

El ferrocarril de Panamá de 1912 a 1996: Un recorrido histórico y visual por sus estaciones

Panama Railroad from 1912 to 1996: An historical and visual journey of its passenger stations.

Nodier Leonardo García Gómez

Universidad de Panamá, Panamá
nodier.garcia89@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0009-1048-0590>

Recibido: 26/03/25 Aceptado : 16/04/25



DOI <https://doi.org/10.48204/j.cnacionales.n37.a7797>

Resumen

Este trabajo investigativo tiene la finalidad de documentar, preservar y compartir la historia no compilada del ferrocarril de Panamá, durante sus años de operación, tras la construcción del Canal de Panamá hasta el cese de operaciones en 1996. Se realiza un recorrido histórico, a través de la línea ferroviaria, detallando la historia de cada una de las estaciones de pasajeros de sur a norte. La metodología usada en esta investigación cualitativa y documental consiste en revisar material bibliográfico y registros visuales de la Biblioteca de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) Roberto F. Chiari y la Hemeroteca de la Biblioteca Nacional, Ernesto J. Castellero. Con ello, se describen las once estaciones que formaron parte de la vía ferroviaria desde que el proyecto de reubicación culminó hasta que el ferrocarril dejó de operar bajo la administración del Gobierno nacional panameño.

Palabras clave: ferrocarril de Panamá, estaciones de pasajeros, historia, zona del Canal, Canal de Panamá, construcción.

Abstract

This research has the goal to document, preserve and share the uncompiled history of the Panama Railroad during the years right after the Panama Canal construction until the cease of operation of the line in 1996. A review is done from south to north of the railroad line, providing details of all the passenger stations that existed alongside the line. The methodology used in this qualitative and documental consist of reviewing bibliographic material and visual records from the Roberto

F. Chiari - Panama Canal Authority Library and the newspaper archive of the Ernesto J. Castellero National Library. With this, eleven stations that were part of the line are described from the time of the relocation of the railroad line until the cease of operation under the Panamanian government in 1996.

Keywords: Panama Railroad, Passenger stations, history, Canal Zone, Panama Canal, construction.

Introducción

Contexto histórico

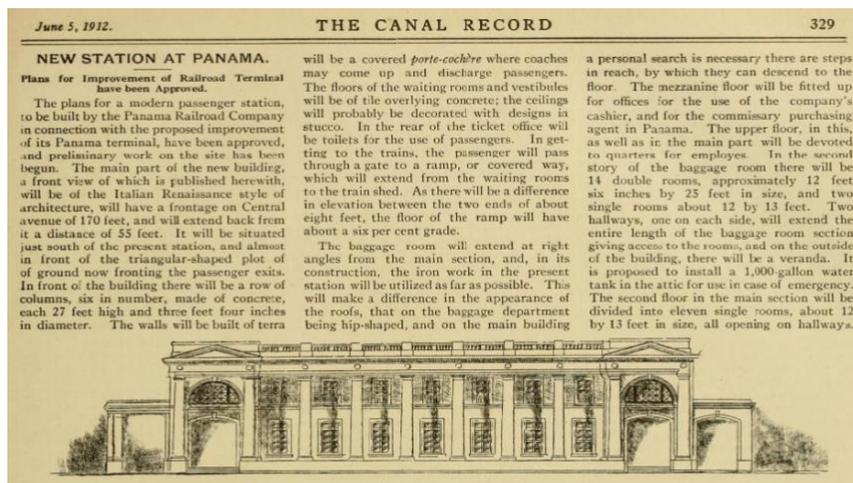
El ferrocarril de Panamá fue construido entre 1850 y 1855 por la Pacific Mail Steamship, empresa estadounidense liderada por William H. Aspinwall, con el fin de acortar el trayecto entre la costa este y oeste de los Estados Unidos de América (EE. UU.). En ese entonces, aún no existía el ferrocarril transcontinental de dicho país. En 1881, el ferrocarril pasó a manos francesas, luego que se iniciara el proyecto del Canal a nivel a través del istmo panameño por la Compañía Universal del Canal de Panamá. Sin embargo, esta empresa fracasó en sus intentos debido a la mala administración financiera y al constante embate de enfermedades que hicieron disminuir considerablemente la mano de obra. Es entonces, cuando el Gobierno de los EE. UU. muestra su interés en culminar la obra del Canal de Panamá, negociando con el Gobierno local y asistiendo en la separación de Panamá de la Gran Colombia. Con esto, el ferrocarril pasa nuevamente a manos norteamericanas, pero el plan del Canal de Panamá obliga a cambiar la ruta original del ferrocarril de Panamá para poder acomodar la obra. En este artículo se describen once estaciones (incluyendo la de Colón, la cual fue reubicada) que formaron parte de esta importante vía ferroviaria, en orientación de sur a norte. Desde que el proyecto de traslado culminó hasta que el ferrocarril dejó de operar bajo la administración del Gobierno nacional panameño.

Estación terminal del Pacífico-Panamá

Se inicia este recorrido por la estación terminal del Pacífico, Panamá. Esta edificación, la tercera terminal y la más grande de todo el ferrocarril panameño, fue diseñada por el arquitecto del ferrocarril llamado Homer E. Bartlett. Se construyó entre abril de 1912 y agosto de 1913. Inició operaciones completas el 1 de marzo de 1914. Como se puede leer en el artículo *New Station at Panamá* (figura 1) esta fue una obra moderna para la época. “La sección principal del edificio será en estilo arquitectónico renacentista italiano, tendrá su entrada principal en la Avenida Central con 170 pies de largo”. (New Station in Panama, 1914)

Figura 1.

Artículo referente al diseño e inicio de la construcción de la estación



Fuente: The Canal Record, Vol. V, No. 41 p. 329.

Esta edificación de estilo neoclásico (Gutiérrez, 1966) tenía en sus dos pisos: una sala de espera para primera clase (figura 2), una para la segunda clase, la boletería, entrada para carruajes, sala de equipaje, sala de correspondencia, sala de encomiendas, y la oficina del oficial de estación. Dado el clima tropical del país, esta terminal contó con rampas techadas para que los pasajeros pudieran abordar los trenes directamente desde las salas de espera, de ambas clases, a la plataforma de abordaje (figura 3).

Figura 2.

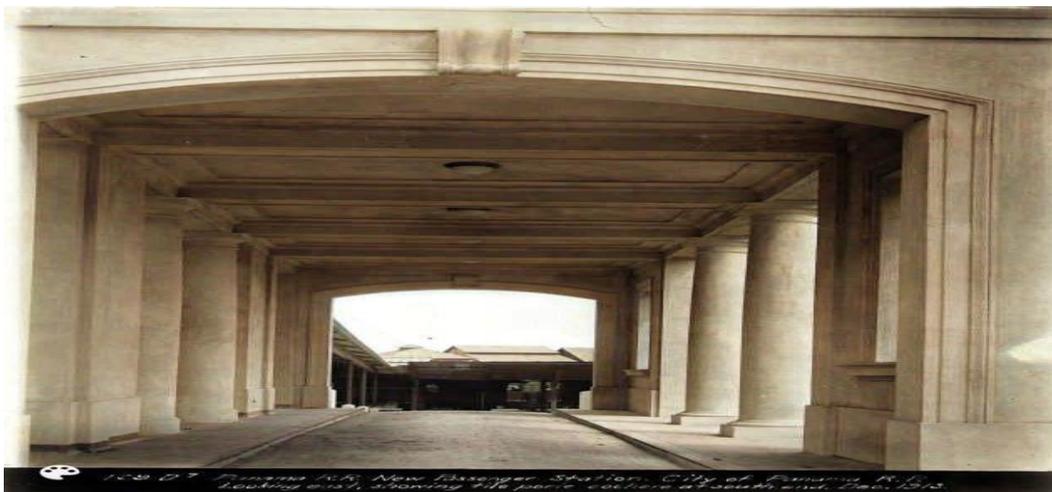
Interior de la sala de espera de primera clase



Fuente: National Archives at College Park. Coloreado con inteligencia artificial.

