

EL FERROCARRIL DE PANAMA

El ferrocarril de Panamá fue el primer ferrocarril transcontinental del mundo. Se extiende unas 48 millas (77 kilómetros) a través del istmo de Panamá desde el Océano Atlántico hasta el Océano Pacífico. El ferrocarril de Panamá fue construido durante el período de 1850 y 1855. La infraestructura de este ferrocarril en funcionamiento fue en décadas más tarde de vital importancia para el plan de construcción del Canal de Panamá

La necesidad de un ferrocarril fue inspirada por la Fiebre del Oro de California. El proyecto se inició en 1850 y el ferrocarril fue terminado en 1855, con el primer tren transitando de océano a océano, el 28 de enero de ese año

Mientras que el Camino Real, y más tarde el Camino de Cruces, sirvieron de comunicación a través del istmo por más de tres siglos, para el siglo XIX era evidente que se requería una alternativa más barata y rápida. Dada la dificultad de construir un canal con la tecnología disponible, un ferrocarril parecía la solución ideal.

El presidente Bolívar de Colombia, encargó un estudio sobre la posibilidad de construir un ferrocarril desde Chagres (en el Río Chagres) a la ciudad de Panamá; este estudio fue llevado a cabo entre 1827 y 1829, y se reportó que ese ferrocarril sería posible. Sin embargo, la idea fue dejada a un lado.

En 1836, el presidente Jackson de los Estados Unidos, encargó un estudio de las rutas propuestas para la comunicación interoceánica, a fin de proteger los intereses de los estadounidenses que viajaban entre los océanos. Esto dio lugar a que los Estados Unidos adquirieran una concesión para un ferrocarril transístmico; sin embargo, el plan fue víctima del pánico de 1837, y no llegó a nada.

En 1838 fue dada una concesión a una empresa francesa para la construcción de una carretera, un ferrocarril o una ruta canalera a través del istmo. Un primer estudio de ingeniería recomendó un canal desde la Bahía de Limón a la Bahía de

Boca del Monte, doce millas al oeste de Panamá, pero el plan fracasó nuevamente por falta de fondos.

Tras la adquisición de la Alta California en 1848, y del creciente movimiento de los colonos a la costa oeste los Estados Unidos una vez más, dirigieron su atención en garantizar una segura, confiable y rápida conexión entre los océanos. Por lo tanto, el Congreso autorizó el funcionamiento de dos líneas de buques de correo, uno desde Nueva York a Chagres, y el otro desde Oregon y California a Panamá.

En esta etapa, el actual tránsito a través del istmo era por los antiguos senderos que se caían por el mal estado; un tránsito normalmente tardaría unos cuatro o cinco días. William H. Aspinwall, el hombre que había asumido la operación de los buques de correo del Pacífico, promovió un plan para construir un ferrocarril a través del istmo; él y sus socios crearon una compañía, que aumentó a 1,000,000 de dólares la venta de acciones, y comenzaron el trabajo. Su empresa fue particularmente oportuna, como el descubrimiento de oro en California, creando una demanda de inmigrantes que deseaban cruzar el istmo.

En mayo de 1850, se dio la primera palada del proyecto; pero muy rápidamente la dificultad del proyecto se hizo evidente. El calor era sofocante, y las torrenciales lluvias durante casi medio año requirieron que los trabajadores operaran bajo el agua hasta cuatro pies de profundidad. La fiebre amarilla y la malaria tomaron un número de víctimas, y a pesar de la continua importación de un gran número de trabajadores, hubo épocas en la que el trabajo se estancó por la carencia de trabajadores aptos.

La suerte del proyecto cambió en noviembre de 1851, cuando debido a las tormentas, dos buques de vapor se vieron obligados a refugiarse en la bahía de Limón. Debido a que los muelles del ferrocarril habían sido terminados para ese entonces, y los rieles habían sido colocados 7 millas hasta Gatún, fue posible descargar los buques de inmigrantes y transportarlos por ferrocarril - utilizando los vehículos de construcción - por lo menos para la primera parte de su viaje a través del istmo. Los directores de la compañía inmediatamente ordenaron vagones de pasajeros, y el ferrocarril comenzó a funcionar, faltándole todavía por poner unos 40 kilómetros de vía. Esto aumentó grandemente el valor

de la acción de la compañía, lo que le permitió financiar el resto del proyecto.

En Culebra, la cima divisoria continental fue alcanzada desde el lado atlántico en enero de 1855; treinta y siete kilómetros de vías habían sido puestas desde Colón. Un segundo equipo, trabajando bajo condiciones menos complicadas, completó en la medianoche del 27 de enero de 1855, las once millas de vía desde Panamá a la cumbre. Al día siguiente, la primera locomotora pasó de mar a mar.

Financiamiento

El costo para construir el ferrocarril fue de aproximadamente 8 millones de dólares (ocho veces más de estimación inicial en 1850), y, pasando por las montañas y pantanos presentó considerables desafíos de ingeniería. A lo largo de la ruta se necesitaron construir más de 300 puentes y alcantarillas.

Fue construido y financiado en gran parte por empresas privadas de los Estados Unidos. Entre las personas importantes en la construcción del ferrocarril estaban William H. Aspinwall, Muirson George Totten, y John Lloyd Stephens. La propiedad del ferrocarril era originalmente una corporación pública con sede en la ciudad de Nueva York, quien compró al gobierno de Colombia, siendo Panamá una provincia de Colombia en el momento, los derechos exclusivos para construir a través del istmo. Las acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá se convirtieron rápidamente en unas de las más valoradas de la época.

