

PROPUESTA

PARA LA

Construcción de un Ferrocarril en el interior de la República de Panamá.



PANAMA

Star & Herald

1906.

Panamá, Septiembre 26 de 1906.

Señor *D. José E. Lefevre*

Muy señor nuestro:

Nos permitimos remitir á Ud. las bases del contrato que hemos propuesto á la Asamblea Nacional, actualmente reunida, referente á la construcción de un ferrocarril que comunique las Provincias de Coclé, Veraguas y Los Santos y cuyos puntos terminales estarían en el puerto de Aguadulce y en la población de Las Tablas.

Sometemos esas bases á la consideración de Ud., movidos por el deseo de que se forme idea exacta de la obra proyectada y de que Ud., cuyo interés y cuyo celo por el progreso del país no pueden ponerse en duda, propenda por los medios á su alcance á que esa obra, si el Gobierno nos concede

su cooperación para acometerla, satisfaga del modo más completo posible las necesidades que nos han inducido á proyectarla.

Para ese efecto rogamos á Ud. , que con un espíritu tan franco como patriótico y generoso, manifieste en lo privado y en lo público lo que en su concepto sea digno de aprobación en el proyecto, y lo mismo haga respecto de lo que encuentre en él de inconveniente, ó perjudicial ó susceptible de mejora. Nosotros nos complaceremos en oír todas las observaciones que Ud. emita, pues nuestro propósito es acoger todas las opiniones juiciosas y fundadas, á fin de que el plan definitivo de la empresa se amolde á las exigencias materiales y económicas de las Provincias en cuyo territorio ha de llevarse á efecto. El momento es oportuno para que Ud. exprese su concepto, porque apenas está iniciada la discusión sobre el asunto y nosotros no tenemos inconveniente en alterar el trazado que hemos propuesto para la vía, ni en acceder á combinaciones fiscales razonables, puesto que, como hemos dicho á la Asamblea, no es el lucro el móvil principal que nos guía para llevar á glorioso término la primera y más importante obra de progreso en el interior de la República.

Como Ud. verá, los dos elementos importantes de nuestra propuesta son: precio kilométrico y porcentaje de interés, siendo los demás elementos secundarios y subordinados á los primeros.

Por lo que á precio kilométrico se refiere, mas de diez años de práctica en estudios y construcción de ferrocarriles en regiones tropicales nos han permitido avaluar muy aproximadamente todos los datos que influyen sobre el total del presupuesto de un ferrocarril, que aún siendo en terreno fácil, si ha de tener condiciones de permanente y se

quiere reducir al minimun posible los gastos de conservación, debe ser construido con solidez y con todos los desagües y las obras de protección que en estos climas se requieren. Y, lejos de ser exagerado, nosotros consideramos el precio por kilómetro indicado en las bases de contrato el minimun posible.

Si no fuera por no abusar de su atención, podríamos transcribir datos numerosos del costo de ferrocarriles ya construidos en Sur América, comprendiendo aquellos de la República Argentina, cuyo ferrocarril mas barato es el "Primer Entreriano", en terreno del todo plano, que costó 15.384 pesos oro por kilómetro. Del resto Ud. sabe muy bien que es un prejuicio creer que los ferrocarriles en terrenos pocos quebrados cuestan muy poco, porque la condición topográfica más ó menos favorable de los terrenos si influye la cantidad de los movimientos de tierra, que son solo una parte y no la más importante de un presupuesto de ferrocarril, deja los demás elementos de instalación iguales por todos conceptos. En nuestro presupuesto ni siquiera se ha añadido una cantidad para imprevistos.

Y estando nuestro presupuesto ajustado exactamente á los trabajos que hay que ejecutar y al costo, transporte é instalación de material fijo y rodante, obras de arte, estaciones, etc., etc., hemos propuesto que el interés de garantía sea el 6 %, á más del 1 % destinado á la amortización del capital, porque los arreglos preliminares que hemos hecho para el dinero necesario tienen por base ese interés.

No es difícil para nosotros comprender que si hubiéramos aumentado en un 33 % la suma que efectivamente se ha de gastar, hubiéramos podido aparentar que nos con-

tentábamos con el 4%, pero nuestro propósito es presentar el asunto en forma absolutamente verídica y exacta.

