

EL PRIMER AUJE

Los que intervienen en la industria de los hidrocarburos saben bien que encontrar petróleo dista mucho de aprovecharlo comercialmente. Eso lo aprendieron también por experiencia propia los hombres que estuvieron atrás de la perforación del primer pozo de petróleo en el Perú, ninguno de los cuales estuvo involucrado directa o significativamente en la naciente actividad petrolera en los años siguientes. La explicación más frecuente se encuentra en la brevedad de los fondos que los socios locales podían aportar en relación a una industria en la que todo estaba por construirse. En los años venideros habría un intento del grupo original por pasar de la exploración a la extracción de petróleo. Diego de la Lama, sucesor de Manuel Antonio, redoblaría la sociedad con el comerciante Rudens y con el Estado peruano en una suerte de empresa mixta que aparentemente nunca operó. El petróleo estaba allí pero había mucho por hacer antes de aprovechar la primera gota.

No se crea, sin embargo que la experiencia resultó estéril para los que estuvieron atrás de esta perforación inicial. Al menos para la familia de la Lama el hallazgo fue un golpe de buena fortuna. Lo que eran unas tierras desérticas sin utilidad agrícola y casi nulas

para el pastoreo, adquirieron un nuevo valor que en ese momento era difícil de calcular. Los primeros propietarios no lograron dar el salto de terratenientes a productores de petróleo, pero sus tierras se valorizaron considerablemente.

El pozo N° 4 inauguró un período de actividad petrolera sin antecedentes en Sud América que dejó algunas lecciones que los que vinieron después supieron aprovechar. Al igual que con la gran minería del cobre, que despuntaría a partir de 1902, sería principalmente el capital y la organización de los norteamericanos, los que se encargarían con provecho esta primera experiencia petrolera. En la historia económica nacional, el rubro del petróleo siempre se consideró un bastión casi exclusivo del capital extranjero. Así fue desde el principio, no obstante que el primer pozo fue abierto por dos socios locales de la provincia. En el proceso, otros dineros nacionales ingresaron a la actividad del petróleo, se desarrolló un puerto y un antecedente quedó fijado en la región. Sería como un rápido y muy temprano nacimiento: los depósitos del norte del Perú, fueron los primeros yacimientos que se explotaron en la costa americana del Océano Pacífico. Pero también fue un nacimiento en falso, que daría vida a una industria que sólo duró algo más de una década, luego de lo cual, los activos campamentos del desierto desaparecieron sin dejar, en apariencia, más rastros que hierros oxidados en el desierto.

◀ Campo petrolífero “Negritos”.

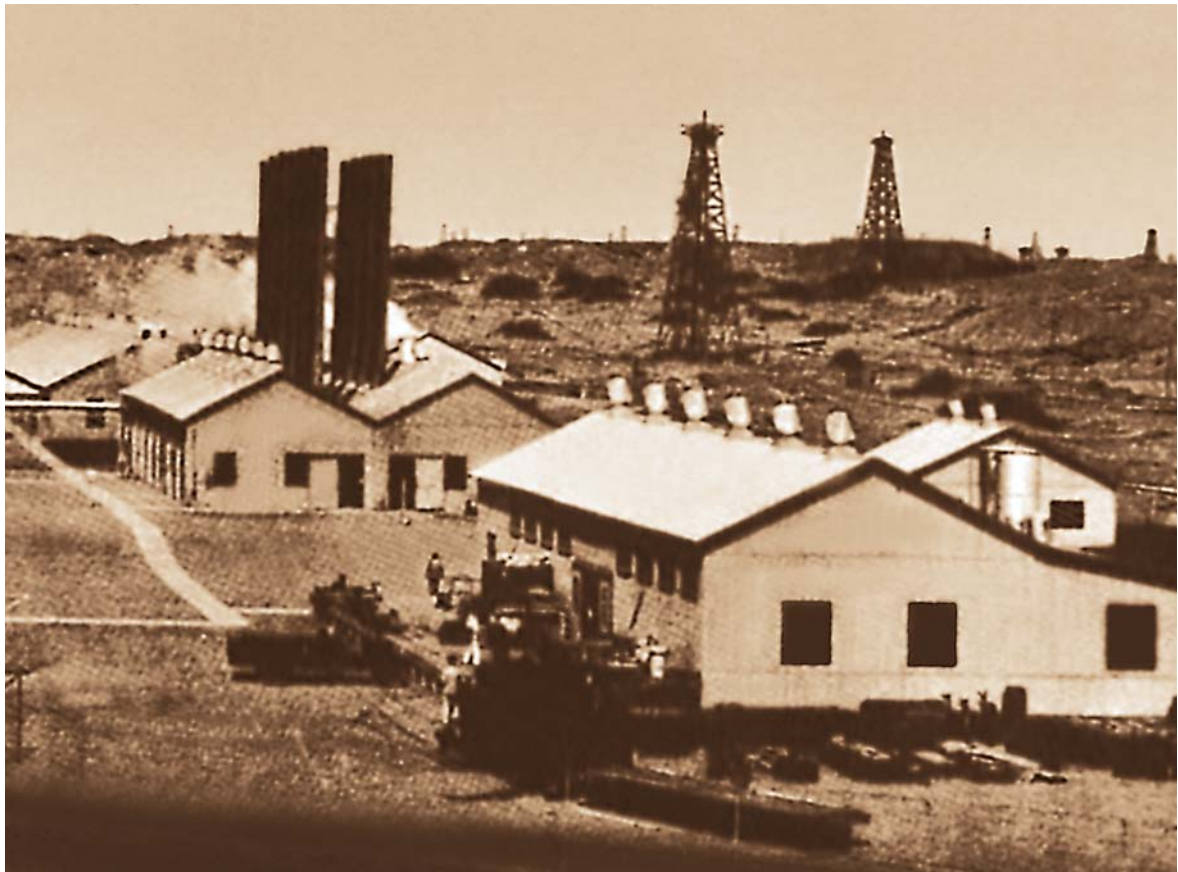
LA PRIMERA COMPAÑÍA PETROLERA CON UN NOMBRE RECONOCIDO FUE LA PERUVIAN PETROLEUM COMPANY. EL HOMBRE ATRÁS DE ESTE NOMBRE ERA UN VIEJO CONOCIDO EN EL NEGOCIO DEL KEROSENE, E. P. LARKIN