Figura 3.

Vista hacia el este de la puerta de la cochera del extremo sur de la estación

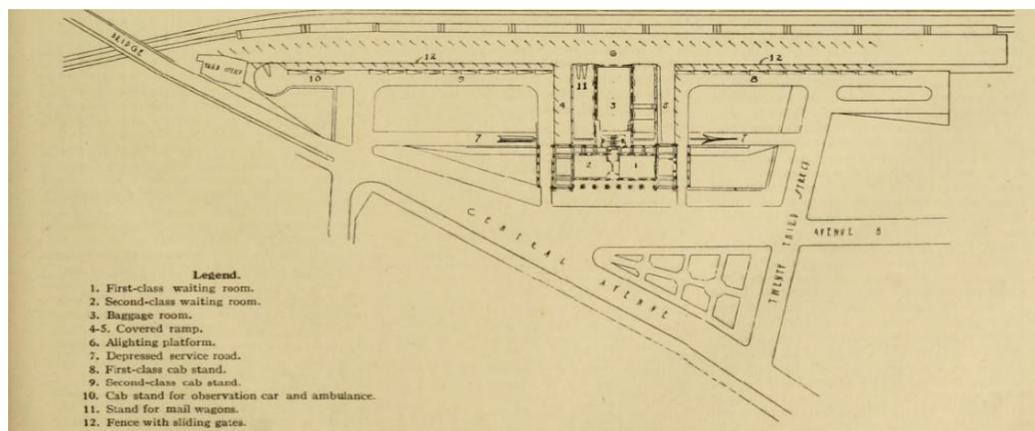


Fuente: Biblioteca Roberto F. Chiari – Autoridad de Canal de Panamá. Coloreado con inteligencia artificial.

El edificio está ubicado al final de la avenida B y a un costado de la plaza 5 de Mayo, al sur de donde se encontraba la edificación anterior, como se muestra en la figura 4 y 5. (New Station at Panama, 1912).

Figura 4.

Plano de la ubicación de la estación terminal del Pacífico-Panamá



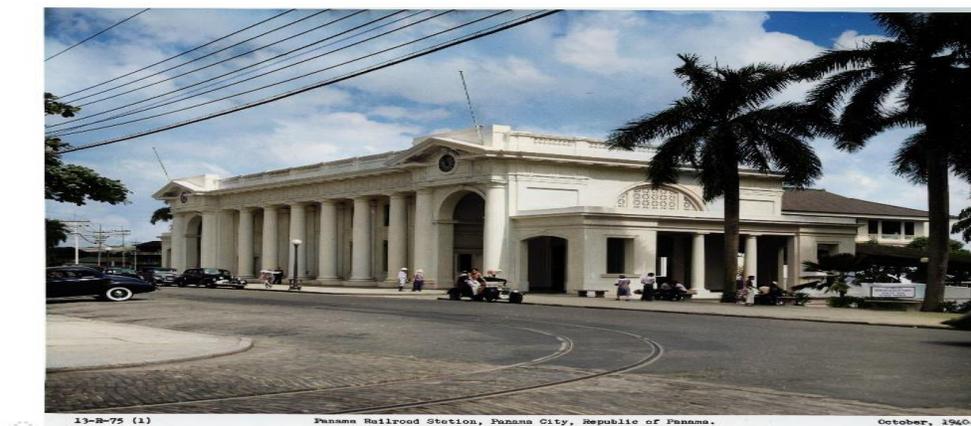
Fuente: *The Canal Record*, Vol. V, No.41 p. 329.

Funcionó como estación de ferrocarril desde el 1 de marzo de 1914 hasta el 28 de octubre de 1960 (No Longer, 1960) cuando el último tren partió de esta estación. Es en esta fecha cuando entra en vigor el tratado Remón–Eisenhower, que crea nuevos límites para el ferrocarril de Panamá

y lo obliga a estar enteramente dentro de la Zona del Canal. Es aquí cuando la terminal pacífica es relocalizada a la estación de Ancón.

Figura 5.

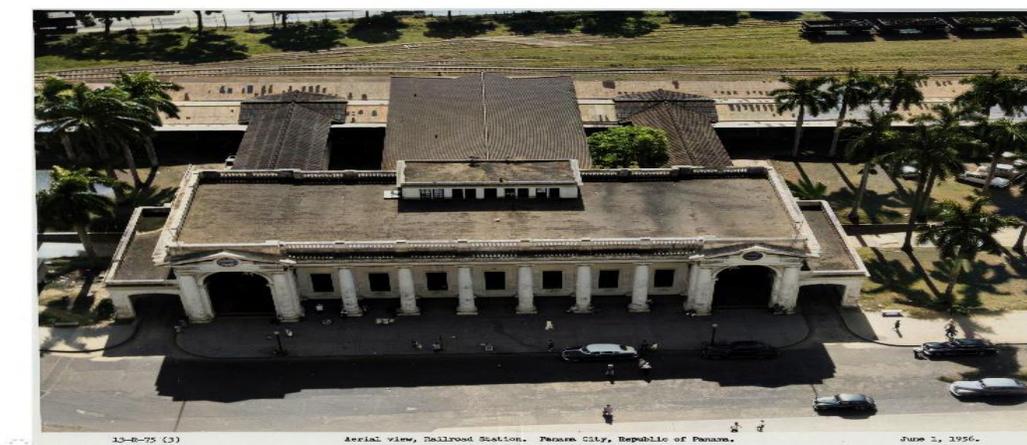
Fachada de la estación terminal del Pacífico, Panamá, en octubre de 1940



Fuente: National Archives at College Park.

Figura 6.

Fotografía aérea de la estación terminal Pacífico- Panamá, en junio de 1956



Fuente: National Archives at College Park.

Después de pasar a manos de la ciudad de Panamá, fue utilizada durante un periodo por la Cruz Roja como sala de vacunación, y también funcionó como dormitorio de personas sin vivienda permanente. En el año 1976 tuvo su primera restauración y albergó el Museo del Hombre

Panameño, que luego pasó a llamarse Museo Antropológico, Reina Torres de Araúz (MARTA) como puede leerse en (Antigua estación de ferrocarril de Panamá, 2020) (Gutiérrez, El edificio con olvido ferroviario, 2015) Desde el año 2020 hay un proyecto de restauración del edificio para albergar la colección del museo, pero desde el año 2022 este proyecto se encuentra detenido (figura 7).

Figura 7.

El edificio que albergará nuevamente el MARTA se mantiene en trabajos de remodelación, año 2024



Fuente: Nodier García.

Estación Ancón

Esta estación inició su construcción en 1958 y fue inaugurada el 28 de octubre de 1960 (figura 8), el mismo día que el último tren salió de la estación de la plaza 5 de mayo. Esta edificación, mucho más pequeña que su predecesora, fue construida con urgencia, ya que entraba en vigor el tratado Remón-Eisenhower, en donde todo el ferrocarril debía transitar por territorio de la Zona del Canal. Fue una estación austera, con una pequeña oficina para la boletería y una plataforma abierta de abordaje como puede leerse en (New Railroad Terminal, 1958).

