para llenar los requisitos que exige una institución de la magnitud de ésta, la Junta reemplazó al señor Wright, por S. G. Thorton y desde entonces se han introducido algunos cambios en el sistema entre los cuales fue principalmente un comprobante de cuentas por pagar con su respectivo libro de registro, lo cual era necesario para llevar mejor la contabilidad entre esta oficina y la del agente fiscal; después de lo cual se llevó a cabo una revisión de la contabilidad del Ferrocarril de Chiriquí y del costo más el tanto por ciento y la preparación de una

clasificación del equipo, que quedó terminada el primero de julio de este año, fecha en que se adoptó.

Durante los últimos cuatro meses he inspeccionado la oficina del Ferrocarril en David y la Oficina de Chitré y he podido ver que el personal es eficiente y completamente satisfactorio; la oficina de Aguadulce no la he podido examinar todavía. (pp. 266-267)

La organización contable de la Junta Central de Caminos y el ferrocarril consistió de los siguientes empleados: un jefe contable, un cajero contable, un tenedor de libros, un encargado de equipos y materiales; oficina de Aguadulce, un contable seccional, tres inspectores de tiempo, un inspector de subsistencia; oficina de Chitré, un contable seccional, tres inspectores de tiempo, un inspector de subsistencia y la oficina de David y un cajero contable.

La Junta Central en su periodo a cargo de la administración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, cumplió con la asignación de rehabilitar dicha empresa en todas sus vías, instalaciones y equipos; no obstante, en cuanto a su administración, no fue muy diferente a las experiencias anteriores, con resultados regulares o malos.

En 1924, con la expiración de los dos años en los cuales se encargó la Junta Central de Caminos del manejo del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se decide expedir el Decreto No. 88 de del 18 de julio de 1924, para extender el plazo de administración de dicha junta sobre el ferrocarril, por un periodo de dos años más. Sin embargo, el 19 de diciembre de 1924, se expide el Decreto 138, en el cual la Junta Central de Caminos solicitó que la dirección del ferrocarril la asuma

nuevamente por el Ejecutivo. El Decreto aprobado transfirió de la Junta Central de Caminos, la administración del ferrocarril chiricano a la Secretaría de Hacienda y Tesoro.

#### **2.8.4. Secretaria de Hacienda y Tesoro (1925-1936)**

El 1 de enero de 1925, se inicia un segundo periodo, cuando la Secretaría de Hacienda y Tesoro se hizo cargo de la administración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Se destaca, que desde que la Secretaría de Hacienda y Tesoro tomó control del FNCH, la administración mantuvo un déficit entre las entradas y las salidas, entre 1925 a 1926, pues se hacía el recorrido con un tren diario en toda la línea, mientras que en épocas pasadas el servicio se limitaba a un promedio de dos trenes por semana. No obstante, esta mejora en el servicio que demanda mayores gastos, representaba un déficit mucho menor que cuando la Junta de Caminos tenía la dirección del ferrocarril a su cargo.

En el año 1926, se llevó a cabo la organización del personal y la asignación de su salario, mediante el Decreto No. 2 del 14 de enero de 1926. El personal fue designado de la siguiente manera:

Oficina: un superintendente, B/. 300.00; un cajero, B/. 150.00; un contador; B/. 125.00 un escribiente, B/. 45.00; un expendedor de boletos, B/. 45.00.

Taller: un jefe mecánico, B/. 200.00; un capataz, B/. 90.00; un mecánico B/. 75.00; un fogonero, B/. 35.00; dos armadores mecánicos, B/. 35.00 (cada uno); un herrero, B/.

55.00; un carpintero, B/. 55.00; un encargado de cuarto de herramientas, B/. 20.00; un almacenista, 75.00; dos peones, B/. 1.00 al día (cada uno); un sereno, B/. 40.00.

Garaje: un motorista jefe, B/. 75.00; un motorista, B/. 55.00; dos motoristas, B/. 40.00 (cada uno); un ayudante, B/. 35.00.

Empleados del tren: un maquinista, 120.00; un conductor, B/. 85.00; un fogonero, B/. 60.00, un brequero, B/. 40.00, un colector, B/.70.00.

Empleados de estaciones y serenos: agente en David, B/. 75.00; agente en La Concepción, B/. 75.00; agente en Boquete, B/. 60.00; agente en Pedregal, B/. 60.00; tres bodegueros en David, B/. 40.00 (cada uno); un sereno en Alanje, Pedregal, La Pita, B/. 20.00 (cada uno); un sereno en La Concepción, B/. 30.00; un sereno en Potrerillos, B/. 25.00; un sereno en La Tranca, B/. 30.00; capataz de vía en La Concepción, B/. 65.00; diez jornaleros, B/. 1.00 (cada uno, al día); capataz de vía en Boquete, B/. 65.00; diez jornaleros, B/. 1.00 (cada uno, al día).

Mediante el Decreto No. 2 de 1926, se estableció la división departamental, la cantidad de personal y sus sueldos. Esto marcó una diferencia a las estipulaciones anteriores, donde estos empleados y sus salarios quedaban a discreción del superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Dos años después de establecerse el personal del FNCH, se dictaron nuevas medidas en cuanto a la planilla y funciones, mediante el Decreto 7 del 3 de febrero de 1928, dichas medidas fueron: la creación del puesto de ayudante del superintendente, B/. 250.00; aumento del sueldo al superintendente a B/. 400.00.

Además, se encargó a este último funcionario, hacer los estudios y cálculos necesarios sobre las tarifas establecidas y las que se deben establecer en la región de Puerto Armuelles cuando entrara en función dicha línea del ferrocarril. Después de realizados dichos estudios, quedaron establecidas las nuevas tarifas a cobrar por fletes y transporte, estas fueron aprobadas por el Decreto 79 del 8 de julio de 1929. Las nuevas tarifas rigieron a partir del 1 de julio de 1929.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí continuó un proceso de reglamentación y trató de adaptarse a las diferentes necesidades de sus usuarios. Entre estos últimos, uno de los más importantes fue el relacionado con el gobierno panameño, era necesario implementar controles sobre todo en el tema de pasajes a favor de funcionarios; no obstante, se reglamentaron también las tarifas del transporte de las valijas de correo y otra carga que perteneciera al gobierno de Panamá. Por esto, se expidió el Decreto 124 del 19 de diciembre de 1930.

Este decreto canceló todos los pasajes gratuitos a favor de funcionarios y demás personas favorecidas con dicha concesión; por lo tanto, se le comunicó a cada departamento de la Administración Pública, actuar acorde con las nuevas directrices y solicitar al ferrocarril expedir pasajes para los funcionarios de dichas instituciones.

Para el uso de pases en los trenes y motores, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí otorgó tarjetas a los funcionarios que se indican a continuación: el Gobernador de la Provincia, Secretario del Gobernador, Inspector de Instrucción Pública, dos inspectores de la Administración General del Impuesto de Licores. Juez

1 del Circuito, Secretario del Juzgado 1º del Circuito, Juez 2º del Circuito, Secretario del Juzgado 2º del Circuito, Capitán de la Policía Nacional, Médico Oficial, Liquidador de Impuestos, Ayudante del Liquidador de Impuestos, Administrador General de Tierras, Inspector del Telégrafo, Juez Ejecutor, Colector del Impuesto de Caminos, Inspector del Puerto, Jefe del Resguardo de Puerto Armuelles, Auditor de Hacienda. El Presidente de la República, los Secretarios y Sub-Secretarios de Estado y los empleados que lleven la representación de tales funcionarios, contaban con pase libre para su transporte en dicho ferrocarril.

El Decreto de 1930 dispuso, también, que los agentes de la Policía Nacional, siempre que estuvieran de uniforme, tenían derecho a transporte libre en los trenes y motores de la empresa. Además, en las secciones de la línea comprendidas entre Progreso y Puerto Armuelles, todo agente de la policía debía firmar el pase o pases expedidos por el conductor, correspondiente a la cantidad de detenidos que traslade.

Las valijas de correos, los pasajes expedidos a funcionarios y la carga para las diferentes oficinas públicas, serán transportadas por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí y se enviaba la cuenta al departamento de gobierno al cual corresponden, con un valor de tarifa reducido en un 25%. Dichas cuentas eran enviadas mensualmente con el detalle de las personas y fletes a cuyo favor fueron otorgadas.

El uso de los motores expresos solo podía ser autorizado por el superintendente del ferrocarril, el Gobernador de la Provincia o por el Juez Segundo del Circuito.

En esta segunda etapa de la Secretaría de Hacienda, al frente de la administración del ferrocarril de Chiriquí, se procedió a reorganizar la empresa, por el Decreto No. 67 del 28 de febrero de 1931. Dicho decreto, reorganizó el personal administrativo y fijó sus sueldos; esta medida obedeció a la situación de escasez, reducción de los trabajos a nivel nacional y recortes de gastos de la United Fruit Co. Por lo tanto, el ferrocarril es afectado y se tomaron algunas decisiones sobre la planilla administrativa, se unificaron las funciones del agente del ferrocarril y el auditor de hacienda en David para crear el puesto de auditor general, con sueldo mensual de B/. 300.00; se redujo el sueldo mensual del superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí de B/. 400.00 a B/. 300.00.

La reorganización conformó el resto del personal administrativo de la siguiente manera:

Contable ayudante del superintendente, Berardo Gallol, 225.00; ayudante contable, León Halphen, B/. 150.00; cajero, Fernando De Puy, B/. 175.00; ayudante cajero, Armando Terán, B/. 90.00; secretario del superintendente, N. Albarracín, B/. 110.00; despachador jefe, Ramón Granados, 125.00; despachador, Rómulo Farrugia, 100.00; despachador, Eudoro Jaén, 80.00; E. P. Lorio, jefe de línea, 175.00. Todos los puestos eran de carácter interino, excepto el de contable y su ayudante. Con respecto a otras secciones que, comprendían los cargos de jefes de taller, motoristas, colectores, agentes de estación, etc., continuaron de libre nombramiento y remoción del superintendente general del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, igual que su remuneración mensual, siempre y cuando estuviera en conformidad con lo establecido en la empresa y con las exigencias del servicio.

La reorganización dictada por el Decreto 67 de 1931, no fue la última medida para la contención de gastos. Así, se procedió a expedir un nuevo decreto sobre el personal administrativo del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. El Decreto 215 del 28 de diciembre de 1932, presenta la situación que atraviesa el país y el ferrocarril chiricano. Este decía así:

Que la situación económica porque atraviesa el Gobierno Nacional exige medidas que tiendan a aliviarlo, disminuyendo hasta donde sea posible, los gastos de administración en sus distintos departamentos.

Que ya los distintos departamentos del Gobierno han sido objeto de esas medidas, con excepción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Que esta empresa atraviesa por una situación muy apretada, a consecuencia de la manifiesta depresión económica que se enseña en el país, como reflejo de la que sufre actualmente el mundo, por lo tanto, es necesario para su normal funcionamiento, una reorganización en el personal que lo administra y en los sueldos de los mismos. (Gaceta Oficial, No. 6483, p. 3)

Como medidas de reducción, se eliminaron los cargos de ayudante del contable y ayudante del cajero, para implementar el puesto de auxiliar del contable y del cajero. También, se procedió a reducir los sueldos del personal que dependen directamente del Ejecutivo. Estos quedaron así: superintendente B/. 225.00, contable segundo jefe B/. 175.00, un auditor B/. 175.00 y un cajero B/. 150.00.

Estas fueron las últimas medidas tomadas con respecto a ajustes por el mal estado de las finanzas a nivel nacional. No obstante, no fueron los últimos cambios en el personal administrativo. Al final de este segundo período de la Secretaría de Hacienda y Tesoro se aprobó el Decreto 8 de 16 de enero de 1936, el cual autorizó la eliminación del cargo de contador segundo jefe del Ferrocarril de Chiriquí. La contabilidad quedó a cargo de los empleados subalternos.

El Decreto 8 de 1936 también creó el cargo de segundo superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Este funcionario quedó facultado para reemplazar al superintendente general en las faltas temporales y en las permanentes. Su sueldo se estableció en B/. 200.00 mensuales.

Los ajustes señalados fueron los últimos realizados al personal administrativo del FNCH, bajo la administración de la Secretaría de Hacienda y Tesoro. En ese mismo año, se registraría el paso del ferrocarril a la Secretaría de Higiene, Beneficencia y Fomento.

#### **2.8.5. Ministerio de Obras Públicas y sus denominaciones anteriores a 1945**

En esta sección se expondrán, los diferentes períodos en los cuales el Ferrocarril Nacional de Chiriquí estuvo bajo la jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, se hará referencia a los nombres que dicho ministerio tuvo desde 1936 hasta 1945. Forman parte de esta información algunas decisiones de tipo administrativo, correspondiente a cargos y reorganización de dicha empresa ferroviaria.

- **Secretaría de Higiene, Beneficencia y Fomento (1936-1940)**

La Ley 3ª de 25 de septiembre de 1936 dividió en seis las secretarías del Estado y facultó al presidente de la república para distribuir los negocios a cada una. Por consiguiente, el presidente, mediante el Decreto número 40 de 31 de octubre de 1936, reglamentó el servicio de la Secretaría de Higiene, Beneficencia y Fomento. Los ramos asignados a dicha secretaría fueron: el despacho general, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí; las secciones: administrativa, higiene y beneficencia, acueductos y alcantarillados, diseños y construcciones y caminos.

Dentro de las acciones aprobadas, se determina sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí que:

El Secretario de Higiene, Beneficencia y Fomento será el Presidente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, el cual conservará la autonomía que ha tenido hasta la fecha y en lo relacionado con los asuntos fiscales, éste se regirá por las disposiciones que dice el Poder Ejecutivo por conducto de la Secretaría de Hacienda y Tesoro. (Gaceta Oficial, No. 7414, 6 de noviembre de 1936, p. 11)

- **Secretaría de Salubridad y Obras Públicas (1940-1941)**

El presidente Arnulfo Arias Madrid, mediante el Decreto Ejecutivo número 120 de 19 de octubre de 1940, creó la Secretaría de Salubridad y Obras Públicas que existió como tal, hasta 1941.

- **Ministerio de Salubridad y Obras Públicas (1941-1945)**

La Secretaría de Salubridad y Obras Públicas cambió su denominación por Ministerio de Salubridad y Obras Públicas; mantuvo este título hasta el año 1945.

#### **2.8.6. Ministerio de Obras Públicas (1945-actualidad)**

Sobre la denominación que se conoce en la actualidad como Ministerio de Obras públicas, en 1945, se puede mencionar que se creó el Ministerio de Trabajo, Previsión Social y Salud Pública y las carteras de Higiene y Salubridad, pasan a formar parte de este nuevo ministerio; así, el Ministerio de Salubridad y Obras Públicas se reorganizó bajo el título de Ministerio de Obras Públicas.

Ya se ha explicado cómo ha cambiado el título del Ministerio de Obras Públicas durante los años comprendidos entre 1936 a 1945, sin embargo, en cada denominación se mantuvo al Ferrocarril Nacional de Chiriquí como una sección más de dicho ministerio, con cierta autonomía.

Ahora, se procede a explicar las medidas tomadas con respecto al Ferrocarril de Chiriquí y su organización de 1936 a 1945. En este período, se destacan dos decretos, el No. 287 de 1942 y el No. 14 de 1945.

El Decreto No. 287 de 5 de mayo de 1942 se dictó para reorganizar el Ferrocarril Nacional de Chiriquí y determina que dicha empresa es autónoma en su régimen interior, no obstante, estuvo sujeta bajo la jurisdicción y fiscalización legal, técnica y administrativa del Ministerio de Salubridad y Obras Públicas.

Entre otras medidas que se dictaminaron en el Decreto No. 287 de 1942, en cuanto a las atribuciones, administración y personal, fueron:

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí debe promover:

La coordinación de los transportes ferroviarios para darle las mayores facilidades a la recepción y entrega de las consignaciones a las correspondientes localidades o poblaciones.

El equilibrio de su presupuesto, el fomento racional de sus ingresos y el ajuste de sus gastos;

La colaboración, con las autoridades públicas nacionales, provinciales y municipales, para el mejoramiento de las poblaciones vecinas de sus líneas, siempre que las circunstancias lo permitan, sin detrimento de los servicios y rendimientos de la empresa;

La colaboración, en los mismos términos con las autoridades competentes para el desarrollo de corrientes turísticas;

Con el fin exclusivo de fomentar la agricultura, principalmente, entre los pequeños cultivadores, podrá establecer tarifas especiales para el transporte de los productos nativos que constituyen artículos de primera necesidad para el sustento.

La formación del personal necesario para los servicios por medio de una selección adecuada e instrucción profesional, como, también, el perfeccionamiento técnico y funcional de los empleados. (Gaceta Oficial, No. 8821, 5 de junio de 1942, p. 7)

En cuanto al superintendente y sus funciones, se determinó que, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí sería dirigido por un ciudadano panameño, de reconocida competencia y honorabilidad que ejercerá las funciones de superintendente general, nombrado por el presidente de la República.

Corresponde al Superintendente:

Ejercer la superintendencia de todos los servicios y asuntos de la empresa, así como representación legal de ella en juicio y fuera de él.

Autorizar la ejecución de servicios y obras por administración directa o por licitación, para ser llevadas a cabo mediante contratistas.

Autorizar la adquisición directa del equipo, materiales y artículos que utiliza la empresa o disponer las medidas para adquirirlos mediante licitación o concurso de precios y firmar los correspondientes contratos;

Celebrar convenios o ajustes de tráfico mutuo y directo o de coordinación de transportes, beneficiosos para la empresa;

Autorizar el pago de los gastos regularmente tramitados y dar movimiento a las cuentas de los depósitos bancarios;

Fijar, mejorar el salario, acordar licencias, vacaciones, designar reemplazos, castigar y disculpar a los empleados de la empresa, de conformidad con las leyes o reglamentos;

Decidir las reclamaciones que importan una indemnización y someter sus decisiones al Ministerio de Salubridad y Obras Públicas para su aprobación por el Poder Ejecutivo cuando excedan de B/. 50.00

Presentar cada dos años al Ministerio de Salubridad y Obras Públicas, para ser elevado al Presidente de la República, el informe circunstanciado de su gestión administrativa y resultados de la explotación del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, a efecto de que sea publicado en la Memoria del Ministerio para la Asamblea Nacional.

Designar uno de sus ayudantes más inmediatos para reemplazarlo en caso de impedimento por un plazo menor de treinta días. (Gaceta Oficial, No. 8821, 5 de junio de 1942, pp. 7-8)

El personal del Ferrocarril Nacional de Chiriquí estuvo compuesto por contratados, mensuales, jornaleros y por trabajo a destajo. Los registros de todos los pagos efectuados por el ferrocarril se debían detallar minuciosamente en las partidas correspondientes, según las diversas modalidades de prestación de servicios, con el fin de facilitar su revisión por parte del Ministerio de Salud y Obras Públicas.

Cualquier persona que prestara servicios en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí era considerado empleado público para efectos de responsabilidad penal y civil por su gestión, así como para el cumplimiento de la legislación social y administrativa del país. Además, todo empleado estaba obligado a cumplir con el reglamento correspondiente de la empresa, sujeto a las sanciones que este establezca por infracciones o faltas cometidas.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí debía llevar a cabo un inventario exhaustivo e individualizado de los activos que conformaban su patrimonio, detallando su estado de conservación y características. Tenía prioridad el inventario del material rodante y de tracción.

Antes de dar de baja cualquier activo patrimonial que se haya vuelto inutilizable o considerado innecesario, se debía informar previamente al Ministerio de Salud y Obras Públicas.

Además, se solicitó la redacción de un reglamento interno que comprendiera la división del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, la descripción de las actividades y el personal necesario en cada sección. También, debía contener las horas de trabajo, lugar de desempeño y las sanciones a las faltas de los trabajadores.

En 1945, se expidió el Decreto No. 14, sobre la reorganización del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, no obstante, este decreto mantiene todos los artículos del Decreto No. 287 de 1942, sin realizarle cambio alguno. La importancia del nuevo decreto de reorganización se encontraba en los primeros artículos, que dotaron a dicha empresa de personería jurídica. Estos detallan lo siguiente:

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí creado por la Ley 29 de 1913 y reorganizado por varias leyes posteriores continuará existiendo y operando de acuerdo con las disposiciones del presente Decreto bajo la denominación de Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí es una Institución del Estado, pero tendrá personería jurídica propia y será autónoma en los términos que se establece en este Decreto, con sujeción a la vigilancia e inspección técnica y administrativa del Poder Ejecutivo, que será ejercida por Ministerio de Salubridad y Obras Públicas. (Gaceta Oficial, No. 9627, 10 de febrero de 1945, p. 1)

Esta nueva figura que representa el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, acorde a las leyes de la República de Panamá, le permitió, como persona jurídica adquirir y poseer bienes de todas clases, así como, contraer obligaciones y ejercitar acciones civiles o criminales, conforme a las leyes y reglas de su constitución.

A partir de 1942, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí adoptó su forma definitiva en cuanto a su organización y división departamental, con pocos cambios a través de los años. Entre los primeros pasos que se tomaron para la reorganización de dicha empresa ferroviaria, se distingue la siguiente información:

Por decreto número 287, de 7 de mayo de 1942, orgánico del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, éste fue reorganizado en forma eficiente, cuya aplicación práctica por el superintendente, personal administrativo y técnico, merece la más completa aprobación del despacho. Los departamentos de talleres, tránsito, planillas, fletes, vías y estructuras y contabilidad han funcionado sincrónicamente y se han coordinado por medio de sus consejos de administración, dándoles, así, la unidad necesaria para el buen suceso de los trabajos. (Memoria de Salubridad y Obras Públicas, 1942, Tomo I, p. 43)

Otro detalle que complementa el párrafo anterior sobre el tema de la reorganización del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se describe lo siguiente:

Muy importante ha sido la reorganización que se ha llevado a cabo en los distintos departamentos de la Empresa, atribuyéndole a cada uno funciones detalladas y específicas que explican por sí mismas la responsabilidad de sus actividades. De esta manera cada departamento sabe lo que tiene que hacer sin que

interfiera, ni pueda ser interferido por ningún otro. La interdependencia que existe entre todos, para el desarrollo armónico de las actividades de la Empresa, se consigue por medio de los Consejos de Administración que todos los Jefes de Departamentos celebran el último sábado de cada mes bajo la dirección de la Superintendencia. Estos Consejos han dado magníficos resultados porque el intercambio de ideas sobre las deficiencias que se anotan, o en sentido contrario, respecto de los medios de hacer más eficiente la labor de todos y cada uno de los obreros y empleados, contribuyen a que éstos quieran al Ferrocarril como cosa propia y establecen entre sí una como emulación beneficiosa en todo sentido para la misma Empresa. (Memoria de Salubridad y Obras Públicas, 1942, Tomo II, p. 539)

A continuación, se presentarán las funciones y ejemplos de los trabajos realizados en cada departamento de la empresa y sus secciones. Dado que son pocos los cambios entre los años 1946 a 1972, se utiliza como base información de manera general, porque los cambios ocurren, sobre todo, en los nombres y secciones; sin embargo, se mantienen las mismas funciones que se detallan a continuación. Para dar a conocer los cambios en la estructura organizativa se presentan organigramas de diferentes épocas.

#### **2.8.7. La organización del Ferrocarril de Chiriquí 1946 - 1972**

Encaminada y ejecutada la reorganización del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, los departamentos y sus secciones, que conformaron el régimen interno de la empresa quedaron divididos de la siguiente forma: Departamento de Contabilidad y Estadística, Departamento de Mecánica, Departamento de Tránsito y Departamento

de Vías y Estructuras. Solo se especifican los cargos de las personas en cada departamento y sección, mas no las cantidades.

- **Departamento de Contabilidad y Estadística**

El Departamento de Contabilidad y Estadística se encargaba del aspecto financiero de las actividades de la empresa en todo lo relacionado con los ingresos y egresos de fondos, cálculos de costos, determinación de tarifas; con dicha información, se preparaba la conciliación bancaria de los fondos de la institución, también rendía la información referente a la situación financiera de la empresa, para ello contaba con los registros necesarios que le permitían preparar los Estados Financieros y Presupuestarios del ferrocarril, los cuales eran presentados periódicamente a la Contraloría General de la República.

Sección de Estadística: esta se encargó de la recopilación de todos los datos operativos como: pasajeros transportados; el total de kilómetros recorridos por trenes de carga y pasajeros; el ingreso por pasajeros transportados y el costo por pasajero; el movimiento de carga y pasajeros por estaciones; kilometraje por motores y máquinas; gastos de combustible, de mantenimiento por equipo etc. Dichos datos fueron de suma importancia para la administración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y la toma de decisiones.

Control de Servicios Especiales: se implementó un formulario especial para toda persona que solicitara tales servicios. Estos formularios se entregaban al Departamento de Contabilidad para la verificación y el cobro.

Archivo General: se creó el puesto de archivador para evitar el gasto excesivo de papelería y organizar todos los documentos en general. Esto mejoró la atención para quienes consultaban el archivo, de manera que se podía localizar y suministrar la información solicitada. Esta sección controlaba la recepción, registro, clasificación de todos los documentos, papelería, y formas impresas del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

El personal del Departamento de Contabilidad y Estadística estaba conformado bajo los siguientes cargos: jefe contable, secretaria, asistente contable, oficial de estadística, cajero, apuntador general, ayudante de apuntador, auditor de fletes, ayudante de fletes, supervisor de colectores, ayudante de colector, mensajero, aseador, reparador de máquinas, abogado, inspector y chofer.

Almacén General y Bodega: todos los materiales que adquirió el Ferrocarril Nacional de Chiriquí se solicitaban mediante órdenes de compra y una vez recibidos y registrados en el almacén, la cuenta se enviaba al Departamento de Contabilidad para su cancelación.

El personal del almacén estaba conformado por los siguientes cargos: almacenista, ayudante de almacén, apuntador, despachador de combustible y chofer.

Sección de Fletes: se encargaba del recibo y envío de las cargas del transporte en las diferentes agencias y la bodega central del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

El personal que conformaba las agencias y bodega contó con los siguientes cargos:

Agencias: agentes de David, Puerto Armuelles, La Concepción, Gariché, Aserrío, Progreso, Jacú, San Andrés, Santo Domingo, Alanje; además, ayudante, boletera, cobrador, agente de La Concepción, estibador, aseador, sereno, peón, operador de planta eléctrica.

Bodega: jefe de bodega, ayudante, estibador, sereno y motorista.

Sección de Planillas: se implementó un control de tiempo laborado del personal del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, los turnos trabajados se reportaban por medio de una tarjeta de trabajo, donde se registraban las horas de trabajo por control diario. Las horas eran clasificadas en jornada diurna y nocturna; se sumaban las horas extras que fueran trabajadas.

Los cálculos para el pago del salario de los empleados del Ferrocarril de Chiriquí, se basaron en una jornada de trabajo de cuarenta horas semanales. Los pagos se dividen en mensuales que son los de la mayoría de los empleados; otros trabajadores reciben pagos por hora.

- **Departamento de Mecánica o Talleres**

El Departamento de Mecánica, se complementaba con sus secciones de garage, carpintería y pintura, para llevar a cabo los trabajos requeridos de rehabilitación y mantenimiento de todo el equipo rodante, así como también el de los muelles, puentes y edificios. Entre los empleados que desempeñaron funciones en el

departamento de mecánica estuvieron los siguientes: jefe de mecánica, ayudante de mecánica, soldador, tornero, mecánico, herrero, electricista, herramentero, sereno, arenero, tractorista y peón.

Se presentan ejemplos del tipo de trabajos realizados por el Departamento de Mecánica:

Vagones de Pasajeros y Carga:

Se ha reparado el rodaje, estructura, pisos y enganches de doce vagones de carga y a seis para el servicio de pasajeros. Actualmente hay dos de pasajeros en los talleres a los que se le está torneando el rodaje.

Carros Motores de Carga:

El motor 151 se le arregló el rodaje, estructura y piso. El motor Cummins de este carro se le hizo reparación general. En servicio actualmente.

El motor 150 también de carga está en los talleres haciéndosele una reparación general 30% terminado.

Plantas de Luz:

El motor Caterpillar Diésel comprado al Fomento Agrícola, se le acopló un generador de otra planta de 15 K. W. y actualmente presta servicio en Aserrío. Cuenta este lugar con dos unidades de 25 y 15 K.W. respectivamente.

La planta de 18 K. W. con motor de gasolina de San Andrés ha sido reparada totalmente y en esta fecha se está instalando en dicho lugar. De esta manera habrá

dos unidades también en San Andrés. Una International Diésel de 25 K.W.A. y una de gas de 18 K.W.A.

Locomotoras diésel:

A la máquina Porter No. 05, se le hizo una reparación general al motor Cummins de 275 H. P. Está en servicio.

A la locomotora No. 06, se le está reparando el motor Cummins de 275 H.P. 50% terminado.

Se ha instalado una bomba de mano para agua en la estación de Progreso. En servicio.

Los tanques para llevar agua a la estación de Aserrío durante la estación seca han sido parcheados y pintados en su interior. (Memoria de Obras Públicas. 1954. pp. 246-247)

Sección de Garaje: era la encargada de la reparación inmediata del equipo rodante, por lo tanto, tenía la responsabilidad de mantener el tránsito por la vía férrea. Por la naturaleza del trabajo que desempeñaban, su personal estaba sujeto a jornadas laborales que promediaban entre 14 a 18 horas diarias. En cuanto a la estructuración y mantenimiento del equipo rodante, debían mantener estrecha coordinación con los Subdepartamentos de Carpintería y Pintura.

La Sección de Garaje estaba compuesta por los siguientes cargos: jefe de garaje, asistente, mecánico, electricista, ayudante de mecánica, engrasador, aseador, sereno, maquinista, motorista y encargado de encomiendas.

Se presentan ejemplos del tipo de trabajos realizados por la Sección de Garaje:

Carro motor 100: Reparación del truck de atrás y cambio de sus ruedas; cambio de la reversible; arreglo de su máquina y su radiador y cambio del sistema de frenos.

Carro motor 101: Reparación del “truck” de atrás y de sus ruedas; cambio de la reversible; arreglo de su máquina y cambio del sistema de luces.

Carro motor 104: Reparación de una de sus máquinas, de sus dos trock y sistema de frenos, sus dos reversibles y sus dos radiadores, reparados sus asientos, fue cambiado su tanque de aceite diésel.

Carro motor 105: Este fue totalmente reconstruido; sus motores reparados, sus dos trock, sus dos reversibles, sus dos cajas de cambio y su sistema de frenos.

Carro motor 106: Reparación de una máquina y del trock delantero cambiándole sus 4 ruedas, reparación de sus dos cajas de tranfer y reversible.

(Memoria de Obras Públicas. 1954. p. 301)

La Sección de Carpintería: su actividad principal estaba dirigida a la conservación, reparación y construcción de inmuebles, vagones de carga, ventanas de trenes y otros activos de la empresa ferroviaria.

La sección de Carpintería estaba conformada por los siguientes cargos: jefe de carpintería, carpintero, ayudante de carpintero y tapicero.

Se presentan ejemplos del tipo de trabajos realizados por la Sección de Carpintería:

Trabajos de la Sección de Carpintería: construcción de un carro pullman, construcción de persianas para la Oficina General, construcción de un anexo en la casa del Superintendente, reconstrucción total del carro #604, reconstrucción general del trayler 207, reparación total de las sillas de los carros 65 y 104, construcción de un escritorio para la casa del Superintendente, reparación total del carro cajón # 419, construcción de sillas nuevas para el pullman 261; También, se hicieron reparaciones en las estaciones de La Estrella, Alanje, Boquete, Potrerillos, San Pablo arriba [sic], San Pablo abajo [sic] y Puerto Armuelles y reparación de las chutras de David, Armuelles, San Andrés, Jacú y Quebrada Negra. (Memoria de Obras Públicas. 1954. p. 303)

La Sección de Pintura: era el último eslabón de la cadena del taller de mecánica, con la cual se coordinaban para que este subdepartamento le diera el acabado final a todos los trabajos que lo requerían. No solo desempeñaban su labor después de reparaciones o construcciones, estaban facultados para llevar a cabo

trabajos de mantenimiento de la pintura de los trenes y motores en buen estado, así como pintar los muebles y edificios del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

La Sección de Pintura estaba conformada por los siguientes cargos: jefe de pintura y pintor.

Se presentan ejemplos del tipo de trabajos realizados por la Sección de Carpintería, en 1954:

Mayo: Interior del trayler 201, capota del carro 65, capota del carro 100, pisos interiores de la casa del superintendente; en junio: continuación y terminación del puente de Platanares, persianas nuevas en la Oficina General, todos los polines que están sobre el puente Platanares, ventanas del carro 106, casetas de San Pablo Abajo, San Pablo Arriba y Rio Chico; en julio: chasis y plataforma del trayler 205, estación La Pita interior y exterior, carro rejilla 470, ventanas del carro 100 y caseta de Quebrada Negra. (Memoria de Obras Públicas. 1954. p. 304)

- **Departamento de Tránsito**

Departamento de Tránsito: se encargaba de gestionar el movimiento del equipo rodante de pasajeros, carga y viajes especiales en las líneas. También tenían la responsabilidad de velar por la seguridad de los usuarios.

El personal del Departamento de Tránsito estaba compuesto por los siguientes cargos: jefe de tránsito, despachador, telefonista, guarda línea, conductor, inspector, colector y estibador.

Se presenta extracto del itinerario del que se encargaba de gestionar el Departamento de Tránsito, en 1955:

#### Itinerario de pasajeros 1955

##### Lunes:

- Un carro de David-Armuelles a las 6.45 A.M. Vía La Vaca
- Un carro de David-Armuelles a las 6.45 A.M. Vía Principal
- Un Tren de cinco carros a las 2.00 P.M. Vía La Vaca

##### Martes:

- Un carro de David-Armuelles a las 6.45 A.M. Vía La Vaca
- Un carro de David-Armuelles a las 2.00 P.M. Vía La Vaca

##### Miércoles:

- Un carro de David-Armuelles a las 6.45 A.M. Vía La Vaca
- Un carro de David-Armuelles a las 2.00 P.M. Vía La Vaca
- Un tren mixto David-Armuelles a las 5.30 A.M. Vía Las Huacas

(Memoria de Obras Públicas, 1955, p. 254)

El trabajo desempeñado por el Departamento de Tránsito era el de mayor complejidad, para cumplir con los diferentes itinerarios, esto obedeció a la preparación, responsabilidad y conocimiento que debía tener su personal.

El reglamento interno del Ferrocarril Nacional de Chiriquí detalló los pasos que debía seguir el personal de tránsito, la velocidad que debía transitar el equipo rodante, las señales viales y avisos auditivos para evitar accidentes.

El control de la circulación se realizaba de la siguiente manera:

El despachador era el encargado de expedir las órdenes de trenes, las que debían ser registradas en las hojas de cada equipo. Dichas directrices contenían el número de la orden, la fecha, el número de la locomotora o motor y la estación donde se recibía.

El despachador se encontraba localizado en la terminal central, el mismo era informado por teléfono, desde cada esta estación, sobre los movimientos del equipo rodante. Con el conocimiento de esta información, el personal de tránsito se encargaba de la dirección de los motores. Según la preferencia establecida en el reglamento interno, eran favorecidos los motores que conducían enfermos o heridos; seguido por los motores que transportaban altos dignatarios del Estado, motores expresos, motores de servicio ordinario de pasajeros y, por último, los motores de trabajo.

Una vez se encontraba el motor en la vía, el conductor era la máxima autoridad; conductor y maquinista debían conocer y cumplir las órdenes del despachador.

El conductor estaba facultado para detener el tren o motor si observase anomalías que a su juicio podían causar accidentes. Ejemplo: a causa de lluvias

excesivas o la venida de corrientes de ríos o riachuelos; a causa de neblina o tormenta que impidieran la visibilidad; por alguna señal que indicase accidente o daño de la vía; por algún desperfecto en el tren y cuando veía una luz roja.

La seguridad en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, no solo estaba reglamentada en cuanto a la comunicación y las decisiones del personal de tránsito, también se implementaron una serie de señales y sonidos que todo el personal involucrado debía conocer y ejecutar sin excepción.

Las señales visibles comprendían los siguientes colores y significado: color rojo, hay peligro es necesario parar; color amarillo, debe seguir con precaución; color verde, puede seguir; color azul, indica que hay personas trabajando en el equipo rodante en la vía.

**Tabla 2. Señales de seguridad del FNCH y su forma de uso:**

<b>Uso de las señales</b>	<b>Significado</b>
Moviéndose a través de la vía	Parar
Moviéndose hacia arriba y hacia abajo verticalmente	Seguir
Moviéndose verticalmente en círculo a medio brazo a través de la vía	Retroceder
Moviéndose verticalmente en círculo a brazo extendido a través de la vía estando el tren en movimiento	El tren ha partido

Moviéndose horizontalmente sobre la cabeza estando el tren detenido.	Aplicar frenos
Sosteniéndose a brazos extendidos más alto que la cabeza, estando el tren detenido.	Aflojar frenos

**Fuente: Montes y Córdoba (1961).**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí también contó con una serie de sonidos de alerta. Estos fueron:

**Tabla 3. Sonidos de alerta del FNCH.**

<b>Sonidos</b>	<b>Significados</b>
Un sonido corto	Parar, aplicar frenos.
Dos sonidos prolongados.	Aflojar frenos.
Un sonido prolongado y tres cortos	El abanderado retrocederá a proteger la parte posterior del tren.
Tres sonidos prolongados	Cuando el tren está en movimiento significa "tren partido"
Seis sonidos prolongados	Se reclama auxilio.
Dos sonidos cortos	Contestación a cualquier señal no prescrita en o forma.
Tres sonidos cortos	Señal de que el tren va a retroceder.
Cuatro sonidos cortos	Pedir señales.
Seis sonidos cortos con dos pausas, una entre los dos primeros	Frenos de aire pegados.

Dos sonidos prolongados y dos cortos	Aproximándose a cruces.
Un sonido prolongado	Aproximándose a estación, cambiavías o cruces de otro ferrocarril.
Tres sonidos prolongados y tres cortos	Señal de fuego

**Fuente: Montes y Córdoba (1961).**

La velocidad del equipo rodante:

Estas son las indicaciones sobre la velocidad a la que debían transitar los trenes o motores en diferentes sitios de la línea férrea chiricana.

Se delimitó el espacio del patio, entre la entrada de El Retiro por la línea de Pedregal y la caseta telefónica de El Retiro, inclusive la "Y" griega. No estaba permitido que un tren o motor superara una velocidad mayor de 15 kilómetros por hora.

Se delimitó como espacio de la ciudad de David, el que estaba comprendido entre la caseta del teléfono de El Retiro y la estación central y desde esta última, hasta la caseta de pasajeros de Doleguita. No estaba permitido que un tren o motor superara los 18 kilómetros por hora.

Los límites de velocidad para los diferentes recorridos de línea férrea de Chiriquí, se establecieron de la siguiente manera: en línea recta estaba permitido alcanzar la velocidad máxima, entre 35 a 40 kms. por hora; en curvas abiertas estaba permitido alcanzar de 25 a 30 kms, por hora, y en curvas cerradas estaba permitido alcanzar entre 15 y 20 kms por hora. También, al momento que un tren o motor tuviera que retroceder, solo podía alcanzar una velocidad, entre 15 a 20 kms

por horas; además, al salir de un apartadero se permitía que el equipo rodante alcanzara hasta la velocidad de 12 kms por hora.

- **Departamento de vías y estructuras**

Departamento de Vías y Estructuras: tenía entre sus tareas la construcción, reconstrucción y cambios en la vía férrea para la conservación del tendido de rieles y todos sus implementos, puentes, viaductos, alcantarillas, muelles y edificios. Además, de mantener y conservar la carrilera en condiciones de tránsito, por medio de la limpieza de maleza, piedras y la renovación de durmientes a lo largo de todas las líneas.

El personal del Departamento de Vías y Estructuras estaba compuesto por los siguientes cargos: jefe de estructuras, capataz y un grupo de peones que podía contar con 10 ó 12 trabajadores.

Se presenta un ejemplo de los trabajos realizados por el Departamento de Vías y Estructuras:

Trabajos ejecutados en 1955:

Enero: se colocaron 2416 polines de guayacán cañafístula y macano en los Km., 28, 26 y 20 de Progreso. Se hizo limpieza a 5000 ms. de línea en Progreso.

Febrero: Se colocaron 1825 polines de ajo, alcornoque y macano en los km. 6, 9, 3 y 4 de San Andrés. Limpieza a 7000 ms. de línea en los mismos kilómetros, trabajo ejecutado por las cuadrillas 1, 2, 4 y 5.

Marzo: se colocaron 3083 polines de macano, cañafístula y maría en los km. 15, 19, 20 y 27 de La Concepción y se efectuó limpieza de 5000 ms. a la línea en el mismo lugar. (Memoria de Obras Públicas. 1955. p. 256)

### **2.8.8. La organización del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en los años de 1980 y 1990.**

Al Ferrocarril Nacional de Chiriquí se le otorgó, en el año 1945, la personería jurídica, esto marcó el punto de inflexión en su historia y le permitió expandirse en sus ramas administrativas y sus departamentos al crecer como empresa. No obstante, dicha compañía perdería incluso el estatus de semi autonomía adquirida en sus primeros años de existencia al pasar a la Dirección Regional del Ministerio de Obras Públicas, ordenado por la Ley No. 103 de 1974. Por lo tanto, a partir de la ejecución de dicha ley desaparece la figura del superintendente y es reemplazada por el director regional del Ministerio de Obras Públicas.

La organización del FNCH en los años 80 y 90's, pasó a ser una mínima expresión de lo que significó dicha empresa en sus décadas anteriores. Se reorganizó de la siguiente manera:

Fue el encargado de la coordinación de labores, el director regional de Chiriquí, en representación del Ministerio de Obras Públicas.

La Administración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí contaba en David con la oficina de contabilidad y el almacén en la ciudad de David; además, su terminal y boletería se encontraba ubicada en La Concepción, junto a la oficina de despacho y tránsito. En cuanto a sus talleres, en David estaba situado el que estaba designado

para realizar reparaciones, mecánica general, ebanistería, pintura y herrería; en La Concepción se contó con un taller para mantenimiento, soldadura y tornería. Estas instalaciones de La Concepción, posteriormente, fueron trasladadas hacia Progreso al reducirse aún más la estructura organizativa de la empresa.

Aun cuando se mantiene, en teoría, una organización en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, en esta última etapa de su existencia, el reglamento interno y los procedimientos adecuados no eran cumplidos.

Sobre el estado y manejo administrativo, se presenta la siguiente información:

Una idea somera del estado decadente del Ferrocarril lo da un informe del Ministerio de Obras Públicas, donde se indica que no existe el concepto de responsabilidad en el cumplimiento del horario de trabajo. Otro factor negativo, es la inexistencia de sanciones por tardanzas, ausencias, salidas en horas de trabajo, irrespeto los superiores, etc.

El rendimiento de la empresa ferroviaria es muy bajo, esto a consecuencia del exceso de personal en talleres y oficinas (187 personas), estos sin función alguna definida. Además, todos los archivos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí han sido quemados sin mediar una explicación clara lo que ha traído más confusión al panorama administrativo. (Rubio y Alvarado, 1985, pp. 23-24)

Lo expresado en los párrafos anteriores no eran los únicos problemas que aquejaban al ferrocarril. En cuanto a las finanzas, habían quedado en el pasado todos los controles establecidos para evitar el desfalco en sus ingresos por pasajes. En esta etapa, se utilizaba un control similar al implementado en 1917, donde solo se

hacía un cotejo de los boletos vendidos contra el registro utilizado. El dinero generado por la venta de boletos, en la mayoría de los casos, el cajero se lo llevaba a su casa y lo entregaba al día siguiente. Aún más alarmante, se daban situaciones en que algunos cajeros mantenían el dinero hasta por cuatro días consecutivos.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí tenía establecido el siguiente horario: el personal iniciaba labores a las 7:00 A.M. y terminaba a las 7:00 P.M.; su distribución, consistía en un turno que trabaja seis (6) horas diarias de 7:00 A.M. a 1:00 P.M., otro de 1:00 PM. a 7:00P.M., otro de 7:00 A.M. a 4:00 P.M. y por último uno que trabaja seis (6) horas los viernes y doce (12) horas los sábados y domingos.

El itinerario de la mañana estaba dedicado casi de manera exclusiva a los estudiantes; fuera del transporte de estos, no se contaba con un itinerario planificado para el servicio al público con la puntualidad y calidad requerida.

Así como no existían muchos de los controles implementados en el pasado, tampoco se contaba con las señales en cada uno de los cruces del ferrocarril. No obstante, no solo se trataba de que estas no estuvieran colocadas en la vía, sino que el personal estuviera adiestrado sobre la interpretación y la ejecución de cada señal para evitar accidentes.

Este es un vistazo a la organización y manera en que se administraba el Ferrocarril Nacional de Chiriquí en sus últimos años, cuando prácticamente estaba a la deriva y era solo una sombra de lo que significó en su pasado.

## **2.9 Aportes sociales realizados por el Ferrocarril**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí se concibió y fue puesto en servicio como una empresa de fomento, obra también conocida como un ferrocarril de penetración, por esto, estaba dirigida a ayudar en toda obra de corte social en las poblaciones de la Provincia.

Sobre este tipo de obra, según Pizzurno y Muñoz (1992), el presidente Belisario Porras expresó lo siguiente: “estos ferrocarriles tienen que desarrollar primero la riqueza que luego van a transportar. Podrá ser una obra dispendiosa para el Estado, pero de inmensa ventaja para los intereses nacionales”. (p. 89) Además, agregó Porras: “nada importa que a las arcas nacionales no entren los rendimientos de su explotación con tal de que la sociedad pueda beneficiarse satisfactoriamente y desarrollar la riqueza pública”. (p. 91)

Relacionado a la sección de aportes sociales del Ferrocarril Nacional de Chiriquí que atañe a este estudio, se exponen otras palabras del doctor Porras, las mismas fueron: “lo que importa es que el pueblo derive de esa empresa todo el provecho necesario y que la industria agrícola de aquella región adquiera todo el desarrollo de que es susceptible”. (Pizzurno y Muñoz. 1992, p. 91)

Las palabras del presidente Porras permiten conocer que, además, de las funciones asociadas a la naturaleza de transporte del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, esta empresa debía ser empleada en toda actividad que permita obtener el mayor beneficio para la Provincia.

Gran parte de la población compartía la idea del presidente Porras respecto al sacar el máximo provecho del ferrocarril, en el buen sentido, no ha darle un mal uso al bien del Estado. Por lo tanto, al conocer la población chiricana que podían contar con el apoyo del ferrocarril, esta podía aprovecharlo para realizar mejoras que repercutieran en pro de la calidad de vida de los habitantes de esta Provincia. Como ejemplo de estas primeras ideas de trabajos sociales en que podía colaborar el Ferrocarril Nacional de Chiriquí se enuncia:

Para arreglo de manera estable las calles de David, no hay contingente igual al que puede ofrecer el Ferrocarril de la Provincia. ¿Qué cantidad inmensa de ripio triturado no se puede traer del llano de la Pita o de Pedregalito para formar un pavimento-asfaltado como el de las amplias calles de Balboa? (Calles, 29 de noviembre de 1916, *El Valle de La Luna*, p. 4)

El párrafo presentado sirve para apreciar lo que esperaba la población chiricana tras inaugurarse el ferrocarril en 1916. Así inició el trabajo de este medio de transporte y, casi de inmediato, se convirtió en un gran apoyo para la gente. Debido a lo alejado de Chiriquí de la capital panameña. El ferrocarril podía solucionar mucho más rápido que las otras entidades los problemas regionales, incluso brindar ayuda a otras secciones estatales.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, de manera paulatina, fue aumentando su influencia en diversas actividades provinciales, con diversos tipos de donaciones y ayudas. En los primeros años facilitó materiales, viajes especiales para eventos sociales, construyó puentes y distribuyó publicaciones diarias y revistas; transportó el correo hasta los pueblos asentados en su trazado.

Como ejemplos de esos primeros aportes sociales se destacan:

Viaje especial por fiestas patrias:

Con motivo de las fiestas del 3 de noviembre, la Empresa del Ferrocarril, ha dispuesto poner dos trenes especiales a La Concepción, aquel día, que correrán de acuerdo con el siguiente itinerario: Sale de David a las 7 A.M.; pasa por Alanje a las 7,35 A.M.; sale de La Concepción a las 8,30 A.M.; pasa por Alanje a las 9,05 A.M. y llega a David a las 9,40 A.M. . . . Sale de David a las 3,30 P. M.; pasa por Alanje a las 4,05 P.M.; sale de La Concepción a las 5 P.M.; pasa por Alanje a las 5,30 P.M. y llega a David a las 6 P.M. Además, ese mismo día habrá tren a los Potrerillos, que saldrá de David a las 7 A. M. y regresará de allí a las 10. A. M.

Mañana, aniversario de la Independencia de Panamá, los talleres y bodega de fletes del ferrocarril estarán cerrados y sólo habrá movimiento de pasajeros en los trenes. (Trenes, 2 de noviembre de 1916, *El Valle de La Luna*, pp. 3-4)

Viaje especial para asistir al funeral de Ulises Lescure:

Se celebrarán en la iglesia parroquial de Dolega, por el eterno descanso del que en vida fue Ulises Lescure, el sábado 3 de marzo, a las 9 A. M. habrá un tren expreso para las personas invitadas de esta ciudad, que saldrá del Palacio a las 7 A. M. (Honras fúnebres, 26 de febrero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 1)

Sobre el establecimiento del servicio de correo por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, para beneficio de la población al reducir el tiempo de transporte, se publicó en diario local:

Queja del público contra la irregularidad de que los correos para los lugares unidos a esta ciudad por el ferrocarril no se despachen en los trenes de éste, sino semanalmente y por el tardío procedimiento del lomo de bicéfalos enflaquecidos. La razón de la queja es obvia, desde luego que es sabido que los intereses, públicos deben de privar siempre sobre los particulares. (Una grita general, 6 de marzo de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 1)

En respuesta a las quejas de las personas se resolvió lo siguiente, tal como se registró en el mismo medio de comunicación:

Desde ayer se ha principiado a hacer este servicio para las poblaciones unidas con esta ciudad por el ferrocarril, en los trenes de éste, despachándose, además, el de Boquete por mensajero en los días de llegada de vapor, que no coincida con la salida del tren para aquel lugar. Satisfechos estamos de haber contribuido en algo al establecimiento de un servicio que era necesario y que favorece a gran número de habitantes de esta Provincia. (Correos, 8 de marzo de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 4)

También se verificó el apoyo a personal gubernamental para resolver diversos asuntos de orden público. Ese fue el caso cuando el médico oficial de la Provincia tuvo que atender un llamado:

Ayer se tuvo conocimiento en esta ciudad de que en uno de los campos vecinos a La Concepción se había hallado el cadáver de un individuo; muerto hacía algunos días, y se llamó al señor Médico Oficial quien siguió viaje en el tren de la tarde, en el cual despachamos a uno de nuestros representantes a tomar informes

sobre el particular. El cadáver fue hallado en el camino de La Cuchilla y estaba en completo estado de descomposición y comido el cuerpo por los animales, aunque pudo ser identificado, resultando ser el de un señor Mojica, bastante conocido en aquel lugar. (Un crimen, 6 de marzo de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 1)

Antes del ferrocarril, para un médico u otro burócrata un viaje tomaba varias horas a caballo o carreta, posteriormente aun cuando el sector que visitara el funcionario no se encontrara conectado a la línea férrea, esta permitía viajar en un tiempo mucho menor hasta un punto cercano a su objetivo.

Entre una de las primeras colaboraciones del Ferrocarril Nacional de Chiriquí sobresale la donación de material para los trabajos del parque del Carmen. A continuación, los detalles:

Nos informan que tan pronto se den principio a, los trabajos del parque, se organizarán algunas fiestas a beneficio de la obra, con el objeto de no tener que suspenderla luego, tan pronto se agoten los fondos que hay colectados. Creemos que en el interés de todos está el que los trabajos continúen hasta coronar, la empresa.

Últimamente hemos sabido que el Superintendente señor, Digby, ofreció el ripio que necesitaba la señorita Presidenta de la Junta; pero que esta no pudo conseguir que se le facilitaran los presos que necesitaba para el acarreo y que hoy no le es posible a la citada empresa facilitar el ripio por carecer de los brazos necesarios para su extracción. (Muy bien, 12 de diciembre de 1916, *El Valle de La Luna*, p. 4)

Los inconvenientes que impidieron la obtención del material donado al mes siguiente quedaron solucionados. Esto se confirmó por la siguiente noticia:

En el tren de la mañana de hoy, salió para Pedregalito el Coronel Jesús Parada Leal, Inspector de Obras Públicas Municipales, con una cuadrilla de presos, para extraer el ripio que se necesita para los trabajos del parque, que van a principiarse inmediatamente. Estamos seguros que la noticia habrá de complacer a nuestra sociedad que desea se abra el único sitio de recreo que hay en esta ciudad. (Por el parque, 11 de enero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 1-4)

Los trabajos por las mejoras del parque del Carmen continuaron en el mes de enero de 1917, como señaló el siguiente enunciado:

Desde ayer se están acarreado los materiales que se necesitan para dar principio a los trabajos del parque del Carmen. El ripio se ha conseguido debido a las influencias del señor don Antonio Anguizola y a la buena voluntad del señor Superintendente del ferrocarril que ha suministrado los carros para conducirlo y del señor Gobernador que ha puesto los presos a la disposición para extraerlo y acarrearlo bajo la dirección generosa del Coronel Jesús Parada Leal, quien personalmente se ha encargado del asunto. Es bueno hacerle justicia a las personas que se interesan por la terminación de una obra de verdadero progreso para esta ciudad. (Por el parque, 13 de enero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 4)

Con los materiales acopiados y listos para iniciar los trabajos dentro del parque del Carmen, se dio a conocer la información relacionada a las mejoras que necesitaba el espacio recreativo:

Ayer dieron principio los trabajos del parque del Carmen debido a la constancia de la señorita Presidenta de la Junta, Mélida Arias, al apoyo oficial, que ha encontrado en su proyecto y a la cooperación del señor Superintendente del ferrocarril. Ojalá la obra se lleve a feliz término, sin que haya necesidad de volver a paralizar los trabajos. (Nos alegramos, 1 de febrero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 4)

Las mejoras del parque tomarían un tiempo más para estar listas, esto se debió a la estación seca que provocó la aparición de grietas en el cemento.

La donación para el parque del Carmen solo fue una de muchas que brindó el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, la variedad de donativos e influencia le permitió consolidarse de manera gradual como una entidad pública de gran injerencia en el devenir de la Provincia y, en ella, el superintendente sería visto con tanto poder como un gobernador.

Otras de las obras ejecutadas por la empresa ferroviaria, la cual marcó el inicio de colaboraciones más importantes, fue la construcción de un pequeño puente en Dolega, camino a la estación. En esta obra no solo se realizó una donación de material sino de otras acciones. Sobre este proyecto se publicó lo siguiente:

Observamos ayer con pena que en el camino de la Estación a la población de Dolega hay un riachuelo que se necesita cruzar haciendo equilibrios sobre un tablón colocado a manera de puente y nos extraña que siendo la cosa más fácil del mundo y menos costosa, el Alcalde de aquel lugar no se haya preocupado por hacer allí un puente que está hecho casi naturalmente y que se puede construir con cuatro

tablones y el trabajo de dos hombres durante un cuarto de hora. Es preciso que ciertos Alcaldes se preocupen un poco más por las mejoras materiales de sus Distritos. (Desidia, 9 de enero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 4)

Para solucionar el problema de la población de Dolega y mejorar su acceso a la estación de la localidad, el ferrocarril tomó la iniciativa para llevar a cabo la obra:

Nos informan que en atención a nuestras indicaciones se ha principiado la construcción del puente que hacía falta entre la Estación de Dolega y el pueblo y que dicho trabajo será llevado a cabo por cuenta de la Empresa del Ferrocarril. (Se nos atiende, 13 de enero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 4)

La noticia sobre la conclusión de la construcción del puente en Dolega se informó a la opinión pública:

Muy placentero, ha sido para nosotros ver que ya está casi concluido el que se construye en el camino de la Estación de Dolega a la población y el cual ha sido llevado feliz término debido al esfuerzo de los vecinos y al apoyo del Ferrocarril. (Puente, 15 de febrero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 1)

La obra del puente en el distrito de Dolega es el mejor ejemplo del tipo de participación social que llevaría a cabo el Ferrocarril Nacional de Chiriquí en las próximas décadas, ya que tomaba bajo su responsabilidad proyectos que debían ser ejecutados por otra autoridad gubernamental u otra entidad, sin embargo, siempre se destacó por encima de todas las instituciones en Chiriquí por la capacidad de trabajo de su personal y lo adelantado que se encontraba para la época, al menos, hasta los años sesenta.

Sin embargo, no solo se trataba de hacer obras, las telecomunicaciones de las que disponía el ferrocarril facilitó a las personas un medio de comunicación más rápido que el acostumbrado a lomo de equino o transporte en carreta, ya que no todos los poblados contaban con servicio de teléfono o telégrafo. Por ejemplo:

Ha quedado instalado el teléfono que une esta ciudad (David) con Potrerillos y nos congratulamos con la noticia, pues seguramente este adelanto les dará mayores comodidades a aquellas regiones de verdadero porvenir y a donde puede acudir el turista en busca de un clima admirable y demasiado cercano al mar. También sabemos que, si el número de personas que van a veranear allí es considerable, la empresa del Ferrocarril no tendrá inconveniente en poner un tren que viaje una vez por semana. (Teléfono, 13 de enero de 1917, *El Valle de La Luna*, p. 4)

Con el paso del tiempo, el ferrocarril significó un factor determinante para el aumento demográfico; lo cual contribuyó al establecimiento de numerosas escuelas, brindó la oportunidad para que niños y jóvenes pudieran educarse, aunque solo fuera completar la primaria, ya que para generaciones pasadas eso significaba mucho y era tomado como un adelanto, solo saber escribir y leer.

Con respecto al Ferrocarril Nacional de Chiriquí y las escuelas, no solo se trataba de un simple transporte de las estaciones a lugares próximos a las escuelas, sino que se dispuso de servicios especiales para que los estudiantes y sus maestros pudieran visitar distintos lugares de la Provincia.

Ejemplifican estas circunstancias, la misiva de los maestros José María González y Edith Franceschi, quienes solicitaron al presidente de la República, Harmonio Arias Madrid, lo siguiente:

Excelentísimo señor, nos dirigimos a usted, con el mayor respeto para recordarle la petición que le hicimos el año pasado, los Centinelas del Valle, con respecto a la consecución de un tren para hacer una excursión de estudio a Puerto Armuelles. La Secretaría de Hacienda, solicitó al superintendente del ferrocarril, se le facilitara a la Escuela Normal Rural, poner a disposición los medios para trasladarnos a ese puerto. Don Fabio Obaldía, indicó en aquel momento que eso era imposible por contratiempos habidos en esa empresa y que probablemente nos podría complacer hasta este año. (J. González. E. Franceschi, 30 de mayo de 1936, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias Madrid)

La petición de los maestros de la Escuela Normal Rural David fue aprobada por el presidente Arias Madrid, y la misma quedó testimoniada en la siguiente nota:

Este año hacía cinco años que la Escuela Normal Rural de David no iba a Puerto Armuelles como era costumbre, pero al fin se pudo ir.

Salimos de aquí a las cinco y media; desde las cinco de la mañana comenzaron a llegar los primeros alumnos, y a esta hora estaba el Dr. Ríos esperándonos. Fueron además del señor Director de la Escuela Normal Rural de David los siguientes profesores: Señora de Alvares quien batalló mucho para que esta excursión se realizara, la señora de Ortega, las señoritas Ríos, Germán, Miranda, Clement y el señor Betancourt.

Iban además varias damas amigas de la Escuela. Cada uno de nosotros llevaba su "mono", la profesora de higiene nos había explicado cómo debía ser esto.

Íbamos en la máquina No. 4, la máquina tenía tres carros; subimos a los carros y colocamos los sombreros en su lugar y al lado los "monos"; los varones colocamos los afilados machetes debajo del asiento.

En el primer carro iban el Doctor Ríos y la señorita Miranda responsable de las escuadras, en el segundo la señorita Germán y Clement y el señor Betancourt de las escuadras del centro y de las últimas escuadras la señora de Álvarez y la señorita Ríos.

Después el Dr. Ríos dio orden de que nadie se moviera de su puesto y el tren comenzó a andar. Íbamos felices cantando; pasaron por delante de nuestros ojos paisajes muy lindos, nos detuvimos los minutos reglamentarios en las diversas estaciones.

Por último, entramos en los dominios de la United Fruit Company. Esta es una compañía muy fuerte y tiene demasiadas tierras, el hijo del país ha cometido el gran error de vender sus propias tierras. La compañía deja mucho dinero, pero el panameño ha quedado sin las tierras y cada familia tiene el deber de tener un pedazo de tierra que debe cultivar y su casa propia y cuando cada panameño tenga esto ya estaremos muy cerca de ser verdaderamente libres.

Los bananales de la compañía están sembrados en hileras, deshojados, se ven las plantas sanas, fuertes, llenas de vida. Nos dio mucho dolor ver que los

bananales de nuestros panameños no estaban lo mismo, hasta había algunos atacados de la plaga.

¡Ojalá nuestros queridos compatriotas imiten el ejemplo que les da la compañía y mejoren sus banales!

Llegamos a Puerto Armuelles a las 9 de la mañana: ¡qué dicha ver el mar! Está muy tranquilo, muy azul y qué grande es. Nosotros nunca tenemos oportunidad de ver el mar: ¡Cómo agradecemos al Excelentísimo Señor Presidente de la República este hermoso paseo! En el muelle había un gran barco, el "Talamanca" nos invitaron a visitarlo y lo anduvimos de arriba abajo ¡Qué barco tan lindo! En el barco estaba el señor Capitán del Puerto don Fidel Hernández, él se interesó porque viéramos todo. Un oficial del barco nos dio una explicación en inglés sobre la brújula. Como nosotros damos inglés tres veces por semana y practicamos escribiendo cartas a los estudiantes de E. E. U. U. y de Australia, entendimos la explicación. Sería una ingratitud no recordar que quien comenzó a explicarnos el uso de la brújula y los dos señores fue el antiguo profesor de la Normal Don Polo Germán. El señor Genzier nos mostró el muelle y nos retrató; también lo hizo un pasajero del Talamanca.

En el muelle observamos con qué cuidado se embarca el guineo. ¡En otros países sí que aprecian esta fruta! La compañía la trata "como a una niña bonita".

En la estación de Puerto Armuelles estaban esperándonos el Corregidor señor Mario Alvarado, el señor Balbino Alvarado, empleado de la United, quien tenía el encargo de la compañía de enseñarnos todo lo que nos interesaba ver; los

exalumnos de la Normal Rural Ricardo Ortega quien gentilmente nos invitó a dejar los "monos" y los machetes en la escuela donde él imparte educación.

Por el camino vinieron a encontrarnos las exalumnas Celsa Brenes de Anguizola y Nenga Moreno, en la escuela encontramos a doña Elena Anguizola de Jurado y a doña Nina de Anguizola quienes nos escribieron con gran muestra de regocijo. Pero después llegó la exalumna Doña Ligia Herrera de Castro quien también se alegró mucho de nuestra llegada.

Dejamos en la escuela Pública los "monos" y machetes al salir la señorita Lilia presentó al Doctor Ríos y a la señorita Quela al Reverendo Padre Moreno quien cortésmente nos invitó a visitar la iglesia. Nos dirigimos allá en compañía de don Balbino Alvarado. El Reverendo Padre Moreno nos explicó que gracias a la generosidad del Doctor Harmodio Arias tenía Puerto Armuelles la modestísima Iglesia que estábamos viendo, se quejó del desamor de los católicos de Puerto Armuelles, de su falta de cooperación para hacer progresar la Iglesia. Ojalá los exalumnos de la Normal Rural que están en Puerto Armuelles ayuden al sacerdote que está tan solo. El Reverendo Padre Moreno nos habló luego sobre educación, nos parecía que era una clase, todo lo que él decía era muy cierto.

Cuando terminó de hablar el Dr. Ríos le pidió que nos bendijera, el sacerdote lo hizo y comenzamos nuestro paseo por la ciudad.

Fuimos al Talamanca, luego, a las oficinas de la compañía. Aun, cuando estaban trabajando nos dieron todas las facilidades para recorrer los diversos departamentos. Nosotros no hicimos el menor ruido y nada tocamos ni ensuciamos.

Al salir nos esperaban Mr. Blok, el segundo de la Compañía, y el señor Jácome representante de la Compañía Frutera en Panamá, ambos saludaron cordialmente al Dr. Ríos y a la señorita Raquel y siempre acompañados del caballero, señor Alvarado nos dirigimos al Club House en compañía también del exalumno Salvador Jurado de la Lastra. En el Club House fueron servidos agradables refrescos de la United Fruit Company. Bailamos en el hermoso salón después de un ameno programa en honor de la señorita Julia Isabel Miranda, quien cumplió años. La señora madre de la señorita profesora de Corte y Confección era invitada de honor y estaba desde luego presente en la fiestecita que hicimos a su hija.

Terminado el programa y el baile fuimos otra vez a la escuela Pública donde los señores maestros nos obsequiaron unos helados riquísimos ¡mil gracias!

Por la mañana habíamos saludado nuestra querida Bandera Nacional; ahora, ya al venirnos, cantamos el Himno norteamericano, en inglés, en prueba de gratitud por las atenciones que recibimos de la Compañía, y con qué amor frente al mar inmenso cantamos después nuestro Himno Nacional.

Después volvimos al tren. Llovió muchísimo y nos mojamos. Llegamos a las ocho y media debajo de un verdadero diluvio.

Damos las gracias al señor Superintendente porque se esmeró mucho porque se realizara la excursión.

Ahora deberíamos hacer una excursión a Boquete y otra a Potrerillos porque es deber de patriotas conocer nuestra tierra. (Araúz A. El paseo a Puerto Armuelles, 31 de agosto de 1936, *El Centinela del Valle*, pp. 1 y 6)

Esta excursión realizada a Puerto Armuelles es una muestra de lo importante que era el Ferrocarril Nacional de Chiriquí para los estudiantes de la Provincia, por la oportunidad de contar con nuevas experiencias y poder salir de las aulas. Una gira de estudio era algo impensado para cualquier maestro antes de la existencia de dicho ferrocarril, echar mano de este recurso permitió complementar los conocimientos de los alumnos sobre diferentes tópicos y, para los maestros, significó, una nueva manera de transmitir información y vivencias a su alumnado.

Con este tipo de contribuciones, el ferrocarril se convirtió en una entidad omnipresente en la vida de muchos chiricanos, principalmente en el área occidental de la Provincia. No obstante, su influencia fue mucho mayor a partir de los años de 1940, cuando por el Decreto No. 287 de 1942, se establecieron los objetivos del mencionado ferrocarril: “La colaboración, con las autoridades públicas nacionales, provinciales y municipales, para el mejoramiento de las poblaciones vecinas de sus líneas”. (Gaceta Oficial, No. 8821, 5 de junio de 1942, p. 7)

Bajo este objetivo el Ferrocarril Nacional de Chiriquí expandió sus instalaciones y servicios, por lo tanto, sus aportes se hicieron mayores y en diferentes rubros.