Los primeros interesados en extraer petróleo en la costa norte fue la sociedad que formaron de la Lama, Rudens y aparentemente el Estado. Pero no era precisamente una compañía, o no llegaron más allá de la firma de un acuerdo. La compañía exploradora y explotadora iba a ser la forma en que los buscadores y extractores de petróleo se presentarían en lo sucesivo. La primera compañía petrolera con un nombre reconocido fue la Peruvian Petroleum Company. El hombre atrás de este nombre era un viejo conocido en el negocio del kerosene, E. P. Larkin, que de regreso en el país en 1864, traía la representación de un capital suscrito en los Estados Unidos para buscar y extraer petróleo. Sin pérdida de tiempo, Larkin arrendó a la familia de la Lama el yacimiento confirmado de Zorritos y durante seis años trabajó en la zona con éxito variable. Se ha dicho que trajo al país los más modernos instrumentos de su época con los que perforó al menos tres pozos productivos de los que obtenía 480 barriles por día. El perfil de las primeras torres, la instalación de tubos, tanques de hierro, talleres, creó al pie del fondeadero de Zorritos, un paisaje inédito en la costa del Pacífico

► Negritos, campo petrolífero a comienzos del siglo XX.







▲ Paisaje industrial en Talara, a principios del siglo XX.

sur. Con el tiempo otras regiones comenzaron a tomar ese aire de campamento industrial que caracterizaba a los yacimientos.

De esa manera E. P. Larkin se convirtió en el primero que extrajo petróleo en escala industrial en la costa norte del Perú, el primero de una larga lista ya que su permanencia en la zona sería relativamente breve. En 1869, luego de confrontar dificultades técnicas debidas a la naturaleza del terreno que encerraba el yacimiento, y a la falta de un nuevo acuerdo con la familia de la Lama, propietaria del sitio, la Peruvian Petroleum Company dejó de operar. Esta sería la primera de muchas otras compañías que, muchas veces heredando terrenos e instalaciones, se instalarían en una zona comprobadamente rica en recursos petrolíferos.

Antes de que se cumpla un año del retiro de Larkin para que otra firma, la Compañía Peruana de Refinar Petróleo, regrese a Zorritos y reemprenda los trabajos donde Larkin los había dejado. El propietario de esta compañía era otro norteamericano, el Capitán Henry C. Smith, que aportaría un capital considerablemente mayor al

que tenía la Peruvian, con el que pudo emprender una exploración más seria de la zona y adquirir los terrenos que consideró tenían buenas posibilidades para instalar allí nuevos pozos.

Pero lo nuevo en este emprendimiento del Capitán Smith es que por primera vez se pasaría al refinado del hidrocarburo. La "Compañía Peruana de Refinar Petróleo" hizo honor a su nombre y no se limitó a buscar y extraer el crudo. Aunque se discute si la primera refinería que funcionó en el país y en América Latina, fue esa u otra que abrió en el puerto del Callao. Consta que Smith construyó una instalación para refinar petróleo y producir kerosene ubicada al pie del río Tumbes, cerca del punto conocido como Bebedero. En ese lugar se procesó durante varios años la considerable cantidad de seis mil toneladas de petróleo. El kerosene obtenido era vendido en barriles de madera que se transportaban hacia el Callao y otros puertos en un pequeño vapor de 50 toneladas, el "Máncora", que sirvió a la compañía durante siete años hasta que la embarcación desapareció en un naufragio. Después del "Mancora" vendrían muchos otros transportes.

