

# FERROCARRILES DE PANAMÁ

ESTADÍSTICAS  
CRONOLOGÍA  
FICHERO DE EMPRESAS  
FICHERO KILOMÉTRICO  
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA RED  
CASTOGRAFÍA

Mercedes García Fernández  
Antonio Santamaría García (CSIC)

Jesús Sanz Fernández, coord., Carmen Aycart, Francisco Polo, Ángel Rodríguez Carrasco, Antonio Santamaría García: *Guía histórica de los ferrocarriles de Iberoamérica, 1835-1995* (CD-Rom). Madrid: Ministerio de Fomento, CEDEX, CEHOPU, 1998

# GUÍA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES IBEROAMERICANOS (1837-1995)

J. Sanz Fernández (coordinador) - C. Aytart Luengo - V. Peralta Ruiz  
F. Polo Muriel - Á. Rodríguez Carrasco - A. Santemaría García



150  
AÑOS DE  
FERROCARRIL EN ESPAÑA



## TÍTULOS DE CRÉDITO

# *GUÍA HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES IBEROAMERICANOS, 1837-1995.*

**Autores de la información contenida en cada uno de los veinte países:**

**Argentina:**

Angel Rodríguez Carrasco, con la supervisión de la Fundación Museo Ferroviario de Buenos Aires.

**Bolivia:**

Carmen Aycart Luengo.

**Brasil:**

Angel Rodríguez Carrasco.

**Chile:**

Francisco Polo Muriel.

**Colombia:**

Beatriz Vitar Mukdsi y Francisco Polo Muriel.

**Costa Rica:**

Marcela Alejandra García Sebastiani y Antonio Santamaría García.

**Cuba:**

Antonio Santamaría García.

**Ecuador:**

Francisco Polo Muriel.

**Guatemala:**

Juan Carlos Sola Corbacho y Antonio Santamaría García.

**Honduras:**

Marcela Alejandra García Sebastiani y Antonio Santamaría García.

**México:**

Sergio Ortiz Hernán, Juan Manuel Gómez Vázquez y Juan Carlos Sola Corbacho.

**Nicaragua:**

Antonio Santamaría García.

**Panamá:**

Mercedes García Fernández y Antonio Santamaría García.

**Paraguay:**

Mercedes García Fernández, Carmen Aycart Luengo y Angel Rodríguez Carrasco.

**Perú:**

Beatriz Vitar Mukdsi y Carmen Aycart Luengo.

**Puerto Rico:**

Antonio Santamaría García.

**República Dominicana:**

Antonio Santamaría García.

**El Salvador:**

Antonio Sanz Trillo y Antonio Santamaría García.

## **Uruguay:**

Angel Rodríguez Carrasco.

## **Venezuela:**

Antonio Santamaría García y Francisco Polo Muriel.

## **Equipo de recopilación bibliográfica:**

Carmen Aycart Luengo, Francisco Polo Muriel, Teresa González y Angel Crocco Villarroel.

## **Procesamiento de la base de datos:**

Elena Gómez García y José Manuel Liberal Liberal.

## **Equipo de recopilación y procesamiento estadístico:**

Carmen Aycart Luengo, Angel Crocco Villarroel, Rosalba Sierra, Miguel Muñoz Rubio, Francisco Polo Muriel y Bruno Sanz Marino.

## **Edición informática de la cartografía y de los esquemas evolutivos:**

Agustín Martín, Miguel Monter, Luis Rivas y Miguel Jiménez Vega.

## **Programación informática del CD-ROM:**

Bruno Sanz Marino.

## **Coordinador General de la Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos, 1837-1995:**

Jesús Sanz Fernández.

## **Agradecimientos:**

*La Guía Histórica de los Ferrocarriles Iberoamericanos, 1837-1995* no habría sido posible sin la generosa ayuda y colaboración de un grupo muy numeroso de instituciones y personas a quienes desde aquí queremos mostrar nuestro agradecimiento públicamente.

# Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos

## 13. Panamá

**CRONOLOGIA FERROVIARIA DE PANAMA.**

- 1903-11-03 Panamá declara su independencia con el apoyo de los EE.UU. El **Tratado Bunau-Varilla** les concede a perpetuidad el derecho de usufructo de una zona destinada construir, mantener y defender canal interoceánico en el istmo de Panama.
- 1904 M. **Amador Guerrero** se convierte en el primer presidente de Panamá. Entra el vigor el tratado EE.UU.-Panamá. Se declara la zona del futuro canal abierta al comercio mundial, se fijan sus terminales en Ancón y Cristóbal y se publica la **Tarifa Dingley**. Panamá recibe por la cesión 25.000 \$ oro anuales. Los EE.UU. expulsan a la población nativa de la zona y la **ley Spooner** autoriza a su presidente a construir la vía, creando la **Comisión del Canal Istmo** para asesorarlo y adoptar las medidas necesarias para la administración del mismo. El **Convenio Taft** entre los EE.UU. y Panamá declara la soberanía panameña sobre la zona del canal.
- 04 La **Comisión del Canal** insta el gobierno de los EE.UU. a comprar el **Panama Railroad** Este lo adquiere por 40.000.000 \$. Según el **Tratado de 1903**, Panamá renuncia a todos los derechos sobre la línea que tenía Colombia en la concesión original. Los nuevos propietarios inician la instalación de la doble vía en 62 km. de la línea principal del ferrocarril para atender a las necesidad de apertura del canal.
- 1906 Se inicia la construcción del Ferrocarril de la **División Panameña de la United Fruit**. Se inaugura un primer tramo de 10 km. (Torres Point-Cedar Creek). Esta línea se denomina también **Ferrocarril de Changuinola**.
- 1906-1913 Entre ambos años, el **Ferrocarril de la United Fruit** se prolonga de 20 a 97 km. No presta servicio público.
- 1907 Termina el tendido de la doble vía del **Panama Railroad** El coste es de 1.123.478 \$.
- 1908 El presidente Roosevelt entrega al ejército la dirección de la **Comisión del Canal**.

- 1910-03 La **Panama Railroad** negocia con el gobierno construir un ferrocarril entre David y Empire.
- 1911-01 Comienza la reconstrucción de la vía del **Panama Railroad** a mayor altura.
- 1912-02-15 Se crea la entidad gubernamental independiente **El Canal de Panamá** para operar y mantener la vía interoceánica y gobernar la zona. Las actividades comerciales son asumidas por la **Panamá Railroad Company**, empresa adjunta a la anterior.
- 05 Termina la reconstrucción de la vía del **Panama Railroad** a mayor altura. La línea queda balastada en piedra partida, con rieles de 49-50 kg./m., gradiente máxima del 1,25% y curvatura máxima de 7°. El sistema de señales es block automático.
- 09-25 El presidente B. **Porrás** encarga un proyecto para la construcción del **Ferrocarril Pedregal-David-Boquete** con ramales a La Concepción y Potrerillos.
- 1912-1923 Entre ambos años la extensión del **Panama Railroad** pasa de 217 a 269 km.
- 1913 El gobierno solicita a **R.W. Hebard & Company** un estudio que determine las necesidades ferroviarias del país. Este recomienda abrir una línea en Chiriquí. Se somete el informe a la consideración de una comisión de ingenieros nombrada por G.W. **Goethals**, presidente de la **Comisión Istmica del Canal**.
- 1913-1945 El **Ferrocarril de la United Fruit** se prolonga de 97 a 226 km. entre esos años.
- 1914-02 Contrato con **Hebard & Company** para construir y equipar el **Ferrocarril Nacional de Chiriquí**. Se realiza una emisión de bonos para financiarlo, comprada por el **National City Bank** y comienzan las obras.
- 08-15 Se abre al tráfico el **Canal de Panamá**.
- Construcción de un nuevo puente sobre el Chagres en la vía del **Panama Railroad**
- 1915 El presidente **Porrás** encarga un nuevo estudio sobre el **Ferrocarril David-Empire**, del que sería una sección el **Ferrocarril Nacional de Chiriquí**. La línea recorrería 600 km. entre las fronteras de Costa Rica y Colombia, empalmando con las vías del **Panama Railroad** en Empire



y formando parte del **Ferrocarril Panamericano**.

- 1916-07-01 Se terminan la línea principal del **Ferrocarril Nacional de Chiriquí**: Pedregal-David-Dolega-Boquete (8, 18 y 28 km.) y los ramales David-La Concepción (44) y Dolega-Poterillos (14). Desde esa fecha es dirigido por una empresa semiautónoma del Estado. El coste de la obra es de 1.628.141 \$; el ancho de vía, 0,914 m.; los rieles son de 28-35 kg./m., la curvatura máxima de 16" y la rampa máxima del 5%. Se le dota con 5 locomotoras, 6 automotores, 6 coches de pasajeros y 130 vagones.
- Desconocemos el momento de la apertura de un nuevo ramal del **Ferrocarril Nacional de Chiriquí** que con 23 km. llega hasta Esperanza Belt Line.
- 1917 Los EE.UU. declaran la guerra a Alemania. Panamá se declara también en guerra.
- 1921 Se crea la **Comisión Nacional de Ferrocarriles de la República de Panamá**, una de cuyas funciones es administrar el **Ferrocarril Nacional de Chiriquí**.
- La **United Fruit** compra una gran extensión de tierra en la provincia de Chiriquí para cultivar banano, que explota por medio de su filial **Chiriquí Land Company**.
- 1924 Los EE.UU. declaran unilateralmente abrogado el **Convenio Taft**.
- 1926 Los EE.UU. proponen un nuevo tratado sobre el canal. Panamá se niega a ratificarlo.
- Se contrata al ingeniero F. **Arosena** para prolongar el **Ferrocarril Nacional de Chiriquí** entre La Concepción y Puerto Armuelles (35 km.)
- 1927 Se inician los trabajos de extensión del **Ferrocarril Nacional de Chiriquí**.
- El gobierno concede a la **United Fruit** el derecho a mover sus trenes por los 22 km. del **Ferrocarril Nacional de Chiriquí** que atraviesan su plantación durante 15 años prorrogables a cambio de 0,015 \$/racimo de banano transportado, 0,1/milla para otras mercancías y un impuesto de exportación y carga en el puerto de Armuelles. El **Chiriquí Land Railroad (United Fruit)** abre al tráfico 88 km. entre 1921-1927. No presta servicio público.

- 1928 Se concluye la extensión del **Ferrocarril Nacional de Chiriquí** hasta Puerto Armuelles.
- 1929 El **Panama Railroad** registra su primer déficit a causa de la crisis económica.
- 1936 **Tratado General EE.UU.-Panamá.** Declara cumplida la obligación panameña de suministrar tierras y aguas auxiliares para construir el canal, reitera su soberanía en la zona, elimina la cláusula de derecho de intervención norteamericana para salvaguardar el orden y vuelve a fijar el pago de la anualidades a Panamá por el uso del canal.
- 1937 Se inicia el programa de renovación del servicio del **Panama Railroad** Incluye cambio de rieles, rebasaltado y adquisición de nuevos equipos de tracción y remolque.
- 1941 Inauguración de la Carretera del Canal, paralela a la vía del **Panama Railroad**
- 1940 Se inicia la construcción de un tercer juego de esclusas en el canal y se construye un túnel de Miraflores para facilitar el trazado del **Panama Railroad**
- La inversión ferroviaria en Panamá es de 15.915.000 \$. El 69% corresponde al **Panama Railroad** y el 31 al **Ferrocarril Nacional de Chiriquí**. Los ingresos netos del primero suman 806.359, los del segundo 54.315.
- 1942 Declaración de guerra de los EE.UU. a Japón y Alemania. Panamá la suscribe y firma con aquéllos el Acuerdo de los Doce Puntos, que dispone construir un puente o túnel a través del canal para unir el interior del país con la capital y devolver las tierras que la **Panama Railroad** usufructúa allí y en Colón.
- Prórroga de la autorización concedida a la United Fruit para utilizar los 22 km. del **Ferrocarril Nacional de Chiriquí** que cruzan sus tierras.
- 1945 La **Compañía del Ferrocarril Nacional de Chiriquí** adquiere personalidad jurídica propia.
- 1945-1974 El **Ferrocarril de la United Fruit** se prolonga de 226 a 268 km.
- 1946 El **Antonio Tagaropoulos Railroad** tiene abiertos al tráfico en ese año 21 km. No presta servicio público.

- 1947 Para contrarrestar la competencia de la carretera del istmo, el **Panama Railroad**, que posee los dos puertos terminales, establece una tarifa combinada mar-ferrocarril.
- 1948-06-30 La **Compañía del Canal de Panama** se convierte en una corporación federal de los EE.UU.
- 1951 Los EE.UU. reorganizan la administración del canal, transfieren su explotación a la **Compañía del Canal** y la administración territorial al Gobierno de la Zona, poniendo al frente de ambos a una misma persona. El **Panamá Railroad** pierde autonomía y se convierte en una división de la **Compañía del Canal**.
- Panamá cuenta con 2.000 km. de carretera, el 30% asfaltados.
- El **Ferrocarril Nacional de Chiriquí** cierra la línea Dolega-Boquete (28 km.) debido a la competencia de la carretera y usa el material para prolongar su vía hasta Dávila (12 km.).
- El volumen de carga se redujo un 25 y el pasaje un 39% respecto a 1947 en el **Panama Railroad** La reducción en el **Ferrocarril Nacional de Chiriquí** fue el 60% sólo en el tráfico de mercancías.
- 1952 Para afrontar la competencia de la carretera David-Pedregal, el **Ferrocarril Nacional de Chiriquí**, que posee el puerto de Pedregal, establece una tarifa combinada mar-ferrocarril.
- 1953 Renovación del equipo del **Panama Railroad** con nuevas locomotoras diesel.
- 1955 Nuevo tratado entre los EE.UU. y Panamá. el Presidente **Eisenhower** reconoce la soberanía de esta última sobre la zona del canal.
- 1962 El Presidente **Kenedy** ratifica el reconocimiento de la soberanía panameña sobre la zona del canal.
- 1964 Panamá y los EE.UU. rompen relaciones debido al aumento de las tensiones en la zona del canal. Se reinician las negociaciones para la firma de un nuevo tratado.
- 1967 Panamá rechaza tres proyectos presentados por los EE.UU. para firmar un nuevo tratado sobre la zona del canal.
- 1968 **O. Torrijos** derroca al gobierno panameño y asume el poder.
- 1972 Se reanudan las negociaciones para la firma de un nuevo tratado entre

Panamá y los EE.UU. sobre la zona del canal.

La flota con bandera panameña se compone de 887 barcos con 7.767.000 tn.

