

CAPÍTULO III

L as breas del Perú

EDUARDO TORRES ARANCIVIA

La brea: un término que nos llama a confusión

El término brea siempre ha llamado a confusión, sea en la antigüedad o en el presente. Hasta el origen de la palabra es incierto. Se sabe que viene del verbo «brear» y que este tiene su origen en el galicismo «brayer» (RAE 2001: 353), pero más no se puede decir. Por ese nombre se ha denominado a una serie de sustancias resinosas y betunes que han servido para pegar, barnizar y calafatear. Hoy se maneja toda una diferenciación de breas que tienen su origen en la naturaleza vegetal (resinas provenientes de pinos, por ejemplo) o mineral de esta sustancia. Entre las últimas se encuentran pues las breas que tienen su fundamento químico en una mezcla diversa de hidrocarburos, de los cuales el petróleo viene a ser la base esencial. En todo caso, cuando se haga referencia a la brea en el Perú de los siglos de la conquista y el virreinato se estará tratando de la mezcla de diversas sustancias que tiene como componente principal el petróleo.

De igual manera, cuando se intente hacer la historia de la palabra «brea», el investigador también deberá tener en cuenta los diferentes nombres que tal sustancia recibió sin distinción de la antedicha naturaleza vegetal o mineral. Por ejemplo, los sumerios hablaban de la «pez» mineral, los semitas de la «naft» y los latinos del «bitumen». Los españoles, por su parte, le decían «pez», «pitroleo» y «asphalta»; y entre estos últimos los menos cultos la llamaron, de forma jocunda, «estiércol del diablo» (Peñaherrera 1988, VIII: 85; Macera 1977).

El *Diccionario de autoridades* de 1726 define a la breá como «[...] un género de betún artificial compuesto de pez griega, sebo, resina y otros ingredientes entre sí mezclados, que sirve para untar los navíos, y otras cualesquier embarcaciones» (1979 [1726], I). En esa definición, tal cual puede apreciarse, se nota claramente cómo se subraya el carácter de mezcla de la breá. Se añade, además, que el nombre de breá bien podría proceder de Bruscia, que era una antigua provincia de Grecia, en Calabria, muy conocida por sus pinos productores de resina. Lo que sí parece quedar claro es que la breá, como mezcla, podía tener diversos ingredientes, y en el Perú este ingrediente primordial no sería otro que el petróleo.

En este último país el petróleo era conocido como *copey*. Se dice que este es un vocablo quechua (que haría alusión a una sustancia pegajosa antes que al hidrocarburo), pero parece que, en realidad, se trata de náhuatl. No obstante, los cronistas insertaron la palabra en sus textos como propia de esta tierra y con ella definieron a un betún que manaba de los suelos sin que nadie lo buscara. Por sus cualidades, el *copey* pasó a ser la base de la breá peruana.

Historia inicial de la breá en el Perú

A dos fines primordiales se destinó la breá en la larga historia virreinal del Perú. Sirvió para el calafateo de las naves y las embarcaciones, y para el revestimiento de los barriles de vinos y aguardientes. Aunque ambas funciones eran importantes, la segunda adquirió mayor envergadura durante el siglo XVIII, a tal punto que este recurso hubo de ser puesto bajo la modalidad de «estanco» por el Estado español. Las fuentes peruleras mencionan a este hidrocarburo desde muy temprano aunque —como ya se ha señalado— de forma un tanto confusa.

Fue tal vez el sesudo cronista Pedro Cieza de León, por su estadía hacia 1550 en la punta de Santa Elena (actual Ecuador), quien trató de este betún, diciendo que vio sus fuentes y que le recordaba a una especie de «pez natural» o alquitrán. Señalaba también —y con inteligencia— que tal sustancia bien podía ser un mineral y que con él se podrían calafatear todos los barcos que se quisiese. Según el testimonio del cronista, nada parecido a eso se había visto en las Indias (Cieza 1996 [1553]: 168).

Al parecer, la sugerencia de Cieza respecto de una posible utilidad de la brea de Santa Elena fue recogida por sus compatriotas en los años subsiguientes. De ello dejó constancia fray Reginaldo de Lizárraga cuando estuvo en Santa Elena hacia 1605 y vio breado su navío con el betún que manaba —dice el fraile— en grandes cantidades. Para ese momento, los marineros —según se desprende del antedicho testimonio— ya tenían a esas fuentes de brea como importantes. Lizárraga también señala que los naturales del lugar utilizaban el **copey** para curar heridas y que hasta era «bonísimo remedio» (Lizárraga 1916 [1605], capítulo IV).

