

El 28 de Noviembre se cumplen 114 años de la fundación del Cuerpo de Bomberos de Panamá. Por tal motivo y como un homenaje a la benemérita institución, traemos a nuestra portada esta histórica gráfica donde aparecen algunos de sus fundadores, luciendo el uniforme de aquella época (1887).
De izquierda a derecha: don Gabino Gutiérrez, Comandante Juan Antonio Guizado, don Julio Ardila y don Raúl Revello.

Una niña en la construcción del Canal: KATHRYN DIERKES BREWER

Por: Stanley Heckadon-Moreno

Esta es la tercera entrega de los recuerdos de infancia de Kathryn Dierkes quien vivió en Panamá entre 1909 y 1917. Kathryn era hija de John Dierkes, ingeniero mecánico que ayudó a construir las esclusas del canal. Hoy traemos a los lectores de EPOCAS sus memorias del campamento de Culebra alrededor de 1912-1913.

Culebra fue un campamento importante, sede de las operaciones norteamericanas del canal. Su sitio, cercano al actual Jardín Botánico Summit, hoy yace abandonado. Su nombre siquiera aparece en el **Diccionario Geográfico de Panamá** de 1972. Por ello, antes de continuar con la narrativa de Kathryn hablaremos de Culebra.

Culebra, de caserío a estación

Siendo los istmeños adversos a los ofidios, es extraño que sus primeros moradores lo bautizaran como **Culebra**. Seguramente, estos temidos reptiles han debido abundar en las selvas de este paraje lluvioso y selvático de las montañas centrales del istmo, en plena división de aguas entre el Atlántico y el Pacífico.

Su fecha de nacimiento es incierta. En 1850, descubriendo oro en California, unos topógrafos en busca de la mejor ruta para el ferrocarril interoceánico se topan con el caserío. Por ser el punto más alto del trazado le llamaron **Summit**, la cima, que pasaría a ser una estación de tren llamada indistintamente **Culebra** o **Summit**. Tener nombres en dos lenguas no era extraño para un poblado de la Línea. A Colón se le llamó **Aspinwall**, en honor a uno de los ingenieros constructores de la Línea que unió los mares.

Desde los trabajos del ferrocarril, 1850-1855, cavar los inestables suelos de Culebra sería el gran desafío para los ingenieros. Removida la vegetación tropical los suelos expuestos a los aguaceros lanzaban continuas avalanchas de lodo y piedras.

Robert Tomes, quien en 1855 cruza el istmo en el recién inaugurado tren Colón-Panamá, deja estas impresiones del sitio: "Siete millas tras salir de Matachín nos trajo a Culebra, Summit, como le llama la gente del ferrocarril, pues es el punto más alto de la ruta, a 250 pies sobre la marea alta del Pacífico.

"Desde Aspinwall habíamos venido luchando, subiendo cuesta arriba, a razón de 61 pies por milla, y en la cima, fuimos compensados con un descenso más rápido hacia Panamá, de 70 pies por milla. Aquí tuvo lugar el trabajo más pesado de la línea, debiéndose extraer una masa de tierra, de 1300 pies de largo y de 24 de



Los Dierkes en Panamá, circa 1912-1913. Kathryn es la chiquita, le sigue su hermana mayor, su madre y su padre, el ingeniero John Dierkes. La familia vivió en Paraíso, Pedro Miguel, Miraflores, Culebra, Diablo y Gatún. Traslados, de un campamento a otro, eran comunes para las familias que laboraron en el canal. Foto: Cortesía de Jack y Carol Brewer.

hondo, conteniendo un total de 30,000 pies...En Summit las terrazas son de suelos sueltos y tan cercanas que casi podíamos tocarlas desde el tren y cientos de

trabajadores negros y chinos extraían la tierra que los primeros aguaceros había suavizado y lavado cuesta abajo, arrojándola sobre los rieles, obstruyendo el tránsito y éxito de la empresa del ferrocarril."

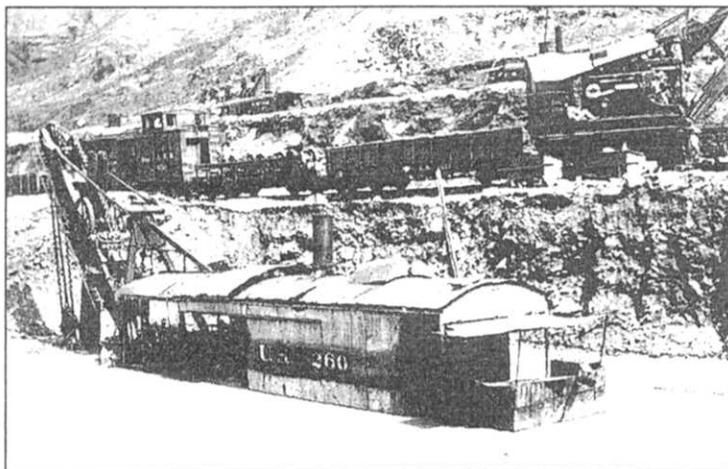
"En Summit-continúa Tomes-a ambos lados de los rieles, hay una hilera irregular de unas cuarenta o más casas y ranchos, pintados de blanco, siendo la más conspicua una cantina con su letrero pintado que rezaba **Old Joe Prince...**" En Culebra una legión de mujeres morenas rodearon el tren vendiendo a los viajeros naranjas, guineos y piñas. Tomes, acalorado, compra naranjas, algo verdes y caras, pero dulcísimas "Nunca-nos narra-había comido naranjas tales como las de Panamá: son las mas jugosas, dulces, frescas y sabrosas de las que crecen bajo el sol tropical".