Figura 8.

Inauguración oficial de la estación. 28 de octubre de 1960. En la foto, el entonces gobernador de la Zona del Canal, William Arnold Carter, corta la cinta

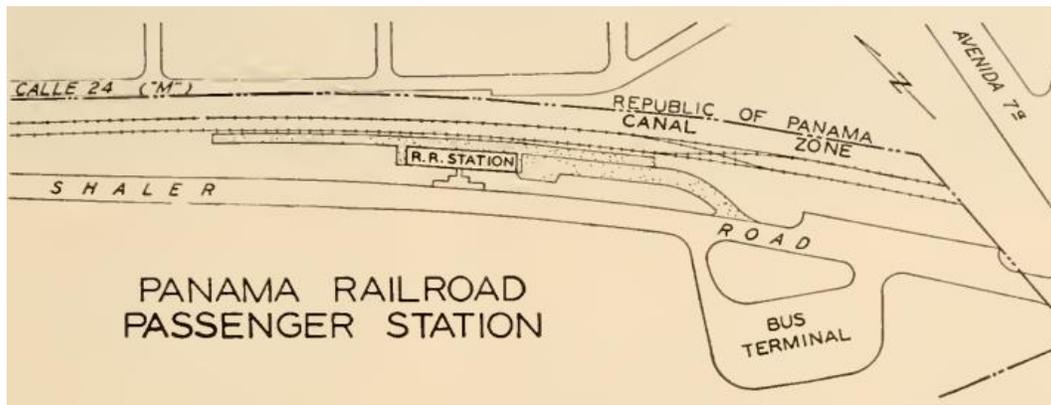


Fuente: Biblioteca Roberto F. Chiari, Autoridad del Canal de Panamá.

El edificio estuvo ubicado entre el final de la avenida Roosevelt, ahora la avenida Ascanio Arosemena, y la avenida Gaillard, hoy avenida Omar Torrijos (figura 9), en paralelo a la antigua lavandería de la Zona del Canal en Ancón, que alberga en la actualidad las oficinas principales de la Dirección de Investigación Judicial (DIJ).

Figura 9.

Plano de la ubicación de la estación de Ancón



Fuente: *The Panama Canal Review*, volumen 104, página 11. Julio de 1958.

Funcionó como estación del ferrocarril hasta finales de los años 80 (figura 10). El deterioro de la estructura y de las vías adyacentes a la estación imposibilitaron el uso de estas. Para entonces, la afluencia de usuarios disminuyó considerablemente y los pocos servicios de pasajeros que se brindaban salían de la estación de Balboa. En la figura 9, se puede apreciar la que quedó de la infraestructura de la estación en 1991.

Figura 10.

Pasajeros en la plataforma de la estación de Ancón, circa 1980



Fuente; *The Panama Canal Review*, Vol. 224, p.41, Octubre de 1980.

Figura 11.

Fotografía de la estación en desuso



Fuente: Akira Matsushita, 1991.

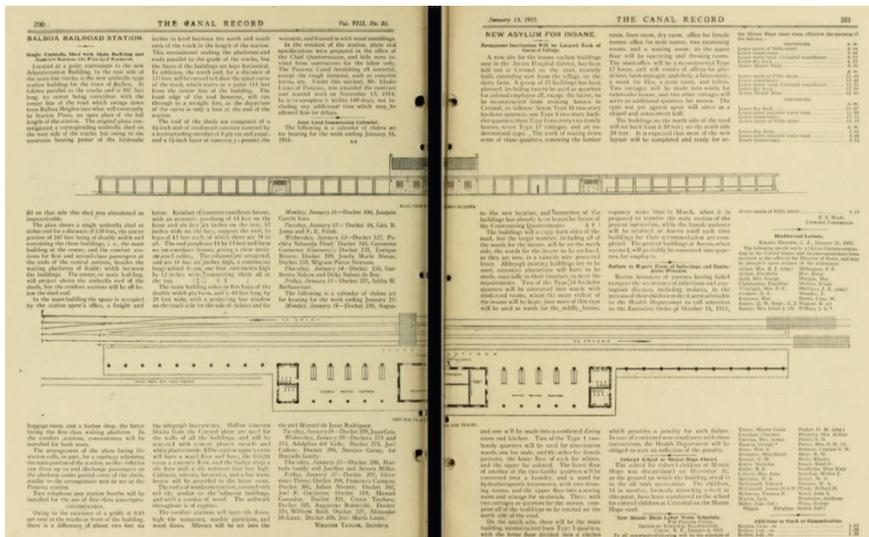
Estación de Balboa

El contrato para la construcción de esta estación fue otorgado a Eladio Lasso en octubre de 1914, y su construcción se inició el 15 de noviembre del mismo año (Balboa Railroad Station, 1915). Debió estar lista entre abril y junio de 1915. Fue construida para facilitar la utilización del ferrocarril de Panamá para los nuevos residentes y trabajadores del Canal que laboraban en el Administration Building y las diferentes oficinas colindantes.

Además, su cercanía al puerto de Balboa ofrecía facilidades para las personas que iban a abordar naves que salían y llegaban. El diseño de la estación era novedoso, destacando el espacio cerrado central donde estaban la boletería y la sala de espera para blancos a la derecha y para segunda clase a la izquierda, como puede apreciarse en la figura 12. La plataforma de abordaje era abierta, con techado sencillo. También tuvo un espacio para venta de periódicos y una pequeña barbería (figuras 13 y 14).

Figura 12.

Artículo de The Canal Record que muestra los planos de la estación



Fuente: *The Panama Canal Record*, Vol. VIII, No.21. 13 de enero de 1915.

Figura 13.

Fotos de la estación de Balboa durante sus años operativos



Fuente: Estación de Balboa. Czimages.com.

Figura 14.

Vista de la estación desde el edificio de la administración en los años 60



Fuente: colección de Will Hata. Autor: Beyer Patton.

Cuando la concesión del ferrocarril fue otorgada a Panama Canal Railway Company, la estación de pasajeros fue trasladada a Corozal y el extremo sur de la vía fue movido más hacia el norte, donde hoy opera el puerto de Balboa bajo la administración de Hutchinson Ports. En esta reubicación, todas las vías existentes en la estación de Balboa fueron removidas según (Rodríguez, 2023)

Esta fue la última estación en recibir pasajeros antes de la clausura del ferrocarril en 1996. Desde entonces, se han realizado varias modificaciones estéticas a la estación, el ala oeste fue modificada para albergar diferentes restaurantes y una lavandería. Desde los años 90, opera una sucursal de la cadena de comida rápida McDonald's, que tiene varias alusiones al ferrocarril en su interior. En la figura 15 se puede observar el estado actual de la estación.

Figura 15.

Vista actual de la estación de Balboa



Fuente: Nodier Garcia. 2024.



Estación de Corozal

En 1916 se construyó una pequeña estación de pasajeros para beneficio de la población de Corozal (The Panama Railroad Company, 1916). Esta comunidad se estableció para darle cabida a los antiguos residentes de Gorgona, poblado que quedó bajo el agua con la creación del lago Gatún. En Corozal también existió un hospital que ofrecía sus servicios a los residentes del Silver Roll de las comunidades Diablo Heights, Corozal, Pedro Miguel y Paraíso. (Layout in Corozal Development Revelas New Concept in Town Planning for Zone, 1952) (South Corozal May Be Deferred Until Later in Buliding Program, 1953). En las figuras 16, 17 y 18 se observa la evolución de la estación con el pasar de los años.

