

NIÑOS PANAMEÑOS



Benilda Sosa



Ramón Vallarino



Polikita Arosemena



Alida Morrice



Antonio Vallarino



Raquel Valdés



Proyectos Ferroviarios en Panamá

Por A. S. ZINN



LA idea de un ferrocarril en el interior de Panamá surgió o tomó forma en el año 1893, fecha en que el eminente Ingeniero Civil americano, Coronel Wm. F. Shunk, hizo un estudio preliminar para un ferrocarril a vapor entre San José de Costa Rica y Quito, Ecuador; ruta que debía pasar por lo que mas tarde se llamó la línea de Panamá a David.

La idea de unir Norte América con Sur América por medio de una línea férrea directa entre Méjico y Buenos Aires se discutió muy animadamente en aquellos días; pero la mayor parte de los Ingenieros consideran hoy dicho proyecto si no impracticable, por lo menos fantástico.

El proyecto de ferrocarril entre Panamá y David recibió poca atención entre 1896 y 1903, o sea hasta que con la separación del Departamento de Panama de Colombia nació la República de Panamá. Por varios años discutió y comentó la prensa el proyecto, que llegó por fin a ser considerado seriamente en 1910, durante la administración de Don José Domingo de Obaldía, que el Gobierno panameño firmó un contrato con la Compañía del Ferrocarril de Panamá para que éste hiciera estudios y elaborara presupuestos del costo de un ferrocarril entre Panamá y David, con ramales a Antón y la Provincia de Los Santos.

Este trabajo se llevó a cabo bajo la dirección del Teniente Frederick Mears, Ingeniero en Jefe de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Los estudios se terminaron en 1910, y se presentó un informe que incluía un presupuesto detallado del costo de construcción de un ferrocarril de vía normal o de vía angosta. Se calculaba en él que una línea de vía normal costaría B/51,400 por milla, y una de vía angosta costaría B/28,270 por milla, o sea lo que costará el ferrocarril de Chiriquí que actualmente se construye.

El Teniente Mears suponía que el costo total de la línea de vía angosta entre Panamá y David, con los ramales antedichos, sería de B/9,894,595 y el Gobierno recibió propuestas para la construcción de la línea, pero decidió no aceptarlas.

El asunto del ferrocarril se había comentado mucho. La prensa lo había discutido extensa y detenidamente desde todo punto de vista. Este trabajo preliminar no fue inútil. Lo mismo ha ocurrido antes de la construcción de todos los ferrocarriles importantes en Méjico y Centro y Sur América. Se consideró generalmente que la construcción de la línea de Panamá a David, a un costo aproximado de diez millones de balboas, habría sido un error por parte del Gobierno.

El Presidente Porras comenzó su administración el 1.º de Octubre de 1912, y tanto él como su Secretario de Fomento se dedicaron activamente al estudio del asunto del ferrocarril con el objeto de determinar qué curso sería más práctico seguir en vista de los recursos del país. El Presidente y su Gabinete unánimemente decidieron llevar a cabo un proyecto de ferrocarril que era una modificación de los anteriores—el que hoy se conoce con el nombre de Ferrocarril de Chiriquí. Este proyecto fue detenidamente estudiado por Ingenieros versados en asuntos de ferrocarriles, quienes suministraron al Gobierno planos, perfiles y presupuestos.

Estos datos fueron pasados en estudio por el Presidente a una comisión de Ingenieros nombrados por el Coronel Goethals, Presidente e Ingeniero en Jefe del Canal de Panamá. La comisión encargada de estudiar los planos y presupuestos y de hacer las recomendaciones del caso quedó integrada así: Capitán R. E. Wood, Comisario en Jefe del Canal; Capitán W. H. Rose, Ingeniero Electricista; y A. S. Zinn, Ingeniero Residente de la División Central del Canal de Panamá.

Después de un mes de estudios detenidos, la comisión a que se ha hecho mención remitió al Gobierno de Panamá, por conducto del Coronel Goethals, un informe y pliego de recomendaciones en enero de 1914. Dichas recomendaciones

Railway Projects in Panama

By A. S. ZINN

THE history of an interior railway project for Panama dates from the year 1893, at which time the eminent American civil engineer, Col. Wm. F. Shunk, made a preliminary survey for a steam railroad from San José, Costa Rica, to Quito, Ecuador; this route passing over what later became known as the "Panama-David Line."