Gradualmente otras estaciones sobrepasan a Culebra en importancia. Felipe Pérez en su **Geografía Física y Política de los Estados Unidos de Colombia** de 1862 ni siquiera la menciona. En 1881 Culebra retoma importancia al llegar los franceses a las obras del canal. Ellos la convierten en punto clave para excavar el sector montañoso del istmo que comienza a conocerse como "**El Corte de Culebra**". Culebra era un típico pueblo canalero-casas de madera para los ingenieros, barracas para obreros, talleres y tienditas de chinos. Al colapsar la empresa francesa, el pueblo decae nuevamente.

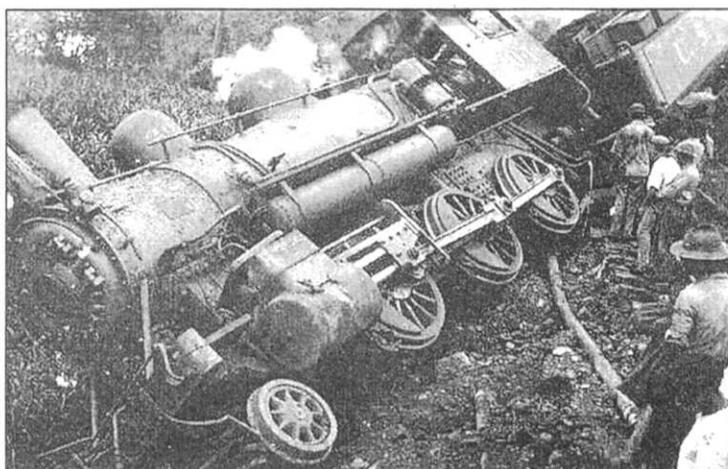
En 1906 Culebra retoma un auge sin precedentes. Hacen de ella la capital oficial y social del canal.

En un cerro, en una barraca de dos pisos, estaban las oficinas de la administración y en una ladera, cara a la zanja, las viviendas de oficiales y empleados. Allí residiría el ingeniero jefe del proyecto y los principales oficiales. Primero, John Stevens, luego el famoso coronel George Goethals quien llevó las obras a feliz término. Por una década un ejército de obreros y máquinas cavaron en "El Corte" para desviar el caribeño río Chagres, hacia las esclusas del Pacífico. El responsable de este frente de trabajo fue el ingeniero David Dubose Gaillard. Para 1908 Culebra tenía más de 5000 habitantes.

Al ensancharse y profundizarse la zanja, cedían las laderas de los cerros provocando incasantes avalanchas al fondo de las obras. Paulatinamente, los deslizamientos se tragan el viejo poblado. Inaugurado el canal, Culebra es desmantelado. Luego, el ejército norteamericano establece allí "**Camp Gaillard**". Su comandante, entre 1922 a 1924, sería el



Excavadoras y locomotoras tras uno de los frecuentes derrumbes en "El Corte de Culebra", circa 1912.
Foto: Cortesía de Jack y Carol Brewer.



En un proyecto gigantesco los accidentes eran inevitables. Aquí la locomotora 204 yace descarrilada en algún punto de las obras del canal.
Foto: Cortesía de Jack y Carol Brewer.

joven oficial Dwight D. Eisenhower. Al cerrarse este campo, en una curva del lado oeste del canal, los pajonales reclaman el histórico sito de Culebra.