Confiando en que á Ud. le será grato corresponder patrióticamente á la excitación que precede,

Nos suscribimos de Ud. obsecuentes servidores,

F. H. AROSEMENA.

G. N. RUGGIERI.

Honorables Diputados:

Nosotros, F. H. Arosemena, panameño, y G. N. Ruggieri, natural del Reino de Italia, ambos ingenieros, vecinos de esta capital, ante vosotros, con el acatamiento que os es debido, representamos como sigue:

Penetrados nosotros, como todos los que conocen y aman esta República, de que el mayor bién que puede hacerse á ella es propender por todos los medios al fomento de las industrias ya conocidas por sus habitantes y al establecimiento de otras nuevas, que se adapten á las condiciones de su suelo, hemos meditado largo tiempo sobre la conveniencia que tiene para el país la construcción de una vía férrea que asegure de modo permanente, comunicación fácil y rápida entre las Provincias de Coclé, Veraguas y Los Santos, ligando varios lugares importantes en donde se hallan núcleos de población laboriosa y productora, atravesando regiones que tienen maravillosas propiedades para el desarrollo de riquezas naturales. y ofreciendo á lugares apartados de esas provincias los medios de comunicarse con la Capital de la República y transportar á ella con facilidad sus productos por un puerto de mar adecuado á todas las necesidades del tráfico.

Entregados por entero á ese pensamiento hemos estudiado científicamente la practicabilidad de la obra, y luego hemos decidido acometerla, si los Poderes públicos se resuelven á su vez á prestarnos el apoyo que empresa de tanto aliento necesita.

Siendo como son palpables las ventajas y beneficios que ella proporcionará al país y más que eso las necesidades urgentes que tal obra está destinada á satisfacer, convencidos á la vez como estamos de que os alienta el más celoso espíritu de progreso y el más intenso deseo de asegurar el bienestar de vuestra patria, nos dirigimos por el presente memorial á vosotros, que constituís la más alta Corporación de la República y que tenéis poder soberano para juzgar y decidir las más importantes cuestiones relacionadas con los intereses de la Nación, proponiéndoo que autorizéis la celebración con nosotros de un contrato para llevar á cabo la gran obra á que nos referimos.

Para facilitaros el estudio del asunto por sus aspectos técnico y económico os presentamos un pliego que contiene las bases del contrato que podría pactarse. Allí como veréis, proponemos condiciones en extremo favorables para la Nación Panameña, mucho más ventajosas para ésta que las que suelen estipularse en convenciones de ese género en todos los países, pues nuestro propósito principal no es el lucro, sino asociar nuestros nombres á la primera, redentora y mas grande obra que se ejecute en el interior de la República, contentándonos con una equitativa remuneración á nuestro trabajo.

Es axioma económico que las vías de comunicación fáciles y baratas dan poderoso incremento á las industrias, pero en las condiciones actuales de este país la facilidad de los transportes no basta por sí sola á resolver los graves pro-

blemas del adelanto material que preocupa á los patriotas panameños. Es preciso construir, nuevos caminos y mejorar los existentes, mas á la vez es urgente iniciar empresas de colonización del despoblado territorio, fundar métodos de enseñanza, científica y práctica, para corregir errores inveterados en el campo industrial, que mantiene el apego á una perjudicial rutina, y estimular, en fin, las facultades productoras del pueblo con la introducción de inmigrantes, familiarizados con sistemas é ideas que han producido el engrandecimiento de otros países.

Por esa razón nos permitimos asociar en nuestro proyecto la obra del ferrocarril con una empresa de colonización y de enseñanza agrícola, que esperamos tenga en vosotros satisfactoria acogida.

Para la una y la otra tenemos ya disponible el capital y demas elementos requeridos y sólo de vosotros depende que se conviertan en la fecunda realidad con que sueñan los pueblos del interior de la República.

No tomaréis á mal que os indiquemos, como medio práctico de tratar y resolver el asunto, que designéis una comisión especial de vuestro seno para que formule, mediante discusión con nosotros, las condiciones pormenorizadas que ha de contener el contrato que ha de celebrarse con el Poder Ejecutivo, en caso de que vosotros, como fundamento lo esperamos, resolváis llevar á cima con nosotros la empresa que proponemos.

Honorables Diputados;

Panamá, 25 de Septiembre de 1906.

F. H. AROSEMENA.

G. N. RUGGIERI.

Bases para el Contrato de Concesión del Ferrocarril Central del Istmo.