Figura 16.

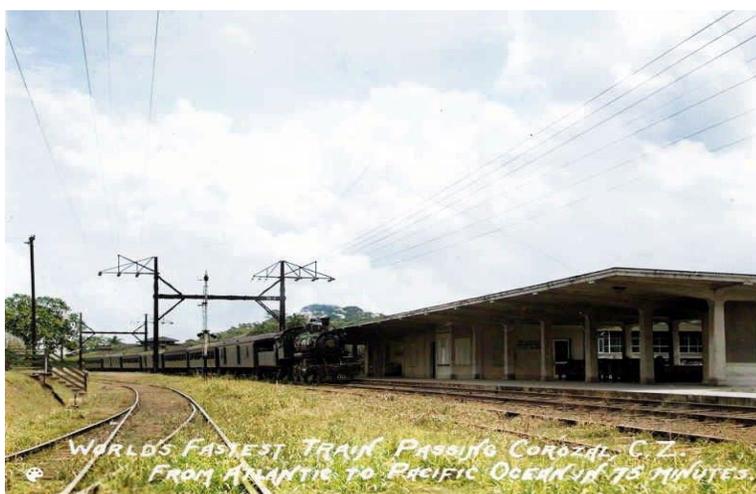
Fotografía de la estación de Corozal en 1916



Fuente: Biblioteca Roberto F. Chiari, Autoridad del Canal de Panamá.

Figura 17.

Tren pasando por la estación. Con la descripción: “El tren más rápido del mundo pasando Corozal, Zona del Canal. Desde el Atlántico al Pacífico”. 75 minutos.



Fuente: Biblioteca Roberto F. Chiari, Autoridad del Canal de Panamá.

Figura 18.

Fotografía aérea de Corozal mostrando la estación en el centro



Fuente: Czimages.com.

Sin embargo, esta estación no duró mucho tiempo, ya que en 1956 fue demolida como parte del proyecto de reformas habitacionales, cuando se establecieron las comunidades de Los Ríos y Cárdenas (Your Town Los Rios, 1955). En la figura 19, se observa a varios obreros demoliendo el edificio. Tras su desaparición, los pasajeros que necesitaban utilizar el ferrocarril debían ir a la estación de Balboa o a la estación de Pedro Miguel. Como dato curioso, en esta estación había un modelo a escala del ferrocarril de Panamá de la época construido por Canal Zone Society of Model Railroad.

Figura 19.

Demolición de la estación de Corozal, el 8 de junio de 1956



Fuente: National Archives at College Park.

Estación de Pedro Miguel

Antes de conocer la estación de Pedro Miguel, se dará un breve vistazo a la comunidad donde se construyó. La población de Pedro Miguel llegó al lugar alrededor de 1906-1907, con motivo de la construcción del Canal de Panamá (específicamente para la construcción de la esclusa que lleva su nombre). Para la facilitar el transporte de los trabajadores y darle paso al Canal, se erigió la estación del ferrocarril en 1907, como parte del proyecto de reubicación de la línea ferroviaria. Esta estación era utilizada por los empleados de la construcción del Canal de Panamá y los habitantes de las poblaciones del Silver Roll de Pedro Miguel y de Paraíso. La figura 20 ofrece una perspectiva de la estación en funcionamiento (The Panama Canal Company, 1907). A través del tiempo, el edificio recibió cambios muy leves en su estructura como solución a la alta demanda de pasajeros que la utilizaba.

Figura 20.

Pasajeros esperando el tren en la estación de Pedro Miguel, 1926



Fuente: Robert H. Merrill. Colección digital de Grand Valley State University.

Tal como se aprecia en las figuras 21 y 22, la estación estaba ubicada justo al norte del cruce vehicular entre la población y la esclusa de Pedro Miguel. Debido a esta localización, el tráfico se veía afectado cada vez que el tren estaba en la estación, ya que obstaculizaba el cruce.

Figura 21.

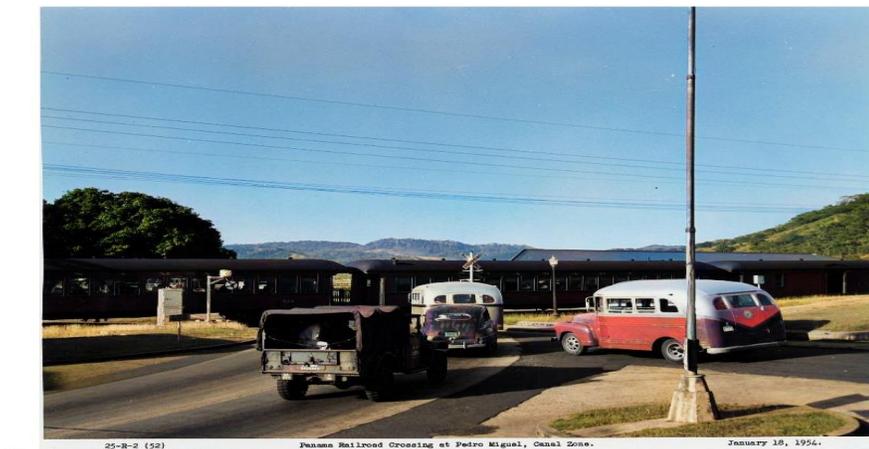
Estación de Pedro Miguel, 20 de diciembre de 1939



Fuente: National Archives at College Park.

Figura 22.

Cruce vehicular en la estación, 18 de enero de 1954



Fuente: National Archives at College Park.

Durante cuatro años, luego de la clausura del ferrocarril, el edificio fue utilizado para venta de buhonería (figura 23) hasta que fue demolida en el año 2000.

Figura 23.

Estación de Pedro Miguel donde se observa un puesto de buhonería, circa de 1999



Fuente: Dino Barkema.

Estación de Gamboa

La fundación de Gamboa es paralela a la construcción del Canal y simultánea a la reubicación del ferrocarril hasta su posición actual. Gamboa se convirtió en un sitio estratégico, por estar en el punto donde el río Chagres se une con el Canal de Panamá, surtiendo de agua al lago Gatún y a toda la operación canalera. El pueblo está justo al oeste de lo que en su momento fue Gorgona, poblado por donde pasaba el ferrocarril originalmente, este quedó sumergido con la creación del lago Gatún y del corte Culebra (Jorge Ventocilla, 2010).

Su primera estación se construyó entre 1913 y 1914 para facilitar la movilidad de los trabajadores de la construcción del Canal de Panamá, tal como se puede observar en las figuras 24 y 25 (The Panama Railroad Company, 1914).

Figura 24.

Pasajeros en la estación de Gamboa en 1915



Fuente: Rich701 (Flickr).

Figura 25.