- 1974 **Declaración de Principios Tack-Kissinger (Declaración de los Ocho Puntos)** sobre la zona del canal. Se inician las negociaciones para firmar un nuevo tratado en 1975, pero se paralizan debido a las diferencias entre el **Departamento de Estado y el Pentágono** y a la **Enmienda Snyder**, que señala que los fondos de los **Departamentos de Estado, Justicia y Comercio** no se podrán usar para negociar la entrega de derechos a los EE.UU. sobre la zona del canal. Panamá protesta la decisión.
- 1976 Se reabren las negociaciones para la firma de un nuevo tratado entre Panamá y los EE.UU. sobre la zona del canal.
- 1977-07-09 **Tratado Carter-Torrijos** que asegura la neutralidad, defensa y operación del canal y establece un plazo para la presencia militar norteamericana hasta diciembre de 1999.
- 1979 El **Panamá Railroad** pasa al control del Estado panameño, denominándose **Ferrocarril de Panamá**.
- 1980 El **Ferrocarril de Panamá** pasa a la administración de la **Autoridad Portuaria Nacional**.
- 1981 Muerte de **Torrijos**. Inicio de un período de inestabilidad política.
- 1989 Los EE.UU. intervienen en Panamá.
- 1995 El gobierno panameño negocia con la empresa norteamericana **Kansas City Company** la privatización del **Ferrocarril de Panamá**.

# ESQUEMA EVOLUTIVO DE LOS FERROCARRILES DE PANAMÁ

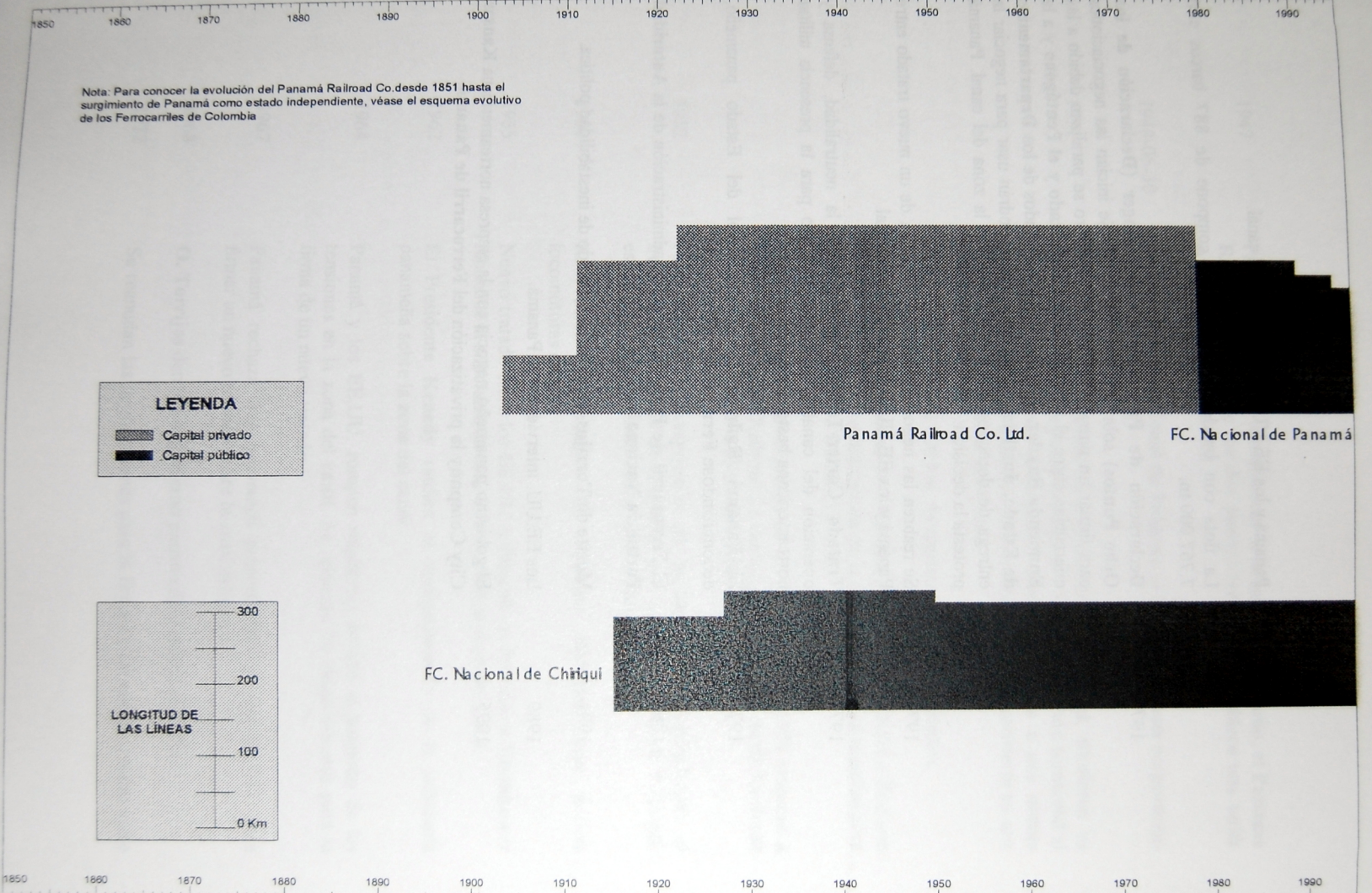
Nota: Para conocer la evolución del Panamá Railroad Co. desde 1851 hasta el surgimiento de Panamá como estado independiente, véase el esquema evolutivo de los Ferrocarriles de Colombia



Panamá Railroad Co. Ltd.

FC. Nacional de Panamá

FC. Nacional de Chiriquí



## FICHERO DE EMPRESAS DE PANAMÁ (13)

Código, Empresa y Tramos	Año apertura	Longitud	Ancho	Tipo	Propiedad	Nacionalización	Fusión	Empresa	Notas
	Tramos	Kms.	Mts.	Transporte		Año	Año	Destino	
1000: PANAMA RAILROAD CO.	1851\1855	82	2	U	P		1904	2.000	1
1100: Línea principal Colón-Panamá	1851\1855	82							
1111: Colón-Gatún.	1851	13							
1112: Gatún-Barbacoa.	1852	41							
1113: Barbacoa-Río Chagres.	1853	2							
1114: Río Chagres-Obispo.	1854	20							
1115: Obispo-Panamá.	1855	6							
2000: PANAMA RAILROAD CO. LTD.	1913\1923	269	2	U	E	1.979		3.000	2
2100: Ramal a Puerto Balboa.	1912	9							3
2200: Varios ramales.	1912	124							3
2300: Varios ramales.	1913\1923	52							3
3000 : FC. NACIONAL DE CHIRIQUÍ.	1916\1951	178	1	U	E				4
3110: Línea principal Pedregal-Arnuelles.	1916\1928	87							
3111: Pedregal-David.	1916	8							
3112: David-La Concepción.	1916	44							
3113: La Concepción-Arnuelles.	1928	35							
3120: Ramal David-Dolega-Boquete.	1916	56							
3121: David-Dolega.	1916	18							
3122: Dolega-Boquete.	1916	28							5
3123: Dolega-Potrerillos.	1916	14							
3130: Ramal de Esperanza Belt Line.	1916	23							6
3140: Ramal de Dávila.	1951	12							7
4000: FERROCARRIL DE PANAMA.	1979	219	2	U	E		1996	4.000	8

### NOTAS DEL FICHERO DE EMPRESAS DE PANAMA

- 1.- En 1878 es adquirido por la Compagnie Universelle su Canal, que quiebra en 1889. En 1894 se funda una nueva empresa, la Compagnie Nouvelle du Panama con los accionistas de la anterior que adquieren los derechos de construcción del canal y la propiedad del ferrocarril.
- 2.- El gobierno de los EE.UU. compra el ferrocarril y lo supedita a la compañía que administra el Canal de Panamá. La administración, por tanto, pasa a ser de un Estado, aunque no del panameño y el ferrocarril se prolonga de 82 a 269 kilómetros. Se instala doble vía en 62 km. y se reconstruye la línea principal a mayor altura. En 1979 el gobierno norteamericano entrega al panameño el Panama Railroad A los 82 km. de la línea principal adquirida por la empresa sumamos la extensión de los ramales construidos bajo la administración estadounidense.
- 3.- Desconocemos la ubicación y kilometraje exacto de esos ramales, excepto del que se dirige a Puerto Balboa.
- 4.- Administrada desde 1916 por el Estado. Sólo se registra un cambio en su kilometraje. En 1951 su extensión se redujo a 150 km. por el cierre del tramo Dolega-Boquete (28 km.), a pesar de que se abrió una prolongación hasta Dávila de 12 km.
- 5.- En 1951 se cerró al tráfico no pudiendo hacer frente a la competencia de la carretera.
- 6.- Desconocemos el año de apertura, pero la falta de referencias indica que probablemente fue el mismo que el del resto de la línea y los ramales principales.
- 7.- Abierto con el material de la vía Dolega-Boquete, cerrada al tráfico en ese año.
- 8.- En 1979 los EE.UU. el Panamá Railroad a Panamá. Parece que entonces se cerraron unos 50 km. En 1990 fueron clausurados otros 21 y en 1994, 18. Su administración pasó a depender de la Administración de Puertos del Estado hasta 1996, en que de nuevo fue privatizado, reduciéndose su extensión de 180 a 94 km.

# CUADRO KILOMETRICO DE EMPRESAS DE PANAMA (13)

AÑOS	1000	2000	3000	4000	Km Privado.	Km. Mixto	Km. Público.	TOTAL
1851	13					13		13
1852	54					54		54
1853	56					56		56
1854	76					76		76
1855	82					82		82
1904	(F)	82				82 *		82
1912	2000	217				217 *		217
1916		217	131			217 *	131	348
1923		269	131			269 *	131	400
1928		269	166			269 *	166	435
1951		269	150			269 *	150	419
1979		(N)	150	219			369	369
1990		4000	150	198			348	348
1994			150	180			330	330
1995			150	180			330	330




## Guía histórica de los ferrocarriles iberoamericanos

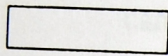
### Notas:

(C): Cierres.

(N): Nacionalizaciones.

(F): Fusiones.

 : Kilómetros de empresas de capital público.

 : Kilómetros de empresas de capital privado.

\* : Pertencen al gobierno de los Estados Unidos.

# Panamá (13)

## I. INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL

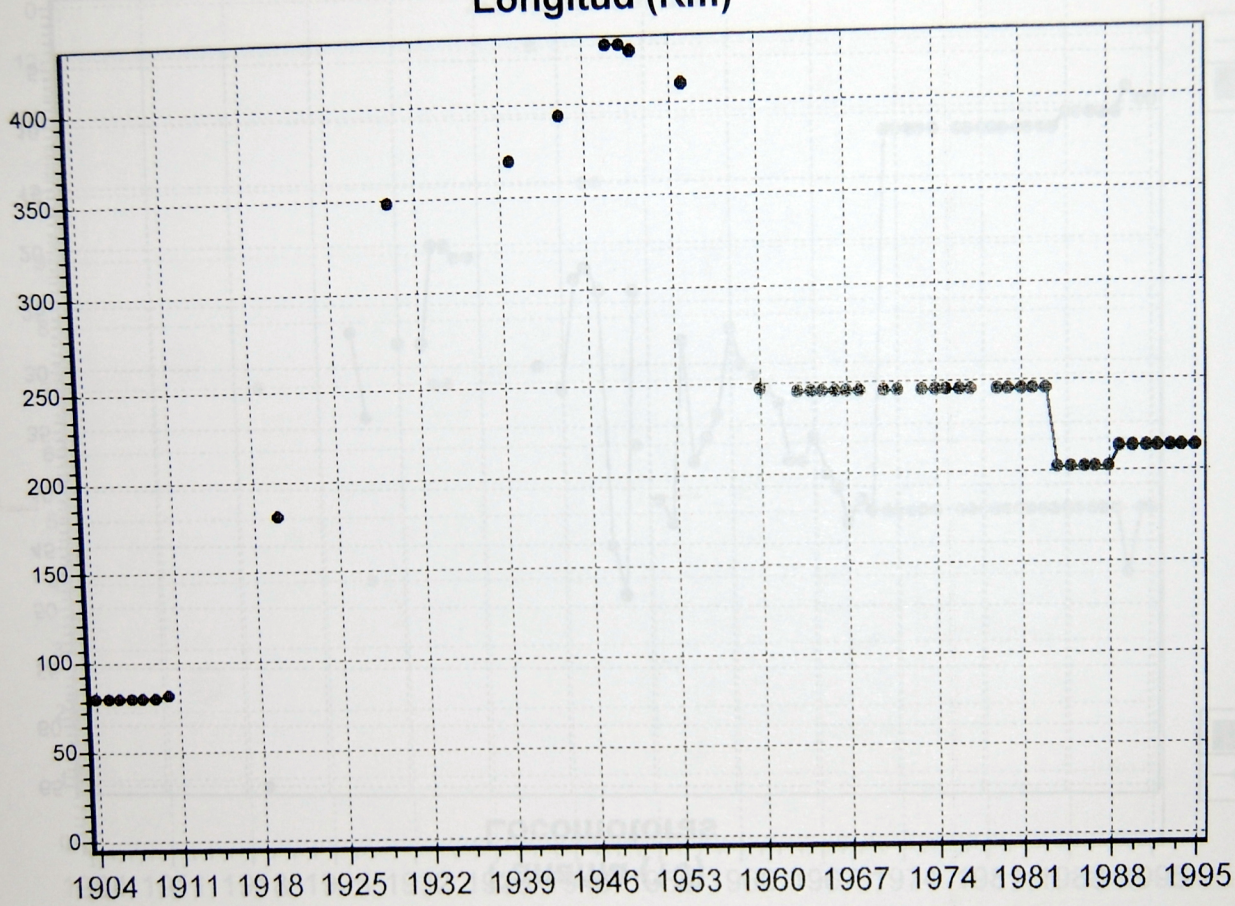
AÑO	*	LONGITUD (Kms)	*	LOCOMOTORAS (Unidades)	*	AUTOMOTORES (Unidades)	*	VAGONES (Kms)	*	COCHES (Kms)
1904		80								
1905		80								
1906		80								
1907		80								
1908		80								
1909		80								
1910	A	81								
1911										
1912										
1913										
1914										
1915										
1916										
1917										
1918										
1919										
1920	A	180	A	65	A	7			A	51
1921										
1922										
1923										
1924										
1925										
1926										
1927										
1928			N	27			N	989	N	68
1929			A	34	A	4	A	1.208	A	47
1930	A	349					N	1.024	N	69
1931										
1932			N	28						
1933										
1934			A	28			A	1.060	A	45
1935			A	20	A	7	A	760	A	51
1936			A	20	A	7	A	760	A	51
1937			N	21			N	728	N	65
1938			N	21			N	724	N	65
1939										
1940	A	369								
1941										
1942										
1943										
1944	A	394	A	30	A	12	A	792	A	57
1945										
1946			N	32						
1947			N	23			N	773	N	73
1948	A	430	N	22	A	10	N	859	N	78
1949	A	430	N	24	A	10	N	782	N	69
1950	A	427	N	45			N	779	N	69
1951			N	49			N	1.462	N	147
1952			A	24	A	6	A	1.250	N	145
1953								773	A	62
1954	A	410	N	41			A	773	A	62
1955			N	43			N	1.470	N	136
1956			N	28			N	1.355	N	131
								981	N	108