Para entonces la industria del petróleo en el Perú ya tenía algo más de una década de experiencia y su epicentro

CASI AL MISMO TIEMPO QUE SMITH, UN INMIGRANTE INGLÉS FUNDÓ LA “COMPAÑÍA PETROLERA R. THORNE”, PERO QUIEN TRATÓ DE MARCAR LA DIFERENCIA Y ESTUVO A PUNTO DE LOGRARLO FUE HENRY MEIGGS, QUE POR ENTONCES TENÍA GRANDES INTERESES EN DISTINTOS RUBROS ECONÓMICOS DENTRO DEL PAÍS.

más activo, Zorritos, se había convertido ya en una zona productora y abastecedora de petróleo para el país. Más tarde, el Capitán Smith confrontó dificultades financieras, pero en los primeros años el negocio debió de ser muy lucrativo puesto que no tardaron en aparecer otras empresas competidoras. Casi al mismo tiempo que Smith, un inmigrante inglés fundó la “Compañía Petrolera R. Thorne”, pero quien trató de marcar la diferencia y estuvo a punto de lograrlo fue el conocido capitán de empresa Henry Meiggs, que por entonces tenía grandes intereses en distintos rubros económicos dentro del país.

La carrera de Henry Meiggs es todo un símbolo de ese momento de la historia republicana. El Perú vivía los estertores del auge del guano, “la prosperidad falaz” como la llamó Basadre, estaba por concluir, pero antes de que eso ocurra, existía el propósito en el gobierno del Coronel José Balta, de gastar el último resto de riqueza en obras públicas. Llegado al país al terminar la década de 1860, la primera y más visible intervención de Meiggs fue un contrato millonario con el Estado para construir las líneas de ferrocarril que, en el imaginario público, debían sacar al país de su secular atraso. Sin pérdida de tiempo se aplicó a la tarea, desatando un caudal de energías que transformaron, no siempre para bien, los

estáticos paisajes de la costa y de la sierra por donde debían correr las humeantes máquinas portadoras del progreso decimonónico. Su primer y más resonante éxito fue la construcción de la línea Mollendo a Arequipa, para lo que reclutó un ejército de 12 mil trabajadores chilenos, bolivianos y peruanos. Simultáneamente Meiggs inició más de media docena de trazos de ferrocarril por todo el territorio nacional.

Para la mayoría de personas de ese tiempo, y un posteriormente, la actividad dominante de Meiggs fue la construcción de ferrocarriles, pero lo cierto era que sus intereses comerciales y financieros se extendían, o eran complementarios, a muchos otros campos. En pocos años incursionó en la minería de la plata y el carbón, en las salitreras del sur, en el guano, en negocios inmobiliarios en Lima, en la agricultura de la costa norte, y desde 1873, en la recién abierta actividad petrolera. Lo hizo a su manera, de modo que no existiera ninguna duda de sus grandes ambiciones. En lugar de instalarse en Zorritos, que era hasta entonces la única zona confirmada y explotada, decidió explorar un nuevo territorio más al sur, comenzando por una saliente en la costa llamada Punta Pariñas, en el Departamento de Piura, el punto más occidental de



▲ Vapor Bukin cargando petróleo en el muelle de Talara, fines del siglo XIX.

América del Sur. Con un capital de ciento cincuenta mil dólares, una verdadera fortuna para la época, buscó petróleo y lo encontró en la costa del sitio de Negritos. Los registros más antiguos sobre la zona indican que los trabajos de perforación fueron dirigidos por F. Fowkes, y que el primer pozo que dio resultado alcanzó los 330 pies de profundidad y un rendimiento de 400 barriles diarios. Con esos antecedentes, la empresa decidió instalar en el puerto del Callao una “pequeña oficina de refinación”, que disputa con la que funcionaba en Tumbes, el título de ser la primera refinería de América Latina. En todo caso, no hay duda alguna que en el Perú se perforó el primer pozo petrolero y funcionó la primera refinería de petróleo.

Todavía no se ha hecho un estudio serio sobre los grandes intereses que Henry Meiggs llegó a articular en la economía peruana del siglo XIX. Su temprana muerte, en 1875, proyectó una sombra de irresolución sobre las múltiples empresas que promovía, muchas de las cuales dejaron de existir anticipándose a la ruina nacional de 1879 y los años siguientes. De haber vivido un poco más de tiempo, habría completado en el norte una obra quizás más duradera que la de sus ferrocarriles, al abrir el puerto de Talara, y con eso sembrar los cimientos de la primera ciudad que nació y creció gracias a la industria del petróleo en el Perú. A su muerte las obras quedaron paralizadas; la división de sus bienes entre herederos, socios y acreedores, debió

de ser un asunto arduo y complejo, pero finalmente la explotación petrolera pasó a manos de la firma J.B. Mulloy y Cia., que continuó los trabajos y obtuvo del gobierno el permiso para habilitar el puerto de Talara como punto de embarque del crudo de la región. Lo que al principio parecía una mera decisión comercial o burocrática cambiaría el paisaje humano de la región.