Primera estación de Gamboa, 1939

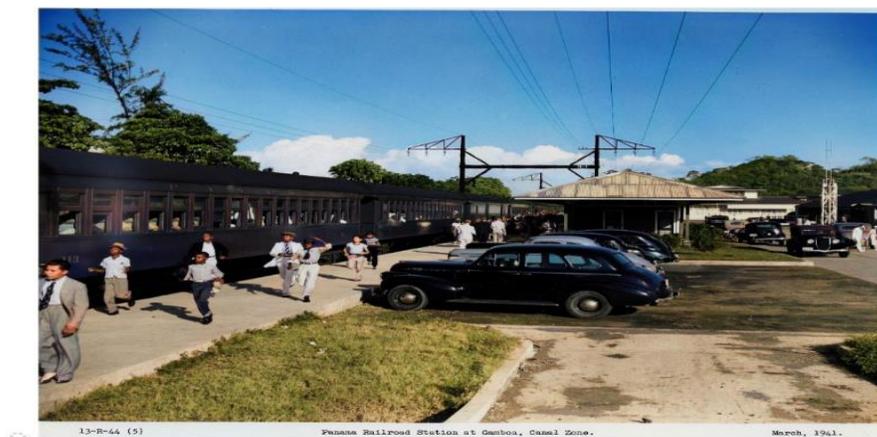


Fuente: National Archives at College Park, coloreada con inteligencia artificial.

Luego de terminado el Canal, Gamboa se convierte en un área industrial, por lo cual el ferrocarril hace adecuaciones pertinentes. Entre 1940 y 1941 se construye una nueva estación, mucho más grande y completa, a fin de satisfacer la demanda de usuarios (The Panama Railroad Company, 1941). En la figura 26 se puede apreciar el movimiento de pasajeros en la nueva estación de Gamboa.

Figura 26.

Pasajeros en el andén de la nueva estación de Gamboa en 1941



Fuente: National Archives at College Park. Coloreada con inteligencia artificial.

Con la finalización de la construcción del Canal, la afluencia de pasajeros disminuyó. Durante los años 60, en el pueblo solo quedó la división de dragado del Canal de Panamá, y no era necesaria tanta infraestructura ferroviaria. A esto se sumó que la estación de grava dejó de funcionar y el depósito de dinamita ya no requería grandes movimientos. Entonces se redujo la estación de ferrocarril, que pasó a ser una pequeña cabaña con cuatro o seis bancas de espera (figura 27). Esta desapareció por completo con el cese de operaciones del ferrocarril en 1996.

En la actualidad, no hay estación en Gamboa, ya que solo se realizan paradas en las terminales de la vía (Panamá y Colón).

Figura 27.

Fotografía de la tercera estación de Gamboa, mucho más pequeña



Fuente: Czimages.com, 1970. Coloreada con inteligencia artificial.

Estación de Frijoles

Esta estación lleva el nombre de una antigua villa que estuvo a las orillas del río Chagres antes de la construcción del Canal, entre 1855 a 1907, en la ruta original del ferrocarril de Panamá. La comunidad de Frijoles era clave para los viajeros del ferrocarril, ya que aquí era donde hacía su parada técnica para reabastecerse de agua y combustible (figura 28).

Durante la construcción del Canal de Panamá, hasta 1912 en la comunidad se encontraban edificios de almacenaje y tanques de agua. Sin embargo, este fue uno de los poblados que desapareció inundado por la creación del lago Gatún.

Figura 28.

El pueblo original de Frijoles antes de desaparecer en 1912

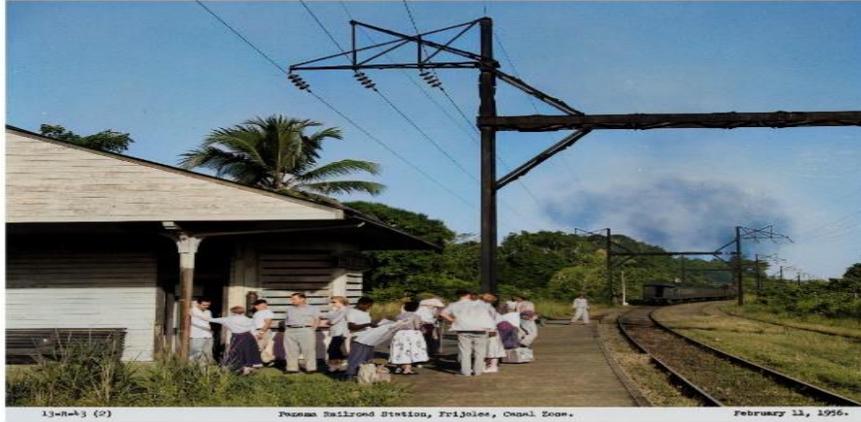


Fuente: National Archives at College Park. Coloreada con inteligencia artificial.

Otro punto por resaltar en torno a la historia de la estación es que, al establecerse en 1923 la reserva natural de la isla de Barro Colorado, administrada por el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales (STRI por sus siglas en inglés); la estación de ferrocarril de Frijoles se convirtió, por su cercanía, en un punto clave para todas las personas que entraban y salían de la isla (figuras 29, 30 y 31). Además, era un excelente lugar para situar un muelle pequeño (Smithsonian Tropical Research Institute, 2024). La estación se mantuvo funcional hasta aproximadamente 1986, cuando el STRI cambió su punto de abordaje al muelle de la división de dragado ubicado en Gamboa. En la actualidad, solo queda la base de la estructura de la estación.

Figura 29.

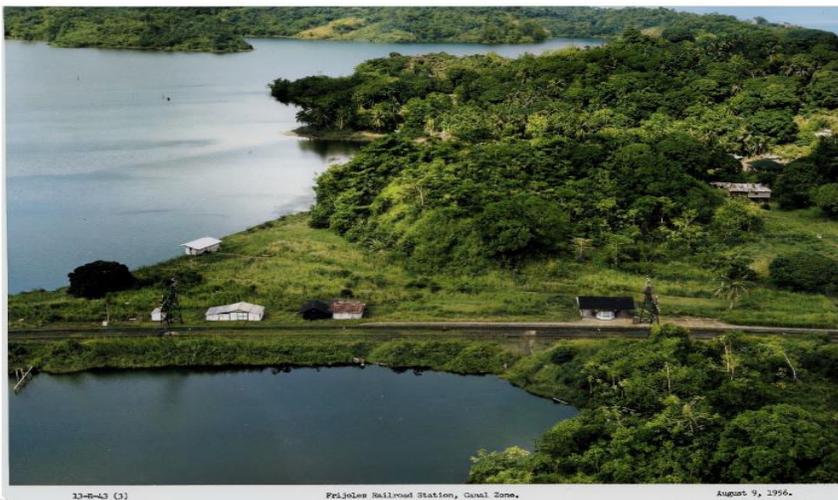
Grupo de personas llegando a la estación, 11 de febrero de 1956



Fuente: National Archives at College Park. Coloreada con inteligencia artificial.

Figura 30.

Vista área de la estación en agosto de 1956



Fuente: National Archives at College Park. Coloreada con inteligencia artificial.

Figura 31.

Pasajeros esperan el tren en la estación Frijoles en 1983



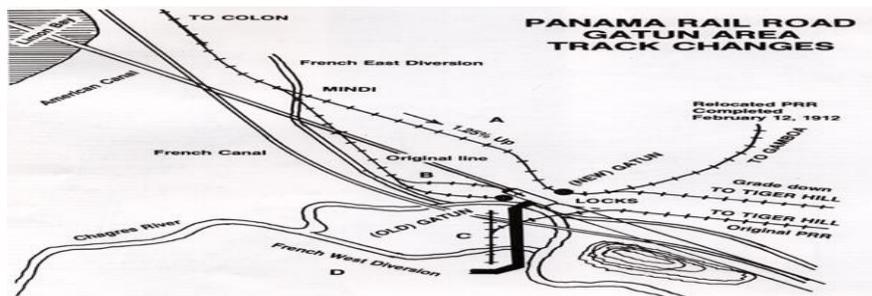
Fuente: Ellen Snyder.