## Panamá (13)

## I. INFRAESTRUCTURA Y MATERIAL

AÑO	*	LONGITUD (Kms)	*	LOCOMOTORAS (Unidades)	*	AUTOMOTORES (Unidades)	*	VAGONES (Kms)	*	COCHES (Kms)
1957			N	38			N	968	N	111
1958			N	36			N	960	N	123
1959			D	34			F	987	D	119
1960	A	246	D	27			D	1.004	D	116
1961			D	30			D	1.001	D	117
1962			D	31			D	998	D	111
1963	A	245	D	32			D	1.014	D	117
1964	A	245	D	33			D	1.115	D	90
1965	A	245	D	38			D	1.208	D	131
1966	A	245	D	38			D	1.194	D	149
1967	A	245	D	36			D	1.258	D	127
1968	A	245	D	39			D	1.249	D	96
1969			D	40			D	1.244	D	88
1970	A	245	D	43			D	1.413	D	78
1971	A	245	D	41			D	1.533	D	61
1972			D	42			D	1.473	D	70
1973	A	245	A	11	A	5	A	323	A	41
1974	A	245	A	11	A	5	A	394	A	38
1975	A	245	A	11	A	5	A	398	A	38
1976	A	245	A	11	A	5	A	394	A	39
1977	A	245	A	11	A	5	A	394	A	39
1978									A	39
1979	A	245	A	11	A	5	A	352	A	39
1980	A	245	A	11	A	5	A	352	A	39
1981	A	245	A	11	A	5	A	352	A	39
1982	A	245	A	11	A	5	A	352	A	39
1983	A	245	A	11	A	5	A	352	A	39
1984	A	202	A	11	A	5	A	336	A	29
1985	A	202	A	11	A	5	A	336	A	29
1986	A	202	A	11	A	5	A	336	A	29
1987	A	202	A	11	A	5	A	336	A	29
1988	A	202	A	10	A	5	A	114	A	13
1989	A	212	A	10	A	5	A	114	A	13
1990	A	212	A	10	A	5	A	114	A	13
1991	A	212	A	10	A	5	A	114	A	13
1992	A	212	A	10	A	5	A	114	A	13
1993	A	212	B	8	B	4	B	131	B	10
1994	B	212	B	9	B	5	B	114	B	11
1995	A	212	A	9	A	5	A	124	A	5

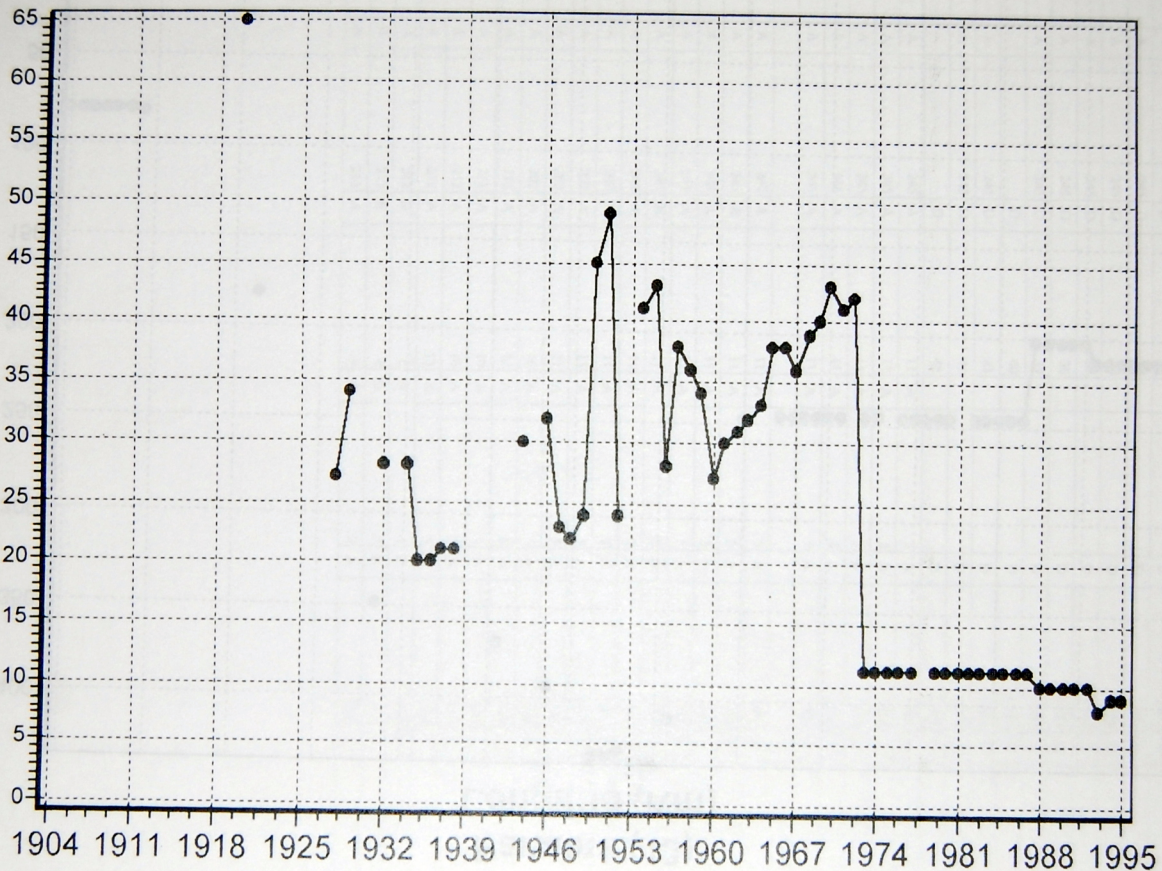
# Panamá (13) Longitud (Km)



● Longitud  
■ Eje X: Años

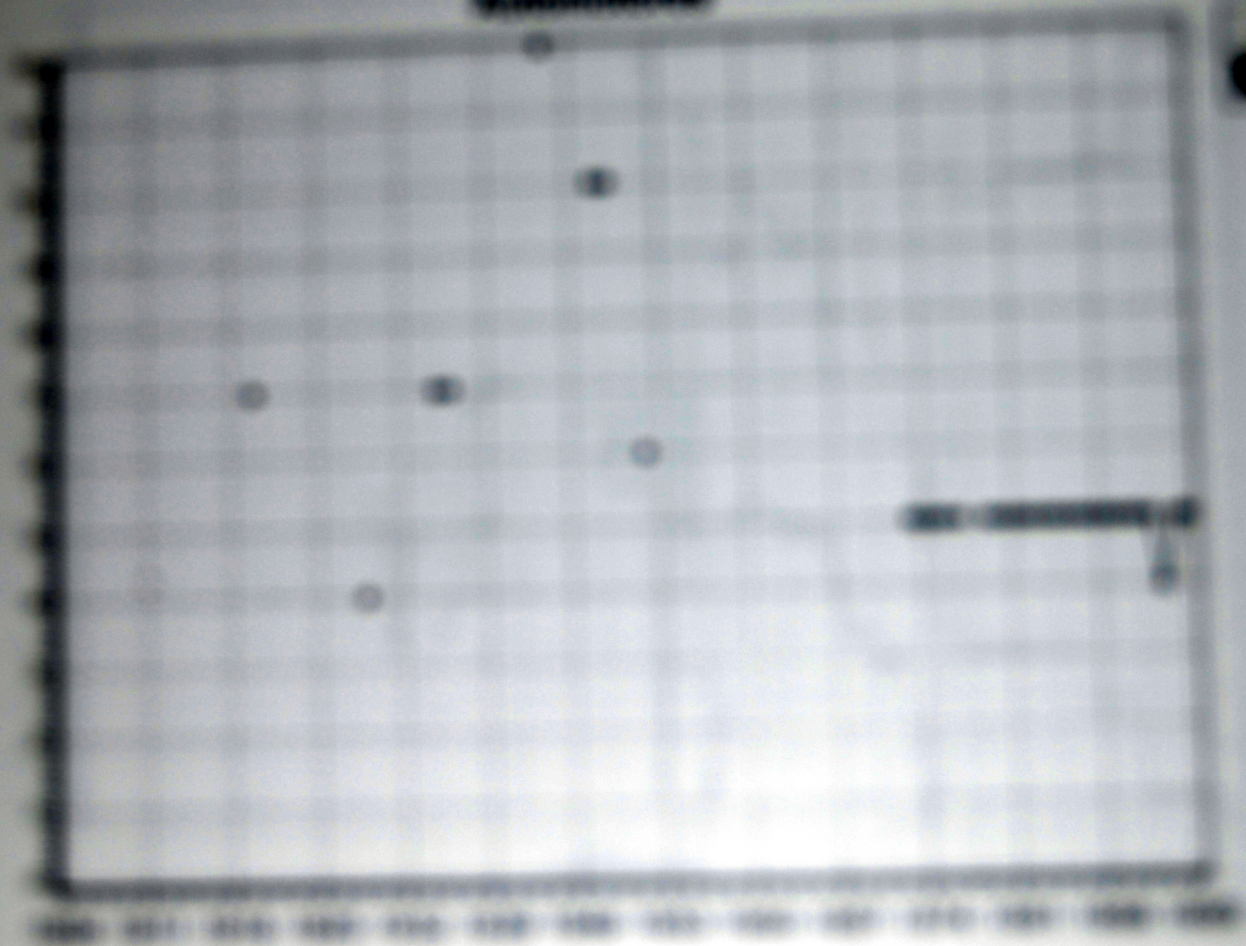
Periodo 1837 - 1995

# Panamá (13) Locomotoras



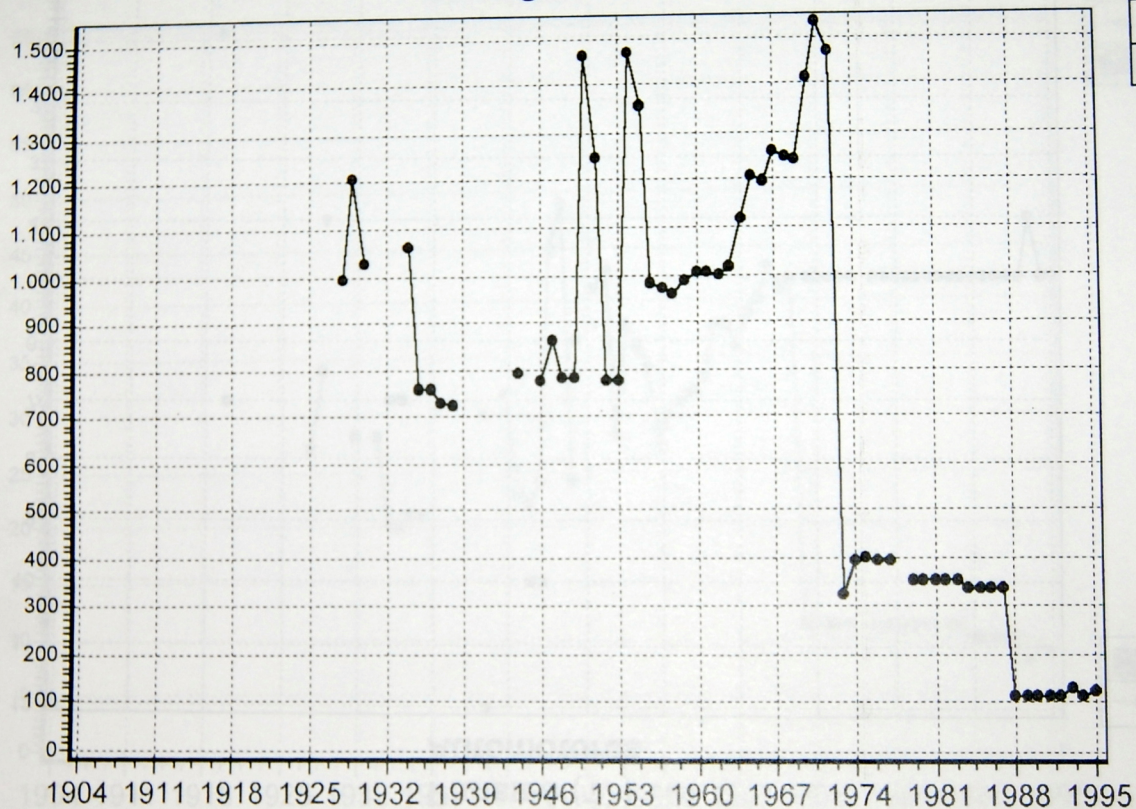
Periodo 1837 - 1995

Figure 14  
[Illegible text]



[Illegible text]