La colaboración del ferrocarril no se limitaba a giras académicas y otros tipos de viajes especiales, también facilitó el transporte al personal docente, médicos,

misioneros y otros, a quienes se ofrecía una tarifa especial. Muestra de esto se puede apreciar en el caso de los maestros:

En épocas pretéritas el Magisterio consiguió después de muchas idas y venidas, se les rebajara el cincuenta por ciento del valor de los pasajes a las maestras y maestros de escuela, estos compraban pasajes de segunda y se les permitía viajar en los motores de primera. (Ecos de Chiriquí, 9 de julio de 1946, *Ecos del Valle*, p.2)

Otra contribución brindada por el ferrocarril al transporte de pasajeros se manifestó con el traslado de los miembros de la comisión indígena, ante la compañía bananera en Puerto Armuelles:

Referente a solicitud que hacen los indios guaymíes al excelentísimo señor Presidente de la República.

Tengo el agrado de Informar a ud. que ya esta Empresa había implantado plan de cooperación con los indios Guaymies, en el sentido de facilitar transporte a los miembros de la Comisión que representa la comunidad indígena y, ahora, de acuerdo con sus deseos, continuaremos en el mismo plan cooperativo. (R. Alegre, 25 de junio de 1953, Correspondencia presidencial de Remón Cantera)

Esta cooperación entre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí y los indígenas guayimíes no duraría mucho tiempo. La razón se esgrime a continuación:

Nos dirigimos al Superintendente del Ferrocarril de Chiriquí, solicitándole que diera facilidades de transporte a los representantes de los indios Guaymies, tal como ellos lo habían solicitado al excelentísimo señor Presidente de la República.

En esta fecha hemos recibido la nota No. 422 del mencionado funcionario, la cual me permito transcribirle con ruego de que usted se sirva poner el asunto en conocimiento del Señor Presidente. Dice así la nota en referencia:

Cumpliendo instrucciones del 23 de junio del presente año, estábamos cooperando con los indios Guaymies, en el sentido de suministrarles pasajes de cortesía a los miembros que representan la comunidad indígena, para que efectuaran con mayor facilidad sus actividades. Pero es el caso que he decidido suspenderles esta concesión debido a que he sido informado por el Mayor Martín González, Jefe de la Zona Norte de Policía Nacional, que dichos dirigentes son los fomentadores de las huelgas de los indígenas que trabajan en la Chiriquí Land Co. Le pongo al corriente de esta determinación para en caso de que le presenten reclamaciones. (I. Galindo, 3 de septiembre de 1953, Correspondencia presidencial de Remón Cantera.)

El ferrocarril brindó, diariamente, a las distintas dependencias del gobierno, transporte, materiales y combustible. Todo esto bajo la premisa de contribuir con la administración gubernamental. Como ejemplo de estas ayudas se les colaboró a los empleados del ramo de Justicia y Ministerio Público, Previsión Social, de Gobierno, Aduana y Rentas Internas, Agricultura y Comercio, Educación, Obras Públicas y Correos y Telégrafos. Todos lograban movilizarse por el occidente de la provincia, gracias, a los trenes de la empresa.

Otro aporte importante, sobre todo, para la educación, se dio cuando el ferrocarril celebró contratos con el Ministerio de Educación para la confección del mobiliario necesario para diversas escuelas de la provincia; todo este trabajo se

pagaba cubriendo el costo del material. A continuación, ejemplos de la cooperación de la empresa para con las escuelas de la región chiricana:

Según declaraciones que hizo a la prensa capitalina el titular de la cartera de Educación, Lic. Ramírez se sabe que el Ferrocarril Nacional está confeccionando en sus talleres del barrio El Retiro, equipos escolares por un valor de 40 mil balboas. Que significará modernizar todo el mobiliario de las escuelas chiricanas. (El F. N. hace bancas por 40 mil. Se modernizan las escuelas, 27 de abril de 1961, *Ecos del Valle*, p. 1)

Otro aporte de mobiliario escolar:

La escuela Rep. de Francia, en construcción; la comenzaron el 1 de febrero del año pasado y aún no ha sido terminada. Y a toda “velocidad” están haciendo el mobiliario en el Ferrocarril de Chiriquí para la misma escuela, para ver si es que para 1 de mayo los alumnos no tienen que sentarse en el suelo. (Tic Tac, 23 de marzo de 1963, *Ecos del Valle*, p. 4)

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, también, contribuyó al traslado de alimentos donados para comedores escolares y, así, lo sugiere la correspondencia que reza:

El señor Sanmartín se dirige al presidente Remón:

Apreciaré altamente que se den instrucciones para que el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, transporte gratuitamente cincuenta racimos de bananos destinados semanalmente a comedores escolares. David. (Sanmartín, 15 de junio de 1954, Correspondencia presidencial de Remón Cantera.)

Aprobada la solicitud de Sanmartín por el presidente Cantera, se dio la siguiente orden:

Me permito comunicarle que hemos impartido instrucciones al señor Rafael Alegre, superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, a fin de que sean transportados semanalmente desde Puerto Armuelles los cincuenta racimos de bananos que solicita el señor Sanmartín. (Galindo. I, 18 de junio de 1954, Correspondencia presidencial de Remón Cantera).

Con frecuencia el Ferrocarril Nacional de Chiriquí ofreció transporte gratuito o con algún descuento y patrocinio para actividades artísticas. Son ejemplos de estas:

El ya prestigioso coro universitario "Narciso Garay" de David que ha organizado y que dirige el profesor Gonzalo Brenes viajará a Puerto Armuelles el próximo sábado 11 para ofrecer un concierto en el Gimnasio Escolar a beneficio de la Escuela Número 1 de esa ciudad, con la generosa cooperación del Club de Leones de Armuelles, de la Agencia de la Cervecería Nacional y la empresa de Ricardo Pérez. El Ferrocarril de Chiriquí, también, ofrece su valiosa colaboración a este acto cultural que promete ser coronado por el buen éxito. Próximamente, actuará el Coro Narciso Garay en el Colegio Félix Olivares en un acto a beneficio de la Biblioteca Pública de David y del Colegio en un programa combinado con un recital del notable artista nacional Miguel Moreno. Seguidamente, ofrecerá otro concierto a beneficio de la Casa de la Cultura que estará organizado por la Asociación de Periodistas. (El Coro Universitario cantará en Puerto, 6 de agosto de 1962, *Ecos del Valle*, p. 1)

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí patrocinó diversas organizaciones y giras culturales que, por el accionar de esta empresa, se logró su puesta en escena.

La Asociación de Periodistas de Chiriquí, ha asumido la responsabilidad de traer a esta provincia a los artistas que se vienen presentando en la capital de la República y los pueblos del interior, patrocinados por el Departamento de Bellas Artes del Ministerio de Educación. Con esta intención se está pidiendo la cooperación de diferentes empresas particulares e Instituciones estatales. Hasta el momento solo han respondido al llamado las Empresas Tribaldos, Empresas Eléctricas y el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Las dos empresas particulares mencionadas han cooperado con la suma de B/250.00 cada una; mientras que el Ferrocarril de Chiriquí ha cooperado Con B/150.00, y el transporte de las personas que deseen venir desde Puerto Armuelles a mitad del precio regular. (Grandioso espectáculo presentará Bellas Artes en David el 29, 24 de marzo de 1960, *Ecos del Valle*, p. 1).

El auspicio del ferrocarril, también, sirvió como respaldo a las carreras de artistas locales e internacionales. Tal fue el caso referido en un diario regional:

Muy buenos comentarios han despertado en los círculos culturales de esta ciudad, la presentación que a través de la Voz del Barú viene haciendo el pianista folklórico argentino, Silvano Escudero, con el patrocinio del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y de la Cervecería Nacional. Escudero tiene una gran trayectoria como folklorista, ya ha triunfado en todos los países suramericanos y lo tenemos de paso hacia la hermana república de Costa Rica. Espectáculos como este son dignos de la

radio audiencia chiricana. (Silvano Escudero es muy bien criticado, 6 de julio de 1963, *Ecos del Valle*. p. 4)

Las contribuciones materiales, técnicas y monetarias, incluso donación de terrenos del FNCH, sirvieron para el arreglo de calles en distintos poblados de la Provincia. Además, se dedicó a la construcción de escuelas, puentes y edificios públicos. Brindó respaldo a las instituciones cívicas y de beneficencia para las obras que estas acometían, tales como: construcción de capillas, parques, plazas, casas comunales y campos de juegos.

Con base en el párrafo precedente, se aprecia la cantidad de aportes que hacía la empresa ferroviaria en menor o mayor escala, de acuerdo a la obra apoyada. Sin embargo, todas numerosas y valiosas para las comunidades.

A continuación, se enuncian otros aportes del ferrocarril, especialmente en favor de municipios y sus obras de interés público:

Fuera de las numerosas obras y trabajo que tiene bajo su programa el ferrocarril. También, coopera con el gobierno en obras ajenas a su organización y vemos que la empresa ha construido puentes de diversos tamaños para caminos públicos. Estos puentes están contruidos con rieles usados y es de especial interés el que últimamente se ha erigido sobre el río Gariché, cuya luz es de 27 metros, para unir una de las regiones más fértiles de la provincia con el pueblo de Camarón (hoy Santa Marta), lugar por donde cruza la vía férrea. El puente fue diseñado por la Superintendencia, construido en los talleres de mecánica del ferrocarril y luego transportado y armado en el río Gariché.

Además, se han hecho construcciones tales como, un Crematorio para la ciudad de David, a petición de la Sección de Higiene y Beneficencia de la Secretaría, reparaciones al molino de arroz en la misma ciudad y se supervigilan obras oficiales como las reparaciones al Hospital "José Domingo de Obaldía" y a la escuela de Gualaca. La organización del ferrocarril mantiene el control y seguridad de los materiales destinados a estos trabajos. Los municipios de la provincia de Chiriquí han recibido, también, la ayuda; tanto material como técnica del ferrocarril. El matadero de la ciudad de David y las cocinas del Mercado Público han sido construidos con especificaciones y presupuestos hechos por la empresa ferroviaria. Varias calles de la ciudad, también, han sido pavimentadas con la ayuda técnica y material del ferrocarril. El Ferrocarril ha hecho, también, con sus propios fondos, la pavimentación de la calle adyacente al edificio donde funcionan sus oficinas. (Memoria de Salubridad y Obras Públicas, 1940, pp. 586-591)

Un departamento del Ferrocarril Nacional de Chiriquí que destacó por las contribuciones comunitarias fue el taller de mecánica:

Como nuestro Taller de Mecánica es de lo mejor que hay en el país es indudablemente, el más completo de la Provincia, a él acuden algunas empresas privadas en demanda de ayuda cuando necesitan trabajos que sólo allí se pueden ejecutar. En casos excepcionales, y como fomento a las industrias que aquí se desarrollan, y como fomento a las diferentes industrias, mediante la consiguiente remuneración, siempre que no signifiquen competencia dañina a los talleres de mecánica privados. También brindamos nuestra cooperación a los departamentos

oficiales que solicitan nuestros servicios. (Memoria de Salubridad y Obras Públicas, 1942-1944, p. 707)

Con respecto a la donación de material y equipo de las canteras, se detallan los siguientes ejemplos:

La cantera que operamos en Los Algarrobos, distrito de Dolega, aunque su producción es pequeña, trabaja regularmente y su operación reporta alguna ganancia. También operamos, en La Pita, Distrito de Alanje, una planta de arena, cuya producción, igual que la de la cantera, es vendida a particulares, una parte, y el resto se dona para obras que el Estado ejecuta en la provincia, tales como: escuelas, caminos, puentes, Centros de Salud canchas de juego, entre otros.

La empresa posee dos camiones de volquete, para el reparto de materiales, los cuales son cedidos, sin costo alguno, para ser usados, durante sábados, domingos y días feriados, en la reparación de las calles de la ciudad de David y caminos vecinales. (Memoria de Obras Públicas, 1962, p. 53)

Ejemplo de contribuciones de materiales para mejoras de estadios y caminos, donados por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí:

Dona piedra de su cantera para la composición de un camino. El Superintendente del Ferrocarril, Sr. Estenoz le está prestando valiosa ayuda a las comunidades campesinas suministrándoles materiales para obras de beneficio comunal. Últimamente le ha donado al Club de Padres de Familia de Sabana Bonita cincuenta yardas de piedra picada para la composición del camino a ese lugar. El Presidente del Club, Sr. Benicio Vargas se ha dirigido al Alcalde Franceschi, para

que envíe el camión municipal a recoger el material y trasladarlo a los lugares donde se usará. (El Ferrocarril sigue cooperando, 2 de enero de 1951, *Ecos del Valle*, p. 1)

En cuanto a la cooperación en pintura para estructuras deportivas está caso el estadio de Doleguita:

Don Luis Estenez, Superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, tuvo hoy el primer gesto de cooperación con el deporte chiricano, desde que está al frente de su alto cargo, al donar la pintura necesaria para el Estadio de Doleguita, que vestirá, así, sus mejores galas el domingo próximo con motivo de la inauguración de la temporada de este año. El Presidente de la Liga don Gustavo Rodríguez, Miguel Alain y Ramón Guerra hicieron la gestión ante el Superintendente y esta mañana el propio Estenez entregó la pintura y ofreció cooperación de la Empresa a estas manifestaciones de cultura. Muy agradecida está la Liga del diligente funcionario. (Dona la pintura necesaria para el Estadio de Doleguita, 2 de febrero de 1950, *Ecos del Valle*, p. 4)

Donación en beneficio a los trabajos de iluminación del estadio de Doleguita:

Para agradecer el gesto simpático que ha tenido el señor Superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, don Rafael A. Galán, nos llamó telefónicamente el Lic. Olmedo David Miranda, representante del Departamento de Educación Física y Deportes en la Junta del cinco por ciento deportivo de David. Nos dijo el “gordo” Olmedo que don “Fito” había donado para la instalación de las cuatro torres del estadio, un total de metros de piedra pica da y 9 metros de “macadam”, lo que viene a ser valioso aporte para los trabajos de colocación de las torres que completaran así

el total necesario para después ser puesta su electrificación con la partida de cinco mil balboas que hay destinado para el año de 1963, en el presupuesto del Ministerio de Educación y que gracias a diligencias de los dirigentes locales se consiguió. Ojalá otras personas o instituciones donen materiales o cualquier cosa que se necesita para que muy pronto tengamos el alumbrado total en el coliseo de Doleguita, orgullo del interior. (Olmedo Miranda agradece a don Rafael A. Galán, 8 de agosto de 1962, *Ecos del Valle*, p. 3)

La colaboración del ferrocarril en la rama deportiva no se limitaba a materiales, también proporcionó el transporte a deportistas. Así lo corrobora el diario *Ecos del Valle*:

Se informa por este medio a los muchachos que integran el equipo de fútbol Deportivo Armuelles, que las gestiones que se estaban realizando aquí en David en relación con el transporte de los futbolistas para que participarán en la inauguración de la Liga de Fútbol, han quedado satisfactoriamente resueltas. El Ferrocarril admite que en número de 20 futbolistas pueden venirse a David en el tren ordinario que partirá de Puerto por la suma de Bs. 1.30 cada uno. El regreso está completamente arreglado por la suma de Bs.1.00 cada uno. La hora indicada para el regreso es de ocho a nueve de la noche. (Con el deportivo Armuelles, 3 de febrero de 1950, *Ecos del Valle*, p. 4)

Se presenta otro tipo de asistencias realizadas por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí: la empresa aportó materiales para resolver un problema que aquejaba la circulación de la población en busca de atención médica en el hospital José Domingo Obaldía. El problema consistía en lo siguiente:

Se ha construido el hospital fuera de la ciudad, sin otra comunicación que la carretera, la cual es sumamente estrecha y difícil hasta ese lugar, pues hay dos pendientes. Desde las primeras horas de la mañana hasta las 9 de la noche hay mucho tránsito de gente a pie y de automóviles. Debido a lo angosto de la calle, los de a pie deben tirarse a la hierba y por las bajadas de los rellenos, con la incomodidad de ensuciarse sus vestidos y de caerse en esas pendientes y téngase en cuenta que la mayor parte de la gente son pobres enfermos que van todos los días a medicarse al Hospital. También, los conductores de carros se ven molestados por la continua interrupción del tráfico y por el peligro de golpear a cualquier transeúnte. La acera mencionada puede construirse al lado de la carretera. (L. González, 5 de noviembre de 1935, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

Tuvieron que pasar varios años hasta que se logró la construcción de la acera requerida hacia el hospital Obaldía. El superintendente de dicho nosocomio deja ver lo demorado de los trabajos y su lucha por la realización de esta. En comunicación publicada por Samuel Lewis, decía así:

Con agrado publicamos esta carta del señor Juan B. Sanmartín que se explica por si sola.

Quedó así el Hospital comunicado con la ciudad mediante una vía de concreto que, además de proporcionar seguridad y comodidad a los transeúntes, es un nuevo motivo de ornato para David.

El Hospital a mi cargo agradece su oportuna intervención a los funcionarios siguientes:

Ingeniero don Luis Quintero, quien hizo el relleno en octubre de 1947; don Berardo Gallol, ex-Secretario del Ministerio de Obras Públicas, cuya oportuna intervención evitó que el proyecto se muriera; Ingeniero don Frank Morales, cuya opinión técnica y sensatez manifiesta, favoreció la construcción de la obra; don Félix Abadía, Superintendente del Ferrocarril, quien facilitó gratuitamente toda la arena; y don Julio A. de León, Ingeniero a cargo de la Sección de Caminos en David, joven profesional que se viene desempeñando con verdadero celo patriótico.

Incluyo, también, copia del oficio 429 fechado con 12 de junio, última carta jugada en esta lucha tan larga como plagada de sinsabores, Creíble apenas que haya que pelear 4 años para conseguir 300 metros de acera en beneficio de los que acuden a un Hospital del Estado. (S. Lewis, Mañana, 10 de noviembre de 1948, *Épocas*, p. 49)

Como se aprecia en el texto precedente, aun cuando la provincia de Chiriquí contaba con grandes avances a más de 30 años de la fundación del Ferrocarril Nacional, la atención por parte del gobierno central a las necesidades locales era sumamente demorada. En 1935, el gobernador de turno, solicitó la construcción de la acera en cuestión como algo apremiante para la población, sin embargo, fue el superintendente del hospital Obaldía, quien decide que la obra debe realizarse y toma cuatro años de gestiones y solicitudes. Finalmente, con la participación de la empresa ferroviaria de Chiriquí se logró su culminación después de 13 años.

- **Otros aportes del Ferrocarril de Chiriquí a instituciones gubernamentales.**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí cedió las instalaciones de su oficina principal para llevar a cabo prácticas de extinción de fuego en 1937. En este caso, se presenta el ejemplo del Benemérito Cuerpo de Bomberos de David, que desplegó prácticas y ejercicios para el combate de incendios en la oficina principal del FNCH. Las camisas rojas cerraron la vía y formaron una cadena humana para transportar cubos de agua a la orden del primer jefe.

Participación del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en los actos inaugurales del Aeropuerto Enrique Malek, en 1947:

La ceremonia se llevará a cabo mañana a las 9 de la mañana.

El campo de aviación de la ciudad será inaugurado oficialmente mañana con su nuevo nombre de Campo de Aviación “Enrique Malek”, por el señor Gobernador de la Provincia, a las nueve de la mañana en un sencillo pero significativo acto preparado por el Club de Leones de David, propulsor de la campaña; para que nuestro campo de aviación lleve en lo sucesivo el nombre del zapador de la aviación comercial en Panamá. El programa a desarrollarse es el siguiente: 1. Inauguración por el Gobernador de la Provincia, 2. Bautizo del Aeropuerto conforme al rito católico, 3. Palabras del Presidente del Club de Leones de David. 4. Palabras de la viuda del aviador Malek.

El Club de Leones hace invitación especial al pueblo chiricano para que asistan a esta ceremonia y ha hecho arreglos para el transporte de personas al

aeropuerto, desde la estación del Ferrocarril. Por lo tanto, se avisa a los que deseen asistir que deben encontrarse en la Estación del Ferrocarril a las nueve menos cuarto. (Se inaugura oficialmente el Aeropuerto Enrique Malek, 31 de octubre de 1947, *Ecos del Valle*, p. 1)

Intervención del FNCH en la construcción de un edificio anexo a la escuela de Doleguita, levantado en 1950, con la gestión de otras empresas, como la transnacional Chiriquí Land Company:

Mucho agradeceré a Ud. se digne darle cabida en su muy leído periódico a la presente., que tiene por finalidad agradecerles públicamente a las empresas, entidades y personas que en alguna forma contribuyeron con la escuela de Doleguita en la construcción del edificio anexo del plantel y en sus diversas actividades durante el año lectivo próximo a finalizar. De manera muy especial, tenemos que agradecerles sus valiosas contribuciones al Ferrocarril Nacional de Chiriquí, a la Chiriquí Land Co., a don Guillermo Tribaldos Jr, a la Policía Nacional de esta Provincia, a las Radioemisoras de la localidad, a las imprentas y diarios chiricaños y público en general. De Ud. muy atentamente, Esther M. de Contreras. (Agradece la cooperación, 25 de enero de 1950, *Ecos del Valle*, p. 8)

Hasta los más pequeños de los centros escolares eran beneficiados por las donaciones realizadas por el FNCH, como consta en el diario *Ecos del Valle* tras la compra de juegos infantiles para la Escuela República de Francia:

Las maestras que regentan la Escuela República Francia, habían solicitado al Ferrocarril un equipo completo de juegos de patio apropiado al tamaño de los niños y

que comprende columpios, zurradera, balancines, etc., comprometiéndose a pagarlo con el producto de actividades sociales como se había hecho anteriormente con los muebles que están en uso actualmente en dicho Kindergarten. El pedido fue hecho por el Superintendente Abadía quien siempre se distinguió por su espíritu de cooperación con las escuelas y al ser recibido por el actual Superintendente Ing. Estenoz y saber el objeto a que se destina, ha extremado su bondad hasta disponer que el equipo sea donado al Kinder como contribución del Ferrocarril a la Escuela, corriendo también por cuenta de la empresa la instalación de los juegos en el patio de la Escuela del Carmen. (Otras Mejoras se habían conseguido para un Kinder, 15 de marzo de 1950, *Ecos del Valle*, p. 1)

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí prestó mano de obra y ayuda técnica a otras instituciones para mejorar sus instalaciones. En concordancia a este tipo de auxilios se destacan los trabajos en la lavandería del hospital José Domingo de Obaldía:

Cuatro máquinas de lavar ropa fueron traídas de la capital hace ya algún tiempo para instalar la lavandería del Hospital Central de David, y todavía están sin instalar. El señor Pedro Moreno alto empleado del Ferrocarril Nacional, se ha comprometido para hacer el estudio de la instalación de dicha maquinaria, ya que él tiene la experiencia de la Chiriquí Land Company. El equipo vino sin la caldera respectiva y se tratará de conseguir dicha caldera también con la compañía frutera. Esta maquinaria estaba instalada en el Hospital Santo Tomás. El exministro Pino manifestó que dicha instalación costaría aproximadamente 15 mil balboas. (El

ferrocarril arreglará la lavandería del hospital, 2 de febrero de 1961, *Ecos del Valle*. p. 1)

Otro aporte valioso del Ferrocarril Nacional de Chiriquí fue la cesión o donación de terreno para la Asociación de Periodistas de Chiriquí. Esta contribución se materializó así:

Al solo anuncio de que la Asociación de Periodistas de Chiriquí consideraba el proyecto de levantar la Casa de la Cultura en esta ciudad, respondió en primera línea, el Superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, don Rafael A. Galán, ofreciendo el solar necesario, contiguo a la Bodega de esa Empresa, en un solar de más de mil metros cuadrados, y en una ubicación magnífica. Enseguida se dieron los pasos necesarios para el traspaso del terreno, por las vías legales, y la diputación chiricana acogió con calor el proyecto de Autorización al Poder Ejecutivo para hacer el traspaso. Ya el proyecto mereció primer debate de la Comisión de Hacienda, y pasará al pleno de la Cámara Legislativa esta misma mañana, habiéndose encomendado el Diputado Tomás Guerra como relator, para elaborar el Informe de Comisión favorable. El Jefe del Estado, don Roberto F. Chiari, al informársele de este proyecto, elogió la idea también con calor y ha ofrecido todo el respaldo necesario para su realización. Así mismo el Ministro de Educación don Alfredo Ramírez, tiene para el proyecto, los más cálidos elogios. Y el Director del IVU, Ing. Norberto Navarro, en gesto significativo, ordenó la confección de un anteproyecto de plano de la obra y la ejecución del plano final, para lo cual situó en David al Arquitecto Alberto W. Osorio, quien con la más entusiasta voluntad elaboró el anteproyecto en esta ciudad, en 24 horas. Siguió a estas apreciables

contribuciones iniciales la del constructor Gilberto Arco, para supervigilar la construcción y poner al servicio de los trabajos una mezcladora, por todo el tiempo que sea necesario y el representante del IVU en David, señor Giovanni Carlucci, ofreció los primeros mil bloques de concreto. Así, se encuentra ahora mismo el proyecto de edificar en esta ciudad la Casa de la Cultura, proyecto que alienta la Asociación de Periodistas de Chiriquí y para el cual se muestra optimista considerando la capacidad de cooperación de la comunidad chiricana y su capacidad económica, puesta de manifiesto en toda obra de progreso en esta tierra nuestra. (Se levantará La Casa de la Cultura, 19 de diciembre de 1961, *Ecos del Valle*, p. 10)

El ferrocarril cedió dos globos de terrenos, el primero ya anotado para la construcción del edificio principal destinado a la Casa de la Cultura, traspasado mediante la Ley 79 de 28 de diciembre de 1961, la cantidad de 1 673 m. de la finca No. 724; y, el segundo, en 1970, cuando se expide el Decreto No. 107 que le cedió a la Casa de la Cultura la extensión de 727.40 m. de la finca No. 724 para la construcción de un anexo a dicho edificio.

## **2.10 Influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí como fomento de desarrollo económico y poblacional**

En este apartado sobre la influencia que tuvo el Ferrocarril Nacional de Chiriquí en el comercio de la Provincia, se presentará un bosquejo de la situación socioeconómica y de las vías de comunicación a inicios del siglo XX en las áreas impactadas por el transporte ferroviario.

El estudio será expuesto de manera cronológica. Se parte de los primeros ramales y las poblaciones de David, La Concepción en Bugaba, Boquete y Potrerillos en Dolega, regiones consideradas las más importantes para la producción de los bienes a transportar en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí y con ello, lograr mejoras en las condiciones socioeconómicas de sus habitantes. Además, se explicará la situación de otras comunidades: Dolega, Alanje y Boquerón, estimadas de poco porvenir y que no tuvieron el mismo empuje de otros lugares llamados a despuntar en el diseño del proyecto ferroviario en la Provincia.

### **La situación económica en la provincia de Chiriquí en la primera década del siglo XX**

La provincia de Chiriquí, a inicios del siglo XX, estaba reconocida como una región donde predomina la ganadería en sus llanuras y, cuyas haciendas estaban destinadas, principalmente, a la cría de rebaños vacunos, porcinos y caballar. Las haciendas de categoría eran propiedad de ricos terratenientes que se podían permitir las vastas extensiones de tierras para lograr gran producción animal y comercializar en los puertos de otras provincias, principalmente en la capital Panamá.

Al estar la provincia de Chiriquí localizada muy distante de los mercados de la urbe central, se obligaba a los ganaderos a producir la mayor cantidad posible para amortizar el pago del flete marítimo, el único medio de transporte disponible para la época. Solo de esta forma podían obtener ganancias que serían invertidas en otros negocios como: tiendas generales, hoteles, cantinas, casas de alquiler, compra de terrenos para alquiler, y otros.

Lo expuesto en el párrafo anterior se relaciona con el sector más acaudalado de la Provincia, avecindado principalmente en David, por lo cual sus representantes no tendrían que recorrer largas distancias para el transporte de animales, ya que, a diferencia del transporte de frutas u hortalizas, el ganado era una mejor opción, pues al tener que ser arreado no se malograba por el transporte.

El resto de la población, distante del puerto Pedregal, que no contaba con grandes extensiones de tierras o un capital que le permitiera explotarla, solo podía producir lo necesario para mantener a sus familias, dado que, entre más alejados del puerto y el principal mercado que era David, encontraban mayor dificultad porque para lograr exportar algún producto, en caso de generar excedentes, debían transportarlo a pie, a lomo de caballos o carretas.

Sobre la situación económica experimentada en las poblaciones rurales, Molina Castillo (2014) describe lo siguiente:

En esos espacios rurales se vivía, a su vez, del intercambio por producción, los llamados trueques, que facilitaban aún más la convivencia y solidaridad. Regularmente, estas familias estaban establecidas en un vecindario, con propiedades de casas y posesiones, muy cercanas unas de las otras. Entre estos trabajos se encontraban: el doméstico, labores en el trapiche, crianza de ganados y animales domésticos, sembradíos, labores artesanales con derivados de leche, caña de azúcar y maíz. (p. 9)

Para ilustrar las condiciones de un caserío como Boquete y su relación con la ciudad de David, así como el esfuerzo para el transporte de personas y productos entre ambos puntos, se expone lo siguiente:

El primer problema de los vecinos fue vender el sobrante de sus cosechas, una vez separado lo que debían utilizar para su alimentación y la de sus familiares. No había otro medio de transporte que el caballo y un viaje de ida y vuelta a David demoraba hasta seis días.

Además, el precio de los productos que ellos podían vender era bajo y apenas valía el trabajo de cargarlos. Sin embargo, algo había que vender y procurarse dinero, pues necesitaban kerosene, sal, vestidos y otras cosas.

El sistema más empleado por ellos fue el intercambio de productos por otros, cada vecino permutaba lo que le sobraba con el vecino que tenía lo que se necesitaba. (Travieso y Travieso, 1961, p. 6)

Un factor negativo que afectó todo tipo de transporte terrestre en la Provincia, a inicios del siglo XX, sin importar la condición pecuniaria de los pobladores, fue la falta de caminos adecuados para transitar, sin correr peligros y poder reducir el tiempo de tránsito, porque, en su mayoría, estas vías eran simples trillos que con el tiempo y la falta de mantenimiento podían ser cubiertos por la hierba hasta desaparecer. Esta dramática realidad no era exclusiva de Chiriquí, era un problema nacional y se puede constatar con la siguiente información:

Camino de Mensabé, construido este año (1906), con mucha instancia, este se encuentra ya cubierto de malezas y yerbas de dos a tres metros de altura,

dejando poco espacio para el paso de un caballo, y por esta vía se hace el tráfico con Panamá. (Memoria de Fomento y Obras Públicas, 1906, p. 43)

En estas fuentes de información, también se presentan las condiciones de otros caminos conectados a Santiago de Veraguas:

Tres o cuatro kilómetros que unen a Atalaya con la carretera de Santiago se hallan en las mismas condiciones que el camino de Mensabé, es decir, hay sólo espacio para un hombre a caballo y lo mismo ocurre en casi todas partes. (Memoria de Fomento y Obras Públicas, 1906, p. 43)

En los primeros años de la vida republicana, en Chiriquí existían algunos caminos de herraduras construidos por el gobierno nacional, como el camino real que iba desde Pedregal hasta Boquete, y que atravesaba la ciudad de David. Este, por su estado, no se podía considerar una carretera constituida y en algunos trayectos alcanzaba una pendiente de 30 por ciento. El otro camino carretero utilizado era el que iba desde la ciudad de David hasta La Concepción, solo transitable en cierta época del año.

Para una mejor comprensión sobre el estado de los principales caminos (asociados a este estudio) utilizados en la provincia de Chiriquí, se exponen los trabajos realizados en ellos y sus condiciones hacia 1908 y 1909. A continuación, extractos del informe del ingeniero francés Eugenio Loeffler:

En el mes de marzo (15) de 1908, fueron suspendidas, por orden telegráfica, todas las Obras Públicas en ejecución en la provincia de Chiriquí. Fácil es imaginarse el perjuicio que puede causar una suspensión repentina en trabajos

públicos, los unos principiados, los otros en vía de ejecución. La suspensión fue ordenada telegráficamente, sin dar ni tiempo para tomar medidas para la mejor conservación de lo hecho.

A principio del mes de junio se ordenó no hacer gastos, porque no disponía de delegación para pagarlos.

Cuando en el mes de noviembre de 1908, después de las fiestas del 3, se volvieron a reanudar los trabajos después de ocho meses de abandono durante una estación de lluvias torrenciales, la mayor parte, por no decir todo, estaba en un estado indescriptible. Fuera de los puentes, casi todo estaba por hacer: accesos a los puentes, caminos etc. todo había sido desbarrancado por las lluvias. Un puente sobre el Río Cochea, en el camino de David al Boquete, este, había sido llevado por una avenida el día 23 del mes de agosto de 1908. (Memoria de Fomento, 1910, p. 33)

Después de la decisión de detener todo trabajo en los caminos de la Provincia, al retomarse muchos meses más tarde, se aprecia que la falta de mantenimiento y las lluvias generaron grandes daños en las sendas utilizadas por los ciudadanos.

Eugene Loeffler asumió el reinicio de los trabajos para lograr optimizar el estado de los caminos. El informe sobre las labores realizadas por el especialista permite conocer los trayectos recorridos por las personas, estado de las vías y sus distancias. A continuación, las descripciones de las obras efectuadas:

- **Camino de David a Bugaba – 31 kilómetros**

Este camino, en su trayecto, cruza los cursos de agua siguientes: Quebrada Cristóbal, que tiene un puente que mide 16 metros de largo por 3.20 metros de ancho, puente de rieles firmes, al cual se le hizo ahora un piso de concreto armado y se refaccionaron sus accesos. La Quebrada Bonita tiene un puentecito de 4 metros de largo, hecho de rieles, con piso de tablones que no se han cambiado todavía por falta de tiempo y también porque los tablones sirven todavía. Se refaccionaron los accesos de este puentecito y el trecho de camino entre él y el puente sobre la Quebrada de Lajas. Sobre esta quebrada hay puentecito que mide 6 metros de largo por 3.20 metros de ancho. Se refaccionaron piso, accesos al puente y trecho de camino hasta la Quebrada de Sira, que se cruza por vado. A partir de esta quebrada, hasta llegar al sitio por donde se cruza el llano de San Pablo, no hubo que hacer ninguna refacción, solamente los vados de dos quebradas que se cruzan entre San Pablo y el Río Platanar. Sobre este río hay un puente colgante que mide 18.50 metros de largo por 3.20 metros de ancho. Hubo que refaccionar en este puente accesos, pisos, barandillas etc.

En el trecho de camino entre el Río Platanar y el Río Chirigagua, se cruzaban quebraditas. Allí se hubo que componerlo, quedando por hacer en este trecho un puentecito de concreto armado sobre una quebrada llamada Morante, que corre al pie de una cuesta. Hizo un puentecito provisional, porque era urgente ir adelante para poder llevar materiales para el puente en construcción sobre el Río Chico, en el paso de La Guinea. Este puente fue concluido en el mes de octubre de 1909; mide 20 metros de longitud por 3,20 metros de ancho y seis metros sobre el nivel del

agua. Después de terminar el puente. se iba a componer el camino hasta Bugaba, Pueblo Viejo, y los postes que había que dado sin componer en el trecho del Río Chirigagua á Río Chico.

Esta refacción no se pudo efectuar por haberse puesto tan malo el camino entre David y Alanje, que ya estaba difícil para transitar con carretas, y por el mal estado del piso del puente sobre el Río Chirigagua. El piso del puente sobre la Quebrada Cristóbal había sido llevado por una creciente. Tuve que suspender el trabajo en el camino de Bugaba para atender a la refacción del camino de Alanje, y dejar para más tarde la refacción de aquél camino por no tener fondos suficientes para atender al pago de dos cuadrillas de trabajadores. (Memoria de Fomento, 1910, pp. 33-34).

- **Camino de David a Alanje - 17 kilómetros**

Todo este camino hubo que recorrerlo en los meses de noviembre y diciembre de 1908, enero y febrero de 1909. Se había vuelto a dañar con los aguaceros de octubre y noviembre de 1909. Para hacer la refacción de este camino me vi en la necesidad de abandonar el camino de Bugaba entre Tijera y el Río Chico, y de allí a Pueblo Viejo. Se hicieron en este camino las refacciones más urgentes, que eran reponer el piso del puente sobre la Quebrada Cristóbal y los accesos al puente. Ese puente mide 14 metros de largo por 3.20 metros de ancho, y 3 metros sobre el nivel del agua. La creciente que se llevó el piso subió 2.50 metros más alto que el puente, dejando señales en los árboles de la orilla. Fuera del piso, que era de tablones y que tenía cuatro años de servicios, no hizo ningún daño a las pilastras ni al armazón del

puede, que es de rieles. El piso fue arrastrado hasta el mar, pues en ninguna parte del río Platanar se encontraron tablonos.

En el puente sobre el Río Chirigagua se refaccionaron de un todo el piso y los accesos, tanto del lado derecho como del izquierdo, y se refaccionó el camino desde el Río Chirigagua hasta el pie de la Loma de San Pedro, dejando la refacción de la cuesta de esta Loma para más tarde. En Alanje estaba en muy mal estado el puente sobre el Río Chico, como también los accesos a este puente. En la rivera derecha, un puentecito que mide 6 metros de largo no tenía ya más que parte de su piso de tablonos; este puentecito fue construido para servir de desagüe a un brazo del Río Chico. El piso de este puente se hizo completamente de cemento armado; desde principios de abril está entregado al servicio público.

El puente principal sobre el Río Chico mide 37 metros de largo por 3.20 metros de ancho. A este puente se le cambiaron completamente el piso de tablonos y las varillas de suspensión.

Para el desagüe de un cenagal en los accesos de la rivera-izquierda del Río Chico se construyó un puentecito de concreto armado que mide 3 metros de largo por 3.20 de ancho. En estos trabajos se ha demorado mucho por la dificultad en conseguir peones en el distrito de Alanje, por esto hubo que abandonar los trabajos.

Para todos los trabajos ejecutados en el Distrito de Alanje, ha habido siempre que traer las tres cuartas partes, o más, de los peones, ya sea del Distrito de Boquerón o del Distrito de Bugaba.

En Alanje, el río está amenazando flanquear el puente sobre el Río Chico, y si esto sucede, no se encuentra otro punto para la construcción de un puente. En años pasados, varias veces me he interesado con el Alcalde de Alanje para que con el trabajo personal se abra un canal en un brazo antiguo del río, ya cegado, para volver por allí a traer el río. Nunca han hecho caso ni prestado su apoyo para conseguir peones pagados para los trabajos en el Distrito. (Memoria de Fomento, 1910, pp. 34-35)

- **Camino de David a Boquete, vía Dolega – 42 kilómetros**

En el mes de noviembre de 1908, se encontraba este camino tan dañado por las aguas y el tráfico, que hubo que rehacerlo de un todo desde el llano de David hasta el Río Caldera, frente al Lino, donde se debe construir el puente sobre este río. En este camino se cambiaron los pisos a los puentes siguientes:

Sobre el río Majagua, en Santa Cruz; este puente mide 42.50 metros de largo por 5.00 metros de ancho.

El piso del puente sobre la Quebrada Clemente, entre los llanos de los Algarrobos y de los Atanacios (Sic). Este puente mide 7.60 metros de largo por 3.20 de ancho. El piso del puente sobre el río David, este puente mide 21.50 metros de largo por 3.20 metros de ancho.

Unos cien metros antes de llegar a este puente, se construyó un puentecito que mide 4.50 metros de largo por 3.20 metros de ancho para desagüe de un brazo del río, que estaba cegado cuando la construcción del puente sobre el Río David y

que la creciente del invierno de 1908 volvió a abrir y amenazaba destruir la calzada que lleva el puente.

Se refaccionó el camino en la cuesta de Dolega, que estaba todo ahogado y desbarrancado por las aguas. El trecho de camino entre Dolega y el Río Cochea, que por partes pasa por terrenos pantanosos, hubo que refaccionarlo enteramente para facilitar el acarreo de los materiales para la construcción o reconstrucción del puente sobre el Río Cochea. Este puente fue entregado al servicio público a principios del mes de octubre de 1909; mide 47 metros de largo por 3.20 metros de ancho, y tiene ocho metros sobre el nivel del agua.

El camino desde el puente sobre el Río Cochea, se está refeccionando por trechos, componiendo los trechos más malos primero, y esto poco a poco, por la escasez de personal, que no se puede conseguir a sueldo reducido (\$ 1.10). Lejos de todo poblado se hace interminable toda refección de un trecho de 15 kilómetros por terreno rocalloso lleno de piedras grandísimas. En partes, estas piedras están agarradas de la lava que se encuentra en todo el trayecto, a profundidades que varían de 10 centímetros a dos metros. Esta loma forma una especie de concreto que hace muy dificultoso el trabajo del pico y la pala, para la excavación de las zanjas para desagües. En este mismo trayecto. Cochea Boquete, hay partes hondas llenas de una tierra negra de aluvión, traída por las lluvias del invierno.

Durante la estación de verano forma polvaredas con los vientos del Noreste, que soplan durante toda la estación que comienza en diciembre y dura hasta mediados de abril. En invierno se forman cenagales casi intransitables en estas partes, y solamente calzándolas con piedras que hay que acarrear, se podrá obtener

que se afirme el terreno, pues las piedras se hunden y hay que hacer esta operación hasta acabar de llenar las hondonadas.

Por este camino se transitaba anteriormente a caballo, gastando 9 y más horas en el viaje de David al Boquete. Ahora, aunque inconcluso, transitan por él carretas cargadas con 20 y más quintales, subiendo y bajando entre David y el Boquete. El puente sobre el Río Caldera en el paso del Lino está ya en construcción. (Memoria de Fomento, 1910, pp. 35-36)

- **Calles de la ciudad de David**

Se ha seguido la refacción de las calles con una cuadrilla mixta compuesta de 8 a 10 peones que se pagan peso por día, y los presos que da la sección de Presidio, que varían en cantidad y calidad todos los días. Á los presos se les paga veinte centavos por día de trabajo.

El material que se usa para calzar las calles es de buena clase, llamado aquí moco de hierro, y cuesta, puesto al pie de las obras, dos pesos (\$2.00) por metro cúbico.

Se paga a razón de ochenta centavos \$0.80 la carretada, y en término medio se pueden calcular dos carretadas y media por metro cúbico.

En el mes de marzo se principió la prolongación de una calle, para continuarla hasta el puerto de Pedregal. (Memoria de Fomento 1910, p. 37)

Los caminos en los albores del siglo XX tenían la desventaja que en época de lluvias eran intransitables, por producir el atasco del transporte y, en épocas secas,

la polvareda, aunque molesta, permitía transitar. También existían peligros por el mal estado de los puentes: daños sufridos por las carretas ante el deplorable estado de las vías, y el peligro de cruzar cuerpos de agua que podían arrasar con puentes y ocasionar la pérdida de vidas humanas.

Otra dificultad estaba representada por la carencia de mano de obra para mantener el buen estado de los caminos y realizar los trabajos necesarios de construcción. El personal no estaba calificado y tampoco era fácil de conseguir. Esta situación fue identificada por el estudio del Ferrocarril Eléctrico de Chiriquí de R. W. Hebard & Co. No obstante, no se trataba de una mala percepción de unos extranjeros, el problema de la mano de obra ya era conocido y sufrido por las entidades nacionales, sobre todo en el interior del país. La compañía Hebard escribió sobre la posibilidad que el gobierno obligara a los ciudadanos a realizar los trabajos que fueran necesarios, como ocurrió en otros países de América Central. Sin embargo, en Panamá existió la figura del trabajo subsidiario, la cual se implementaba así:

De acuerdo con la Ordenanza de 1898 se levanta una lista de contribuyentes y debería congregarse por los Gobernadores, y estos a su vez comunicarla a los Ingenieros de Provincia, y en acuerdo común resolver las obras públicas más urgentes en cada Distrito. Una vez resuelto este punto, el Ingeniero comunicaría a los Alcaldes el número de hombres que necesitara diariamente durante cierto número de días y la fecha exacta en que habrían de comenzar los trabajos, a fin de que éstos (los Alcaldes) tengan tiempo para notificar y tener listo su personal obrero, y el día indicado un conductor u operador llegaría a aquel sitio y daría comienzo a las

obras que habrían sido estudiadas de antemano. Un oficial del distrito deberá traer todos los días el número de hombres convenido, y se le deberá pagar a este empleado lo mismo que a los capataces que fuesen necesarios según las obras lo exijan. (Memoria de Fomento y Obras Públicas, 1906, p. 43)

La dificultad principal para cumplir esta medida estaba en vencer las negativas costumbres arraigadas por siglos entre las personas. Esta situación *sui generis* se detalló de la siguiente manera:

En el camino de Mensabé se notaba que los viernes y sábados llegaban muchos trabajadores en busca de trabajo para poder cobrar el domingo siguiente el peso o dos que hubieran ganado, y lo mismo sucede en todo el interior del país durante la semana que precede a las fiestas. Entonces, se ofrecen constantemente más obreros de los que se necesitan. (Memoria de Fomento y Obras Públicas, 1906, p. 43)

Este ejemplo demuestra cómo las personas buscaban un trabajo en obras públicas para obtener dinero y asistir a fiestas que, en el contexto histórico de este estudio, era la manera más efectiva de congregar gran cantidad de gentes fuera de movimientos políticos.

Sobre esta barrera para ejecutar los trabajos, se hace otra observación por los empleados del gobierno panameño:

Convengo en que se dirá que será difícil hacer cumplir a cada individuo los tres días de trabajo consecutivos que le corresponden, pero a esto contestaré que desgraciadamente el número de hombres en el interior del país que trabaja de una

manera constante es muy reducido, y se puede asegurar que no hay un cincuenta por ciento que trabajen más de doscientas jornadas efectivas al año, y para los demás el mayor trabajo que hacen consiste en sembrar algunos puñados de maíz y arroz (aun en esto se hacen ayudar por las mujeres y niños) y de cuando en cuando trabajar unos cuantos días por fuera para proveerse de ropa y aguardiente. (Memoria de Fomento y Obras Públicas, 1906, p. 43)

La falta de mano de obra para los trabajos y mantenimientos, sumada a las inclemencias climáticas y la poca tecnología aplicada en la construcción de las vías, haría imposible conformar una red de caminos estables que mantuvieran la comunicación entre los poblados.

Incluso con estas particularidades registradas en las vías en el occidente chiricano, David, por su cercanía al puerto Pedregal, a diversos servicios privados y a algunas instituciones gubernamentales, se convirtió en un centro de mercadeo obligado para los comerciantes y productores que podían hacer el esfuerzo de viajar y mercadear sus bienes para luego emprender la marcha de regreso a su pueblo. Por ejemplo, para viajar desde Guacá a la ciudad de David el viaje tomaba varias horas de camino, por lo tanto, para lograr emprender dicho recorrido era necesario partir en la madrugada y así poder comerciar en el pueblo de David, para emprender el retorno con alguna ganancia o haber conseguido algún producto necesario para su sustento o salud. La distancia no les permitía a los campesinos un acceso inmediato a los lugares donde remediar situaciones imprevistas o de aprovisionamiento. Esa era su dura realidad de aislamiento.

En Chiriquí, aun con el mal estado de los caminos de herradura o trillos, existía un rudimentario transporte comercial, realizado en carretas tiradas por bueyes. Tal actividad permitía el tráfico de bienes y productos entre poblados y, a su vez, de estos a David.

Como ejemplo del servicio de transporte regentado se presenta el siguiente contrato realizado en Boquete: Contrato para transporte entre Ismael García y James Fleming Denham desde Boquete, Palo Alto, a la ciudad de David

Ismael García, natural de Dolega, se compromete con el Sr. J. F. Denham a cargarle de su finca "Palo Alto" a David, todas las cargas que pueda en el curso de este año y el entrante poco más o menos de 1904 a 1905, con las bestias que pueda, no siendo menos el término de cada viaje de uno a otro, es decir semanalmente, si las bestias lo permiten.

El precio de cada carga es estipulado así: es \$1.50 por cada uno, siendo cada carga de 6 arrobas. También hay que advertir que García no podrá cargarles a otros con estas bestias mientras que no tenga el permiso de Denham y si este no tiene carga o no le convenga bajarlos, porque así es el compromiso. García de acuerdo con él puede cargarle a otro entonces con toda facultad y de no, no podrá comprometerse con nadie. (Protocolo notarial de la provincia de Chiriquí, Documentos privados 1905-1908, tomo 2, p. 6)

Sería equivocado calificar como casi inexistente un comercio entre David y otras poblaciones chiricanas a inicios del siglo XX o incluso afirmar que no hay ningún tipo de establecimientos en lugares como David, Boquete, Bugaba y Dolega,

por mencionar las regiones involucradas principalmente en este estudio sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. No obstante, sí hay que recalcar que era un comercio limitado y mayormente realizado dentro de las poblaciones y entre vecinos, sin recorrer enormes distancias.

Algunos aspectos sobre Chiriquí, la ciudad de David y su comercio, en 1910, los brinda Lindsay (1926) en los siguientes párrafos:

Algún día estas propiedades de Chiriquí representarán una gran riqueza. En la actualidad sólo obtienen unos pocos miles de dólares al año por la venta del ganado que crían en ellos. Los terratenientes de Chiriquí, al igual que los antiguos plantadores de nuestro Sur, hace mucho que han caído en hábitos confirmados de comodidad, de los que no podrían deshacerse si quisieran. Debe dejarse a otra generación la aplicación de métodos emprendedores al desarrollo de sus tierras. (p.383)

Esta observación de Lindsay sobre el principal recurso económico, la ganadería, no dista de lo expresado al inicio de este apartado sobre las ganancias obtenidas por los hacendados con la exportación de sus animales hacia la ciudad de Panamá.

También llama la atención el examen de Lindsay sobre las próximas generaciones y su actuar, coincidiendo con el estudio de la empresa R. W. Hebard & Co. sobre la mentalidad de los habitantes de la provincia: se debía implementar la manera de cambiar esta y solo así podrían crear mayores recursos económicos y

convertirse en exportadores, lo que les brindaría el dinero para obtener otros bienes y productos.

Sobre el estado de la economía chiricana de inicios del siglo XX, Lindsay (1926) expreso:

Otro obstáculo para la mejora ha sido la condición constantemente perturbada de la tierra desde que comenzaron las guerras de independencia, a principios del siglo pasado. Las revoluciones han sido frecuentes en los últimos cien años, y cada una fue ocasión de destrucción y confiscación de propiedades. (p. 383)

Esta aseveración se debió a la información obtenida por medio de Lorenzo De Obaldía, quien le contó sobre los excesos ocurridos durante la Guerra de los Mil Días y como se vivió esa tragedia en Chiriquí. De Obaldía le informó sobre los efectos en el comercio local, donde el bando liberal descapitalizó la economía a base de empréstitos forzosos, toma de establecimientos y casas como cuarteles y saqueos. Además, en las haciendas se llevaban el ganado y, otras veces, lo sacrificaban en el lugar en grandes cantidades para abastecer a su ejército.

Sobre estos hechos acaecidos por la guerra y de manera un tanto general, expresó Miranda (1989) lo siguiente: “don Manuel del R. Miranda, el ganadero latifundista que casi vio su hacienda consumida por los desmanes de los revolucionarios de mil novecientos, resistió la tentación de abandonar los pedregosos llanos de Dolega por las ubérrimas tierras de Bugaba. (pp. 77-78)

Con respecto a los atributos de la pequeña ciudad de David, Lindsay (1926) manifestó:

David es una ciudad pintoresca de cuatro a cinco mil habitantes. De ellos, quizás el cinco por ciento son personas acomodadas y la mayoría pobres, pero tienen cubiertas todas sus necesidades reales, lo que, después de todo, es una condición que se aproxima a la riqueza. La mayoría de las viviendas son estructuras de un solo piso, de armazón o barro, con techos de paja y pequeños patios o patios. Las calles están en excelentes condiciones y el pueblo está notablemente limpio y ordenado. (pp. 384-385)

Lindsay (1926) brindó además un aporte documental sobre un importante hotel de la época y las transacciones llevadas a cabo por su dueño. El relato del foráneo dice así:

Hay dos o tres hoteles, siendo el principal el que desde hace años dirige el señor Lombardi, descendiente de uno de varios italianos que llegaron a este país hace muchos años. Lombardi tiene una tienda general y realiza importantes negocios bancarios. (p.385)

Agregó otro dato para conocer sobre la travesía de las personas que viajaban hasta la ciudad de David para comerciar y cómo transcurrían las negociaciones:

Un día estuve presente cuando un grupo de indios, que habían recorrido muchos días de viaje para vender sus productos por unos pocos dólares, principalmente sombreros de paja, continuaron la negociación con el propietario. Se dedicaron varias horas a deshacerse de los bienes, por los cuales los indios se alegraron de recibir unos diez dólares. Insistieron en presentar un artículo a la vez. El precio de esto se regatearía durante media hora. A intervalos cortos, Lombardi

sacaba una botella de aguardiente y servía un vaso, que circulaba entre los vendedores. Después de cuatro o cinco delicias, la venta avanzó un poco más rápidamente. Cuando recibieron su dinero, los indios procedieron a gastar la mayor parte del mismo en las cantinas de la ciudad y finalmente emprendieron su largo viaje de regreso a casa con unos dos dólares en sal y otras necesidades. (Lindsay, 1926, p.385)

Este viajero estadounidense, con la perspectiva de un foráneo, permite conocer un rasgo importante sobre la ciudad de David, al decir:

No hay mucho que detenga al viajero en David, pero el pueblo es una sede conveniente desde donde hacer excursiones a varias partes de la Provincia, y debería proporcionar material histórico de interés, pero el descuido mostrado en todo Panamá hacia los registros y archivos ha resultado en la pérdida y destrucción de muchos documentos valiosos. No pude encontrar nada parecido en David, ni en la iglesia ni en el edificio municipal. (Lindsay, 1926, p. 386)

Del párrafo anterior se deslindan dos aspectos que aún permanecen en la ciudad de David, a más de cien años después: no se ha desarrollado el negocio del turismo y continúa como una ciudad de paso hacia otros destinos. También el aspecto relacionado a la pérdida y destrucción de distintos archivos con información oficial, se mantiene hasta nuestros días.

Para mayor comprensión del comercio en el occidente chiricano en aquellos lejanos lustros de la alborada republicana, se pueden detallar las siguientes actividades en el transporte y venta de bienes y productos, la cría de ganados, la cría

de aves, préstamo de dinero, ventas de carretas, alquiler y venta de propiedades que generaban el capital mantenido por los establecimientos de las diferentes localidades y permitían a sus dueños obtener su sustento. A continuación, se presentan ejemplos relacionados a las actividades mencionadas:

- **Alquiler de casa para comercio en Alanje:**

Yo, Emilio Ortiz, doy en arrendamiento una casa de tejas de mi propiedad en esta población. Esta alquilada al señor León Eyseric desde 1898, y está situado en la calle de La Luisa o calle del Comercio. Se la doy a razón de 5\$ mensuales, en plata moneda panameña, o sea 50 centésimos de Balboa, siendo la instalación de tienda del señor León Eyseric, mostradores y armarios de su propiedad, la duración de este contrato es de dos años a partir de esta fecha 4 de noviembre de 1905. (Protocolo notarial de la provincia de Chiriquí, Documentos privados 1905-1908, tomo 2, pp. 3-4)

- **Venta al por mayor de mercancía en David:**

Conste Colman Sasso, mayor de edad, natural de San Thomas, casado y de profesión comerciante y Leah Amy Sasso, mayor de edad, casada, natural de San Thomas, de oficios domésticos, en esta fecha nos constituimos deudores en mancomun et insolidum para con los señores José y Emilio Halphen, del comercio de esta plaza de David por la suma de (\$899.15) plata panameña, valor de mercaderías tomadas a crédito, no se fija plazo para el pago de esta suma. Por estipulación expresa con los acreedores la pagaremos tan pronto como sea posible. Para lo cual renunciamos desde luego, fuero y domicilio pudiendo efectuarse en consecuencia en

este u otro país. Comprometemos para los efectos de esta obligación nuestros bienes presentes y futuros para seguridad de los señores Halphen. 1 de mayo de 1906. (Protocolo notarial de la provincia de Chiriquí, Documentos privados 1905-1908, tomo 2, pp. 30-31)

- **Arrendamiento de casa en David:**

Nosotros, Raúl Álvarez en representación de su Sra. madre, Josefina vda., de Álvarez, por una parte y Enrique Halphen Co. por la otra, vecino de esta ciudad y habiles para contratar, hemos convenido en el contrato de arrendamiento siguiente: El primero da a los últimos en arrendamiento, por término de seis meses, desde el 1 de septiembre próximo, la casa que posee su señora madre situada en la esquina que da frente a las calles de la Trinidad y del Comercio de esta ciudad con anexidades y dependencias, por la suma de \$60.00 mensuales pagaderos a fin de mes.

Segundo, se compromete a entregarla en las condiciones en que se recibió dicha casa. 3 de agosto de 1906. (Protocolo notarial de la provincia de Chiriquí, Documentos privados 1905-1908, tomo 2, p. 53)

- **Préstamo de dinero en David:**

Conste por el documento que yo Escolástico Requena, debo y pagaré de la fecha de un año al señor Martín Beitia o a quien sus derechos represente la suma de (\$100) al 2% y para su seguridad del prestamista me obligo con mi persona y bienes habidos y por haber y para caso me hubiera sido posible satisfacer el valor e intereses de este pagaré, también, me obligo por medio de escritura pública, para

cubrir la deuda, el contrato de venta que hace el Sr. Beitia de una casa que mide 15 varas de frente, con su respectivo solar, por cuarenta, una de fondo situada en la carrera de Herrera. 22 de agosto de 1906. (Protocolo notarial de la provincia de Chiriquí, Documentos privados 1905-1908, tomo 2, pp. 60-61)

- **Préstamo de dinero en Alanje:**

Ildelfonso Vaca, natural del Cauca, república de Colombia, vecino del distrito de David, que debo y pagaré al Sr. Presbítero Eliseo Villarreal la suma de \$75.00 procedentes de dinero efectivo que he recibido a mi entera satisfacción. Dicha suma me comprometo a pagársela en seis meses o antes, si me fuese posible, y a pagarle el 2% de interés. Para mayor seguridad del Presbítero Villarreal le doy en hipoteca la finca que tengo ubicada en el sitio del “Barrero” distrito de Boquerón.

Dicha finca está cercada con alambre y zanjas y contiene yerba o pasto artificial, café, yucales, platanal, dos casas pajizas y un pozo brocal y tierras incultas. Alanje, 3 de junio de 1907. (Protocolo notarial de la provincia de Chiriquí, Documentos privados 1905-1908, tomo 2, p. 92)

- **Venta de casa en David:**

Conste por el documento presente que yo, José Halphen, natural de Francia y vecino de este distrito, mayor de edad y soltero, le doy en venta real y enajenación perpetua al señor Arturo Miró, también mayor de edad y vecino de este Distrito, una casa con su respectivo solar situado en las afueras de esta ciudad, parte Oeste, calle de San Bartolo, dicho solar inclusive lo labrado mide 30m de frente por 23m de fondo.

Esta finca la hube por compra que hice al Sr. Dionisio Justavino (difunto) y que hago a dicho señor Miró por la suma de \$42.50, los cuales recibí a satisfacción. 25 de abril de 1907. (Protocolo notarial de la provincia de Chiriquí, Documentos privados 1905-1908, tomo 2, pp. 87-88)

Estos ejemplos de operaciones comerciales en el occidente chiricano permiten conocer cómo se generaba el dinero que corría por los poblados fuera de David y en esta ciudad. De estas transacciones registradas en los protocolos notariales de la provincia de Chiriquí, se puede apreciar que los préstamos eran realizados por personas naturales y no entidades bancarias, ya que estas no existieron en la Provincia hasta 1915, incluso, aparece un presbítero que participa del negocio de los préstamos. Estas actividades mercantiles permitieron a las personas obtener el dinero necesario para invertir, cubrir su deuda y sacar algún rédito y, a su vez, el prestamista recuperaba su dinero y un interés por el servicio, o en caso de no recibir su dinero, se ejecutaba una fianza que, por lo general, era un terreno con anexidades. También, se generaba un capital por la venta de propiedades y, en otras ocasiones, por el alquiler de éstas.

El comercio en el occidente de la provincia estaba compuesto de diversas actividades y establecimientos que se encargaban de cubrir las necesidades de los poblados, tanto de la ciudad de David, de los viajeros y de los caseríos como: San Pablo, La Concepción, Alanje, Boquerón y Boquete, por mencionar algunos. Entre estos comercios y personas dedicadas a la actividad mercantil, antes de la influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se encontraban:

El puerto Pedregal: administrado por el gobierno panameño. Era el establecimiento de mayor importancia para el comercio chiricano, porque era la única vía de comunicación entre la provincia, los puertos del oriente chiricano y el resto del país. Así, se mantenía el tránsito de productos y bienes que eran importados para los negocios locales y para la exportación de algunos productos de la región donde podían alcanzar mayor valor en otras regiones.

Con respecto a la llegada de los vapores a la provincia y cómo se le avisaba a la población para que asistieran a recibir a las personas que viajaban y a retirar las mercancías, se detalla lo siguiente:

A la llegada de un barco, se daba un sonoro cañonazo en el puerto, que era oído en David. Era la señal esperada para que el puerto pronto se llenara de actividad. (Montes y Córdoba, 1961, p. 30)

La llegada de los vapores se publicaba en los diarios locales, uno de estos brinda la siguiente información de la carga de un vapor:

Hoy a las 10 a. m. llegó el suntuoso vapor nacional que lleva el histórico nombre Panamá, de 934 toneladas, 34 tripulantes, Capitán Payne. Pasajeros de primera 20, de cubierta 7. Correspondencia 22 sacos y 867 bultos. Consignado a los señores J. M. de la Lastra y hermano. (Pedregal, 1 de diciembre de 1912, *El Agricultor*, p. 4)

Aun cuando era innegable la importancia del puerto, la comunicación por vía marítima limitaba el comercio por los pocos viajes realizados cada mes entre

Panamá y David. Como ejemplo para comprensión de las pocas fechas en que se realizaban los viajes, se presenta el siguiente anuncio:

El vapor Panamá llegará al puerto de Pedregal, en el próximo mes de enero en las siguientes fechas: El 3, 14, 25, y saldrá de dicho puerto el 6, 16, 29. (Itinerario, 1 de diciembre de 1912, *El Agricultor*, p. 4)

Entre 1915 y 1916 se incrementan los viajes de cabotaje desde David hacia Panamá y otras regiones, así se expande el servicio a dos empresas para el transporte marítimo. Como se puede apreciar en los siguientes anuncios:

Mañana a las once del día saldrá para la capital, con escala en Remedios, el vapor Panamá de la Navegación Nacional. (Ecos del día, 3 de enero de 1916, *El Valle de la Luna*, p. 4)

Mañana a las 9 a. m. saldrá para Panamá el motovelero Chiriquí, de los señores Enrique Halphen & Co. (Ecos del día, 4 de noviembre de 1916, *El Valle de la Luna*, p. 4)

Ya explicada la fase más importante del comercio chiricano se presentan algunos locales comerciales y diferentes profesionales dedicados a diferentes servicios prestados en el occidente chiricano. Esta información abarca los años 1911 y 1913.

Muestra del comercio en el occidente chiricano:

- Farmacia Central: propietario Dr. Rodolfo Ross. En este acreditado establecimiento hay siempre un constante y renovado surtido de

especialidades Francesas, Inglesas y Americanas, Drogas, Productos químicos, Perfumería y Objetos de escritorio, Barnices, Pinturas, & &.

- Almacén Nuevo Mundo: propietario Salvador Jurado. Ventas al por mayor y al detal, de mercaderías acabadas de llegar. Se compran perlas. David, (República de Panamá.) Enero de 1910.
- Botica La Unión: propietario Dr. M. González Revilla. Consultorio en la calle Real.
- El Bazar: propietario Luis Clement. Si queréis conseguir algo bueno, bonito y barato, ocurrido al bazar, donde acaba de llegar un precioso surtido de Cristalería, servicio de tocador, de mesa, adornos de sala &., &. Además. Acaba de recibir ferretería de toda clase, hierro esmaltado y artículos de lata. Vestidos para Caballeros desde \$ 2.00 hasta \$ 25.00. Reducción de precios, al contado y precio fijo.
- Emiliano Navarro: comerciante. Compra y venta de productos del país. David, República de Panamá.
- Imprenta el Porvenir: establecida en 1909. Calle Real, David. [R. de Panamá] Contando esta Imprenta con materiales completamente nuevos y de las mejores fábricas de Estados Unidos puede despachar a la mayor brevedad cualquier trabajo, tales como: recibos, facturas, invitaciones para funerales, tarjetas, programas, timbres, folletos, órdenes de pago, hojas sueltas y periódicos.
- El Sol: fábrica de jabones.
- Hotel de Lino: Propietario H. J. Watson, tarifa B/. 1.50 por día. Boquete.

- Teófilo Alvarado: Comerciante - Comisionista. David. República de Panamá.
- Diógenes Quintero: Profesor de Inglés, da clases en su domicilio de 6 a 7 p. m. a precios cómodos. También a quien lo solicite en determinadas horas. Residencia en la Plaza de Sucre; 50 varas al Sur del Palacio de Gobierno. (Anuncios, 1 de julio de 1911, *El Agricultor*, pp. 1-4)

Anuncios correspondientes a comercios y profesionales (1912):

- Hotel Istmo: propietario Armando Terán. El mejor de la ciudad. Cuartos hermosos y ventilados. Agradable mesa. Esmerado servicio. Frente al parque principal.
- Casa de huéspedes: propietaria Virginia vda de Ramírez. Esmerada atención. Buena mesa.
- Platería: propietario Domingo Silvera. Puntualidad. Barato. Se garantizan los trabajos.
- Alejandro Guerra. Comerciante. Bugaba. Provincia de Chiriquí, República de Panamá.
- Daniel Araúz. Comisionista. Alanje. Chiriquí. Panamá.
- Filomena de Bayó. Profesora de piano. Ofrece sus servicios profesionales al público. Da clases en su casa y a domicilio. Precios módicos.
- Luisa v. de Fraitts. Modista. Ofrece sus servicios profesionales al público en general. Calle del Carmen. David. Rep. de Panamá.
- Aurora de Brenes. Acepta todo trabajo que se le confíe referente a la confección de trajes, especialmente, para novias. David, Chiriquí. Rep. de Panamá.