1.º F. H. Arosemena. y G. N. Ruggieri, se comprometen á organizar dentro de los seis meses siguientes á la fecha de este contrato de concesión una Compañía que llevará el nombre de COMPAÑIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DE PANAMA, para la construcción y explotación de un ferrocarril de Aguadulce á Santiago de Veraguas, con un ramal á la Provincia de Los Santos, hasta las Tablas, y para el establecimiento de pequeñas colonias agrícolas á lo largo de la línea, por medio de una corriente de inmigración extranjera.

2.º El período de la concesión para la explotación del ferrocarril será de cincuenta años, contados desde la conclusión de la obra, pasando el ferrocarril, con todas

sus anexidades, pertenencias, etc., á ser propiedad absoluta del Gobierno una vez terminado dicho período.

3.º El ferrocarril será de vía permanente de primera clase, de un metro de ancho, y todas las obras de arte, estaciones, paraderos, etc., serán construídos á satisfacción del Gobierno.

La gradiente del ferrocarril variará en general de 0 á $1\frac{1}{2}\%$, y en ningún caso será mayor del 2%.

Las curvas serán de un radio superior á 70 metros.

La plataforma del ferrocarril tendrá cuatro metros de ancho en cortes, y en laderas 3 metros por lo menos.

Los taludes serán, en cortes, de uno de base por uno y medio de alto, y en rellenos de uno y medio de base por uno de alto.

Los puentes definitivos serán de acero de la mejor calidad, sobre estribos de mampostería, y de resistencia suficiente para el tráfico.

Los puentes metálicos existentes serán aprovechados siempre que tengan la resistencia suficiente para el tráfico, y la Compañía tendrá también derecho de vía sobre trechos de caminos existentes, si el trazo del ferrocarril coincidiera en algunos trechos con dichos caminos.

Los rieles serán de acero de 40 libras de peso por cada metro lineal.

Los durmientes serán de buena madera del país y en cada kilómetro habrá por lo menos 1600.

El espesor del lastre será de treinta centímetros.

El material rodante constará de cuatro locomotoras de veinte toneladas de peso cada una, tres carros para pasajeros de primera clase, tres de segunda y 15 de carga, equipajes, jaulas, etc.

Habrá una estación principal en el muelle de Aguadulce, una estación en la población de Aguadulce, un paradero entre Aguadulce y Santa María, otro cerca de Santa María, otro entre Santa María y Santiago, una estación en Santiago, un paradero entre el *cambio* y Parita, una estación en Los Santos, un paradero entre Los Santos y Las Tablas y una estación en Las Tablas.

Caso de que el creciente desarrollo del tráfico requiera aumento de material rodante y mayor número de estaciones, y se conviniera entre el Gobierno y la Compañía en aumentarlo, el costo respectivo se imputará   gastos de explotación.

4.  La Compañía se compromete   terminar los estudios y presentarlos para su consideración y aprobación al Gobierno dentro de seis meses, después de firmado este contrato,   dar principio   los trabajos tres meses después y   dejar concluida toda la obra en tres años   más tardar.

5.  Dentro de los seis meses siguientes   la firma del contrato la Compañía, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones, depositará en un Banco de crédito,   satisfacción del Gobierno, la suma de veinticinco mil balboas   su equivalente. Esta suma se devolverá   la Compañía cuando haya concluido las trabajos, de acuerdo con las cláusulas anteriores, y caso de que no cumpliera con ellas, será íntegramente del Gobierno. Los intereses de este depósito hasta que deje de ser tal, pertenecerán   la Compañía.

6.  La extensión del ferrocarril se calcula en 137 kilómetros, de los cuales 125 se consideran de llanura, cuyo costo se ha calculado, comprendiendo material fijo y rodante, obras de arte, estaciones, etc., en once mil quinientas balboas (B 11,500.00) cada uno, y 12 kilómetros de

montaña cuyo costo máximo se calcula en diez y siete mil setecientos balboas (B 17,700.00).

7.º El Gobierno garantiza los bonos que para la construcción del ferrocarril emitirá la Compañía, á razón del seis por ciento de interés anual y de uno por ciento anual para fondo de amortización del capital de B. 1.649,900 que resulta de los precios kilométricos mencionados, pero en el caso de que de los estudios definitivos, aprobados por el Gobierno, la distancia resultare menor á la que queda expresada, se rebajará la cantidad correspondiente á esa diferencia.

8.º La emisión de bonos se verificará toda en un mismo día y todos ellos serán refrendados por el Secretario de Hacienda de la República.