The work of uniting North and South America by a "through rail route from Mexico to Buenos Aires" was a subject of enthusiastic discussion in those days, but the project is now considered by most engineers as not impracticable but somewhat visionary.

The Panama-David Railroad project attracted little attention during the years 1896 to 1903, or until the State of Panama separated from Colombia and the Republic of Panama was born. For several years the "Panama-David Railroad" was discussed and commented on through the columns of the press. The project finally came up for serious discussion in 1910 during the administration of Don Domingo Obaldía, when the Panama Government entered into a contract with the Panama Railroad Company to make a survey and furnish plans and estimates of the cost of a railroad from Panama to David with Branch lines to Anton and the Province of Los Santos. The work was performed under the direction of Lieutenant Frederick Mears, Chief Engineer of the Panama Railroad. Surveys were completed in October, 1910. A report was submitted showing in detail the estimated cost to build either a standard or narrow gauge line. It was estimated that a standard gauge road would cost B/ 51,400 per mile, and a narrow gauge B/ 28,270 per mile, or about the same per mile as the Chiriquí Railway now under construction will cost.

Lieutenant Mears estimated that a narrow gauge line from Panama to David, with above branch lines, would cost B/ 9,894,595. Bids were received, but it was decided not to build the line.

Much publicity had been given to the railroad question; the press had thoroughly and intelligently discussed the project from all viewpoints. This preliminary stage, as it may be called, was not entirely lost by any means. The same situation had preceded the actual construction of many railroad projects of importance in Mexico, Central and South America.

It was generally conceded that the construction of the Panama-David line at a cost of about ten million dollars would have been a mistake on the part of the Government.

President Porras entered office October 1st, 1912, and shortly after the President and Secretary of Public Works took active steps to study the railroad question with the view of determining the best and most practicable policy to pursue, taking into consideration the resources of the country. It was unanimously decided by the President and his Cabinet to undertake the construction of a modified project, now known as the Chiriquí railway. This project was given a thorough study in 1913 by experienced railway engineers, who furnished the Government plans, profiles and estimates.

This data was passed by the President to an independent Board of Engineers appointed by Colonel Goethals, Chairman and Chief Engineer of the Panama Canal. The men selected to look over the plans and make recommendations were Captain R. E. Wood, U. S. A., Chief Quartermaster; Captain W. H. Rose, U. S. A., Electrical Engineer; and A. S. Zinn, Resident Engineer of the Central Division of the Panama Canal.

After the above Board spent over a month of thorough investigation of the project and data furnished, it submitted an independent report and recommendations through Colonel Goethals to the Government of Panama in January, 1914. The recommendations were adopted and are being carried out in almost every detail.

fueron aprobadas y se están llevando a la práctica en casi todos sus detalles.

Tanto el proyecto como el empréstito que para realizarlo era necesario recibieron desde un principio la aprobación del Gobierno de los Estados Unidos; pero debido a dificultades legales que inesperadamente se presentaron, el empréstito de tres millones de balboas para la construcción del ferrocarril de Chiriquí y el proyectado en Los Santos, no se pudo negociar hasta el 10 de Noviembre de 1914.

El Gobierno de Panamá, sin embargo, confió desde un principio en poder colocar el empréstito, y en Febrero de 1914 celebró un contrato con R. W. Hebard & Co., Inc., por el cual éstos se comprometían a construir la línea desde el muelle en Pedregal hasta David, con ramales de David a La Concepción y al Boquete por vía de Dolega, y más tarde se decidió construir un ramal de siete millas entre Dolega y la fértil región agrícola conocida con el nombre de Potrerillos.