- Estela S. Deliot. Modista. Tiene el gusto de ofrecer al público, sus servicios profesionales. Calle del Fresco. David. Rep. de Panamá.
- Filomena v. de Ríos. Ofrece al público sus servicios como planchadora. Calle del Fresco.
- Pedro Vidal. Agente judicial. David. P. de Chiriquí. Rep. de Panamá. (Vidal era el representante de la compañía R. W. Hebard)
- Ramón del C. Morales. Dentista. Oficina: Altos del Hotel Istmo. David.
- Antonio José Martínez. Comisionista. Bugaba. Provincia de Chiriquí. República de Panamá.
- Pablo Espinosa. Comerciante. Bugaba. Rep. de Panamá. (Anuncios, 1 de febrero de 1912, *El Agricultor*, pp. 1-4)
- La Legalidad. Platería y joyería. Se construyen y componen toda clase de joyas. Experto en el ramo. Se venden relojes y útiles de platería. Venta al por mayor y menor. Precios sin competencia. Manuel C. Díaz A. Propietario. Calle de Artesanos Barrio de Doleguita.
- Nicolás Moreno. Comerciante. Boquerón. Chiriquí. R. de Panamá.
- David E. Alvarado. Comerciante. Nueva tienda de víveres y de licores. David. R. de Panamá.
- La Española: avisa al público que para atender debidamente a su numerosa clientela ha ensanchado su establecimiento en el cual, como siempre, se encuentra un renovado y variado surtido de licores, abarrotes, vinos españoles legítimos y todo a los precios más módicos del mercado. Se sirven comidas a todas horas. Acudid a daros gusto y a comprar barato.

- Gramófonos. Se venden también aparatos y discos de la acreditada marca “Columbia” a precios de fábrica. Repertorio escogido y variado.
- “La Tahona”, gran panadería. Ventas al por mayor y al por menor. Venta de harina. Calle del Carmen. David. R. de Panamá.
- Manuel A. Rivera. Carpintero. Se hace cargo de construcciones y reparaciones de casas. Precios módicos. David, R. de Panamá. (Anuncios, 1 de diciembre de 1912, *El Agricultor*, pp. 1-4)

Anuncios correspondientes a comerciantes y profesionales en 1913:

- Guerra Hermanos. Comerciantes. La Concepción. Bugaba. República de Panamá.
- B. D. Osorio. A su numerosa clientela, que acaba de recibir un lindo surtido de encajes y trencillas muy finas, como también tules de seda de todo color. Máquinas legítimas de Original Progreso. Un gran surtido completo de efectos esmaltados a precios sin competencia.
- Sexteto Chiricano. Bajo la dirección del señor Cipriano Fernández Vera. Ofrece sus servicios para Bailes, Conciertos, Veladas, Serenatas, & &. Repertorio de música, selecta. Para contratos entenderse con J. Samuel Sosa. Sub Director. Calle del Silencio. David.
- Imprenta El Agricultor. Este taller puede despachar a la mayor brevedad, cualquier trabajo que se le encomiende, tales como: esqueletos de recibos, facturas, letras comerciales, invitaciones para funerales. Tarjetas de visitas, de matrimonio y bautizo. Programas, timbres, nóminas, folletos y todo lo

relacionado con el arte tipográfico. (Anuncios, 28 de julio de 1913, *El Agricultor*, p. 4)

Aun cuando existía la dificultad que representaba la escasa conexión marítima para la provincia de Chiriquí, los anuncios permiten conocer que el comercio era aprovechado al máximo por todo habitante dentro de sus posibilidades. Además, dan a conocer la clase de mercancías importadas, principalmente, de Estados Unidos y Europa. También, como una provincia progresista, se aprecia la actividad artística y la enseñanza a nivel escolar realizada.

Solo Boquete en comparación con la ciudad de David, era la región que contaba con algún nivel de industrialización, debido a la colonia de extranjeros establecida en dicha localidad, principalmente, dedicados a la producción cafetalera.

Aun cuando en algunas regiones de la provincia se contarán con ciertos adelantos para alcanzar algún tipo de producción industrial, su puesta en marcha estaba condicionada por los malos caminos, la falta de mano de obra y la capacidad del transporte. Sobre estas dificultades que enfrentaba Chiriquí, Lindsay (1926) opinó: “El interior de Panamá está muy escasamente habitado. En Chiriquí, hay kilómetros entre las pequeñas aldeas y los asentamientos más grandes están muy separados”. (p. 392)

Para lograr un verdadero desarrollo de la región occidental y aprovechar todo el potencial como sector productor, se debía poblar la provincia y lograr una conexión entre las poblaciones relevantes, fuera de la ciudad de David, y que esta última cumpliera una función de nodo distribuidor de productos locales, importados y para

exportar. David se convertiría, también, en el centro de diversos servicios, por lo tanto, iría perdiendo terrenos dedicados a la producción y se reduciría la agricultura de subsistencia dentro de la ciudad. Antes de la aparición del ferrocarril ya se notaba esta situación y se tomaron medidas para evitar el desabastecimiento en la ciudad de David:

En vista de que se acentuaba la carestía de víveres, debido a que algunas personas se trasladaban a los caminos a verificar compras, con perjuicio del vecindario, el señor Gobernador ha dado un decreto, señalando la Plaza del Carmen para la concentración de los avitualladores, los cuales no podrán efectuar las ventas en otros parajes, sino después de las doce del día. Aplaudimos el proceder de la autoridad, en tan delicado asunto, de pública conveniencia. (Medida conveniente, 16 de agosto de 1914, *El Agricultor*, p. 4)

En este contexto histórico de la provincia de Chiriquí, sus habitantes estaban conscientes de su condición en el ramo de la ganadería, agricultura y comercio, por esto, expresaron su preocupación y opinión sobre las medidas que se debían llevar a cabo para lograr un mejor porvenir. Esto se demuestra por la siguiente publicación:

Plegaria al cielo algún día tuviéramos en lo esencial, para el desarrollo agrícola que son las vías de comunicación y, entonces, se vería si en este país constituyen mayor número los que trabajan que los que malgastan el tiempo. ¿Qué persona de algunos recursos busca el empleo de sus actividades y dinero en cultivar granos, si sabe qué de muchos lugares cuesta más la conducción que el producto que va a realizar? En Chiriquí todos los capitalistas procuran formar crías y cebas de ganados porque éstos se pueden conducir por sí mismos, al puerto o sitio que se

deseo. Por otra parte, se carece de brazos para acometer trabajos de importancia y en algunas épocas del año lo que estuviera expensas del peonaje, se perderá como les sucede a muchos infelices que en tierras feraces tienen que sembrar lo que puedan sin ayudas. Mientras el país no se preocupe por tener buenas carreteras y de atraer la inmigración con la cual nos vienen nuevos conocimientos, todo será caro y difícil. y no podremos levantar la cabeza de la vida artificial que llevamos. (Hacia el futuro, enero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

Para vencer todas las limitaciones enunciadas en los párrafos presentados, solo existía una alternativa a inicios del siglo XX: un ferrocarril. Partidario de esta idea surgió la figura del presidente Belisario Porras, durante su segundo período presidencial (1912-1916), quien conocía por informes la capacidad productiva de la provincia y se centró en desarrollar la ciudad de David, Potrerillos (Dolega), Boquete y La Concepción (Bugaba) y así hacer evolucionar el comercio de la región occidental. Solo mediante la carrilera de un ferrocarril se podían unir los centros poblados mencionados y facilitar el transporte de sus productos hasta la ciudad de David y el puerto Pedregal, este último su principal punto de salida para optar a mejores precios en otras regiones del país.

Con la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y su inauguración en abril de 1916, se logró dinamizar el comercio de la provincia, esto provocó un cambio en las vidas de los pobladores de la ciudad de David y todos los poblados que tenían algún contacto con este nuevo transporte, no solo a los que se encontraban cerca de su carrilera, porque con un camino que les permitiera acceso a una estación o

subestación podían comerciar en estas instalaciones o transportarse con sus productos acortando una travesía que podía tomarle horas hasta días anteriormente.

### **2.10.1. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y su influencia en el progreso del occidente chiricano**

Para comprender el papel que jugó el Ferrocarril Nacional de Chiriquí como punta de lanza para generar riquezas y ser símbolo de progreso para la provincia de Chiriquí, se presenta en este subpunto la influencia comercial, de manera general, en los distritos de David, Boquete, Bugaba, Alanje y Puerto Armuelles. Cada uno de estas unidades políticas y administrativas contaban y cuentan con características únicas que determinaron su empuje comercial en distintos niveles, aun cuando todas se encontraban en un momento conectadas entre sí por la carrilera del ferrocarril.

La facilidad de transporte permitió la inversión de mayores capitales en la región occidental de la provincia, así los frutos del comercio y sus rentas redundaron en el aumento de la recaudación municipal y la disponibilidad de empleos para sus habitantes; esto permitió elevar el nivel de vida en general y mejorar las instalaciones e infraestructuras privadas y comunales de una región.

Para lograr el desarrollo de la región occidental de Chiriquí se necesitaba de la iniciativa de las personas y su apoyo al servicio del ferrocarril. Sobre esto, se puede apreciar que los individuos estaban anuentes a que el éxito de la empresa ferroviaria no podía lograrse por sí sola, era indispensable comenzar a adaptarse al nuevo transporte y asegurarle una carga para su mantenimiento y permanencia. Esta idea se plasmó de la siguiente manera:

Como creemos que el Ferrocarril de Chiriquí es hoy una obra vinculada estrechamente a los intereses de la provincia y cuya conservación y progreso, son un deber de patriotismo para los chiricanos, nos parece digna de encomio toda medida que tienda a asegurarle su subsistencia y a darle facilidades para su desarrollo.

Uno de los principales objetivos de los ferrocarriles, y más cuando éstos como el de aquí son de fomento, es el de rebajar el precio de los fletes y, por eso, es casi un fenómeno que entre nosotros el lomo de las bestias de carga y las carretas le hagan competencia a la vía férrea.

Ahora lo que hace falta es la protección de los particulares, quienes, aunque, sea a costa de pequeños sacrificios pecuniarios, deben de favorecer aquella empresa nacional que representa un beneficio local de que aún no han disfrutado las otras provincias. (Nota editorial, 10 de febrero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 1)

Algunas personas percibían las tarifas del ferrocarril como algo costoso y optaban por continuar con el uso de sus transportes tradicionales, a tal punto que se consideró una competencia a la vía ferroviaria. No obstante, la intervención del Secretario de Hacienda y Tesoro permitió la rebaja de las tarifas, esto ocasionó que la población en general, comerciantes y productores, vieran como una opción práctica el nuevo transporte.

Aun cuando la empresa del ferrocarril representaba una ventaja sobre la manera de transporte en una región de corte rural, acostumbrada a los caballos,

mulas y carretas, fue una mejora aprovechada de manera paulatina, mientras se transformaba el entorno próximo a los rieles del ferrocarril.

Sin embargo, el nuevo sistema férreo no hizo que desaparecieran los medios de transportes utilizados en su momento, los cuales se vieron obligados a adaptarse, principalmente las personas dedicadas al transporte de carga y personas entre poblaciones conectadas por los rieles. Ahora, estos trabajaban en función del puerto Pedregal, las estaciones del ferrocarril y sus itinerarios. Desde este punto de la historia de la provincia, el ferrocarril inició sus labores como agente de fomento agrícola y del comercio en general.

Desde que la población comprendió la ventaja proporcionada por el ferrocarril y se dio a la tarea de sacarle provecho, es cuando este transporte inicia la transformación del comercio chiricano y toda la región occidental.

A continuación, se presentan, por medio de subpuntos, los roles cumplidos por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí en el progreso económico de la provincia.

#### **2.10.2. Influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en la economía de la provincia.**

La economía directa del FNCH se relaciona con todos los servicios y empleos generados por él. Para ilustrar este tipo de economía se destacan: los contratos de compras de materiales, servicios especiales de transporte, personal contratado (planilla), alquiler de vías y tarifas especiales. Los empleados y servicios prestados por las actividades de la empresa ferroviaria generaban miles de balboas que eran luego invertidos en la economía local.

Como una nueva opción de transporte masivo, rápido y cómodo, se incentivó la afluencia de las personas por medio de viajes exclusivos a fiestas y eventos en el occidente de la provincia. Estas actividades se llevaron a cabo con el ferrocarril recién inaugurado y continuaron durante décadas estos tipos de periplos especiales hacia festividades, como: patronales, carnavales, semana santa y ferias. Como ejemplo se presenta el siguiente anuncio sobre el apoyo del ferrocarril a la conmemoración de diversas actividades:

- **Fiesta en Dolega:**

Ferrocarril de Chiriquí. Esta empresa, con motivo de las fiestas que se celebrarán en Dolega en los días 6, 7 y 8 de los corrientes, ha resuelto poner trenes especiales que correrán según el siguiente itinerario:

El sábado 6 y lunes, 8, sale de David a las 8 a. m.; sale de Dolega a las 9; llega a David a las 9.45; sale de David a las 4.30; sale de Dolega a las 5.30 y llega a David a las 6.15. El domingo 7 de enero, saldrá de David a la hora reglamentaria; excepto que al regresar de Boquete, saldrá de la estación de Dolega a las 5.30 p. m., en vez, de las 4.45. La tarifa a Dolega en estos días será: Primera Clase, ida y regreso, Bs 1,00 y Segunda, ida y regreso, Bs.,0.50. (Ferrocarril de Chiriquí, 4 de enero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

- **El nuevo transporte rindió el efecto esperado para la fiesta en Dolega:**

Fiesta, muy concurrida resultó ayer la de Dolega, pues afluyeron; a la población todas las gentes de los campos del distrito y de esta ciudad concurrieron

gran número de personas que llenaron todos los carros de pasajeros de que dispone la empresa del Ferrocarril. Se efectuaron corridas de caballos, riñas de gallos, lidia de toros y por todas partes los acordeones y tambores anunciaban la alegría de nuestros típicos bailes populares. (Fiesta, 8 de enero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

Así como, la empresa del Ferrocarril Nacional de Chiriquí designó trenes y horarios especiales para apoyar a la concurrencia de la fiesta en Dolega, se hizo, también, con las fiestas de La Concepción. Dicha celebración se anunció así:

Mañana darán principio las fiestas de la Candelaria en la próspera y simpática población de La Concepción, que va a demostrar una vez más, que es una de las más prósperas de la provincia. Se han hecho grandes preparativos, hay mucho entusiasmo y muchas damas y caballeros piensan honrarlas con su presencia, el sábado y el domingo. (Fiestas, 1 de febrero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

- **Anuncio de la empresa ferrocarrilera relacionado a las fiestas en La Concepción:**

La empresa deseosa de contribuir al mayor esplendor de las fiestas de La Concepción ha resuelto poner para esos días trenes extraordinarios que correrán de acuerdo con el siguiente itinerario:

- Viernes 2. Sale de David a las 8 a. m. y a las 4 p. m.; llega a La Concepción a las 9 y 10 a. m. y a las 5 y 10 p. m; sale de La Concepción a las 9 y 30 a. m. y a las 7, y 30 p. m. y llega a David a las 10 y 40 a. m. y a las 8 y 30 p. m.

- Sábado 3. Sale de David a las 8 a. m. y a las 6 y 30 p. m.; llega a La Concepción a las 9 y 10 a. m. y a las 7 y 40 p. m.; sale de La Concepción a las 9 y 30 a. m. y a las 8 p. m. y llega a David a las 10 y 40 a. m. y a las 9 y 10 p. m.
- Domingo 4. Sale de David a las 7 a. m. y a las 5 p. m. llega a La Concepción a las 8 y 10 a. m. y a las 6 y 10 p. m.; sale de La Concepción a las 8 y 30 a. m. y a las 8 p. m.; llega a David a las 9 y 40 a. m. y a las 9 y 10 p. m.
- El tren para el Boquete el Domingo 4, sale de David a las 10 a. m. llega a Boquete a las 12 y 30; sale del Boquete a las 2 p. m. y llega a David a las 4 p. m.
- También, se nos informa que los pasajes de ida y regreso a La Concepción en los días 2, 3 y 4 de febrero próximo, serán cobrados a la mitad de la tarifa ordinaria. (Ferrocarril, 1 de febrero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

- **La asistencia a la fiesta en La Concepción:**

Muy animadas están las de La Concepción y en el tren de esta tarde han seguido viaje para allí muchas damas y caballeros de esta sociedad quienes sin duda habrán de contribuir al mayor esplendor de las festividades. Para mañana preparan viaje la mayor parte de nuestros elementos sociales. (Fiestas, 3 de febrero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4).

**Vivencias del carnaval de David de 1919. A continuación, extracto del desarrollo de las actividades:**

- **Sábado:**

A las 4 de la tarde S. M. Celia I, acompañada de sus damas de honor las encantadoras señoritas Josefa Terán, Elvia Rivera, Mela Esquivel y Zoraida Lassonde y de su Secretario General don Venancio E. Villarreal, se dirigió en el tren a Dolega con el objeto de regresar de allí y hacer su entrada triunfal en la ciudad Capital de su Reino. En la estación de Dolega la esperaba un lucido grupo de lo más connotado de aquella sociedad, el cual la obligó a ir al pueblo en donde fue obsequiada galantemente en casa de los señores Lescure.

A las 5 salió de allí en carro motor y a las 5 y 30 llegó a la estación de esta ciudad en donde la esperaban: la Junta Organizadora, la Banda Municipal y numeroso público en el cual estaban representados todos nuestros elementos sociales. Se organizó luego el desfile que efectuó en seguida un paseo cívico sin precedentes en nuestros anales, por la cantidad de automóviles y coches que en él tomaron parte.

- **Domingo:**

A las 8 y 30 a. m. la sociedad en general y el pueblo se aglomeraba en el Parque del Carmen, donde la Reina electa fue recibida con entusiastas aclamaciones. Ocupó, con sus damas de honor, el artístico trono que tenía preparado en el kiosko y dio principio la ceremonia de la coronación.

Completada la ceremonia, bajo una lluvia de confetis y flores, se dirigió, seguida por su Corte y numeroso séquito a los salones del señor Catá, en donde se obsequió a la concurrencia con refrescos y helados. En la tarde tuvo lugar un lucido paseo cívico encabezado por el auto-real y se efectuó la batalla de serpentinas y confetis, con un entusiasmo poco común en nuestras habituales apatías ambientes.

En la noche, el hermoso salón de la Gobernación de la provincia abrió sus puertas a S. M. y a su séquito real y social y allí a los sones de magnífica orquesta, se bailó alegremente hasta cerca de las dos de la mañana.

- **Lunes:**

La recepción de S. M. en su palacio real no dejó nada que desear. En ella se instaló el Gran Consejo de guerra permanente que juzgó y castigó a los infractores de las disposiciones reales de alegría y entusiasmo decretados.

El día terminó con el baile popular en el Teatro Novedades y en el Parque, en donde la presencia de S. M. y sus damas, vistiendo el airoso traje nacional de pollera, encendió los ánimos y dio lugar a la delirante alegría, del numeroso pueblo que llenaba de bote en bote el Teatro y que impedía completamente el tránsito por las Avenidas del Parque. El orden y la armonía popular fueron las notas características del día.

- **Martes:**

Se iniciaron las festividades de este día con la recepción real en el Palacio de Gobierno y, allí, se danzó alegremente desde por la mañana, hasta casi llegada la

hora del desfile. En la tarde la ciudad presentaba un aspecto extraño por la animación y cantidad de vehículos y gentes que circulaban por las calles, a pesar de la brisa y el polvo que asfixiaba.

El desfile que, por muy mala dirección de los encargados, se hizo esperar más de lo que la paciencia del público y la premura del tiempo permitían, fue interrumpido por el siniestro del carro de la Reina que causó verdadera consternación.

El carnaval terminó en desorden y en completa desorganización. ¡Qué lástima que hubiera finalizado con una nota tan desconsoladora!, ya que pasamos en silencio nuestras impresiones recogidas en el baile de disfraz, verificado en el palacio de Gobierno.

- **Miércoles de Ceniza:**

Con sus ceremonias religiosas, nos hace pensar, tras los días de placer y de risa, en las hondas melancolías de la carne y en las tristes verdades de la existencia. (El Carnaval, 19 de abril de 1919, *El Agricultor*, pp. 2-3)

A partir de 1910, en la ciudad de Panamá se organizaron carnavales por iniciativa de familias oligarcas y en la ciudad de David se intentó replicar el acontecimiento. Sin embargo, las personas designadas y el público no llegaron a crear la expectativa necesaria, hasta se tachó a la población de aburrida y se abandonó el proyecto de la fiesta del dios Momo. Fue hasta 1919, cuando se logró llevar a cabo la celebración anhelada por parte de la sociedad daviense, apoyada en parte por el Ferrocarril

Nacional de Chiriquí, en su papel de transporte. Lastimosamente, esta fiesta no caló en los davideños y solo se mantuvo en ciertos distritos de la provincia.

Estas muestras de apoyo a las fiestas celebradas en David y otros distritos son los primeros impulsos a la economía de dichos poblados, más allá de ser una mera opción de transporte de carga. Con un buen itinerario y viajes especiales se puede dar un valor agregado a la empresa, porque facilitó el transporte hacia las festividades, lo que se tradujo en mayor afluencia de personas y, en consecuencia, mayores ventas y beneficios para los emprendedores locales que desarrollaban diversas actividades, como la venta de comidas, bailes, apuestas y otros.

Con el paso del tiempo, esta clase de apoyo prestado por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí impactó en la afluencia de personas a diversas celebraciones. Como ejemplo de esta situación se puede enunciar:

- **Fiestas patronales en Santa Marta:**

Facilidades de transporte para los días 10 y 11 de enero. Todavía se recuerda el éxito de las festividades que para los días 10 y 11 de enero celebra el progresista pueblo de Santa Marta. Para este año la Junta ha conseguido del Ferrocarril Nacional de Chiriquí un servicio especial de motores para esos dos días. Estos motores salen a las 6 y 30 de la tarde de David y regresan saliendo de Santa Marta a las 3 de la mañana. Además, viajarán hasta Progreso para tomar pasajeros. Dados los preparativos y gran entusiasmo que hay para estas fiestas, quedarán brillantes, como siempre. (Santa Marta celebrará sus fiestas patronales, 5 de enero de 1948, *Ecos del Valle*, p. 8)

Las ferias en la Provincia ganaron renombre nacional e internacional, principalmente en Boquete y David, por lo tanto, estas se convirtieron en excelentes escaparates para los productos chiricanos y generar un intercambio de bienes y atraer capitales. Aun cuando en los años de 1940 ya se contaba con el Instituto de Fomento Agrícola, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí continuó prestando todo el respaldo a estos eventos por medio de donaciones y transporte. Sus anuncios a continuación:

- **Feria de David y anuncio de exposición de Costa Rica (1946):**

Oficialmente, se ha anunciado que el próximo lunes once de marzo llegan a Puerto Armuelles los animales que los ganaderos de Costa Rica han dispuesto enviar a nuestra Feria Nacional en calidad de exhibición. Junto con esos animales vienen seis reses compradas por ganaderos chiricanos. (Productos ticos para la feria nacional, 9 de marzo de 1946, *Ecos del Valle*, p. 1)

- **Feria Nacional 1946:**

Estas exposiciones provocan el acercamiento de los pueblos y acrecientan la riqueza nacional y constituyen un medio de difusión de los sistemas científicos usados para transformar la materia prima en industrias y en comercio.

La Feria Nacional de 1946 tiene especial importancia porque ella marca un nuevo rumbo en beneficio de la producción agrícola, ganadera e industrial del país. (Feria Nacional, 9 de marzo de 1946, *Ecos del Valle*, p. 2)

- **Itinerario del ferrocarril para respaldar a la Feria Nacional:**

Se anuncia el itinerario especial que regirá durante los días de la celebración de la Feria Nacional, del 16 al 23 de marzo inclusive:

De David a Pto. Armuelles a las 7.00 a. m. y a las 2 .0 0 p. m.

De Pto. Armuelles a David a las 7 00 a. m. y las 2.00 p. m.

De David a Progreso a las 7.30 a. M

De Progreso a David a las 1 0 .0 0 a. m.

De David a Potrerillos a las 7.30 a. m. a la 1.00 p.m.

De Potrerillos a David a las 9.00 a. m. y a las 3 .0 0 p m.

De David a Boquete a la 1.00 a- m. a las 7 00 a. m. y a las 3.00 p. m.

De Boquete a David a las 7.00 a- m. las 9,00 a, m, y las 5.15 p.m.

(Itinerario, 18 de marzo de 1946, *Ecos del Valle*, p. 3)

La contribución brindada por el ferrocarril para la realización y éxito de la feria en la ciudad de David, se vio reconocida por el Ministro de Agricultura, Comercio e Industrias, Antonio Pino, por medio de una misiva:

- Feria Nacional Agropecuaria e industrial – David 1946

Señor don Antonio Henríquez,

Juzgo de la más elemental cortesía dejar constancia escrita del aprecio que el Ministerio de Agricultura, Comercio e Industrias, que me honro en presidir, ha hecho de su brillante labor en relación con la Feria Nacional.

Desde la línea del Ferrocarril instalada por iniciativa suya hasta los terrenos de la Feria a su constante atención por todo lo que en alguna forma pudiera tener el más leve roce con la misma, le mereció a usted su mayor afán y gran interés.

La coronación de la Reina, festival que al decir de los entendidos, no había sido presentada jamás en nuestra historia con un tan extraordinario sentido del arte, pasará conjuntamente con usted, su organizador único, a los rastros de los grandes sucesos. (González y Ortiz, 1946, Elogiase la labor del Ferrocarril de Chiriquí, *Democracia Panameña*, año IV, No. 8, p. 18).

- **Ejemplo de comercio por la Feria de David:**

Serán rematados todos los animales y productos de la feria. Hemos podido saber que casi todos los ganados serán subastados y que es creciente el interés por adquirir los ejemplares allí presentados. La delegación de Costa Rica ha manifestado su deseo de vender en esa forma todos los animales traídos de su país. (Productos de la feria en remate, 18 de marzo de 1946, *Ecos del Valle*, p. 1)

- **Aporte del ferrocarril a la Feria de David en 1948:**

Tren gratis saldrá de Progreso a las 5:00 a. m. del día 17 de marzo, haciendo escalas en todas las estaciones de la línea para traer a las personas que deseen presenciar la inauguración de la Feria Nacional 1948.

Este servicio especial es una cooperación del Ferrocarril Nacional de Chiriquí al mejor éxito de la Feria. (Aviso importante, 12 de marzo de 1948, *Ecos del Valle*, p. 3)

- **El Festival del Café en Boquete:**

Mucho entusiasmo parece haber despertado el anuncio de las fiestas del café en Boquete y se sabe; ya que muchas personas de la capital, de Colón, de las provincias centrales y de la Zona del Canal se aprestan para asistir a estas fiestas que de ahora en adelante están a tener gran resonancia en todo el país.

Por este motivo la Junta Organizadora está dando los pasos para preparar alojamiento a los numerosos visitantes. (Despierta mucho entusiasmo la Feria del Café, 7 de marzo de 1950, *Ecos del Valle*, p. 1).

- **El festival del café comprendió los siguientes puntos:**

Las festividades envuelven el Reinado del Café, eventos deportivos, lidia de toros, riñas de gallos, carreras de caballos, feria agropecuaria, fuegos artificiales etc. Cada punto del programa interesa a la Junta únicamente en el aspecto de que resulte lo mejor lucido posible, logrando para el pueblo, por una parte, alegrías y diversiones, y por la otra una oportunidad para lucir su esfuerzo agropecuario. (Comunicado de la Junta Organizadora del festival del Café, 7 de marzo de 1950, *Ecos del Valle*, p. 3)

El caso del apoyo del Ferrocarril Nacional de Chiriquí al Festival del Café es especial y demuestra el compromiso que tenía dicha empresa con las actividades relacionadas al fomento del comercio y la agricultura. Porque en las fechas que se

realizó el evento ya se había suspendido el servicio de transporte de personas hacia la región boqueteña. El anuncio por parte del ferrocarril se comunicó así:

El Ingeniero Luis E. Estenóz, Superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí ha prometido amplia cooperación a la Junta del Festival del Café, para la propaganda y transporte de productos y personas que acudan a la Gran Feria Agropecuaria y a las festividades del reinado. El Superintendente Estenóz acordó ya un precio de cincuenta centavos en el pasaje de ida y regreso a Boquete, en motores especiales que harán conexiones con los de Armuelles.

Este itinerario especial será anunciado previamente. El Ferrocarril, como siempre está dispuesto a brindar su cooperación a toda obra que propenda al progreso de nuestra provincia. (El ferrocarril coopera ampliamente con el festival del café, 8 de marzo de 1950, *Ecos del Valle*, p. 1)

- **Transporte para las festividades del 19 de marzo en David:**

El Superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, don Rafael Alegre anuncia que correrá un tren gratis desde Puerto Armuelles el martes 19 de marzo para dar facilidades a los compatriotas que desean participar en nuestras fiestas patronales. El tren con muchos vagones para cientos de pasajeros saldrá a las siete y treinta minutos de la mañana. (Tren gratis, 13 de marzo de 1957, *Ecos del Valle*, p. 4).

- **Ayuda en los preparativos de la Feria de David:**

Es muy posible que, en el transcurso de la presente semana se reúna el Comité de Feria que preside don Rafael Ángel Galán, para definir un programa de trabajo en relación con la próxima presentación de las Ferias de San José de David.

Hemos sabido que el Ferrocarril Nal. de Chiriquí ha cooperado con una cuadrilla de trabajadores para la limpieza de los terrenos de La Feria. (Se reunirán pronto los miembros del comité de la feria, 12 de julio de 1962, *Ecos del Valle*, p. 1)

#### **2.10.2.1. Las tarifas del FNCH como fomento de producción y comercio**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, desde su puesta en marcha, buscó la manera de incentivar el transporte de diversos productos del país y para esto se asignaron importes especiales para cierta carga, estímulo que impulsa a las fincas o empresas a incrementar su producción y exigir mejores tarifas que permitan al productor obtener mayor ganancia por su inversión y esfuerzo.

Como ejemplo de estas medidas se destacan las expuestas en las tarifas empleadas en 1917:

- Los carros que eran cargados con 10000 cuadros de madera del país recibían mejor precio por cantidad.
- Las tarifas por 1000 cuadros de madera hasta David o Pedregal eran
- Boquete B/.4.80, por 10000 B/.40.00 – ahorro de B/. 8.00.
- Potrerillos B/. 4.00, por 10000 B/.30.00 – ahorro de B/. 10.00

- Dolega B/. 3.00, por 10000 B/. 25.00 – ahorro de B/. 5.00
- La Concepción B/. 4.00 por 10000 B/. 32.00 – ahorro de B/. 8.00
- Alanje B/. 2.50, por 10000 B/. 22.50 – ahorro de B/. 2.50

La carga que era embarcada directamente del puerto Pedregal a los vagones del ferrocarril quedaba exenta del pago de muellaje; de igual manera, aplicaba si se utilizaba el ferrocarril para transportar hasta el muelle.

La persona que embarcaba más de 200 quintales se le hacía descuento de 10% y a los que cargaban hasta 400 era de 25%.

La carga general desde Potrerillos se cobraba a razón de 50 centavos, sin embargo, en el caso de transportar: “azúcar o dulce (raspadura) se cobraba una tarifa fija de 25 centavos por quintal”. (Memoria de Hacienda y Tesoro, 1918, pp. 20-21)

En 1947, se aprobaron nuevas tarifas para el ferrocarril y, también, existieron algunas medidas para promover la carga por este medio y acceder a mejores precios en beneficio del comerciante.

Se buscó la manera de incentivar el servicio de entrega de los productos y mercancías (sobre todo desde que el puerto Pedregal pasó a propiedad de FNCH) para que comerciantes utilizaran el transporte desde Pedregal hasta las bodegas de las estaciones. Por esta razón, se tenían dos tarifas, de las cuales se muestran algunos ejemplos:

Una con tarifa por muellaje y carga entregada en el puerto Pedregal:

- Mercaderías en general. Por quintal – B/. 0.12
- Tejas, ladrillos bloques de concreto o de arcilla para construcción, por cada mil. – B/. 0.50
- Madera en bruto, o leña, por cada tonelada. – B/. 1.00
- Por cada camión, vehículo de pasajero o automóvil. – B/. 1.50
- Ganado caballar o mular, cada uno. – B/. 0.30
- Ganado vacuno, cada uno. – B/. 0.15
- Vacas con sus crías. – B/. 0.30
- Ganado de cerda, cada uno. – B/. 0.10
- Librerías en forma rústica de tablilla, mesas pequeñas en general, sillas mecedoras, camas chicas, canapés, poltronas, cuadros grandes, máquinas de coser de pedal, de sumar, de escribir, estufas, alacenas, tableros bancas y puertas, por cada uno. – B/. 0.25 (Tarifa general del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, 1947, pp. 2-3).

Tarifa y cobro de muellaje cuando la carga es transportada por el ferrocarril:

- Mercaderías en general. Por quintal – B/. 0.04
- Tejas, ladrillos bloques de concreto o de arcilla para construcción, por cada mil. – B/. 0.25
- Madera en bruto, o leña, por cada tonelada. – B/. 0.50
- Por cada camión, vehículo de pasajero o automóvil. – B/. 0.60
- Ganado caballar o mular, cada uno. – B/. 0.12

- Ganado vacuno, cada uno. – B/. 0.10
- Vacas con sus crías. – B/. 0.15
- Ganado de cerda, cada uno. – B/. 0.05
- Librerías en forma rústica de tablilla, mesas pequeñas en general, sillas mecedoras, camas chicas, canapés, poltronas, cuadros grandes, máquinas de coser de pedal, de sumar, de escribir, estufas, alacenas, tableros bancas y puertas, por cada uno. – B/. 0.07 (Tarifa general del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, 1947, pp. 3-4)

Como se puede ver, los precios por utilizar el ferrocarril para el transporte de mercancía desde el muelle de Pedregal tenían grandes descuentos que beneficiaban a sus usuarios, aun cuando contaban con encomiendas voluminosas y diversas. De esta manera, el ferrocarril se encargaba de transportar la mercancía hasta una bodega en el poblado del comerciante y este solo coordinaba el traslado a su establecimiento.

También, se implementaron otras tarifas para incentivar el transporte de mayor carga. Entre estas se encuentran las siguientes:

- Cuando se embarquen más de 75 quintales de carga, por un mismo remitente y a un mismo consignatario, en una distancia mayor de 50 kilómetros, se hará una rebaja de 20% sobre el total del flete. Todo con arreglo a la clasificación respectiva.

- Bananos, se cobrará  $1/2$  (medio) centésimo por racimo por kilómetro recorrido. Cuando el recorrido sea mayor de 80 kilómetros habrá un descuento del 25 por ciento sobre el valor total del flete.
- Ganado vacuno, caballar, vacas con sus crías, se cobrará así: Hasta 15 cabezas,  $3^{1/2}$  centésimos por kilómetro cada una de esa cantidad en adelante se cobrará  $2^{1/2}$  centésimos por kilómetro. Terneros o potrillos mamones, siempre que vayan acompañados de sus madres tendrán un descuento de 25 por ciento.
- Aves de corral se cobrará así: hasta 30 kilómetros, Bs.0.06 cada una; de 30 a 60 kilómetros, Bs.0,08 cada uno y más de 60 kilómetros, Bs.0.10 cada uno. Pollitos se cobrarán así: hasta 25, Bs.0.02 cada uno; más de esta cantidad Bs.0.01, en todas las distancias. (Tarifa general del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, 1947, pp. 8-10)

Estas son algunas muestras de las acciones implementadas para fomentar el transporte por el ferrocarril y aumentar la cantidad de productos a movilizar.

Las facilidades brindadas por el ferrocarril para el transporte de diversos cultivos y ganados provocaron el aumento de carga en el puerto Pedregal, la cual debía ser transportada por las compañías navieras. Ante esta nueva perspectiva, las compañías promocionaron tarifas especiales para atraer la carga a sus barcos. Se presenta como ejemplo el siguiente mensaje:

A los productores y embarcadores de café, azúcar, raspaduras, o dulce, siempre que sus embarques pasen de una tonelada, se les hará rebaja en el flete, para lo cual pueden entenderse con nuestro agente en esta ciudad.

Es de esperarse que el público sabrá corresponder debidamente a estas facilidades que damos hoy a los nacionales y extranjeros que se sirvan de nuestros barcos. Compañía de Navegación Nacional. (La Compañía de Navegación Nacional, 5 de marzo de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 3)

Por esta clase de medidas creadas entre el ferrocarril y las navieras se produjo un aumento en los atraques por la cantidad de quintales necesarios a transportar. Al respecto, los registros de la Memoria de la Secretaría de Hacienda y Tesoro (1932) informan:

#### Estadística de atraques de vapores y motor veleros en el muelle Pedregal

- El "David" – 29
- El "San José" – 27
- El "San Lorenzo" – 8
- El "Chiriquí" – 24
- El "Radio" – 13
- El "Veraguas" – 3
- El "Marconi" – 4
- El "Colón" – 3
- El "Sambú" – 2

- El "Barú" – 1
- El "Nuevo Panamá" – 45
- El "Herrera" – 2

Total de atraques – 161 (p. 470)

Información adicional sobre los productos cargados en las naves:

Estos atraques corresponden a naves dedicadas en su totalidad al tráfico costanero por la República, siendo el Pto. de Pedregal el que más movimiento tiene por su continuidad a David.

Cabe aquí hacer mención a la exportación concretándose está a dos artículos que se destacan por su abundancia, el ganado vacuno y el café del cual damos en libras la exportación por Puerto de Pedregal para el mismo período.

Mes	Total en libras.
• Enero	78,440
• Febrero	113,232
• Marzo	295,849
• Abril	194,059
• Mayo	135,696
• Junio	36,504
• Julio	95,903
• Agosto	89,309
• Septiembre	35,559

- Octubre 28,555
- Noviembre 21,766
- Diciembre 71,690

Total – 1,196,562 libras – 11,964.62 quintales (p. 470)

Además de los datos de la cantidad de atraques en Pedregal, se expone la información sobre los artículos de mayor cantidad exportada, como el café y el ganado, los cuales demuestran que se estaba logrando el propósito de fomento, al incrementar la producción y, por consiguiente, su exportación.

Estas estadísticas demuestran el avance en la demanda por la producción en la provincia, dado que, en años anteriores, el servicio estaba restringido a 36 viajes para todo el año (3 viajes por mes); muy diferente a los 161 viajes de los 12 meses presentados en el informe de Hacienda y Tesoro.

Como prueba de la influencia del ferrocarril y sus tarifas ajustadas para beneficiar el aumento de productos considerados de primera necesidad, se presentan las siguientes estadísticas:

En cuanto al movimiento de artículos de primera necesidad producidos en la región chiricana, se han transportado, durante los 18 meses comprendidos entre el primero de enero de 1933 al 30 de junio del año en curso, 5867.08 quintales de arroz y 16375.48 quintales de café, siendo estos dos artículos los de mayor movimiento. (Memoria de Hacienda y Tesoro, 1934, p. XXXIX).

El ferrocarril no solo establecía tarifas especiales para el transporte de carga y personas para impulsar la economía, pues si el superintendente consideraba necesario una rebaja general a las tarifas establecidas se podía llevar a cabo, siempre y cuando no lesionara las entradas de la empresa ferroviaria.

Por cuenta de la expansión del ferrocarril hacia la región de Puerto Armuelles, el incremento del cultivo del banano y el transporte de personas, se tomó la decisión de establecer una rebaja a los importes cobrados por el acarreo en general. Esta medida se determinó de la siguiente manera:

Dado el incremento que tiene el cultivo del banano en la sección de Alanje y Bugaba de esa provincia el Ferrocarril ha podido mantener sus entradas y es presumible que las mantenga en el futuro. A fin de estimular el transporte para favorecer la Agricultura, se dispuso una reducción apreciable en las tarifas tanto de flete como de pasaje y esta reducción no ha traído perjuicio para el Ferrocarril sino más bien ha ofrecido una mayor recaudación. Considero que el Ferrocarril debe tender siempre a reducir las tarifas en una forma debidamente estudiada y dentro de las posibilidades que la Empresa permita. (Memoria de Hacienda y Tesoro, 1936, p. LXV)

Estas medidas expresadas y los resultados de estas, demuestran la influencia que ejerció el manejo de las tarifas del ferrocarril y las decisiones de implementarlas de manera selectiva o en general para brindar mayor estímulo al productor y, por ende, generar un tráfico de mercancía que permitiera la exportación y robusteciera la producción local.

### **2.10.2.2. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y los contratos del personal**

El ferrocarril se convirtió rápidamente en una entidad que necesitaba mantener una mano de obra constante, con diversas características para sus distintos departamentos y cumplieran todas sus obligaciones las cuales iban en aumento. En consecuencia, también aumentó el personal requerido, cuya época de esplendor se registró entre los años de 1940 e inicios de 1950, pues en los años de 1970, por la disminución del servicio, la planilla decreció.

Para la ejecución de los servicios del ferrocarril se necesitaba de una fuerza laboral compuesta de diversos profesionales, por lo tanto, su planilla se componía de las siguientes posiciones: contables, secretarias, asistentes, cajeros, supervisores de colectores, mensajeros, aseadores, abogados, choferes, inspectores, agentes de estaciones, boleteros, cobradores, estibadores, bodegueros, serenos, motoristas, despachadores, freneros, guarda líneas, telefonistas, torneros, mecánicos, soldadores, herreros, electricistas, areneros, peones, tractoristas, gasolineros, jardineros, pintores, carpinteros y capataces.

La empresa inició con un grupo de personas muy reducido, comprendía administrativos, personal de conducción de maquinarias y mantenimiento de vías. En los años comprendidos entre 1916 a 1920, el ferrocarril contaba con 30 a 60 colaboradores. La estructuración del ferrocarril, en 1926, designó la cantidad de personal en 63. Estas planillas iniciales estaban compuestas por muy poco personal, en comparación a otras, cuando el ferrocarril se encontraba mejor estructurado en su

administración y con muchas más instalaciones y asignaciones, por esto se dio un incremento en las nóminas que llegaron a fluctuar entre 320 a 420 empleados. Esta cantidad de personal representaba pagos anuales entre B/. 170 000.00 a B/. 360 000.00. Estas son cifras de personal y dinero, en el lapso de 1940 a 1960 de gran peso económico para el devenir de Chiriquí. A partir de los años de 1970, el FNCH pierde ese poder como entidad omnipresente de la región.

Como una muestra de la cantidad de personas contratadas en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí se esboza la planilla, por departamento, en 1961:

Oficina general 19, agencias varias 54, garaje de mantenimiento 25, garaje de motoristas 24, taller de mecánica 28, cantera 14, carpintería 21, almacén 15, pintura 4, tránsito 38 y vías 82. Total, de trabajadores de la compañía ferroviaria 324. Total aproximado de pagos mensuales en concepto de planilla B/. 27953.48. (Memoria de Obras Públicas, 1961, p. 56)

Por el número de empleados del ferrocarril este fue considerado como el máximo empleador en la provincia, hasta que aparece la entidad gubernamental Caminos, Aeropuertos y Muelles (C.A.M.) y en la ejecución de las carreteras nacionales y registra mayor empleomanía.

- **El FNCH y la compra de materiales y contratación de servicios a empresas locales y de otras provincias.**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, desde su puesta en marcha, impuso una política de consumo de materiales y servicios generados en el país, siempre y cuando cumplieran con la calidad necesaria para el objetivo requerido.

La compra de polines se realizó principalmente a proveedores nacionales y locales, aun cuando contó con aserraderos en diversos períodos, se adjudicaban contratos para compra de madera a empresas privadas o individuos y se trabajaba en estos talleres. Al comprar polines a proveedores locales se adquirían ya listos para su acopio en los patios del ferrocarril. Los precios oscilaban entre B/.0.95, B/.1.25, B/.1.50 y B/.1.75 por pieza, estas tarifas dependían de la calidad de la madera.

Para adquirir los polines necesarios de la línea férrea en condiciones óptimas, se utilizaron diferentes modalidades: disponer de personal en un aserradero, emplear a terceros como intermediarios entre la empresa y los productores para completar grandes pedidos de polines y compras de manera directa a pequeños productores.

A continuación, se presentan dos ejemplos de este tipo de compras a comerciantes del país:

- **Compra de polines a pequeños comerciantes:**

El ferrocarril se entiende directamente con los sacadores de polines a quienes paga los precios corrientes por los durmientes que entreguen, recibiendo, así, el

campesino el beneficio completo de su fruto. (Memoria de Obras Públicas, 1940, p. 566)

- **Anuncio de compra de polines:**

El Ferrocarril está comprando los polines de guayacán o macano a Bs.1.75 a todo aquel que tenga para venderle. Lo único que exige es que tengan las medidas y condiciones reglamentarias. Los informes sobre el particular pueden solicitarse en las horas laborables en las oficinas de la Empresa. (Más de 10 mil polines ha cambiado el Ferrocarril, 13 de febrero de 1947, *Ecos del Valle*, p. 1)

Otro ejemplo, para mostrar los montos generados por la compra de polines a proveedores locales, se presenta con la información recogida en la Memoria de Obras Públicas (1959): “entre julio de 1958 y junio de 1959 se compraron 15 189 polines por valor de B/. 22 785.50.” (p. 162)

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí también obtenía materia prima, servicios y diversos repuestos y accesorios de empresas locales para su funcionamiento. Para tener una idea sobre la influencia en la economía nacional, especialmente regional, se presenta la siguiente lista de proveedores del FNCH:

- Agencias Comerciales Rubyl – B/.139.25
- Agencias de Sedas – B/.217.75
- Agencias Pan-Americanas de Panamá – B/.3.20
- Almacén de Lima, S.A. – B/.45.90
- Arias y Cía. – B/.588.10

- Auto-Accesorios y Talleres Matos – B/.55.44
- Zsaja Baumender – B/.16.00
- Camilo A. Chapman V. – B/.20.50
- Casa Sport, S.A. – B/.18.00
- Cía. Chiricana de Autos, S.A. – B/.3870.80
- Cía. Panameña de Fuerza y Luz – B/.48.60
- Cía. Alfaro, S.A. – B/.81.00
- Comisariato Osorio – B/.50.95
- Julio C. Contreras – B/.14.00
- Distribuidora Eléctrica, S.A. – B/.42.12
- Empresas Eléctricas de Chiriquí – B/.1404.09
- Ferretería Chiricana – B/.919.79
- Ferretería Romero – B/.3860.46
- Ramón González Revilla – B/.225.03
- Horna Hermanos – B/.45.70
- Hospital González Ruiz – B/.48.65
- Imprenta Nacional – B/.142.80
- Librería Preciado – B/.10.00
- McGraw Hill International Corp. – B/.30.45
- Ministerio de Obras Públicas (Sec. de Construc. Pma.) – B/.1060.00
- Ricardo A. Miró – B/.20.40
- Agencias de Cabotaje, S.A. – B/.53.65
- Agencias Pan-Americanas Chiriquí – B/.213.76

- America Saw Mill Co. – B/.43.68
- Almacenes Romero – B/.77.40
- Hipólito Arroyave – B/.87.00
- Auto-Taller Detresno – B/.2.00
- Browns & Sites Inc. – B/.961.24
- Cardoze & Lindo – B/.414.28
- Cía América, S. A. – B/.579.20
- Cia. Servicios Eléctricos – B/.67.50
- Cía. de Ventas al por Mayor y Menor – B/.2290.01
- Teodoro Chepote – B/.280.00
- Constructora Chiricana – B/.175.93
- Diario La Nación – B/.24.00
- Robert Dixon, S.A. – B/.39.25
- Esso Standard Oil Co. – B/.14069.35
- Ferretería Internacional – B/.14.99
- General Panama Canal Acies – B/.213.20
- Amado Hernández – B/.194.08
- Hospital José D. de Obaldía – B/.986.15
- Hospital Sto. Tomás – B/.1026.45
- Imprenta Regional – B/.176.09
- Liquidaduría P.de Aduana – B/.240.02
- Francisco F. Marti – B/.143.00
- Ministerio de Obras P. (Sec.de Const. David) – B/.603.40

- Motores Colpan – B/.52.95
- Motores del Barú, S. A. – B/.1661.85
- Pintura General, S.A. – B/.477.10
- Rodríguez y Cía. – B/.224.82
- Sección de Caminos Div. C. – B/.15098.14
- Servicio de Lewis – B/.8.70
- Taller Mecánica Alvarado – B/.241.00
- The Stard & Herald Co. – B/.3480.04
- José Luis Perén – B/.3.00
- Refractarios de Panamá – B/.56.25
- Dorila de Rodríguez – B/.111.50
- Fomento Agrícola de Chiriquí – B/.527.92
- Smooth y Paredes – B/.49.20
- The Panama Canal – B/.1324.47
- Union Oil Co. – B/.29745.25

Total de cuentas a pagar a proveedores – B/.87 715.70 (Memoria de Obras Públicas, 1951, pp. 8-9)

Un proveedor local del Ferrocarril Nacional de Chiriquí: Almacenes Romero, S.A. destacó como proveedor y cliente.

A la empresa Romero, S. A. se le giraban órdenes de compras por parte de un empleado del Ferrocarril Nacional de Chiriquí con las especificaciones y cantidades de materiales y accesorios necesarios para los diferentes departamentos de dicha

empresa. Entre las compras realizadas a esta firma chiricana estaban productos como: bujías, baterías aceites especiales, grasas y demás. También, brindaba el servicio de importación de piezas dentro de plazos que no interrumpían el funcionamiento del departamento que lo requería.

Además, como cliente, la empresa Romero, a pesar de tener cuentas a cobrar por B/. 8 000.00 en 1953, no incumplió con los pagos de sus fletes, pues, entre febrero y septiembre del mismo año desembolsó en favor del ferrocarril la suma de B/. 6, 502.61. Esto, sin condicionar sus pagos contra una rebaja de su cuenta por cobrar, o pedir un adelanto. Romero continuó brindándole al FNCH el servicio de compra de materiales en el exterior. Acción mercantil digna de emular.

Esto es una evidencia del comercio generado entre empresas locales y el Ferrocarril Nacional de Chiriquí y de cómo se movían e invertían capitales que impactan en varios niveles, desde los empleados hasta los dueños de comercios se ven beneficiados y, a su vez, estos también podían adquirir mercancías de otras empresas pequeñas y medianas de la provincia.

### **2.10.2.3. Nuevos puestos de trabajo para la institución de Correos y Telégrafos por efecto del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.**

Dentro de los contratos firmados para la construcción del ferrocarril se le encomendó a la empresa R. W. Hebard & Co. la construcción de la línea telegráfica en la provincia, Según Pizzurno y Muñoz (1992), al estar estas obras terminadas, Belisario Porras expresó: “el telégrafo, moderno en todas sus instalaciones, es ya una garantía para el público, el comercio nacional adquiere un auxiliar valioso”. (p.

107) Para brindar el servicio fue necesario crear nuevas estafetas de Correos y Telégrafos y se procedió a nombrar y organizar el personal de los nuevos establecimientos de telecomunicaciones. En el caso de Dolega se implementó así:

El primer jefe de Correos y Telégrafos en Dolega fue don David Taylor R., con un sueldo de quince pesos (\$15). El cartero devengaba cinco pesos (\$5) y por el alquiler del local se pagaba también cinco pesos (\$5). El jefe de correos dedicaba una parte de su casa al servicio público. (Miranda, 1989, p. 89)

En cuanto a las telecomunicaciones, aun cuando existía el servicio telefónico este no era eficiente, el telégrafo para la época (1916) permitía una mejor comunicación y con el auge de las actividades comerciales y aumento del tránsito de personas por el movimiento del ferrocarril, el gobierno debió emplear personal para el manejo de la telegrafía, por lo que se crearon cursos acelerados en la ciudad de Panamá. Varios chiricanos obtuvieron esos títulos.

Así se crearon nuevos puestos de trabajos por efecto de la carrilera del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. De estos primeros adiestrados en el ramo de la telegrafía, en la sección de Dolega, se destacaron: “Carmen Medina, Aida Espinoza, Eugenia Deliot y Clementina Azcárraga, que, a su vez, enseñaron a muchos de los jóvenes empleados de Correos y Telégrafos.” (Miranda, 1989, p. 89)

De igual manera, a la creación de una estafeta de Correos y Telégrafos en Dolega, existían puestos de trabajos en los demás distritos de la provincia y puntos del ferrocarril que utilizaban el servicio de la telegrafía y correo. Sobre el porvenir de

estos nuevos puestos y el correo oficial se refirió de la siguiente manera Miranda (1989):

Fue mejorando sus servicios: el telegráfico por el sistema Morse, reemplazó el teléfono y el ferrocarril transportó los sacos de correo. El número de agentes postales aumentó; mejoraron los sueldos y el gobierno pagó mejor el alquiler de locales especiales destinados a este servicio. (p. 90)

El párrafo expresado por Miranda, da cuenta de cómo aparecieron por influencia del ferrocarril diferentes estafetas y, concomitantemente, puestos de trabajos que permitieron a las personas ganarse su sustento y devengar algo extra a los dueños de los locales alquilados para desempeñar la actividad de las telecomunicaciones, esto, en caso de no contarse con un sitio propiedad del gobierno.

De manera posterior, cuando la tecnología de los teléfonos mejoró, se cambió toda la comunicación de telegráfica a telefónica.

#### **2.10.2.4. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y el fomento del turismo**

Desde su puesta en marcha en 1916, se tuvo en cuenta la posibilidad de utilizar el ferrocarril para fomentar el turismo, principalmente, en las regiones de Potrerillos y Boquete. No obstante, La Concepción, también, recibía una cuota de visitantes. Algunos ejemplos de viajes por turismo o vacaciones a las regiones mencionadas se presentan a continuación:

- **Viajes hacia Boquete:**

Para El Boquete salieron en el tren de la mañana nuestro amigo y Director de este Diario señor César Saavedra Zárate, señora e hija, y la señorita Elida Benítez. Todos pasarán una temporada de verano en aquella región, excepción de nuestro Director quien regresará esta tarde. Buenos aires y feliz regreso. (Ecos del día, 21 de febrero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4).

Hoy ha seguido para el Boquete con el objeto de pasar una temporada la familia de nuestro estimado amigo don Juan Parada. Le deseamos una grata estadía en aquel pintoresco lugar. (Ecos del día, 7 de marzo de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

- **Viaje hacia Potrerillos:**

Para los Potrerillos a la finca del señor Arturo Miró siguieron ayer, en viaje de recreo la simpática y popular señorita Mélida M. Arias, repórter viajero de nuestro diario y los cultos caballeros Doctor M. González Revilla, José de Obaldía J. y Enrique J. Vial.

Suponemos que al caballeroso amigo Miró le será muy placentero tener como visitantes de su famosa industria a tan estimables amigos. Los envidiamos. (Ecos del día, 7 de marzo de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

- **Viaje a La Concepción y el Volcán:**

Siguieron hoy de paseo a La Concepción el apreciable amigo don Carlos Ros, acompañado de sus hermanas las señoritas Julia y Angélica Ros. (Ecos del día, 5 de marzo de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

Hacia los años de 1930 aún se mantenía la misma dinámica de transporte, sin mayor apoyo al desarrollo de una estructura turística. Sin embargo, el paso del tiempo brindó nuevas opciones estimuladoras del turismo, como fue el caso del acceso a la región de Volcán, que al tener una carretera permitió la llegada a todos los interesados en conocer de sus bellos paisajes. Sobre este viaje de placer hacia La Concepción y el Volcán, se presentan extractos redactados por María Gilma Ríos, bajo el seudónimo de Cora:

Los rieles, caminos seguros. En compañía de Clementina Aued, la dulce chitreana, alma de muchas de las obras llevadas a cabo en su pueblo natal, fuimos a Bugaba. Ella sabe valorar, porque ha probado cuánto es la inquietud de los ideales empinados sobre aspiraciones comunales justas. Por los rieles, caminos seguros, rodaba el motor, matemáticamente, estoicamente.... Y nuestra gente compañera de viaje se distraía contemplando el paisaje chiricano esbozado bajo un cielo azul, azul de ilusión, azul de pureza. Los ríos, caminos móviles que llevan canciones al mar, pasaban bajo la estoicidad de los rieles, alegremente.... La umbría móvil por las brisas serranas comunicaba movilidades al pensamiento....

¡Oh, alegorías soberbias forjadas en la mente en medio de la majestad riente y bella de las horas de marcha! ¡Detened un poco el vuelo! Al llegar a la estación de La Concepción, la gente se arremolinaba lista a seguir hacia Puerto Armuelles. En compañía del Juez Miguel Concepción, presidente de la Sociedad “Centinelas de Bugaba” seguimos hacia el “Hotel Occidental”, lo mejor que como casa de hospedaje hay en el pueblo. Con cuánta solicitud nos atendieron sus dueños don Daniel Guerra, doña Aura Lastra de Guerra y la señorita Abelina Guerra, quienes no

encuentran ya refinamientos para alojarnos lo más cómodamente, lo más espléndidamente. Acto seguido nos saludaron el Alcaide Du-Bois y su secretario Eduardo Guerra.

Como tuvieran que practicar una inspección a Quetzaliris nos extendieron invitación con carro listo al pie de la puerta y hacia Paso Ancho, finca deliciosa de los Hnos. Guerra a cinco mil pies de altura, en los más empinados flancos del Barú. (De la libreta de Cora, 19 de marzo de 1934, *Ecos del Valle*, p. 4)

De la redacción de Cora se desprende el acceso que brinda la carretera para contemplar los cultivos de la región bugabeña:

La carretera, sierpe ondulante: El ascenso lo hacemos por la carretera que ondulante se desliza en medio de la gran vegetación que muestran las fincas con sus cultivos varios bordeando el trayecto: frondosos platanares, verdes tabacales, maizales prodigiosos, cañaverales que van cantando en los rumores de sus hojas lanceoladas y grandes la calidad de sus jugos cargados de miel. (De la libreta de Cora, 19 de marzo de 1934, *Ecos del Valle*, p. 4)

También, se muestra cómo personas en camino de Buena Vista reciben visitantes y estos podían obtener algún sustento por la venta de sus productos:

¡Un trapiche! Upa, ñá Petra, ¿qué tal? ¿Tiene “guarapo” ?, dice muy ufano Eduardo Guerra al aprovechar un pequeño desperfecto del carro, en Buena Vista, que nos hizo llegar a la casita de ña Petra de Saldaña, ño Pedro Saldaña y su hijo, un mozo muy “avisao” de Otilio Saldaña. (De la libreta de Cora, 20 de marzo de 1934, *Ecos del Valle*, p. 2)

Esta parada les permitió a los visitantes descritos en la nota periodística, participar en la molienda y experimentar las bondades de las áreas rurales:

Gruesas cañas iban pasando por entre los rodillos exprimidores, mientras todos impulsábamos el eje giratorio. El "caldo" caía en una lata. Olor a miel cocida en la hornilla, rumor del cañaveral cercano, misterios del "trapiche". Otilio sonríe al mirarnos apurar el jugo rico en totumitas alisadas por el chamico. Dios Santo, ¡qué deliciosos son estos escarceos por el campo!

Gente sencilla y buena, el campesino chiricano es de estirpe sana y hospitalaria, ña Petra es feliz atendiendo a sus huéspedes. Ño Pedro está en el monte en el afán de la quema, Otilio el mozo atiza la hornilla, "aventea" la miel, y de reajo, sonriente; tímido contempla la invasión . . . ¡Y qué, delicioso es vaciar el "guarapo" en las "tulas" y "bengáños", y recibir el aire fresco de la sierra! (De la libreta de Cora, 20 de marzo de 1934, *Ecos del Valle*, p. 2)

Los visitantes continúan su ascenso y siguen deslumbrándose con la belleza del lugar. Sobre esto se expresaron así:

El Barú no se descubre al mediar esta tarde de marzo porque está arropado con una sábana blanca de nubes espesas. Y vamos a dejar que hable una amiga que entusiasta nos describió la riqueza de este girón del Istmo, mientras el Barú se desnuda para dormir ..... "Y mira que esto es digno de ser conocido. En mariposas hay un tesoro que solo con las de tonos azules con las cuales se hacen esos cuadritos artísticos que son tan caros en Panamá.

Ojos de aguas, caídas, quebradas, ríos y lagunas, muchísimos que brindan aguas tonificantes y brindan murmullos que son la orquesta de la selva. Valles, hondonadas, verdaderos paraísos terrenales en donde las sencillas vírgenes del campo son las "Evas" que forja la mente civilizada.

¡Orquídeas a montones, de distintas clases, el país de las orquídeas! Musgos, helechos y begonias que los invernaderos anhelarían para colocarlos como joyas de la flora tropical por lo raros y primorosos. ¡Luego este clima! Ah, qué clima en donde la vida se desliza sin sentir, alegre y cantarina.

En Paso Ancho: Cinco y media de la tarde. El Hato, Quetzal Iris. Y en esta hora vespertina el espectáculo es soberbio. Nubes policromas tiene la lejanía.... y ya! está desnudo el volcán para que lo contemplemos en toda su majestad:

Cuánta pureza de líneas, cuán imponente, austero; parece silueta de leyenda. ¡Es un titán que se yergue con fas de esfinge! Bueno, la visión del Barú embruja la mente para hacernos enmudecer sintiendo hondo la sublimidad que hace postrar las almas para reverenciarlo. (La belleza natural más pura que hemos contemplado en nuestro Istmo es esa del Barú). (De la libreta de Cora, 20 de marzo de 1934, *Ecos del Valle*, p. 4)

- **El viaje de regreso al hotel:**

Ya no se distingue la montaña, ni el llano, ni el Barú (9 de la noche) y el carro con sus dos ojos grandes sigue por la carretera, rey de la civilización que cruza por sitios que fueron antiguas guaridas de tigres, leoncillos y otras fieras. Se apaga el rumor del río que va quedando muy atrás.

A las diez estacionábamos ante la puerta del Hotel "Occidental", listos a cenar nuevamente (en Volcán se come cuatro y cinco veces al día) y a dormir con sosiego y placidez. (De la libreta de Cora, 22 de marzo de 1934, *Ecos del Valle*, p. 4)

La redacción de Cora muestra la belleza y sencillez que se tenía por explorar, no podía ocultar su grata sorpresa por la naturaleza y la vida rural que en esos años ya no se admiraba en David.

Esta travesía demuestra la riqueza de las tierras altas bugabeñas y el potencial turístico de otras regiones, además de Boquete, las cuales debían ser aprovechadas por nacionales y extranjeros. El transporte ferroviario y automovilístico conformaban las opciones para visitar hermosos parajes fuera de las ciudades pobladas, donde la natura era reemplazada por las "mejoras de la civilización".

Este viaje de placer de Cora y su visitante chitreana no era un viaje aislado realizado por algunas personas, pues a inicios de los años 1930, se quería establecer el turismo en Chiriquí como parte del sector servicio y desarrollarlo con una estructura en la cual se llegaran a involucrar diversos comercios. El apoyo de la prensa local para exhortar a la población a colaborar con la iniciativa. Esta idea resultaría vital. Tomó fuerza cuando se interesó el ministro de los Estados Unidos en Panamá, el presidente Harmodio Arias, Tomás Guardia (ingeniero jefe de la Junta Central de Caminos) para conformar un grupo que llamaron "Comité de Acercamiento". También, se sumaron los Rotarios para prepararse y recibir a los turistas de la capital y a los zoneítas.

Entre las primeras localidades a visitar, se designó a la provincia de Chiriquí. En David, a la gira se le llamó “La semana de acercamiento”. Para la ocasión, los Rotarios se organizaron como el “Comité turismo Club Rotario David”. Estos contaron con el apoyo del Ferrocarril Nacional de Chiriquí para poner a disposición de los turistas trenes exclusivos y todas las comodidades posibles en los trayectos Boquete, Potrerillos y La Concepción.

Para informar sobre la visita de los turistas, los Rotarios publicaron el acontecimiento así:

(8 de abril de 1933) Nos complace poner en su conocimiento que este Comité efectuó hoy en la tarde una sesión con el objeto de tratar la visita de numerosos turistas de la Capital y la Zona del Canal a esta provincia en la próxima semana.

Acordó este comité ofrecer por este medio a Ud. la cooperación con el propósito de hacer lo más grata posible la estadía de esas personas. Al mismo tiempo se ha adelantado este comité a solicitar la ayuda económica de los dueños de hoteles, bombas de gasolina, garajes, etc, y esa suma distribuirla convenientemente en fomentar y dar facilidades a los visitantes. Al efecto contempla el proyecto de establecer una oficina a la entrada de la carretera donde se dará toda clase de información a los turistas. (El Rotario en Acción, 10 de abril de 1933, *Ecos del Valle*, p. 1)

El 8 de abril de 1933, el alcalde de David envió un telegrama a los organizadores del viaje con la siguiente información:

Comité Turismo Club Rotario David empeñado hacer más grata posible estadía visitantes Chiriquí próxima semana atenderá entrada esta ciudad oficina donde se dará información gratuita a los visitantes sobre alojamiento, lugares recreo, etc. y organizará trenes para excursión a Boquete, Pto. Armuelles, Concepción con facilidades visitar Volcán. Agradezco hacer circular profusamente esta información y avisarme oportunamente fecha salida y personas aproximadamente vendrán. (Un telegrama sobre turismo, 10 de abril de 1933, *Ecos del Valle*, p. 1)

Los periodistas escribieron algunas notas sobre la “Semana de Acercamiento”:

- **Extracto de la publicación de Cora:**

La semana turística: Estamos en los comienzos de la semana de acercamiento, iniciativa del ministro americano y que ha sido acogida con calor por los panameños y los zoneítas. Bien; magnífico, vengan hacia nosotros los que quieran darse cuenta de las verdades que hemos cantado tanto; la interior víctima de los centralismos; el interior extirpado por la urbe. Eso, en cuanto a adelanto urbano se refiere. Pero, vengan también a darse hartazgo de bellezas naturales, de ambientes saludables; a palpar la sencillez y la hospitalidad de nosotros los interioranos; a palpar el esfuerzo que se hace por progresar; la inquietud insuperable de marchar por las sendas de la cultura.

¡Vengan hasta Chiriquí! Bienvenidos seáis, capitalinos: decid allá que Panamá es todo eso que habéis visto desde la Zona del Canal hasta el Barú. decid cuán

hermosos panoramas hacen sentir el alma esclava de esta ubérrima, radiosa, bravía e imponente tierra chiricana.

Salud, ilustres visitantes nacionales y extranjeros que pisáis el suelo chiricano.

(De la libreta de Cora, 10 de abril de 1933, *Ecos del Valle*, p. 2-4)

El periodista J. D. Anguizola publicó su punto de vista sobre el acontecimiento turístico:

La “Semana del Acercamiento” tendrá para nuestra provincia resultados halagüenos. Aquí tendremos visitantes que al ausentarse le servirán de reclama a esta tierra privilegiada, llamada a derivar excelentes provechos tan pronto como goce de las ventajas de un turismo periódico. Para atraer ese turismo es indispensable que se conozca ampliamente a Boquete, Potrerillos, el Volcán, Tolé y demás sitios pintorescos, llenos de atracción y novedad para el que quiere descansar y recrearse con contemplación de panoramas bellos que emocionan el espíritu.