Dichos bonos estarán garantizados además con una primera hipoteca sobre el ferrocarril y sus pertenencias, y en cada bono se hará constar esa garantía hipotecaria, y que el capital é intereses están garantizados por el Gobierno de Panamá. Los bonos se depositarán, después de hecha la emisión, en un banco de buen crédito, á satisfacción del Gobierno y este Banco, que se llamará *fideicomisario*, certificará la legitimidad de cada bono y los entregará á la "Compañía del Ferrocarril Central de Panamá", como sigue:

a) B. 68,500.00 para los estudios, planos, perfiles, etc. una vez completados éstos;

b) B. 4,300.00 por cada kilómetro de desmonte, desarraizamiento, zanjas, obras de arte, en la sección de llanura, y B. 85,000.00 por cada kilómetro en la sección de montaña:

c) B. 4,800.00 por cada kilómetro de material fijo colocado;

d) B. 137,000.00 por el material rodante, una vez en Panamá;

e) B 500.00 por cada kilómetro de telégrafo en función, sección por sección.

f) Lo que restare en bonos le será entregado á la Compañía una vez terminado el ferrocarril.

Mensualmente se procederá al avalúo para los pagos en bonos por los trabajos ejecutados y materiales existentes en el país, de la manera siguiente:

El Gerente de la Compañía presentará el primer día de cada mes al Gobierno un informe de los trabajos ejecutados y materiales existentes y su correspondiente avalúo que debe ser aprobado por el Gobierno, y entonces el Secretario de Hacienda firmará junto con el mencionado Gerente la orden de entrega de los bonos importe de lo avaluado. La base del avalúo será proporcional á las cantidades mencionadas en el artículo 8.º

9.º Las expropiaciones que haya necesidad de hacer para la línea, estaciones, paraderos, etc., las hará del Gobierno sin gravamen alguno para la Compañía.

10. Todos los materiales, herramientas, maquinarias, etc., destinados á servir exclusivamente en la construcción y mantenimiento del ferrocarril, serán importados al país en todo tiempo libres de todo impuesto ó gravamen nacional ó municipal establecido ó que se establezca.

11. Una vez sacadas de los productos del ferrocarril las sumas á que monten los gastos de explotación y de los intereses, que garantiza el Gobierno, el exceso se dividirá entre los Concesionarios y el Gobierno á razón de 51% para los primeros y 49% para el segundo.

Se entiende por gastos de explotación los sueldos de todos los empleados de la administración y servicio del fe-

ferrocarril, incluso los que se mencionan en el artículo diez y seis, los de superintendencia, sostenimiento y mantenimiento del ferrocarril y sus pertenencias, gastos de peones y materiales necesarios, reparaciones, renovaciones, mejoras de caminos y equipos.

12. Para facilitar la construcción de la obra, la Compañía emitirá acciones comunes por la suma total de bonos emitidos, es decir, por el total de Bs. 1.639,900.00 y el 49 % de esas acciones será entregado al Gobierno.

13. El Gobierno, como dueño del 49 % de las acciones, tendrá derecho á nombrar un Interventor con facultad de examinar en cualquier tiempo todos y cada uno de los libros que se refieran á la explotación é informar al Gobierno de todo lo concerniente á la obra, y la Compañía tendrá derecho para pedir y obtener, siempre que lo solicite, copias certificadas de dichos informes.

14. El Gobierno tendrá derecho á trenes especiales para el Presidente de la República y los Secretarios de Estado.

Los Diputados á la Asamblea Nacional tendrán derecho á pasaje gratis en los trenes de la Compañía, y se les dará también á los demás empleados nacionales siempre que por viajar en comisión del Gobierno hubiera de corresponder á éste pagar directamente tales pasajes.

15. Las tarifas para pasajeros y carga serán establecidas de común acuerdo entre el Gobierno y la Compañía, en proporción al tráfico que se espera que haya y á los gastos de explotación y servicio de bonos.

16.º La Compañía del Ferrocarril tendrá un directorio compuesto de tres miembros, uno de los cuales será nombrado por el Gobierno.

17.º En igualdad de condiciones la Compañía tendrá la preferencia para prolongar la línea ó construir nue-

vos ramales á cualquier punto de las tres Provincias de Colé, Los Santos, y Veraguas.

18.° La amortización de bonos se hará á la par por sorteos semestrales por el *fideicomisario* y con la asistencia de un comisionado del Gobierno de Panamá.