El ferrocarril llevó un tráfico significativo aún mientras estaba en construcción - con tráfico transportado por las mulas sobre las secciones sin terminar. Inicialmente esto no se había previsto, pero las personas que cruzaban por el istmo a California estaban impacientes de utilizar tales vías como se había establecido. Cuando tan sólo 7 millas (10 kilómetros) de la vía se habían completado, el ferrocarril estaba haciendo un negocio muy lucrativo, cobrando 25 dólares por persona para el viaje en tren y otros 10 dólares por las 40 millas (60 kilómetros) restantes, como derecho a paso a través de el Istmo. Para el momento en que la línea fue terminada, más de un tercio de su costo ya había sido pagado de las tarifas.

Las dificultades de ingeniería y médicas hicieron del Ferrocarril de Panamá el ferrocarril más caro (por unidad de longitud de la vía), construido en ese entonces. Algunos pantanos eran requeridos para rellenar más de 100 pies (30 metros) de profundidad antes de que una cama sólida pudiera ser construida.

Número de muertos

Se estima que más de 12.000 personas pudieron haber muerto en la construcción del ferrocarril, aunque la Compañía del Ferrocarril de Panamá no mantuvo un conteo oficial y el total pudo haber sido mucho mayor. El cólera y la malaria mataron a muchos trabajadores. Estos trabajadores del ferrocarril eran de los Estados Unidos, Europa, China, las Indias Occidentales, y también incluyeron algunos esclavos africanos. Muchos de estos trabajadores habían venido a Panamá a buscar su fortuna, y habían llegado con poca o ninguna identificación. Muchos murieron sin parientes cercanos, sin un domicilio, incluso sin un apellido.

Comercio de cadáveres

Los trabajadores fueron víctimas de enfermedades - principalmente las propagadas por los mosquitos que se desarrollaron por las condiciones pantanosas en Panamá - y el agotamiento; la eliminación de los cuerpos imposibles de identificar fue de una gran ayuda para aquellos que tenían sus propios contactos.

Las escuelas de medicina y los hospitales clínicos necesitaban cadáveres para entrenar médicos potenciales, y pagaban excelentemente por los cuerpos desconocidos, encurtidos en barriles embarcados desde los trópicos. La Compañía del Ferrocarril de Panamá vendió cadáveres en el exterior, y los ingresos generados fueron suficientes para mantener su propio hospital. Un periodista reportó haber visto al médico jefe del hospital de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, blanqueando esqueletos de los trabajadores muertos, con esperanzas de recompilar un museo esquelético de todas las razas conocidas que trabajaban en el ferrocarril.

Terminación

Una vez terminado, el ferrocarril de 48 millas (77 kilómetros) de largo fue proclamado una maravilla de la ingeniería de la época. La línea fue construida como doble vía.

The Atlantic terminal is in Colón; the Pacific in Panama City.

Hasta la apertura del Canal de Panamá, llevó el volumen más pesado de carga por longitud de unidad de cualquier ferrocarril en el mundo. La existencia de la vía férrea fue clave en la selección de Panamá como el sitio para el canal. En 1881, la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Francia, compró los intereses que controlaban la Compañía del Ferrocarril de Panamá. En 1904, el gobierno de Estados Unidos compró el ferrocarril de la Compañía del Canal Francés. En ese entonces los activos del ferrocarril incluían unas 75 millas (120 kilómetros) de vía, 35 locomotoras, 30 vagones de pasajeros, y 900 vagones de carga.

Construcción y apertura del Canal de Panamá

El ferrocarril ayudó grandemente en la construcción del canal, que fue estrechamente paralelo en algunos lugares, se hizo cargo de la línea del ferrocarril. Partes de la ruta de ferrocarril fueron trasladados durante la construcción del canal y considerables adiciones al sistema ferroviario fueron hechas. El reconstruido y mejorado Ferrocarril de Panamá al lado del canal se terminó en 1912.

Post el Canal de Panamá

Después de la Segunda Guerra Mundial pocas mejoras adicionales fueron hechas al Ferrocarril de Panamá, y éste se deterioró después que el gobierno de los Estados Unidos entregara el control al gobierno de Panamá en 1979. El 19 de junio de 1998, el gobierno de Panamá traspasó el control a la Panama Canal Railway Company ("PCRC"), una empresa conjunta entre el Kansas City Southern Railroad y la Lanigan Holdings, LLC. En 2000 y 2001 un gran proyecto modernizó el ferrocarril para manejar el transporte de grandes contenedores y para complementar el transporte de carga del Canal de Panamá. Ahora la línea es una sola vía, con algunas doble vías puestas en secciones estratégicas. La fuerza motriz a partir de octubre de 2006, incluye diez Locomotoras F40 adquiridas de Amtrak y una locomotora GP10.

Es notable que el equipo rodante tenga un vagón con techo de cúpula de cristal que data de 1938.

Ancho

El ferrocarril de Panamá era originalmente de 5 pies (1524 milímetros) de calibre, pero cuando fue reconstruido en el 2000, el calibrador fue cambiado a 1435 milímetros (4 pies, 8 ½ pulgadas) para así utilizar el equipo del calibrador estándar.