Además de los que vengan a esta tierra chiricana a conocerla y que a su retorno serán propagandistas personales, contamos con lo que haga en favor de la provincia el brioso e inteligente escritor Bradomín, enviado especial de “La Estrella de Panamá” y cuyas crónicas son leídas con deleitación por el público panameño.

(Los que nos visitan, 10 de abril de 1933, *Ecos del Valle*, p. 2)

Para incentivar este proyecto turístico que contó con la venia de autoridades extranjeras y panameñas, se recibió la visita del periodista Bradomín para recorrer los sitios atractivos de la época y, al terminar su viaje, debía redactar artículos de

prensa sobre su visita por la provincia. El ilustre escritor de La Estrella le confió sus impresiones a su colega Cora con estas palabras:

Cora, la Prov. de Chiriquí me enamora; llevo gratas impresiones de los paisajes, la vegetación, esta tierra chiricana tan verde y florida que hace detener al viajero para extasiarlo en contemplación; los ríos, qué maravilla de ríos: sólo el Usumacinta en Méjico se compara con la corriente de los ríos chiricanos, azules, clarísimos hasta percibirse en lo hondo el lecho de piedras; jagua pura, bullente, fresca, fresquísima, confortante! El clima del Volcán y Boquete es paradisial. He subido cerros, lomas, recorrido llanos en esa región volcánica, a seis mil y más pies, sin sentir el cansancio. Vengo saturado de olor de montaña, de fragancia de praderas vírgenes de aromas de millares de variedad de flores silvestres. Luego, las mujeres chiricanas, tan bellas y femeninas; los amigos tan fraternos y cordiales. Tengo material para escribir por espacio de un mes. Editaré un folleto. Vale la pena. Esta tierra ubérrima necesita propaganda, que sea explotada su inmensa riqueza. (De la libreta de Cora, 17 de abril de 1933, *Ecos del Valle*, p. 2)

Aun con toda la organización y las impresiones positivas de los visitantes, no se tuvo la concurrencia esperada y esta iniciativa en la Provincia se tildó de fracaso. El periodista José Darío Anguizola publicó los resultados de la “Semana de Acercamiento”. Extractos de esta información:

Ya pasó la Semana del Acercamiento. A decir verdad, no fueron numerosas las unidades que llegaron a esta provincia a conocerla, a visitarla, a trabar amistades o afirmar las viejas relaciones. Nos quedamos aguardando el alud de turistas de

Panamá, Zona del Canal y Colón que nos fueron anunciados. Los hoteles no vieron sus cuartos llenos de pasajeros ni las calles cruzadas por autos forasteros.

Se nos informa que las visitas a las provincias centrales si fue copiosa. Se nos informa a la vez que hubo propaganda tendenciosa contra el camino de Soná a Remedios y que debido a estas noticias alarmantes, los turistas se quedaron en medio camino.

Nuestras autoridades hicieron lo que conveniente para recibir el anunciado turismo. Nuestros elementos trabajaron con ahínco para que los visitantes llevaran la mejor impresión de Chiriquí. Una oficina de información estuvo funcionando a la entrada de la carretera.

Pero no pasaron de diez los autos que entraron a la ciudad de David. Muy pocos avanzaron, los pasajeros prefirieron las orillas del Zaratí, el Valle de Antón, Aguadulce, Santiago y quizá algunos fueron hasta la lejana Las Tablas.

La experiencia que hemos derivado de la Semana de Acercamiento, nos enfoca a pensar en el arreglo de la carretera a toda costa por encima de todo. (La Semana de Acercamiento, 17 de abril de 1933, *Ecos del Valle*, p. 2)

Con estos resultados nada halagadores se perdió el interés para lograr que el turismo sea un pilar del comercio chiricano, no se encontraba la manera de lograr numerosas visitas de manera periódica.

Otro factor importante para lograr un impulso al turismo, a inicio de los años 1930, lo representó la Carretera Nacional, sin embargo, esta no estaba conformada

de manera permanente en algunos tramos y el tiempo (lluvia) dañaba algunos tramos impidiendo el tránsito hasta la provincia.

Esta situación no amilanó el deseo de incentivar el turismo en Chiriquí, aun cuando a nivel mundial y de Panamá en los años 1930, se atravesó por una situación económica difícil, aun así, se trató de aprovechar el ferrocarril y su ventaja en esa época sobre los caminos maltrechos para incrementar las visitas turísticas hacia Boquete, no por una solicitud de la empresa privada, ni algún gremio, se elevó una misiva al presidente Harmodio Arias para que se rebajaran las tarifas hacia la población mencionada. Extractos de esta misiva nos permiten conocer los siguientes datos:

Los vecinos de David y de Boquete, nos dirigimos a usted muy respetuosamente para pedirle no solamente el visto bueno como Presidente, sino toda su valiosa colaboración personal, como buen amigo de Chiriquí, para el proyecto que hoy tenemos en pro del desarrollo del turismo en Boquete.

Pero es el caso que la crisis que afecta a la empresa nacional, afecta también a los ciudadanos en particular y no es raro ver por eso que los carros de segunda y de primera suban vacíos casi hasta Boquete. Eso nos ha hecho pensar que el mismo gasto de combustible y de personal de servicio tendría la Empresa si en vez de llegar vacíos los carros, llegaran esos mismos carros llenos de gente de David, que fuera a pasarse en Boquete el fin de la semana, aun cuando cada uno de los pasajeros no pagase sino la mitad de la tarifa que ahora se exige.

Los pasajeros que usan la línea de Concepción, Puerto Armuelles, van generalmente en asunto de negocio los que toman la línea de Boquete los sábados y domingos van generalmente a buscar reposo y a reponer las energías que el clima tropical desgasta tanto. Por todos estos motivos, pedimos a Ud. para que personalmente influya en la Superintendencia del Ferrocarril de David a Boquete siguiera durante los días sábado y domingo de cada semana. (Carta al presidente Dr. Harmodio Arias, 10 de noviembre de 1934, *Ecos del Valle*, p. 3)

Medidas similares a las solicitadas por la misiva enviada al presidente Harmodio Arias, en 1934, fueron implementadas a finales de la década de 1930 por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, estas no solo para promocionar Boquete, sino también Potrerillos, como destino turístico, por su clima privilegiado. Por esta razón se organizaron viajes de excursión y viajes en fines de semana con tarifas especiales. Como muestra de uno de estos viajes, se menciona la visita de los miembros del Club Rotario de David, Colón y Panamá a tierras boqueteñas a manera de cautivar con los bellos parajes y su clima a los distinguidos visitantes.

No obstante, una región de la provincia que no sufría por lograr la concurrencia de turistas como ocurría en Boquete o Potrerillos, era Puerto Armuelles, al ser tan distinta a las demás localidades por poseer una gran cantidad de servicios. El transporte ofrecido por el ferrocarril, aunado a las flotas marítimas de la bananera con turistas, aseguraban una entrada periódica en este rubro. Esta afirmación se verifica por la siguiente publicación:

Hoy llegué a este puerto y al ver el movimiento que anima a sus moradores, me creo muy lejos de Chiriquí, de nuestro tranquilo Chiriquí, donde la vida es

rutinaria tanto en los centros poblados como en los campos, donde todos nos hemos habituado a esa vida apacible. En este puerto como la generalidad de los de su índole, presenta un aspecto muy distinto al resto de la Provincia, con el bullicio y ajetreos que consigo traen las unidades de la “FLOTA BLANCA” que tres veces a la semana atracan al muelle con turistas, la entrada y salida de trenes de pasaje y carga, que es continua y el gran número de tiendas, cantinas, fruterías, fondas y demás actividades. (Ruiz, De Puerto Armuelles, 23 de febrero de 1934, *Ecos del Valle*, p. 2)

La frutera también recibía turistas costarricenses que se trasladaban en tren desde Golfito hasta Puerto Armuelles. La finalidad de la actividad se centraba en crear lazos de amistad por medio de visitas de “acercamiento y cooperación tico-panameña”.

Lo más inaudito era que este turismo interno y externo en Puerto Armuelles ocurría sin contar con bellos paisajes que ofrecer, más que bananales y maquinarias. No obstante, contaba con un ritmo de vida agitado en las fechas de pago a los trabajadores; además, por la llegada de los buques cada semana y todo tipo de servicios habilitados para entretener a visitantes y residentes.

Sin embargo, los paisajes montañosos, el bajareque y la flora de Boquete no eran inaccesibles para los habitantes de Puerto Armuelles y sus visitantes, porque gracias al ferrocarril podían disponer de viajes especiales y disfrutar de esas tierras. A continuación, se brinda un ejemplo de esta clase de viaje turístico:

Para el domingo próximo, tendrá el Boquete, el paraíso chiricano, el pueblecito incrustado entre los picachos de la serranía, una verdadera invasión. Alrededor de doscientas personas empleadas de la Chiriquí Land Co. de Pto. Armuelles, llegarán al Boquete a eso de las diez de la mañana en un tren expreso que saldrá de ésta a las seis.

Lindo paseo el que tendrán los porteños, muchos de los cuales no conocen el vegetal andino y que de seguro regresarán llenos de satisfacción y contentos de haber gozado de un poquito de su suave brisa y de traer un ramillete de lirios del valle.

Muy acertada es esta clase de acercamientos entre los pueblos vecinos, pues solo mediante el intercambio de ideas, es que se pueden conocer y marchar al unísono.

Mis paisanos boqueteños, deben procurar tener toda clase de deleites a los visitantes para hacerles más amena la corta estadía allá, de esto tengo plena confianza ya que es una segunda naturaleza del Boqueteño, ser cariñoso con los visitantes. (Una invasión de acercamiento, 17 de agosto de 1935, Ecos del Valle, p. 2)

Este tipo de viajes especiales por turismo despertaba la expectativa de los habitantes y comerciantes de los lugares a visitar, por esto se buscaba la manera de incrementarlos para generar un flujo interno de visitantes. A pesar de estas medidas innovadoras del ferrocarril no ocurrió el despunte en el turismo de la Provincia en las postrimerías de los años 1940, como se esperaba.

Los esfuerzos por lograr elevar el turismo fuera de la región del Barú y unir esta con otros puntos de la provincia se presentó como una nueva oportunidad comercial: estructurar una ruta turística. Bajo esta premisa se destacaron las tierras altas bugabeñas, que atrajeron mayor atención para su explotación turística. Debido a esto, en 1944, para llevar a cabo un desarrollo atractivo a los visitantes, se contempló la creación de una empresa dirigida a la construcción y administración de hoteles de turismo. Sobre este proyecto Tello (1981) brindó los siguientes datos:

La compañía se llamaría Actividades Chiricanas S. A. y trabajaría con un capital de B/. 150,000.00. el proyecto contemplaba un hotel moderno en Boquete y otro en Volcán con un servicio de autobuses de estilo moderno entre David y esos puntos. (p. 70)

La nueva compañía turística no llegó a concretarse y el plan no se retomó por parte de capitales privados. Fue el Ferrocarril Nacional de Chiriquí la entidad que buscaría la manera de aportar para incentivar el turismo en la provincia, pues no había propaganda sobre los lugares a visitar y ningún tipo de incentivo para los visitantes.

Con la inversión de fondos del ferrocarril, se intentó dar un impulso al turismo mediante la construcción de un hotel, una estructura al servicio del extranjero y las personas interesadas en el turismo local. Esta idea tomó fuerza con la reorganización del ferrocarril en 1942, mediante el Decreto 287 (5 de mayo), en su artículo 6º, sección e, que dictó: “la colaboración, en los mismos términos, con las autoridades competentes para el desarrollo de corrientes turísticas.” (Gaceta Oficial, viernes 5 de junio de 1942, año XXXIX, #8821, p. 7)

Fue hasta 1944, tras la atribución mencionada en pro del turismo, cuando se decidió prestar mayor apoyo al sector turístico por parte del ferrocarril, por lo cual, se gestionó un permiso especial del gobierno para la inversión de dinero de la empresa ferroviaria en la construcción de un hotel en la ciudad de David. Así, se le autorizó inicialmente una inversión de B/. 75 000.00, de manera posterior se aumentó hasta B/. 145 000.00 más la cuenta de B/. 31 000.00 en utensilios y equipos. La inversión del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y otros sectores del gobierno panameño totalizaron la suma de B/. 385 000.00.

Para la construcción del hotel se eligió a la ciudad de David por su función como un nodo de conexión a las regiones de mayor relevancia turística, además de contar, en los años de 1940, con la cercanía del aeropuerto, el puerto Pedregal y la construcción de la carretera Panamericana, sistemas que permitían la afluencia de turistas y comerciantes obligados a pasar por la ciudad y necesitaban un sitio digno para alojarse y, a la vez, les brindara una estadía cómoda, acorde a las facilidades de la época.

Los motivos y expectativas relacionadas al nuevo hotel se pueden apreciar en el extracto de la siguiente publicación:

Un acto de gran trascendencia para nuestra ciudad es el que se ha efectuado hoy al inaugurarse el Gran Hotel Nacional, que forma parte importante de la cadena de hoteles que han de construirse patrocinados por el Estado, porque son elemento indispensable al desenvolvimiento comercial y turístico que ha de aumentarse con el correr de los años en nuestra República.

David, por su condición de punto equidistante de la ciudad Capital y de San José, en la vecina República de Costa Rica, es punto de parada forzosa de los que viajen por la vía terrestre o por la aérea. De allí, el alcance previsor de la construcción de un hotel que responda a las necesidades de proporcionar a los visitantes alojamiento adecuado.

El Estado ha tenido, con muy buen acuerdo, que hacerse cargo de esta iniciativa por medio de instituciones de sólido prestigio que han tomado sobre sí esta responsabilidad, contribuyendo con su acertada actuación a activar el desarrollo del turismo y el intercambio comercial, fuentes principalísimas de la economía de nuestro país. (La inauguración del nuevo hotel, 1 de marzo de 1946, *Ecos del Valle*, p. 2)

El Hotel Nacional fungió como plataforma de fomento para el comercio a través del turismo. A partir de su inauguración, en 1946, en sus instalaciones se podía hacer reservas de vuelo de la empresa TACA Airways, que contaba con vuelos diarios, con catorce asientos disponibles, a las siguientes ciudades: Panamá, San José, Managua, Tegucigalpa, San Salvador, México, Belice, La Habana y Guatemala. Esta empresa aérea también incluyó una ruta hacia Puerto Armuelles, la cual se anunció así:

Nuevo servicio aéreo de David a Puerto Armuelles (excepto los domingos)

Sale de David a las 2:50 P.M. – Llega a Puerto Armuelles 3:05 P.M.

Sale de Puerto Armuelles 3:15 P.M. – Llega a David 3:30 P.M.

Valor Ida B/. 3.50 – Ida y vuelta B/. 6.30. (Nuevo servicio aéreo, 3 de julio de 1946, *Ecos del Valle*, p. 6)

Además, el hotel se constituyó en una fuente de ingresos para las personas contratadas para el servicio de limpieza de los cuartos, servicio de restaurante/bar, atención en salas de reuniones, puesta en escena de presentaciones artísticas y demás. Como ejemplo de uno de los servicios prestados en el hotel y sus tarifas, se presenta este anuncio:

Se complace en ofrecer al público su moderno salón de barbería, manejado por expertos, con métodos sanitarios y a precios módicos.

Corte de pelo B/. 0.50

Afeitada B/. 0.25

Lavado del cabello B/. 0.50

Masaje eléctrico B/. 0.50

Manicure B/. 0.75

Horas; de 8.00 a. m. a 7.00 p. m. Para previa cita; Teléfonos 16 y 82 (El Hotel Nacional de David, 20 de octubre de 1947, *Ecos del Valle*, p. 7)

Como muestra de las actividades culturales llevadas a cabo en las instalaciones del Hotel Nacional para promocionar el trabajo de artistas nacionales y atraer turistas, se presenta como ejemplo una exposición de arte:

La gran exposición de arte que organiza el Ministerio de Educación en Panamá y que se inaugurará el sábado 10 de abril próximo a las 4 P. M. en el

Instituto Nacional, está en conexión con la que se inaugurará en el Hotel Nacional de esta ciudad el día miércoles 17 a las 4 P. M. Se invita a los artistas y aficionados chiricanos, así como a los que posean cuadros o trabajos comprendidos en toda la gama del arte. Y que deseen exponerlos. Los presenten a la mayor brevedad posible al profesor Juan F. Mendizábal en el colegio Félix Olivares C. de 9 a 11 A. M. y de 3 a 5 P. M.

Se aceptarán trabajos de pintura, grabado, escultura, cerámica, dibujo y fotografía: respaldar la cultura nacional es laborar por Chiriquí. (Exposición de Arte Chiricano en el Hotel Nacional, 12 de marzo de 1948, *Ecos del Valle*, p. 10)

El hotel también sirvió para montar espectáculos y bailes para el entretenimiento de los locales y extranjeros, como se aprecia en el siguiente anuncio:

Invita al público en general a los grandes bailes que se efectuarán en sus salones los días 19, 19 y 20 de marzo amenizados con la orquesta de Lucho Azcárraga — cuota: bs. 2.00 por pareja. (El Hotel Nacional, 16 de marzo de 1957, *Ecos del Valle*, p. 5)

Otra contribución del Hotel Nacional al comercio local se presentó en diversos contratos a proveedores para el mantenimiento del edificio y mobiliario, el abastecimiento de alimentos y productos necesarios para que el personal desempeñara sus labores.

De esta manera, el Hotel Nacional jugó su rol en el desenvolvimiento comercial y turístico de una Provincia que, según la revista *Democracia*:

Ofrece al viajero las mayores atracciones turísticas, desde la montaña, con la imponente visión de sus paisajes hasta el mar, y su clima casi perfecto: Volcán, Cerro Punta y Boquete; y la pesca que es abundante desde Puerto Armuelles hasta las islas situadas en su costa. (El Hotel Nacional en David, 1950, edición extraordinaria dedicada al turismo, p. 50)

En las décadas de 1950 y 1960, por medio de la construcción de carreteras y la mejora de sus condiciones de tipo estacional a permanente, la provincia obtuvo visitas de coterráneos y extranjeros que se dirigían hacia lugares de atractivo turístico y también se daban cita para algunas festividades. Sin embargo, el ferrocarril aun contaba con un tráfico saludable de personas y disponía de trenes en horarios especiales para prestar su apoyo al éxito de las actividades turísticas. Brindaba su aportación, tal como se aprecia en la siguiente cita:

Con el fin de que el mayor número posible de compatriotas admiren el desfile CHIRIQUÍ EN MARCHA y participen en las festividades del 19 de marzo, el Superintendente del Ferrocarril Nal. don Rafael Alegre ha acogido solicitud de la Junta y correrá tren completamente gratis el martes, saliendo de Pto. Armuelles a las cinco de la mañana para regresar de David a las seis de la tarde. Una de las empresas que más decididamente está cooperando es precisamente el Ferrocarril Nal. (Así se coopera, 16 de marzo de 1957, *Ecos del Valle*, p. 1)

La fiesta del 19 de marzo obtuvo una asistencia positiva, esto se puede constatar en la siguiente publicación, la cual revela, también, que el éxito asistencial fue producto de la combinación de sistemas de transportes en favor de la población:

Datos oficiales suministrados por la Inspección del Tránsito de la Guardia Nal., el Ferrocarril Nacional de Chiriquí y la Agencia de COPA, indican que durante las fiestas patronales visitaron la ciudad de David un total de 12.167 personas de distintos puntos de la República. Por la Garita de Risacua, carretera central, llegaron a la ciudad 489 carros con 3.057 personas. Por la Garita de Sta. Cruz, carretera a Boquete entraron 487 vehículos con 4.590 pasajeros. Por la Garita de San Cristóbal, carretera a Concepción llegaron 97 vehículos con 563 personas. El Ferrocarril transportó en los tres días, incluyendo el tren gratis un total de 3.500 personas y por avión llegaron al Aeropuerto Enrique Malek 450 personas, para un gran total de 12.167 visitantes. (Gente....y más gente..., 23 de marzo de 1957, *Ecos del Valle*, p. 8)

A partir de la década de 1960, por el incremento del parque automovilístico en la provincia y el espacio comercial obtenido por el servicio aéreo, junto a los problemas mecánicos que afectaban el cumplimiento de los itinerarios y el deterioro de los motores, la participación del ferrocarril disminuyó. Esto repercutió a tal punto que, el transporte por tren no se le consideró apto para prestar servicio en pro de las diferentes actividades de corte turístico, en consecuencia, se redujo su contribución a donación de dinero, materiales o mano de obra.

Como respaldo a esta aseveración se presentan las siguientes conclusiones del informe sobre el estado del ferrocarril, llevado a cabo por el Ministerio de Planificación y Política Económica (1969):

El Ferrocarril, de acuerdo con el Decreto No. 14 de 10 de febrero de 1945, debe cumplir las siguientes funciones:

- Prestar servicios ferroviarios a la provincia de Chiriquí.
- Colaborar con las autoridades competentes para el desarrollo de corrientes turísticas.

La primera función no se lleva a cabo eficientemente debido al mal estado de su equipo y el desgaste de sus vías. La segunda es de difícil ejecución porque no brinda las comodidades que satisfagan los requerimientos de la industria turística. (pp. 2-3)

#### **2.10.2.5. Alquiler de vías del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

El FNCH, dentro de sus atribuciones, contó con la disponibilidad de alquilar su carrilera ya construida o habilitar un tramo para las empresas interesadas, de esta manera el ferrocarril permitía a las empresas mejorar el transporte de sus mercancías y la prestación de sus servicios. El alquiler de un tramo de carrilera no significaba que solo se utilizaba este, pues se conectaba a las líneas existentes y servía como una extensión por la cual se recibían los productos.

Como ejemplos de esta modalidad del Ferrocarril Nacional de Chiriquí para apoyar de la economía regional, se presentan tres empresas, dos privadas y una gubernamental; las privadas fueron la Chiriquí Land Co. y la Compañía Chiricana de Leche (Vitalac), y un molino de arroz, por el sector gubernamental.

La operación de estas empresas, ayudadas por el ferrocarril, facilitó sus operaciones y les permitió evitar atrasos por los malos estados o inexistencia de caminos por donde debían ejecutar parte de sus actividades.

A continuación se exponen las siguientes empresas:

- **La Chiriquí Land Co.**

La firma de contrato de alquiler de un tramo de vía férrea desde Progreso hasta Puerto Armuelles en 1927, entre la empresa Chiriquí Land Co. y el Ferrocarril permitió el nacimiento de varias comunidades y el establecimiento de grandes operaciones dedicadas al cultivo y exportación de banano. Esto generó un nuevo polo económico para toda la provincia.

La producción bananera requería fuertes inversiones y, para lograr ganancias de igual magnitud, debía realizar sus operaciones con la mayor eficiencia posible. Esta meta no era posible alcanzarla sin el servicio del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, tanto en su tramo alquilado como en la carrilera del resto del occidente.

El servicio prestado por el transporte ferroviario era esencial para el desenvolvimiento adecuado del negocio de la compañía estadounidense. Esta afirmación se puede constatar en la correspondencia de su gerente H. S. Blair, dirigida al superintendente del FNCH, Fabio de Obaldía:

El cultivo y la producción de bananos se ha desarrollado de tal magnitud a lo largo de la línea del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, entre Correntón y David, que se hace absolutamente necesaria la construcción de desviaderos adicionales tanto como la prolongación de los actuales para poder acomodar y darle mejor salida a ese aumento de producción.

Tales alteraciones en los desviaderos existentes, así como la construcción de otros nuevos son de necesidad absoluta para el manejo de bananos de todos los productores, grandes y pequeños, a lo largo de la línea.

Como usted sabe, tenemos actualmente mucha demora en el movimiento de trenes y la recolección de la fruta no es, por tanto, lo suficientemente rápida para que esté llegue a los vapores en las mejores condiciones. Tal estado de cosas perjudica, además, el tráfico general del Ferrocarril Nacional. Por otra parte, en muchos casos los productores, especialmente los pequeños, encuentran sumamente difícil la entrega de sus productos a nuestros trenes.

Recomendamos de manera, especial, para la más pronta ejecución el de Santo Domingo. Es este lugar donde se acumula ahora mismo una gran cantidad de fruta que congestiona el tráfico. Otros puntos donde hay congestión de tráfico son Jacú, Quebrada Negra, Bugabita y Chacarero.

Los puntos donde se necesitan desviaderos son:

Al este del río Jacú: se debe construir un desviadero que pueda acomodar ocho carros. La producción que se entrega en este punto va aumentando y creemos que justifica la construcción.

San Pablo: en este punto se necesita un desviadero para cinco carros. Se debe ejecutar el mismo trabajo para San Pablo Abajo.

Recomendamos la construcción de casetas de teléfonos en cada desviadero para facilidad del tráfico. (H. S. Blair, 10 de febrero de 1936, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

La misiva citada muestra la necesidad la Chiriquí Land Co. del apoyo del Ferrocarril Nacional de Chiriquí para el correcto desempeño de su logística y

solicitaba acondicionar ciertas áreas de la carrilera en donde la producción de banano sobrepasaba las estructuras utilizadas.

- **Chiricana de Leche, S. A.**

En 1955, se anunció la firma del contrato para el alquiler de un tramo de carrilera para uso exclusivo de una nueva empresa: Chiricana de Leche S. A. La publicación sobre la compañía lechera y el mencionado convenio se dio a conocer así:

Con destino a la ciudad de David partieron ayer los dignatarios de la Compañía Chiricana de Leche S.A., presididos por el Presidente, Sr. Francis H. Escoffery, y el Asesor Legal, Lcdo. Eduardo Valdés, en unión del Secretario del Ministerio de Obras Públicas Ledo. Demetrio Martínez, con el fin de suscribir contrato con el Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Dicho contrato consiste en la utilización por parte de la empresa de leche en polvo, de la línea del ferrocarril para el traslado de la leche fresca a la planta ubicada en las afueras de Concepción.

La firma del contrato se llevará a efecto con asistencia de los funcionarios expresados y el Superintendente del Ferrocarril, Señor Rafael Alegre en el propio lugar de la planta, que se encuentra ya prácticamente en la última etapa de construcción. (Prácticamente terminada la fábrica de leche en polvo, 21 de mayo de 1955, *El Día*, p. 1)

Esta empresa lechera les permitió a los pequeños productores obtener una fuente de ingreso fijo, al contar con una compañía que les asegurara la compra de su

mercancía. Con el contrato de la carrilera se facilitó la recolección de la materia prima y evitó los malos trayectos a los productores.

Bonilla (1959) expone cómo la empresa lechera recolectaba la producción, en este caso de La Estrella: “en la estación se colocan los garrafones de leche que son llevados a la compañía Vitalac, la cual tiene un pequeño carrito que viaja por la línea y recoge desde Progreso, Exquisito hasta La Concepción”. (p. 51)

- **Molino de Arroz (Instituto de Fomento Económico)**

En el caso del molino de arroz, a principio de la década de 1930, el superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí tenía pensado realizar su instalación dentro de los terrenos de los talleres en El Retiro, sin embargo, esta ubicación fue cambiada por iniciativa del empresario Aristides Romero, quien adujo que a un productor le costaría mucho más dinero entregar su producción en los talleres y por ello ofreció unos terrenos más accesibles, no muy distantes a la estación del ferrocarril en David.

Llevada a cabo la construcción del molino en el terreno brindado por Romero, el ferrocarril procedió a extender un tramo de carrilera hasta dicha empresa, esto permitió a los productores tener mejor acceso para entregar sus productos hasta el molino y obtener un mayor margen de ganancia.

### **2.10.3. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y su influencia indirecta en el comercio y los tipos de economías**

Se considera la economía indirecta del FNCH a todo emprendimiento realizado por personas de diferentes niveles, que buscaban un beneficio por la

influencia del ferrocarril y el tráfico generado por su itinerario. Esta forma de economía se dividió en formal e informal.

#### **2.10.3.1. La economía formal**

La economía formal es la que comprende los distintos establecimientos dedicados al comercio, están regulados y cumplen con las directrices estatales en materia de impuestos.

Zonas de gran auge económico se produjeron por el paso del ferrocarril entre las poblaciones de David, La Concepción y Puerto Armuelles. Primero, se realizó la construcción del ramal hasta La Concepción y, en la década de los 1920, su extensión hasta Rabo de Puerco (Puerto Armuelles). Es aquí cuando se maximiza la economía en torno a la instalación de la Chiriquí Land Co. y todo el comercio que esta generó hacia esa región por vía del ferrocarril.

La Concepción se convirtió en un centro principal de comercio, por esta razón, concurrieron personas a establecer empresas y, en consecuencia, generar empleos. Era necesario cubrir las necesidades de una población en crecimiento y las oportunidades de negocios fueron aprovechadas por los emprendedores y sus establecimientos.

Como un ejemplo de las empresas establecidas en las poblaciones que recibían gran cantidad de personas por la carrilera del ferrocarril, se expone el Acuerdo No. 6 del 16 de febrero de 1934, por el cobro de rentas para la recolección de basura en Bugaba, en el cual destacan los siguientes establecimientos:

jabonerías, lecherías, casas de comercio, hoteles, restaurantes, barberías, sastrerías, panaderías, carpinterías, herrerías y talleres de mecánica.

A continuación, se presentan ejemplos de comercios en los años de 1940, en regiones transitadas por el ferrocarril:

- Casa Novedades, artículos de Fantasía, Pablo Lamboglia, Prop. Calle 4. Este No. 91. David.
- Las Tres Banderas, Alfonso Torres, Prop. Calle Central. Frente a la Plaza. La Concepción. Bugaba, Prov. de Chiriquí.
- Rancho "El Triunfo", Cantina y Restaurante, servicio esmerado. Al lado de la Estación del Ferrocarril. J. R. Fraits. Puerto Armuelles. Chiriquí.
- Bazar "La Moda", artículos para todos los gustos y necesidades. Puerto Armuelles Chiriquí.
- Sastrería "El Sol", vestidos a la medida. R. Checa y F. Norori. Puerto Armuelles.
- Casa Jacinta El Servicio, Abarrotes y Refresquerías. H. L. Griffiths. Puerto Armuelles
- "Ranch Chalo" el jardín preferido del visitante servicio esmerado de licores nacionales y extranjeros. Bailes todos los sábados y domingos. Tome la cerveza más fría de David. Calle 1a. Este y avenida norte, David. Gonzalo de gracia, prop.
- Almacén Flor del Campo, Agapito Arauz, prop. Santa Marta, Bugaba.
- Casa Horna, Eugenio Horna, mercancías nacionales y extranjeras. Boquete, prov. de Chiriquí.

- Almacén "Blanca de Nieve", almacén abarrotes al por mayor y menor. Juan Wong Ah-Yee. Calle 4a. Este, no. 82 tel. 101. Aptdo. 39. David, prov. de Chiriquí,
- Joyería y relojería Nat Méndez. Relojes eterna. David, prov. de Chiriquí.
- Rancho "Alvarado", mercancías en general – medicinas Dolega prov. de Chiriquí
- Casa Mattews, ave. Central, no. 12. Boquete, prov. De Chiriquí.
- Rancho "Tres Estrellas", Almacén - abarrotes - medicinas - mercancías en general. Dolega prov., de Chiriquí.
- Refresquería La Nieve, La Concepción, Bugada
- Casa Bruña abarrotes en general Boquete, prov. de Chiriquí.
- Cantina "La Victoria", abierto día y noche. Servicio esmerado. Santa Marta, Bugaba. Prop. Daniel Jurado Sánchez.
- Hotel Nuevo, cómodo y económico. Alimentación Sana y Abundante. Boquete, Prov. de Chiriquí.
- Almacén Luisa Coan de Loo. Mercancías Nacionales y Extranjeras Santo Domingo, Distrito de Bugaba.
- Pensión Chiriquí, Calle 4a. No. 46. Elzira Q. de Redujo.
- Pensión Lombardi, cuartos frescos precios económicos. Calle 5a. No. 16 David.
- Casa Don Bosco, víveres frescos libros frutas tropicales. J. G. Castillo, prop.
- Almacén Milagro de Santa Marta, prop. Abigail Miranda Guerra. Mercancías en General. Santa Marta, Distrito de Bugaba

- Almacén "El Esfuerzo" y Salón de billar "Barú". Prop. Evidelia de Olmos Agustín Olmos. Puerto Armuelles, prov. de Chiriquí.
- Tienda Doleguita. Abarrotes, calle 2a. Ave. Obaldía. David. Tel. 48.
- Botica Jurado. Franklin Lurado, prop. Plaza pública. Concepción, prov. De Chiriquí.
- Constructora Chiricana, S. A. Materiales – planos. David prov. de Chiriquí.
- La Casa Panameña, plaza pública, La Concepción. Mercedes Aizpurúa, prop.
- Salón Popular, Cantina - Salón de Baile. Bailes todos los sábados y domingos. Los Naranjos Boquete, Prov. de Chiriquí.
- Almacén y abarrotes, Domingo Espinosa de Young. Artículos en General. Santo Domingo, Distrito de Bugaba. (González y Ortiz, 1946, Anuncios, *Democracia Panameña*, año IV, No. 8, pp. 1-9)

Estos tipos de empresas enunciadas se consideraban de tamaño pequeño y medio. Pero dentro de la historia del ferrocarril, se destacan dos grandes negocios dedicados al monocultivo en gran escala: los ingenios azucareros en Potrerillos, dedicados al cultivo de la caña, y la compañía bananera en Puerto Armuelles.

Las empresas formales dedicadas a la venta de diversos artículos se servían del ferrocarril para obtener el mayor provecho de este transporte y hacer progresar sus negocios. Para ilustrar cómo realizaban negocios las empresas utilizando el ferrocarril, se presentan los siguientes ejemplos:

- **Casa Horna**

Fundada en la ciudad de David en 1920, dedicada solo a la sombrerería. Luego, al percibir que la economía en esta ciudad estaba en auge, se decide ampliar el almacén e incurrir en la venta de otros artículos hasta competir en las ventas al menor y por mayor. Batista (1959) indica cómo Casa Horna, para lograr su expansión y llegar a la mayor cantidad de clientes a finales de los años 1940, se favoreció del ferrocarril:

Nosotros estamos tratando del ensanchamiento interno que consiste en el mejoramiento de línea de transporte y surtido de mercancías que viene siendo algo así como el mejor abastecimiento a la clientela y procura el mayor volumen de beneficio.

Además, en nuestro departamento de abarrote se está tratando de obtener un número mayor de vendedores para abastecer mejor a la comunidad mediante el ferrocarril y la vía terrestre. Por otra parte, tratamos de ofrecer mejores artículos y a precios mucho más bajos para que estén al alcance del público. (p, 17)

- **La Chiriquí Land Company: Productores y beneficio para el comercio provincial**

Gracias al transporte del ferrocarril, tanto en el tramo alquilado como el de uso estatal, se desarrolló la industria bananera en la región porteña, por medio de la inversión millonaria de la Chiriquí Land Co. Sin embargo, para llevar a cabo todas las operaciones de manera exitosa fue necesario la contratación de personal administrativo y de campo, por ello se edificaron barrios específicos para los

trabajadores. Ese grupo humano en aumento requería de alimentos, productos de primera necesidad, entretenimiento y otros. Así, surge la oportunidad de comerciar con esta nueva población, lo cual ofrece buenos réditos a los diferentes comercios establecidos, especialmente en días de pagos y festividades.

La derrama económica de la bananera era de millones de dólares, tanto por pagos a empleados como a productores. Esto hacía circular dinero en toda la Provincia, así, Puerto Armuelles se convirtió en un nuevo polo comercial que atrajo gran cantidad de comerciantes ambulantes y a empresarios que deseosos de instalar sus negocios. Todos, personas y mercaderías, eran transportados por el ferrocarril que facilitaba el intercambio de divisas por productos y servicios. No obstante, aun cuando sumas millonarias se repartían entre los diversos establecimientos, existió la queja injustificada de comerciantes panameños que buscaban acaparar la mayor cantidad de dólares posible y arremetían contra los extranjeros y sus negocios. Por medio de una crítica publicada por un diario local es posible conocer parte del comercio porteño. Esta detalla lo siguiente:

He aquí cómo está compuesto el comercio de Puerto Armuelles, comercio para el cual han trabajado y siguen trabajando los chiricanos que residen en esta población y sus contornos: de un comisariato americano, seis almacenes de ciudadanos turcos, dos de indios, cinco casas de negocios de chinos y una de un colombiano, y ninguna de hijo del país.

En cambio ¡ay! del chiricano que trate de establecerse junto a ellos, y del pobre cliente que cae a sus manos. (Catorce casas comerciales hay en Puerto

Armuelles y ninguna pertenece a hijo del país, 20 de febrero de 1934, *Ecos del Valle*, p. 1)

Estas quejas de Franceschi no recibieron mayor apoyo que el de Darío Anguizola, quien expresó sobre el tema: “es con pena que contemplamos semejante situación de apocamiento de los nuestros. En la lucha fuera de los compartimientos del estado el criollo vale cero, no surge, no brilla, es un paria”. (Catorce tiendas, 20 de febrero de 1934, *Ecos del Valle*, p. 2)

Anguizola era un acérrimo crítico de todo lo que tuviera que ver con la frutera extranjera. Por lo tanto, reprochaba a los comisariatos bananeros por abastecer a sus empleados y alegar que el dinero que pagaban volvía a su caja. Sin embargo, la mayoría de los panameños dedicados al comercio lo hicieron de manera ambulante y procedían principalmente de Alanje y David.

Las afirmaciones de Ricardo Franceschi, no tenían fundamento, debido a que no existía prohibición alguna para que los panameños se dedicaran al comercio en Puerto Armuelles, simplemente quería crear mala fama contra los foráneos.

Para demostrar la existencia de establecimientos en manos panameñas, se expone información obtenida por Chávez (1996), datada en los años de 1940:

A lo largo de la denominada Avenida Chiriquí en la ciudad de Puerto Armuelles recordamos los negocios que existían y que han desaparecido. Estos fueron: Almacén Nuevo Mundo (chino), Sastrería de Rafa el Checa (panameño), Botica de Nacho Herrera (panameño), Almacén de Agustín Olmos (panameño),

Tienda de Miguel Miralles (español), Tienda y Refresquería de Valentín Ureña, Carnicería en el Mercado de Rogelio Rojas, Domingo Fuentes y Aurelio Aparicio.

Entre los primeros establecimientos de servicio cabe mencionar: Teatro Imperial; Botica de Ignacio Herrera; el Hotel de la familia Laws; la Botica Leeman; los Restaurantes de los chinos Juankay, Antonio Chang y Jorge NG; la Panadería de Chongfalon y la Cantina de Nieves Cortez. (p. 37)

El gran número de migrantes hacía imposible contar con una población mercantil compuesta solo de nacionales, por lo tanto, las personas que decidieron establecerse en la región baruense tenían derecho a ganarse la vida mediante sus emprendimientos.

El movimiento comercial generado por las operaciones de la empresa frutera no estaba limitado a Puerto Armuelles, se expandía a otros poblados de la carrilera, y sus puntos de mayor dinamismo eran las estaciones del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Los comercios ubicados alrededor de las terminales también se beneficiaban por el movimiento de los trabajadores de la bananera y los visitantes.

Para ilustrar cómo se llevaba a cabo la actividad comercial generada por la bananera fuera de Puerto Armuelles, se expone la impresión de Carles (1947):

En La Estrella, Santa Marta y Santo Domingo había en las estaciones un movimiento inusitado de gentes con bestias cargadas con racimos de bananos que los amontonaban cerca de los carriles en espera de los trenes de carga que los conducían a Puerto.

Las tiendas, las cantinas y las cocinas ambulantes en donde se hacían colaciones y frituras no daban abasto a tanta gente nativa y extranjera que se arremolinaba en estas poblaciones en las cuales circulaban mensualmente millares de balboas. Era la avalancha de los cortadores de bananos que solo hablaban de los días de corte y embarque de guineos y cuyo centro de atracción era Puerto Armuelles, ciudad donde iban los sábados a divertirse y gastar su dinero. (p. 89)

Vega (1960) brinda otro aporte que expone la importancia del ferrocarril y la Chiriquí Land Co. para la economía de Progreso, otro poblado cercano a la línea ferroviaria, y cómo el actuar de la bananera se convirtió en su principal fuente de ingresos. A continuación sus comentarios:

- **Comercio en general:**

En un recorrido por la población se pudo observar que, hay un total de 14 tiendas entre las cuales, también, hay incluidas abarroterías. Esta afluencia de comercio se debe a la concurrencia de las personas de las fincas bananeras de la Chiriquí Land Company. Porque pude observar que los fines de semana acude la gente de las fincas bananeras a hacer sus compras en este lugar ya que es el más cercano y donde ellos saben que encuentran lo que necesitan. (p. 12)

- **El ferrocarril y la economía del pueblo:**

El ferrocarril que pasa a través de la población no hay duda que influye en casi todas las manifestaciones de la vida económica de la población.

Se puede apreciar como los días de pago y órdenes en las fincas, considerable cantidad de personas vienen en el motor a Progreso, que es el lugar

más cercano para sus compras, o tomarse unos traguitos, divertirse en bailes, billares etc. (p. 17)

- **La Chiriquí Land como cliente de los productores locales**

Hacia la mitad de la década de los años de 1940, con el fin de la cruenta Segunda Guerra Mundial, se retomó y se intensificó la siembra de banano, esto incrementó la población en las fincas. A causa de este aumento, la bananera tuvo que recurrir a la adquisición de más productos alimenticios para abastecer a sus empleados.

Ante estas condiciones demográficas, la Chiriquí Land Co. se vio obligada a utilizar tierras para la siembra de arroz y el ganado, con el fin de mantener la población de sus fincas y evitar que sus empleados sufrieran algún desabastecimiento en sus productos más elementales, como el arroz, carnes, frijoles y demás. La compañía se convirtió en cliente de los productores establecidos en la Provincia para cubrir las necesidades de sus miles de trabajadores. Así, todo el que pudiera fungir como proveedor de la bananera podía firmar un contrato y asegurarse una entrada de dinero.

A finales de los años de 1940, se acercaba la fecha de expiración de los contratos con la compañía estadounidense, de cientos de productos chiricanos. Preocupados por el cese de sus ingresos, estos enviaron un telegrama al presidente Enrique A. Jiménez, el mismo comunicaba lo siguiente:

Nosotros, vecinos del distrito de Bugaba, sabedores de que pequeñas dificultades que pueden limarse con buena voluntad, estancan la prórroga solicitada

por la Chiriquí Land Company de sus contratos, para lo cual está facultado por ley el Órgano Ejecutivo, pedimos a Ud. que se digne concertar esa prórroga lo antes posible, en consideración a la situación económica actual y al porvenir de esta Provincia. De más es decirle que la compañía consume nuestros productos de primera necesidad, tales como: arroz, granos de toda especie, ganado etc. y que mantiene alrededor de seis mil empleados panameños; que el ferrocarril nacional se mantiene por los aprovechamientos que le deja la compañía por transporte de carga y pasajeros. Los intereses vitales de la provincia están enlazados con esa empresa. Confiamos en Ud. y en su digno gabinete. Amigos y compatriotas. (Telegrama de productores nacionales, 2 de septiembre de 1948, Correspondencia presidencial de Enrique Jiménez)

Anuncio de la Chiriquí Land Co. para la compra de ganado:

La Chiriquí Land Co.

Compra ganado vacuno puesto en su Finca "Los Potreros" a siguientes precios.

De no menos de 850 a 899 libras de peso a Bs. 0.11.1/2

De no menos de 900 a 949 libras de peso a Bs. 0.11. 3/4

De no menos de 950 libras de peso a Bs. 0.12

Para Informes: Oficina del Dr. Pedro Vidal E.

Calle 4a. Este No. 63. Tel: 2943 — David R. de P.

No se compra ganado hembra ni terneros. (Chiriquí Land Co, 28 de diciembre de 1955, *Ecos del Valle*, p. 2)

Ante esta difícil coyuntura para los productores, especialmente, de Bugaba, se logró un acuerdo para la extensión de los contratos de la Chiriquí Land Co. y el negocio se mantuvo, no sin antes recibir el gobierno panameño críticas sobre las compras realizadas por la empresa estadounidense y acusarla de incurrir en una competencia desleal por la obtención de alimentos y ganado para abastecer a sus empleados.

La compañía se defendió y argumentó que no sembraban arroz ni criaban ganado, solo los compran a los productores y los distribuyen en época de escasez por medio de sus comisariatos.

Para mejor comprensión y conocer los montos pagados a los comerciantes nacionales se presenta la siguiente misiva:

Nuestra organización cuenta con aproximadamente 7,000 empleados, que con sus familias representan una población de más de 20,000 personas, de cuyo abastecimiento se puede decir es responsable la Compañía. En la actualidad sacrificamos un promedio de 2,400 novillos anualmente y vendemos la carne a los trabajadores a razón de B/0.19 la libra. En esta operación, solo por favorecer a sus trabajadores.

Estimo que, la Compañía no puede ser calificada de competidora en el mercado de ganado. En 1951 la empresa adquirió de los ganaderos chiricanos un apreciable número de novillos, por valor de B/. 331,591.20; en 1952 las compras

llegaron a B/. 372,202.69 y hasta septiembre de este año hemos hecho ya compras por valor de B/. 226,395.07.

Como dejo explicado, la Chiriquí Land Company no se dedica al negocio de pilar arroz ni a la cría de ganado con miras lucrativas. Manejamos el ganado y el arroz, en forma reducida, para nuestro consumo interno, es decir, para que los miles de trabajadores nuestros y sus familias puedan adquirir esos productos a precios favorables. (Carta de R. A. Holcombe, 23 de octubre de 1953, Correspondencia presidencial de Remón Cantera)

Estas cantidades de dinero pagadas por la Chiriquí Land Co. son apreciables para el comercio local y demuestra cómo obtenían los productores un beneficio pecuniario sin tener que enviar sus productos hasta la capital. Además de obtener tarifas preferenciales por el transporte de sus animales y productos en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Por otro lado, la Chiriquí Land Co. inyectaba enormes sumas de dinero por el pago de su planilla y por diversas compras en la provincia, tal como se puede apreciar en la siguiente publicación:

La Chiriquí Land Company gastó más de quince millones de balboas en efectivo durante el año pasado. La erogación que más sobresalió fue la de pagos de salarios en la cual se gastaron Bs. 10.150.587.00. Las otras erogaciones fueron: Impuestos al Tesoro Nacional, compras de carne, arroz, maíz y café; compras de materiales como cemento, madera y otros de la industria y el comercio; pagos al

Ferrocarril Nacional de Chiriquí. (Quince millones pagó la Chiriquí Land, 8 de junio de 1960, *Ecos del Valle*, p. 2)

Estas elevadas cifras de dinero producto de los negocios de la bananera estadounidense que utilizaba los servicios del Ferrocarril Nacional de Chiriquí para el transporte del banano comprado a los productores y el de las fincas de la compañía para la venta en el exterior, generaba utilidades y mantenía un modelo de negocio repartidor de millones de dólares, aprovechados por comercios menores y medios, productores y familias de escasos recursos que podían obtener una parte de esos recursos al transportar sus mercancías para comercializarlas con la Chiriquí Land Co. y sus empleados.

- **Aristides Romero - Almacenes Romero:**

Aristides Romero, comerciante, obtuvo su experiencia en el comercio chiricano en la casa comercial Enrique Halphen y Cía. entre 1909 – 1919, donde desempeñó varios cargos. Destacó como vendedor y, en esta posición, obtuvo su experiencia al estar en contacto con los tipos de operaciones de la casa Halphen: ventas al por mayor, importaciones, exportaciones y transporte marítimo. Todo ello le permitió conocer cómo se desarrollaban los negocios, los márgenes de ganancias y aprender a utilizar la logística para el mejor manejo y distribución de la mercancía.

En 1919, Romero se separa de la casa Halphen y trata de iniciar su propio negocio. Para lograr obtener un establecimiento local, debía ganar un capital para invertir. Con esta necesidad se acerca a la comunidad hebrea en David, que contaba con mercancías a las cuales no se le había logrado dar la salida esperada.

Así, el joven comerciante propuso a los hebreos Sacai y Abadi le consignaran piezas de telas: manta sucia, caqui, drill y otras. Primero vendió estas en Horconcitos, lo que le dejó satisfecho con sus ganancias, por lo tanto, decidió realizar la misma operación en la localidad de La Concepción, la cual tenía un flujo de personas y movimiento comercial en crecimiento por efecto del ferrocarril. Para transportar las telas, Romero empleó el tren que le facilitaba llevar consigo una mayor carga.

Al arribar el comerciante a Bugaba se estableció en un local alquilado y, en menos de un mes, pudo vender todo el inventario; cumplida su meta, regresó a David, canceló a sus proveedores y utilizó las ganancias para montar su primer negocio con el nombre de La Ilustración, en 1921.

Poco tiempo después de la apertura de La Ilustración, la que dejó a cargo de una hermana, abrió una tienda de abarrotes con el nombre de Nuevo Mercado, donde vendía conservas en latas, cereales, papa (traídas de Boquete), aceites, manteca y otros. No obstante, las pocas ganancias lo obligaron a cerrar este último local.

Decidió concentrarse en su establecimiento La Ilustración y aprovechó sus conocimientos y contactos en importación. En época navideña optó por la introducción de peras, uvas y manzanas; además, de un surtido de juguetes; toda esta logística con la participación del ferrocarril y sus bodegas. Esta apuesta comercial fue un acierto que le permitió generar ganancias y continuar reinvertiendo en sus incursiones comerciales.

En 1924, Romero expandió su tienda y esto propició el aumento de personal. En este mismo año volvió a trabajar para la casa Halphen, sin dejar de lado la supervisión de su negocio. Sin embargo, en 1929, los Halphen decidieron venderle el negocio al por mayor y obtuvo sus contactos de proveedores en el extranjero. Para dar salida a toda la mercancía obtenida decidió dedicarse solo al comercio al por mayor y se convirtió en un importante distribuidor que, con su plaza principal en David, logró forjar una clientela compuesta por abarroterías y negocios al detal en las regiones de Dolega, Boquete, La Concepción, Puerto Armuelles y Potrerillos, todas conectadas por el ferrocarril, el cual utilizaba para trasladar sus mercancías y así abastecer a sus clientes.

Hacia la primera mitad de los años de 1930, la comunidad asiática contaba con abarroterías, a tal punto que dominaban el comercio al detal y se constituyeron en uno de los principales clientes de Romero. Hasta los asiáticos decidieron agruparse y montar una empresa dedicada a la venta de mercancías al por mayor y abastecer sus locales.

Esta decisión de la comunidad asiática los convirtió en competencia directa para el negocio de Romero. Este al conocer el proceder comercial de la mencionada comunidad, optó por transformar su negocio y dedicarse a las ventas al detal, así, es como surge la marca comercial Almacenes Romero. Las sucursales fueron establecidas así: 1935, Romero parque y La Feria frente al mercado público; 1936, el establecimiento de San Mateo y la filial de Dolega; 1937, los almacenes de Gariché, La Concepción, Santa Marta y La Estrella; en 1940 abrió la sucursal de Boquete. Para las sucursales establecidas fuera de David el transporte de sus mercancías se

realizaba por medio del Ferrocarril Nacional de Chiriquí; para las ubicadas dentro de la ciudad de David el transporte se hacía en camiones. Fuera de David, se consideraba la filial de La Concepción la de mayor importancia, al contar con una sección de artículos de lujo y más variedad de mercaderías. Esto le permite comprender el crecimiento económico de La Concepción y porqué se ofrecen mercancías a precios superiores con relación a otras localidades.

Aun con la competencia de los asiáticos y otras casas comerciales, la buena economía de la época en la provincia permitió mantener a flote los negocios de Romero y otros.

En los años de 1940, Romero se vio beneficiado por las medidas dictadas en la Ley 24 de 24 de marzo de 1941, que prohibió el manejo de los abarrotos a los asiáticos en favor de los panameños, por lo tanto, decreció el negocio de sus competidores y pasó a concentrar el comercio mayorista; se aseguró así una posición dominante en Chiriquí. Además de eliminar la competencia, la Ley 24 le permitió al comerciante hacerse de negocios y mercancías expropiadas. Bajo este nuevo contexto, extendió su comercio hasta Puerto Armuelles y surtía gran parte de su comercio, con ayuda ferrocarril. En esta localidad no se abrió un establecimiento de Romero.

Romero, con la ayuda financiera del Banco de Crédito Agropecuario y del transporte del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se dedicó a comprar las cosechas de productores para recibirlos en sus almacenes de David, La Concepción, La Estrella, Gariché y Santa Marta.

Romero, también, incursionó en empresas para industrializar la producción agrícola, Además, por medio de su ferretería y el transporte en el ferrocarril, introdujo una línea de tractores e implementos agrícolas para la mecanización de los cultivos.

Con respecto al comercio agrícola, la empresa Romero contó con una piladora de arroz, la cual transformó en los años de 1950, en la Central Agrícola, S. A. Toda la inversión fue dirigida a industrializar la producción del arroz y convertirse en distribuidor.

Entre 1947 y 1950, empresas Romero estaba compuesta por los siguientes establecimientos:

Ventas al por mayor – depósitos en Panamá y David.

Sucursales al detal – Almacenes Romero: El parque y La Feria en David, Santa Marta, La Estrella y La Concepción en Bugaba, Gariché en Alanje y Boquete.

Ferretería Romero

Piladora de arroz hasta 1953, a partir de este año Central Agrícola.

- **Las cantinas**

En otra dirección socio-económica, las cantinas fueron otros de los negocios de mayor dinamismo por la influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Sin importar su tamaño, siempre contaron con la afluencia de clientes sin ser días de pagos, fines de semanas, ni festividades, tampoco requería de una gran población, ni estar ubicada en una ciudad conformada. Bastaba con establecer el comercio en

una población con cierto auge como La Estrella, en Bugaba. Sorprendentemente, podían coexistir varios establecimientos de expendio de licor en pueblos pequeños.

En relación a las cantinas en La Estrella y el efecto de bienestar por el FNCH, Bonilla (1959) permite conocer detalles de estos establecimientos:

Hay cuatro cantinas en el poblado. Están compuestas por un armario, que queda al fondo, donde expone la variedad de bebida. En la entrada hay puertas pequeñas ligadas por resortes. En otras hay solamente una “pantalla” o entrepaño de madera, puesto de manera que no se vea hacia adentro, al entrar vemos un mostrador con unos banquillos hacia afuera que son para que el comprador se siente y pida las bebidas. Además, hay un traga níquel en el interior.

Son estos centros de reunión masculina que en los tiempos de pago o de cosecha resultan muy concurridos. (p. 50)

La conexión entre el Ferrocarril Nacional y los diferentes comercios fue mermando con la construcción de nuevas carreteras y la adquisición de automóviles y camiones por parte de los comerciantes. Hasta los años de 1940 el manejo de la mercancía era un monopolio en manos de la empresa ferroviaria, con la construcción de la carretera entre Pedregal y David la administración de esta compañía vio amenazada sus entradas.

Aun cuando el ferrocarril sufrió pérdidas en las próximas décadas de 1950 y 1960, por la creciente competencia de los camiones, buses y autos, continuó prestando un servicio apenas aceptable; aportaba en menor porcentaje a la economía provincial. En esta etapa de su historia, la empresa mantenía solo el

monopolio de la vía hacia la región del Barú, hasta la construcción de la carretera Panamericana en los años de 1970.

En la década de 1960, aunque, el movimiento de personas y carga no era elevado, el ferrocarril contribuyó al comercio formal de la provincia, principalmente, en los lugares donde mantenía mayor influencia, como Bugaba y Puerto Armuelles.

- **Actividades económicas en Bugaba**

En el distrito de Bugaba, la agricultura era practicada por la mayoría de la población y entre sus principales productos destacaban: arroz, maíz, frijoles, tabaco, vegetales, legumbres y frutas.

La ganadería, producto del capital privado y las inversiones en mejora del ganado criollo por medio de la importación de sementales, proveía al mercado local y al de la Chiriquí Land Company.

Entre las industrias figuraban: zapaterías, procesadoras de maíz, ebanisterías, talabarterías, torrefactoras de café, jabonerías y aserríos. Los establecimientos comerciales proveían a los ciudadanos de artículos de primera necesidad, artefactos electrónicos, artículos de lujo, vestimentas y otros.

En la región de Barú se contaba, en los años de 1960, con numerosos comercios: mueblerías, zapaterías, funerarias, cine, barberías, cantinas, bodegas, billares, carnicerías, restaurantes, abarroterías, librerías, foto estudios y otros.

Sobre estos ejemplos que se han mostrado, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí tuvo un papel determinante para cada empresa al contribuir al adelanto de sus

actividades y facilitar la movilización de sus diversas mercancías, equipos, animales, etc.

El aporte del FNCH a la logística de transporte incluía el manejo del muelle de Pedregal, uso de bodegas, de los vagones de carga, y del personal ferroviario hasta su entrega final. Sin este apoyo hubiera sido mucho menor la inversión de capitales y el movimiento de productos y bienes, por lo tanto, el papel del ferrocarril como un agente optimizador de la economía chiricana es innegable, aun cuando no tenía una inversión directa sobre tantos negocios emprendidos.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí favoreció a diversas empresas y comercios durante décadas, por la influencia de su carrilera y el movimiento de pasajeros y sus mercaderías, que pudieron acceder a un mejor método de transporte que el ofrecido por el lomo de bestias y las carretas.

### **2.10.3.2. La economía informal**

La economía informal se refiere a todas las actividades económicas no reguladas en materia de impuesto y se constituyen en la opción utilizada por personas de escasos recursos para comercializar sus productos artesanales, cosechas y ofrecer algunos servicios.

La relación entre las actividades informales y el Ferrocarril Nacional de Chiriquí surgió de la oportunidad para comerciar en diversos puntos de la región occidental. Estas transacciones se llevaban a cabo en los caseríos unidos por la carrilera, principalmente en las estaciones y sub estaciones a lo largo de la vía. Tampoco era algo que estuviera restringido a género o edad, se encontraban niños,

niñas, mujeres y hombres dedicados a la venta de todo producto que le permitiera obtener un sustento para ellos y sus familias: productos de los patios de sus casas, de pequeñas fincas o pequeñas industrias, como: dulces, raspaduras, quesos, bienmesabe, frituras y demás.

También, eran parte del comercio informal los servicios que prestaban diversos ciudadanos en las instalaciones de las estaciones del ferrocarril o cerca de esta, como la carga de productos, maletas y animales. Además, la limpieza de calzados y venta de periódicos.

A continuación, se presentan ejemplos de este tipo de comercio desarrollado en diferentes localidades de la región occidental de la provincia:

- **Boquete:**

Todos los sábados a mediodía, grandes y chicos esperaban ansiosos la locomotora para ver quienes llegaban a Boquete y qué novedades traía la enorme mole de hierro.

Las maletas de los turistas eran disputadas por los niños del pueblo, quienes solícitos estaban dispuestos a recibir “dos reales” por llevar las maletas hasta el Hotel Wright, el Hotel Nuevo o la casa Wing. (Sánchez, 2001, p. 387)

- **Bugaba:**

Era común observar en las estaciones de mayor afluencia de público en David, Alanje, Concepción, Santa Marta, Gariché, Aserrío, Progreso, a señores(as) y niños mercadeando sus productos o llevarlos a la Zona Bananera.

Hoy recordamos a niños de Santa Marta con “garganta profunda” vocear "naranjas, naranjas 5 x 0.05, pisbae, pisbae 5 x 0.05" o en Aserrío señoras vendiendo bollos de maíz nuevo a 0.05 c/u. Una nieta de la señora Agustina González me dice con orgullo "mi abuela vendía bollos al paso del motor". (Espinosa, 2016, p. 10)

- **Progreso:**

Los vendedores de mercancías compran artículos, ya sean comestibles, prendas de vestir, etc. y lo llevan a las fincas bananeras donde los distribuyen o venden ganándose cierto porcentaje por sus ventas.

Estas personas aprovechan los días viernes de cada semana en que generalmente la empresa paga las llamadas “órdenes”, que era el pago del trabajo semanal de un empleado. El “pago” equivale al salario del mes, menos las “órdenes” que hayan tomado, ya que usan estas para pagar comidas y cosas de urgencia.

Cuando se van acercando las fechas de los mencionados “pagos y órdenes” en las fincas bananeras se nota gran cantidad de personas con bultos, sacos, cajas, etc., conteniendo toda clase de mercaderías quienes usan el ferrocarril para transportarse a las fincas y vender esos artículos. También, se hace constar que todas esas personas venden sodas, duros, pelotas de carne, almojábanos, buñuelos, etc, directamente a los motores cuando estos hacen su parada reglamentaria en la población. (Vega, p. 17-18).

- **Vivencia de Manuel Herrera al transportar animales y mercancía en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí:**

A mí me asignaban la tarea de marcar los sacos de arroz o maíz, con una tinta morada y una tuza como marcador, con las iniciales E. T. del tío Emérito Vigil, para embarcar en la estación de Progreso hasta Finca Zapote.

A los cerdos le recortaba el pelo para formar las iniciales y embarcarlos en la locomotora que arrastraba los vagones cerrados para carga seca y los vagones ventilados para las vacas, caballos, cerdos, y gallinas. (Herrera, 2024, párr. 7-8)

- **David y otras estaciones:**

Osborne, (1959) permite conocer detalles sobre la concurrencia en las estaciones del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, dado que no solo llegaban a estas instalaciones las personas que debían viajar, también, estaban los que esperaban la llegada de un amigo o ser querido. Con respecto al comercio informal ofrece la siguiente información:

Los que viajan son una fracción de los que esperan. A todas estas personas se agregan los vendedores de periódicos, frutas, frituras y demás comestibles de rápido consumo. Hay en algunas poblaciones vendedores de helados que usan una clase especial de carretas para cargar el helado.

Además, frecuentan individuos con carretas tiradas por caballos, y que generalmente está hecha de madera, se arregla en forma de plataforma rústica que se monta sobre dos llantas de automóvil, utilizando el propio eje del auto. Utilizan

estos vehículos para cargar leña, sacos de granos y cereales. También van a la estación limpiabotas y cargadores de maletas. (p. 5)

Además, Osborne (1959) brinda detalles sobre las personas y sus cargas que viajan junto a estas por motivos de su comercio:

No son raros, dentro del mismo ferrocarril, los vendedores de frutas, periódicos y chanceros, etc. Que hacen sus ventas dentro del vehículo. Casi siempre los que venden frutas y frituras, los cargan en platones, que pasan entre los pasajeros, anunciando a gritos los productos que venden, con el mismo sistema que usan los periodiqueros para hacer propagandas de sus diarios.

El equipaje, por lo general, consiste en cajas, sacos, bolsas, etc. Ocasionalmente, se ven maletas y maletines. Comúnmente, los pasajeros llevan lo que se considera excesiva carga y esto es porque la mayoría de las personas que usa estos vehículos, lo hacen por sus negocios en diversas localidades, como agricultores sus productos son voluminosos y pesados. (p. 6)

Sobre el ambiente que se vivía dentro de los motores del ferrocarril por las diferentes cargas y comerciantes, Herrera describe el mismo así:

Los sacos se colocaban, algunos debajo de la banca y otros sobre la tablilla, más arriba de las ventanas. Al calor y al sudor humanos se sumaba el olor de las tortillas, chicharrones, bollos, almojábanos, naranjas y pifá comprados a partir de la estación de La Concepción. También, se agregaba el suero de un queso fresco o hasta una que otra gallina se hacía sentir. (M. Herrera, entrevista, 3 de octubre de 2022)

El siguiente párrafo provee detalles del movimiento comercial y descripción de la estación La Estrella:

Es uno de los centros de mayor importancia económica para el pueblo.

Se puede decir que, es una caseta algo grande, de madera, donde se apiña la gente a la hora de llegada del tren. Se “apean” unos, ya suben otros y se transforma repentinamente la apacible vida del pueblo. Se forma un desorden no visto y la gente no cabe en la pequeña estación.

La estación es bastante incomoda e insegura, a diferencia de otras, no tiene depósito, ni sala, ni pasillo de espera. Es solo una caseta sin paredes, por lo que los vendedores o comerciantes no pueden guardar sus productos con seguridad. (Bonilla, 1959, p. 51)

- **San Andrés:**

Eliécer Samudio, nacido en 1946, para mediados de los años de 1950, residía con su familia en San Andrés. Samudio contó: “vivía con mis papás, yo tenía entre 8 a 10 años y viajaba de San Andrés a Santa Marta, allí tomaba el tren hacia la estación de Aserrío; en ese trayecto vendía productos en el tren, los cuales me entregaba una señora en un platón con frituras, tortillas, almojábanos, chicharrones, carne frita y carne ahumada”. Detalla Samudio que las tortillas las vendía a dos por un real y los almojábanos a cinco por un real.

También, buscaba ganar algo de dinero cuando no se encontraba vendiendo frituras. En la estación de San Andrés se mantenía a la espera de alguna persona

con carga, y él le ayudaba a llevársela hasta su casa. Por este acarreo se ganaba un real o diez centavos.

Solía trasladarse en el tren hasta Santa Marta donde vivían sus tíos Rosario y Ladislao; estos en su patio contaban con árboles de naranja, este se las pedía y las vendía en el tren, a razón de cinco naranjas peladas por un real. Recuerda además, si la persona decía que alguna estaba ácida debía cambiársela, tampoco podían tener huecos después de pelarlas.

Aparte de la venta de naranjas, Samudio se dedicó a trabajar con su tío Ladis (Ladislao) recogiendo frijoles y desgranándolos.

En ocasiones, Eliécer Samudio viajaba en el tren hasta Dolega, donde vivía la abuela Leticia, quien en su patio tenía un palo de mamón y al llegar la temporada, se subía al palo y cogía racimos para vender en el tren, viajando hacia Aserrío. Al terminar de vender los mamones se bajaba en alguna estación para esperar el motor y regresar a Dolega.

Samudio recuerda haber realizado algunos viajes con su padre, Efraín Samudio, hasta Puerto Armuelles. Tomaban el tren en San Andrés y su padre llevaba aproximadamente 50 gallinas, en jaulas hechas de cañas, las cuales vendían la más cara a un dólar cada una, si estaba bien gorda. Estos trabajos los realizó por espacio de dos a tres años. (E. Samudio, entrevista, 7 de septiembre de 2024)

- **Vivencias de San Pablo Viejo:**

Idalides Lezcano relata algunas vivencias de su padre, Leoncio Lezcano González, de 94 años, quien utilizó el utilizar el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Leoncio nació en 1934 y estudió hasta el segundo grado de primaria; aprendió a leer, escribir, sumar, restar, multiplicar y dividir, algo que consideró suficiente conocimiento para poder desempeñar alguna actividad que le pudiera permitir ganar ingresos y ayudar a su familia. A pesar de que existían escuelas y colegios en David, y estaba el transporte en el ferrocarril que permitía a los estudiantes continuar sus estudios y obtener al menos un título de primaria, en poblados como San Pablo las personas de escasos recursos no podían permitirse el gasto tan elevado que implicaba enviar a un niño a estudiar hasta David.

Sobre los viajes de Leoncio en el tren, este recuerda que su madre elaboraba vasijas de barro para cocinar, que junto a quesos y huevos llevaba hasta la estación de Alanje para su venta. Algunas veces pagaba el pasaje del tren y otras realizaba el trayecto a caballo.