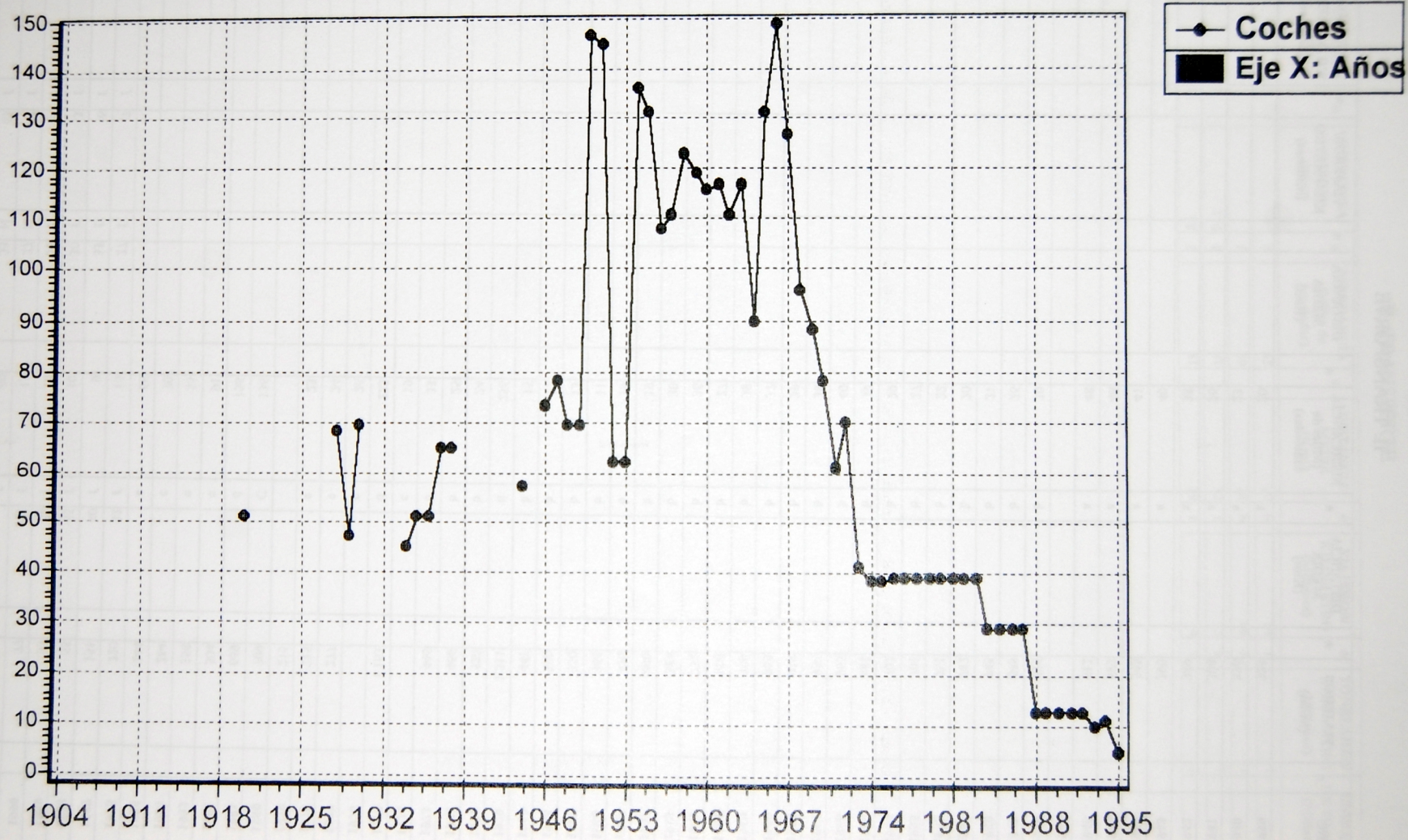
# Panamá (13) Vagones



—●— Vagones  
■ Eje X: Años

Periodo 1837 - 1995

# Panamá (13) Coches





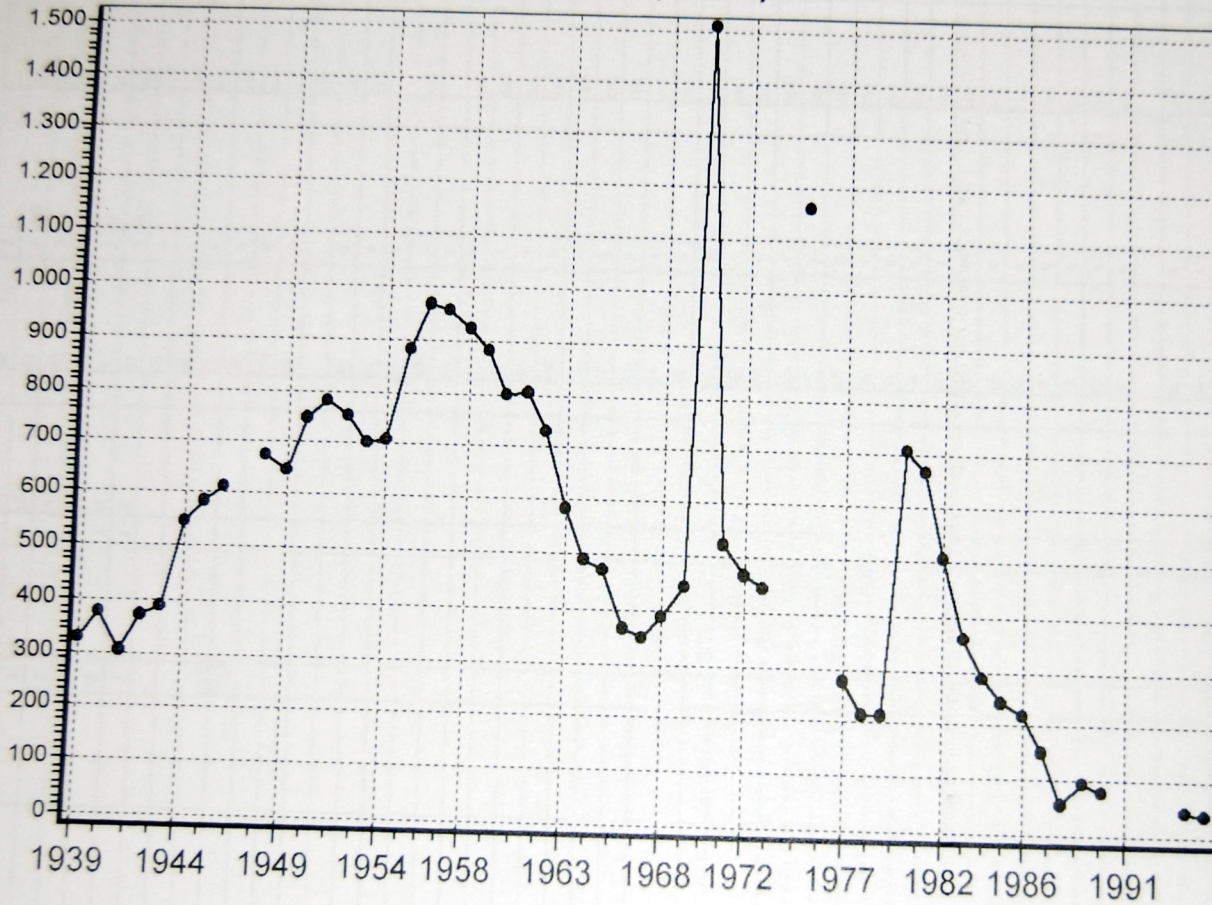


## Panamá (13)

### II. TRANSPORTE

AÑO	*	VIAJEROS (Miles)	*	DISTANCIA MEDIA (Kms)	*	MERCANCÍA (Miles de toneladas)	*	DISTANCIA MEDIA (Kms)	*	VIAJEROS/ KILOMETRO (Millones)	*	TONELADAS/ KILOMETRO (Millones)	UNIDADES DE TRAFICO (Millones)
1992					f	51		20	N	54	f	1	55
1993					f	39		26	N	46	f	1	47
1994		43		116	f	31		32	f	5	f	1	6
1995		41		98	f	51		39	f	4	f	2	6

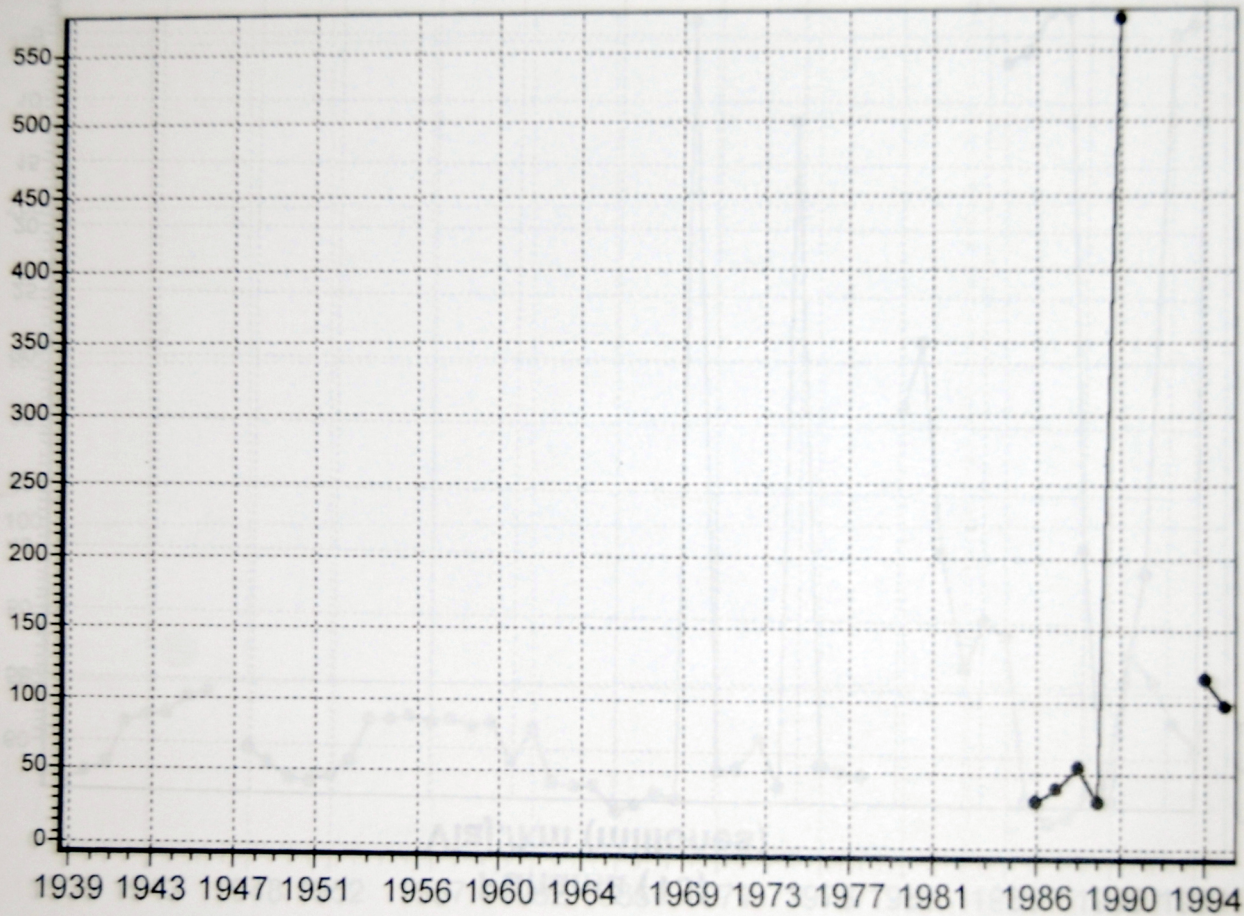
# Panamá (13) Viajeros (miles)