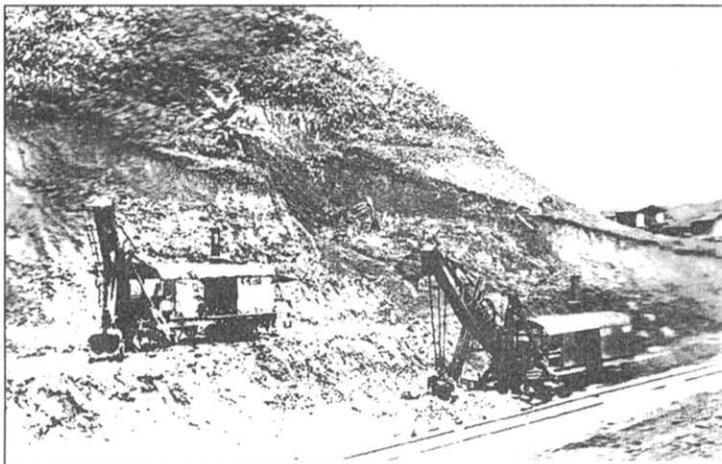
Los Dierkes arriban a Culebra casi al culminar una fase clave de los trabajos. En septiembre de 1913 el enjambre de excavadoras y locomotoras, heroínas mecánicas de las obras, serían retiradas, antes que entrasen las aguas del Chagres a "El Corte". En adelante, las excavaciones y la lucha contra los derrumbes lo harían las dragas flotantes.

Retomemos ahora los recuerdos de Kathryn sobre Culebra. El año, alrededor de 1912.

La vida al borde del Corte

"De aquí (**Diablo**) fuimos por un tiempo a **Culebra**. Ahora a este Corte le llaman Corte Gaillard, pero entonces le decían Culebra. Excavarlo fue uno de los problemas más grandes de construir el canal. Según cavaban para ensancharlo las laderas de los cerros se derrumbaban en avalanchas cuesta abajo hasta el fondo del canal enterrando trenes, rieles y maquinarias. También habían muertos. Mi papá resolvió el problema pero no le dieron crédito por ello. Llevó su idea al Coronel Goethals. Era muy sencillo; simplemente era hacer terrazas en el Corte para que no ocurrieran avalanchas generales. Funcionó, y todavía trabaja hoy."

"Nuestra casa estaba retirada a poca distancia del barranco del Corte. Un día mi hermana y yo estábamos sentadas en el porche. Ella estaba leyendo en el suelo y jugando con unas muñecas de papel. Mamá estaba en la sala cosiendo. De repente una palmera que estaba al borde del Corte desapareció como si la tierra se la hubiera tragado. Mientras yo miraba,



Excavadoras de la Isthmian Canal Commission en Corte Culebra o Corte Gaillard, en honor al coronel David Dubose Gaillard (1854-1914) responsable del tramo montañoso del canal. A la derecha, algunas casas de Culebra.
Foto: Cortesía, Jack y Carol Brewer.

otra palmera, un poco mas atrás, se fue llevándose con ella un buen pedazo de terreno. Llamé a mi mamá y le dije lo que estaba pasando. Ella no me puso atención. En eso un árbol de paraguas que crecía cerquita a la casa también desapareció. Mi hermana vio eso y comenzó a gritar. Mamá salió a ver. Todas salimos afuera y comenzamos a señalar y gritarle al operador de la excavadora. Él pensaba que nosotros solo lo estábamos saludando y simplemente siguió excavando. Entonces uno de los postes altos de la casa quedó guindando en el aire. Me enviaron corriendo donde el **quartermaster** a conseguir ayuda. Mamá entró de nuevo a ver que podía salvar. Extendió

unas sábanas en el piso y ella y la empleada comenzaron a llenarlas de ropas, platos, platería y cualquier cosa que pudiera cargarse. Según llenaban cada sábana la cargaban afuera."

"Pronto arribaron un grupo del **quartermaster** y nuestra fuerza de policía (un hombre a caballo). Para entonces la casa estaba ladeándose locamente. Ellos hicieron que mamá saliese. En unos cuantos minutos la casa estaba al fondo del Corte. Quedamos así, a mitad de la calle, con todas nuestras cosas amarradas en sábanas de cama. El Coronel Goethals llegó a la escena y dijo que tenía alojamiento temporal para nosotros. Me montó en su caballo y mientras Mamá y

Marie seguían, yo montaba en gran estilo hacia nuestra nueva casa. Atrás venían los hombres del **quartermaster** cargando nuestras posesiones. Hemos de haber sido toda una parada."

"Poco después llegó Papá. Estaba muy alterado. Había visto nuestra casa despedazarse, claro está, sin saber al principio si nosotras estábamos dentro de ella o no."

En el siguiente número continuaremos las remembranzas de Kathryn Dierkes de la construcción del canal, cuando su familia es trasladada desde Culebra a Gatún, campamento de la vertiente húmeda del Caribe.■

Bibliografía

John O. Collins 1912. **The Panama Guide**. I.C.C. Press, Mount Hope, C.Z. Panama.

Robert Tomes 1855. **Panama in 1855, an account of the Panama Rail-Road of the Cities of Panama and Aspinwall with sketches of life and character on the isthmus**. New York, Harper & Brothers.

Felipe Pérez, 1862. **Geografía Física y Política de los Estados Unidos de Colombia**. Tomo Primero, Estado de Panamá. Bogota, Imprenta de la Nación.

"The Canal Record". Volumes 6 y 7. The Panama Canal Printing Press. Mount Hope. The Canal Zone. 1913-1914.