19.° En cualquier tiempo, desde la conclusión de la obra hasta el término del período de la concesión, tendrá derecho el Gobierno á comprar la totalidad de los bonos emitidos por la Compañía y garantizados por él; pero si esta compra se llevare á cabo en los primeros diez años el Gobierno pagará el 10% sobre el valor de los bonos, y si se verificare después los comprará á la par.

20.° El Gobierno concede á la Compañía del Ferrocarril y Colonización á lo largo del ferrocarril, una faja de 500 metros de ancho por un kilómetro de largo de terrenos nacionales, á derecha é izquierda y á intervalos de un kilómetro de uno á otro, en propiedad perpetua, y la Compañía se obliga á traspasar dicha propiedad á familias de colonos que se establecerán en esos terrenos, á razón de diez hectáres por cada familia que se componga por lo menos de tres individuos aptos para el trabajo, después de un período de 10 años durante los últimos ocho, de los cuales los colonos pagarán un pequeño cánón para amortización de los gastos de instalación y de los adelantos que hayan recibido.

21.° La Compañía del Ferrocarril y Colonización se compromete á traer al país y á establecer conveniente y productivamente en él tres colonos por cada diez hectáreas de los terrenos que conceda el Gobierno.

22.° Caso de que á lo largo del ferrocarril no hubieren terrenos apropiados para el cultivo remunerador de 1,000 colonos por lo menos, entonces el Gobierno concederá á la Compañía otra faja de terreno apropiada que la misma Compañía escogerá en las proximidades de la línea.

23.° En los planos de la línea del ferrocarril que la Compañía se obliga á presentar, según reza el artículo cuarto de este contrato, se indicarán y se trazarán los terrenos nacionales divididos en fajas, como queda indicado arriba, que según el juicio de los concesionarios sean adecuados á la colonización agrícola.

24.° La Compañía se obliga á construir en cada zona de diez hectárea una casa de habitación en lugar á propósito, previamente desmontado cerca del ferrocarril, con un camino de acceso y se obliga también á proporcionar á los colonos pasaje del lugar de su procedencia al lugar de destino, y transporte á las herramientas, semillas y víveres indispensables para los primeros seis meses de trabajos agrícolas

25.° La Compañía se obliga igualmente á pagar al Gobierno por un período de siete años, á partir del fin del tercer año de la instalación de los colonos—pues se entiende que al fin de los tres años todos los terrenos concedidos estarán colonizados—un canón de un balboa cincuenta centésimos por cada hectárea de terreno concedido.

26.° En compensación de las obligaciones de la Compañía hacia el Gobierno y del canón que paga aquél se obliga á su vez el Gobierno á pagar á la Compañía por cada colono hábil introducido al país é instalado en los terrenos agrarios de la Compañía, por una sola vez, la cantidad de doscientos balboas.

27.° El Gobierno de Panamá conviene en establecer una escuela práctica de agricultura ambulante á lo largo de la faja que va á colonizarse, y dos escuelas elementales, teniendo la Compañía la obligación de proveer local adecuado. Además el Gobierno se obliga á pagar un médico y una partera con la obligación de establecerse permanentemente en

Santiago de Veraguas y de prestar sus servicios gratis trasladándose por medio del ferrocarril adonde quiera que sean solicitados por los colonos.

28. La Compañía tendrá derecho para introducir al país, libre de todo impuesto, la herramienta, útiles de cultivo y maquinaria agrícola que se necesitaren para las pequeñas colonias.

29. Los Estatutos de la Compañía del Ferrocarril y colonización, en todo lo que se refiera á la organización de las colonias agrícolas, serán sometidos á la aprobación del Gobierno.

30. F. H. Arosemena y G. N. Ruggieri ó la Compañía que ellos organicen, podrán traspasar este contrato á otra persona ó compañía, y formar otras compañías subsidiarias para el cumplimiento de las obligaciones contraídas por este contrato.

Queda terminantemente prohibido el traspaso de este contrato, bajo forma alguna, á un Gobierno extranjero.

31. Las dos terceras partes de los empleados de la Compañía, por lo menos, serán panameños, siempre que sean aptos.

32. Todas las controversias que se suscitaren entre las partes contratantes, serán resueltas por medio de dos árbitros, nombrados uno por cada una de ellas, y si éstos no pudieren ponerse de acuerdo, nombrarán ellos un tercero cuyo fallo será obligatorio é inapelable.