Periodo 1837 - 1995

● Viajeros  
■ Eje X: Años

# Panamá (13) Dist. Media viajeros (Km)

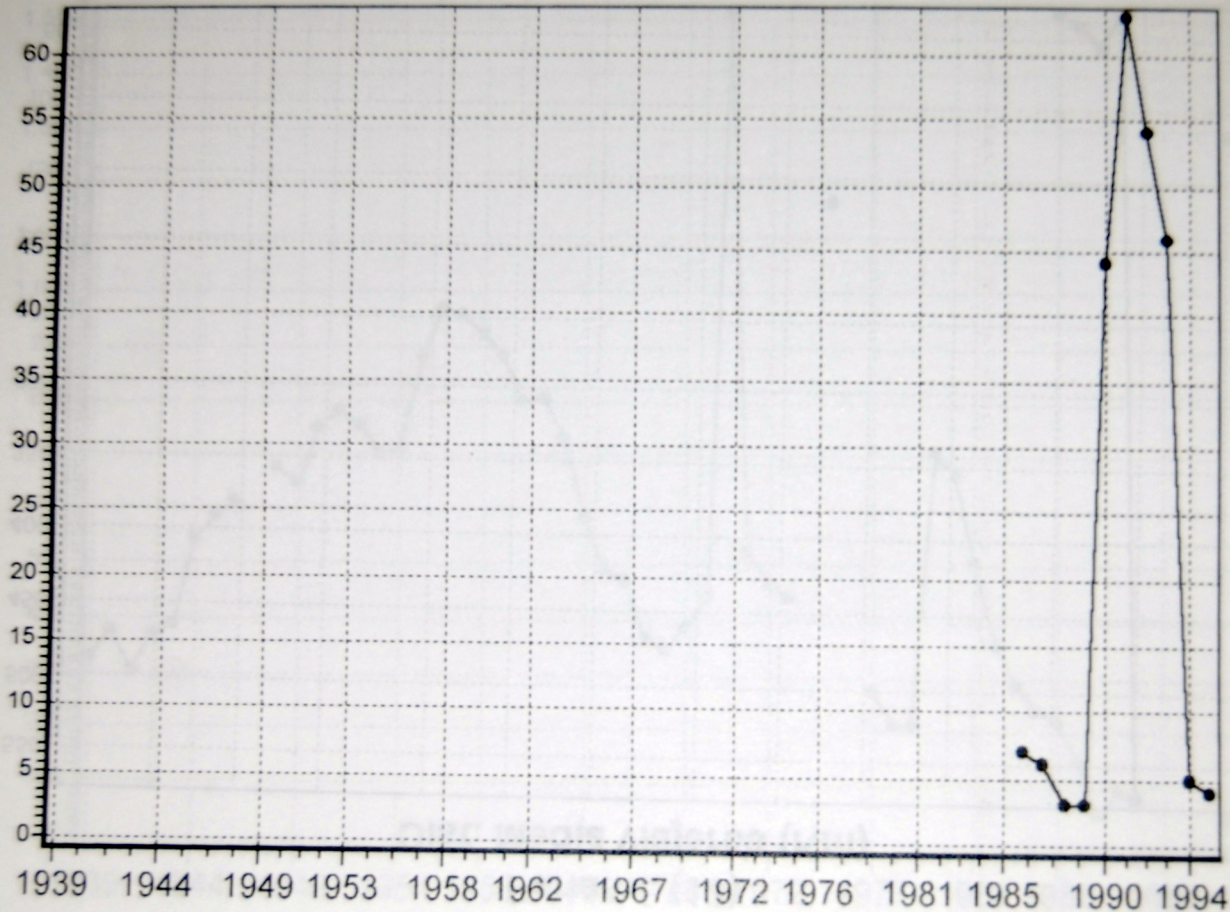


◆ Dist. media  
■ Eje X: Años

Perodo 1837 - 1995

# Panamá (13)

## Viaj./km (millones)

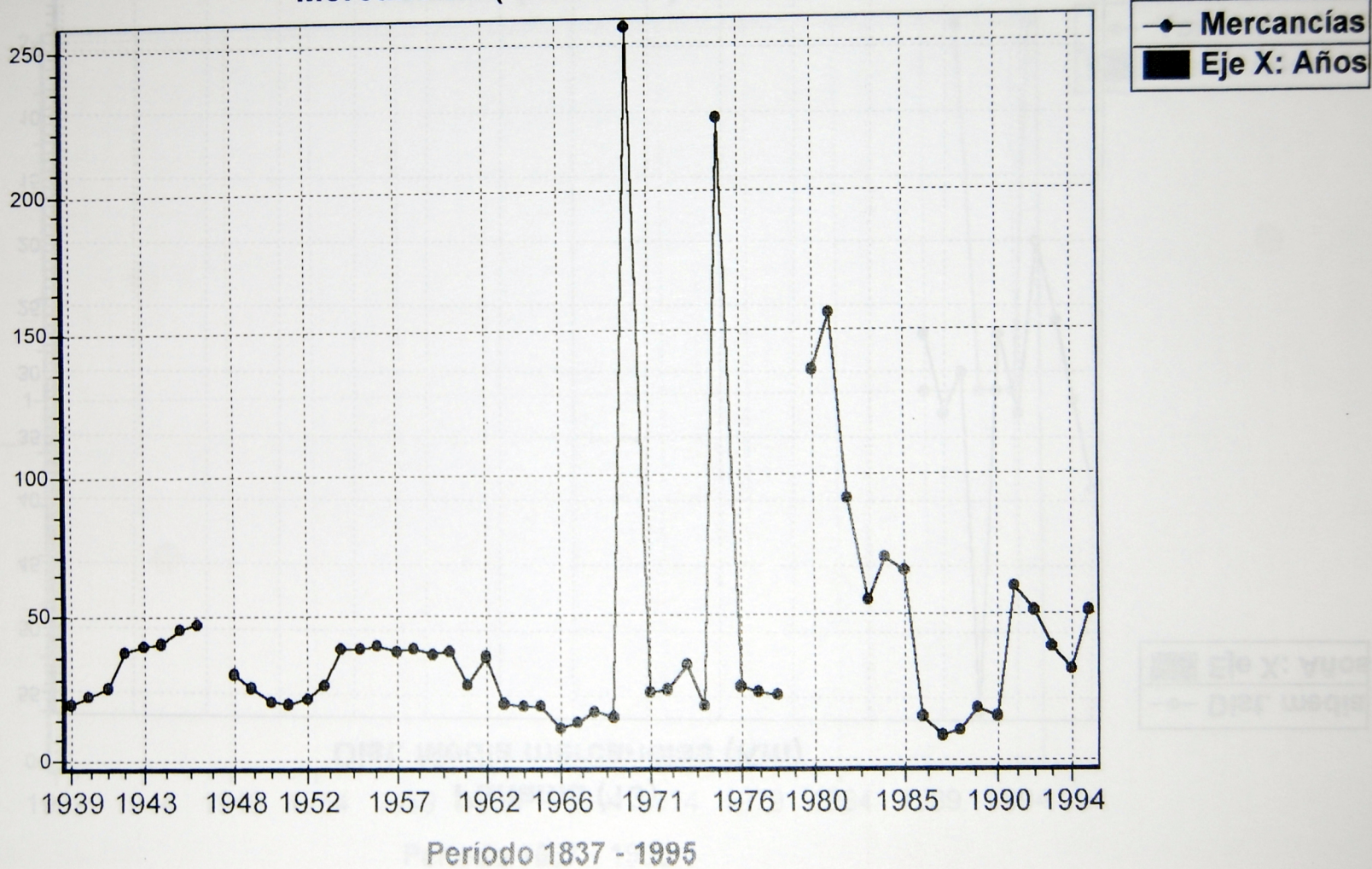


—●— Viajeros Km.  
■ Eje X: Años

Periodo 1837 - 1995

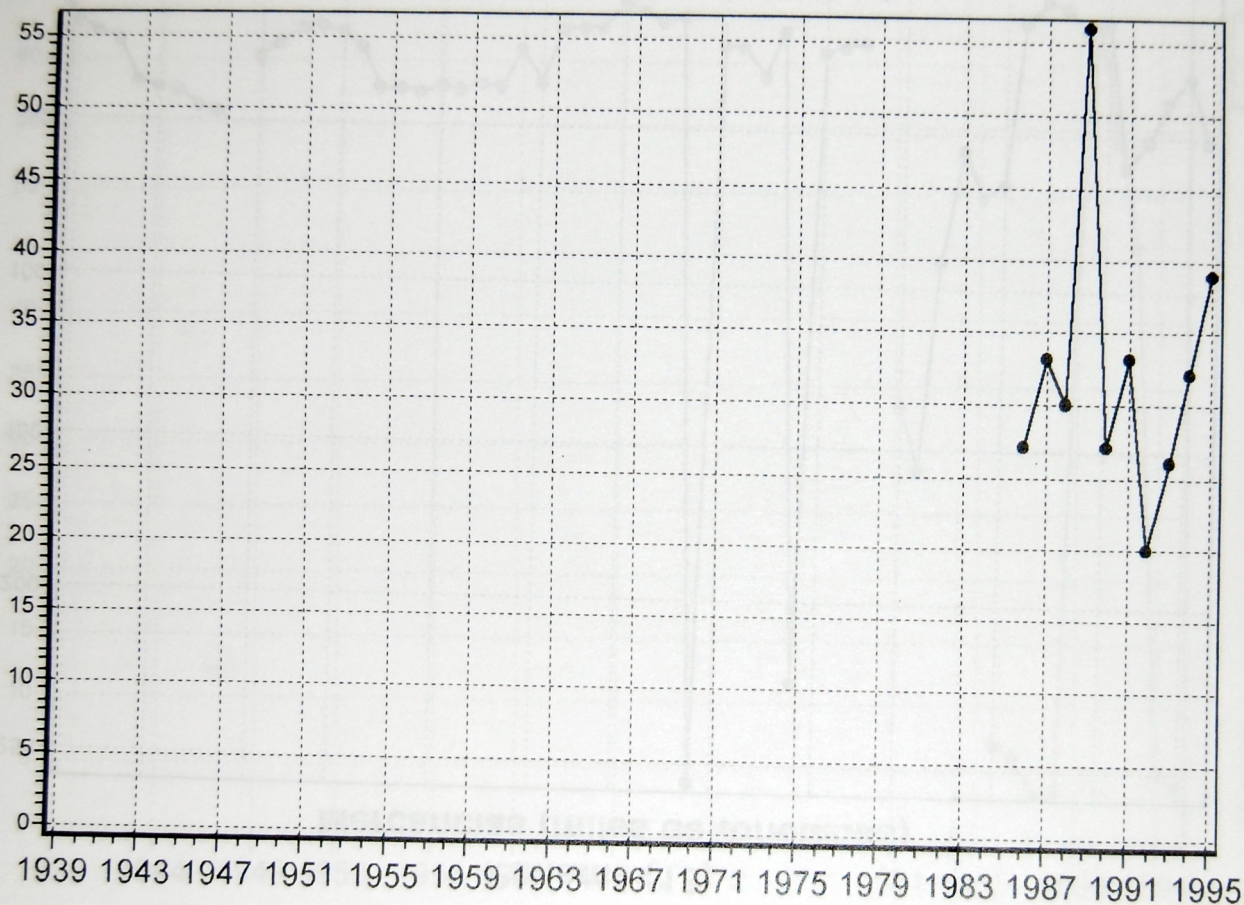
# Panamá (13)

## Mercancías (miles de toneladas)



# Panamá (13)

## Dist. Media mercancías (Km)

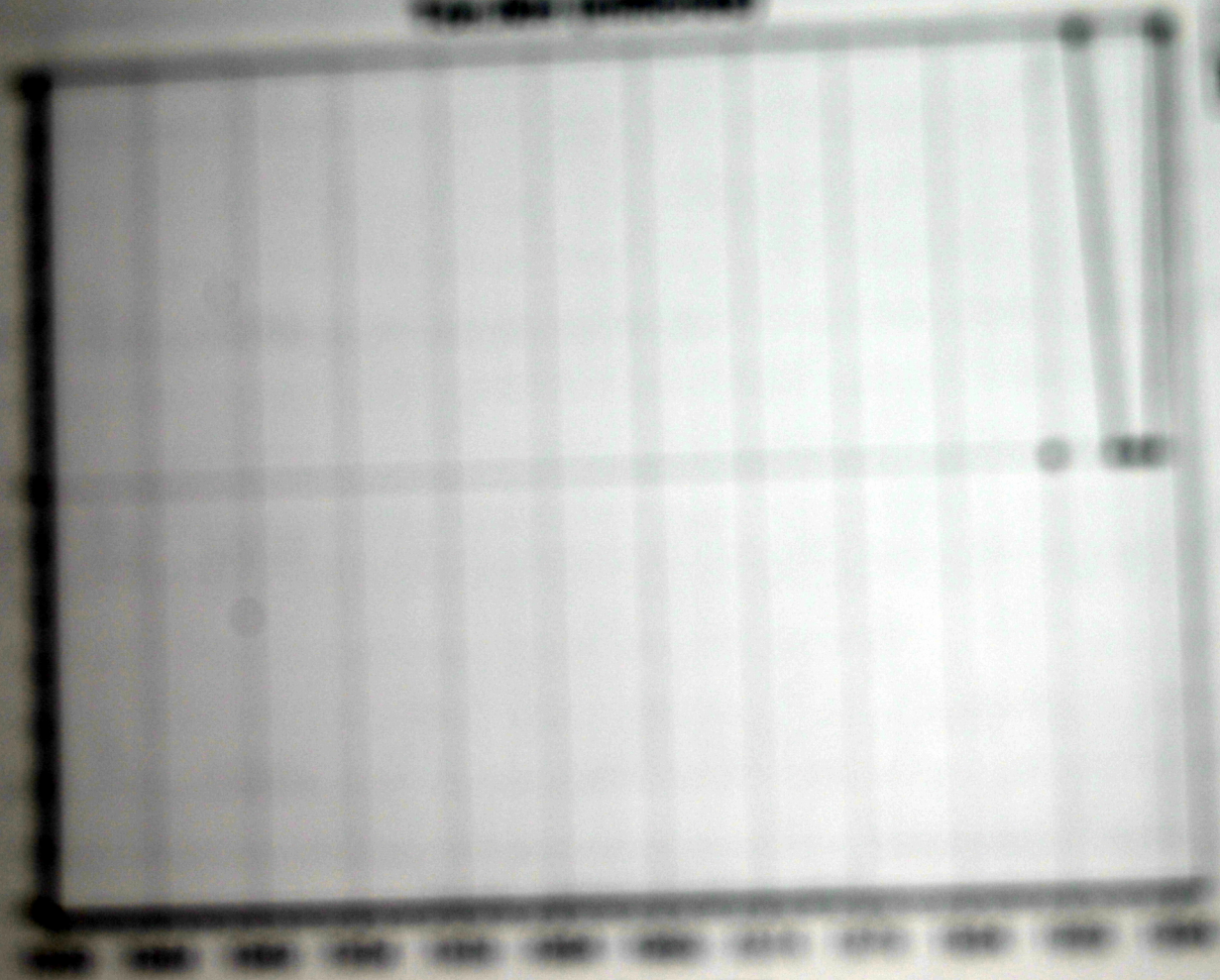


—●— Dist. media  
■ Eje X: Años

Periodo 1837 - 1995

Figure 1.4  
1990-2000

1990-2000  
1990-2000

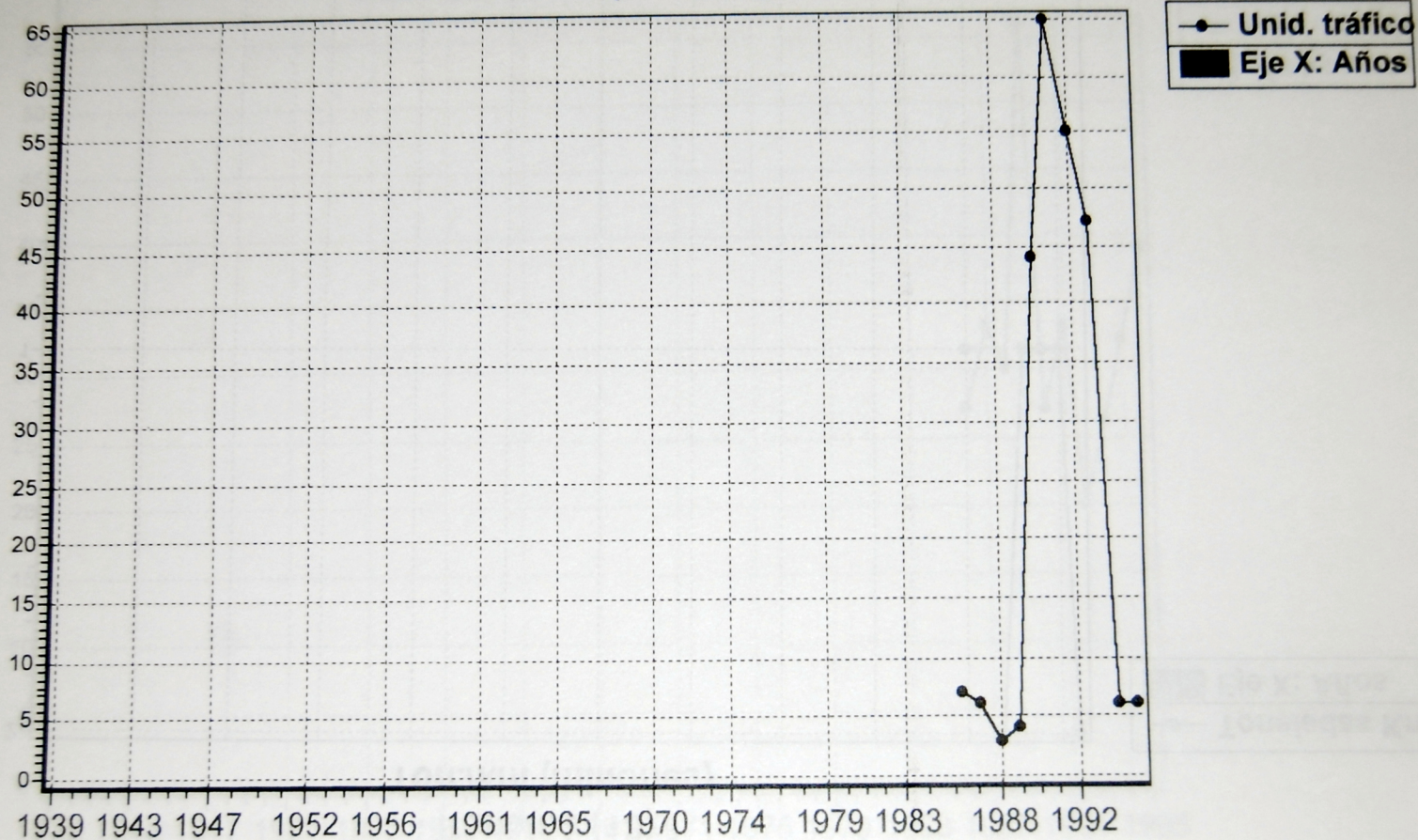


1990-2000



# Panamá (13)

## Unid. tráfico (millones)



Periodo 1837 - 1995

## Panamá (13)

### III. RESULTADOS ECONÓMICOS

AÑO	*	INGRESOS (Mon. local miles)	GASTOS (Mon. local miles)	RESULTADO (Mon. local miles)	COEFICIENTE EXPLOTACIÓN %
1939	a	277	266	11	96
1940	a	302	242	60	80
1941	a	324	283	41	87
1942	a	366	364	2	99
1943	a	391	401	-10	103
1944	a	396	369	27	93
1945	a	466	410	56	88
1946	a	506	507	-1	100
1947					
1948					
1949					
1950					
1951					
1952					
1953					
1954					
1955					
1956					
1957					
1958					
1959					
1960					
1961					
1962					
1963					
1964					
1965					
1966					
1967					
1968					
1969					
1970					
1971					
1972					
1973					
1974					
1975					
1976					
1977					
1978					
1979					
1980	C	2.468	5.897	-3.429	239
1981	d	2.523	6.816	-4.293	270
1982	d	1.960	5.930	-3.970	303
1983	d	1.170	7.026	-5.856	601
1984					
1985					
1986	f	5.507	5.395	112	98
1987	A	952.372	4.221.509	-3.269.137	443
1988					
1989	C	516.538	3.715.750	-3.199.212	719
1990	e	2.903	3.045	-142	105
1991	f	3.079	3.065	14	100