Para la historia Meiggs ha quedado como la personalidad más llamativa entre los protagonistas de ese primer auge petrolero que comenzó a poco de abrirse el “Pozo N° 4” y que duró hasta entrada la guerra con Chile. Pero durante ese breve período otro personaje de trayectoria mucho más larga, incursionó en el giro del petróleo, un personaje profundamente anclado en la historia financiera e industrial del Perú. Se trataba de un hombre de negocios de origen genovés y residente durante muchos años en el Callao, Don Faustino Piaggio. La historia de este inmigrante italiano podría ser un caso de éxito rotundo entre los inmigrantes del nuevo mundo. Desembarcó en el Perú cuando tenía 18 años, y como en las grandes historias de la inmigración hacia América, “su equipaje y su fortuna lo constituían el deseo de labrarse un futuro”. Comenzó como empleado atrás del mostrador de una tienda en el Portal de Botoneros en Lima, pero al año siguiente a su arribo, decidió radicar en el Callao como vendedor de una tienda de abarrotes. Ocho años más tarde había añadido su nombre a la firma “Basso Hermanos”, convertida en “Basso Hermanos y Piaggio”, importantes importadores y mayoristas del comercio en el primer puerto. Con el transcurso del tiempo, Piaggio adquiriría la totalidad de la empresa en 68 mil soles de 1878, pagaderos a razón de cuatro mil soles cada semestre, una transacción record



Litografía del "Establecimiento Industrial de Petróleo de Zorritos"
Mostrando imágenes del Puerto del Callao y Zorritos.

◀ Publicidad en litografía de una compañía petrolera peruana, Faustino Piaggio.

en los negocios del puerto. La fortuna de Piaggio, sin embargo, recién estaba en sus comienzos.

Faustino Piaggio tuvo una larga vida en la que se destacó como un benefactor y hombre público del primer puerto. En su momento llegó a ocupar la alcaldía del puerto y sería recordado como el hombre que llevó la luz eléctrica al fundar, en 1901, la "Compañía Eléctrica del Callao" que operaba una pequeña planta a vapor instalada en Chucuito. Aunque sus negocios siempre estuvieron vinculados con la vida económica del puerto, una parte importante de sus intereses estuvieron colocados en la industria del petróleo en Zorritos. Cuando la guerra con Chile terminó y sus terribles secuelas quedaron atrás, Piaggio reinició la explotación petrolera y se convirtió en el principal abastecedor del mercado local de kerosene. Fundó una compañía que sería la única empresa nacional que durante muchos años existiría paralelamente con las firmas petroleras extranjeras. Pero todo eso ocurriría mucho tiempo después, cuando Piaggio regresó como propietario único de Zorritos. En esta primera etapa, su firma comercial del Callao, probablemente como abastecedora de víveres y materiales, comenzó a trabajar con el Capitán Henry Smith y su "Compañía Peruana de Refinar Petróleo". Hacia 1875 o 76, el abastecedor se convirtió en "socio habilitador". Es de suponer que las dificultades financieras de Smith abrieron el camino al hábil genovés.

Piaggio se instaló con su acostumbrada energía en Zorritos, pero los malos tiempos estaban por llegar para todo el Perú. Las frágiles instalaciones de Zorritos, con sus torres de madera, y su vida en carpas con una rústica existencia, cerraron y casi desaparecieron con la misma rapidez con que se habían levantado. Zorritos fue el primer depósito que explotó la industria local. Reabrirla su producción en la siguiente década, pero para entonces el centro de gravedad de la industria petrolera se había corrido 100 kilómetros hacia el sur, y a pesar de su importancia, los depósitos de Tumbes, los más septentrionales de la costa, ya no serían los más productivos. Piaggio ingresó al negocio en vísperas de la ruina de la guerra, no llegó a aprovechar el corto auge de los años 60 y 70, pero quedó en mejor posición que otros para reabrir el campo cuando los tiempos cambiaran. De todas maneras, Piaggio tuvo suerte en Zorritos, en cambio, las compañías que se habían instalado en Negritos, conocieron la ruina más completa cuando la marina chilena bombardeó desde el mar las instalaciones cercanas a la orilla. Se trató de uno de los primeros ataques a instalaciones petroleras en tiempos de guerra de que se guarde memoria.