Apenas se firmó el contrato se enviaron comisiones de ingenieros a localizar la línea y a suministrar a los contratistas las estacas y datos para poder comenzar los rellenos y desmontes necesarios. Pronto se notó la necesidad de colocar al frente de la obra una persona hábil en construcción de ferrocarriles para que se hiciera cargo del trabajo en todos sus detalles, y el señor A. K. Anderson, ex-Superintendente General de Construcción del Ferrocarril de Madeira y Mamoré en el Brazil, fue nombrado Superintendente General de Construcción. 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 han continuado con toda la rapidez posible. El Ingeniero Consultor de la República pasó la mayor parte del mes de Diciembre en inspeccionar la obra, y al tiempo de regresar a Panamá el 23 de Diciembre hizo la jornada 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 a que se acaba de hacer mención, hay doce millas de subsuelo listo para recibir los durmientes y rieles y van bien adelantados los desmontes en los accesos a los puentes más importantes. En esa época había quinientos trabajadores empleados y ese número se irá aumentando a medida que la obra progresa.

Para completar la obra habrá que construir puentes de acero sobre los siguientes ríos en la línea de la Concepción: Cristóbal, Platanar, Chirigagua, Chico y Mula, y en la línea del Boquete sobre los ríos Majagua, David y Cochea, o sea un total de ocho puentes además de numerosas alcantarillas. Ya se han pedido cinco de los puentes más importantes. La construcción de los estribos de cemento armado se llevará a cabo con toda la rapidez posible a fin de que se pueda proceder a armar los puentes tan pronto como lleguen los materiales a los sitios respectivos. También se han pedido dos locomotoras del tipo *Consolidated*, las que facilitarán grandemente el trabajo de construcción tan pronto como se reciban.

Debido a la gran cantidad de material pesado que se ha desembarcado por el muelle Obaldía, éste se encuentra en muy mal estado, por lo cual se está construyendo uno nuevo frente al antiguo caserío de Pedregal en el lugar que ocupó el muelle primitivo. Este sitio está media milla más cerca a David y es de más fácil acceso para barcos grandes como el *Panamá*. El nuevo muelle estará dotado de aparatos que facilitarán mucho el desembarque de materiales.

Podrá ser de interés para el que nunca ha estado en Chiriquí saber que esta Provincia mide cerca de 4,500 millas cuadradas, o sea casi cuatro veces el área de Rhode Island, y que si estuviera tan densamente poblada, tendría cerca de dos millones de habitantes. Lo que más sorprende al viajero en su primera visita a Chiriquí es la falta de maleza tropical como la que se encuentra en la Zona del Canal. No hay casi árboles ni vegetación tropical excepto en la costa, en las márgenes de los ríos y a una altura de 3,000 pies, donde se encuentran magníficas maderas.

Los numerosos ríos corren en dirección sur y desembocan en el océano Pacífico. La mayor parte de esos ríos tienen sus nacimientos como a 30 o 40 millas del océano y a alturas de

The whole project and the proposed necessary loan to pay for the construction had from the start the full approval of the United States Government, but owing to certain legal and unexpected difficulties the necessary loan of three million dollars for Chiriquí Railway and possibly a line in Los Santos was not obtained until November 10, 1914. However, the Government of Panama from the beginning had sufficient confidence in being able to secure the loan that on February 3, 1914, a contract was signed by which R. W. Hebard & Co., Inc., agreed to construct the entire line from dock at Pedregal to David with extension from David to La Concepción and to Boquete, via Dolega, and later it was decided to build a branch line of seven miles from Dolega to the rich farming country known as Potrerillos. Soon after the contract was signed surveying parties were placed in the field to locate and set the necessary stakes to guide the contractors in making the necessary cuts and fills. It was soon found necessary to have an experienced railroad man on the ground to take full charge of every detail of the work. Mr. A. K. Anderson, who was General Superintendent of Construction of the Madeira and Mamore Railway in Brazil, was appointed General Superintendent. Mr. Anderson and the Consulting Engineer for the Republic of Panama went to Chiriquí the first part of May, 1914.

A working organization was soon made and the work started and has since been pushed as rapidly as was practicable. The writer spent most of December looking over the work and when leaving for Panama December 23rd he rode on an inspection car over the completed track of 4.2 miles from David to the dock at Pedregal.

In addition to the above completed track at that time, twelve miles of grading was completed ready for laying track and the grading for approaches for three of the most important bridges was well under way. Over four hundred men were employed at that time and the number of employees will be increased as the work progresses.