\* Fuentes utilizadas

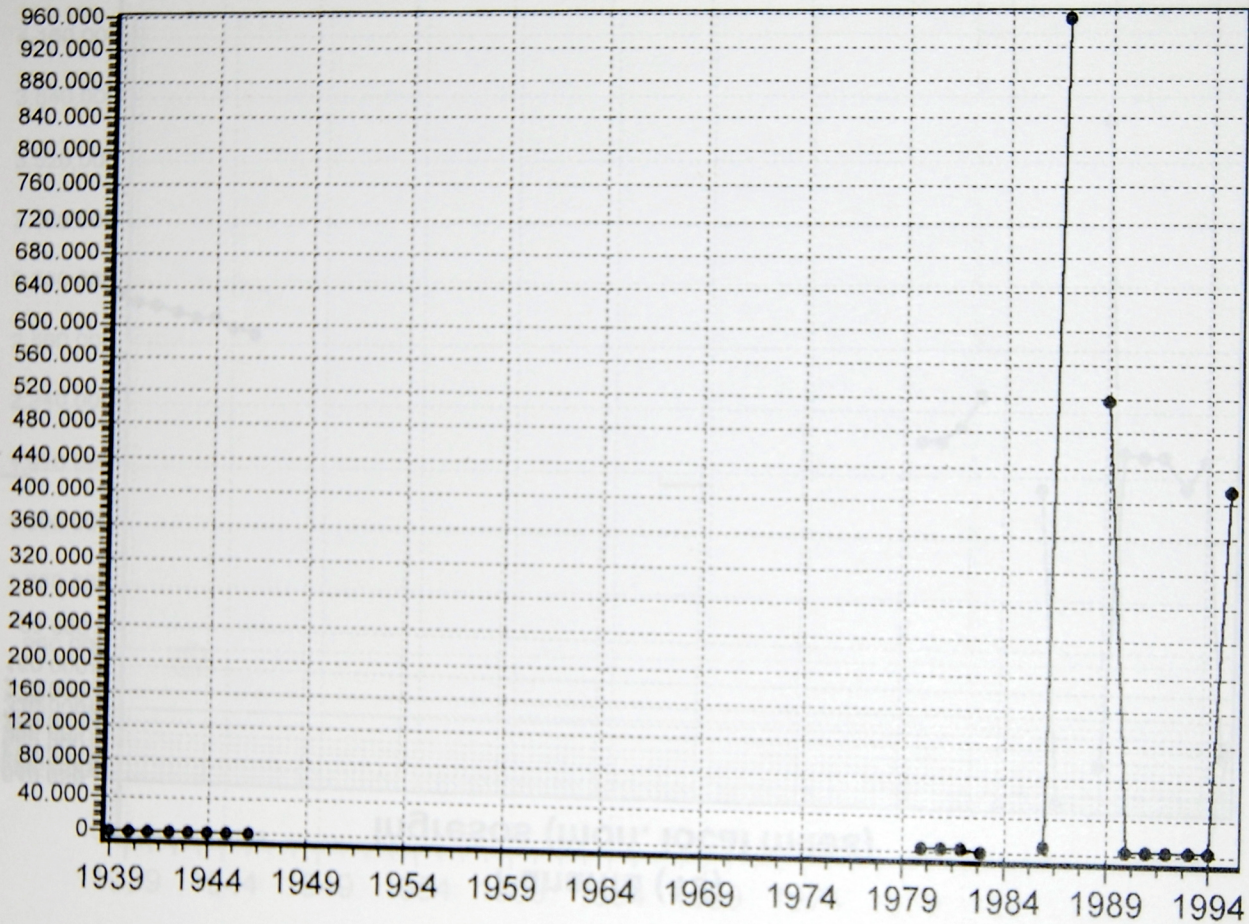
## Panamá (13)

### III. RESULTADOS ECONÓMICOS

AÑO	*	INGRESOS (Mon. local miles)	GASTOS (Mon. local miles)	RESULTADO (Mon. local miles)	COEFICIENTE EXPLOTACIÓN %
1992	f	3.073	3.199	-126	104
1993	f	5.136	4.181	955	81
1994	f	3.187	2.893	294	91
1995	C	413.574	560.570	-146.996	136

# Panamá (13)

## Ingresos (mon. local miles)

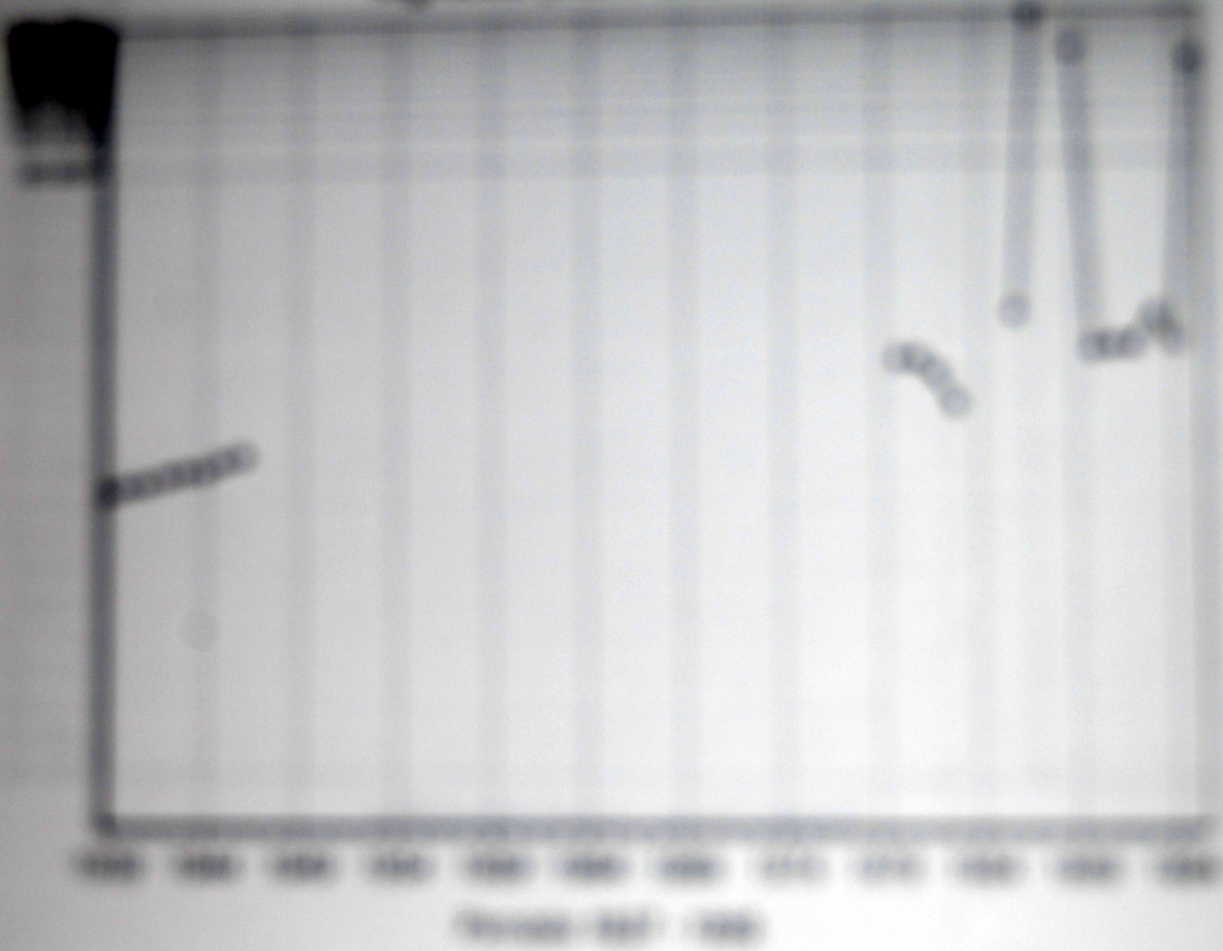


● Ingresos  
■ Eje X: Años

Eje X: años  
→ miles

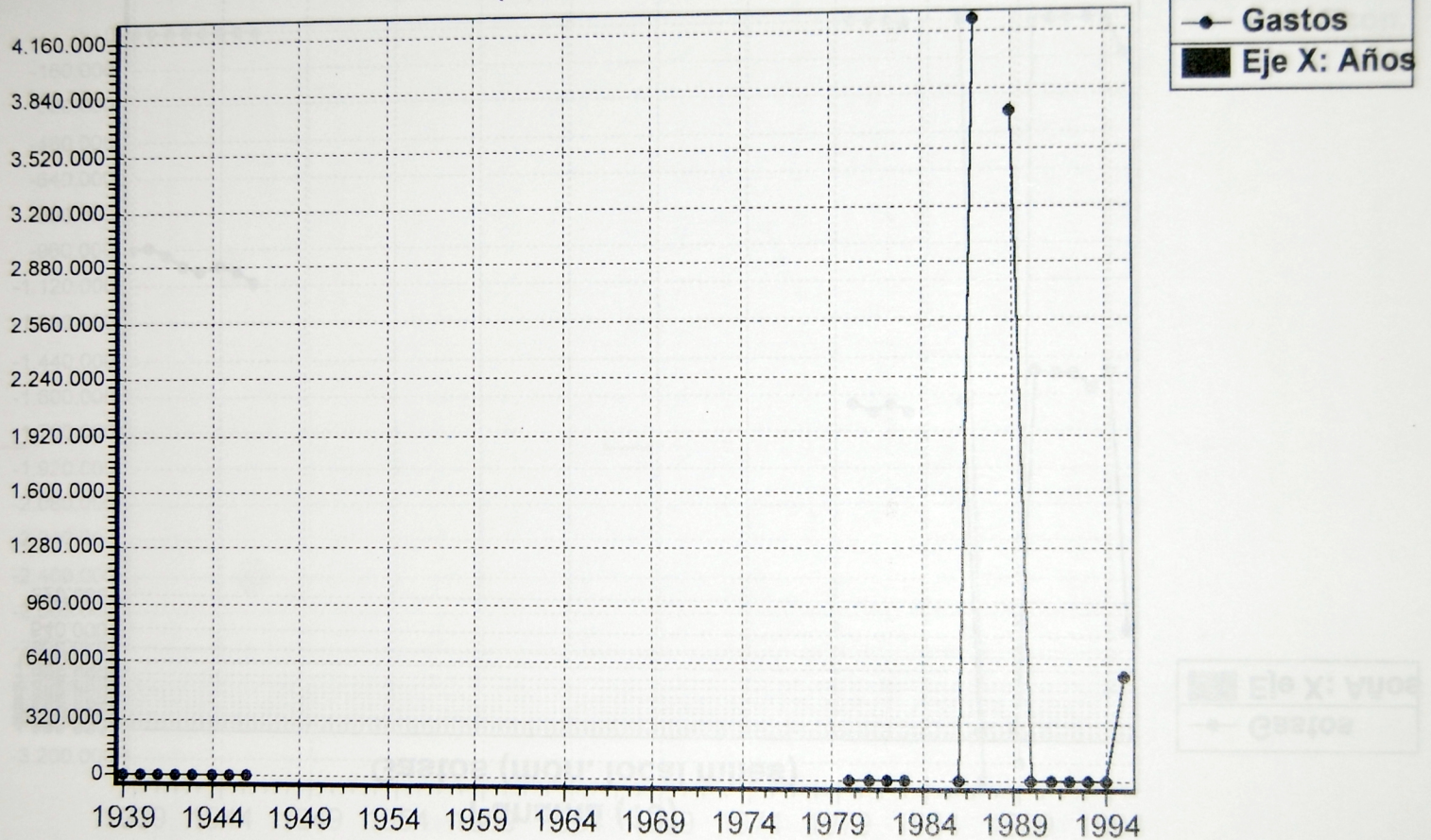
Figure 14  
Approximate 1970-1980

Legend  
● 1970-1980



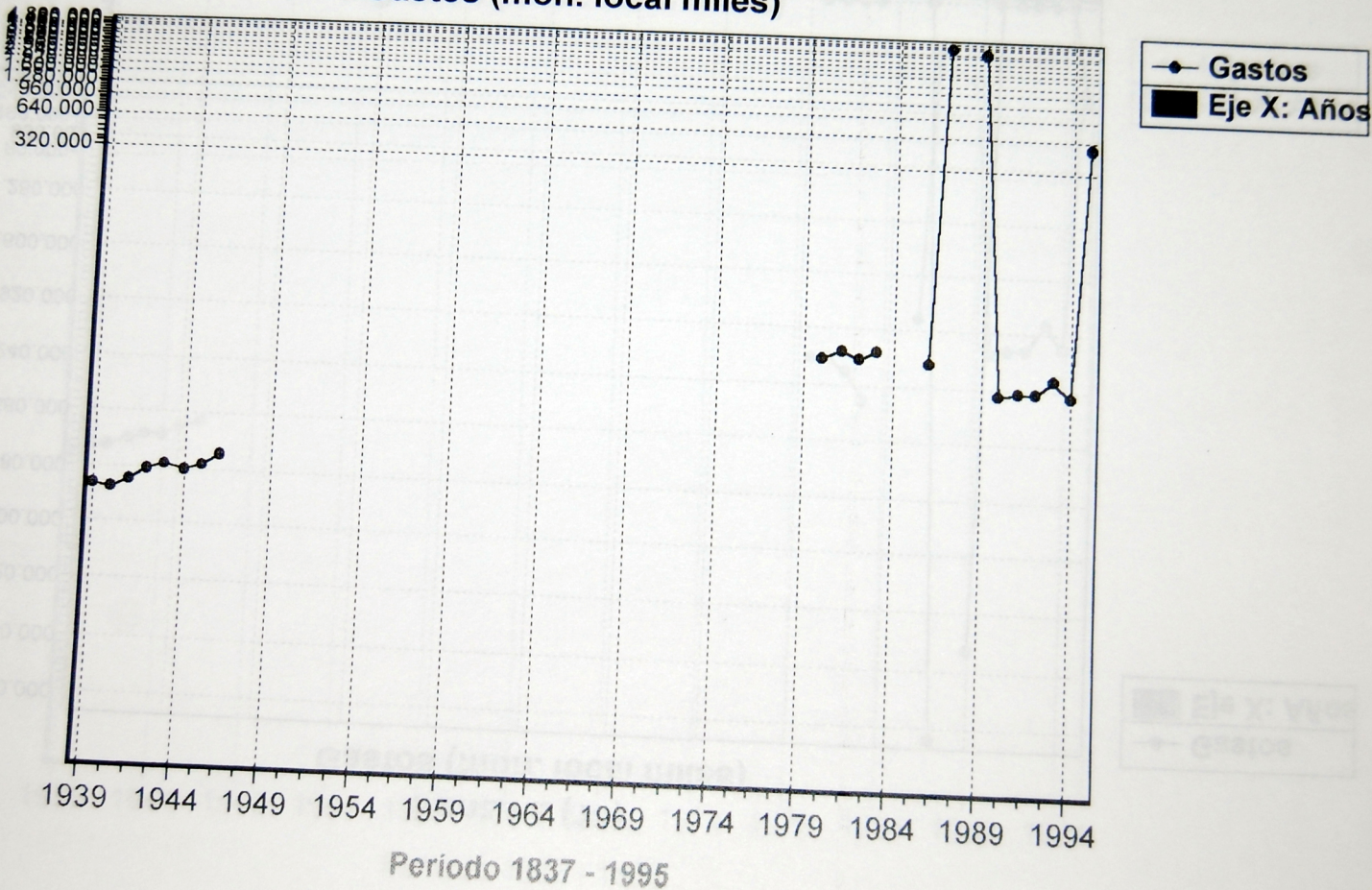
# Panamá (13)