Cuando contaba con 12 o 13 años, Leoncio, junto a su hermano Secundino, viajaba hasta La Concepción y Puerto Armuelles, donde vendían sus productos y se dedicaban a cumplir encargos tomados de los vecinos para ganar algo extra. En Barú compraban galletones, caramelos y pan (una bolsa costaba 5 centavos). También adquirían algo extra de confites, dulces y pan, sobre todo este último producto, ya que en San Pablo no había panadería. Esta mercadería extra, Leoncio la vendía entre sus vecinos. Los confites los vendía a los niños a 5 centavos la totuma.

Secundino Lezcano, hermano de Leoncio, era matarife y cuando debía vender carne acudía a la ciudad de David. El trayecto lo cubría en carreta. A su arribo, amarraba los caballos en alguno de los árboles de mango del parque de Cervantes y entregaba la carne en el establecimiento de Aristides Romero. Al terminar la transacción, tomaban la carreta y procedía a tumbar todos los mangos que pudieran y llevarlos de regreso a San Pablo para consumirlos y venderlos a sus vecinos o en los motores y estaciones del ferrocarril.

Este relato de Leoncio Lezcano permite conocer una historia de las tantas que surgieron por el paso de la locomotora y sus pasajeros en diversos poblados de nuestra ciudad y la campiña. Muchas personas tuvieron la posibilidad de emprender, mediante su ingenio o aprovechar habilidades para elaborar algún producto, y ganar unos reales que pueden parecer pocos hoy, no obstante, en el contexto de la época, era un aporte significativo al sustento de sus hogares. (I. Lezcano, entrevista, 22 de agosto de 2024).

Para poner en contexto cómo era la vida de muchos pobladores de las áreas rurales adyacentes a la ciudad de David, se presenta la siguiente publicación del diario *Ecos del Valle* (1934), esta permite conocer cómo resolvían sus necesidades después de haber mejorado la comunicación en el occidente de la Provincia:

Uno de los labriegos de un campo cercano a David estuvo ayer en nuestra oficina y platicando sobre la marcha de los asuntos provinciales y de la mala situación, nos dijo: "yo estoy ahora como el puerco, que solo tengo que agacharme para comer". Nos interesó la expresión y le inquirimos que como realizaba el problema de la subsistencia para estar contento, y nos respondió: "amigo, hace

muchos años planté cerca de mi casa mangos de buena calidad, mamones, aguacates, piñas, papayos, y con un cañaveral pequeño y tres vaquitas, no envidio nada.

Cuando bajo al pueblo algo traigo que vender y siempre regreso con dinero y algo poseo guardadito.

Creímos sinceramente en lo relatado porque estamos completamente convencidos de que el hombre ubicado en los caseríos contiguos a la ciudad, tiene el problema resuelto si ha sido previsor.

El problema de la subsistencia lo realizan con suma facilidad los hombres del campo siempre que se dediquen a la agricultura variada. Cuando ellos tienen de todo en su predio, tienen abundante comida y les sobra para traer a la ciudad algo que vender cuando bajan al pueblo. Se hace difícil la vida para el que no cría gallinas, para el que no planta yucas, otoaes, ñames, tallos, guineos, y no ha tenido la paciencia de levantar unos veinte árboles frutales de los citados. (No hay crisis, vive contento, 9 de enero de 1934, *Ecos del Valle*, p. 2)

Este párrafo citado muestra cómo podía vivir una persona de área rural con sus recursos, ganar algo de dinero y poder ahorrar e invertir en sus fincas, por esto la importancia de las vías de comunicación y la facilidad que brindaba el ferrocarril. También se resalta la importancia de no depender de un solo tipo de cultivo.

Son estas diversas actividades las ejercidas por las personas de manera honrada, por medio del ferrocarril, ya fuera, siendo transportados por este o aprovechando los viajeros que transitaban entre las diferentes estaciones.

#### **2.10.4. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí y su contribución al progreso de la provincia.**

Explicadas las maneras en las que el ferrocarril incurrió como un factor determinante para el progreso comercial de la provincia de Chiriquí, principalmente, en el área occidental, se presenta de modo general la repercusión de esta influencia de los puntos principales de su trazado: David, Boquete, Potrerillos, La Concepción y Puerto Armuelles. También, se exponen algunos sitios intermedios de la carrilera, como: Alanje, Dolega y Boquerón, los cuales el proyecto original del ferrocarril no auguró un gran avance comercial.

Al mejorar el modo de transporte se promueve la interacción espacial, en consecuencia, se facilita el comercio y la especialización de los lugares respecto a uno o más rubros, esto permite mayor productividad y el uso eficiente de capital, por lo tanto, deriva en la promoción del comercio, la oferta y demanda, lo que vuelve dependientes a las sociedades y abandonan la autosuficiencia.

Bajo esta premisa, el ferrocarril fungió como un agente transformador de la economía y modificó la estructura de los poblados atravesados por su carrilera, unos en mayor medida que otros. A continuación, se presentan de manera general los avances en las diferentes regiones donde funcionó el transporte ferroviario:

##### **2.10.4.1. La ciudad de David**

Se recoge la impresión general de la ciudad por una publicación de Silvera (1934), quien brinda la siguiente visión sobre su comercio y progreso:

Después de Panamá y Colón la ciudad de David ocupa el tercer puesto en la República, por su población, por su extensión territorial, por su importancia comercial y por su desarrollo cultural.

David es el punto de convergencia de todas las comunicaciones entre los distintos distritos de la Provincia de Chiriquí. Es el centro ferrocarrilero, es punto terminal de la carretera nacional, es estación importante de las comunicaciones aéreas internacionales de la Pan American Airways y de los aviones nacionales. Su puerto, Pedregal, cuya importancia ha decaído un poco con la construcción de la carretera nacional y con el servicio de aviones entre ésta y aquella ciudad, todavía recibe semanalmente la visita de los pequeños vapores Marconi, Barú y Chiriquí. De Pedregal a la ciudad de David hay 8 kilómetros en ferrocarril.

David dista de Panamá 270 millas terrestres. En la actualidad se hace el viaje por la carretera de uno a otro lugar en 12 o 14 horas. Tiene la ciudad de David dos hoteles importantes; el Internacional y el Lombardi, además de varias pensiones o casas de hospedaje, cómodas y baratas. Posee un teatro moderno que ofrece diariamente películas parlantes en castellano y en inglés. Tiene un club social de primer orden donde lo más granado de su sociedad hace gala de cultura y gentileza.

En David se sostienen dos colegios secundarios y siete escuelas primarias con matrícula respetable. Hay también un Club Rotario oficialmente reconocido de 22 miembros activos; es el tercer Club Rotario de la República.

En David hay sucursales de casi todos los Bancos establecidos en la ciudad de Panamá, entre estas la del Banco Nacional. Tiene la ciudad un buen servicio de

luz y teléfonos modernos de la empresa chiricana de González Revilla Hermanos. David tiene una hermosa catedral: La Sagrada Familia. De su bello parque y bien cuidado cementerio se hacen calurosos elogios en toda la República. El soberbio hospital José Domingo de Obaldía, en memoria del ilustre chiricano que ejerció la Presidencia de la República, será el mejor del interior. También hay un asilo de huérfanos atendido por religiosas. Entre los edificios públicos sobresale el Palacio de Gobierno y la Estación del Ferrocarril. David tiene prensa propia desde hace más de 15 años. Mediante el esfuerzo de varios jóvenes intelectuales como Darío Anguizola, Gonzalo Brenes y otros se sostienen dos diarios. "Ecos del Valle" y "Adelante" y dos publicaciones mensuales, "El Centinela del Valle" y "El Educador".

La comunicación por ferrocarril con los Distritos de Dolega, Boquete, Alanje y Bugaba, es diaria y eficiente. De David a Concepción hay 30 kilómetros, a Boquete 44 y a Puerto Armuelles 93. A estos lugares también se viaja en automóvil, así como a todos los distritos de Oriente de la Provincia, como son Gualaca, San Lorenzo, San Félix, Remedios y Tole, que atraviesa la carretera nacional. El distrito de David es esencialmente ganadero y produce además cereales y frutas de toda clase, ya que tiene buen clima y abundante agua por todas partes. Para el viajero, para el turista que quiera pasar ratos de esparcimiento y de solaz nada más encantador y saludable que unos días a David, Boquete o "El Volcán". (David, 13 de abril de 1933, *Ecos del Valle*, p. 2)

En los años de 1940, el impulso comercial y el desarrollo de la ciudad de David continuó. Sobre este progreso Carles (1947) expuso su opinión:

Con la independencia toma nuevo impulso y su crecimiento se hace notorio a medida que crecen las fuerzas de la República. La organización de la Compañía de Navegación Nacional, el Ferrocarril de Chiriquí, La Carretera Nacional y la habilitación del Aeropuerto para el tránsito aéreo internacional han acelerado su desarrollo.

En los últimos diez años se ha registrado una expansión y desarrollo notorio. Se mejoró el servicio de luz y se instaló el servicio de teléfonos; se construyó el acueducto, se pavimentaron sus calles, se urbanizó la barriada del Vedado, se han construido edificios modernos y se han establecido hoteles y almacenes comerciales dignos de nuestras ciudades canaleras. (p. 92)

Otra opinión sobre el crecimiento de la ciudad, la aporta Quintero (1949) a finales de los años de 1940. Este manifestó lo siguiente:

Es evidente que en la ciudad de David se ha operado una sorprendente prosperidad, no igualada aun por otras ciudades del interior de la República, a excepción de la progresista ciudad de Chitré. (p. 31)

El ferrocarril, con sus conexiones desde la ciudad de David hacia Puerto Armuelles, Boquete y Potrerillos, y su último ramal construido en San Andrés, permitió el tránsito constante de pasajeros y carga en cada estación y bodega a lo largo de la carrilera. Este transporte convierte a esta ciudad en una de las más importantes del país.

Quintero (1949) se expresó así sobre comercio e industria en David:

Su magnífico acueducto y su planta purificadora de agua, su mercado moderno, ya siendo pequeño para su población; sus teatros, sus escuelas, sus hospitales y hoteles, así como sus fábricas de licores, de ladrillos y tejas. Todo esto hace presumir que el progreso de David ha de tomar, con el transcurso de los años sorprendentes proporciones. (p. 31)

Al comparar al David de antes, según mis recuerdos, con el actual puedo afirmar con orgullo que tan solo ciudades de Panamá y Colón han tenido, proporciones guardadas, tan rápido y sorprendente progreso desde nuestra independencia de Colombia en 1903. (p. 31)

#### **2.10.4.2. La Concepción**

A principios del siglo XX, las tierras bugabeñas se vieron envueltas en un proceso de colonización tras la Guerra de los Mil Días y, luego, de manera espontánea, por familias enteras que se asentaron y se dedicaron a la agricultura de subsistencia. Este proceso poblacional transcurrió sin carreteras y sin mayores adelantos materiales, aun así, las personas aprovecharon las bondades de esta tierra y obtuvieron sus frutos con métodos rudimentarios. De esta manera se logró establecer una población de corte rural que centró sus esperanzas en la noticia de un ferrocarril que les traería progreso e inversión de capitales a su región.

La llegada del ferrocarril marcó un parte aguas en la transformación de La Concepción respecto a su conformación poblacional y su infraestructura. Estos cambios fueron graduales y, en años subsiguientes, las mejoras en sus instalaciones no cesaron. Sobre estas transformaciones expresó Carles (1947): “El pueblo de La

Concepción que yo conocí en 1928 es hoy la ciudad de la Concepción ensanchada por todos sus costados y mejorada por sus construcciones vistosas y confortables”.

(p.85)

Las áreas de Volcán y Cerro Punta, a pesar de encontrarse lejos de la carrilera del ferrocarril, también evolucionaron como poblados y lograron acercar sus productos para insertarse en la economía generada a partir de la línea férrea, la estación del ferrocarril y los mercados, tanto de La Concepción como los de David y Puerto Armuelles.

En la plaza central de La Concepción se podía apreciar una economía que aprovechaba los medios de transporte a su disposición:

Mulas cargadas de frutas que vienen por caminos pedestres de Boquerón y Guayabal. Trocks repletos de carga que bajan de Volcán con madera, sacos de legumbres y papas; camionetas y buses mueven la carga y la gente hacia David y a las horas fijas del itinerario del tren se ve el desfile de los pasajeros hacia la estación o los que llegan de David, Puerto Armuelles, Santa Marta, Santo Domingo y La Estrella. (Carles, p. 85).

Gran parte de este movimiento comercial y adelanto se generó por la Chiriquí Land Company y las actividades agrícolas e industriales que se desarrollaron para suministrar productos a la compañía bananera. No obstante, Carles (1964) hizo una observación sobre el porvenir de La Concepción en comparación al de Puerto Armuelles, por ser esta última comunidad dependiente de un monocultivo. Respecto al tema opinó:

Puerto Armuelles es una ciudad de movimiento en donde circula mucho dinero. Su futuro depende del desarrollo o suspensión del cultivo del guineo.

En cambio, Concepción tiene un porvenir más seguro y firme. Su prosperidad se debe a la diversidad de cultivos y a la laboriosidad de sus poblaciones. (p. 73)

Lo expresado por Carles sobre el porvenir de La Concepción en contraposición a Puerto Armuelles resultaría acertado, a razón que la Chiriquí Land Co. contaba con fincas de producción y al ponerse estas en función se dificultó la venta de banano producido por particulares a la compañía. Los productores al comprender que no podían vender las mismas cantidades de banano a la empresa estadounidense decidieron utilizar el dinero generado para cultivar granos, frutas y pastos para ganados. Ante esta realidad, Carles (1947) expone las opciones que explotaron los productores: “los cultivadores al fijarse en La Concepción, David, Panamá y Colón y olvidándose de Puerto Armuelles y la frutera salvaron su prosperidad económica los pobladores de La Estrella, Santa Marta y Santo Domingo, poblaciones de gran pujanza agrícola y ganadera”. (p. 89)

El cambio de negocio por parte de los productores de Bugaba fue oportuno, les permitió expandir su mercado y no dejaron de lado los negocios con la bananera, ya no producían bananos en grandes cantidades para esta, no obstante, ahora le proveían alimentos para el personal de sus fincas.

El ferrocarril dominó el transporte de pasajeros y carga hasta los años de 1960, cuando La Concepción se conectó con el resto del país por medio de la carretera Interamericana y por el ferrocarril con Puerto Armuelles. Esta nueva

dinámica le proporcionó nuevos horizontes comerciales y el desarrollo de sus instalaciones, servicios y comunicaciones como: energía eléctrica, telefonía, agua potable y caminos de penetración. Esto también tiene que ver con la mayor movilidad brindada por los automóviles que facilitaron el turismo y el comercio, este último, al poder transportar productos a otras provincias y la capital. Aparecieron también supermercados, almacenes, farmacias, bancos y centros médicos. Sobre esto expuso Sánchez (2007) “La Concepción va perdiendo sus características rurales hasta transformarse en una ciudad”. (p.13)

#### **2.10.4.3. Puerto Armuelles:**

La intención de extender la carrilera nacional hasta Rabo de Puerco o Charco Azul data desde los inicios del proyecto de construcción de los ramales originales del ferrocarril de Chiriquí, y su trazado partía cerca del poblado de Alanje.

En el tercer periodo como presidente, Belisario Porras expresó:

Durante varios años he acariciado la idea de prolongar la línea férrea que conduce Concepción, hasta conectarla con la que de Progreso va a hasta Rabo de Puerco. Al realizarse este proyecto serian cultivadas las feraces tierras que según dictamen de peritos, son apropiados para el cultivo del banano.

A Rabo de Puerco podrían llegar numerosos vapores de alta mar que hacen escala en los puertos centroamericanos, y podríamos establecer más rápido y cómodo medio de comunicación entre la provincia de Chiriquí y la capital. (Pizzurno y Muñoz, pp. 148-150)

Para llevar a cabo este proyecto de extensión del ramal de La Concepción se necesitaba poco más de un millón de balboas y no se pudo conseguir el préstamo para ejecutarlo.

Fue hasta que se expidió la Ley 27 de 7 de noviembre de 1924, cuando se autorizó la construcción de una vía férrea que uniera La Concepción con Puerto Armuelles. En 1926, se firmaron los contratos No. 58 y 73 con Florencio Harmodio Arosemena para construir la añorada extensión del ferrocarril por valor estimado de B/. 2 900 000.00 La construcción fue ejecutada por la empresa estadounidense J. G. White Corporation Engineering.

En 1927, la Chiriquí Land Co. firmó con el Estado panameño los contratos No. 13 y 14, el primero le concedió a la empresa estadounidense: “el derecho de construir, equipar, mantener y poner en servicio una o más vías férreas que partiendo de uno o más puntos del ferrocarril tiene en construcción entre Puerto Armuelles y Progreso” (Gaceta oficial, 5155, 8 de agosto de 1927, p. 1). El segundo contrato, le concedió el arrendamiento del tramo del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y el puerto, que hace parte de la construcción en mención. La compañía frutera en este tramo mantenía el control de todo el tráfico y estaba encargada de su mantenimiento. De esta manera se inicia la relación del ferrocarril y la bananera para la explotación del banano en la región de Alanje.

La obra fue inaugurada en septiembre de 1928. Se recibió al presidente Rodolfo Chiari y su comitiva en Bugaba. Estaban presentes las autoridades del distrito y las escuelas le rindieron honores y el discurso de bienvenida fue pronunciado por una alumna de la Escuela Rural de La Concepción. Finalizadas las

actividades en Bugaba, se realizó en David un acto para celebrar tan importante acontecimiento para la Provincia, el mismo fue relatado así:

Una soberbia fiesta en honor al estimadísimo Presidente Chiari en su última visita a nuestra ciudad con motivo de la inauguración de Puerto Armuelles. Desde hace mucho tiempo no disfrutaba la sociedad davidéña de tanto regocijo, de tanta gala y esplendor social. Se rumoraba la llegada del Presidente con una selecta comitiva de honor: se formó una Junta Organizadora de festejos, a cargo de los prestigiosos caballeros don César Contreras (Gobernador de la Provincia) Manuel Pino, Darío Anguizola (Director de Ecos del Valle) don Augusto Clement y don Alberto Vallarino (Superintendente del ferrocarril), quien a su vez nombró una comisión organizadora del gran baile con que se obsequiaría al ilustre viajero: Señoritas Rosa Raquel Ríes; Lilia Brenes, la cronista y el caballero don Félix Olivares.

¡Grande fue nuestro desvelo por hacer algo de agrado, algo simbólico imborrable en el ánimo de los invitados! Al fin, triunfamos. Colaboró con nosotros el artista Herdocio en el hermoso cuadro que lució el salón de baile, consistente en el puente sobre el Río Chiriquí Viejo, con el escudo nacional en alto.

En la noche de baile: elementos visibles política y socialmente invaden los salones del Club David desde las ocho de la noche, para esperar al Presidente y a sus acompañantes. Alegría sana, hija de la gratitud profunda que siente el que realmente sabe reconocer méritos, perfuma los adentros del alma. Maravillosa noche; noche mágica que esculpió recuerdos galantes y soberbios.

El comedor está listo: mesas colocadas en forma de una C con mil golosinas sabrosas. En el fondo una alegoría de la Provincia chiricana se destaca los once distritos con unos productos característicos representados por primoras muchachas elegantemente ataviadas; en el centro, otra niña simboliza el Progreso con la rueda alada sostenida en alto y con dibujos de vías de comunicación hechos en el traje. Llamó mucho la atención esta creación. Después, muchos potes con hermosas matas de helechos y adornos de jardín y jarrones con flores de Boquete.

Llega el Presidente. La orquesta es imponente con los acordes del Himno Nacional. Muy luego, al compás de una marcha, las damas y los caballeros se apresuran, en parejas, a saludar a don Rodolfo..... Don Rodolfo sonríe; y su sonrisa franca pone notas de cordialidad en los concurrentes.

Los amigos brindan a la salud del Presidente. Don Rodolfo parece olvidar un momento todas las preocupaciones propias de su elevadísimo cargo, y habla emocionado a los amigos de las “horas blancas pasadas en el Club David” rodeado de simpatías. No se me puede olvidar el momento emotivo. Hasta las 4 de la mañana duró el baile.....¡Y el cuadro de luz es tirano en la mente! Fue sólo un día de gala el que tuvimos, porque ellos se embarcaron al día siguiente. (Ecos de Chiriquí, 22 de septiembre de 1928, *El Gráfico*, p. 17)

Detalla la publicación mensual *Chirilanco* (1953): “la primera exportación de bananos producidos por la Chiriquí Land Co., en la División de Puerto Armuelles, tuvo lugar el día 22 de enero de 1929, fue solamente de unos 750 racimos con destino a Los Ángeles, California, en el vapor “San José”. (septiembre de 1953, p. 1)

Este primer embarque marcó el inicio de las actividades de la empresa bananera en Puerto Armuelles e hizo que esta región se convirtiera rápidamente en un lugar atractivo para nacionales y extranjeros, esto determinó el crecimiento económico, poblacional e institucional que incidió en la formación de una ciudad que, en su momento de esplendor, se consideró una de las ciudades más significativas del país.

Se considera la transformación de Puerto Armuelles la más sorprendente de todas las regiones atravesadas por la carrilera, porque antes de la influencia del ferrocarril y la inversión extranjera de la Chiriquí Land Co. era una localidad prácticamente deshabitada y malsana.

En palabras de Serna (1934), uno de los primeros pobladores de la región porteña, antes de la bonanza del “oro verde:

Era un lugar mortífero, las autoridades no se interesaban en lo absoluto y casi solo extranjeros se aventuraron a edificar y vivir allí, pues hablar a un chiricano de Puerto era hablarle de la muerte y de allí que pocos se atreviesen a tomar las posesiones que hoy añoran. (Serna acepta la expropiación indemnizándola según el valor catastral, 16 de abril de 1934, *Ecos del Valle*, p. 1)

En cuanto al factor poblacional Carles (1947) expresó: “en escasos meses surgió entre los manglares de la costa una nueva ciudad, Puerto Armuelles, la de más reciente fundación en la república, hecha a imitación de Almirante e igual a todas las ciudades bananeras de las compañías fruterías”. (p. 88)

Las poblaciones de Puerto Armuelles, en los años de 1930, estaban conformadas de la siguiente manera:

Al lado Sur de la ferrovía, se le denomina con el nombre de Zona, y está dividida en distintos barrios, primeramente, se encuentra un grupo de caserones en propiedad del Gobierno, sirven de vivienda o cuartel al cuerpo del Resguardo Nacional, otro para Cuartel de Policía, en pésimo estado y una galera que se usa para escuela.

Silver City, en esta barriada habitan los braceros de la Compañía en su mayoría jamaicanos, está compuesto de unos quinientos departamentos, bien distribuidos, con alumbrado eléctrico y servicio sanitario; con los grandes talleres de la Compañía, donde operan la planta eléctrica, almacén, comisariato, cantina y un pequeño mercado; sigue un grupo de casas bien ordenadas.

Spanish Town, compuesto de una docena de bonitas residencias para familias con todo el confort necesario las que son dedicadas como lo indica el nombre del barrio, a los empleados latinos; vienen después, tres grandes edificios, destinados, uno para las oficinas de la Compañía, uno para hospital, de tres pisos y uno para club.

Gold Hill, donde se levantan suntuosas casas modernas para habitación de los altos jefes, y un grupo de casas para solteros, donde todo es orden, actividad y limpieza.

Barrio Miramar, ubicado en la parte norte de la misma ferrovía, al cual ha dado en llamarse barrio latino, pero que en realidad es cosmopolita, sus conducciones se

hicieron sin reglamento alguno, estas calles como suelen llamárseles, serpentean a lo largo de la playa entre casas y bohíos, sin servicio sanitarios, sin luz pública y aprisionados por el mar y por un pantano. (Puerto Armuelles, 24 de marzo de 1934, *Ecos del Valle*, p. 2)

Respecto a la empresa bananera y su instalación en Puerto Armuelles, Duchaussoy (2022) expresó: “En algunos años la CLC cambió completamente el paisaje y la organización del distrito. Producía bananos de variedad Gros Michel, en un total de 20.000 hectáreas. Tenía más de 7.500 empleados”. (p. 61)

Otra visión de la organización poblacional implementada por la frutera la brinda Arce (1949), este afirmó: “toda la región del Barú no es otra cosa que un conglomerado de fincas o colonias agrícolas, en cuyos cultivos se emplean métodos modernos, llegando a ser uno de los pocos lugares del Istmo donde la agricultura se practica en mayor escala”. (p. 69)

Las poblaciones conformadas a raíz de las operaciones de la bananera estaban bajo el cuidado de la empresa. Algunos aspectos de sus construcciones fueron destacados por Sánchez (1972): “además de los barrios pintorescos construidos por la empresa, en sus dependencias están a su cuidado gran número de obreros. Esta empresa ha construido para sus obreros, clubes, unidades sanitarias rurales y un moderno hospital”. (p. 17)

Entre otras facilidades y servicios proporcionados por la empresa estadounidense, agrega Molina (2014): “la Chiriquí Land Co. les proporcionó a sus

empleados nacionales y foráneos, hospitales, escuelas y viviendas confortables. Sumado a ello, les ofrecía servicios de agua y electricidad gratuitos. (p. 287)

Gran parte de este poblado estaba compuesto por fincas de banano y estas se organizaban como ciudades, “los trabajadores vivían dentro de las fincas con su familia, en casas de madera que la empresa había construido. Había trabajo para todo el mundo. Las mujeres trabajaban en las empacadoras o en las tiendas y los hombres en los campos de banano” (Duchaussoy, 2002, p. 62)

Puerto Armuelles se convirtió pronto en sinónimo de dinero y progreso para todo el que estaba interesado en obtener trabajo y emprender negocios. Este nacimiento económico de la región baruense se debió a la Chiriquí Land Co. y el Ferrocarril Nacional de Chiriquí “facilitó trabajo a muchos individuos que bien migraban del interior de nuestro país o de países extranjeros. Esto trajo como consecuencia el comercio en general, se abrieron almacenes, cantinas, hoteles, etc”. (Sánchez, 1972, p. 16).

El auge económico de Barú se percibía por la mayoría de las personas de la siguiente manera: “la empresa activó la economía del distrito y permitió el empleo de mucha gente. El nivel económico era muy alto con la Chiquita (CLC). La gente se acostumbraba a la vida”. (Duchaussoy, 2022, p. 63)

El gobierno panameño, también, se veía beneficiado por el dinero que aportaba la CLC a las arcas nacionales, en muchas ocasiones, mayor a la anualidad del Canal de Panamá.

Como resultado del cálculo de los grandes montos de dinero que recibiría el gobierno local, se intentó convertir a Puerto Armuelles en una intendencia en 1928, sin embargo, el proyecto fue rechazado. En 1932, se presentó otra iniciativa para la creación de la Comarca de Barú, esta no fue acogida en la Asamblea Nacional y encontró el rechazo de los alanjeños, que por medio de la sociedad Luz de Occidente se opusieron a la segregación de su territorio.

En 1934, se retomó el proyecto de crear una nueva entidad política en la región del Barú, esta vez establecer un nuevo distrito de la provincia. La economía había florecido, a diferencia de 1928, y se consideró que Puerto Armuelles no recibía los beneficios de ese crecimiento económico, por lo tanto, depender de Alanje se consideraba un atraso para su avance como ciudad.

Ruiz (1934) publicó su opinión respecto a la creación del nuevo distrito:

Otra necesidad de este puerto es su elevación a Cabecera de distrito, no trato de herir susceptibilidades, son las consecuencias del tiempo que avanza lo que trae consigo la desmembración de unos pueblos para darle paso a otros que se levantan con mayor pujanza; los pueblos como los hombres, vamos en decadencia unos mientras otros, surgen potentes y, en este caso, el distrito de Alanje, debe considerarse orgulloso de que en su seno y bajo su guarda se ha creado un pueblo joven y viril, al cual como buen padre debe permitir su emancipación y continuar endilgándolo por el camino del bien. (Tribuna, 5 de abril de 1934, *Ecos del Valle*, p. 4)

Con la entrada del dinero de la bananera al municipio de Alanje, los habitantes de Puerto Armuelles comenzaron a reclamar mejoras. Sin embargo, los porteños no veían beneficio alguno en su entorno y las quejas sobre la administración municipal llegaron hasta el presidente de Panamá. Para mejor comprensión de la situación del conflicto entre Alanje y Puerto Armuelles, se presentó el gobernador de la Provincia, Leonor González, en la región y como resultado envió una misiva al presidente que decía:

Al hacer visita al corregimiento de Pto. Armuelles, en mi calidad de Gobernador de esta provincia, me entero de que en ese lugar había algunas dificultades en la Administración Pública.

La ninguna cooperación del distrito de Alanje al corregimiento de Pto Armuelles, habiéndose convertido ese Municipio en un explotador de las rentas de ese Corregimiento, sin importarle las necesidades de él.

Sobre esta dificultad anotada he hecho y continúo haciendo esfuerzos por que el Municipio de Alanje mejore su proceder.

Para un mejor informe a Ud. sobre este asunto, enteré al comandante Pino quien fue ayer a Puerto Armuelles y se dio cuenta de que sí es conveniente terminar lo antes posible este estado de cosas. (González, 17 de octubre de 1935, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

El presidente Harmodio Arias respondió al gobernador de Chiriquí al respecto:

Ruego a usted que se sirva hacer todos los esfuerzos que sean necesarios para conseguir que el Consejo Municipal de Alanje preste mayor cooperación en lo

que se refiere a mejoras en el Corregimiento de Puerto Armuelles. No es justo, como dice usted, que ese Municipio se convierta "en un explotador de las rentas de Puerto Armuelles sin importarle las necesidades de ese corregimiento".

De acuerdo con el Código Administrativo toca a los Gobernadores autorizar a los Municipios respecto de las rentas que deben hacer efectivas. De aquí, resulta que si el Municipio de Alanje no presta la cooperación que debería prestar, y ésta es la queja constante que se le he presentado al Ejecutivo.

Por tanto, ruego a usted encarecidamente que en primer término se dirija a los Concejales de Alanje para ver si convienen en atender las necesidades de Puerto Armuelles y si no consigue nada por ese medio, proceda usted entonces a reformar los decretos vigentes sobre rentas municipales en lo que se refiere al Distrito de Alanje. (Arias, 21 de octubre de 1935, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

La situación entre Alanje y Puerto Armuelles sería solucionada al otorgársele la independencia política a la región del Barú, inicialmente bajo la figura de la comarca del Barú, creada por la Ley 2 de 16 de septiembre de 1938. Posteriormente, se constituyó el distrito del Barú, mediante la Ley 103 del 12 de julio de 1941.

Sobre los avances en la región del Barú en los años de 1950, se publicó en la prensa mensual de la bananera la siguiente información:

La contribución de la Chiriquí Land Company al desarrollo económico del país es un hecho tangible, evidente y claro. Se ha dado nueva vida a una vasta región en

la provincia de Chiriquí, que hace apenas un cuarto de siglo permanecía inculta. Hoy día vemos, con orgullo, que las regiones chiricanas del actual distrito del Barú son asiento de fructíferas fincas con diversos cultivos, principalmente bananos, palmera oleaginosa africana, pastos para ganado, árboles frutales y maderas finas. Han surgido núcleos de población, con facilidades higiénicas para garantizar la salud y el bienestar de los habitantes. Se mantiene progresista un puerto en constante movimiento, y cada día crece en importancia social y comercial la floreciente ciudad de Puerto Armuelles, asiento principal de las actividades directivas de la Compañía. (Contribución a la economía nacional, septiembre de 1953, *Chirilanco*, p. 2)

Las actividades agrícolas, comerciales y culturales ejecutadas por la frutera estadounidense en la provincia permitieron un adelanto que benefició a empresas e inversionistas. Para comprender este aporte y su repercusión en tan corto lapso, Montes y Córdoba (1961) expusieron las siguientes líneas:

Un simple caserío llamado Rabo de Puerco se ha convertido en un distrito progresista. La Chiriquí Land Co. en el último año contribuyó al fisco nacional con B/. 3,000,000.00 en concepto de impuestos.

Puerto Armuelles, la cabecera del distrito cuenta con hotel de primera, pensiones, restaurantes, un hospital, clínicas, centros de salud, escuelas primarias y un primer ciclo secundario. (p. 229).

Así, la región del Barú llegó a considerarse como la segunda ciudad más importante en la provincia por sus características y avances, de igual manera, por la relevancia de su puerto, el primero de la mencionada región y el tercero en el país.

Los adelantos y bondades de la que gozó la población en Puerto Armuelles eran fruto de la actividad que permitía la comunicación con la ciudad de David, gracias, al Ferrocarril Nacional y a la inversión de la Chiriquí Land Co., que aprovechó la riqueza de esas tierras para el desarrollo de la industria bananera.

#### **2.10.4.4. Boquete**

Tierra fértil la del valle de Boquete donde se asentaron locales y extranjeros atraídos por su clima y belleza natural. Sin embargo, muchas eran las limitaciones y peligros enfrentados por hombres y mujeres para transformar esas regiones boscosas en una comunidad. Acerca de esto, Travieso y Travieso (1961) señalaron: “para cuidar sus cultivos, sus animales y defender sus vidas y la de sus familiares, estos pobladores debían andar armados, el reptil venenoso y fieras estaban al acecho”. (p. 14)

En 1907, Boquete estaba bajo la administración de la alcaldía de David y se encontraba compuesto por poblaciones como Lino, Bajo Boquete, Quiel, Bajo de Monos, Los Naranjos, Jaramillo y Los Bobos (Palmira).

Según Ruíz (1949), la comunicación entre David y Boquete no era la mejor: “la distancia entre los dos pueblos y el mal camino existente causaban dificultades y atrasos a los boqueteños, pues, el viaje se hacía a lomo de caballo o carretas tiradas por bueyes” (p. 56).

El tránsito podía tomar entre dos a seis días tomando en cuenta el tipo de transporte, cantidad de carga y el estado del camino. No obstante, esta era la única forma de llevar café, papas, verduras y otros. Al regreso traían mercancías locales e

importadas del extranjero. El camino si, así, se le podía llamar, dado que “en invierno se hacía casi intransitable como consecuencia de las fuertes lluvias, era construido a pico y pala por una cuadrilla de trabajadores bajo la dirección de Eugenio Loeffler” (Ruiz, 1949 p. 56).

Aun con tantas limitaciones, se realizaban diversos cultivos en la región boqueteña. Sobre esto, en 1907 Morales (2021) describió: “se producen muy bien las papas y repollos, y frutas como las fresas y las zarzamoras. Las papas según datos que recogí, dan dos cosechas anuales” (p.163). Además, agregó “el cultivo de la papa está limitado al consumo local, por falta de una vía barata, rápida y cómoda que le permita la salida del producto a otras poblaciones del país” (p. 163).

“El principal cultivo de Boquete es el café. Las plantaciones que principiaron a fundarse hace como doce años han recibido especial beneficio y confianza”. (Morales, 2021, p.171).

En 1910, “teniendo en cuenta la difícil comunicación con David, pidieron la creación del distrito de Boquete”. (Ruiz, 1949, p. 59). El nuevo distrito de la provincia se pudo crear el 11 de abril de 1911 por la ayuda de Rosendo Herrera. La cabecera fue establecida en Lino, sitio de mayor población, contaba con oficina de correos, escuela pública y una capilla en construcción.

Durante la segunda administración del presidente Belisario Porras, en un viaje a Boquete, pudo apreciar “lo que significaría para el lugar un medio que facilitara la exportación de sus productos y ordenó la construcción de un ferrocarril, inaugurado en 1916”. (Ruiz, 1949, p. 59)

Con el Ferrocarril Nacional de Chiriquí en función, los productores contaron con un medio eficaz para transportar sus cosechas y alcanzar mejores mercados nacionales e internacionales. Esto incentivó la agricultura y el comercio en Boquete. Como muestra de esto se presentan las siguientes publicaciones:

Una finca en Jaramillo, distrito de Boquete con 3 000 árboles de café comenzando a producir. S. Lombardi.

Cruciano Franceschi, ofrece en Boquete, desde el primero de noviembre venturo, un buen restaurante y surtida cantina. (Aviso, 13 de noviembre de 1916, *El Valle de la Luna*, p. 4)

Buena Cosecha. No puede calificarse de otro modo la que ha obtenido el señor Mair Sittón en sus sementeras de papa, en la fértil y próspera región del Boquete, pues, acaba de vender al señor J. F. Denham la cosecha de este año que asciende más o menos a 700 quintales que ha colocado a \$ 6,00 cada uno. Ojalá este espléndido resultado estimulara a nuestros capitalistas para invertir algunas sumas en fomentar y ensanchar la agricultura en esta provincia privilegiada para tal objeto. (Buena cosecha, 8 de marzo de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 4)

Además de cultivos, se quiso incentivar el turismo de manera regular, sin que se tratase solo de personas en busca de aliviar sus dolencias. La opinión publicada sobre la llegada de turistas a Boquete rezaba así:

Estamos acostumbrados a que de Boquete sólo se acuerden aquellos enfermos a quienes la ciencia les cierra las puertas de la esperanza; pero es necesario preocuparnos porque todas aquellas personas que tienen posibilidades de

tomar un descanso anual, se acuerden de que hay un buen barco que viaja a Pedregal, que, allí, encuentran la comodidad de una línea férrea y que ésta los lleva al lugar que le ofrece todos los atractivos para gozar de felices días de veraneo.

Ojalá que esto suceda, ya que a esa región privilegiada sólo le falta el impulso que le prestaría una corriente periódica y segura de turismo, para realizar un pasmoso adelanto, al cual no ha llegado todavía por las dificultades que la separaban antes de los centros civilizados. (El Boquete, 22 de febrero de 1917, *El Valle de la Luna*, p. 1)

Estos eran los primeros pasos para el adelanto de la región boqueteña por medio de la facilidad de transporte ofrecido por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Esta nueva vía, junto a la colonia de extranjeros y locales, contribuirá a que surjan algunas facilidades materiales, incluso, antes que la ciudad de David, como fue el caso de la energía eléctrica.

En 1920, se envió un tren especial para transportar a todas las personas desde Boquete a David para apreciar el nuevo alumbrado en la cabecera de la provincia, sin embargo, la noticia no causó el impacto esperado en los boqueteños y muy pocos realizaron el viaje. La razón de este actuar se debió a que “no hacía falta tanto alboroto para esto. Los boqueteños ya hacía seis años conocían la luz eléctrica por haberla instalado el señor Watson en su finca y hotel El Lino, el día 10 de julio de 1914”. (Travieso y Travieso, 1961, p. 37)

Como describió Eusebio Morales, en 1907, el café era el principal cultivo de la localidad boqueteña y este producto se mantuvo de esa manera. Fue tal su progreso

al disponer con un medio de transporte que alcanzó los mercados internacionales y buenos precios para los productores, tal como se puede constatar en la siguiente publicación:

Las cotizaciones del café boqueteño en Hamburgo alcanzó 40 balboas los 50 kilos, precio que es casi igual al de Costa Rica y superior al de Colombia. En los mercados de Nueva York, el café chiricano está por encima al de Colombia. El café fue enviado a Hamburgo por el señor Enrique Halphen y Co. (40 balboas el quintal de café, 5 de abril de 1934, *Ecos del Valle*, p. 1)

Con el paso del tiempo el comercio del café se pudo desplegar, a tal punto, que la producción rebasó el transporte disponible en los trenes de carga del ferrocarril y las facilidades de los barcos no estaban aptas para productos perecederos.

Sobre la actividad económica en Boquete, manifestó Carles (1947): “sus cultivos: café, flores, hortalizas, papas, dan el sustento y confort a cientos de familias chiricanas. En Boquete hay actividad y corre dinero. Nunca hay pobreza, pues las tierras de Boquete son ricas y los boqueteños saben explotar su riqueza”. (p. 28)

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí contribuyó al surgimiento de la producción agrícola y el comercio a nivel formal e informal de Boquete, por lo tanto, también se mejoraron las instalaciones del bien común.

En cuanto a las instalaciones gubernamentales y privadas y otras mejoras en el distrito Ruiz (1949) destaca: “planta hidroeléctrica, edificio escolar, oficinas administrativas, hoteles, pensiones, teatro, clubes sociales, clubes deportivos,

Cuerpo de Bomberos, estación del ferrocarril, acueducto, unidad sanitaria, mercado, gimnasio y cementerio”. (p. 59)

En cuanto al movimiento comercial, este mismo autor expresó: “es considerable, sobre todo los sábados y domingos, días en que salen los trabajadores a hacer sus compras y vienen de David muchos paseantes a pasar el fin de semana” (p. 59). Sobre las plazas de trabajo estacional agregó: “cuando llega la época de cosecha del café, vienen los habitantes de los pueblos circunvecinos y muchos indígenas de lugares distantes a recoger el preciado fruto que es una de las principales fuentes de riqueza del lugar”.

Boquete, a finales de los años de 1940, recibía turistas de toda la República y otros del extranjero que buscaban disfrutar de su clima, bellezas naturales y sus productos. Este rubro se desenvolvería mucho más con la inauguración de la carretera que unió Boquete con David e incentivó mayor progreso para la región.

En 1949, inaugurada la carretera hacia Boquete, el ferrocarril mantuvo su servicio de carga y pasajeros. Este último hasta el 13 de febrero de 1950, cuando se hizo el siguiente anuncio:

Desde esta misma fecha, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí ha suspendido el servicio de pasajeros en la línea David a Boquete, por considerarlo gravoso a los intereses de la empresa y porque la carretera hasta Boquete ha venido a reemplazar con ventaja el objetivo que hasta hoy desempeñara la vía férrea.

Desde tiempo atrás se contempló la posibilidad de eliminar este servicio, no tanto por evitar la pérdida que representa su mantenimiento cuanto por utilizar el

material rodante entretenido en el mismo en otros sectores donde es más necesario y donde habrá de rendir mejor provecho. (Suspensión de un servicio, 13 de febrero de 1950, *Ecos del Valle*, p. 3)

En 1952, el servicio de carga del ferrocarril se suspendió y se levantó la carrilera entre el “swicht” de Potrerillos y Boquete para trasladar los rieles y demás partes para iniciar el proyecto de una nueva vía férrea en la población de Divalá.

Así es como terminó el andar del Ferrocarril Nacional de Chiriquí por las tierras boqueteñas y se convirtió en el primer ramal en dejar de funcionar.

Para comprender la repercusión del paso de la locomotora por la región de Boquete, se expone la opinión de Sánchez (2006): “la estructura ferroviaria jugó un papel trascendente en el quehacer boqueteño. El ritmo y la velocidad que imprimió a las actividades vitales de la pequeña comunidad cambió notablemente la fisonomía del distrito, y lo integró a la vida nacional e internacional”. (p. 7)

#### **2.10.4.5. Potrerillos:**

Anterior a la instalación de la vía férrea en las tierras de Potrerillos, se contaba con fincas dedicadas al cultivo del maíz, tabaco y, principalmente, de caña de azúcar, para procesar en los alambiques y producir aguardiente.

En comparación con Boquete, se consideró que Potrerillos contaba con mejor clima. Según Morales (1907): “cuentan que, el Dr. Rafael Nuñez decía si usted quiere vivir eternamente vallase a Los Potrerillos. Allí no se muere nadie”. (p. 191) Esta superioridad climática se atribuyó al sentir de las personas que no les agradaba el bajareque y el batir continuo del viento.

En 1915, durante la ejecución de los trabajos para la construcción del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se solicitó realizar estudios adicionales para extender una línea hacia Potrerillos, la cual fue aprobada y fue la última en construirse después de inaugurada la obra en abril de 1916.

Al contar Potrerillos con un medio de transporte moderno para la época, buenas tierras para la agricultura y un clima agradable, se creó una expectativa acerca del porvenir y desarrollo de esta región en un futuro no muy lejano. Es posible constatar estos anhelos por las siguientes publicaciones:

La estación de Potrerillos no puede estar mejor situada. Conservarla es un deber nacional que reclaman la salubridad y la agricultura.

Los que viven a una legua de distancia, ganarían mucho concurriendo con sus productos a la estación durante los días de tren.

Cuando esto suceda, muchos comerciantes irían allá, evitando los agricultores acarrear los productos en carretas bueyes.

¡El tiempo vale mucho! Quizá, andando los meses podrían establecerse días de feria.

¿El destino no le reservará a Los Potrerillos ser la región donde se levantará una ciudad floreciente, predestinada a convertirse en la capital de la República? (Estación, 1 de marzo de 1917, *El Agricultor*, p. 4)

Mediante la solicitud de un agente en la estación de Potrerillos se pueden encontrar nuevamente las grandes expectativas sobre la región:

En la de “Los Potrerillos” debe tener el Gobierno un Polizonte que, entre otras funciones, haga las veces de telefonista. Solo los que viven en esa región saludable y de panorama encantador, los agricultores, los comerciantes y los turistas, pueden juzgar el gran servicio que se prestaría al público.

A la verdad, en la bella capital, donde se goza de las delicias de la civilización moderna, uno que otro, se dará cuenta de tan importante medida.

¿Andando los años, no será en Los Potrerillos donde se fundarán los mejores colegios, los mejores sanitarios, los mejores hospitales, los mejores hoteles y los mejores palacios? ¡Así lo creemos firmemente! (Estación, 1 de octubre de 1917, *El Agricultor*, p. 4)

Sin embargo, estas ideas de transformaciones de una región rural a una localidad con instalaciones modernas no se materializarán, pues, el ferrocarril no tuvo un impacto inmediato en Potrerillos y no fue hasta la instalación de los ingenios azucareros que se propició un cambio en la comunidad, entorno y comercio en general.

La persona responsable de la creación del ingenio de Potrerillos fue Elizondo Herrera, luego de visitar la zona, fue advertido por Pedro Lassonde, terrateniente francés, de las bondades de esas tierras para tender el cultivo de la caña en gran escala y adquirir los terrenos necesarios a bajos precios.

Así, Herrera tomó la decisión de mudar sus operaciones industriales desde Pesé, provincia de Herrera, a la región de Potrerillos Arriba. Fue un reto llevar a cabo un traslado de esa magnitud. Por entrevista a Félix Espinoza, Molina (2014) aporta

los siguientes detalles logísticos: “el traslado de máquinas y otros enseres materiales fueron una odisea, dicho traslado inició desde Pesé hasta el puerto de Aguadulce y de allí por mar hasta Pedregal, para entonces utilizar la vía férrea hasta colocar las maquinarias, calderas y otros en la intersección ferroviaria en Potrerillos Abajo. (p. 394)

El mayor inconveniente respecto al traslado de las maquinarias y materiales se presentó por la falta de caminos y el transporte que pudiera soportar la carga hasta Potrerillos Arriba.

Este problema fue sorteado por el ingenio de Roberto Cokran, según Molina (2014), porque para ejecutar el traslado: “contrató un número plural de yuntas de bueyes, alrededor de treinta, a ambos lados del camino, logró colocar las maquinarias sobre troncos que se mojaban constantemente para ser jalados con las carretas de bueyes” (p. 394). Así se hizo posible la entrega de los materiales hasta la sede del ingenio.

Realizado el traslado de toda la operación industrial del ingenio azucarero desde la provincia de Herrera hasta Chiriquí, Molina (2014) indica: “todo ello representó una considerable inversión de dinero, por el traslado de las máquinas del ingenio, materiales para la construcción de edificios y compra de tierras”. (p. 392)

El ingenio de Potrerillos Arriba fue inaugurado en 1924 y puesto en marcha en 1925.

Esta coyuntura histórica para Potrerillos, en la cual esta región contó con el establecimiento de los ingenios de Potrerillos Arriba (Elizondo Herrera) y Rovira

(James Stenvenson Brown), propició un cambio para la población que se vio incrementada por la inmigración a causa de las oportunidades laborales, mejoramiento de las instalaciones privadas, los caminos y el aumento del cultivo de la caña de azúcar.

Los ingenios necesitaban materia prima para producir el azúcar, por lo que muchos vecinos ampliaron la producción de caña. También se hizo necesaria la mano de obra en todos los niveles, lo cual incentivó la inmigración de técnicos, peones, carreteros, comerciantes, educadores, inversionistas y otros.

En poco tiempo, aquella población considerada por Eusebio Morales como lejana y abandonada en 1907, a mediados de 1920, de acuerdo con Molina (2014) se vio dotada de “viviendas de acaudalados hombres de negocios, servicio telegráfico, escuela pública, hoteles, cantinas y otras” (p. 391). Sobre instalaciones e infraestructura pública “se instalaron lámparas y faroles de querosén en las principales calles del pueblo, así se transformó aquella villa rústica en un sector de mayor población, de cierto movimiento comercial”. (Molina, p. 391)

Se debe destacar que, el ingenio de Potrerillos Arriba apoyó a la educación de los hijos de sus empleados, como ejemplo se presenta la misiva de Domingo González para Sebastián Ríos:

Es de justicia que yo, como empleado y padre de familia al mismo tiempo, le informe para que usted a su vez le haga saber al Sr. Ríos, que la Cía. que posee el Ingenio de Potrerillos, ha adoptado la política de educar a los hijos de los empleados permanentes de dicho Ingenio y que, por tal razón, desde hace 2 años mi hijo

Tomás, cursa estudios profesionales en el Hospicio de Huérfanos costeados por la mencionada Cía.

Este año irá a empezar sus estudios secundarios la hija del Sr. Sidney F. Birmingham, para lo cual ya se están haciendo los arreglos necesarios. (El Ingenio de Potrerillos está educando al hijo de un obrero, 31 de enero de 1947, *Ecos del Valle*, p. 5)

Las líneas expresadas en los párrafos anteriores demuestran el nivel de influencia que tenía la empresa azucarera en distintos aspectos de la población y sus empleados.

Sobre el aspecto del transporte, este era esencial para la buena marcha de los ingenios, el mismo estaba compuesto por la vía ferroviaria (David – Potrerillos – Boquete) que facilitó el acarreo del producto y su comercialización en otros poblados conectados por la carrilera. No obstante, el acarreo en carreta, también, jugó un papel fundamental para la gente, los ingenios y la venta de la producción azucarera.

Para denotar el papel preponderante de la carreta, Molina (2014) expone:

El uso de las carretas haladas por bueyes, ya fuera para movilizar leña al ingenio o caña de azúcar procedente de las fincas de colonos y el ingenio o para trasladar los sacos de azúcar hasta la estación del ferrocarril en Potrerillos Abajo, de allí hasta David, al puerto Pedregal, donde se embarca para su mercadeo y comercio en la ciudad de Panamá. (p. 401)

Respecto a la producción de los ingenios Carles (1947), brindó la siguiente información: “los ingenios de Rovira y Potrerillos dan un total máximo de veinte mil

quintales de azúcar y cerca de sesenta barriles de alcohol de 94° centígrados”. (p. 46)

Con estas cantidades de producción de los ingenios se aseguraba cierto volumen de transporte para el ferrocarril en forma de sacos de azúcar, tanques de alcohol, además del transporte de turistas, empleados y productores. Todo este movimiento relacionado con los trabajos directos e indirectos de los ingenios azucareros.

Se ha destacado principalmente al ingenio de Potrerillos Arriba, sin embargo, el ingenio de Rovira era parte fundamental de las mejoras en Potrerillos y sus vecinos, aun cuando su producción era menor a la empresa de Herrera.

También se deben mencionar otras empresas de menor envergadura, como las de Rafael Lassonde y Mauricio Lescure, con la destilación de alcohol y ron que, como un todo, propiciaron la inversión de capitales y la oportunidad de todo el que estuviera interesado en obtener un trabajo y pudiese prestar un servicio, allí tenía la oportunidad de aventurarse en el comercio potrerillense.

En el marco de esta bonanza en la región de Potrerillos, se solicitó la extensión de la línea férrea hasta Potrerillos Arriba. En palabras de J. D. Anguizola: “el ferrocarril ha contribuido al desarrollo industrial del corregimiento al facilitar el transporte de sus productos. La ayuda que ha dispensado no es completa, ya que no hay quien no convenga que el ramal debe ir un poco más allá”. (Molina, 2014, p. 417)

La extensión en cuestión fue aprobada en 1934 y finalizada en 1938. Así, quedaban las regiones de Potrerillos Arriba y Potrerillos Abajo beneficiadas por la mejora que brindaba el ferrocarril para el transporte de personas y carga.

En los años de 1930, con el fallecimiento Elizondo Herrera y de manera posterior de su esposa, que se había hecho cargo del ingenio a la muerte de su consorte, se decidió terminar operaciones en 1940. El resultado del cierre de esta empresa tan sustancial para Potrerillos Arriba “causó estragos e incertidumbre en la economía del pueblo, específicamente, de colonos y empleados que tuvieron que buscar otras alternativas laborales”. (Molina, 2014, p. 420)

Esta situación de cierre del ingenio se mantuvo hasta 1941, cuando Ramón Mora Terrientes adquirió la empresa y esto le permitió continuar con las actividades y su influencia comercial. Sin embargo, en 1950, los ingenios de Potrerillos Arriba y el de Rovira pasaron a formar parte de la Azucarera Nacional S.A., empresa que monopolizó la producción de azúcar y las cuotas de exportación al comprar los ingenios en Chiriquí y Los Santos.

En los años de 1960, a causa del cierre de los ingenios de Potrerillos Arriba y Rovira, “se suscitó una baja de los empleos, además del cierre de tiendas, cantinas, fondas, comisariato, actividades culturales y festivas” (Molina, 2014, p. 437). Ante esta perspectiva, ocurrió una disminución de las actividades comerciales y el posterior despoblamiento de la localidad.

Respecto a las consecuencias del cese de operaciones de los ingenios Miranda (1989) declaró: “cuando esa fuente de trabajo cesó, se produjeron grandes

desajustes de consecuencias desagradables” (p. 132). La reacción de los habitantes fue que: “gran cantidad de vecinos habían vendido sus viejas fincas a la nueva empresa al faltarles el sueldo regular o el jornal acostumbrado, emigraron a otros centros de trabajo, principalmente a la empresa bananera de Puerto Armuelles. (p. 132)

Miranda (1989) también permite conocer cuáles actividades realizaron los pobladores de Potrerillos que decidieron no emigrar por el cierre de los ingenios: “los campesinos en vez de asalariados han vuelto a trabajar sus fincas. Funcionan los trapiches que proporcionan ese rico “dulce”; los cultivos se han diversificado y salen cargas de verduras y naranjas para el mercado de David o poblados vecinos. (p. 132)

Así, el 9 de marzo de 1961, por diversas quejas de los usuarios, la solicitud de una carretera, la falta de mantenimiento de la carrilera y las pérdidas, se detuvo el servicio del Ferrocarril Nacional de Chiriquí hacia Potrerillos.

Terminó de esta manera una época de esplendor comercial para una población que alcanzó mejoras en sus condiciones, a tal punto de contar con servicios e infraestructura que no había logrado Dolega, la cabecera del distrito.

#### **2.10.4.6. Alanje, Dolega y Boquerón**

La situación de Alanje, Dolega y Boquerón no fue tan favorable como los casos de David, La Concepción, Boquete, Puerto Armuelles y Potrerillos. Esto tiene su razón de ser en la planificación del ferrocarril y su perspectiva de desarrollo de los poblados estudiados en 1914 que, al estar ubicados en puntos medios de

poblaciones con mayor proyección, su desenvolvimiento socioeconómico se vio limitado y sus pobladores fueron atraídos por la bonanza de los nuevos centros de producción y comercio.

La Memoria de Fomento de 1916 expone: “Alanje, según el último censo tiene como 1 200 habitantes y como unas 150 casas, de las cuales el 95 por ciento son de lo más modestas. Boquerón, probablemente no cuenta con más de 30 casas de muy pobre construcción” (p. 138). Por lo tanto, la compañía R. W. Hebard Co. concluyó que la importancia de estas poblaciones no justificaba el gasto ni el desvío del ferrocarril por el centro de sus poblados. Además, “lo natural y lógico es esperar que con la construcción del ferrocarril estas poblaciones sean en parte abandonadas y que otras de más importancia y de mejor construcción se levantarán a lo largo de la vía”. (Memoria de Fomento, 1916, p. 138)

La población de Alanje intentó sin resultado el traslado de la estación del ferrocarril a un punto más cercano. Este esfuerzo se registró en la prensa local:

Es muy sensible que la línea del Ferrocarril que termina en La Concepción, sin motivo justificado, no pase por Alanje y que la estación de allí, esté situada lejos del poblado y, por consiguiente, poco cómoda para el embarque de pasajeros y productos.

El desvío no constituye ningún problema de ingeniería y el costo del trabajo lo abonaría el aumento de tráfico de aquella obra a esta plaza.

Veríamos con sumo placer que se tomaran en cuenta estas consideraciones. Nada raro tendría que, a los conjuros milagrosos del ferrocarril, resucitara a la

prosperidad de tiempos pasados. (Con el señor secretario de Hacienda, 12 de febrero de 1917, El Valle de la Luna, p. 1)

Las autoridades gubernamentales hicieron caso omiso a la petición y la estación de Alanje se mantuvo en el mismo lugar hasta el cese de operaciones en el tramo de David - La Concepción.

Como un punto positivo en la historia de Alanje y su población se puede destacar la instalación de la Chirquí Land Co. en sus suelos, lo cual representó la oportunidad de nuevas plazas de trabajo y el incremento del cultivo del banano. Esto se constata por la siguiente publicación:

Los agricultores vecinos de este distrito han iniciado la siembra de bananos en grandes extensiones de tierras por la oportunidad que se les presenta de vender a la Compañía frutera sus productos.

Hay gran entusiasmo en el distrito, pues todos los habitantes creen registrar muchas mejoras con la entrada del dinero que producirán estos nuevos cultivos. (Alanje, 16 de agosto de 1935, *Ecos del Valle*, p. 1)

La bananera estadounidense se encontraba ubicada dentro de la jurisdicción de Alanje, por lo tanto, este distrito se benefició por el pago de grandes sumas de dinero en concepto de impuestos municipales. Esta última relación se mantuvo hasta la segregación de la región del Barú, en 1938, y su posterior creación como distrito en 1941.

En informe especial se refirió el superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí sobre el avance en Alanje a mediados de los años de 1940. Su opinión fue la siguiente:

La línea de David a Concepción fue originalmente trazada por un terreno árido y sin posibilidades en cuanto a la agricultura se refiere.

Los lugares que ella atraviesa, como Pedregalito, Chacarero, La Pita, están hoy en el mismo estado productivo en que se encontraban hace veinticinco años. La única excepción la constituye el pueblo de Alanje, que se encuentra ahora en peores condiciones que antes, ya que sus habitantes han usado el Ferrocarril, principalmente, para alejarse de ese lugar. (Henríquez, 1945, vol. 2 #11, *Ingeniería y Arquitectura*, p. 125)

En visita a Alanje en la década de los años cuarenta, Carles (1947) se expresó sobre el estado del poblado en estos términos: “en la carrilera del tren que va de David a La Concepción queda la estación de Alanje. Allí estaba esperando a los pasajeros el mismo coche que me recogió en 1928. ¡Cuán veloz corre el tiempo y tan igual e inalterable la marcha lenta de la pobre Alanje! (p. 77)

Carles (1947) agregó: “en la estación ha hecho alto en espera del tren otro vehículo de ruedas que hay en Alanje y el cual transporta la producción de leche de las haciendas al otro lado del río Chico” (p. 79). Sobre esta impresión tuvo las siguientes palabras: “¡Que por favor no detengan su lento y cansado rodar de estos dos vehículos, el coche y la carreta lechera que representan los vehículos del progreso hoy estacionado en Alanje! (p. 79)

Al retirarse de Alanje el distinguido visitante, este pensaba en la importancia histórica de este lugar y el estado de abandono que presencié, por esto expuso: “perdonen mi franqueza los alanjeños y las autoridades responsables del progreso de la Provincia, va en retroceso por la falta de vías que conecten al viejo poblado con la carretera nacional”. (Carles, 1947, p. 79)

Aun cuando el distrito de Alanje parecía tener mucho en contra para resurgir, se mantuvo como un centro de producción por sus buenas tierras, donde se da el arroz y el banano de buena calidad. Como ejemplo de cómo estos productos llegaron a representar un renglón considerable en la economía agraria se tiene lo siguiente:

- **Noticia sobre la producción de arroz:**

Datos estadísticos suministrados por la Superintendencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí demuestran la importancia de la cosecha de arroz de poblaciones del distrito de Alanje aun con los caminos vecinales en mal estado.

En solo cinco meses, de agosto a diciembre, en los vagones de la empresa ferroviaria se transportaron de las sub-estaciones de San Pablo, Alanje y la Pita un total de 122,752 sacos de arroz en cáscara, con un promedio de casi 25,000 sacos por mes. (El F. N. de CH. Transporta 122 Mil Sacos de arroz en Solo Cinco Meses, 28 de diciembre de 1955, *Ecos del Valle*, p. 1)

- **Las fincas bananeras independientes**

En 1961, la Chiriquí Land Co. seleccionó catorce personas, que con la ayuda financiera de la compañía, debían administrar tierras en posesión de la bananera

segmentadas en fincas comprendidas entre 195 y 225 hectáreas. Estas propiedades fueron llamadas fincas bananeras independientes.

El reparto de las fincas se realizó de la siguiente manera: en 1961, se otorgaron seis; en 1962, se otorgaron seis y en 1963 dos, para completar las catorce.

La inversión realizada para la adecuación de los terrenos, mejoras en caminos e infraestructura, se estimó en B/. 300 000.00. Los nuevos empresarios debían pagar las inversiones hechas por la bananera en las propiedades con el producto de las fincas.

Las fincas bananeras independientes generaban entre 140 a 150 puestos de trabajo cada una y comprendían actividades de siembra, mantenimiento, recolección, empaque y traslado del banano.

Esta iniciativa de la Chiriquí Land Co. demostró ser exitosa por varios años, debido a los buenos resultados de las fincas independientes, además de aportar al desarrollo socioeconómico de la región.

Sin embargo, estos aportes al progreso de la región alañeña se llevaron a cabo muchos años después del apogeo del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y la frutera, ambas compañías en esta parte de su historia, ya enfrentaban problemas en sus actividades.

- **Boquerón**

A semejanza de los Potrerillos que lograron la extensión de la carrilera del ferrocarril que les brindó un mejor acceso y transporte, en 1935, los habitantes de

Boquerón levantaron sus voces y solicitaron un ramal que partiera desde Alanje y terminara en Tijera (15 km). Estos querían aprovechar toda la capacidad de sus tierras, en especial para el cultivo del banano, que en los años 1930 estaba en auge.

Este ramal era la esperanza de los boqueroneños para mejorar sus condiciones de vida, por esto expresaron: “mientras Boquerón no cuente con una vía expedita para sacar sus productos tendrá que vivir sometida a la pobreza y el estancamiento”. (Por Boquerón, 16 de agosto de 1935, *Ecos del Valle*, p. 2)

El ramal no fue siquiera tomado en consideración y las condiciones difíciles que afrontaba la población continuaron. Como testigo de este estado Carles (1947) expresó: “Boquerón, rodeado de magníficas tierras disfruta de un clima saludable; sin embargo, lleva una vida estacionaria por falta de buenas vías de comunicación que permitan el desarrollo de su agricultura” (p. 77).

En sus apreciaciones, el historiador coclesano también incluyó detalles sobre una colonia extranjera asentada en Boquerón: “En años pasados se instaló una colonia extranjera de vegetarianos, por lo tanto, intensificaron el cultivo de frutas y desarrollaron la industria de miel de abeja” (1947, p. 77).

No obstante, aquellos extranjeros decidieron emigrar a otras regiones del país debido al abandono en que se encontraba la zona. Sobre las huellas de aquellos forasteros dijo: “solo quedan sus fincas de árboles frutales, las cuales se pierden sin provecho por falta de caminos que permitan su movilización a los mercados de La Concepción y David” (p. 77).

Sin caminos adecuados, sin el deseado ramal del ferrocarril, los habitantes de Boquerón debían emigrar a los poblados de mayor oportunidad para el comercio y ganarse la vida, dado que sin un desarrollo comercial en el centro de Boquerón o una compañía a semejanza de los ingenios en Potrerillos y la frutera en Puerto Armuelles, no tenían posibilidad de fomentar un comercio a distintos niveles y dejar atrás las peripecias de la vida rural.

- **Dolega**

Al igual que los ejemplos mencionados en los párrafos anteriores, Alanje y Boquerón, Dolega se vio en medio de poblados con una mejor proyección comercial, por lo tanto, parte de sus moradores emigró hacia David, Potrerillos, Boquete y Puerto Armuelles. Parte de este movimiento lo describió Santos (1949): “resuena la máquina estridente del motor del ferrocarril, que lleva a los dolegueños hacia otros centros urbanos de mayor actividad comercial”. (p. 53)

La situación de Dolega entre dos centros importantes como David y Boquete “es lógico suponer que hacia ellos converjan las miradas de las gentes, pasando por encima y sin tomar en cuenta a este pacífico pueblo de gentes sencillas”. (Santos, 1949, p. 53)

En el distrito de Dolega la cría de ganado era importante para mantener las familias, el consumo interno y proveer de carne al distrito de Boquete. No hubo desarrollo en la industria de la leche, esta se mantuvo en la tenencia de unas cuantas reses para el consumo familiar y una que otra venta o trueque con los vecinos.

La producción de caña, un monocultivo que tomó importancia por los ingenios establecidos en Potrerillos Arriba y Rovira, significó lo más importante para la población de Dolega, una apuesta de riesgo para la estabilidad económica de una región que no contaba con variedad en sus cultivos y sin otras industrias que les permitiera asegurar su subsistencia y bienestar.

Antes del cierre de los ingenios azucareros en Potrerillos, los dolegueños ya habían sufrido por la dependencia del cultivo de la caña. Esto se constata por un memorial enviado por estos:

Los que este Memorial firmamos no dudamos de obtener lo que aquí peticionamos seguros como estamos de que el Señor Presidente de la República no permitirá, en la medida de su autoridad, que suframos las funestas consecuencias que inevitablemente acaecerán si alguna medida rápida y efectiva no se toma oportunamente. Se trata de que el único medio de vida económica de esta comunidad se deriva exclusivamente de la realización de la caña de azúcar con los Ingenios que aquí operan.

De manera que si estos Ingenios por una razón o por otra no compran toda o casi toda la caña que los agricultores tienen dedicada para ofrecerla en venta, la única entrada de dinero a este lugar es vitalmente afectada hasta el punto, de significar ello ruina actual para todos esos agricultores que han hecho del cultivo de la caña de azúcar su único sostén y en lo cual han puesto todas sus esperanzas y todos sus recursos.

Lo que pedimos es que se haga extensivo el reciente decreto sobre la compra, por parte del Gobierno, de la caña que quede sin beneficiarse después de terminada la zafra de los Ingenios. Que se haga extensivo ese Decreto a la región de Potrerillos, pues los moradores de esta región no justificamos el motivo por el cual ese Decreto sea inoperativo en la aludida región. (Memorial de los cañeros dolegueños, 20 de febrero de 1934, *Ecos del Valle*, pp. 1-4)

En materia de instrucción pública, en los años de 1920, la escuela de la cabecera contaba con 6 maestros; en 1932, por primera vez funcionaron los seis grados de manera independiente, ya dejando el sistema de enseñanza multigrado en esa época. La población escolar aumentó a 200 alumnos (1938). Esto demuestra alguna mejoría en el sistema de educación.