Estación de Gatún

Esta estación estaba situada en el pueblo llamado Nuevo Gatún. Fue construida entre 1907 y 1908, durante la reubicación del ferrocarril de Panamá (The Panama Railroad Company, 1907). Sirvió para transportar a los trabajadores y residentes de este caserío, que había sido trasladado en 1907 desde el pueblo original, que se encontraba hacia el oeste de la nueva locación, debido a la construcción de la represa de Gatún para la creación del lago con el mismo nombre. En la figura 32 se puede observar un mapa que muestra la anterior y la nueva localización de la estación; mientras que en la 33 se presenta una fotografía de la estación en 1909.

Figura 32.

Mapa mostrando la línea original y la nueva reubicada en 1910



Fuente: Rails to the Diggings, Charles S. Small.

Figura 33.

Fotografía de la estación de Gatún en 1909



Fuente: National Archives at College Park. Coloreada con inteligencia artificial.

En cuanto a su infraestructura, la estación contaba con dos secciones principales. La primera, un edificio de hormigón de dos pisos donde estaban la boletería, el salón de equipaje, la sala de espera y la oficina del telégrafo. Y la segunda sección, una estación abierta con techado sencillo, a un costado del edificio de hormigón donde estaba la plataforma de abordaje, como se puede apreciar en la figura 34. Esta era la única estación con edificio permanente aparte de las terminales Pacífica y Atlántica.

Figura 34.

Viajeros en la plataforma de la estación de Gatún, en febrero de 1954



Fuente: National Archives at College Park. Coloreada con inteligencia artificial.

Este edificio tenía la particularidad de estar ubicado en una curva y, justo después, contaba con un cruce vehicular sobre las vías. La figura 35 muestra cómo se veía en 1970.

Figura 35.

Fotograma de un vídeo de los años 1970 desde la estación

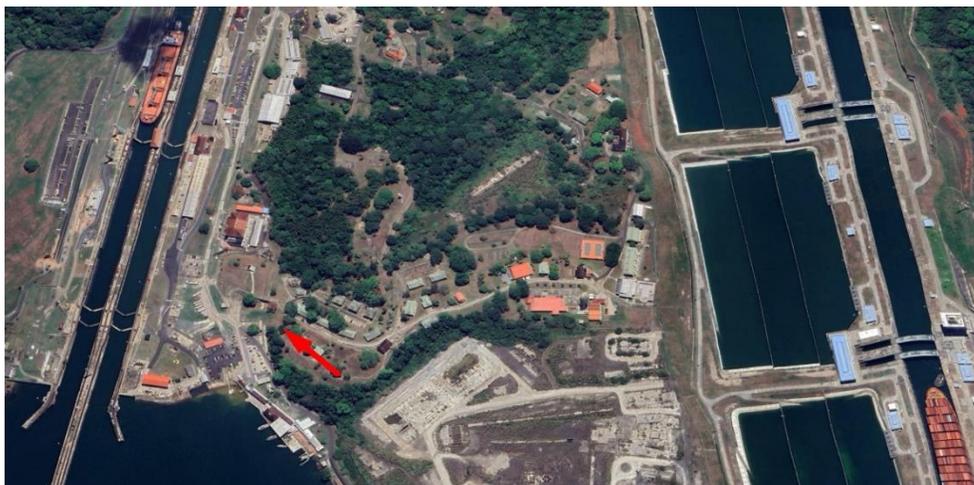


Fuente: Panama Railroad & Canal in film. YouTube.

El edificio de hormigón fue demolido entre la segunda mitad de la década de los 50 e inicio de los 1960. La plataforma abierta de abordaje se mantuvo hasta el último día de operación del ferrocarril en 1996. Luego de la rehabilitación de la vía, en el año 2001, la ruta del ferrocarril fue modificada y hoy ya no pasa por el pueblo de Gatún. Adicionalmente, Gatún deja de ser una población en el año 2016 al inaugurarse la ampliación del Canal de Panamá y quedar entre las esclusas originales y las nuevas de Aguas Claras. En la figura 36, mediante una imagen satelital, se aprecia dónde estaba ubicada la estación. El acceso a los edificios restantes es ahora exclusivo para los empleados de la Autoridad de Canal de Panamá.

Figura 36.

Vista en Google Earth que muestra el lugar donde estaba ubicada la estación



Fuente: Google Earth.

Estación de Mount Hope (Monte Esperanza)

Mount Hope fue un sitio estratégico desde los tiempos de la construcción del ferrocarril, a mediados del siglo XIX. Inicialmente, los constructores del ferrocarril nombraron este lugar como Monkey Hill por la gran cantidad de monos que se encontraron en el área durante sus trabajos.

No hay documentación que certifique el inicio de operaciones de la estación original, pero se tiene registro de que entre 1940 y 1941 fue modificada para que tuviera una plataforma de abordaje más extensa, como se aprecia en la figura 37. Además, contaba con un pequeño cobertizo para proteger a los pasajeros del clima, que no cubría toda la longitud de la plataforma.

Figura 37.

Tren de pasajeros en dirección sur en la estación de Mount Hope, octubre de 1953

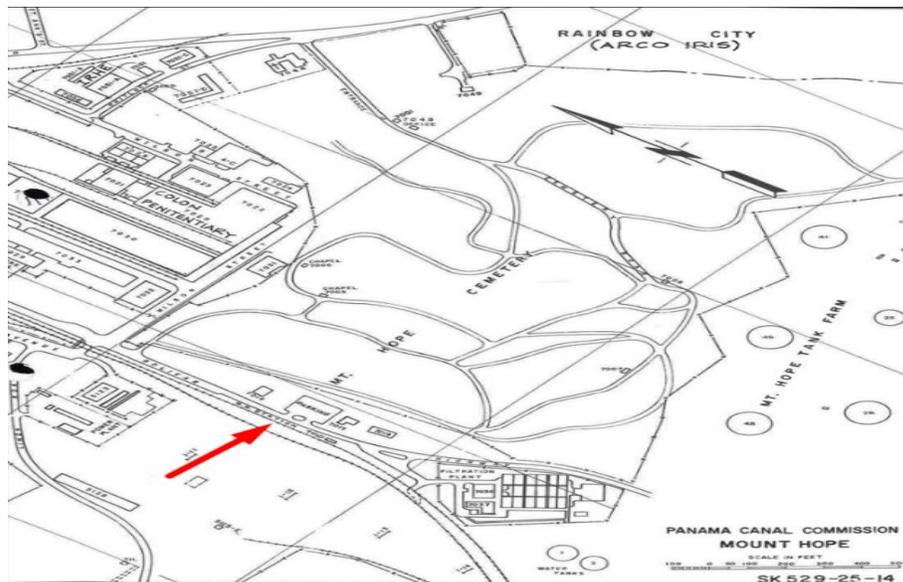


Fuente: National Archives at College Park. Coloreada con inteligencia artificial.

Entre 1851 y 1854 este lugar fue renombrado como Monte Esperanza (Mt. Hope). En el área se construyó un cementerio con el mismo nombre. Ahí se daba sepultura a la gran cantidad de trabajadores que fallecían durante la construcción del Canal, debido a la fiebre amarilla y la malaria. El camposanto aún se encuentra en el sitio (figura 38).

Figura 38.