## Gastos (mon. local miles)

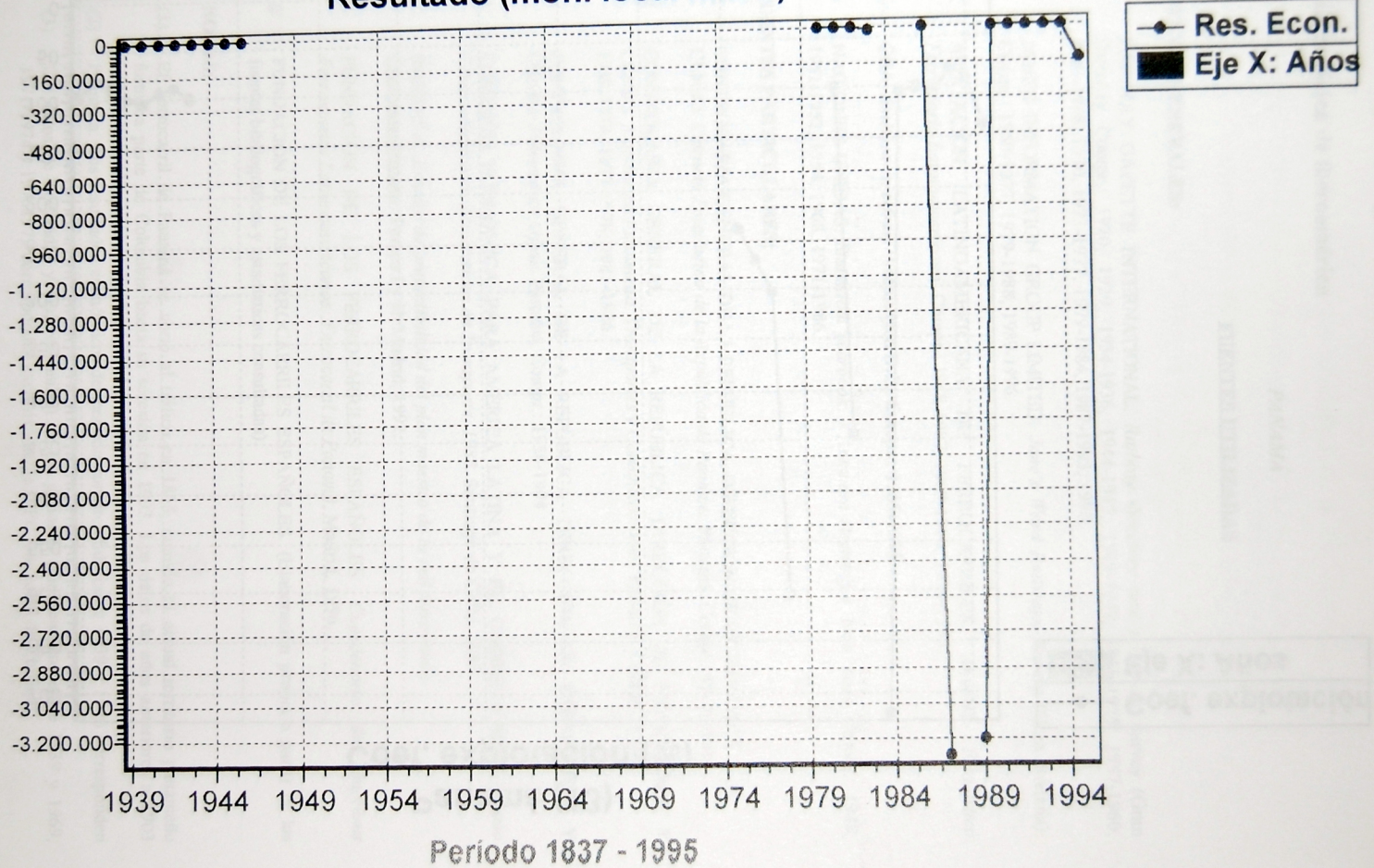


Periodo 1837 - 1995

# Panamá (13) Gastos (mon. local miles)

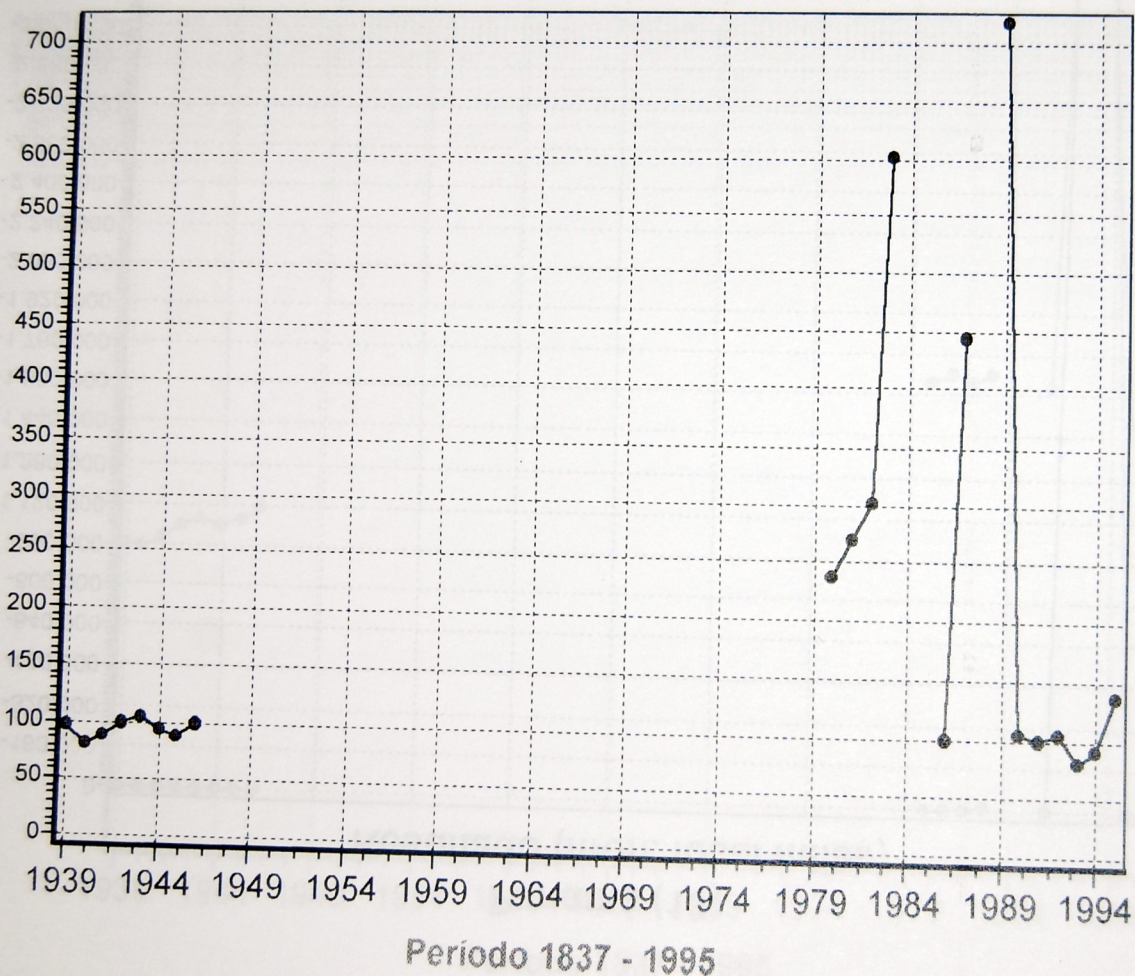


# Panamá (13) Resultado (mon. local miles)





# Panamá (13) Coef. explotación (%)



● Coef. explotación  
■ Eje X: Años

Periodo 1837 - 1995

## Guía histórica de iberoamérica

### PANAMÁ

#### FUENTES UTILIZADAS

##### FUENTES GENERALES:

- A: RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL. *Railway directory and yearbook*. Survey (Gran Bretaña). Compr.: 1920, 1929, 1934-1936, 1944-1945, 1948-1949, 1951-1955, 1957-1960, 1963-1968, 1970, 1973-1977, 1979-1984, 1987-1993, 1996.
- B: JANE'S INFORMATION GROUP LIMITED. *Jane's Word Railways*. Surrey (Gran Bretaña). Compr.: 1950-1977, 1979-1988, 1989-1996.
- C: ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES. *Anuario Estadístico Ferroviario Latinoamericano*. Compr.: 1968-1987, 1989-1990, 1994-1995.
- D: OEA. *América en cifras*. Washington D.C.. Compr.: 1955-1975.
- N: NACIONES UNIDAS. *Statistical yearbook / Annuaire statistique*. New York. Compr.: 1948, 1951-1952, 1954, 1968, 1971-1986.

##### FUENTES PARTICULARES:

- a: CONTROLARIA GENERAL DE LA REPÚBLICA. DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA Y CENSO. *Extracto Estadístico de la República de Panamá*. Panamá. Compr.: 1941-1946.
- b: CONTROLARIA GENERAL DE LA REPÚBLICA. DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA Y CENSO. *Estadística Panameña. Transportes y Comunicaciones*. Panamá. Compr.: 1956, 1958-1974, 1977-1978, 1981-1986.
- c: CONTROLARIA GENERAL DE LA REPÚBLICA. DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA Y CENSO. *Panamá en cifras*. Panamá. Compr.: 1958-1994
- d: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *Istmo Centroamericano. Estadísticas de Transporte, 1983*. Santiago de Chile, 1985
- e: INECO S.A. *Estudio de prefactibilidad del plan maestro de la red ferroviaria Centroamericana*. Tomos I y II. Madrid, 1992.
- f: FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. *Cuestionario de Empresas Ferroviarias Latinoamericanas: Ferrocarril de Panamá*. Madrid, 1996.
- g: FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. (Elaboración propia a partir de las fuentes bibliográficas y estadísticas consultadas).

##### NOTAS:

- (1) El Ferrocarril de Panamá se abrió al tráfico en 1855, cuando el actual territorio panameño formaba parte de Colombia hasta su secesión en 1903. Los datos de años anteriores a 1903 inclusive, se encuentran integrados en el apartado dedicado a Colombia.
- (2) Fuente a: Los resultados económicos del período comprendido entre 1939 y 1946 corresponden exclusivamente al FC. Nacional de Chiriquí.
- (3) Los datos de Toneladas y viajeros (miles) de los períodos comprendidos entre 1939 y 1969, 1971-1974 y 1976-1979 corresponden exclusivamente al FC. Nacional de Chiriquí.
- (4) El FC. Nacional de Chiriquí suspendió el servicio de transporte de carga a partir de Julio de 1978.

1. **Introduction**  
2. **Background**  
3. **Methodology**  
4. **Results**  
5. **Discussion**  
6. **Conclusion**

The following text is extremely blurry and illegible. It appears to be the main body of a document, possibly a report or a thesis, containing several paragraphs of text. The content is not discernible due to the low resolution and blurriness of the scan.

TODAS LAS FUENTES

FUENTES UTILIZADAS

FUENTES GENERALES:

- A: RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL. *Railway directory and yearbook. Survey* (Gran Bretaña). Compr.: 1920, 1929, 1934-1936, 1944-1945, 1948-1949, 1951-1955, 1957-1960, 1963-1968, 1970, 1973-1977, 1979-1984, 1987-1993, 1996.
- B: JANE'S INFORMATION GROUP LIMITED. *Jane's Word Railways. Surrey* (Gran Bretaña). Compr.: 1950-1977, 1979-1988, 1989-1996.
- C: ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES. *Anuario Estadístico Ferroviario Latinoamericano*. Compr.: 1968-1987, 1989-1990, 1994-1995.
- D: OEA. *América en cifras*. Washington D.C.. Compr.: 1955-1975.
- E: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. *Anuario Estadístico de América Latina*. Santiago de Chile. Compr.: 1984-1987.
- F: CASTRO, Juan José. *Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos y las grandes líneas internacionales*. Montevideo, 1893.
- G: HALSEY, Frederic Magie. *The Railways of South and Central America*. New York, 1914. 183 pp.
- H: LONG, William Rodney. *Railways of Central America and the West Indies*. Washington, 1925. 376 pp.
- I: BLOOM, Paul E. *Railways of Latin America: South America*. Washington, 1941. 161 pp.
- I: BLOOM, Paul E. *Railways of Latin America: Central America, México, West Indies*. Washington, 1941. 99 pp.
- J: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. *El transporte en América Latina*. Nueva York, 1965. 348 pp.
- K: VILLAFUERTE, Carlos. *Ferrocarriles*. México, 1959. 281 pp.
- L: "ASPECTOS generales técnicos de la situación de los ferrocarriles iberoamericanos". *Revista AIT*. Núm 24. 1978, Octubre. pp. 6-9
- N: NACIONES UNIDAS. *Statistical yearbook / Annuaire statistique*. New York. Compr.: 1948, 1951-1952, 1954, 1968, 1971-1986.
- Ñ :UNIVERSITY OF CALIFORNIA: COMMITTEE ON LATIN AMERICAN STUDIES. *Statistical abstract of Latin American*. Los Angeles. Compr.: 1957, 1962-1965, 1968, 1972, 1977-1978, 1980-1981, 1983-1986, 1988.
- O: BROWN, R. T. *Transport and the economic integration of South America*. Washington, 1966. 288 pp.
- P: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). *El transporte en el istmo centroamericano*. México, 1953. 244 pp.

- Q: BUNGE, Alejandro E. *Ferrocarriles Argentinos: contribución al patrimonio nacional*. Buenos Aires, 1918. 445 pp.
- V: NACIONES UNIDAS (CEPAL). (SIECA)..*Compendio Estadístico Centroamericano*. Nueva York. Compr.: 1962.
- Y: ASOCIACIÓN DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES. "Síntesis estadística de los ferrocarriles en América". *Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. Núm 228. Junio-agosto, 1973.