Sin embargo, el paso de los años mantuvo a la mayor parte del distrito de Dolega en un relativo rezago en cuanto a las mejoras necesarias en sus infraestructuras. Para referirse al estado de la localidad de Dolega y sus alrededores en el trayecto de la carrilera entre Boquete y la población mencionada, Antonio Henríquez, superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, expresó: “Los lugares que atraviesa, entre Dolega y Boquete, nada han avanzado en los últimos veinticinco años y están estancados”. (Henríquez, *Ingeniería y Arquitectura*, 1945, Vol. 2 #11, p. 125)

Para ilustrar las condiciones generales encontradas en Dolega, la cabecera del distrito, se publica en la prensa local la siguiente observación:

Con el tránsito que hoy tiene este pueblo con la construcción de la Carretera Interamericana, se hace indispensable que el pueblo adquiriera otro aspecto que no sea el de miseria y abandono.

Las visitas constantes de personas de otras localidades nos hacen pensar en el deplorable aspecto de sus casas, el descuido de sus patios donde la maleza amenaza cubrir calles y casas, sus calles llenas de charcos etc., demostrando la negligencia de dueños y autoridades.

No queremos censurar; queremos ante todo un poco de preocupación por este pequeño lugar donde hemos nacido y que parece próximo a desaparecer. Por otra parte, nos tienen relegados al olvido; en el actual presupuesto nacional no hay siquiera una pequeña partida para una de esas obras que tanto clama el pueblo: casa escuela, casa municipal, para el correo y telégrafos, para el arreglo de sus calles. ¿Qué fatalidad nos persigue? (El aspecto de mi pueblo deja mucho que desear, 3 de julio de 1946, *Ecos del Valle*, p. 6)

Otra publicación referida a las características deplorables encontradas en Dolega y la inactividad de las autoridades gubernamentales en su favor, las ofrece el *Ecos del Valle*:

Queremos por medio de este diario elevar nuestras protestas al observar el abandono en que nos han tenido las pasadas administraciones, pues Dolega ha vivido bajo promesas de mejorar en algunas de sus condiciones y hasta ahora dichas promesas no se han cumplido.

Una de las necesidades más apremiantes que podemos citar son las siguientes: la construcción de una escuela que reúna todas las condiciones pedagógicas necesarias, una oficina de telégrafos, el arreglo de las calles que están pésimas, y la Casa Municipal donde funcionan las oficinas públicas y dónde alojar a los detenidos, evitándonos así el bochornoso espectáculo de ver atados a los árboles de la Plaza Pública a todos aquellos que dan motivo a encarcelamiento como sucede en los días de fiesta.

Además de ser un acto de barbarie y que encierra un peligro para la vida del detenido y un mal ejemplo para la juventud, pues un individuo en estado de embriaguez, tratado de esa forma habla las obscenidades más grandes que se pueden oírse en presencia de todos.

No exigimos que todas estas obras sean llevadas a la realidad pero que por lo menos se emprenda una de ellas lo antes posible. (Necesidades urgentes del pueblo de Dolega, 3 de julio de 1946, *Ecos del Valle*, p. 6)

Estas eran las circunstancias de Dolega, que al no ser un polo atrayente de comercio como David, Boquete o Puerto Armuelles, quedaba rezagado en el tiempo y esto le daba un aspecto ruinoso al poblado, además de forzar la salida de sus habitantes de manera permanente o itinerante en busca de mejorar sus vidas o simplemente poder llevar el sustento a sus familias.

### **2.10.5. El ferrocarril como factor poblacional**

Para comprender la poderosa influencia del Ferrocarril Nacional en Chiriquí se destacará su papel como estímulo demográfico y su aporte a la economía, de manera directa e indirecta.

Un factor que provocó la migración de pobladores desde diversas regiones hacia Bugaba, anterior al efecto generado por el ferrocarril, fue La Guerra de Los Mil Días (1899-1902). Sobre esto escribió Miranda (1989):

Como gran parte de la población del distrito emigró a Bugaba a causa de la Guerra de los Tres Años, una gran parte del ganado pasó a aquellas feraces tierras y dio origen a las grandes haciendas de ese distrito. Allí están, como prueba de ese fenómeno de migración interna. (p. 77)

Este párrafo citado es una muestra de la migración interna que encontró el paso de la carrilera del ferrocarril (1916) para impulsar proyectos.

La nueva vía que unió puerto Pedregal, David, Dolega, Bugaba y Boquete incentivó principalmente la migración de nacionales. El proyecto ferrocarrilero no atrajo gran cantidad de extranjeros para su construcción, ni para radicarse en tierras chiricanas, esto no quiere decir que no se quedaron a vivir en la Provincia algunos, sin embargo, el incremento poblacional inició con elementos establecidos en los poblados del occidente chiricano y emprendedores de otras provincias.

Es necesario aclarar que los primeros extranjeros que invirtieron en las tierras atravesadas por los rieles del ferrocarril se encontraban ya radicados en Chiriquí, pues aprovecharon el indulto de tierras nacionales, en 1913, para incrementar sus

posesiones. Estas personas de nacionalidad francesa, inglesa, colombiana, española, alemana y otras, aportaron sus conocimientos en comunidades como Dolega, Potrerillos, La Concepción, Boquerón, Alanje y Boquete, así forjaron su riqueza por medio de sus fincas e instalaciones que rindieron frutos y permitieron el crecimiento y mejoras de esos poblados. Como ejemplo de extranjeros instalados en Bugaba se encuentran:

- **Sociedad Rodríguez y Pinedo:**

Radicados en el distrito de Bugaba como Víctor Pinedo y José Rodríguez, españoles, influyeron en la vida comercial del pueblo de La Concepción. Ellos en 1928, constituyeron la sociedad Rodríguez y Pinedo, bajo un capital de dieciocho mil pesos, plata panameña. La sociedad destinó dineros a la compra y venta de productos del país, ganado y labores agrícolas. (Molina, 2014, pp. 216 – 217)

- **La colonia oriental:**

Los comerciantes chinos que ingresaron a la vida económica de La Concepción, fue otra de las inyecciones positivas en el desarrollo de la pequeña urbe. Incluso, la mayoría se entrelazó familiarmente y sus descendientes participaron en la vida social y cultural comunitaria y provincial. (Molina, 2014, p. 220)

El mayor crecimiento poblacional se dio en La Concepción por la movilización de personas y capitales desde la ciudad de David y la expansión del ramal hasta Puerto Armuelles. Parte de este movimiento demográfico lo describe Molina (2014):

La creación de este nuevo centro urbano en La Concepción, Bugaba, de inmediato motivó a vecinos de Bugaba, David y de otros sectores de la provincia,

incluso extranjeros, a instalar su residencia, tiendas y almacenes en el contorno de la misma. Es decir, se amplió el perímetro comercial del pueblo de La Concepción. (p. 195)

Relacionado a estas mejoras por el aumento de habitantes, también se construyeron nuevas calles para mejorar el acceso y movilidad de los moradores de La Concepción. Estos trabajos se anunciaron en la prensa local:

El Consejo Municipal de la próspera población de La Concepción, ha principiado a hacer el trazado de nuevas calles con el objeto de ensanchar el poblado, lo cual nos parece digno de todo aplauso y muy valioso para la prosperidad de aquel lugar que es de los más privilegiados de la Provincia. (Progreso, 13 de noviembre de 1916, *El Valle de La Luna*, p. 4)

A diferencia de los ramales originales (1916) y su influencia como factor poblacional, se dio un caso distinto en el resto de las vías, ya que la expansión del ramal de La Concepción hasta Puerto Armuelles (1927-1929), se verificó por la influencia de la compañía frutera Chiriquí Land Co. A causa del tamaño de sus operaciones, esta empresa requirió de gran cantidad de mano de obra nacional y extranjera. Fue tal el grado de inmigración atraída por la zona bananera que surgió una nueva entidad poblacional que llegó a obtener reconocimiento en la división política del país y, aún después del cese de operaciones de la bananera, se mantiene.

La migración derivada de la bananera fue mayor que la ocasionada por la construcción del ferrocarril. Los desplazamientos de gentes por la extensión del

ferrocarril hasta Puerto Armuelles ocurrieron por pedido de la empresa frutera y por el interés de las personas de buscar una fuente de empleo y, otras, para dedicarse al comercio.

En la siguiente misiva de T. H. Jácome, responsable de la compañía, se expone la razón de la entrada de extranjeros al servicio de la frutera en Puerto Armuelles:

Con motivo de la abundancia y diversidad de trabajo que ocasionó el desarrollo emprendido por la Chiriqui Land Company en Progreso y Puerto Armuelles, allí encontraba ocupación bien remunerada todo aquel que la deseara.

La Chiriqui Land Company trajo por sí misma regular número de trabajadores. Para ello solicitó y obtuvo del Gobierno Nacional la correspondiente autorización en vista de que en el país no había la cantidad requerida. (Jácome, 23 de noviembre de 1932, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

La Concepción, sede importante de la travesía férrea desde David hasta Puerto Armuelles, motivó a diversos vecinos a trasladarse e instalar sus negocios, comprar fincas, y arraigar sus familias en ese nuevo entorno urbano.

Era tal la atracción de personas en busca de generar dinero que, aun en conflicto por la frontera, personas radicadas en Costa Rica viajaban hasta Puerto Armuelles sin permiso alguno. Jácome informó sobre esto a miembros del gobierno nacional de la siguiente manera:

El ciudadano español Miguel Gómez Rovira hacía viajes de negocio en su motonave "América" entre Puntarenas, Costa Rica y Puerto Armuelles. El Señor

Gómez Rovira acrecentaba los productos de sus viajes procurándose pasajes y para ello ponderaba las condiciones existentes en Puerto Armuelles.

Estrictamente hablando, el señor Gómez Rovira no actuó nunca por cuenta de la Chiriqui Land Co.; trabajó por cuenta propia en su propia nave. De manera que los que se digan hoy seducidos y defraudados por Miguel Gómez Rovira no pueden hacer responsable a la Compañía de su ingreso al país ni de su repatriación. (Jácome, 23 de noviembre de 1932, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

El aumento demográfico en La Concepción y las mejoras impulsadas por la expansión de la vía férrea se pueden notar en los cambios planeados para diseñar un nuevo entorno urbano que pudiera acoger y proveer mejores condiciones a sus pobladores. Por esta razón se llevaban a cabo, en los años de 1930, un plan de mejoras en La Concepción:

La alcaldía, a pesar de funcionar en una casa inadecuada y con muebles casi todos de cajones, está muy ordenada y presenta aspecto agradable, el orden y la limpieza son el mejor adorno. Una de las preocupaciones del Alcalde es la construcción del Palacio Municipal para que allí funcionen todas las oficinas oficiales.

Construir el mercado en el terreno cedido por el acaudalado comerciante don José Félix Espinosa; la escuela modelo (iniciarla por lo menos); el parque Manuel Amador Guerrero (nos ofreció enviar en mayo o junio flores de ese parque que hoy es un escobero bureado por la cuchilla) hacen la plaza de toros al fin de la prolongación de la Avenida Central (puesto que ya en la Plaza Amador Guerrero ya

no se podrán efectuar las corridas que son la alegría de La Candelaria y de las fiestas patrias); gestionar la instalación del acueducto; hacer desagües y rellenar con ripio las calles de la población y las nuevas que ha hecho abrir (cerca de doce) para ensanchar la población. (De la libreta de Cora, 23 de marzo de 1934, pp. 2-4)

Carles (1964) ofreció sus impresiones al viajar en el ferrocarril y exhibe el crecimiento de algunas poblaciones, como resultado de la nueva ola migratoria por el polo de comercio representado por la Chiriquí Land Co. en comunidades que antes eran apenas un puñado de casas muy dispersas. De su recorrido por tierras chiricanas señaló:

Cuando se viaja en ferrocarril de La Concepción a Puerto Armuelles, se ven a cada lado de la línea fincas de guineos que se extienden tierra adentro.

Tal aumento en los cultivos ha llevado a estas tierras miles de trabajadores nacionales y extranjeros, seguros de que allí encuentran trabajo y prosperidad.

Por la aglomeración de tantas familias nuevas en esa región ha crecido enormemente la ciudad de La Concepción, cabecera del distrito de Bugaba. Por la misma razón se han desarrollado a lo largo del ferrocarril La Estrella, Santa Marta y Santo Domingo, poblaciones recientemente establecidas, las cuales ayer no más eran caseríos sin ninguna importancia. (p. 72)

La Estrella, como caserío, pasó de no tener mayor trascendencia a disfrutar de nuevas oportunidades de surgir, de la mano del trazado férreo, con la llegada de colonos, explotación de sus tierras y el incentivo hacia la producción agrícola.

Bonilla (1959) da a conocer detalles sobre el progreso experimentado en La Estrella por la influencia del ferrocarril:

Para La Estrella, un pueblo pequeño, las vías de comunicación han sido de vital importancia.

Los caminos resultaban muy difíciles para transitar ya que estaban llenos de abrojos y sin puentes. La comunicación más estrecha de La Estrella existió solamente entre los caseríos más cercanos, tales como Sioguí Arriba y El Santo.

Con la construcción del ferrocarril se extienden las comunicaciones y La Estrella cobró mayor importancia. Los habitantes se apresuraron a cultivar la tierra y las cosechas y beneficios fueron mayores, trayendo consigo una época de prosperidad para el poblado. (pp. 17-18)

El aumento en el número de habitantes registrado en La Estrella se dio a partir del comercio generado por la mejor conexión entre los poblados y el tráfico de personas y productos generados por la Chiriquí Land Company.

Otro ejemplo mencionado fue el del poblado de Santa Marta (antiguo Góngora-Camarón) que registró un crecimiento distribuido entre sus residentes y la población itinerante, sobre todo en los años de 1930 con la bonanza del banano. De igual manera, se iniciaron adecuaciones en La Concepción por el ascenso de habitantes, en Santa Marta requerían instalaciones gubernamentales y mejoras en su entorno para el bien común. En este caso, la población solicitó se instalara una oficina de Correos y telégrafos. Esta petición se realizó así:

Los vecinos de la población de Camarón se han dirigido al Administrador Provincial de Correos solicitando su influencia y cooperación para que la Dirección General de Correos y Telégrafos resuelva el establecimiento de un teléfono y de una agencia postal en la cabecera del Corregimiento de Góngora (Camarón), pues las necesidades del lugar son tales que este servicio se hace indispensable para la buena marcha de todas las actividades en esta población, que avanza a largos pasos por el camino del progreso y que está llamada a un futuro halagador (Los vecinos de Camarón piden teléfono y correo, 8 de enero de 1934, *Ecos del Valle*, p. 2)

En este comunicado, enviado por los pobladores de Santa Marta, es posible conocer cómo se convirtió en un nodo aglutinador de las comunidades vecinas al disponer de una estación y el movimiento comercial asociado a su cercanía con la carrilera. La misiva describe así su poblamiento y movimiento comercial:

La cabecera del corregimiento de Góngora (Camarón) es una población formada por más de cien familias, de bastante movimiento comercial, de movimiento agrícola considerable y llamada a un brillante porvenir por su ventajosa situación. Además, es el centro hacia el cual concurren los vecinos de Alto Gariché, Sioguí Arriba y Abajo, Manchuila, Mosca, Búho, Gómez, Exquisito y Meseta. (Los vecinos de Camarón piden teléfono y correo, 8 de enero de 1934, *Ecos del Valle*, p. 2)

La última extensión del ferrocarril sucedió en la región de Aserrió (1949), la cual fue poblada a partir de invasiones de tierras, no obstante, se produjo al querer las personas aprovechar la cercanía de la carrilera, el trabajo del Aserradero del FNCH y el comercio con La Concepción y Puerto Armuelles. El surgir de un pueblo

por la influencia del paso de los rieles, como este último ejemplo, se publicó de la siguiente manera:

La propia población de San Antonio de Aserrío es relativamente joven. El pueblo ha dado en llamar así a los aserraderos. El nombre de este corregimiento se originó cuando el Ferrocarril Nal. de Chiriquí, instaló en ese lugar una sierra para hacer sus propios durmientes para la conservación de la vía. Como quiera que la operación del aserradero requería el empleo de personal permanente, para la tala de árboles, acarreo de tucas y manejo de las propias instalaciones, se inició la construcción de algunas casas en los alrededores. (Gómez, Corregimiento de Aserrío, 16 de julio de 1962, *Ecos del Valle*, p. 4)

El incremento de la población en todo lugar influye sobre las necesidades de un caserío o ciudad, por lo que surgen las oportunidades de negocio y permite la inversión de capitales que permean en la región. Por esto, el aumento demográfico generado a raíz de la presencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí se puede notar en los censos realizados entre 1911 – 1960:

**Tabla 4. Población por Distritos - Occidente de Chiriquí (1911-1960)**

<b>Población del Occidente Chiricano</b>						
<b>DISTRITO</b>	<b>1,911</b>	<b>1,920</b>	<b>1,930</b>	<b>1,940</b>	<b>1,950</b>	<b>1,960</b>
Alanje	<b>2,990</b>	<b>6,875</b>	<b>9,241</b>	<b>5,538</b>	<b>6,315</b>	<b>7,605</b>
Barú	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9,757</b>	<b>17,553</b>	<b>31,759</b>
Boquerón	<b>18,169</b>	<b>3,798</b>	<b>3,705</b>	<b>3,920</b>	<b>4,640</b>	<b>5,602</b>
Boquete	<b>1,589</b>	<b>2,609</b>	<b>4,035</b>	<b>4,995</b>	<b>6,901</b>	<b>9,998</b>
Bugaba	<b>3,888</b>	<b>8,029</b>	<b>10,363</b>	<b>20,854</b>	<b>28,548</b>	<b>37,558</b>
David	<b>15,059</b>	<b>13,084</b>	<b>16,004</b>	<b>19,699</b>	<b>28,923</b>	<b>39,516</b>

Dolega	4,668	4,951	5,519	6,215	7,263	8,125
<b>Totales</b>	<b>33,010</b>	<b>39,406</b>	<b>48,868</b>	<b>70,978</b>	<b>100,143</b>	<b>140,163</b>

**Fuente: Montes y Córdoba, 1961**

La repercusión del Ferrocarril Nacional de Chiriquí como factor poblacional y de desarrollo socioeconómico se puede confirmar por los estudios realizados, a finales de los años de 1970, por el doctor Dominique Lecompte, titulado *La organización espacial de la provincia de Chiriquí*, en donde se dan a conocer los principales centros por jerarquización urbana y jerarquización de sus sistemas de servicio.

Lecompte (1979) destaca: “Chiriquí notablemente más urbanizada que las demás provincias del interior, pues casi el 38% de su población vive en lugares poblados de más de mil habitantes, contra un promedio de 17% en el interior (excluyendo a las provincias de Panamá y Colón)”. (p. 23) Por lo tanto, la ciudad de David sobresalió como la principal población de Panamá fuera del área metropolitana, con una aglomeración casi del 20% de la población total de la Provincia. Un dato impresionante al considerar que solo un 4.8% de la población de las otras provincias del interior vivía en centros poblados de más de 25,000 habitantes.

- **Jerarquización del sistema según la población**

El sistema urbano de la provincia de Chiriquí presenta la siguiente jerarquización, según el número de habitantes de sus ciudades:

A la cabeza se sitúan los 46,418 habitantes de David, (ciudad cuatro veces más poblada que Puerto Armuelles), quienes representan el 51% de la población de las ciudades de más de 1,000 almas.

En el segundo nivel encontramos solamente dos ciudades, de tamaño similar: Puerto Armuelles con 12,015 habitantes y La Concepción con 3,245.

Bajo Boquete, con sus 2,614 habitantes, ocupa el tercer rango del sistema.

Por debajo de estas cuatro ciudades, que agrupan en conjunto 70,300 habitantes (78% de la población de los centros de más de 1,000 hab.) (Lecompte, 1979, Año 2, #2, Revista Geográfica, p. 24)

- **Jerarquización según los servicios prestados**

“La clasificación de los centros locales de servicios se determina por la correlación entre número de habitantes agrupados y la necesidad de un mínimo de infraestructura de servicios”. (Lecompte, 1979 p. 25)

Tomando en cuenta una clasificación de los centros urbanos de Chiriquí, con base en la variedad y el nivel de prestación de servicios de salud, enseñanza, telecomunicaciones y actividades bancarias, la jerarquía provincial quedó compuesta de la siguiente forma:

Se puede observar que sólo David presenta un equipamiento completo de servicios en todos los niveles: educación superior y secundaria completa, central telefónica, correos, bancos y hospital.

La Concepción, Puerto Armuelles y Bajo Boquete ocupan el segundo rango con secundaria completa, teléfono automático, correo, banco y hospital. Volcán sólo integra el tercer nivel, pues carece de segundo ciclo secundario.

Progreso, Tolé Las Lajas y Dolega tienen en general central telefónica, correos, centros de salud y primer ciclo secundario. Gualaca, San Andrés y San Lorenzo son centros incompletos ya que carecen de servicios importantes, aunque ofrecen ya ciertas facilidades. (Lecompte, 1979, p. 25)

- **Cobertura del sistema**

El sistema urbano de Chiriquí se concentró casi en su totalidad en la parte occidental. Según Lecompte: (1979) “En este sector existe una verdadera red urbana con un centro principal: David, cuatro centros secundarios: Puerto Armuelles, La Concepción, Bajo Boquete y Volcán; dos centros de cuarto rango: Dolega y Progreso, y otros de menor importancia”. (p. 30)

Acorde al estudio de Lacompte (1979), la parte occidental de la provincia de Chiriquí “contiene el 96% de la población de los centros de más de mil habitantes, y el 74% de la población provincial, concentra la inmensa mayoría de los equipamientos: 85% de los colegios secundarios, 80% de los servicios de salud y 100% de los bancos”. (p. 30)

Destaca Lecompte (1979) que: “los aspectos analizados muestran que el espacio geo-económico provincial se ha estructurado en torno a algunos distritos dinámicos desde el punto de vista poblacional y económico”. (p. 31)

Este esquema responde a un occidente dinámico que continuó con el diseño de progreso provincial implantado en 1916, con la puesta en marcha del Ferrocarril Nacional de Chiriquí para desarrollar poblaciones como David, La Concepción, Boquete y Puerto Armuelles, las cuales mantuvieron este impulso con altibajos y se maximizaron con las nuevas oportunidades brindadas por la Carretera Interamericana.

A causa de este plan de progreso, y el beneficio de contar con un ferrocarril, se logró el desenvolvimiento socioeconómico del occidente chiricano, transformando sus poblaciones y convirtiéndola en una de las regiones más importantes del país, después de las ciudades de Panamá y Colón; a pesar de ser la provincia más alejada de la capital. Por estos avances, según Lecompte (1979) el occidente chiricano “concentra a los hombres, la infraestructura, las actividades económicas y permite un nivel de vida superior al promedio chiricano (con importantes áreas no integradas), frente al oriente poco dinámico, menos desarrollado y con gran parte de su población marginada”. (p. 31)

### **2.11 Causas de la desaparición del “caballo de hierro”**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí debe su desaparición a diversas razones, pero cada una llevó a este sistema de transporte a un estado deplorable, a experimentar un desmantelamiento escalonado y al no estar apto para las exigencias de la época.

Para explicar las causas de su desaparición se expondrán diferentes situaciones que tuvieron un impacto negativo en el funcionamiento del ferrocarril: la

administración, la intromisión de la política, las injerencias del gobierno, el avance tecnológico y el auge de las carreteras.

Antes de abordar los sistemas administrativos del Ferrocarril, es necesario destacar dos puntos sumamente importantes para el funcionamiento técnico del mismo, relacionados a su conservación, servicio y finanzas. El primer aspecto fue la decisión de permitir el máximo de pendiente (5%), lo cual complicó todo el servicio a las regiones de empresas y Boquete. Segundo, el cambio de los durmientes creosotados por polines del país, estos últimos eran de una calidad inferior y no tenían la misma duración que los comprados en el exterior; por tanto, se debió incurrir en grandes inversiones para su reemplazo. Estas medidas fueron tomadas durante la época de construcción y las administraciones tuvieron que lidiar con estas malas decisiones.

### **2.11.1. Las administraciones del FNCH**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí, una empresa creada por la Ley 29 de 1913 y reorganizada por el Decreto 14 del 10 de febrero de 1945, se le concedió autonomía administrativa; sin embargo, desde su puesta en marcha, fue una institución que no contaba con una junta directiva y su dirección completamente se encontraba en manos de la figura del superintendente.

A través de la historia del ferrocarril los directivos encargados de esta entidad de fomento fueron catalogados, en su mayoría, por el pésimo manejo de la empresa y cada uno aportó para sumirla en condiciones de ruina general.

En cuanto a los polines, la compañía constructora R. W. Hebard y Co. estimó el uso de maderas de tipo creosotados que durarían, a su juicio, de 10 a 15 años. No obstante, la Secretaría de Fomento decidió utilizar maderas del país para favorecer con contratos a personas locales y esta medida resultó en un total fracaso y un gasto que lastró al ferrocarril durante toda su existencia. Esto fue de conocimiento de todas las administraciones, incluso se presentó en informes de la siguiente manera: “los durmientes son de muy mala calidad, aun cuando se ha pagado un precio racional. Todavía existen durmientes de pino creosotado, de cuando se construyó el ferrocarril, que se hallan en perfecto estado”. (Secretaría de Hacienda y Tesoro, 1920, p. XVII).

Esta observación sobre el estado de los durmientes creosotados se informó en los años de 1930 y 1950; en esta última ocasión, cuando se levantó la carrilera de Boquete. Pese a ello, las administraciones nunca corrigieron esto e invirtieron sumas millonarias en polines de calidad inferior, con información veraz podían realizar un gasto en madera de buena calidad y que duraría hasta 20 o 25 años.

Asociado a la mala calidad de los durmientes, está la falta de mantenimiento por la mala planificación y gestión de las finanzas que dieron al traste con el ferrocarril, a solo tres años de su puesta en función. Por lo tanto, se tuvo que traspasar este a la Junta de Caminos para que se encargara de remozarlo completamente. El plan entregado por la empresa R. W. Hebard y Co. estimaba una erogación fuerte en mantenimiento pasados 15 o 20 años, pero con el manejo adecuado de la empresa.

El ferrocarril, reacondicionado en su totalidad, se mantuvo de manera medianamente aceptable hasta mediados de los años de 1930, a partir de esta década inició su deterioro en todas sus superestructuras e infraestructuras. Se debe hacer énfasis que las administraciones dotaron al ferrocarril, en su mayoría, de equipo que ya había cumplido su tiempo de servicio y era reutilizado hasta que no aceptaba más reparaciones: era deshuesado para tomar piezas y partes se seguía explotando en mal estado.

Contario a invertir en nuevos carros y motores, construían los mismos en los talleres, lo que proporcionaba un equipo rústico que apenas prestaba un servicio aceptable. En la Memoria de Salubridad y Obras públicas (1940) se expone la situación de los equipos de la siguiente manera: “Es notoria la falta de material rodante adecuado, ya que el ferrocarril desde su inauguración, ha contado solo con equipos de segunda mano, el mismo que después de 25 años de servicio, se halla completamente inservible”. (p. 549)

Con la intención de discontinuar el uso de las locomotoras se invirtió en los motores C1 y C2, por considerar que las primeras no podían atender la demanda del servicio en Boquete: “siendo larga y empinada la cuesta de Boquete, un verdadero obstáculo, limita a uno por semana los viajes del tren, apenas alcanzable para abastecer de manera deficiente las necesidades de la región” (Memoria de Salubridad y Obras Públicas, 1940, p. 550). No obstante, los equipos adquiridos no solucionaron la problemática de transporte hacia y desde Boquete, de ahí que, se tuvo que hacer un gasto en rehabilitar la vieja locomotora y ponerla en servicio

nuevamente. Esto se debió a la compra de material rodante sin tomar en cuenta las especificaciones de los equipos y las necesidades reales de la empresa.

Tras años de funcionar en mal estado y sin poder atender de manera adecuada a las personas, el superintendente Antonio Henríquez tomó la decisión de presentar un proyecto ambicioso para la relocalización del ferrocarril y la renovación de sus instalaciones y equipos. Henríquez expresó en la revista *Ingeniería y Arquitectura* que el Ferrocarril Nacional de Chiriquí se había puesto al servicio del público hacía treinta años y su equipo cumplía las funciones y cubría las necesidades de aquella época. Además, agregó que el equipo ya no era apto para el servicio y esto impidió cumplir los itinerarios y operar de manera correcta. El estado de la empresa seguirá empeorando si no se corrigen estos problemas.

Henríquez sugirió que la administración pública costeara de los fondos del Estado una cantidad suficiente para intentar emprender los cambios necesarios y revertir los desaciertos cometidos en el pasado.

Las recomendaciones del superintendente Henríquez para refaccionar y modernizar el servicio del ferrocarril para que funcionara de manera eficiente y estuviera acorde a los nuevos tiempos, se establecieron así:

- **Cambio de trazado:**

La línea de David a Concepción fue originalmente trazada por un terreno árido y sin posibilidades en cuanto a la agricultura se refiere.

He demarcado un proyecto de línea que, partiendo de David, cruza estas regiones y, a la vez que las mejora, soluciona el viejo y aniquilador problema del río

Chico. Se debe levantar la línea entre Alanje y La Concepción. A la primera de estas poblaciones, se le debe dar una oportunidad de reivindicarse, ya que tiene buenas tierras hacia el sur y sus habitantes, a poco que quieran, pueden trabajar con buen éxito por el renacimiento de su pueblo. Al efecto, opino que se deje en operación la línea que lo comunica con David y se prolongue, desde un punto al oeste de San Pablo, hasta los alrededores de Alanje. (*Ingeniería y Arquitectura*, 1945, Vol. 2 #11, p. 125)

- **Mejoras en instalaciones:**

A todo lo largo de nuestras vías hay que construir estaciones nuevas para reemplazar las casetas que hace ya algún tiempo fueron construidas y que hoy, tanto por su estado de deterioro, como por su pequeñez, son inadecuadas.

El puerto de Pedregal debe ser convertido en una estación terminal, con una oficina bien acondicionada y un muelle amplio, mucho mayor que el actual y que consulte el incremento comercial que se observa en el comercio de esta Provincia y el que le reserva el porvenir.

Nuestro Taller de Mecánica, el mismo que se construyó hacen treinta años, debe ser totalmente reconstruido con facilidades para suplir nuestras demandas. El Almacén General contiguo, donde se guardan partes de repuestos e implementos que representan miles de balboas, carece ya de capacidad y debe ser adicionado.

En cuanto a equipo se refiere, considero que las adquisiciones que sugiero son suficientes para servir a Chiriquí por muchos años, aún con la prosperidad que lleguen a alcanzar la producción agrícola y el comercio en general, debido a las

mejoras propuestas. Este equipo nos pone en condiciones de hacer el servicio de pasajeros y carga con vehículos arrastrados por locomotoras, para eliminar el inconveniente de los carros con propulsión propia. (*Ingeniería y Arquitectura*, 1945, vol. 2 #11, p. 125)

- **Otros aspectos del plan de renovación:**

Este presupuesto que incluye líneas nuevas y la remoción de rieles viejos, actualmente inservibles. Las condiciones especiales y las gradientes de nuestras líneas, requerirán que se consulten las casas fabricantes de equipo de ferrocarriles en cuanto a la construcción de locomotoras que pueden llevar a cabo eficientemente el esfuerzo que se les exigirá. A este fin, la Chiriquí Land Company ha puesto a órdenes de esta Empresa sus conocimientos y la ayuda que puedan darnos en su oficina de Boston.

El plan que sugiero abarca algunas de las regiones más ricas de esta provincia y, de llevarse a cabo podría resultar un magnífico ensayo, cuyos resultados procurarían experiencia efectiva y base para juzgar la conveniencia de su implantación en otros lugares análogos del país.

Si la agricultura y las industrias serán, como parece pensar la mayoría, la salvación económica de nuestro país, considero que no es exagerado proponer que se erogue la suma de dos millones y medio de balboas (B/2,500,000) para el perfeccionamiento del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y la habilitación de las zonas agrícolas que tiende a desarrollar. (*Ingeniería y Arquitectura*, 1945, Vol. 2 #11, p. 126)

La propuesta de Henríquez fue aprobada parcialmente por la Asamblea Nacional. Esta autorizó al Órgano Ejecutivo para la contratación de un préstamo con el Banco Nacional por la cantidad de B/. 700 000.00 y se firmó el contrato el 18 de diciembre de 1945, a una tasa de interés del 3 por ciento anual y con plazo de cinco años, prorrogables. El préstamo debía ser utilizado para la renovación del equipo rodante y la compra de un barco para diversificar los servicios del ferrocarril.

Con parte del presupuesto que estimó Henríquez se dio a la tarea de resolver el problema más grande que aquejaba al ferrocarril y su funcionamiento, por lo tanto, procedió a girar la orden No. 159, de 10 de junio de 1946, para la compra de diez unidades consistentes en cuatro carros motores para pasajeros; tres carros motores para carga y tres carros de arrastre para pasajeros de segunda, con un valor en fábrica de B/. 352 841.00, todos estos equipos nuevos. No obstante, la orden de compra de material rodante fue colocada cinco días antes de la salida del superintendente Henríquez, por renuncia al puesto.

El 15 de junio de 1946, asumió como nuevo superintendente Félix Abadía, quien de inmediato procedió a cancelar la compra de los nuevos equipos, porque lo vio como una injerencia en su administración. Sin embargo, las cartas presidenciales demuestran otros intereses entre Abadía y Agencias Panamericanas S. A., (representantes de Whitecomb Locomotives Co. en Panamá) y la compra de equipos por valor de B/. 244 000.00. Así, el nuevo superintendente procedió a presionar para la aprobación de sus compras directas sin tener que pasar por una licitación pública, como sí cumplió Henríquez para la compra del equipo a la compañía Cummins Diesel Motivepower Corp.

La solicitud de contratación directa fue denegada y se licitó de manera pública la compra de cinco locomotoras diésel eléctricas de cincuenta toneladas, con arrastre de 75 toneladas. Por más que se obligó a Abadía cumplir con la licitación, esta se vio amañada por las figuras interesadas en que la empresa Agencias Panamericanas, tal como consta en el reclamo de la compañía Herrera y Franco ante Félix Abadía, cuando se enteran de la adjudicación de la licitación y que la misma “ha sido resuelta aparentemente en favor de dicha casa Whitcomb representada acá por los señores Malo y Guizado”. (Herrera y Franco, 2 de octubre de 1947, Correspondencia presidencial de Enrique Jiménez). Ante esta sorpresa, la empresa Herrera y Franco expresó su malestar así:

Las cartas cruzadas entre el Contralor y el Secretario del Ministerio infieren claramente que ha habido consultas con la empresa Whitcomb. Excuso decirle que no ha sido consultada nuestra empresa que presentó dos propuestas en representación de dos fábricas, propuestas las cuales fueron las más bajas de todas; ello a pesar de haberle expresado yo a usted, en tres ocasiones, por telegrama y por teléfono mi disposición de volar a David a informar sobre nuestras propuestas pues es lógico que en una transacción de la magnitud de la que nos ocupa hacen falta conversaciones personales para precisar detalles accesorios y complementarios a las bases fundamentales que informan en pliego de especificaciones.

Ud. se inclinó a declinarme cortésmente, las dos primeras veces, el privilegio de las entrevistas que así traté de gestionar; y se limitó la última vez a aducir, nerviosamente, intranquilamente, salvedades adjetivas e intrascendentes, vagas, tocante al equipo que ofrecimos nosotros; salvedades adjetivas, repito, porque los

estudios hechos por nuestros representados fueron fundamentados no sólo en los pormenores del pliego de cargos sino fundamentados también en aclaraciones dadas por usted acerca de dos puntos de o características (mejor dicho) esenciales que fueron omitidas en el pliego de cargos; aclaraciones éstas que fueron solicitadas por nuestros representados. (Herrera y Franco, 2 de octubre 1947, Correspondencia presidencial de Enrique Jiménez)

Claramente, el superintendente Abadía se encargó de ocultar información a los proponentes y evitar atenderlos para descalificar su propuesta, así, este podría declarar que la única empresa que atiende a la licitación es la compañía por él favorecida desde un inicio. No obstante, Abadía no contó que el presidente de la empresa Whitcomb viajaría a Panamá y se entrevistaría con el contralor Henrique de Obarrio, quien manifestó:

Me permito hacer hincapié sobre el hecho de que el Presidente de la "Whitcomb Locomotive" me informó que su firma había suministrado una cotización a unos exportadores de la ciudad de Nueva York, con quiénes han hecho negocios en varias ocasiones, sin conocer ellos el nombre de la empresa que gestionaba el negocio en Panamá, y sin saber en aquel entonces el uso o destino de las locomotoras.

Es evidente, según esto, que el señor Rodolfo de Saint Malo, representante de Agencias Panamericanas S.A., se entendió con una firma exportadora de Nueva York y no con los fabricantes directamente.

El Presidente de la "Whitcomb Locomotive" hizo énfasis en el hecho de que las locomotoras solicitadas son para servicio de patio y por lo tanto que no son adecuadas para recorridos largos y que podrían sufrir graves desperfectos especialmente al bajar de Boquete a David.

Soy de parecer que ese alto funcionario de la "Whitcomb Locomotives" ha sido franco y honrado en sus observaciones y que bien valdría la pena estudiar seriamente las sugerencias que ha hecho que también me han sido confirmadas por funcionarios responsables de la Panamá Rail Road.

Mi único interés en esta transacción es que las locomotoras que se adquieran para el Ferrocarril de Chiriquí sean del tipo que se necesita de manera que presten servicios satisfactorios. (Obarrio, 30 de septiembre de 1947, Correspondencia presidencial de Enrique Jiménez)

Esta misiva del presidente de la Whitcomb Locomotive desnudó el negociado que tenía en manos Abadía con Saint Malo para obtener unos equipos que no respondían a la necesidad del ferrocarril. Tan grave es el desconocimiento en perjuicio de la empresa que querían comprar equipos contruidos para servicio de taller y no para los recorridos y servicio continuo.

Descubierto que el superintendente no tenía intención alguna de cubrir las necesidades del equipo rodante del ferrocarril, se tomó la decisión de pedir a una empresa estadounidense estudiar las necesidades y características de la línea férrea y hacer un pliego acorde a su necesidad. Sin embargo, Abadía, culpable de cancelar el pedido de Henríquez y agudizar el problema de transporte, presionó al gobierno

para la compra de dos locomotoras diésel mecánicas, ahora con C. A. Chapman, panameño con contactos en el exterior, pero en épocas anteriores envuelto en pérdida de dinero ocasionada al ferrocarril por equipos inadecuados.

Al conocer el proceder anterior del Superintendente y el señor Chapman, el contralor procedió a solicitar al Ministro de Obras Públicas que se encargue al señor Antonio Henríquez para velar que todo lo concerniente a la compra de las dos locomotoras para el ferrocarril se haga de manera correcta. Esto no fue del agrado de Abadía, quien se dirigió al presidente de la República, por medio de la siguiente misiva:

Según la copia de la carta del Sr. Ministro de Obras Públicas que me permito incluirte, Henríquez ha sido designado como consultor técnico para que haga acto de presencia en el concurso de precios que tendrá verificativo el 28 de los corrientes. Por muchas razones, no me parece prudente la intromisión de Henríquez en los asuntos del ferrocarril. Como recordarás, él lucho por pedir carros motores y hasta colocó la orden cinco días antes de salir de la superintendencia, actitud ésta poco recomendable si se tiene en cuenta que tal facultad, por motivos de lógica, correspondía al Superintendente entrante. Es natural, pues, que ahora procure enredar la pita para crear mal ambiente al pedido de locomotoras, para justificar su proceder anterior. Ya verás que en la confección de las especificaciones para el concurso de precios ni siquiera se me consultó, de donde ha resultado que las especificaciones preparadas allá, conforme he explicado al Sr. Ministro en mi nota, son completamente inadecuadas. (Abadía, 21 de febrero de 1948, Correspondencia presidencial de Enrique Jiménez)

Abadía defendió a Chapman y desmeritó las especificaciones confeccionadas en Estados Unidos, sin embargo, se realizaron ajustes para que la cotización de la empresa referida por Abadía suministrara las locomotoras de la empresa Davenport Locomotives por valor de B/. 31 705.00 cada una.

De esta manera, todo lo planeado por Henríquez para dar nueva vida al Ferrocarril Nacional de Chiriquí fue tirado a “la basura” por Abadía y, en su lugar, procedió a despilfarrar B/. 700 000.00. Abadía gastó miles de dólares en equipos de segunda mano, por recomendación del ministro de Obras Públicas Aristides Romero, esta operación se detalla así: “Durante el mes de febrero de 1947, se comenzó a hacer uso del préstamo al cubrirse giros de la Grace Line por fletes sobre al equipo adquirido en los Estados Unidos por el ex-Ministro Sr. Romero”. (Hace exposición don Félix Abadía, 24 de enero de 1950, Ecos del Valle, p. 6). Respecto a estos equipos, la Memoria de Obras Públicas de 1949, agrega:

Entre las nuevas unidades que adquirió en los Estados Unidos el ex - Ministro de Obras Públicas, don Aristides Romero, de segunda mano. Este equipo fue traído por el suscrito desde Seattle, y aquí se le hizo una reparación general en la parte mecánica y después se pintó. (p. 97)

Todos esos equipos habían sido desechados en los Estados Unidos por haber cumplido su tiempo de servicio y otros eran considerados obsoletos.

Abadía también gastó miles de dólares en la renovación de la estación de Boquete, cuando se sabía que sería una inversión muerta y que de nada ayudaba al ferrocarril. Se consumieron 20 000.00 dólares adicionales para la construcción del

Hotel Nacional, algo no autorizado y para lo que el dinero del préstamo no estaba dirigido.

Abadía optó por la reconstrucción y construcción de equipo rodante que no respondía a las necesidades del público y tampoco contaba con la calidad de un equipo nuevo y fabricado con nueva tecnología. Los equipos construidos en los talleres del ferrocarril eran rústicos. Este proceder le permitía evitar salir a licitaciones para tener que pasar revisiones y autorizaciones para gastos. Así, podía colocar el valor de los equipos que alegaba construir sin tener que rendir cuentas, por lo tanto, perdió mucho dinero del ferrocarril comprando chatarras y construyendo carros motores obsoletos.

Aunado a todo esto, se invirtió en pintura y reparaciones de instalaciones, nada profundo que se tradujera en un cambio en beneficio del servicio, solo era una mano de pintura y arreglos momentáneos para una infraestructura deficiente.

Abadía llevó a cabo la última extensión del ferrocarril hacia las tierras de San Andrés. Invirtió cientos de miles de dólares en una carrilera mal construida, la cual no contaba con comunicación al ser puesta en servicio, lo que resultaba en un peligro para sus usuarios y el personal de la compañía.

La diversificación del servicio por medio de la adquisición de un barco tampoco se realizó. Este no se llegó a comprar y el dinero destinado se despilfarró en elementos innecesarios.

Una relación de los gastos hechos por Félix Abadía se presenta a continuación:

Gastos de transporte marítimo del equipo adquirido por el ex Ministro Romero desde Seattle a Puerto Armuelles (carros de cajón de acero, de plataforma y otros), inclusive valor y flete sobre 772 toneladas de rieles, clavos, cambia-vías y tornillos para rieles, todo con aprobación del Ministerio, B/. 119,758.61

Adquisición de nuevo equipo consistente en dos locomotoras diésel-mecánicas, ocho carretillas para carros de pasajeros de primera clase, dos tractores D.4 y un winche de 3 toneladas, B/. 110.348.36 (sólo las locomotoras eran nuevas, el resto de equipo era usado)

Construcción de equipo y reconstrucción del existente, inclusive excedente de repuestos en depósito, B/. 242,608.91.

Total B/. 519,382.33

Además de otros B/. 373,133.53, empleados en reconstrucciones y construcciones de equipos, gastos en construcción de estaciones, reparaciones de infraestructuras y la construcción del ramal a San Andrés.

El total de los gastos expuestos por Abadía fueron de B/. 892,515.86, de los cuales el superintendente manifestó que 105,015.68 pertenecían a los fondos regulares de la empresa. (Hace exposición don Félix Abadía, 24 de enero de 1950, *Ecos del Valle*, pp. 6-7)

De esta manera, Abadía llevó al ferrocarril a un estado de no retorno y no se pudo hacer frente a la competencia que se avecinaba. El estado en el cual quedó el ferrocarril, a su salida en diciembre de 1949, fue expuesto en la Memoria de Obras Públicas de 1950:

Descuido casi absoluto por espacio de dos años de la línea principal de David a Progreso debido a que las cuadrillas de mantenimiento estaban generalmente ocupadas en la construcción del ramal a San Andrés. Las líneas de Boquete, Potrerillos y Pedregal estaban en peores condiciones.

El material rodante, especialmente los carros motores, estaban en un estado de ruina mecánica debido a la falta de piezas de repuesto.

Inversiones inconsultas que bien pudieron haber sido usadas en el mejoramiento efectivo de la línea y el equipo rodante. Como ejemplos de éstos podemos citar los siguientes: Construcción de la Estación de Boquete a un costo de B/39,490.63 cuando en esta línea se estaba perdiendo cerca de B/1,000.00 mensuales y lo más indicado era buscar la forma para eliminar el servicio a dicha población. Construcción de la Estación de Jacú y Progreso a un costo de B/26,900.00. En estos lugares se debieron construir estaciones mucho más modestas.

(p. 10)

Esta es una muestra general de cómo se sumió al ferrocarril en una condición peor a la de etapas anteriores. Sus líneas, que apenas se mantenían en servicio para su tránsito y evitar accidentes, pasó a ser deplorable, hasta dejar de contar con balastro lo que, en consecuencia, provocaba el daño de la línea y el deterioro de los polines por las lluvias.

Respecto al equipo, en este apartado, se puede apreciar cómo se afectó al ferrocarril, sin equipos nuevos y con aquellos que requerían una mayor inversión en reparaciones. Además, llama la atención el manejo del capital en gastos mayores a

medio millón de dólares en equipos calificados como chatarra. El monto de dinero fue informado por el superintendente Abadía como parte del trabajo en sus talleres, por lo tanto, esta forma de gastos le permitía asignar el monto que quisiera sobre una reconstrucción y el resultado era el mismo: un equipo desvencijado.

Las irregularidades cometidas por Abadía fueron reveladas a medida que avanzaron las inspecciones del nuevo personal que tomó control de la empresa ferroviaria. Estos informaron:

Ocho carretillas compradas a C. A. Chapman por B/.42, 272.90. La compra de dichas carretillas constituyó uno de los desaciertos, de los cuales esta administración se destacó al no tener en cuenta si las adquisiciones eran adecuadas para los intereses del Ferrocarril. Sobre esta compra se publicó la noticia en la prensa local:

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí ha recibido ocho juegos de carretillas para la construcción de carros de pasajeros, pedidos en la administración pasada por intermedio de la casa comercial de la capital Camilo Chapman por un valor aproximado de cincuenta mil balboas que corren el riesgo de perderse parcial o totalmente debido a que no reúnen las condiciones de seguridad requeridas. Las ruedas tienen un diámetro de treinta pulgadas con solo tres pulgadas de cama de rodaje, cuando el tamaño corriente que se usa en vagones de pasajeros es de 24 pulgadas de altura con cuatro para la cama de rodaje. Esta diferencia de tamaño en las ruedas y en las camas del rodaje no ofrecen seguridad suficiente y por lo tanto no serán usadas. También se nota la falta de los chasis y los frenos de aire. (El Ferrocarril Nacional Perderá Fuerte Suma de Dinero, 27 de junio de 1950, *Ecos del Valle*, p. 1)

Esta es una evidencia más del negociado entre Abadía y un proveedor para sacar dinero del ferrocarril sin importar qué tipo de equipos se adquirirían para la empresa.

Las pesquisas detectaron la suma de B/. 36 000.00 invertidos en pintura. Esto se consideró un costo elevado por galón. También se revisó el almacén y estaba repleto de materiales dañados e inservibles; se encontraron repuestos de motores marinos, sin embargo, no había un solo clavo de línea.

Los controles de materiales mostraban una existencia de rieles valorada en B/. 13 139.30, de los cuales se detalló que no fue posible encontrar uno solo.

Dídimo Grimaldo, se refirió a la administración del ferrocarril de la siguiente manera:

En mi opinión el Ferrocarril Nacional de Chiriquí es una empresa mal dirigida y mal administrada que ha despilfarrado apreciables sumas de dinero.

Está mal dirigida porque han equivocado el rumbo financiero, comprometiendo peligrosamente las economías que posee.

Vemos que la Agencia de Boquete costó un estimado de B/39,000.00 cuando se sabía que era una vía muerta por efecto de la carretera. B/. 176,000.00 en el Hotel Nacional, B/. 7,200.00 en casas viejas, etc.

Mal administrado porque hay desorden. No saben lo que tienen y menos lo que deben y ni los materiales que usan. Administran sin presupuesto. Despilfarran el dinero, porque pagan en un mes B/. 500.00 por licores, viajes aéreos a Bocas y

Puerto. Comprar materiales innecesarios para el funcionamiento del Ferrocarril Nacional, es malversar fondos.

Continuó con más detalles del mal manejo administrativo:

Despilfarro de los fondos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí por la administración anterior es indicado indiscutiblemente por compras como las siguientes:

Mercedes de Malek. Adornos de árbol de Navidad, Jarrón, toallas etc. cargado a gastos de operación, B/. 151.05

Hotel Wing. Licores, vinos, sodas, cargado a gastos de operación, B/. 60.60

Compra de pastelitos y chicharrones, son cargados en los libros como una "Inversión y Mejora", B/. 167.50

Compra de Cigarrillos, etc. (mercancía), B/. 50.00 (Memoria de Obras Públicas, 1950, p. 12)

En 1950, la inspección de las condiciones del Ferrocarril Nacional continuó y de esta se informó lo siguiente:

En el Departamento de Mecánica el trabajo ha sido difícil, hemos encontrado el equipo deteriorado y sin repuesto. Para mantener el servicio se ha trabajado intensamente y se han conseguido resultados satisfactorios.

En el Departamento de vías el problema no ha sido menor. No es raro encontrar que en un kilómetro que tiene 1600 polines de los cuales más de 1500 están completamente inservibles.

La línea de San Andrés pomposamente inaugurada el 26 de mayo de 1949, adolece de muchos defectos. Fue construida en su mayor parte "al ojo". Fueron usados polines de inferior calidad en número menor al requerido. El hecho de hacerla "al ojo" dio como resultado que el alineamiento y la nivelación estén completamente divorciados de los más elementales preceptos de buena construcción. Rieles de diferentes pesos y tamaños, todos ellos demasiado viejos para prestar buen servicio, fueron usados. Sumando a esto una pobrísima cama de vía férrea que deteriora a los vehículos que transitan y estropean a los pasajeros. Como si esto no fuera suficiente este ramal no tenía comunicación telefónica. (Memoria de Obras Públicas, 1950, p. 13)

La línea de San Andrés tuvo un costo total de B/. 140 270.46, por 17 kilómetros. Esta es una prueba del tipo de trabajo de la administración de Abadía, quien además expresó que él debía dar uso a esos fondos para optimizar el funcionamiento del ferrocarril; sin embargo, el informe sobre este ramal demuestra el uso de materiales viejos e inadecuados para la puesta en servicio de este ramal. Con ello, no había posibilidad de competir contra el servicio de los autobuses.

Las instalaciones, en general, estaban igualmente olvidadas, como ejemplo el edificio del taller de mantenimiento: su techo se estaba cayendo por el deterioro de su estructura.

Por último, al conocer el estado del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en 1950, después de la administración de Félix Abadía, de 1946 a 1949, quien tuvo a disposición B/. 700 000.00 para mejorar las instalaciones, equipo rodante y

diversificar su servicio, se concluyó que este no hizo más que malgastar el dinero, incluso más de la cantidad autorizada en el préstamo de 1945.

Fue tal el daño causado al ferrocarril que ahora debía hacerse frente a una deuda de B/. 700 000.00, con déficit en sus entradas, con instalaciones y equipos en estado deplorables. Su única entrada apreciable, el pago de la bananera, estaba comprometida en un 50% para cancelar el préstamo al Banco Nacional de Panamá.

Esta fue la situación difícil que enfrentó, primero Luis Estenoz, y luego, Isaac Osorio, como superintendentes. Ambos trataron de manejar una empresa con controles deficientes, un sobregiro en el Banco Nacional por B/. 27 571.62. y una deuda a proveedores por B/.87 000.00. Osorio, medianamente, hizo frente a este complicado estado hasta que fue reemplazado por Rafael Alegre, en 1952.

La gestión de Alegre duró ocho años y terminó por sumir al ferrocarril en el peor estado institucional, más allá de presentar un rescate ficticio en números positivos. Esta “recuperación financiera” se debió a los aportes que entraban por el alquiler, muellaje y millaje cobrado a la Chiriquí Land Co. que, producto de la nueva extensión del contrato, se dio a la tarea en aumentar su producción y esto conllevó al aumento de las entradas del ferrocarril. Las cifras positivas demuestran la dependencia con la bananera, porque en los meses en los cuales la transnacional tuvo problemas en su producción, los números dieron negativos en las arcas del tren.

La administración de Alegre se caracterizó por la corrupción de los funcionarios, desde el superintendente hasta los chequeadores y asistentes. Los escándalos de malas gestiones estaban al día. La pérdida de materiales, el

negociado de los rieles que estuvieron a punto de ser enviados al exterior y la destrucción de los archivos contables de la empresa, después de darse una primera investigación reveladora de un desfalco en las entradas del ferrocarril.

En este periodo de Alegre se aumentó la planilla por política y se descuidó el mantenimiento de toda la infraestructura, al punto que (después del suicidio de Alegre, por las últimas investigaciones que se llevaron a cabo en 1960), al tomar posesión, Rafael Galán, este informó al Ministro de Obras Públicas: “al hacerme cargo de la empresa el mes de octubre, su situación es bastante precaria, la vía férrea, equipos y algunos edificios acusan estado lamentable, siendo entonces casi imposible cumplir con el itinerario”. (Memoria de Obras Públicas, 1961, p. 50)

En este periodo de los años de 1960, la administración del ferrocarril se caracterizó por ir en contra de los planes para la construcción de las carreteras que amenazaban su maltrecho monopolio. No obstante, la oportunidad para modernizarse y enfrentar la competencia fue desperdiciada por Félix Abadía, y la gestión de Rafael Alegre terminó por sepultar definitivamente a la empresa. De 1961 en adelante solo estaban a la espera de un posible cierre, tal como muestran las memorias de Obras Públicas.

### **2.11.2. La política y el Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

Las malas prácticas en la política conforman un mal enquistado en Panamá desde antes de su separación de Colombia, en 1903, y continúa hasta nuestros días con los mismos intereses de poder y dinero que se manejan en diferentes niveles de la maquinaria gubernamental. Junto a esto, está el interés del panameño de a pie

que busca sacar ventaja y conseguir un trabajo sin importar si está calificado para este o deba despotricar contra otra persona para obtener el mismo. En la actualidad se conoce esto como el “que hay pa mí”. Como muestra de esta afirmación se presenta la siguiente misiva de Dora de Serracín, enviada al presidente Harmodio Arias:

Recuerde usted, doctor que, siendo usted candidato, en su gira política por estos pueblos, me ofreció hacerme nombrar maestra, y que es llegado el momento de que su promesa se cumpla, ya que tan pronto, se me separa de mi trabajo, sin que haya nada en mi conducta o en mis capacidades que justifique esa medida. Es, pues, llegado el momento de que usted me recomiende ante el señor Secretario de Instrucción Pública, para que se me nombre maestra en la escuela de Jaramillo Abajo, en cumplimiento de la promesa que entonces me hizo.

No es demás que le manifieste que todos los miembros de mi familia fueron harmodistas; que mi familia es pobre y numerosa; que entre nosotros no hay ninguna persona empleada y que es por esas razones muy justificado mi deseo de que se me deje en el puesto que ya antes he servido.

Yo, creo Doctor, que en política nadie hace nada por simple simpatía, sino que todos los que en ella toman parte esperan que se les recompense con algo los sinsabores de la campaña, en caso de que triunfe el partido de sus simpatías y mi esposo y yo no somos ninguna excepción. Si la campaña se hubiese perdido nos habríamos conformado con sufrir persecuciones y hasta con recibir ultrajes; pero no podemos aceptar con gusto que el partido con el cual simpatizamos y por cuyo

triunfo no omitimos esfuerzo nos pague con la máxima ingratitud. (Serracín, 31 de marzo de 1933, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

Ante esto, el Presidente respondió que no podía pasar por encima de la ley, dado que ella no era maestra titulada y en esos años se estaba dando prioridad a nombrar a los maestros graduados. Sin embargo, la misiva revela las intenciones que hay detrás de los movimientos políticos y el cobro de favores pasada la campaña, cuando impera el bien individual sobre el común y se desata la corrupción en detrimento de las instituciones públicas, lo cual afecta su buen funcionamiento y genera una mala imagen.

En cuanto al Ferrocarril Nacional de Chiriquí, después de las cuestionadas administraciones de varios superintendentes, el factor que hizo más daño a esta compañía fue la intromisión de la política partidista. Desde la etapa de construcción se intentó utilizar el proyecto para obtener beneficios derivadas de este por allegados a las esferas de poder del momento, sin embargo, la empresa R. W. Hebard & Co. pudo impedir esto.

Los intentos de obtener provecho de la nueva institución continuaron al iniciar operaciones, da fe de esto el superintendente J. H. Digby (estadounidense), en su informe para la memoria de Hacienda y Tesoro de 1918: “he tomado especial empeño en mantener, en cuanto me ha sido posible, alejado de las influencias de la política el manejo de esta empresa” (p. XX). No obstante, sería poco el tiempo vivido por la entidad del gobierno de no verse afectada por los intereses partidistas, porque a partir de los años de 1920, cuando la administración del ferrocarril quedó en manos

de panameños, pasó a ser una fuente de empleo entre los seguidores del partido en poder.

Los políticos se enquistan en la administración del ferrocarril y logran tomarlo en su totalidad a partir de los años de 1930. Esta mala práctica se normaliza, a tal grado, que se publican detalles de este fenómeno en la prensa local:

Hemos oído por las calles el siguiente rumor que no se ha podido pasar en limpio, a pesar de nuestras investigaciones. Que en el Ferrocarril tratan de quitar a varios empleados por haber militado en el bando derrocado. Estos empleados ocupan puestos de responsabilidad y no se tomará en cuenta ni su competencia ni sus años de trabajo. (Lo que se filtra, 29 de septiembre de 1932, *Ecos del Valle*, p. 1)

Como se mencionó en el apartado de la administración, nunca se solucionó el problema de los polines de mala calidad, la respuesta se encuentra en la política criolla, porque esta era una fuente para favorecer intereses partidarios y hasta condicionante para la entrega de contratos para la compra de madera en los aserraderos del ferrocarril. Las personas protestaron este proceder ante el presidente Arias:

He estado entregando madera para polines a Ferrocarril. Suspendí entrega motivo enfermedad. Ahora exíjase por capataz Ignacio Jiménez firmar adhesión favor Domingo Díaz de contrario no me dará contrato. Protesto incalificable abuso y solicito protección. Servidor, fdo. José Arauz.

Capataz aserrío Pedregal, propiedad Ferrocarril, Ignacio Jiménez, niega darnos contrato de sacar madera-polines en manglar o trabajo en aserrío porque no

somos partidarios candidatura Domingo Díaz. Rogamos intervenga evitar abusos pues somos sus leales amigos y pobres que vivimos de nuestro diario trabajo. Servidores (fdo. José De Negri, Alberto Gutiérrez, Jacob Batista, José Arauz) (Arias, 27 de mayo de 1936, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

El ferrocarril fue utilizado por todos los bandos políticos. Para las elecciones de 1936, el oficialismo apoyó como candidato presidencial a Juan Demóstenes Arosemena y la oposición a Domingo Díaz, por esto los empleados recibían presiones, como la expuesta en el párrafo anterior. Todo dependía del partido que había colocado a un empleado en algún puesto de mando, así este trataba de condicionar el voto de las personas bajo su cargo. Incluso, se condicionaba a proveedores bajo la amenaza de cancelar sus contratos para favorecer la candidatura de un partido.

Al ganar el oficialismo la contienda presidencial, quienes habían apoyado a la oposición, en nombre de Domingo Díaz, tenían gran probabilidad de ser despedidos apenas alguien los acusara de ser “enemigos del partido o la causa”. Este proceder consta en cartas enviadas por el superintendente Balbino Beluche al presidente Arias. A continuación, se presenta extracto de una misiva:

No es cierto que todos los empleados a mi cargo fueron enemigos de la causa que defendimos los simpatizadores del Dr. Arosemena hubo algunos demostenistas y los diistas han sido reemplazados ya casi en su totalidad, por lo menos en lo que se refiere a puestos de alguna significación.

En la oficina principal solo queda uno, que es el Sr. Plinio Castillo, quien se encuentra al frente del Departamento de Fletes, puesto este bastante complicado y el que viene desempeñando a satisfacción de los intereses de la Empresa y de los asociados en general. Por estos motivos he resuelto no mover a este señor, a no ser que una orden superior me manifieste estos deseos. (Beluche, 13 de agosto de 1936, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

Estas “purgas políticas” en las instituciones gubernamentales no eran aceptadas tan fácilmente, muchas personas guardaban algún parentesco con algún político que los había colocado en el empleo y con las elecciones también estaban en juego los puestos a diputados, figuras extremadamente corruptas en nuestra política criolla que debían defender a sus votantes para continuar disfrutando de las mieles del poder.

Así pues, Balbino Beluche, superintendente del ferrocarril, tuvo que enfrentarse a estos personajes, como manifiesta en carta dirigida al presidente Harmodio Arias, en la cual relata la situación con los políticos y los puestos que estos quieren controlar dentro del ferrocarril. Este ejemplo permite conocer lo que ocurría en la institución tras un cambio de gobierno, pues ya estaba finalizando el periodo del presidente Arias (1932-1936). La misiva reza así:

Al encargarme de la Superintendencia del Ferrocarril de Chiriquí me di cuenta de que los políticos prominentes del lugar hicieron campaña ofreciendo los puestos del Ferrocarril de Chiriquí, y entre ellos Salvador Jurado, me entregó la lista completa de los individuos que yo debía emplear. Debo decirle Dr. Arias, que no acepté tal imposición porque además de la filiación política de sus recomendados, tuve en

cuenta la preparación de ellos, y solo coloqué unos, los que a mi criterio además de amigos del Gobierno eran competentes.

También he complacido algunas recomendaciones de Antonio Anguizola. Él y Jurado a pesar de militar en un mismo partido son enemigos personales, de manera que, complacer al uno es disgustar al segundo y viceversa; porque ellos trabajaron política separados.

También recibí una carta violenta y fuera de todo del Diputado Pedro Vidal, intimidándome no sacar del Ferrocarril a los diistas, carta en extremo ofensiva para mí, a pesar de haberla contestado suavemente, por mi deseo de llevarme bien con los diputados del Gobierno.

A continuación, le transcribo un párrafo de dicha carta:

Viendo el asunto le pregunto: ¿cree Ud. que mi sobrino ha sido realmente enemigo del Gobierno, y que votara por la candidatura presidencial del señor Domingo Díaz por convencimiento o por entusiasmo? Si Ud. hace un análisis de la situación en que le impusieron a él y a la mayoría de los empleados del ferrocarril al mantener en la Superintendencia a don Fabio de Obaldía, Ud. mismo vendrá en cuenta de que el diismo de mi sobrino fue un diismo impuesto, y si así es, como en efecto lo fue, es evidente que la causa estaba en otra parte y no en él. En consecuencia, la culpa no fue de él, sino de quienes no quisieron o no supieron destituir en tiempo al señor Obaldía para aprovechar en beneficio de nuestra causa a todos o casi todos los elementos del ferrocarril.

A diario se me amenaza con destituirme, confío en que Ud. me ayudará a no ser víctima de los políticos inconformes que aprovechen el hecho de no ser yo persona conocida del nuevo presidente Dr. Arosemena y pidan para este puesto a un individuo que se someta al querer de ellos. (Beluche, 13 de agosto de 1936, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias)

En los años de 1950, la política ya tenía totalmente dominado al ferrocarril, por lo que su funcionamiento pasó a segundo plano: era más importante mantener un bastión político que les asegurara una cantidad de votos al partido de los diputados y demás allegados para controlar un número definido de puestos. El dominio político del ferrocarril llegó a tal punto que, la planilla de la institución estaba confeccionada con los datos del empleado, más un renglón para su filiación política y otro para la persona que lo recomendó (“el padrino”).

Las pugnas políticas por los puestos del gobierno y, en especial, el ferrocarril, se ventilaban en la prensa local como cualquier otra noticia, hasta con advertencias de no meterse con los miembros del partido en el poder. Esta advertencia obedece a razón que era común, desde inicios del siglo XX, proceder a desprestigiar a una persona por su filiación política o tacharlo de mal trabajador para que lo despidieran y el acusador tomar su puesto. Este actuar se publicó así:

Decíamos en días pasados, que mientras existan ENEMIGOS del actual Régimen ocupando puestos en donde tengan que mandar a subalternos Arnulfistas, los PRA serán sabotados en sus actuaciones.

Ese plan preconcebido del enemigo contra la actual administración Panameñista es conocido.

En Correos, en Agricultura, en Obras Públicas, en Caminos, en Salubridad y el Ferrocarril, se nota a cada instante la maledicencia de los enemigos del ARNULFISMO.