Mapa del área de Mount Hope indicando la ubicación exacta de la estación

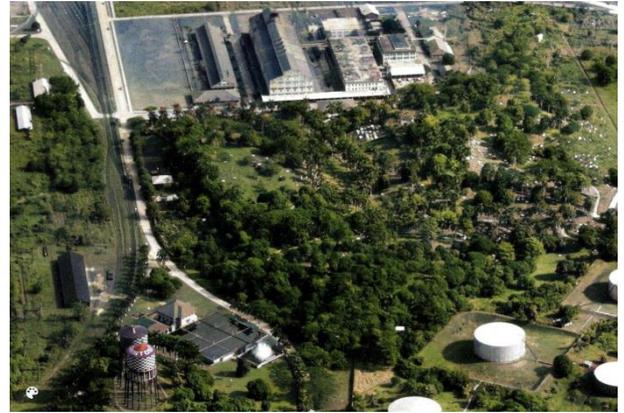
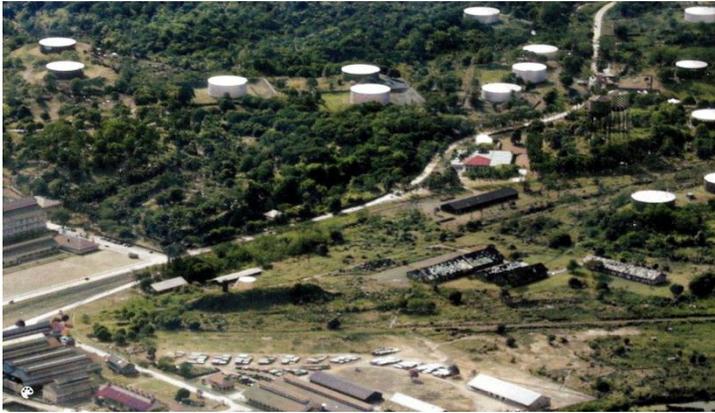


Fuente: Directorio telefónico de Panama Canal Comission, 1974.

En los años posteriores a la construcción del Canal, las autoridades identificaron que Mount Hope era ideal para establecer la división industrial de operaciones del Canal de Panamá y la Zona del Canal (figuras 39, 40 y 41). Por ende, se podían encontrar edificaciones industriales como un dique seco para reparaciones de embarcaciones, la imprenta de la Zona del Canal, la planta de filtración de agua, una fábrica de productos cárnicos, una planta procesadora de lácteos, una fábrica de hielo y un almacén de mercancía general para los comisariatos. Adicionalmente, también había una tienda comisariato y estadios deportivos. Debido a esto, el ferrocarril hacía una parada importante en el lugar.

Figura 39.

Vistas aéreas del área de Mount Hope, donde estaba ubicada la estación



Fuente: National Archives at College Park. Coloreada con inteligencia artificial.

Figura 40.

Vagón motorizado n.º 6 en la estación de Mount Hope



Fuente: Isaac R. Price vía czimages.com.

Figura 41.

Vista de la estación de Mount Hope en 1991



Fuente: Taiwan Panorama, From Migrant Laborers to Political Heavyweights, mayo de 1991.

Luego que el ferrocarril fue concesionado a Panama Canal Railway Company, las estructuras de esta estación fueron removidas. Hoy no queda rastro de dicha estación.

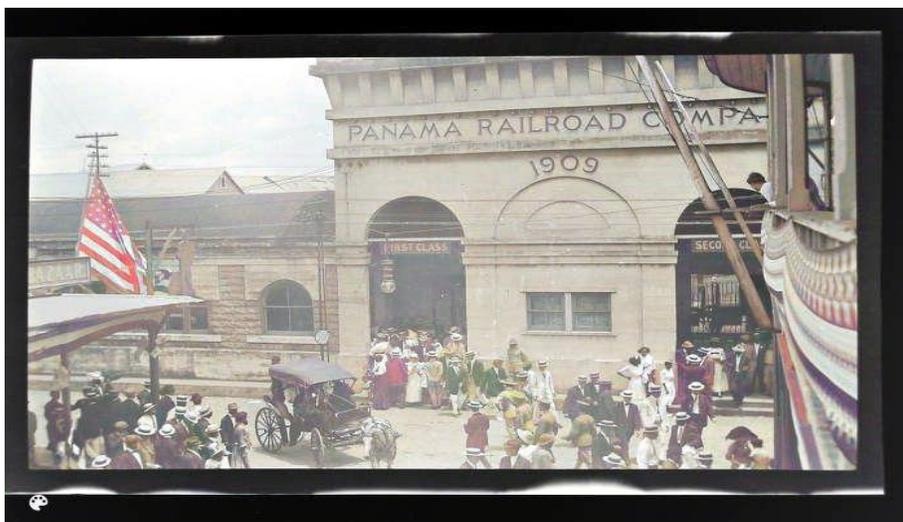
Estación terminal atlántica, Colón

Esta edificación fue construida entre octubre de 1908 y julio de 1909. Diseñado por P. O. Wright, en *old English style*, constaba de un edificio central que tenía la entrada a la estación justo delante de la calle 8.^a, paralela a la avenida del Frente (The Panama Railroad Company, 1908).

Era un edificio bastante sencillo que contaba con dos salas de espera, al sur para la primera clase y al norte para la segunda clase (figuras 42 y 43). Además, tenía una oficina de telégrafos y estacionamientos para carruajes (con el tiempo, automóviles). Otro detalle es que las plataformas de abordaje tenían un techado en forma de V.

Figura 42.

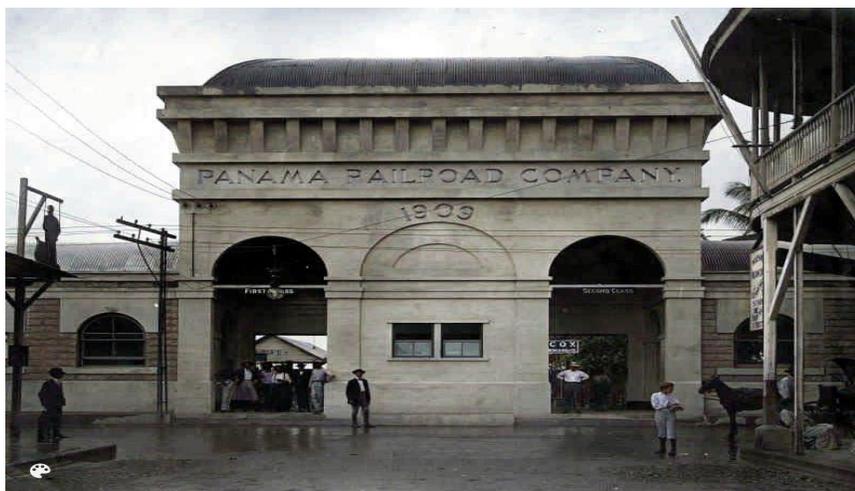
Pasajeros y automóviles en la terminal atlántica, Colón, en 1910



Fuente: New York Heritage Digital Collections. Coloreada con inteligencia artificial.

Figura 43.

Fachada de la terminal atlántica, Colón



Fuente: Biblioteca Roberto F. Chiari – Autoridad del Canal de Panamá. Coloreada con inteligencia artificial.

El primer tren que partió desde esta terminal lo hizo el 23 de julio de 1909. Ella estuvo operativa hasta 1958, cuando cerró debido a la entrada en vigor del tratado Remón-Eisenhower.

Figura 44.