Before the road can be completed it will be necessary to erect steel bridges over the following rivers on La Concepción line—The Cristobal, Platanar, Chirigagua, Chico, and the Mula, and on the Boquete line, the Majagua, David and the Cochea, or eight bridges in all, besides numerous culverts. Orders have already been placed for five of the most important ones.

The reinforced concrete piers and abutments will be pushed as rapidly as possible so that the erection of the steel bridges can be started as soon as the material arrives at the bridge sites. Orders have also been placed for two consolidated type locomotives, which when received will greatly assist in the construction work.

On account of so much heavy railroad material being unloaded at the Obaldía dock it is failing, so a new dock is being built opposite the old town of Pedregal, where the original dock was located. This is almost a half mile nearer David and when completed with modern handling appliances will greatly facilitate the quick handling of material, besides it is much easier reached by large boats such as the "Panama."

It may interest those who have never been in Chiriquí to know that it is a province containing about 4,500 square miles, or about four times the size of the State of Rhode Island, and if as thickly populated would have close to two million inhabitants. What surprises a visitor on his first trip to Chiriquí is the total lack of tropical jungle as we have on the Canal Zone. There is scarcely any timber or tropical vegetation except along the coast line, in the river bottoms and above an elevation of 3,000 feet where there is fine timber.

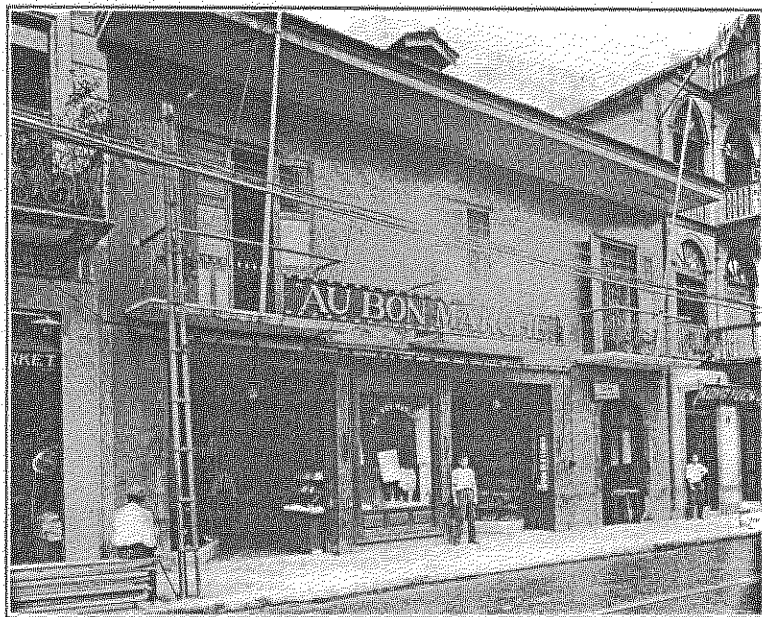
The numerous rivers run in a southerly direction and empty into the Pacific Ocean. Most of these rivers have their sources in the mountains about thirty to forty miles from the ocean, at an elevation of three to five thousand feet above sea level, so that the currents are very swift in all streams. Between these rivers are the rich farming and grazing lands called llanos. In traveling over these llanos one will be surprised to see the miles and miles of very old stone fences, indicating that it is a very old country that attracted people

Au Bon Marche

DAVID E. ACRICH & COMPANY

No. 54 Central Avenue, Panama, Republic of Panama

LARGE NOVELTY STORE



Fancy Articles for Men,
Women and Children.

Receives by every boat arti-
cles of latest novelty.

This store is held in high
repute because of the quality of
its merchandise and its low prices.

Care and special attention
paid to all clients.

Au Bon Marche

DAVID E. ACRICH & COMPAÑÍA

Avenida Central No. 54, Panamá, República de Panamá

GRAN ALMACÉN DE NOVEDADES

Artículos de fantasía para
señoras, caballeros y niños.

Recibe por todos los vapores
artículos frescos y de última
moda.

Este almacén es reputado
por la calidad de sus artículos y
precios módicos.

Esmero y especial atención
á la clientela.