No queremos dar datos concretos sobre el motivo que nos ocupa, por eso llamamos la atención de los jefes de secciones y con especialidad al competente Ingeniero ESTENOZ (superintendente del ferrocarril). para que esté alerta con los malos reportes que se le da en contra de algún miembro del PRA, que está comenzando a trabajar en la Empresa que dignamente jefatura. (Intrigas y sabotajes, 23 de febrero de 1950, *Ecos del Valle*, p. 6)

Para dar testimonios de los nombramientos por política y el porqué de la advertencia anterior sobre no desprestigiar la labor de los del partido en turno dentro del esquema del ferrocarril, se presenta la siguiente publicación:

Otro destacado valor de la Juventud Independiente don Enrique Rivera H., fue designado hoy mismo Segundo Jefe encargado de los Talleres de Mecánica del Ferrocarril Nacional de Chiriquí; Rivera es un especialista en máquina Diesel y tomó un curso en la Zona del Canal el año pasado. Su nombramiento ha sido muy bien recibido entre los elementos del PRA y sus numerosos amigos personales. (Segundo jefe de los talleres del Ferrocarril Nacional, 2 de marzo de 1950, *Ecos del Valle*, p. 1)

Otra muestra del manejo partidista del ferrocarril se aprecia en la injerencia de un ministro del gobierno, quien pone primero los intereses de su colectivo político y la

filiación de los empleados antes que la competencia de estos. Este hecho se manifiesta de la siguiente manera:

Importantes reposiciones en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Previa consulta con el Directorio de su Partido y enterado de que eficientes empleados del Ferrocarril habían sido removidos injustamente, procedió a restituir en sus cargos a Eudoro Jaén, como Jefe del Tránsito; a Horacio Ríos como Jefe del Garage; a Isaac D. Osorio, como Jefe de Contabilidad; a Antonio Castillo, Ayudante de Mecánica y a María Luisa Castillo, Secretaria de la Superintendencia. Nombramiento nuevo lo hizo en la persona de Ricardo Navarro, para Asistente del Almacenista. (Visita la provincia el ministro Navarro, 21 de mayo de 1951, *Ecos del Valle*, p. 1)

Para el caso de las destituciones se procedía a revisar las planillas y seleccionar a las personas que debían ser destituidas tomando en cuenta el partido político y el “padrino” del empleado. Estos listados se confeccionaban entre el superintendente del ferrocarril y el ministro de Obras Públicas, luego era enviada al Presidente de la República para su visto bueno. La misiva para proceder decía:

Para su consideración y ruego, de que me dé a conocer su opinión al particular, me permito remitirle la nota que he recibido del superintendente del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, a la cual adjunta una lista de empleados, de esa empresa, cuyos cargos estima que podrían eliminarse para nivelar gastos. (Galindo, 13 de octubre de 1953, Correspondencia presidencial de Remón Cantera)

Listado adjunto:

**Tabla 5. Listado de personal a despedir, 1953.**

<b>Nombre</b>	<b>Oficio</b>	<b>Sueldo (B/.)</b>	<b>Recomendado por</b>
José Saúl Guerra	Ayudante auditor Fletes	90	Gustavo Alvarado
Magdalena Cuevas	Ayudante age. David	32	Exministro Guillén
José A. Rodríguez	Ayudante age. Concepción	30	Exministro Guillén
Bolívar Gutiérrez	Motorista	85	Cap. A. Metzger
Darío Arjona jr.	Motorista	85	Ministro Galindo
Ramón Randolph	Herramentero	77.5	No tiene
Pedro Márquez	Arenero	60	R. Alegre J.
Catalino Valdés	Carpintero	90	Federico Sagel
Agapito Espinosa	Carpintero	90	Mayor M. González
Pablo García	Sereno	75	R. Alegre J.
Santiago Méndez	Jefe de Bodegas en David	150	Temi Díaz
Pablo Caballero	Estibador	42.5	Presidente Prov. P.N.R.
Julio Jurado	Estibador	42.5	Exministro Guillén
Esteban Castillo	Peón	60	No tiene
Olmedo Caparroso	Colector	84	No tiene
Asunción Vega	Pintor	85	Directorio L. M.

Harmodio Herrera	Administrador Aserrío	100	Ministro Galindo
Juan B. Ávila	Sereno	75	Exministro Guillén
Eduardo Grimás	Tornero	120	Directorio P. R. A.

**(Fuente: Correspondencia presidencial de Remón Cantera, 1953)**

La evidencia más alarmante del control político se constata por la verificación en las mesas de votaciones en las elecciones nacionales para asegurarse que elementos del ferrocarril votaron por tal o cual candidato, una clara violación a los derechos de todo ciudadano. También se sumaba a esta mala práctica la acusación de ser “enemigo de la causa” del partido en poder, por lo cual se solicitaba una certificación para mantener el puesto de trabajo en el ferrocarril. Para ilustrar cómo ocurría este hecho, se presenta la siguiente documentación:

Rafael Alegre, superintendente del ferrocarril contesta al secretario privado del presidente, Olmedo Fábrega:

Me es grato referirme a su carta del 7 del presente mes en la cual el señor Pedro Antonio Serrano manifiesta que el señor Lorenzo Quintero, Conductor de esta Empresa es enemigo de Coalición Patriótica Nacional.

Para desvirtuar la afirmación de dicho señor me permito remitirle copia de un certificado firmado por distintos miembros de Coalición Patriótica Nacional en que certifican que el Sr. Quintero fue y es amigo de Coalición Patriótica. También le remito otro certificado del señor Guillermo Paredes como Vice-Presidente de la mesa número 22 que funcionaba en el Estadio de David, donde certifica que el Sr.

Quintero votó por Coalición Patriótica. (Alegre, 12 de marzo de 1953, Correspondencia presidencial de Remón Cantera)

Los sustentos adjuntos enviados por el superintendente Alegre:

De acuerdo con las INVESTIGACIONES efectuadas con relación a la posición política del Sr. JOSÉ L. QUINTERO, debemos INFORMAR que este señor es miembro del PARTIDO NACIONAL REVOLUCIONARIO y que en la pasada CAMPAÑA ELECTORAL trabajó de manera DECIDIDA por la CANDIDATURA del EXMO, SR. PRESIDENTE de la REPUBLICA, Coronel JOSE ANTONIO REMÓN CANTERA.

Hacemos esta aclaración, en vista de que este señor ha sido acusado de PANAMEÑISTA con el propósito de hacerlo DESTITUIR de esa EMPRESA a su digno cargo.

Firman: Virgilio Vergara, Carlos Ferrari, Ricaute Betancourth, José Pio Jiménez, Eudoro Jaén y Tomás A. Pretel. (Alegre, 12 de marzo de 1953, Correspondencia presidencial de Remón Cantera)

Certificación de votación:

YO, Guillermo E Paredes, Vicepresidente de la mesa número veintidós de Votación que funcionaba en el ESTADIO DE LA CIUDAD DE DAVID de esta ciudad de David. CERTIFICO Que el Señor José L. Quintero, votó en mi Mesa junto con varios empleados del Ferrocarril Nacional de Chiriquí y que todos votaron con la COALICION PATRIOTICA NACIONAL. (Alegre, 12 de marzo de 1953, Correspondencia presidencial de Remón Cantera)

Con respecto al manejo político del ferrocarril, el superintendente Alegre manifestó en la Memoria de Obras Públicas de 1953 lo siguiente:

Ha sido para mí preocupación constante el personal de esta Empresa, por ver en él y en su eficiencia el verdadero éxito en su empeño de restauración. Con muy raras excepciones, tengo fe en sus actuaciones y, defiendo hasta donde me es permitido, los ataques que se le hagan. A lo largo de mi actuación como Superintendente de esta Empresa, se me ha acusado de parcialista en la política, en lo que respecta a mis actuaciones, por lo que es para mí satisfactorio dejar constancia que tengo en este sentido, a mi favor, un sinnúmero de declaraciones vivas de mi imparcialidad. He sido severo en mis actuaciones a faltas de idoneidad, honradez y cumplimiento, manteniendo el criterio de que a base de estas normas es que se puede servir a la Patria. (p. 123)

Estas solo fueron declaraciones políticamente correctas para una memoria del Estado, dado que el actuar del superintendente Alegre era totalmente contrario a lo expresado. Aun cuando el personal se encontraba en claras flagrancias y delitos, este hacía caso omiso a las denuncias, solo actuaba cuando se sentía insultado y es cuando procedía a suspender o destituir a algún empleado del ferrocarril. Para él la capacidad de los trabajadores no se encontraba por encima de la filiación política para la obtención del cargo.

Para desmentir el párrafo anterior se presenta una misiva escrita por el superintendente Alegre para el secretario privado de la presidencia:

La solicitud de empleo es constante y las quejas en contra de la actitud que asumo en defensa de los intereses encomendados a mí, son numerosas. En ocasiones me apenan acusaciones como las que en esta dependencia mantengo individuos que no son amigos de la causa, cuando esto ha sido para mí un requisito indispensable, al extremo que guardo de cada uno de ellos, las recomendaciones que lo aseguran como tal. (Alegre, 20 de mayo de 1954, Correspondencia presidencial de Remón Cantera)

El partidismo político en el Ferrocarril Nacional de Chiriquí se mantuvo hasta su desaparición. Mucho daño le hizo la intromisión de los políticos a su funcionamiento por las elevadas planillas que llegaron a consumir gran parte del presupuesto de la empresa, en detrimento de otras áreas necesitadas de ese dinero para mantener en buenas condiciones todas las instalaciones y su equipo.

También hay que agregar la calidad de la labor de los “recomendados” que asistían al puesto de trabajo, normalmente sin ser idóneos, otros eran irrespetuosos, pero al estar protegidos por una recomendación se les mantenía en el puesto hasta las últimas consecuencias. Las “botellas” solo cobraban y abultaban la planilla restando apoyo operacional a la entidad estatal.

Este tipo de manejo relacionado con la política criolla no permitió ver más allá de los intereses del partido en el poder porque se pensó que el FNCH jamás iba a cerrar operaciones al ser una empresa de fomento y el Estado debía socorrerla sin importar las deudas o su mal funcionamiento. Esto fue un craso error que influyó de manera determinante en la desaparición del ferrocarril.

La intromisión partidista en la administración del FNCH perjudicó de tal manera el manejo de esta que se tornó, con el paso del tiempo, en algo muy similar a la administración gubernamental y la “cosa estatal”. En las memorias se registra cómo un superintendente nuevo de la institución despotricaba de la administración anterior, alegando que todo era un desastre y él llegaba para poner todo en orden; sin embargo, cuando este era reemplazado el siguiente mencionaba lo mismo; hasta se llegó a normalizar el decir: “estamos mal, pero no tan mal como años anteriores”. Ya se conformaban con decir: el déficit y los problemas han disminuido en mi administración.

### **2.11.3. El gobierno y el ferrocarril**

El gobierno panameño, en los primeros años de función del ferrocarril, le aportó dinero de manera extra como un aporte para balancear gastos; esto se hizo por medio de entidades gubernamentales como Caminos y Puentes o el Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, se utilizaban los servicios del ferrocarril para diferentes ministerios y secretarías, por lo tanto, generaban una cuenta por cobrar que con el pasar del tiempo fue en aumento y, en ocasiones, pasaban años y no se cancelaban. Este recurso era necesario para hacer frente a las deudas de la empresa, dado que sus cuentas eran apenas cubiertas y debía incurrir en gastos por los servicios prestados a distintas instituciones del gobierno.

El gobierno también actuó de manera inconsulta con las propiedades y dinero del ferrocarril. Cuando se realizó la venta de los terrenos de Aserrío, el Estado decidió tomar los B/. 50 000.00 producto de aquella transacción y los adicionó de

manera directa, sin pasar por la caja de la empresa, a la cuenta de inversión para el Hotel Nacional.

También se ordenó despojar al ferrocarril de la posesión del acueducto de Boquete y condonar la deuda del Municipio de Boquete en detrimento de la empresa ferroviaria.

Con el pasar de los años, esta manera de gerenciar las propiedades del ferrocarril se hizo costumbre y, como resultado, toda ordenanza del Estado, perjudicaba al ferrocarril porque perdía parte de sus activos y no recibía dinero por estos.

Para ilustrar el proceder del gobierno en perjuicio del ferrocarril se presenta la siguiente información: El 15 de noviembre de 1963, el periódico *El Día* publicó: “se piden autorizaciones para vender mediante licitación pública, bienes y derechos de la nación o del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en los tramos comprendidos entre David y Dolega, entre Dolega y Potrerillos y entre Dolega y Boquete”. (p. 1)

Mediante Decreto 22 de marzo de 1964 se autorizó la venta de los bienes del ferrocarril:

Mediante licitación pública, todos o cualesquiera bienes y derechos de la Nación o del Ferrocarril Nacional de Chiriquí referentes a los tramos comprendidos entre David y Dolega, entre Dolega y Potrerillos y entre Dolega y Boquete, incluyéndose, además, si fuere necesario, el traspaso y otorgamiento de servidumbre y derechos de uso y tránsito a lo largo y ancho de dichos tramos, así como las

facilidades ferroviarias en las estaciones terminales de Dolega, Boquete y Potrerillos. (Gaceta Oficial, 15104, 21 de abril de 1964, año LXI, p. 2)

En 1969, Andrés Segovia extendió una misiva al superintendente del ferrocarril y al ministro de Obras públicas para reclamar una parte del dinero adeudado por el gobierno a la compañía ferroviaria y señaló este mecanismo como una manera de hacer frente a las necesidades inmediatas de la empresa. La carta manifiesta lo siguiente:

Sirva la presente para dejar constancia escrita de las diferentes y valiosas propiedades que ha sido despojado el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, sin recibir reembolso alguno y estos ascienden B/. 661,999.42 (valor comercial)

Además, se detallan las cuentas pendientes por el uso de locales en diferentes inmuebles de la empresa, estos ocupados por dependencias de diferentes ministerios. La deuda asciende a B/. 7,500.00.

En cuanto a cuentas por cobrar por servicios de transporte, las de mayor importancia arrojan la suma de 105,871.68.

Entrega de rieles por valor de B/. 45,000.00

En total B/. 820,421.10. (LVI Aniversario, La provincia de Chiriquí, progreso paralelamente con el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, 1914-1970, pp. 15-17)

De lo expuesto en esta sección dedicada al manejo del FNCH por el gobierno, solo se han mencionado las instalaciones y deudas del Estado, pero esto no era lo único en que se embarcó a la empresa ferroviaria. Sobre el ferrocarril se impuso la

deuda de un empréstito de 1928 para la construcción de carreteras. Estos datos no son revelados en las cuentas contables de la empresa, y por este tipo de compromiso, cargado a las entradas del ferrocarril, no se pudo hacer responsable de la reconstrucción del muelle de Puerto Armuelles, porque el Estado y la empresa estaban endeudados por todas partes y, en consecuencia, se tuvieron que extender los contratos de la bananera por 15 años más, para que esta procediera con la construcción del mencionado atracadero.

En 1961, también se intentó cargar un préstamo al ferrocarril para la construcción de la carretera hacia Puerto Armuelles. En esta ocasión, el estado deplorable de las finanzas del FNCH y los problemas que aquejaban a la bananera, en esta década (la frutera era el músculo financiero que mantuvo con vida al ferrocarril), hicieron inviable la ejecución de tal tarea.

#### **2.11.4. Avance tecnológico y el auge de las carreteras**

A inicios del siglo XX, Panamá como una nación que recién comenzaba a forjar su destino de manera independiente, requería de la explotación de sus recursos para obtener riquezas, pero el estado general del país no se prestaba para tal propósito.

En esta coyuntura de nuestra historia nacional se expone la idea de crear un ferrocarril nacional para comunicar la capital con las provincias centrales y el oriente; así como para incentivar las industrias ganadera y agrícola. No obstante, este medio de transporte no se pudo realizar acorde a su primer boceto y se decidió ejecutar una variante que proyectó ferrocarriles en provincias a expandirse posteriormente. Así se

dio prioridad al sistema ferroviario y el primer proyecto de esta naturaleza se ejecutó en Chiriquí, inaugurado en abril de 1916.

Esta decisión por la línea férrea antes que las carreteras, acorde a nuestra realidad como país y los avances tecnológicos, era lo más sensato de llevar a cabo. La reputación de los ferrocarriles era la de máquinas útiles para fomentar la demografía, las riquezas y transformar regiones inhóspitas en ciudades.

En contraste, las carreteras nacionales se convirtieron en un suplicio para el gobierno, se construía un tramo de camino y este en poco tiempo quedaba intransitable por las lluvias y la falta de mantenimiento. Aun así, desde 1904 se intentó la construcción de caminos en todo el país, sin que se pudiera constituir una verdadera red nacional.

En este contexto histórico de inicios del siglo XX, el *Diario de Panamá*, del 16 de agosto de 1916, presenta una visión de la actualidad de los ferrocarriles, las carreteras y los automóviles. La publicación manifestó lo siguiente:

¿No le convendría a Chiriquí más una red de caminos para automóviles que el ferrocarril de fomento, objeto de los desvelos del presidente Porras?

Creemos y está demostrado por una larga experiencia que las vías férreas son por excelencia las que más se prestan para regar la semilla de la producción y las que llevan la vida a los rincones más apartados de la tierra.

El automóvil todavía es vehículo de lujo y reclama para su buen servicio de cuidados especiales y de gastos constantes. En las manos de sus propios dueños

sufren avería constante y en manos de conductores beodos y descuidados son un verdadero peligro.

Su capacidad y su resistencia para los grandes trayectos es muy inferior a la de los vagones de un ferrocarril, que pueden recargarse más de lo necesario sin los graves riesgos que esta circunstancia implica para los autos.

Un país nuevo que desea desarrollar la producción y poblar sus regiones desiertas no puede vacilar entre la vía férrea y las carreteras, siendo así que aquella reúne las mejores ventajas y hasta determina la construcción de éstas. Los caminos de hierro inducen a la construcción de las carreteras seccionales. (Las vías férreas son más ventajosas, p. 4)

Durante la segunda presidencia de Belisario Porras (1912-1916), se le criticó la decisión de ejecutar la obra del ferrocarril y no una red de carreteras, sin embargo, este intentó la construcción de algunos caminos sin lograr mayor éxito en este rubro, por lo cual expresó:

La construcción de carreteras, por las que clama el país, fue mi segunda preocupación. Como comenzarlas es un problema que muchos no calculan. Carecemos de todo: de ingenieros competentes que recomienden el medio más económico y conveniente para construirlas, de material adecuado y de facilidades para llevarlo donde se necesite. (Pizzurno y Muñoz, 1992, p. 107)

No obstante, estas condiciones no se mantendrían en el tiempo y los avances en la metodología de construcción de las carreteras, la mano de obra y su conservación mejorarían. Tomó décadas conectar la capital con la ciudad de David;

se tardó diez años, de 1921 a 1931. A partir de este logro se incrementaron las solicitudes de nuevas vías y las mejoras de las existentes. En este contexto, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí aún mantenía un monopolio en David, La Concepción, Boquete, Potrerillos y Puerto Armuelles, pues unos caminos y unos cuantos autos no significaban ninguna competencia, de ahí que sus administradores no buscaran la manera de mejorar sus servicios o implementar mejoras profundas con miras al futuro de la institución.

El ferrocarril, desde su cese de operaciones, se le ha idealizado como un transporte de excelente servicio que no debió desaparecer, y no se reconoce la realidad de su pésimo servicio, a causa de su mala administración. Como ejemplo de esta situación se expone la siguiente noticia:

Cuando supimos que el correo aéreo nos traería GRAFICO, todos experimentamos un hondo placer, pero, en verdad, no contábamos con la cola (no del aeroplano) del ferrocarril de esta alejada provincia de Chiriquí.

Los habitantes de David pueden leer el popular semanario el mismo día y a la misma hora que lo leen los habitantes de la ciudad capital, a La Concepción, nos llega, por la acuciosidad y rapidez del ferrocarril chiricano, cuatro días después. Los empleados del ferrocarril, en lugar de imitar el correo aéreo, imitan a la tortuga.

Por lo demás, el tren que tenemos los chiricanos es la octava maravilla; tiene unos fletes tan módicos que espantan. Sobre todo, con los artículos del país.

Los pocos barcos que hacen el cabotaje hasta esta provincia, tienen muchas veces que esperar que el tren traiga las mercaderías que deben ser embarcadas.

¿No es verdad que todo esto constituya un verdadero progreso de tortugas? ¿Qué dirá de esto el señor Presidente? ¿Quién remediará este mal necesario del ferrocarril chiricano? (Desde Concepción, 31 de agosto de 1929, *El Gráfico*, p. 7)

La situación de las quejas contra el servicio del ferrocarril se mantuvo y las personas cada vez, en mayor cantidad, exigían contar con carreteras. Esta situación consta en la siguiente publicación:

Los señores Julio Colón M. y Ewell H. Laws, comerciantes de esta plaza, se han acercado a esta oficina para que por medio de la prensa hagamos conocer la dificultad que cuentan los agricultores y comerciantes para el transporte de sus productos a los centros consumidores; ellos tienen listos para mandar al mercado de Panamá, en un barco surto en Pedregal, una cantidad de repollos, pero tropiezan con la dificultad de que el Ferrocarril solo puede hacer el transporte mediante el pago de un carro expreso que cuesta B/. 12.00 y más el flete regular de la carga, en tales condiciones no es posible que los agricultores se aventuren al cultivo puesto que lo que produzcan es para verlo perderse, sin poder llevarlo a los centros de consumo, por causa de una empresa que a pesar de ser Nacional está estrangulando con sus fletes prohibitivos. Carretera, es la única salvación. (Boqueteñas, 18 de mayo de 1933, *Ecos del Valle*, p. 3)

En otra nota publicada por la prensa local se expresan las desventajas del ferrocarril en la región de Boquete y de la necesidad de acometer una carretera que les permita transitar sin estar sujetos al transporte ferroviario y utilizar una línea que solo produce más pérdidas que beneficio. La publicación reza así:

Francamente, no sé cómo apreciar el criterio de quien se oponga a cambio tan ventajoso, no solo para Boquete y el público en general, sino también para el Estado; ese pedazo de línea férrea, cuyo servicio caro, tardío y malo, beneficia a Boquete infinitamente menos de lo que lo beneficiaría una carretera. Causa pérdidas al Estado porque no produce para sus gastos y mantenimiento y absorbe parte de lo que produce la línea occidental, en detrimento de los intereses nacionales. (Vidal, 25 de julio de 1933, *Ecos del Valle*, p. 4)

La línea de Boquete y la de Potrerillos contaban con poco movimiento y el servicio del ferrocarril en estas regiones era deficiente porque no atendía las necesidades de los productores, y tampoco generaba una entrada sustancial por el uso de pasajeros, los cuales solo eran ocasionales y en fines de semana en su mayoría.

Con el sector turismo en estado embrionario en los años de 1930, las carreteras y los autos ofrecían a las personas mayores libertades y comodidad que el servicio del ferrocarril; los habitantes de Boquete querían aprovechar esta ventaja para explotar el turismo en su localidad. Este sentir se expresó así:

El asunto de la carretera es viejo tema que ha sostenido el diario “Ecos del Valle”, en constante campaña. La necesidad de la carretera a Boquete se ha puesto más de relieve ahora con el turismo, pues los autos que van a Chiriquí se dirigen al Volcán directamente. Si hubiera carretera esos autos irían a la población de Boquete. (La Estrella de Panamá prohija carretera hacia Boquete, 19 de abril de 1933, *Ecos del Valle*, p. 1)

El transcurrir de los años llevó al desarrollo paulatino de las vías en la provincia de Chiriquí que, con la comunicación de la Carretera Nacional, pronto abrió una nueva oportunidad de transporte y comercio, esto hizo decaer el acarreo por cabotaje, del cual el ferrocarril mantenía el control del muelle de Pedregal y manejaba el acceso a este embarcadero, así como el monopolio de vía desde la ciudad de David hasta dicho local. Esto último, hasta la habilitación de un camino en los años de 1940, permitió el tránsito hacia Pedregal, y las personas y comerciantes podían acceder a retirar toda mercancía llegada por vía marítima.

Es en este momento que el ferrocarril se da cuenta que los automóviles pueden constituirse en una competencia para su monopolio. Con los cambios que estaban ocurriendo en la Provincia, a mediados de los años de 1940 y reconociendo el verdadero estado del ferrocarril, el superintendente Henríquez expresó:

Hemos llevado a la saturación nuestro equipo de transporte, cada vez más viejo y achacoso, no es suficiente, hace algún tiempo ya, para nuestras operaciones diarias y es natural que este estado de cosas continúe empeorando consistentemente si desestimamos sus consecuencias y no ponemos remedio a este mal.

Ya he hablado en diversas ocasiones a autoridades del Gobierno sobre mi temor de que nos crucemos de brazos y permitamos, con resignación musulmana, que la Carretera Interamericana, la carretera de David a Boquete y la de David a Pedregal agraven la situación y contribuyan a dar al traste con una inversión de más de seis millones de balboas, en que se valoriza el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. (*Ingeniería y Arquitectura*, 1945, vol. 2 #11, p. 124)

La preocupación de Henríquez se hizo realidad porque su plan de salvar el ferrocarril fracasó desde que este renunció al cargo de superintendente y el dinero para los cambios necesitados por la empresa, como relocalización de vías y nuevos equipos que respondieran a su actualidad, fueron desestimados y el dinero se despilfarró en mantener la misma estructura, basada en la política, el desfalco, la mala administración y a esperar que el gobierno autorizara nuevos desembolsos del erario público para ser dilapidados, tal como hicieron Félix Abadía y Rafael Alegre desde 1946 hasta 1961.

A partir de 1946, en Panamá se inició un plan vial que cambió al país, esto por la influencia de los Estados Unidos y su interés militar en la región. Esta coyuntura fue aprovechada por Tomás Guardia (ingeniero jefe de la carretera Interamericana) y se logró obtener dinero y ayuda técnica de los estadounidenses para la construcción de la carretera internacional.

A partir de 1947, cuando no se llevaron a cabo los cambios necesarios para modernizar el ferrocarril y dotarlo de equipo rodante moderno, se selló su destino y su decadencia se acentuó con el pasar de los años; ganó terreno la competencia de las carreteras, los automóviles, los camiones y los autobuses que ofrecían mejor servicio y mayor libertad al usuario.

Las personas comprendieron que el futuro estaba en las carreteras y por esto los grupos cívicos se pronunciaron en favor de estas de la siguiente manera:

En la sesión reglamentaria del Club Rotario de David se resolvió antenoche iniciar cuanto antes un movimiento en favor de la carretera de concreto, movimiento

ese que se traducirá en un mensaje al señor Presidente de la República y al Consejo Nacional de Economía, y en el cual se expresará el enorme interés que tiene Chiriquí en esa vía, cuya construcción inmediata es el problema más importante que confronta la Provincia. El mensaje en cuestión será encabezado por el Club Rotario y deberá llevar la firma de los representantes de todas las demás agrupaciones cívicas de la provincia, como los Clubes de Leones, Cámara de Comercio, Interamericano de Mujeres, Caballeros del Barú, Club Miuras, etc. (Todas las agrupaciones cívicas se pronunciarán en favor de la carretera, 11 de junio de 1949, *Ecos del Valle*, p. 1)

El movimiento pro carretera tomó fuerza y se convirtió en mecanismo de presión con agrupaciones en las provincias de la República. Incluso, se llevó a cabo la recolecta ciudadana de sacos de cementos en todo el país. Para llevar conteos de esta actividad se instalaron los llamados “termómetros de cemento” en la plaza Cinco de Mayo en Panamá y en el parque Cervantes en David.

El proyecto de la carretera Panamericana estaba previsto para ser construido vía Volcán hasta la frontera con Costa Rica, sin embargo, se relocalizó el trayecto y se trazó la vía por La Concepción hasta la frontera con Costa Rica. Esta medida fue vista por la administración del ferrocarril como una afrenta a la institución. Los directivos del FNCH estaban en contra de la construcción de la Panamericana porque amenazaba su pequeño feudo, el cual brindaba más molestias que soluciones.

La administración del ferrocarril, sumida en su burbuja creada por un monopolio que ya no respondía a la realidad de la Provincia, se aferró a su subsistencia por su condición de empresa de fomento, la cual, por los datos que

muestran las memorias de obras públicas y publicaciones de prensa en los años de 1950, ya no tenía sentido se mantuviera su actividad, solo en el área bananera, por estar alquilada la línea a la Chiriquí Land Co. y no disponerse de carreteras en la región del Barú.

Las quejas sobre el funcionamiento y costo requerido para mantener el Ferrocarril Nacional de Chiriquí fueron en aumento, tal como demuestra el sentir general por la siguiente noticia:

Gran desagrado y contrariedad se siente en Pto. Armuelles con los servicios que presta el llamado Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Los itinerarios no se cumplen nunca, los motores se dañan a cada rato, la incomodidad que hay que sufrir es intolerable y los viajes se alargan hasta 4, 5, 6 y más horas en un trayecto que se hace normalmente en 12 minutos en avión y que se haría en 2 horas treinta minutos en una carretera regular.

Cuánto dinero ha consumido dicha Empresa en empréstitos para “renovar” y “mejorar” los servicios en los últimos 14 años. La suma a que ascenderían dichos empréstitos estamos seguros que dejaría helados.

A simple vista no puede comprenderse por qué una empresa que no se financia, que consume tanto dinero de los asociados continúa recibiendo más y más subvención de nuestros gobiernos cuando lo lógico y justo sería remplazarla por otro medio de comunicación para poner en movimiento personas y productos. Se impone una carretera. (El Ferrocarril contribuye al aislamiento de una región rica y de brillante porvenir, 14 de septiembre de 1954, *Ecos del Valle*, p. 1)

En 1953, las Naciones Unidas presentaron los resultados de un estudio titulado *Transporte en el Istmo Centroamericano*, sus impresiones respecto a Panamá y el Ferrocarril Nacional de Chiriquí fueron las siguientes:

- Los ferrocarriles tienen escasa importancia en el transporte para la actividad económica interna.
- El Ferrocarril de Chiriquí tiene tarifas altas, incluso mayores que el Ferrocarril de Panamá. De 1946 a 1951 su tráfico de carga sufrió una disminución del 60%, porque la mayor parte del transporte de carga se moviliza por carretera.
- A pesar de las altas tarifas la situación fiscal del Ferrocarril Nacional de Chiriquí es de déficit y los ingresos por concepto de tráfico son insignificantes y las perspectivas futuras no permiten esperar mejoramiento.
- El Ferrocarril Nacional de Chiriquí no está en condiciones de hacer frente a la competencia de la carretera. Todo el material rodante es muy antiguo y está desgastado. Para dar un servicio eficiente tendría que ser sustituido por completo. (pp. 106-110)

Esta referencia sobre el estado del ferrocarril refleja el resultado del periodo de Félix Abadía, del cual sobresale el dictamen respecto al equipo rodante, en el cual esta persona “invirtió” más de medio millón de dólares y solo se tenían chatarras costosas.

Agrega el estudio:

El único rubro interesante de ingresos que tiene el ferrocarril es el pago que recibe de la Chiriquí Land Co. La vía es mantenida (y está en perfectas condiciones) por la Chiriquí Land Co.

El tráfico de carga produjo en 1951 un ingreso insignificante de B/. 90,500.00 y el de pasajeros B/. 223,000.00 o sea 2.5 veces más. Ambos tráficos están destinados a desaparecer con la apertura de la Carretera Interamericana (p. 173)

Las líneas referidas al mantenimiento de la vía y su condición demuestran la diferencia entre una administración politizada y una administración efectiva y eficiente que busca el buen servicio del sistema ferroviario.

En cuanto al mayor tráfico de pasajeros sobre la carga, esto se considera una anomalía para un ferrocarril, el cual depende de la carga a transportar. Tal condición refleja que el tiempo de este transporte tenía sus días contados en la Provincia, porque un ferrocarril es ventajoso por transportar mayor carga que otros medios de acarreo, siempre y cuando sean distancias largas. En distancias cortas es ineficiente y costoso.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí adoleció de la falta de grandes industrias que le proveyeran de carga, porque las iniciativas gubernamentales dirigidas a una producción de tipo industrial fracasaron. Los modelos de colonias agrícolas, con grandes extensiones para implementar cultivos y proveer de carga al ferrocarril, no se desarrollaron y algunas solo quedaron en el papel.

Otra iniciativa para incentivar la agricultura en la Provincia y la tecnificación de esta fue la inauguración de la Escuela Normal Rural y la Granja Agrícola; sin embargo, aunque ambas ayudaron a la educación de los habitantes, tampoco se tradujo en grandes plantaciones que dieran vida a una fuerte industria agrícola nacional.

La industria bananera en manos de extranjeros sofocó la industria regional y evitó la instalación de otras empresas que quisieron utilizar el puerto de Pedregal para exportar banano a gran escala, lo que hubiera ayudado a desarrollar una mayor extensión de cultivos y proveer de carga al ferrocarril.

Por último, el estudio de las Naciones Unidas comunicó las siguientes recomendaciones a ejecutar respecto al servicio ferroviario en Chiriquí:

Como las perspectivas de tráfico del Ferrocarril de Chiriquí no justifican hacer inversiones, se recomienda:

- No hacer inversiones de capital, sino tratar de mantener en la mejor forma posible los servicios indispensables mientras no puedan ser realizados por carretera.
- Acelerar la construcción de los tramos de carretera faltantes en la región servida por el Ferrocarril.
- Arrendar a la Chiriquí Land Company la línea férrea entre Puerto Armuelles y Progreso, o mayor extensión si la compañía bananera tuviera interés en ello.

- Llevar a cabo un plan de construcción de carreteras destinadas a sustituir los servicios del Ferrocarril. Los pagos por concepto de arrendamiento que se reciban de la compañía bananera podrían constituir la base de financiación de dichas carreteras.
  - Aplicar al mismo fin lo que se recabe de la venta de los materiales viejos y propiedades del Ferrocarril.
  - Aprovechar la estación ferroviaria de David como estación de ómnibus y camiones, mediante arrendamiento a las empresas interesadas.
  - Dejar en manos del Estado la realización de los servicios portuarios en Armuelles y Pedregal, y adaptar esos puertos al servicio de los camiones.
- (p. 173)

A pesar de las recomendaciones a Panamá sobre el uso de los ferrocarriles, solo en el Ferrocarril de Panamá se llevó a cabo el abandono del transporte de pasajeros y se dedicó a mejorar su equipo y al transporte de contenedores, sistema para el cual el ferrocarril no tenía competencia frente los camiones.

Mientras que, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí continuó funcionando bajo una administración deficiente y politizada que solo esquilma sus arcas sin presentar algún plan de mejora en su servicio.

En consecuencia, de lo actuado en la década de 1950 e inicios de 1960, la Memoria de Obras Públicas de 1964, brinda detalles relacionados al momento que vivía el ferrocarril, más cerca de desaparecer que de continuar prestando un mal servicio. En palabras expresadas por su superintendente Rafael Galán:

Podemos decir que prevalecen en la empresa las mismas condiciones anotadas en nuestro informe del año pasado, ya que, nada se ha hecho para que esta situación varíe, muy por el contrario; la condición física, que acusan tanto el equipo rodante, como las vías, es cada día más deplorable. Desde el año 1952, cuando adquirieron dos unidades nuevas, nada nos ha sido posible, por falta de los medios económicos, la reposición de equipo. Es decir, el equipo que presta servicio data del año 1935. Fácil es imaginar el alto costo de mantenimiento, para poder brindar un servicio medianamente aceptable. Casos hay en que las fábricas que suministraron equipo al ferrocarril han desaparecido o han discontinuado la fabricación de piezas de repuesto para esos modelos anticuados, y entonces, cuando la necesidad así lo exige, nos vemos obligados a solicitarles fabricación especial, lo que hacen, pero a un costo exageradamente alto.

En cuanto a las vías, que han estado por muchos años, carentes de atención adecuada, y que están necesitando con urgencia un reacondicionamiento integral, sólo podemos darle un mantenimiento que es apenas suficiente para evitar accidentes. (p. 597)

Sobre el cierre del ferrocarril, Galán expresó:

Es mi opinión que el Gobierno Nacional debe tomar alguna medida al respecto, pero ha de ser pronto. Que se busquen y estudien nuevas rutas que puedan dar vida a esta empresa o que se proceda a su liquidación total. Pero cualquiera que sea la decisión que se adopte, porque así lo aconseja el buen juicio, no caben vacilaciones, sino que procede la acción inmediata. (p. 584)

Galán reconoció que el ferrocarril debía dejar de operar porque no era posible prestar un servicio adecuado y que, además, era costoso.

Las voces pro carreteras y comités en diferentes partes de la Provincia fueron en aumento y se criticó el funcionamiento del ferrocarril, el cual fue catalogado como un servicio anacrónico y un gasto innecesario.

Sobre esta situación, en los años de 1960, la única excusa para mantener la operación del ferrocarril, en opinión de Rafael Galán, era mantener una planilla que, por cierto, solo servía para asegurar votos a los políticos, unos votos muy costosos, que le costaron a la empresa entre 1963 y 1964: B/. 598 843.00. Por esta razón, este expresó: “No podemos olvidar que del Ferrocarril dependen más de 350 familias chiricanas y que aún en las condiciones deplorables en que se encuentra, sigue siendo un factor de importancia en la economía de la Provincia”. (Memoria de Obras Públicas, 1964, p. 584)

Galán también aprovechó cada oportunidad para criticar las carreteras, tal como consta en el siguiente párrafo:

En la provincia de Chiriquí, ninguna obra, ni ninguna otra empresa ha contribuido como el Ferrocarril a su acelerado desarrollo. Una prueba de esa aseveración la tenemos en el siguiente hecho: en 1927 fue inaugurado el ramal del ferrocarril Concepción-Puerto Armuelles y en el mismo año fue abierto al tránsito la carretera David-Remedios. Mientras que entre La Concepción y Armuelles nacieron y crecieron ocho poblaciones prósperas (hoy afectadas por la carretera interamericana

que va paralela a las líneas del ferrocarril) en el tramo comprendido entre David y Remedios no surgió una sola población. (Memoria de Obras Públicas, 1964, p. 584)

Las palabras del superintendente Galán estaban totalmente alejadas de la realidad, además omitió la presencia de la Chiriquí Land Co. (el ramal se inauguró en 1929) y su millonaria inversión generadora de miles de empleos, dinero y empleos, no proporcionados en la misma medida por el ferrocarril.

Por otra parte, sobre el oriente chiricano, las condiciones geográficas eran distintas a las del occidente, al igual que la tenencia de la tierra y la mano de obra. Sobre la geografía del oriente, explica Carles (1947): “las tierras del oriente están pegadas a la costa, fraccionadas por montículos en dirección al mar, las del occidente forman una extensa llanura interrumpida por los cauces de los ríos”. (p. 66)

Sobre el factor humano, Carles (1947) manifestó: “en el occidente el hombre de empresa ha realizado conquista de las tierras altas de Boquete, Volcán y Potrerillos donde el clima convida al trabajo, en cambio en el oriente son desconocidas, inexploradas, asiento de tribus guaymíes que antaño como hoy viven de sus limitadas labranzas”. (p. 66)

Si bien, es cierto que el ferrocarril ayudó al desarrollo de la región occidental, el factor humano jugó un papel decisivo en esto. La facilidad de transporte que brindó el ferrocarril en sus primeros años de servicio fomentó un comercio de tipo pequeño a mediano en cuanto a negocios formales, nada en las proporciones de la Chiriquí Land Co. y si el ferrocarril no hubiera extendido su ramal hacia Puerto

Armuelles, la bananera hubiera construido este en su totalidad, como hizo en otros países y no como hizo en Chiriquí, solo las líneas de las fincas.

El hecho de que Galán mencione al ferrocarril como el principal motor de progreso en las poblaciones entre Concepción y Puerto Armuelles no tiene sentido, estas comunidades crecieron por los millones de dólares de la frutera y la oportunidad de negocios generados por esta empresa. Y es gracias al dinero de la bananera que el ferrocarril se mantuvo en función, porque sin esta entrada hubiera desaparecido mucho antes.

Además, Galán no mencionó los “avances” en Alanje o los “éxitos” en Boquete y Potrerillos, lugares donde el ferrocarril jamás pudo servir de manera adecuada afectando su economía por la incompetencia de sus administradores.

El superintendente afirmó que las poblaciones en Bugaba y Puerto Armuelles fueron afectadas por la carretera Panamericana. No obstante, por medio de esta se incrementó su comercio al tener una vía para sacar sus productos sin estar sujetos al itinerario del motor, sus atrasos e incomodidades. Sobre los beneficios de la carretera Panamericana, Sánchez (2007) expuso:

La carretera abrió los horizontes a nuevos sistemas de transporte y alteró la rutina ferroviaria. El comercio floreció con rapidez en La Concepción. Los caminos de penetración hacia zonas rurales de Bugaba comenzaron a construirse, camiones de carga acarreaban diversos productos del campo a la ciudad. (p. 13)

La carretera Panamericana fue atacada por el personal del ferrocarril y la culparían de las pérdidas de la empresa, cuando los principales culpables fueron sus

administradores al no tener la capacidad de ver al ferrocarril más allá de un botín a su disposición y mejorar el servicio que prestaban y relocalizar las vías, como sí hizo el Ferrocarril de Panamá y se mantiene en funcionamiento desde 1855 hasta la actualidad (2024).

#### **2.11.5. El cierre del Ferrocarril Nacional de Chiriquí**

El año 1969 fue decisivo para el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Al tomar posesión del cargo como superintendente José Segovia en agosto del mismo año, se hicieron anuncios que daban a entender que la política en la administración del ferrocarril se había terminado y se promocionó al gobierno revolucionario como el salvador del transporte ferroviario, por propiciar el aumento de dinero en sus cuentas corrientes.

Asimismo, en 1970, Segovia publicó una pequeña revista con reclamos al ministro de Obras Públicas y valores de dinero que adeuda el gobierno y este solicita dichos montos para invertirlos en un plan de mejoras para el ferrocarril. No obstante, el gobierno, meses antes, en abril de 1969, pidió al Ministerio de Planificación y Política económica estudiar el estado del ferrocarril y rendir un informe con las recomendaciones a seguir para decidir qué debía hacer el Estado con esta empresa. Procedió Nicolás Ardito Barletta Jr. a designar la comisión para confeccionar este informe y fue entregado el 30 de abril de 1969 en la presidencia de la República.

El informe dictaminó que el plan de reorganización y mejoras para Ferrocarril Nacional de Chiriquí no sería viable por los altos costos que debía invertir el gobierno en nuevos equipos; cuando la empresa ferroviaria estaba reportando pérdidas por un

promedio anual de B/. 50 000.00 desde 1962 y, en 1968, llegó hasta B/. 87 000.00. Por esto se recomendó iniciar el desmantelamiento de la vía férrea e instalaciones a partir de finales de 1971. Esto se debía ejecutar de manera paulatina, mientras se avanzaba con la construcción de las carreteras.

El ferrocarril solo justificaba el servicio prestado a los trabajadores de las fincas bananeras en el trayecto de Progreso y Puerto Armuelles.

La operación del sistema ferroviario por parte del gobierno no era viable por su poca carga en apenas 22 km., esta carga podía ser transportada por camiones.

Con esta información, la comisión dictaminó que el gobierno debía cesar las operaciones; el dilema se presentaba en cómo y cuándo, porque dependían del avance de las carreteras y no podían desmantelar el ferrocarril sin proporcionar vías que pudieran mantener el tráfico en la estación lluviosa.

Por estas razones, aun cuando el gobierno revolucionario promocionaba el renacer del ferrocarril ya se había tomado la decisión de terminar su operación y desmantelar sus vías e instalaciones hasta Progreso. El gobierno ordenó la inversión necesaria para que el ferrocarril cumpliera con sus funciones en las regiones donde las vías terrestres no habían sido construidas de forma permanente. Por esta razón se dieron las suspensiones de servicio en los años 1970.

A partir de 1976, el presupuesto del ferrocarril se ajustó para sobrevivir con el pago del alquiler de la carrilera a la frutera estadounidense, que se negoció en B/. 500 mil y se gastaba la mayoría del presupuesto en pago de planilla. El detalle de los gastos del ferrocarril se programó de la siguiente manera:

CH. L. C. B/. 500.000.00

Pasajes B/. 55.000.00

Alquileres B/. 10.000.00

Total de ingresos B/. 565.000.00

Los gastos se distribuyen en la forma siguientes:

Sueldos B/. 334.000.00

Prestaciones B/. 70.000.00

Combustibles y Lubricantes B/. 28.000.00

Papelería y Equipo de Oficina B/. 8.500.00

Materiales y Piezas para Mantenimiento B/. 78.000.00

Compra de Equipo B/. 20.000.00

Imprevistos B/. 26.000.00

Total de egresos B/. 565.000.00 (Memoria de Obras Públicas, 1980, p. 172)

El manejo del ferrocarril, a finales de los años de 1970 y la década de 1980, se caracterizó por el desorden administrativo y los constantes daños de los equipos que ya no podían ser reparados porque el personal se había jubilado y sus reemplazos no contaban con la experiencia necesaria para el uso de la maquinaria y confección de piezas, solo se remitían a ejecutar mantenimientos y trabajos básicos en los talleres de ebanistería y mecánica.

A partir de 1975 el ferrocarril pasó a ser dirigido de forma directa por el Ministerio de Obras Públicas. Esta etapa se distinguió por concentrar sus esfuerzos en la operación de los tramos entre La Concepción y Puerto Armuelles, luego en 1988, de Progreso hasta Puerto Armuelles. El manejo general de la empresa se encontraba en completo desorden, con exceso de personal sin asignaciones claras; además, sin controles de entradas, esto último se dio porque todo estaba planificado con base en el pago de los B/. 500 000.00 de la bananera, esto era lo único que mantuvo vivo al ferrocarril hasta su cese de operaciones en 1997. Cualquier gasto que excediera el monto de ingreso establecido era subsidiado por el Ministerio de Obras Públicas.

Así, el plan elaborado por la comisión del Ministerio de Planificación y que determinó el destino del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, se ejecutó acorde a los avances de las nuevas carreteras y la situación de la empresa ferroviaria, mientras se presentaba una propaganda engañosa sobre una recuperación del sistema ferroviario, Osorio, Salazar y Wong señalan: (1974) “la provincia de Chiriquí ha vuelto a poner sus ojos en el ferrocarril. La nueva administración bajo un gobierno revolucionario ha demostrado que aquí en Panamá los ferrocarriles tienen futuro”. (p. 392)

Sin embargo, la empresa iba cerrando operaciones por partes, hasta quedar su carrilera transformada en un pequeño tramo de 23 km. al servicio de la Chiriquí Land Co. y sobre el cual la empresa tenía derecho de tránsito.

Miralles (2001) mencionó este cierre escalonado de los tramos del ferrocarril en los siguientes términos:

La construcción de la carretera Interamericana David – La Concepción, de cemento, iba haciendo desaparecer las viejas vigas del tren. La ruta David – Bugaba se suspendió a principios de 1976, luego aconteció igual con el tramo entre La Concepción y Progreso. En adelante el ferrocarril seguiría funcionando de Progreso a Puerto Armuelles. Este último tramo cerraría operaciones el domingo 26 de junio de 1996. (p. 113)

De esta manera culminó la historia de la única empresa ferroviaria nacional, como un servicio vetusto, muy lejos de sus días de esplendor cuando cubría una extensión de 144 km. y simbolizaba riqueza y progreso a su paso.

Aquel transporte que provocaba la aglomeración de cientos de personas en sus estaciones y fomentó el comercio de la Provincia por medio de su carrilera, al final sucumbió ante el avance de la tecnología, la competencia del transporte de carga y los autobuses; y por el daño causado de las malas administraciones y la política que impidieron la adecuación del ferrocarril acorde a las exigencias de los nuevos tiempos.

Después del cese de operaciones, se han realizado publicaciones donde se opina que el Ferrocarril Nacional de Chiriquí se debió mantener en función; usualmente, este tipo de expresiones se basan en ejemplos de países desarrollados que cuentan con ferrocarriles corriendo paralelo a las carreteras, sin embargo, se olvidan que Panamá era y es un país en vías de desarrollo y sin industrias regionales, no posee un volumen de carga adecuado que permita a los mercados sostener un sistema como este.

En la revista digital *Informe de David* (2015) se publicó la siguiente opinión del profesor Miranda:

Que los panameños no están acostumbrados a dos opciones, por ello cuando las carreteras aparecieron, los dirigentes de la época dejaron de percibir viabilidad en el ferrocarril. Apuntaron, que jamás las personas, imaginaron que los precios del combustible se dispararían tanto. Hoy los chiricanos, tendrían un transporte que funcionaría de manera paralela y a un menor costo. (Ferrocarril Nacional de Chiriquí un legado que se perdió en el ayer, parr. 21)

Esta es una opinión realizada sin tomar en cuenta el contexto de época y la situación en la que se encontraba el ferrocarril, necesitado de una inversión millonaria. Las opciones eran gastar millones en un medio de transporte que estaba limitado a unos pocos distritos de la provincia o invertir en una red nacional y regional de carreteras que favoreciera a todo el país y mejorara la conectividad y transporte de la Provincia y sus poblados con el resto del país.

Este tipo de expresión se sustenta en la nostalgia de los recuerdos de niños que no podían discernir si el ferrocarril brindaba buen o mal servicio, estaban felices porque les compraban algo en los trenes o paseaban con algún familiar.

También influye el pensamiento de inicios del siglo XX cuando se veía la locomotora como una máquina progresista, pero los tiempos cambian y los ferrocarriles tuvieron que adaptarse a nueva realidad tecnológica mundial que trajo las mejoras en las construcciones de las carreteras y la producción de automóviles para transporte privado, colectivo y de carga. Por lo tanto, así como el ferrocarril

desplazó a las carretas y estas se tuvieron que adaptar, y luego desaparecer, este medio de transporte experimentó en la misma situación.

Las carreteras brindaron mayor libertad de tránsito a las personas que ya no debían estar sujetas a un itinerario. Las regiones ya no estaban monopolizadas por un medio de transporte y el gobierno ya no cargaba con las fuertes erogaciones demandadas por un servicio que ya no tenía razón, a no ser que cambiara su modelo de negocio. El FNCH había cumplido su propósito y ya no tenía más que ofrecer en los distritos donde funcionó.

No se trató de si el panameño o chiricano no estaba acostumbrado a dos opciones de transporte, era lógico que se diera el cambio porque las sociedades deben buscar la mejora de sus sistemas de transporte y comunicación y el ferrocarril ya no les ofrecía lo necesario.

Los automóviles introdujeron la reducción del tiempo que separaba la causa y efecto. No obstante, estas fueron experiencias parcializadas que contribuyeron a la formación de un sistema temporal heterogéneo. Los automóviles a diferencia de los ferrocarriles, representan una experiencia individual de la velocidad que termina por alterar el *tempo* social. (Uribe, 2017, p. 34)

Con el cese del Ferrocarril Nacional de Chiriquí se cierra un largo capítulo en la historia regional. A lo largo de sus más de ochenta años de operación, el ferrocarril no solo transformó las dinámicas de movilidad y comercio, sino que también promovió la integración de comunidades rurales y urbanas, al facilitar el acceso a mercados y servicios antes inaccesibles.

Desde el punto de vista demográfico, esta megaobra impulsó el establecimiento de nuevos asentamientos y el crecimiento poblacional en las localidades que atravesaba; generó además cambios en los patrones de migración y distribución de la población.

En definitiva, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí no solo fue una infraestructura clave en la historia provincial, sino un catalizador de modernización y progreso que dejó una huella indeleble en la vida de sus habitantes y en el tejido socioeconómico de la región.

**CAPÍTULO III.**  
**MARCO METODOLÓGICO**

### 3.1 Tipo de investigación

Este capítulo describe el enfoque y los procedimientos utilizados para llevar a cabo la investigación titulada *El Ferrocarril Nacional de Chiriquí: historia, infraestructura e influencia como factor socioeconómico en la provincia, desde 1916 a 1997*.

Se trata de un estudio de naturaleza histórica y documental, cuyo propósito es reconstruir y analizar el origen, la evolución de este ferrocarril provincial y su impacto en el quehacer socioeconómico local. La investigación se enmarca en un diseño descriptivo que permite, a través de la revisión de fuentes primarias y secundarias, la comprensión detallada de los procesos históricos que configuraron la relevancia de esta obra férrea en la región.

De acuerdo con Arias (2012), la investigación documental es "aquella que se apoya en la recopilación de información y datos existentes en diversos tipos de documentos, como libros, artículos, informes, archivos históricos, entre otros" (p.45). Este tipo de investigación permite analizar de manera crítica los hechos y antecedentes a partir de fuentes ya registradas, facilitando una comprensión más profunda de los contextos históricos o teóricos.

Por otro lado, Sierra Bravo (1996) describe la investigación documental como "un proceso que consiste en la búsqueda, recopilación, análisis e interpretación de información que se encuentra registrada, principalmente en textos impresos o digitales, con el fin de comprender fenómenos históricos o científicos" (p.158). Este tipo de investigación es clave en estudios históricos y sociales debido a su enfoque en el análisis de fuentes previas.

En cuanto a la investigación descriptiva, según Hernández, Fernández y Baptista (2014), se refiere a "la medición y recopilación de información sobre las características, propiedades o conductas de un fenómeno específico, sin manipular ninguna variable". (p. 92). Este tipo de investigación se centra en detallar cómo es y cómo se manifiesta un fenómeno, proporcionando una visión clara y precisa de las condiciones o situaciones tal como se presentan.

Por su parte, Sampieri (2018), en un libro en solitario, afirma que "la investigación descriptiva busca especificar propiedades, características y perfiles de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a análisis". (p.97). La investigación descriptiva no explica por qué ocurre un fenómeno, sino que se limita a describirlo detalladamente.

### **3.2 Fuentes**

La recopilación de información es un aspecto importante en el proceso de una investigación, pues de ello depende la confiabilidad y validez del estudio. Obtener información válida requiere de cuidado y dedicación. (Bernal, 2006, p. 174)

Los datos a recolectar permitirán responder las preguntas de investigación y verificar si se cumplen los objetivos del estudio. Para lograr esto, la información debe ser confiable y suficiente, para lo cual es necesario definir los tipos de fuentes y técnicas a utilizar para su obtención.

#### **3.2.1. Fuentes primarias**

Las fuentes primarias son aquellas que se generan en el momento en que ocurren los eventos que describen. Entre ellas se encuentran documentos,

testimonios u objetos producidos tanto por los protagonistas como por los testigos de dichos hechos. Como ejemplos de este tipo de fuentes se presentan:

Fuentes primarias escritas: documentos oficiales emanados de instituciones públicas y privadas; documentos personales como cartas, diarios y memorias; prensa escrita periódica, como los diarios y obras literarias.

Fuentes primarias orales: entrevistas a participantes de hechos y grabaciones de testimonios.

Fuentes primarias tangibles e iconográficas: objetos de la vida común de épocas pasadas, pinturas, fotografías y otro tipo de imágenes.

En esta investigación sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí se ha echado mano de las siguientes fuentes primarias, en mayor medida:

- Fotografías de la época, impresas y digitales.
- Edificios y otras estructuras que formaban parte del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.
- Correspondencia presidencial de los tiempos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.
- Memorias de la Secretaría de Hacienda y Tesoro
- Memorias de la Secretaría de Fomento y Obras Públicas
- Informes del Ministerio de Planificación y Política económica
- Periódicos Ecos del Valle
- Periódicos El Chiricano
- Periódicos El Agricultor
- Periódicos El Valle de La Luna

- Periódicos La Prensa
- Periódicos El Diario de Panamá
- Periódicos El Gráfico

#### **3.2.1.1. Entrevistas**

La entrevista “es una técnica orientada a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información. Puede soportarse en un cuestionario muy flexible, para obtener información más espontánea y abierta”. (Bernal, 2006, p. 177)

Para la presente investigación se recurrió a entrevistar a personas que, ellos o sus familiares, utilizaron el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Los testimonios fueron de Manuel Herrera Vigil, Eliécer Samudio e Idalides Lezcano.

#### **3.2.1.2. Análisis de documentos**

El análisis de documentos “es una técnica basada en fichas bibliográficas que tienen como propósito analizar material impreso. Se usa en la elaboración del marco teórico del estudio”. (Bernal, 2006, p. 177)

#### **3.2.2. Fuentes secundarias**

Las fuentes secundarias son “todas aquellas que ofrecen información sobre el tema a investigar, pero que no son la fuente original de los hechos, sino que solo los referencian. Las principales fuentes secundarias son los libros, las revistas, documentales y medios de información”. (Bernal, 2006, p. 175)

Ejemplo de fuentes secundarias utilizadas en esta investigación:

- Libros publicados por historiadores, empresas involucradas en el tema investigado, libros biográficos de personajes relacionados a la historia de la

provincia de Chiriquí, en los cuales se mencione la etapa del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

- Revistas que contengan artículos relacionados al FNCH.
- Monografías sobre las regiones atravesadas por el ferrocarril.
- Tesis universitarias cuyo tema de investigación es esta obra férrea.

**CAPÍTULO IV**  
**ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN**  
**DE LOS RESULTADOS**

En este capítulo, se procederá a examinar algunos datos obtenidos durante la investigación sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Este análisis integral ayudará a comprender mejor la función de esta empresa férrea, no solo como una obra de infraestructura, sino, también, como un motor de progreso que facilitó la integración y el crecimiento económico de la provincia en el siglo XX.

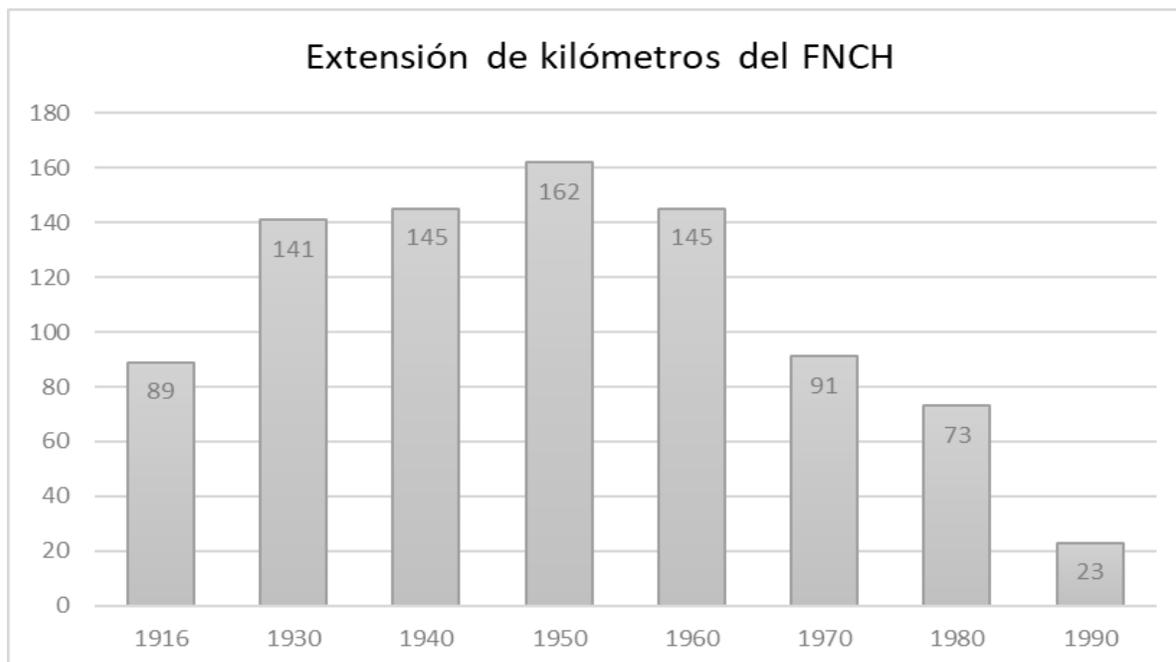
Se evaluará una serie de variables claves que permiten comprender mejor la magnitud y el papel ejercida por esta obra en la región.

Entre los elementos que serán tasados se incluyen cuadros estadísticos que reflejan la evolución de la población, tanto a nivel nacional como provincial, con un enfoque especial en la región occidental y oriental de Chiriquí. Estos datos permiten correlacionar el crecimiento poblacional con el impulso del ferrocarril y su influencia en la movilidad y la integración de las comunidades locales.

Además, se presentará un análisis de la compra de polines —material básico para la construcción y mantenimiento de las vías—, que refleja el compromiso de inversión en la infraestructura ferroviaria a lo largo de las décadas. Asimismo, se discutirá la extensión total de la línea férrea en términos de kilómetros construidos, un indicador fundamental para evaluar el alcance geográfico y el impacto logístico del ferrocarril en la conectividad interprovincial.

Finalmente, se abordará la cantidad de pasajeros movilizadas a lo largo de la existencia del ferrocarril, lo que permitirá evaluar su importancia como medio de transporte y su contribución al dinamismo económico y social de la región.

**Gráfica 1. Número de kilómetros de la red férrea en aumento y descenso. (1916-1997)**



**Fuente: Samudio, S. D. (2024)**

El cuadro No. 1 sobre los kilómetros recorridos por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí en diferentes décadas, permite apreciar los kilómetros que tuvo tras inaugurarse, en 1916, hasta su expansión a finales de los años de 1920. Posteriormente, en las postrimerías de 1940, por corto tiempo la carrilera del FNCH tendría su máximo recorrido con la inauguración del ramal a San Andrés.

En 1952, se dio la primera reducción en el kilometraje por la suspensión del servicio de carga hacia la región de Boquete. A partir de este momento, en las siguientes décadas de 1960, 1970 y 1980, se procedió a dismantelar de manera gradual los tramos férreos, hasta que, de 1988 a 1997, fue descendiendo dramáticamente la longitud de la línea para contar en este último año con un servicio a lo largo de escasos 23 kilómetros.

**Tabla 6. Cuadro de compra de polines (1936-1968)**

<b>Cantidad de polines comprados por el FNCH</b>					
<b>Año</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Costo</b>	<b>Año</b>	<b>Cantidad</b>	<b>Costo</b>
1936	34,945	B/.33,716.09	1958	16,731	B/.20,776.50
1937	22,490	B/.18,816.77	1959	15,189	B/.22,785.50
1938	20,153	B/.23,927.83	1961	22,076	B/.33,114.00
1940	15,665	B/.15,974.50	1962	20,739	B/.31,108.50
1941	19,813	B/.20,347.60	1963	11,659	B/.17,488.50
1942	11,861	B/.31,448.25	1964	16,943	B/.25,414.50
1943	30,693	B/.23,587.34	1965	16,697	B/.25,287.00
1954	21,041	B/.26,041.48	1966	12,712	B/.19,287.00
1955	19,572	B/.25,068.25	1967	8,841	B/.13,279.50
1956	20,292	B/.25,973.76	1968	14,609	B/.22,148.00
1957	18,039	B/.23,089.92	<b>Total</b>	<b>390,760.00</b>	<b>B/.498,680.79</b>

**Fuente: Memorias ministeriales de Obras Públicas**

La Tabla No. 6 refleja el número de polines comprados por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí y demuestra las grandes sumas de dinero invertidas en la compra de la madera, sin considerar gastos de mano de obra, herramientas y demás.

El caso de la compra de durmientes para la carrilera del ferrocarril se convirtió en un problema constante por la mala calidad de las materias primas entregadas por los contratistas locales. Esto lastró las finanzas de la empresa ferroviaria, aunque el problema fue identificado desde sus primeros años, no se optó por reemplazar los polines nacionales por los creosotados de Estados Unidos que, aun sin el mantenimiento adecuado, duraban entre 15 a 20 años y no sometían a riesgo la estabilidad de la carrilera.

La Memoria de Hacienda y Tesoro de 1920 expone que el superintendente Augusto Clement tenía conocimiento de la mala calidad de los durmientes del país. Clement expresó: “los durmientes son por lo general de muy mala calidad, aun cuando se han pagado a precio racional. Todavía existen durmientes de pino creosotado de los que se introdujeron cuando se construyó el ferrocarril, que se hallan en perfecto estado” (p. XVII). Pese a esta aseveración, se continuó con la compra de madera del país por considerar más costoso el polín creosotado aunque, a lo largo del tiempo, sería más conveniente por su duración y el ahorro brindado a la Empresa.

Según datos de la Memoria de la Secretaría de Fomento de 1916, los polines creosotados costaban B/. 1.25 y los del país B/. 1.15, la “gran diferencia” de costo que impedía realizar una compra que beneficiaría al ferrocarril a largo plazo era de 10 centavos por durmiente.

Sin embargo, existían otras razones, dado que a partir de la administración de Clement el ferrocarril fue tomado por los intereses partidistas. Se hizo costumbre contar con una cantidad de votantes empleados en el aserradero de la empresa; y comprar madera, mediante contratos a terceros, se podía asegurar otro número significativo de votantes. Todo esto en detrimento de las arcas del ferrocarril y el estado de la vía.

Existen evidencias de cómo la obtención de polines del país causó pérdidas innecesarias, como la de diciembre de 1922, que engendró un gasto de B/. 15 198.36. Sobre este déficit, la Memoria de Fomento y Obras Públicas de 1924, reza así: “este déficit fue originado en gran parte por la compra de durmientes, los que se

hallaban en mal estado, en el trayecto de la línea y se obtuvieron de manera satisfactoria”. (p. 20)

En 1936, el contralor general de Panamá, Leopoldo Arosemena, realizó una inspección al Ferrocarril Nacional de Chiriquí y una de sus observaciones sobre los durmientes fue la siguiente: “es mucho más económico y conveniente proceder cuanto antes a adquirir miles de polines extranjeros. El costo del polín extranjero queda pagado con creces con lo que se ahorra en el reemplazo de 4 a 5 polines del país”. (Arosemena, 29 de abril de 1936, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias) .

Arosemena además expresó: “es de notarse que todavía hay en buen estado polines de pinotea creosotada, colocados antes de poner en servicio el ferrocarril en el año 1936”. (Arosemena, 29 de abril de 1936, Correspondencia presidencial de Harmodio Arias). Esto demuestra la duración de los durmientes creosotados que, en 1936, ya tenían 20 años de estar en servicio.

En 1940, la Memoria de Salubridad y Obras Públicas detalló: “el aserrío instalado en Pedregal se ha quitado de ese sitio, ya que la única madera obtenible ahí era mangle, cuya duración en la vía es muy corta, haciendo su uso costoso e impráctico” (p. 565). Con esta expresión sobre los polines del país se reconoció el uso de madera de mala calidad por espacio aproximado de dos décadas, dado que es el tiempo que estuvo activo el aserrío en Pedregal.

Bajo esta perspectiva era posible pensar que se tomaría en cuenta la observación hecha por Leopoldo Arosemena de adquirir polines foráneos, porque era la mejor opción para las finanzas de la empresa, pero no fue así, se tomó la

decisión de enviar el equipo del aserrío a la isla penal de Coiba y comprar los polines a la Policía. Se adujo un ahorro, porque los durmientes costarían 50 centavos. Sin embargo, terminaron costando más de un balboa y se mantuvo el mismo problema de la mala calidad de la madera. Estas medidas beneficiaron solo a los altos mandos de la Policía Nacional.

Sobre el negocio con el penal de Coiba, en la Memoria de Salubridad y Obras Públicas (1940) se indica: “los polines que se compren allá representarán una economía que podría aplicarse en muchas mejoras que la empresa necesita”. (p. 566) Algo que no se llevó a cabo.

Además, agrega el mismo documento oficial: “la venta de estos polines constituye una nueva fuente de ingresos hasta ahora no percibida por la colonia penal. Sin embargo, aún quedan más de 150 000 polines por sustituir”. Esto último indica la magnitud del negocio, porque sin la extensión del ferrocarril hacia Puerto Armuelles, la carrilera debía tener aproximadamente 168 000 durmientes, que fue la cantidad informada por los contratistas en el periodo de construcción. Quiere decir esto, que la vía férrea casi en su totalidad estaba en mal estado, por lo tanto, al continuar con esta práctica de comprar polines del país nunca se resolvería el problema de mantenimiento y se continuaría desangrando las arcas del ferrocarril.

La Tabla No. 6 también muestra 21 años de informes de gastos en durmientes para la vía férrea, los cuales costaron B/. 498,680.79, casi medio millón de balboas.