Vista hacia el norte de la estación desde calle 9.^a



Fuente: Biblioteca Roberto F. Chiari, Autoridad del Canal de Panamá. Coloreada con inteligencia artificial.

Entre 1976 y 1988, el edificio albergó la biblioteca pública José Irene de León y luego la Escuela de Bellas Artes del INAC, actual Ministerio de Cultura. Tras su clausura, el ferrocarril tuvo como terminal atlántica la estación ubicada en Cristóbal, entre calle 11 y calle 13, paralela a la avenida del Frente, según Alba (Alba, 2017).

En la figura 45 se puede observar su precario estado actual, aún con el logo del INAC.

Figura 45.

Fotografía del estado actual de la edificación de la estación de Colón



Fuente: Nodier García. 2024.

Estación terminal atlántica, Cristóbal

Tercera estación de pasajeros de Colón.

En 1958, tras la entrada en vigor de los acuerdos del tratado de mutuo entendimiento entre Panamá y EE. UU., firmados en 1955 (conocidos como Remón-Eisenhower), la estación de pasajeros de Colón, en la avenida del Frente y calle 8, tuvo que ser desalojada, por lo que se creó una nueva estación dentro de los límites de la Zona del Canal de Panamá, en el área de Cristóbal (figura 46).

Figura 46.

Terminal atlántica, Cristóbal, en los años 70



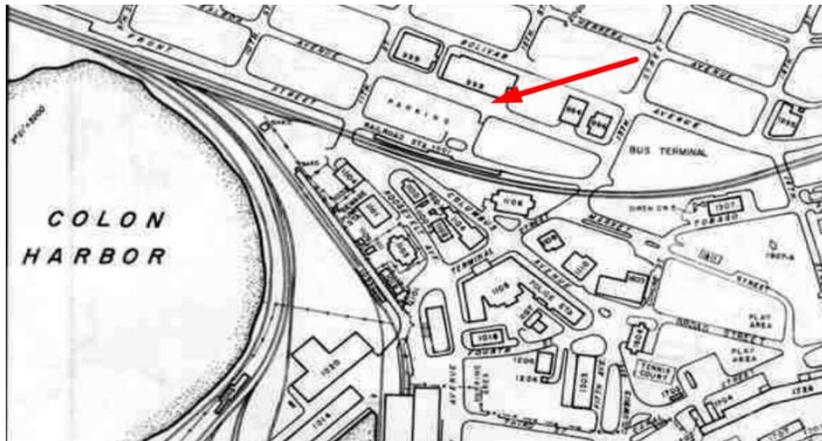
Fuente: czimages.com.

En comparación con la terminal atlántica, Colón, la nueva estación era una estructura abierta con un pequeño edificio central para boletería. En esta estación no existió división por clases y tenía un gran parecido con la estación de Ancón en la terminal pacífica.

Su ubicación, en la avenida del Frente y entre las calles 11 y 13, permitía que los viajeros tuvieran rápido acceso a las grandes tiendas que existieron en la ciudad de Colón, en la avenida del Frente y también a la terminal de buses de la ciudad (figura 47). Funcionó entre 1958 y 1996 cuando el ferrocarril cesó sus operaciones.

Figura 47.

Mapa mostrando la ubicación de la estación terminal atlántica, Cristóbal, en 1996



Fuente: Directorio telefónico de la Zona del Canal, 1996.

Figura 48.

Fotografía de operaciones en la terminal en febrero de 1987



Fuente: Gareth Davey (Flickr).

Conclusión

Tras finalizar este recorrido bibliográfico y visual por las primeras estaciones del ferrocarril de Panamá se puede constatar que estas interactuaron con los pueblos que, en su mayoría, fueron conformados o reubicados por la construcción de Canal de Panamá, entre 1904 y 1914. Nacieron por y para facilitar las obras, el movimiento de carga entre ambos océanos y el transporte de pasajeros entre las dos ciudades de Panamá y Colón. Conocer la historia de las estaciones permite tener una idea de la forma de vida y costumbres de los residentes de Zona del Canal y sus trabajadores. Además de cómo fue cambiando la situación sociopolítica durante los primeros años de las relaciones entre Panamá y los EE. UU. Este valioso sistema ferroviario, que cuenta ya con 170 años de historia, ha evolucionado con el pasar de los años, ajustándose a las necesidades del país, dejando de ser solo un servicio de transporte para ser un sistema intermodal entre los puertos de ambas vertientes panameñas.

Referencias bibliográficas

Alba, A. (2017). La arquitectura ferroviaria de la ciudad de Colón: Hito en la historia de la ruta de tránsito por Panamá. *Canto Rodado*, 171-194.

Antigua estación de ferrocarril de Panamá. (20 de abril de 2020). Wikipedia:
https://es.wikipedia.org/wiki/Antigua_estaci%C3%B3n_del_Ferrocarril_de_Panam%C3%A1

Balboa Railroad Station. (13 de enero de 1915). *The Panama Canal Record*, pp. 200-201.

Gutiérrez, S. A. (1966). *Arquitectura panameña: descripción e historia*. Panamá: Editorial Litográfica.

Gutiérrez, S. A. (13 de noviembre de 2015). El edificio con olvido ferroviario. *La Prensa*.

Layout in Corozal Development Revelas New Concept in Town Planning for Zone. (3 de octubre de 1952). *The Panama Canal Review*, pp. 1, 4.

New Railroad Terminal. (4 de julio de 1958). *The Panama Canal Review*, p. 11.

New Station at Panama. (5 de junio de 1912). *The Panama Canal Record*, pp. 329-330.

New Station in Panama. (29 de abril de 1914). *The Panama Canal Record*, pp. 340-341.

No Longer. (4 de noviembre de 1960). *Panama Canal Review*, p. 2.

Q., D. E. (Septiembre de 2016). *Estación de ferrocarril*. La Cabanga:
<https://lacabanga.com/estacion-del-ferrocarril/>

Rodriguez, C. E. (9 de septiembre de 2023). La estación de ferrocarril de Balboa: patrimonio arquitectónico y urbano heredado y olvidado. *La Estrella de Panamá*.

Smithsonian Tropical Research Institute. (2024). *Barro Colorado. El bosque mas intensivamente estudiado en el mundo*. Smithsonian Tropical Research Institute:
<https://stri.si.edu/es/estacion/barro-colorado>

South Corozal May Be Deferred Until Later in Buliding Program. (6 de febrero de 1953). *The Panama Canal Review*, pp. 1, 6.

The Panama Canal Company. (22 de abril de 1907). The Paraiso Cut-off. *The Panama Canal Record*, p. 1.

The Panama Railroad Company. (1907). *The Panama Railroad Company Annual Report*. New York: Martin B. Brown Co. Printers.

The Panama Railroad Company. (1908). *The Panama Railroad Company Annual Report*. New York: Martin B. Brown Co. Printers.

The Panama Railroad Company. (1914). *The Panama Railroad Company Annual Report*. New York.: M. B. Brown Printing & Binding Co.

The Panama Railroad Company. (1916). *The Panama Railroad Company Annual Report*. New York: Martin B. Brown Co. Printers.

The Panama Railroad Company. (1941). *The Panama Railroad Company Annual Report*. New York: John S. Switft Co.

Ventocilla, J. y Dillon, K. (2010). *Gamboa - A Guide to its Natural and Cultura Heritage*.
Panama: Cargraphics S. A.

Your Town Los Rios. (2 de diciembre de 1955). *The Panama Canal Review*, pp. 8-9.