83°

82°

81°

80°

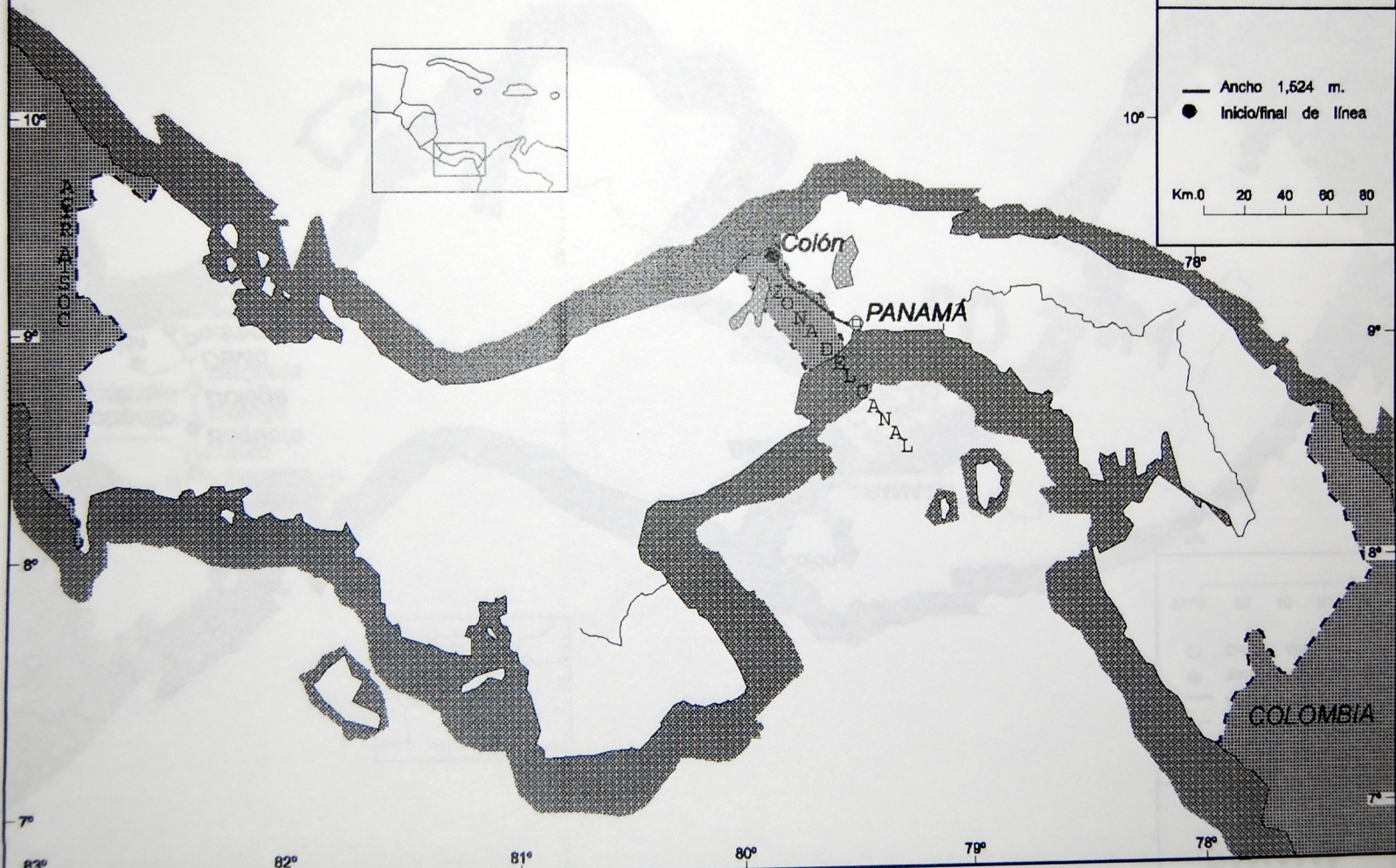
79°

# PANAMÁ 1903

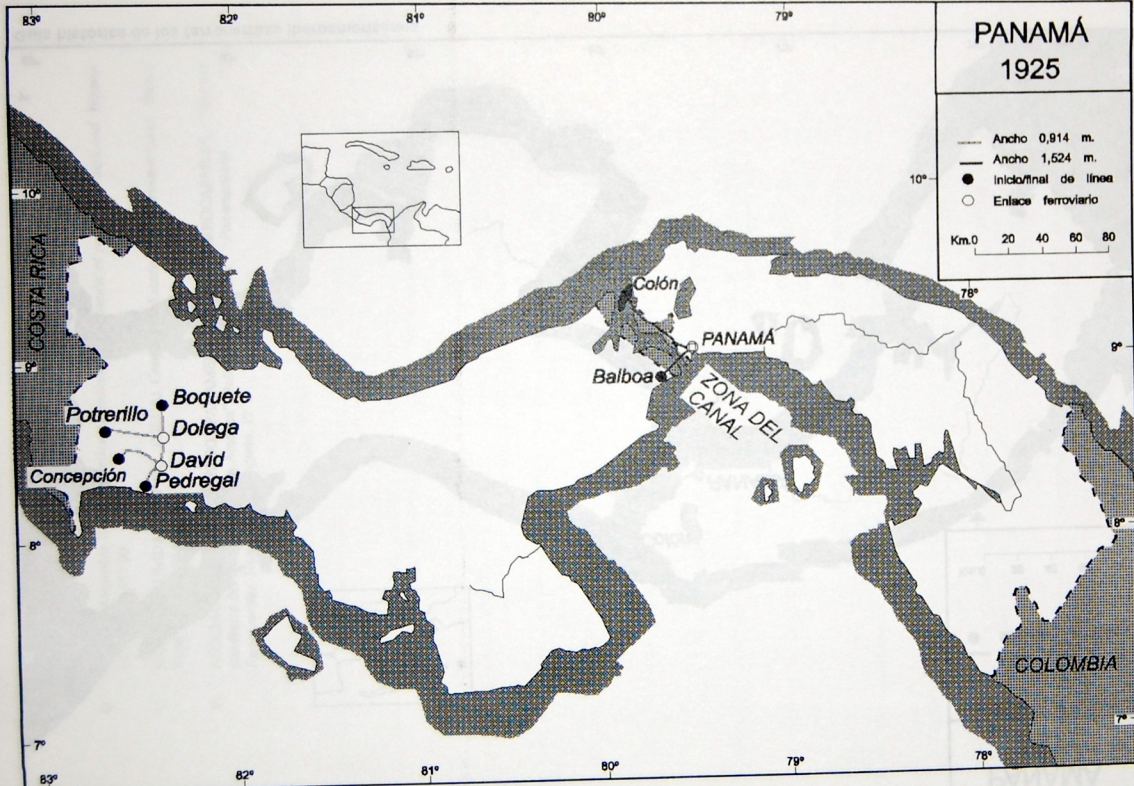
— Ancho 1,524 m.

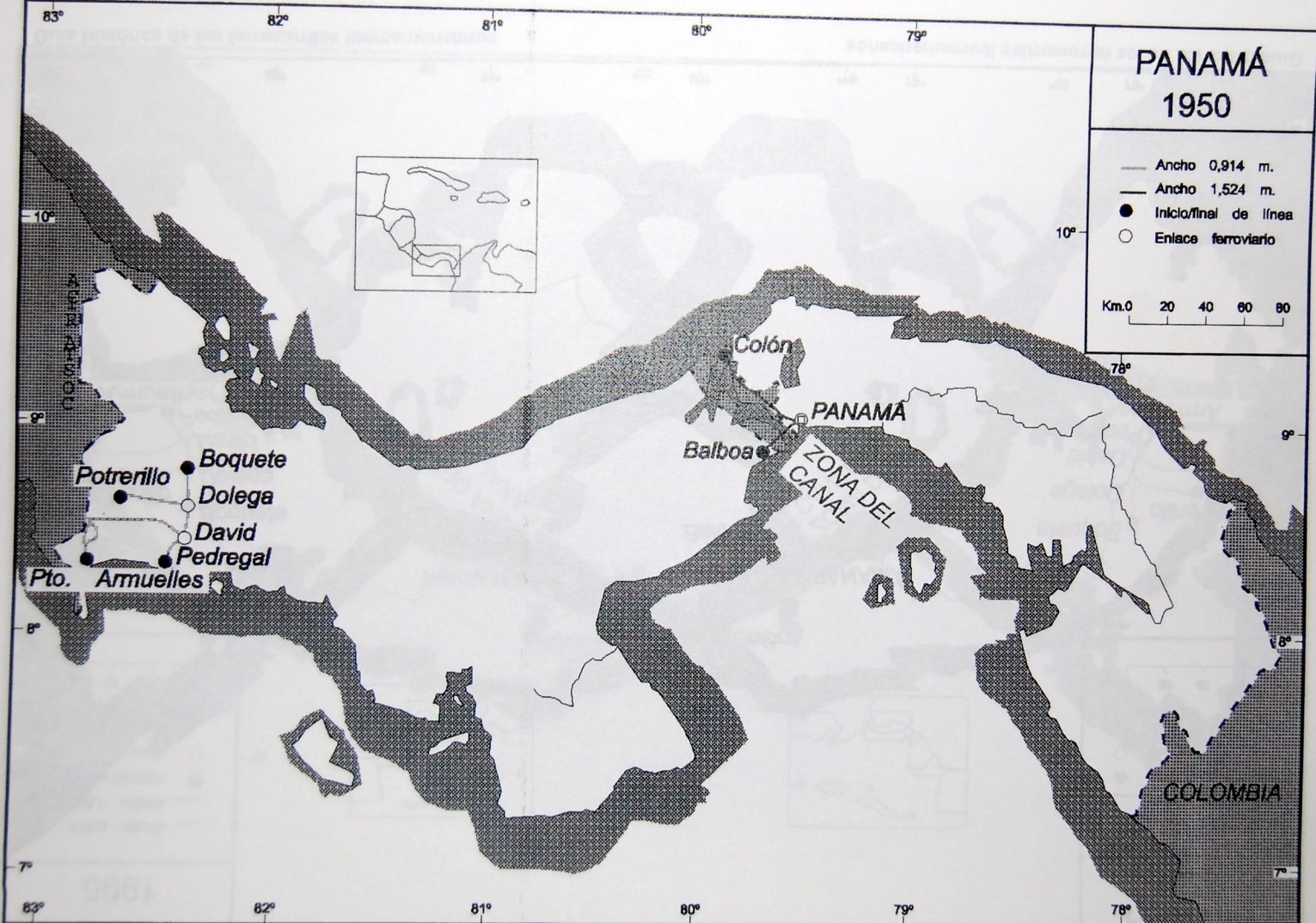
● Inicio/final de línea

Km. 0 20 40 60 80

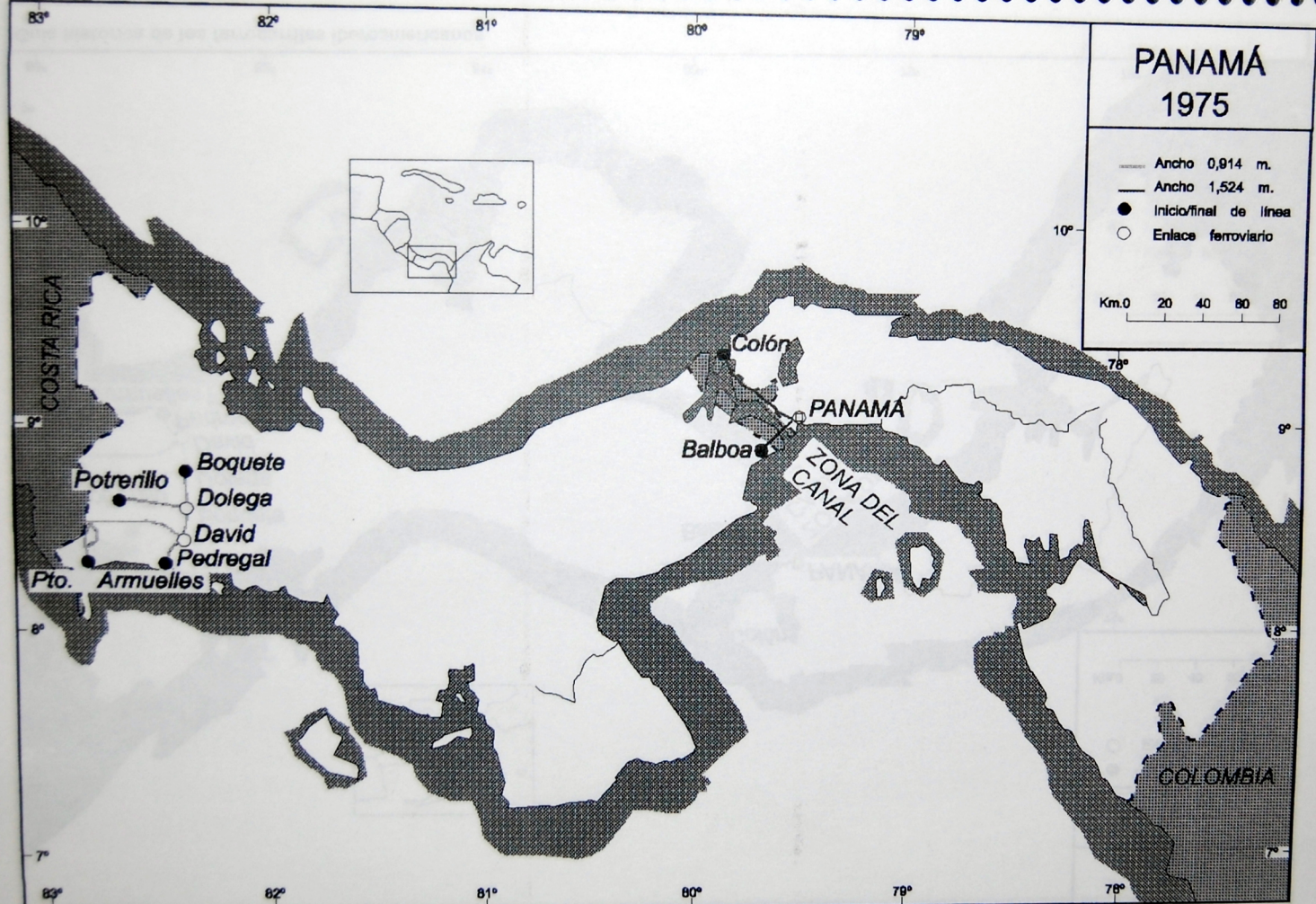


# PANAMÁ 1925









# PANAMÁ 1995

- Ancho 0,914 m.
- Ancho 1,524 m.
- Inicio/final de líneas
- Eñaca ferroviario

Km. 0 20 40 60 80