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí operó por espacio de ocho décadas y para tener una idea del dinero malgastado en la compra de durmientes se tomaron en cuenta solo 21, dicho esto, la suma puede doblarse y hasta triplicarse, pero no es

posible saberlo, porque los primeros datos del ferrocarril no especificaban los gastos en durmientes y, a partir de 1969, no se publican los informes de la empresa en las memorias de Obras Públicas, aunado a la falta de controles confiables en las décadas de 1980 y 1990, los cuales eran casi inexistentes.

No se niega la necesidad de invertir en la compra de polines, no obstante, era necesario hacer la mejor inversión y entre más durmientes creosotados fueran comprados, tomaría entre 15 a 20 años su reemplazo y en una cantidad mucho más reducida que si fuera madera del país.

Con el ahorro en este rubro se podía invertir en la compra de equipo rodante nuevo, no de segunda, que era el aspecto más apremiante para mantener un buen servicio y atender de manera eficiente a los clientes. El costo de un carro motor Edwards, nuevo, entre los años 1938 y 1940, era de B/. 24 000.00, con capacidad para 30 pasajeros. Un tráiler con capacidad para 50 personas, nuevo, tenía un costo de B/.10 596.00. Equipos con estas especificaciones se adquirieron por la empresa y prestaron servicio hasta su cierre.

Sin embargo, los administradores aducían no tener dinero para la compra de nuevos equipos, mientras malgastaban grandes sumas en otros renglones, las cuales se pudieron utilizar para adquirir un carro motor con un tráiler cada año.

**Tabla 7. Población por provincia. Comparación del aumento demográfico de Chiriquí frente a las otras provincias (1911-1980)**

<b>Año</b>	<b>Bocas del Toro</b>	<b>Coclé</b>	<b>Colón</b>	<b>Chiriquí</b>	<b>Darién</b>	<b>Herrera</b>	<b>Los Santos</b>	<b>Panamá</b>	<b>Veraguas</b>
1911	22,732	35,011	32,092	63,364	8,992	23,007	30,075	61,855	59,614
1920	27,239	45,151	58,250	76,470	10,728	28,984	34,638	98,035	66,603
1930	15,851	48,244	57,161	76,918	13,391	31,030	41,218	114,103	69,543
1940	16,523	55,737	78,119	111,206	14,930	38,118	49,621	173,328	84,994
1950	22,392	73,103	90,144	138,136	14,660	50,095	61,422	248,335	106,998
1960	32,600	93,156	105,416	188,350	19,715	61,672	70,554	372,393	131,685
1970	43,531	118,003	109,605	236,154	22,685	72,549	72,380	576,645	151,849
1980	53,487	140,903	133,833	287,350	26,524	81,963	70,261	809,100	173,245

**Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo**

La provincia de Chiriquí, respecto al total de habitantes en la República de Panamá en 1911, contaba con mayor población que todas las provincias, incluso que las ciudades terminales de Panamá y Colón.

En los años que abarcan las décadas de 1920 a 1930 no se registra un aumento significativo, ya que solo es superado el número de habitantes por los de la provincia de Panamá.

Es a partir de la década de 1940, cuando se registra un crecimiento demográfico de gran magnitud, frente a las demás provincias del país, exceptuando a Panamá. Esta diferencia seguiría en aumento y, posiblemente, guarda relación con la mejora de las vías de comunicación y de transporte, y el comercio generado por el

Ferrocarril Nacional de Chiriquí y por la dinámica económica y demográfica impulsada desde la Chiriquí Land Company.

Hasta la década de 1980, la población de la Provincia creció significativamente, incluso superó en más de 100 000 habitantes a otras provincias.

**Tabla 8. Cuadros de población en el occidente y oriente de la provincia (1911-1960).**

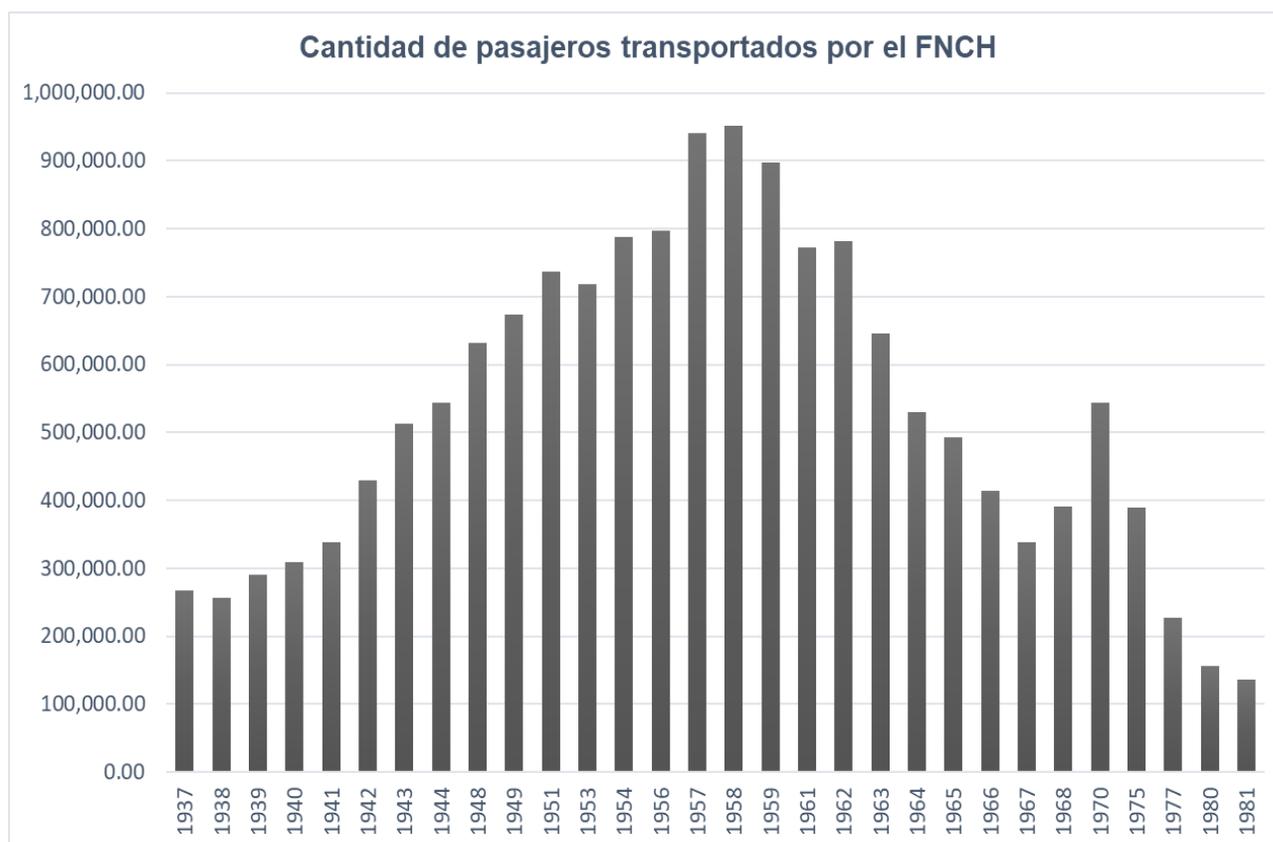
<b>Población del Occidente Chiricano</b>						
<b>DISTRITO</b>	<b>1911</b>	<b>1920</b>	<b>1930</b>	<b>1940</b>	<b>1950</b>	<b>1960</b>
Alanje	2,990	6,875	9,241	5,538	6,315	7,605
Barú	0	0	0	9,757	17,553	31,759
Boquerón	18,169	3,798	3,705	3,920	4,640	5,602
Boquete	1,589	2,609	4,035	4,995	6,901	9,998
Bugaba	3,888	8,029	10,363	20,854	28,548	37,558
David	15,059	13,084	16,004	19,699	28,923	39,516
Dolega	4,668	4,951	5,519	6,215	7,263	8,125
<b>Totales</b>	<b>33,010</b>	<b>39,406</b>	<b>48,868</b>	<b>70,978</b>	<b>100,143</b>	<b>140,163</b>
<b>Población del Oriente Chiricano</b>						
<b>DISTRITO</b>	<b>1911</b>	<b>1920</b>	<b>1930</b>	<b>1940</b>	<b>1950</b>	<b>1960</b>
Gualaca	2,985	4,342	4,069	4,394	5,956	6,053
Remedios	4,567	3,504	2,534	4,101	4,284	4,752
San Félix	5,000	5,377	4,339	6,109	5,821	6,686
San	8.871	9,993	6,115	7,394	8,462	10,941

Lorenzo						
Tolé	<b>8,931</b>	<b>13,128</b>	<b>10,994</b>	<b>18,230</b>	<b>13,470</b>	<b>18,202</b>
<b>Totales</b>	<b>30,354</b>	<b>39,406</b>	<b>28,051</b>	<b>40,228</b>	<b>37,993</b>	<b>46,634</b>

**Fuente: Montes y Córdoba, 1961.**

El ferrocarril como factor poblacional tiene un impacto relativamente lento. Esto demostrado por los censos de 1911 y 1920, años en los cuales no se produce una diferencia sustancial en la población total de los distritos del occidente y el oriente de la Provincia. Sin embargo, a partir de 1929, esta situación cambia por la extensión de la línea férrea hasta la región de Puerto Armuelles y la instalación de la empresa bananera Chiriquí Land Company, que incentiva el comercio en varios niveles y fomenta la inmigración nacional y extranjera hacia el área occidental de la Provincia.

A partir de la década de 1930 el incremento demográfico se plasma en grandes números: el ascenso pasa de 20,000 a 100,000 personas en la década de 1960. Mientras el oriente chiricano, con el mismo número de años, solo registró un aumento aproximado de 18 000 habitantes.

**Gráfica 2. Disminución de transporte de pasajeros (1937-1981)**

**Fuente: Memorias ministeriales de Obras Públicas, Revista Arquitectura e Ingeniería.**

La cantidad de pasajeros transportados por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí se relaciona con el contexto de las décadas en que funcionó, el estado que presentaba y la desaparición de su carrilera.

Entre 1920 a 1930 se consolida el tren como la mejor opción para movilizar a los habitantes de la Provincia, quienes podían transportarse de manera más rápida y cómoda que al lomo de bestias y a pie por trillos. Aun así, sus números en cuanto al transporte de personas no alcanzaría cifras significativas hasta los años de 1930, cuando el transporte de personas se intensifica hasta lograr cifras anuales de más de 200 000 pasajeros. Esto debido a que el ferrocarril no enfrentaba

competencia en localidades como Pedregal, Boquete, Potrerillos y, especialmente, en la vía que se extendía de La Concepción hasta Puerto Armuelles.

En la década de 1940 y 1950 se registran números aún mayores, que van desde más de 300 000 a 950 000 usuarios transportados. Todo este movimiento ocasionado por la bonanza de la Chiriquí Land Co. En estas décadas mencionadas el equipo rodante del ferrocarril estaba quedando obsoleto e insuficiente para la cantidad de usuarios. Además, tomó auge la construcción de carreteras y la proliferación de autos, camiones y autobuses que se constituyen en una fuerte competencia.

A partir de la década de 1960, el ferrocarril no puede hacer frente a la competencia del transporte colectivo y a ello se suma la frecuencia de los daños sufridos por su maquinaria, lo que causaba el incumplimiento de sus itinerarios. En estos años, se registra una disminución en el traslado de usuarios, comparado a sus mejores épocas cuando movilizaba entre 300 000 a 500 000 pasajeros.

En las décadas de 1970 y 1980 se continúa con el desmantelamiento de la carrilera del ferrocarril. Debido a esto, tiene menos acceso a clientes y los pocos tramos que atiende registran números muy lejos de sus años de esplendor. El resultado: a inicios de los ochenta el movimiento de pasajeros si acaso supera los 100 000 pasajeros al año.

## CONCLUSIONES

**Una vez culminado con el t3pico de estudio se procede a plantear las siguientes conclusiones:**

**Considerando el objetivo: Describir las caracter3sticas del proceso de construcci3n del Ferrocarril Nacional de Chiriqu3, se obtuvo que;**

La construcci3n del Ferrocarril Nacional de Chiriqu3 represent3 un hito trascendental en la historia de la regi3n, siendo este el primer gran proyecto de infraestructura ejecutado fuera de las principales ciudades terminales de Panamá. A pesar de las dificultades log3sticas y financieras que enfrent3 el proyecto, desde su inicio, la obra impuls3 el desarrollo local al requerir grandes cantidades de materiales y una vasta mano de obra, consolid3ndose como la mayor obra en la provincia hasta ese momento. Un aspecto destacado de esta construcci3n fue decisi3n de priorizar la adquisici3n de insumos en el mercado local, al no instalar comisariatos de la constructora, lo cual contribuy3 al crecimiento del comercio en Chiriqu3.

Co respecto respecto al trato de la empresa a los empleados durante la construcci3n del ferrocarril, se distingui3 la equidad en el trato hacia los trabajadores, sin discriminaci3n en cuanto a salarios, puestos o condiciones de alojamiento.

El ferrocarril Nacional de Chiriqu3 fue construido en su mayor3a con equipos de segunda mano, muchos de ellos provenientes del Canal de Panamá, lo que permiti3 reducir costos. Pese a los retrasos financieros, Aun cuando la obra enfrent3 retos t3cnicos y clim3ticos, como las lluvias que retrasaron los trabajos y las deficiencias en la infraestructura portuaria, el proyecto avanz3 significativamente, a tal punto que,

para agosto de 1914 se había completado gran parte de las nivelaciones y los trabajos de concreto.

Entre 1915 y 1916, se construyeron las estructuras definitivas de la obra y los trabajos adicionales. Esto permitió realizar las pruebas del ferrocarril y el proyecto quedó listo para su explotación desde el 1 de mayo de 1916 y su posterior recepción por el gobierno panameño.

**Para determinar la influencia del Ferrocarril Nacional de Chiriquí a través de su infraestructura, inversiones y posesiones se colige que;**

El Ferrocarril Nacional de Chiriquí desempeñó un papel trascendental en la historia y el desarrollo de la provincia de Chiriquí desde su inauguración en 1916. Más allá de su función como medio de transporte, se convirtió en un motor clave para el crecimiento económico, social, cultural y educativo de la región. Su capacidad para satisfacer las necesidades regionales en un contexto de aislamiento geográfico lo consolidó como un aliado estratégico para la población, mejorando la conectividad y el acceso a servicios esenciales como la educación, la salud y el comercio.

La influencia del ferrocarril se extendió más allá del transporte de bienes y personas, apoyando actividades comunitarias, culturales y educativas a través de diversas contribuciones y colaboraciones con el gobierno y la sociedad. Proyectos como la construcción de infraestructuras públicas, el apoyo a actividades artísticas y culturales, y la contribución al desarrollo educativo mediante giras y la fabricación de mobiliario escolar, evidenciaron su rol integral en la vida cotidiana de los chiricanos.

Asimismo, su compromiso con obras sociales, como el acueducto de Boquete y el Hotel Nacional, marcó una huella significativa en el progreso de la provincia.

### **Con respecto a describir los aspectos administrativos del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.**

La historia administrativa del Ferrocarril Nacional de Chiriquí revela un ciclo de reorganizaciones y cambios regulatorios que reflejan tanto los esfuerzos por mejorar su gestión como las dificultades enfrentadas a lo largo de los años. Desde su creación, el ferrocarril estuvo bajo la supervisión de diversos ministerios y secretarías, experimentando múltiples reorganizaciones en su estructura interna.

En 1917, se estableció un marco regulatorio formal para administrar el ferrocarril, posteriormente, en 1942, la empresa ferroviaria obtuvo autonomía en su régimen interno, esto permitió definir con mayor claridad sus divisiones departamentales y las funciones de cada empleado. En 1945, el ferrocarril alcanzó su pináculo en cuanto a autonomía administrativa, al obtener personería jurídica. Esto le permitió su expansión como empresa y diversificar su accionar en la provincia.

La integración del ferrocarril al Ministerio de Obras Públicas en la década de 1970, bajo la Ley No. 103 de 1974, selló el destino de la empresa al eliminar su autonomía administrativa. A partir de ese momento, durante las próximas décadas, la falta de una estructura organizativa responsable y el incumplimiento de los reglamentos internos contribuyeron a su decadencia y eventual desaparición del sistema ferroviario.

**Considerando las causales de la decadencia y desaparición de esta obra férrea se infiere que;**

La desaparición del Ferrocarril Nacional de Chiriquí es el resultado de múltiples factores que contribuyeron a su declive progresivo a lo largo de los años. Entre las principales causas destacan la mala administración, la politización de la empresa, la injerencia gubernamental y el avance tecnológico, especialmente, el desarrollo de la infraestructura vial.

Uno de los factores más determinantes fue la deficiente administración del ferrocarril. A lo largo de su existencia, la empresa estuvo bajo la dirección de gerentes que, en muchos casos, no tenían la experiencia necesaria para gestionar una operación ferroviaria. Esta incapacidad administrativa se tradujo en decisiones erróneas, como la adquisición de materiales de baja calidad, la falta de mantenimiento adecuado, la compra de equipo rodante de segunda mano y la negligencia en la planificación financiera. Estas malas prácticas generaron elevados costos operativos y, con el tiempo, llevaron a un deterioro acelerado de la infraestructura y del servicio.

A esto se sumó la creciente intromisión política en la gestión del ferrocarril, especialmente desde las décadas de 1930 y 1940. La empresa fue utilizada como un recurso partidista para asegurar empleos y votos, lo que resultó en la contratación de personal no idóneo y en la politización de su estructura operativa. Las decisiones relacionadas con el ferrocarril fueron influenciadas por los intereses políticos del momento, lo que afectó gravemente su funcionamiento y su capacidad para competir con nuevas alternativas de transporte.

La injerencia del gobierno, también, jugó un papel crucial en la decadencia del ferrocarril. El uso de sus servicios para diversas instituciones estatales sin el correspondiente pago generó una acumulación de deudas que lastró aún más sus finanzas. Además, el Estado dispuso de sus propiedades sin compensación adecuada, afectando el patrimonio de la empresa.

Por último, el avance tecnológico y la expansión de la infraestructura vial en Panamá marcaron un punto de inflexión en la utilidad del ferrocarril. A medida que, se construyeron nuevas carreteras y el transporte por automóvil, camión y autobús se hizo más accesible y eficiente, el ferrocarril perdió su monopolio como principal medio de transporte en la provincia de Chiriquí. La falta de inversión en modernización, junto con la competencia del transporte por carretera, selló su destino.

En conjunto, estos factores convergieron para hacer que el Ferrocarril Nacional de Chiriquí pasara de ser un motor de desarrollo a una empresa obsoleta, incapaz de adaptarse a las nuevas demandas y condiciones tecnológicas. Su desaparición, aunque, lamentable, fue el resultado de una serie de decisiones mal gestionadas y de la incapacidad de transformar su modelo de negocio para mantenerse relevante en un panorama cambiante.

**Con respecto al impacto socio-económico del Ferrocarril en Chiriquí se dedujo que;**

La construcción e inauguración del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en 1916 marcó un hito en el desarrollo socioeconómico de la provincia, catalizando

transformaciones profundas en las dinámicas comerciales y en la vida de los habitantes de la región. Desde su inicio, el ferrocarril no solo facilitó el transporte de mercancías y personas, sino, que reconfiguró la economía local al integrar diversas comunidades a lo largo de su trayecto, conectando centros productivos como David, Boquete, La Concepción, Potrerillos y Puerto Armuelles. Este medio de transporte representó un avance significativo, al reducir los tiempos de traslado y posibilitar el acceso a mercados más amplios, tanto para grandes industrias como para pequeños comerciantes y agricultores.

El impacto fue palpable en múltiples sectores. El ferrocarril estimuló la inversión y mejoró la infraestructura de la región, impulsando, tanto la economía formal, con la expansión de empresas dedicadas al monocultivo y la exportación, como la economía informal, donde familias de escasos recursos encontraron en las estaciones y subestaciones del tren un espacio para comercializar productos artesanales y agrícolas. Este desarrollo económico, generado por la conectividad que ofrecía el ferrocarril, elevó el nivel de vida de los habitantes y consolidó a David como el principal centro de servicios de la provincia.

A lo largo de su operación, el ferrocarril fue un motor de progreso para el occidente chiricano, al mejorar la integración entre comunidades y promoviendo la especialización económica en la región. Con su llegada, surgió un florecimiento comercial que transformó a Chiriquí en una de las provincias más importantes de Panamá. Aunque con el tiempo surgieron desafíos, como la competencia de las carreteras y los avances tecnológicos, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí dejó una

huella indeleble en el desarrollo de la región, consolidando su legado como un agente clave en la historia económica y social de la provincia.

## RECOMENDACIONES

- Que los municipios aprovechen las infraestructuras que quedan para ser espacios o lugares de memoria.
- Que la Biblioteca Pública pueda declararse en un monumento histórico municipal y pueda usarse como museo del FNCH.
- Que pueda introducirse el tema del Ferrocarril Nacional de Chiriquí en el programa de estudio nacional cuando se aborda la modernización de la República y las obras de Belisario Porras.
- Que los resultados de esta investigación se divulguen; ya que el ferrocarril marcó un hito en la historia, no sólo en el ámbito comercial, turístico y económico, sino que el avance que ha tenido la provincia y el resto del país es, gracias, a el ferrocarril.

## BIBLIOGRAFÍA

### Referencias

#### Periódicos

- 40 balboas el quintal de café. (1934, 5 de abril). *Ecos del Valle*, p. 1
- Agradece la cooperación. (1950, 25 de enero). *Ecos del Valle*, 8.
- Alanje. (1935, 16 de agosto). *Ecos del Valle*, 1.
- Anuncios. (1911, 1 de julio). *El Agricultor*, 1-4.
- Anuncios. (1912, 1 de diciembre). *El Agricultor*, 1-4.
- Anuncios. (1912, 1 de febrero) *El Agricultor*, 1-4.
- Anuncios. (1913, 28 de julio). *El Agricultor*, 4.
- Araúz A. (1936, 31 de agosto). El paseo a Puerto Armuelles. *El Centinela del Valle*, 1-6.
- Así se coopera. (1957, 16 de marzo). *Ecos del Valle*, 1.
- Aviso importante. (1948, 12 de marzo). *Ecos del Valle*, 3.
- Aviso. (1914, 5 de julio). *El Agricultor*, 3.
- Aviso. (1915, 4 de febrero). *La Prensa*, 4.
- Aviso. (1915, 7 de mayo). *La Prensa*, 3.
- Aviso. (1916, 13 de noviembre). *El Valle de la Luna*, 4.
- Boqueteñas. (1933, 18 de mayo). *Ecos del Valle*, 3.
- Buena cosecha. (1917, 8 de marzo). *El Valle de la Luna*, 4.
- Calles. (1916, 29 de noviembre). *El Valle de la Luna*, 4.
- Carta al presidente Dr. Harmodio Arias. (1934, 10 de noviembre). *Ecos del Valle*, 3.

Catorce casas comerciales hay en Puerto Armuelles y ninguna pertenece a hijo del país. (1934, 20 de febrero). *Ecos del Valle*, 1.

Catorce tiendas. (1934, 20 de febrero). *Ecos del Valle*, 2.

Chiriquí Land Co. (1955, 28 de diciembre). *Ecos del Valle*, 2.

Comunicado de la Junta Organizadora del festival del Café. (1950, 7 de marzo). *Ecos del Valle*, 3.

Con el deportivo Armuelles. (1950, 3 de febrero). *Ecos del Valle*, 4.

Con el señor secretario de Hacienda. (1917, 12 de febrero). *El Valle de la Luna*, 1.

Contrato sobre el Ferrocarril de Pedregal a David etc. (1914 el 1 de marzo). *El Agricultor*, 2.

Contribución a la economía nacional. (1953, septiembre) *Chirilanco*, 2.

Correos. (1917, 8 de marzo). *El Valle de la Luna*, 4.

D. Francisco M. Calancha. (1893, 15 de marzo). *El Deber*, 3.

De la libreta de Cora. (1933, 10 de abril). *Ecos del Valle*, 2-4.

De la libreta de Cora. (1933, 17 de abril). *Ecos del Valle*, 2.

De la libreta de Cora. (1934, 19 de marzo). *Ecos del Valle*, 4.

De la libreta de Cora. (1934, 20 de marzo). *Ecos del Valle*, 2.

De la libreta de Cora. (1934, 22 de marzo). *Ecos del Valle*, 4.

De la libreta de Cora. (1934, 23 de marzo). *Ecos del Valle*, 2-4.

Desde 1929 Comenzaron las Exportaciones de Fruta en la División de Puerto Armuelles. (1953 septiembre) *Chirilanco*, 1.

Desde Concepción. (1929, 31 de agosto). *El Gráfico*, 7.

Desidia. (1917, 9 de enero). *El Valle de la Luna*, 4.

- Despierta mucho entusiasmo la feria del Café. (1950, 7 de marzo). *Ecos del Valle*, 1.
- Difícil la situación del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. (1955, 24 de octubre). *Ecos del Valle*, 1.
- Discurso. (1916, 4 de noviembre). *El Valle de la Luna*, 3.
- Dona la pintura necesaria para el Estadio de Doleguita. (1950, 2 de febrero). *Ecos del Valle*, 4.
- E. R. S., Ecos de Chiriquí. (1946, 9 de julio). *Ecos del Valle*, 2.
- Ecos de Chiriquí. (1928, 22 de septiembre). *El Gráfico*, 17.
- Ecos de Chiriquí. (1946, 9 de julio). *Ecos del Valle*, 2.
- Ecos del día. (1916, 3 de enero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Ecos del día. (1916, 4 de noviembre). *El Valle de la Luna*, 4.
- Ecos del día. (1917, 21 de febrero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Ecos del día. (1917, 21 de febrero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Ecos del día. (1917, 5 de marzo). *El Valle de la Luna*, 4.
- Ecos del día. (1917, 7 de marzo). *El Valle de la Luna*, 4.
- El F. N. de CH. Transporta 122 Mil Sacos de arroz en Solo Cinco Meses. (1955, 28 de diciembre). *Ecos del Valle*, 1.
- El aspecto de mi pueblo deja mucho que desear. (1946, 3 de julio). *Ecos del Valle*, 6.
- El Boquete. (1917, 22 de febrero). *El Valle de la Luna*, 1.
- El Carnaval. (1919, 19 de abril). *El Agricultor*, 2-3.
- El Coro Universitario cantará en Puerto. (1962, 6 de agosto). *Ecos del Valle*, 1.
- El edificio de la Estación será ocupado por oficinas nacionales y municipales. (1950, 8 de marzo). *Ecos del Valle*, 1.

El F. N. hace bancas por 40 mil. Se modernizan las escuelas. (1961, 27 de abril).

*Ecos del Valle*, 1.

El ferrocarril arreglará la lavandería del hospital. (1961, 2 de febrero). *Ecos del Valle*,

1.

El Ferrocarril contribuye al aislamiento de una región rica y de brillante porvenir.

(1954, 14 de septiembre). *Ecos del Valle*, 1.

El ferrocarril coopera ampliamente con el festival del café. (1950, 8 de marzo). *Ecos*

*del Valle*, 1.

El Ferrocarril Nacional perderá fuerte suma de dinero. (1950, 27 de junio). *Ecos del*

*Valle*, 1.

El Ferrocarril sigue cooperando. (1951, 2 de enero). *Ecos del Valle*, 1.

El Hotel Nacional de David. (1947, 20 de octubre). *Ecos del Valle*, 7.

El Hotel Nacional. (1957, 16 de marzo). *Ecos del Valle*, 5.

El Ingenio de Potrerillos está educando al hijo de un obrero. (1947, 31 de enero).

*Ecos del Valle*, 5.

El Rotario en Acción. (1933, 10 de abril). *Ecos del Valle*, 1.

Estación. (1917, 1 de octubre). *El Agricultor*, 4.

Exposición de Arte Chiricano en el Hotel Nacional. (1948, 12 de marzo). *Ecos del*

*Valle*, 10.

Feria Nacional. (1946, 9 de marzo). *Ecos del Valle*, 2.

Ferrocarril de Chiriquí. (1917, 4 de enero). *El Valle de la Luna*, 4.

Ferrocarril en Panamá. (1914, 31 de octubre). *The Commercial & Financial*

*Chronicle*, 1299.

- Ferrocarril Nacional de Chiriquí – Aviso. (1917, 26 de febrero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Ferrocarril Nacional de Chiriquí – Aviso. (1917, 6 de marzo). *El Valle de la Luna*, 2.
- Ferrocarril Nacional de Chiriquí – Aviso. (1917, 7 de marzo). *El Valle de la Luna*, 3.
- Ferrocarril. (1913, 3 de abril). *El Agricultor*, 2.
- Ferrocarril. (1914, 1 de abril). *El Agricultor*, 3.
- Ferrocarril. (1917, 1 de febrero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Fiesta. (1917, 8 de enero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Fiestas. (1917, 1 de febrero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Fiestas. (1917, 3 de febrero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Gente....y más gente.... (1957, 23 de marzo). *Ecos del Valle*, 8.
- Gómez, Corregimiento de Aserrió. (1962, 16 de julio). *Ecos del Valle*, 2-4.
- Grandioso espectáculo presentará Bellas Artes en David el 29. (1960, 24 de marzo).  
*Ecos del Valle*, 1.
- Hace exposición don Félix Abadía. (1950, 24 de enero). *Ecos del Valle*, 6-7.
- Hacia el futuro. (1917, 4 enero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Honras fúnebres. (1917, 26 de febrero). *El Valle de la Luna*, 1.
- Hospital. (1915, 1 de abril). *El Agricultor*, 4.
- Imperdonable. (1917, 6 de marzo). *El Valle de la Luna*, 4.
- Instrucción pública. (1914, 28 de junio). *El Agricultor*, 3.
- Intrigas y sabotajes. (1950, 23 de febrero). *Ecos del Valle*, 6.
- Itinerario. (1912, 1 de diciembre). *El Agricultor*, 4.
- Itinerario. (1946, 18 de marzo). *Ecos del Valle*, 3.
- Justo reclamo. (1916, 17 de noviembre). *El Valle de la Luna*, 4.

- La Compañía de Navegación Nacional. (1917, 5 de marzo). *El Valle de la Luna*, 3.
- La Estrella de Panamá prohíja carretera hacia Boquete. (1933, 19 de abril). *Ecos del Valle*, 1.
- La inauguración del nuevo hotel. (1946, 1 de marzo). *Ecos del Valle*, 2.
- La Semana de Acercamiento. (1933, 17 de abril). *Ecos del Valle*, 2.
- Las vías férreas son más ventajosas. (1916, 16 de agosto). *Diario de Panamá*, 4.
- Lewis, S. (1948, 10 de noviembre). Mañana. *Épocas*, 49.
- Lo que dice el Sr. Hebard. (1915, 19 de febrero). *La Prensa*, 3.
- Lo que se filtra. (1932, 29 de septiembre). *Ecos del Valle*, 1.
- Locomotora. (1915, 1 de marzo). *El Agricultor*, 3.
- Los que nos visitan. (1933, 10 de abril). *Ecos del Valle*, 2.
- Los vecinos de Camarón piden teléfono y correo. (1934, 8 de enero). *Ecos del Valle*, 2.
- Más de 10 mil polines ha cambiado el Ferrocarril. (1947, 13 de febrero) *Ecos del Valle*, 1.
- Medida conveniente. (1914, 16 de agosto) *El Agricultor*, 4.
- Memorial de los cañeros dolegueños. (1934, 20 de febrero). *Ecos del Valle*, 1-4.
- Muchos creen. (1914, 21 de junio de 1914). *El Agricultor*, 3.
- Muy bien. (1916, 12 de diciembre). *El Valle de la Luna*, 4.
- Muy Bien. (1917, 18 de enero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Necesidades urgentes del pueblo de Dolega. (1946, 3 de julio). *Ecos del Valle*, 6.
- No hay crisis, vive contento. (1934, 9 de enero). *Ecos del Valle*, 2.
- Nos alegramos. (1917, 1 de febrero). *El Valle de la Luna*, 4.

- Nota editorial. (1917, 10 de febrero). *El Valle de la Luna*, 1.
- Nuevo servicio aéreo. (1946, 3 de julio). *Ecos del Valle*, 6.
- Olmedo Miranda agradece a don Rafael A. Galán. (1962, 8 de agosto). *Ecos del Valle*, 3.
- Otras Mejoras se habían conseguido para un Kinder. (1950, 15 de marzo). *Ecos del Valle*, 1.
- Pedregal. (1912, 1 de diciembre) *El Agricultor*, 4.
- Por Boquerón. (1935, 16 de agosto), *Ecos del Valle*, 2.
- Por el parque. (1917, 11 de enero). *El Valle de la Luna*, 1-4.
- Por el parque. (1917, 13 de enero) *El Valle de la Luna*, 4.
- Prácticamente terminada la fábrica de leche en polvo. (1955, 21 de mayo). *El Día*, 1.
- Productos de la feria en remate. (1946, 18 de marzo). *Ecos del Valle*, 1.
- Productos ticos para la feria nacional. (1946, 9 de marzo). *Ecos del Valle*, 1.
- Progreso. (1916, 13 de noviembre). *El Valle de La Luna*, 4.
- Puente. (1917, 15 de febrero). *El Valle de la Luna*, 1.
- Puerto Armuelles. (1934, 24 de marzo). *Ecos del Valle*, 2.
- Quince millones pagó la Chiriquí Land. (1960, 8 de junio). *Ecos del Valle*, 2.
- Retroceso. (1917, 6 de enero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Ruiz, de Puerto Armuelles. (1934, 23 de febrero). *Ecos del Valle*, 2.
- Santa Marta celebrará sus fiestas patronales. (1948, 5 de enero). *Ecos del Valle*, 8.
- Se hacía necesario. (1917, 8 de febrero). *El Valle de la Luna*, 4.
- Se inaugura oficialmente el Aeropuerto Enrique Malek. (1947, 31 de octubre). *Ecos del Valle*, 1.

Se levantará La Casa de la Cultura. (1961, 19 de diciembre). *Ecos del Valle*, 10.

Se nos atiende. (1917, 13 de enero). *El Valle de la Luna*, 4.

Se piden autorizaciones para vender mediante licitación pública, bienes y derechos de la nación o del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. (1963, 15 de noviembre). *El Día*, 1.

Se reunirán pronto los miembros del comité de la feria. (1962, 12 de julio). *Ecos del Valle*, 1.

Segundo jefe de los talleres del Ferrocarril Nacional. (1950, 2 de marzo). *Ecos del Valle*, 1.

Señor Editor de "El Agricultor". (1914, 5 de julio). *El Agricultor*, 3.

Serna acepta la expropiación indemnizándola según el valor catastral. (1934, 16 de abril). *Ecos del Valle*, 1.

Silvano Escudero es muy bien criticado. (1963, 6 de julio). *Ecos del Valle*, 4.

Silvera, L. (13 de abril de 1933). David. *Ecos del Valle*, 2.

Suspensión de un servicio. (1950, 13 de febrero). *Ecos del Valle*, 3.

Teléfono. (1917, 13 de enero). *El Valle de la Luna*, 4.

Tic Tac. (1963, 23 de marzo). *Ecos del Valle*, 4.

Todas las agrupaciones cívicas se pronunciarán en favor de la carretera. (1949, 11 de junio). *Ecos del Valle*, 1.

Tren gratis. (1957, 13 de marzo). *Ecos del Valle*, 4.

Trenes. (1916, 2 de noviembre). *El Valle de la Luna*, 3-4.

Tribuna. (1934, 5 de abril). *Ecos del Valle*, 4.

Un crimen. (1917, 6 de marzo). *El Valle de La Luna*, 1.

Un reportaje. (1914, 5 de julio). *El Agricultor*, 3.

Un telegrama sobre turismo. (1933, 10 de abril). *Ecos del Valle*, 1.

Una grita general. (1917, 6 de marzo). *El Valle de la Luna*, 1.

Una indicación. (1916, 24 de noviembre). *El Valle de la Luna*, 4.

Una invasión de acercamiento. (1935, 17 de agosto). *Ecos del Valle*, 2.

Vidal, P. (1933, 25 de julio). Arias Jr. ha sido uno de los más entusiastas amigos de la carretera David – Boquete. *Ecos del Valle*, 4.

Visita la provincia el ministro Navarro. (1951, 21 de mayo). *Ecos del Valle*, 1.

Visita. (1914, 1 de abril). *El Agricultor*, 3.

## **Revistas**

Andreve, G. (1979). Discursos en David. Escritos de Andreve. *Revista Lotería*, No. 282-283-284. pp. 143-147.

Arce, L. (1949). Puerto Armuelles. *El Barú, Revista Conmemorativa del Primer Centenario de la Provincia de Chiriquí*. (pp. 66-69).

Barret, J. (1914). Panama. *Bulletin of the Pan American Union*. Vol. XXXVIII. No. 5, p. 784.

Chávez, J. (2004). Desarrollo tecnológico en la primera Revolución Industrial. *Norba. Revista de Historia*, Vol. 17, 93-109

Correa, J. (2015). Ferrocarriles y soberanía: el ferrocarril de Panamá, 1850-1903. *Am. Lat. Historia Económica*, año 22, núm. 2, mayo-agosto, 2015, pp. 28-49.

Cuadrado, J. y Bautista, E. (2011). La teoría de máquinas y mecanismos: desarrollo y difusión de una nueva ciencia. Capítulo 11. *Técnica e ingeniería en España*.

*El ochocientos de los lenguajes al patrimonio, Vol. VI, Publicación número 3.111, 500-542.*

González, J. y Ortiz, P. (1946). Anuncios. *Democracia Panameña. Año IV, No. 8*, pp. 1-9.

González, J. y Ortiz, P. (1946). Elogiase la labor del Ferrocarril de Chiriquí. *Democracia Panameña, año IV, No. 8*, p. 18.

González, J. y Ortiz, P. (1950). El Hotel Nacional en David. *Democracia Panameña. Edición extraordinaria dedicada al turismo*, p. 50.

Henríquez, A. (1945). Informe Sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí. *Ingeniería y Arquitectura. Vol. 2 No. 11*, pp. 124-126.

Laguna, R. (2016). De la máquina al mecanicismo. Breve historia de la construcción de un paradigma explicativo. *Revista Colombiana de Filosofía de la Ciencia*, 16.32 (2016 enero-junio), 57-71.

Lecompte, D. (1979). La organización espacial de Chiriquí – Regiones y sistema urbano. *Revista Geográfica Año 2, #2*, p. 22-32.

Quintero, M. (1949). El David de antes y el de hoy en sus diferentes aspectos. *El Barú, Revista Conmemorativa del Primer Centenario de la Provincia de Chiriquí*. (pp. 29-32).

Ramírez E. y Lezaeta M. (2014). Orígenes de la revolución industrial. *Revista Paramillo / II Etapa N° 29*, 145-162.

Ruiz, P. (1949). Boquete. *El Barú, Revista Conmemorativa del Primer Centenario de la Provincia de Chiriquí*. (pp. 56-60).

Santos, F. (1949). Tradiciones Dolegueñas. *El Barú, Revista Conmemorativa del Primer Centenario de la Provincia de Chiriquí*. (pp. 50-53).

The Panama Canal. (1914). White Men Seeking Work in the Interior of Panama. *The Canal Record*. Vol. VIII, No. 4, p. 30.

Travieso, J. Travieso, B. (1961). Relato histórico del distrito de Boquete. *Tierra y Dos Mares*. Año I-No. 6, p. 30-32, 35.

Travieso, J. Travieso, B. (1961). Relato histórico del distrito de Boquete. *Tierra y Dos Mares*. Año I-No. 7, p. 34, 37, 42.

### **Informes y documentación gubernamental**

Alegre, R. (25 de junio de 1953). Correspondencia presidencial de Remón Cantera.

Arias, H. (21 de octubre de 1935). Correspondencia presidencial de Harmodio Arias.

Arias, H. (27 de mayo de 1936) Correspondencia presidencial de Harmodio Arias.

Arosemena, L. (29 de abril de 1936). Correspondencia presidencial de Harmodio Arosemena.

Beluche, B. (13 de agosto de 1936) Correspondencia presidencial de Harmodio Arias.

Blair, H. S. (10 de febrero de 1936). Correspondencia presidencial de Harmodio Arias.

Duchaussoy, A. (2022). Diagnóstico Agrario: Dinámicas y estrategias de las explotaciones agrícolas del distrito de Barú en Panamá.

Ferrocarril Nacional de Chiriquí. (1947). Tarifa general del Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Ferrocarril Nacional de Chiriquí. (1970). LVI Aniversario, la provincia de Chiriquí, progreso paralelamente con el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, 1914-1970.

Galindo, I. (18 de junio de 1954). Correspondencia presidencial de Remón Cantera.

Galindo, I. (3 de septiembre de 1953). Correspondencia presidencial de Remón Cantera.

González, J. Franceschi, E. (30 de mayo de 1936). Correspondencia presidencial de Harmodio Arias Madrid.

González, L. (17 de octubre de 1935). Correspondencia presidencial de Harmodio Arias.

González, L. (5 de noviembre de 1935). Correspondencia presidencial de Harmodio Arias.

Holcombe, R. A. (23 de octubre de 1953). Correspondencia presidencial de Remón Cantera.

Jácome, L. (23 de noviembre de 1932). Correspondencia presidencial de Harmodio Arias.

Ministerio de la Presidencia. (10 de febrero de 1945). Gaceta Oficial de Panamá, No. 9627.

Ministerio de la Presidencia. (15 de mayo de 1916). Gaceta Oficial de Panamá, No. 2320.

Ministerio de la Presidencia. (21 de abril de 1964). Gaceta Oficial de Panamá, No. 15104.

Ministerio de la Presidencia. (4 de enero de 1933). Gaceta Oficial de Panamá, No. 6483.

Ministerio de la Presidencia. (5 de junio de 1942) Gaceta Oficial de Panamá, No. 8821.

Ministerio de la Presidencia. (6 de noviembre de 1936). Gaceta Oficial de Panamá, No. 7414.

Ministerio de la Presidencia. (8 de agosto de 1927). Gaceta oficial de Panamá, No. 5155.

Ministerio de Obras Públicas. (1942). Memoria de Salubridad y Obras Públicas, Tomo I.

Ministerio de Obras Públicas. (1942-1944). Memoria de Salubridad y Obras Públicas, parte expositiva y anexos.

Ministerio de Obras Públicas. (1949). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de Obras Públicas. (1950). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de Obras Públicas. (1951). Memoria de Obras Públicas

Ministerio de Obras Públicas. (1953). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de Obras Públicas. (1954). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de Obras Públicas. (1955). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de Obras Públicas. (1959). Memoria de Obras Públicas

Ministerio de Obras Públicas. (1961). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de Obras Públicas. (1962). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de Obras Públicas. (1964). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de Obras Públicas. (1980). Memoria de Obras Públicas.

Ministerio de planificación y Política Económica. (1969). Informe sobre el Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

Ministerio de Salubridad y Obras Públicas. (1940). Memoria de Salubridad y Obras Públicas.

Ministerio de Salubridad y Obras Públicas. (1942). Memoria de Salubridad y Obras Públicas, Tomo II.

Protocolo notarial de la provincia de Chiriquí, Documentos privados 1905-1908, tomo 2.

Sanmartín, J. (15 de junio de 1954). Correspondencia presidencial de Remón Cantera.

Secretaría de Fomento y Obras Públicas. (1906). Memoria de Fomento y Obras Públicas.

Secretaría de Fomento y Obras Públicas. (1922). Memoria de Fomento y Obras Públicas.

Secretaría de Fomento y Obras Públicas. (1924). Memoria de Fomento y Obras Públicas.

Secretaría de Fomento. (1910). Memoria de Fomento.

Secretaría de Fomento. (1914). Memoria de la Secretaría de Fomento.

Secretaría de Fomento. (1916). Memoria de la Secretaría de Fomento.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1916). Memoria de Hacienda y Tesoro.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1918). Memoria de Hacienda y Tesoro.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1920). Memoria de Hacienda y Tesoro.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1920). Memoria de Hacienda y Tesoro.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1928). Memoria de Hacienda.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1930). Memoria de Hacienda y Tesoro.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1932). Memoria de Hacienda y Tesoro.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1934). Memoria de Hacienda y Tesoro.

Secretaría de Hacienda y Tesoro. (1936). Memoria de Hacienda y Tesoro.

Secretaría de Higiene, Beneficencia y Fomento. (1938). Memoria de Higiene, Beneficencia y Fomento.

Telegrama de productores nacionales. (2 de septiembre de 1948). Correspondencia presidencial de Enrique Jiménez.

### **Libros**

Araúz, C. (1999) *Mendoza, Secretario de Hacienda y Tesoro. Obra de Gobierno 1908-1910*. Tomo I. Stamato Editores.

Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica*. Editorial Episteme.

Bernal, A. (2006). *Metodología de la Investigación*. Segunda edición. Pearson Educación.

Biblioteca Cultural Shell. (1995). *El pensamiento de Carlos A. Mendoza (Documentos-escritos-discursos)*. Fondo de Promoción Cultural Shell.

Carles, R. (1947). *A la sombra del Barú*. La Estrella de Panamá.

Carles, R. (1964). *Quiero Aprender*. La Estrella de Panamá.

Castillero, A. (1985). *El café en Panamá una historia social y económica Siglos XVIII-XX*. Editora Renovación S. A.

Castillero, E. (1968). *Chiriquí, Ensayo de monografía de la provincia de Chiriquí*. Impresora Panamá S. A.

- Clarck, F. (2007). *A través del tormento*. Tercera edición. Departamento de imprenta de la Universidad Tecnológica de Panamá.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. Editorial McGraw-Hill.
- J. A. (1880). The material facts about the Chiriqui Improvement Company's grants ; reasons why the validity of the company's title to the Chiriqui strip is denied and held to be void by the government of Colombia. T. McGill & co., printers.
- Linares, J. (1982). Pablo Arosemena. Colección Kiwanis. Servicios Malek S. A.
- Lindsay, F. (1926). Panama and the Canal To Day. The Colonial press, U.S.A.
- Miralles, M. (2001). Historia humana y económica de Puerto Armuelles. Editorial Mizrachi y Pujol, S. A.
- Miranda, B. (1989). *Dole-gó: El lugar del colibrí*. Impreso SESATOR.
- Molina, M. (2014) *Chiriquí en sus fronteras de producción. Migraciones, poblamiento, y evolución urbana e industrial, 1750-1950*. Impresos Modernos.
- Molina, M. (2016). *Chiriquí en las páginas de su historia (1720-1920)*. Impresos Modernos S. A.
- Morales, E. (1923). *Empréstito Nacional de 1914*. Imprenta Nacional.
- Naciones Unidas. (1953). *Transporte en el Istmo Centroamericano. Informe de la Misión Técnica designada por la Secretaría de la Comisión Económica para América Latina y la Administración de Asistencia Técnica, con la colaboración de la Organización de la Aviación Civil Internacional, e Informe sobre el Seminario de Transporte, celebrado en San José, Costa Rica*. Publicación de las Naciones Unidas.

- Osorio, A. (1988). *Chiriquí en su historia 1502-1903*. Tomo II. Panamá.
- Osorio, A. Salazar, G. y Wong, A. (1974). *Historia de la Ciudad de David*. Edición municipal. Litho impresora Panamá, S. A.
- Otero, E. (1923). *Un gran demócrata: trozos sobre la historia política del país y la vida pública del Doctor Belisario Porras*. Imprenta Nacional.
- Pizzurno, P. Muñoz, M. (1992). *La modernización del Estado Panameño bajo las administraciones de Belisario Porras y Arnulfo Arias Madrid*. Archivo Nacional de Panamá. Impresora de la Nación.
- Sampieri, R. (2018). *Metodología de la investigación* (6ta ed.) Editorial McGraw-Hill.
- Sánchez, M. (2001). *Boquete, rasgos de su historia*. Arte Gráfico, S. A.
- Sánchez, M. (2007). *Bugaba, el lugar de la lanza*. Impresos Modernos, S. A.
- Sierra Bravo, R. (1996). *Técnicas de investigación social: Teoría y ejercicios*. Editorial Paraninfo.
- Sisnett, M. (1972). *Belisario Porras o La vocación de la nacionalidad*. Segunda edición. Imprenta Universitaria.
- Tello, A. (1981). *Don Aristides Romero. Conciencia viva de honradez, superación y trabajo*. Litografía e Imprenta Lil, S. A.
- Uribe, R. (2017). *Relox: un nuevo arte de hacer creer*. Ediciones Uniandes.
- Wagner, M. (1859). *La provincia de Chiriquí*. Traducción del idioma alemán por J. Dávila (1949). Dirección General de los Archivos Nacionales de Costa Rica.

### **Tesis y monografías**

- Batista, C. (1959). *Un estudio sobre los almacenes*. Monografía. Colegio Félix Olivares Contreras.

Bonilla, E. (1959). *Un estudio del poblado de La Estrella*. Monografía. Colegio Félix Olivares.

Chávez, C. (1996). *Evolución histórico-política del distrito de Barú*. Tesis. Universidad Autónoma de Chiriquí.

Montes, A. Córdoba, T. (1961). *El Ferrocarril Nacional de Chiriquí*. Tesis. Universidad de Panamá.

Osborne, N. (1959). *Etiqueta en los vehículos públicos en Chiriquí*. Monografía. Colegio Félix Oliveras Contreras.

Rubio, J. Alvarado, M. (1985). *El Ferrocarril Nacional de Chiriquí: reactivación y diseño*. Tesis. Universidad Santa María La Antigua.

Sánchez, R. (1972). *Programa de viviendas económicas para el uso de obreros de la Chiriquí Land Company*. Universidad Autónoma de Guadalajara.

Sobenis, A. Vega, H. (1978). *El sistema de transporte entre David y sus regiones*. Tesis. Centro Regional Universitario de Chiriquí.

Vega, J. (1960). *Un estudio del poblado de Progreso*. Monografía. Colegio Félix Olivares Contreras.

## **Infografía**

*Informe de David* (2015) Ferrocarril Nacional de Chiriquí un legado que se perdió en el ayer, parr. 21) <https://www.elinformedavid.com/ferrocarril-nacional-de-chiriqui-un-legado-que-se-perdio-en-el-ayer/>

## **Entrevistas**

Herrera, Manuel. David. 3 de octubre de 2022. Entrevista realizada por Daniel Samudio Saavedra.

Lezcano, Idalides. David. 22 de agosto de 2024. Entrevista realizada por Daniel Samudio Saavedra.

Samudio, Eliécer. David. 7 de septiembre de 2024. Entrevista realizada por Daniel Samudio Saavedra.

## **Bibliografía**

### **Libros**

Arosemena, J. D. (1915). *Panamá en 1915*. Diario de Panamá.

Barría, J. (2012). *Ser Chiricano Meto! CLXIII Aniversario, creación de la provincia de Chiriquí, 26 de mayo 2012*. Impresos Modernos, S. A.

Butler, J. H. (1980). *Economic geography; spatial and environmental aspects of economic activity*. New York, John Wiley and son, Inc.

Centro de Escritura Javeriano. (2020). *Normas APA, séptima edición*. Pontificia Universidad Javeriana, seccional Cali.

Cuestas, C. (2016). *Soldados americanos en Chiriquí (La ocupación militar de 1918)*. Segunda edición. Editorial universitaria Carlos Manuel Gasteazoro.

Espinosa, H. (2016). *El Ferrocarril Nacional de Chiriquí*. Documento en copias.

Hebard & Co. (1926). *A record of engineering and construction constracs undertaken in Central and Southamerica 1909-1926*. The Condé Nast Press.

Heckadon, S. (1998). *Naturalistas del Istmo de Panamá*. Litografía e imprenta LIL. S. A.

Long, R. (1924). *Railways of Central America and the West Indies*. Department of Commerce.

- McCain, William. (1976). *Los Estados Unidos y la república de Panamá*. Estudio preliminar y notas de Celestino Andrés Araúz. Editorial universitaria Panamá.
- Molina, M. (2013). *José María Carrillo Tamayo en la historia de Chiriquí, 1880-1980. De Antioquia, Colombia a Chiriquí*. Impresos Modernos S. A.
- Pizzurno, P. Araúz, C. (1996). *Estudios sobre el Panamá Republicano (1903-1989)*. Manfer S. A.
- Sánchez, M. (2003). *Alanje, esmeralda del Pacífico*. Editorial Culturama.
- Sánchez, M. (2004). *David, corazón del Valle de la Luna*. Impresos Modernos S. A.
- Sánchez, M. (2005). *Boquerón, donde la montaña ronca*. Impresos Modernos S. A.
- Sánchez, M. (2006). *Boquete, valle del eterno arcoíris*. Impresos Modernos S. A.
- Sánchez, M. Azanza, J. (2013). *San Pablo Nuevo, Fé, historia y tradición*. Impresos Modernos S. A.

## **Revista**

- Aguilera, M. (1952). *Chiriquí en Marcha. Año 4, No. 5*. Imprenta La Nación.
- Arce, Napoleón. (1926). *El mundo: revista mensual de ciencias, artes, literatura, comercio, industrias y variedades. Año V, No. 50*. Talleres Gráficos El Tiempo.
- Barría, J. (1949). *El Barú, revista conmemorativa del primer centenario del primer centenario de la provincia de Chiriquí 1849-1949*. Órgano de publicidad de la Sociedad Cívica de chiricanos, Capítulo de Panamá.
- García, M. (1949). *Provinciana, revista mensual de Chiriquí. Año 1, No. 1*. Publicaciones S. A.
- González, J. y Ortiz, P. (1947). *Democracia Panameña. Año IV, No. 12*. Acción católica.

- Jiménez, J. (1963). *Bugaba centenaria 1863-1963. Revista conmemorativa del primer centenario del distrito de Bugaba*. Panamá.
- Lewis, S. (1948). *Epocas. Año 2, No. 22*. Imprenta La Academia.
- Lewis, S. (1992), *Epocas. Segunda Era. Vol. 7, No. 2*. La Prensa.
- Martinez A. (1976). La guerra del banano: victoria revolucionaria. *Revista Lotería, No. 242*. Impresora Panamá. S. A.
- Medina, Salvador. (2013). El transporte ferroviario en México. *Comercio Exterior, vol. 63, No. 4*. México.
- Nieto, Carlos. (2011). El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país. *Apuntes, vol. 24, No. 1*. Colombia.
- Niño, Carlos. (1997). Los ferrocarriles en Colombia, genealogía de un fracaso. Ministerio de Fomento. Colombia.
- Plowman, D. Karrer, B. (2010). *Isthmian Collector Club (ICC) journal. Celebrating the 32nd anniversary of the Isthmian Collector's Club, August 15, 1975 – August 15, 2007*. Published by Lulu.
- The Panama Canal. (1914). *The Canal Record. Vol. VII*. The Panama Canal Printing press.

### **Tesis**

- Caballero, C. Ng, Enrique. (1978). *Desarrollo histórico del Ferrocarril Nacional de Chiriquí*. Tesis. Centro Regional Universitario de Chiriquí.
- Cedeño, A. García, Z. (1994). *Estudio socioeconómico del distrito de Barú, con referencia a los ingresos municipales*. Tesis. Centro Regional Universitario de Chiriquí.

De Gracia, R. (1972). *Estudio analítico del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, su organización y sistema de contabilidad*. Tesis. Universidad de Panamá.

Saldaña, A. (2002). *Historia de la caña de azúcar, su procesamiento y elaboración de la panela en el distrito de Dolega desde la época colonial hasta 1996*. Tesis. Universidad Autónoma de Chiriquí.

Simmons, S. (2007). *Historia del funcionamiento del Ferrocarril Nacional de Chiriquí (1916-1997)*. Tesis. Universidad Autónoma de Chiriquí.

### **Informes y documentación gubernamental**

Ministerio de la Presidencia. (16 de febrero de 1945). Gaceta Oficial de Panamá, No. 9627.

Ministerio de la Presidencia. (17 de marzo de 1950). Gaceta Oficial de Panamá, No. 11144.

Ministerio de la Presidencia. (19 de febrero de 1914). Gaceta Oficial de Panamá, No. 2035.

Ministerio de la Presidencia. (23 de febrero de 1915). Gaceta Oficial de Panamá, No. 2179.

Ministerio de la Presidencia. (26 de mayo de 1926). Gaceta Oficial de Panamá, No. 4868.

Ministerio de la Presidencia. (27 de agosto de 1926). Gaceta Oficial de Panamá, No. 4932.

Ministerio de la Presidencia. (27 de enero de 1909). Gaceta Oficial de Panamá, No. 747.

Ministerio de la Presidencia. (27 de octubre de 1917). Gaceta Oficial de Panamá, No. 2761.

Ministerio de la Presidencia. (29 de mayo de 1970). Gaceta Oficial de Panamá, No. 16614.

Ministerio de la Presidencia. (3 de febrero de 1927). Gaceta Oficial de Panamá, No. 5043.

Ministerio de la Presidencia. (5 de agosto de 1932). Gaceta Oficial de Panamá, No. 6367.

Ministerio de la Presidencia. (5 de junio de 1942). Gaceta Oficial de Panamá, No. 8821.

Ministerio de la Presidencia. (7 de febrero de 1957). Gaceta Oficial de Panamá, No. 13166.

Ministerio de la Presidencia. (8 de agosto de 1927). Gaceta Oficial de Panamá, No. 5155.

Ministerio de la Presidencia. (8 de noviembre de 1924). Gaceta Oficial de Panamá, No. 4516.

Ministerio de la Presidencia. (9 de agosto de 1927). Gaceta Oficial de Panamá, No. 5156.

Ministerio de la Presidencia. (9 de noviembre de 1926). Gaceta Oficial de Panamá, No. 4984.

## ANEXOS

**Figura 1. Bautizo de la locomotora número 1, 1916.**



**Ceremonia de bautizo para dar inicio al recorrido inaugural del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Fuente: Museo Belisario Porras, Las Tablas.**

**Figura 2. Tren en la estación de Boquete, 1916**



**La locomotora número 1 arribando a la estación de Boquete en el recorrido inaugural. Fuente: Museo Belisario Porras, Las Tablas.**

**Figura 3. Taller del Ferrocarril Nacional de Chiriquí, 1916.**



**Primera edificación que funcionó como taller del Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Fuente: Museo Belisario Porras, Las Tablas.**

**Figura 4. Interior del taller del FNCH, 1916.**



**Se aprecia parte del equipo utilizado para el mantenimiento y reparaciones del equipo rodante del ferrocarril. Fuente: Museo Belisario Porras, Las Tablas.**

**Figura 5. Puente sobre el río Chiriquí, 1916.**



**Fuente: Museo Belisario Porras, Las Tablas.**

**Figura 6. Puente sobre el río Chiriquí, 1960.**



**Al comparar las figuras 5 y 6 se puede apreciar el aumento de la longitud del puente, de 2 hasta 4 luces. Esto para hacer frente a las crecidas del río Chiriquí que ocasionó la caída del mismo y una vez reconstruido sufrió daños en diversas ocasiones. Fuente: Archivo personal de Bladimiro Lara.**

**Figura 7. Trasborde sobre el puente del río Chiriquí**



Los daños ocasionados por el río Chiriquí obligaban a las personas a tener que caminar por el puente y hacer trasbordo. Fuente: Archivo personal de Bladimiro Lara.

**Figura 8. Cantera de piedra ubicada en Algarrobos**



Material acopiado en la rampa a espera de su retiro. Fuente: Archivo personal de Bladimiro Lara.

**Figura 9. Estación de La Concepción, 1967.**



**Vista lateral de la estación de La Concepción en la segunda mitad de los años 1960. Fuente: Memoria de Obras Públicas de 1967.**

**Figura 10. Oficina central y estación de David, 1961.**



**Vista lateral de la oficina y estación de la ciudad de David. Fuente: Montes y Córdoba 1961.**

**Figura 11. Estación apeadero**



Ejemplo de apeadero utilizado en secciones de poco movimiento de pasajeros. Se aprecia un motor “Casey Jones” utilizado para mantenimiento. Fuente: Archivo personal de Bladimiro Lara.

**Figura 12. Turistas Costarricenses en Puerto Armuelles**



Turistas transportados por tren desde Golfito a Puerto Armuelles por invitación de la Chiriquí Land Co. Fuente: Chirilanco, septiembre de 1953.

**Figura 13. Ejemplo de comercio informal**



**Se aprecian niños con platos a la espera del motor para vender sus productos a los pasajeros. Fuente: Memoria de Obras Públicas 1964.**

**Figura 14. Estafeta de Correos y Telégrafos Nacionales**



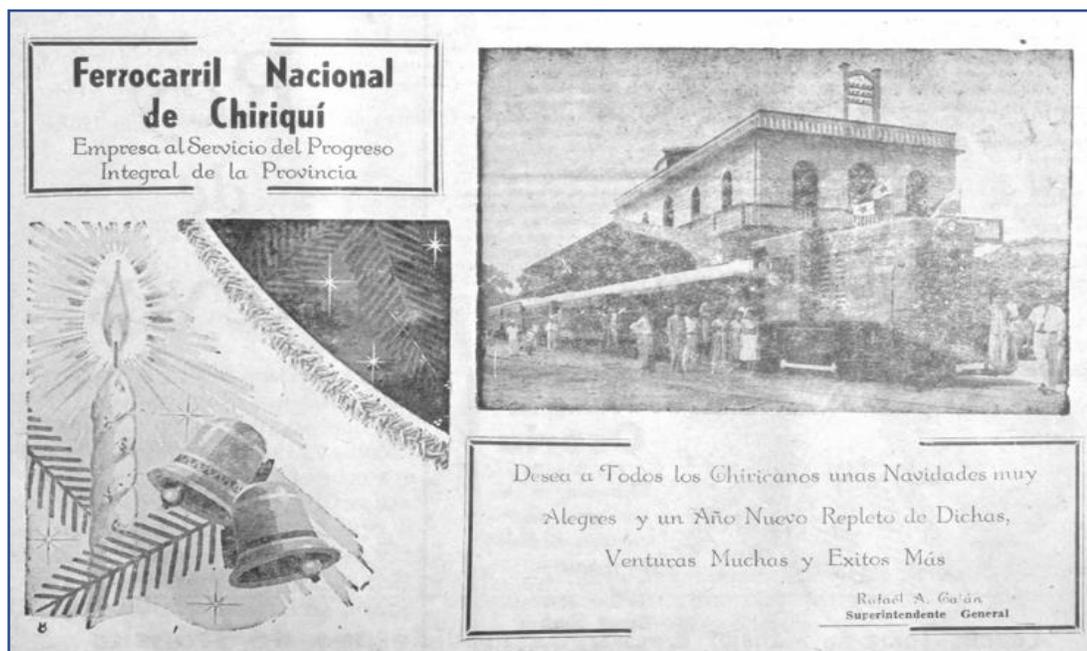
**Edificación para el servicio de las telecomunicaciones en la línea férrea. Fuente: Archivo personal de Bladimiro Lara.**

**Figura 15. Pasajeros dentro de motor de primera**



**Personas y equipajes dentro de un motor de primera clase del FNCH.  
Fuente: Archivo personal de Bladimiro Lara.**

**Figura 16. Anuncio del FNCH por felicitación de navidad**



**Anuncio navideño del ferrocarril a inicios de los años de 1960. Fuente: Ecos del Valle, 24 de diciembre de 1962.**

Figura 17. Boleto del FNCH

**MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS**

**FERROCARRIL CHIRIQUI**  
75-4241



1ra.	<b>BOLETO</b>	Medio
	<b>Nº 63616</b>	
2da.	<b>SERIE A</b>	Rec.

David	0.05	Lechosa
San Pablo Abajo	0.10	Bogamani
San Pablo Arriba	0.15	Higuerón
Alanje	0.20	Guayabo
La Pita	0.25	Cigua
Pedregalito	0.30	Corozo
Chacarero	0.35	Pital
Concepción	0.40	Zapatero
La Estrella	0.45	Blanco Off.
Santa Marta	0.50	Blanco
Santo Domingo	0.55	Corredor
Q. Negra	0.60	Ceiba
Gariché	0.65	Finca 20
Aserradero	0.70	Malagueto
Jacú	0.75	L. Potreros
Progreso	0.80	San Bartolo
K. 32	0.90	Armuelles
Colorado	1.00	
Jobito	2.00	

**Boleto del ferrocarril de mediados de los años 1970. Fuente: Colección privada – Daniel Samudio Saavedra.**



**ESPECIALISTA EN  
CORRECCIÓN Y REDACCIÓN  
DE TEXTOS**

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIRIQUÍ**

En mi calidad de correctora de textos les informo que he revisado el Trabajo de Grado:

**“EL FERROCARRIL NACIONAL DE CHIRIQUÍ: SU HISTORIA,  
INFRAESTRUCTURA E INFLUENCIA COMO FACTOR SOCIO-ECONÓMICO EN  
LA PROVINCIA, DESDE 1916 A 1997.”**

**Presentado por:**

**DANIEL EDUARDO SAMUDIO SAAVEDRA**

**4-739-1992**

A este trabajo se le realizaron correcciones de:

- Coherencia
- Ortografía
- Estilo
- Pragmática

Además posee correcciones en el nivel léxico, semántico y morfosintáctico.

Por solicitud de la parte interesada se extiende esta certificación en la ciudad de David, el 23 de octubre de 2024.

**Enilda González González  
ML Correctora de textos.  
Registro Núm. 499568  
RUC: 4-272-173 D.V: 58**

# UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIRIQUÍ

LA FACULTAD DE

## Humanidades

EN VIRTUD DE LA POTESTAD QUE LE CONFIEREN LA LEY Y EL ESTATUTO UNIVERSITARIO  
HACE CONSTAR QUE

### Enilda González González

HA TERMINADO ESTUDIOS DE MAESTRÍA Y CUMPLIDO CON LOS REQUISITOS  
QUE LE HACEN ACREEDOR AL TÍTULO DE

## Magister en Lingüística Aplicada con Especialización en Redacción y Corrección de Textos

Y EN CONSECUENCIA SE LE CONCEDE TAL GRADO CON TODOS LOS DERECHOS,  
HONORES Y PRIVILEGIOS RESPECTIVOS. EN TESTIMONIO DE LO CUAL SE LE EXPIDE  
ESTE DIPLOMA EN LA CIUDAD DE DAVID, A LOS **VEINTITRÉS** DÍAS  
DEL MES DE **MARZO** DEL AÑO DOS MIL CUATRO.

*Blanca E. Gius*  
Secretario General  
Diploma - 010091-  
Identificación Personal 4-272-173

*[Signature]*  
Decano

*Juan Ramos Chue*  
Vicerector  
de Investigación y Postgrado

*[Signature]*  
Rector



RECTORIA DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIRIQUÍ  
SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO  
CALLE DE LA LIBERTAD, CHIRIQUÍ, CANTÓN DE CHIRIQUÍ, PROVINCIA DE CHIRIQUÍ, COSTA RICA  
TEL: 2222-1111 FAX: 2222-1111  
CORREO ELECTRÓNICO: UNACH@UNACH.CR  
13 ABRIL 2004  
Número del Diploma: 010091-  
ENILDA GONZALEZ GONZALEZ  
Fecha: 23/03/04  
Rector: [Signature]  
Decano: [Signature]