Por su parte, el padre José de Acosta, quien también había visitado la punta de Santa Elena algunos años antes que el padre Lizárraga, señala el uso que daban los marineros a la brea para untar las jarcias de los buques. Este clérigo quedó sorprendido por la abundancia del espeso betún y por el aroma que desprendía, de olor tan fuerte que los marineros lo podían sentir allende el mar, y hasta lo tenían por guía en la oscuridad de la noche, tal cual se lo había referido al cronista un marino experimentado (Acosta 1954 [1590], libro III, capítulo XVII).

El ojo científico del padre Bernabé Cobo también tuvo tiempo para fijarse en las breas de Santa Elena, a tal punto que dejó una interesante descripción de aquella sustancia, a la cual comparaba con un arrope (una especie de mermelada de uva) muy cocido y de la que resaltaba sus propiedades curativas. Como sus antecesores, este cronista subrayaba, igualmente, la utilidad que tal pasta tenía para el mantenimiento de los buques (Cobo 1964 [1653], libro III, capítulo 2).

Ya en el siglo XVIII, el ilustrado peruano José Eusebio Llano de Zapata dejó también referencias a los betunes que

había por esta parte del mundo. Así, puede leerse en su monumental *Memorias histórico, físicas...* un párrafo dedicado a la brea de Santa Elena. Refiere Llano de Zapata que el betún era utilizado por los indios para hacer antorchas, pero que estas, aunque iluminaban bien, tenían la gran desventaja que ensuciaban mucho debido al hollín que botaban. Señala, a la par, que algunos naturales se embadurnaban los rostros con la brea pues, al parecer, servía como un efectivo repelente de mosquitos (Llano de Zapata 2005 [1757]: 356-358). En todo caso, el interés primario de Llano de Zapata se encontraba en dilucidar la naturaleza y composición de tan singular *copey*.

La brea y la navegación en los siglos XVII y XVIII

Para la construcción de galeones en la España del siglo XVII se utilizaba una especie de brea vegetal proveniente de unos pinos del norte de Europa que servía para el «calafateo» (Rahn Phillips 1991: 86). El calafateo era la técnica de cerrar las juntas de las maderas de las naves con estopa y brea para que no entre el agua, y se llamaba «calafate» al hombre dedicado a ese menester. Es probable que el petróleo mezclado con algunas otras sustancias haya sido utilizado para la fabricación de breas de calafate pues, como se ha subrayado líneas atrás, la palabra brea englobaba a una serie de betunes, hidrogenados o no. Cuando se descubren los yacimientos de brea hidrocarbónica en América, el calafateo de naves se ve enriquecido con un abundante y poco usado material.

La tripulación de un galeón a Indias contaba en su nómina con, por lo menos, un maestro calafate que venía con sus estopas, aceites, sebos, breas, clavos y planchas de plomo (Fernández González 2000). Como puede entenderse, las funciones de este individuo estaban revestidas de una alta responsabilidad. Junto al carpintero del barco, el calafate

estaba dentro del equipo que era conocido como La Maestranza. Se sobreentendía que el calafate debía ser un buen hombre de mar, y procedía generalmente, de la marinería de a bordo. Su capacidad para realizar las reparaciones se basaba más en su experiencia que en sus habilidades artesanales; en todo momento debía estar al tanto de las juntas del casco y de las cubiertas. Un fuerte oleaje podía arrancar hasta el calafateado del mejor barco. La historiadora Carla Rahn Phillips ha determinado que por lo menos dos veces al día el calafate debía realizar una inspección e informar al capitán y al piloto (1991: 212-213).

Por su parte, el historiador José Antonio del Busto, que ha realizado una completa historia marítima del Perú, señala que la brea de origen petrolífero fue prontamente utilizada en la industria naviera de la época de la Conquista y el Virreinato. No obstante, también afirma que los marinos temían a tal sustancia por ser altamente inflamable: para un marino no había nada peor que un incendio en alta mar. Por ello, este betún debió ser muy bien resguardado en el interior del barco, alejado de toda lumbre. Añade este mismo investigador que la brea para el calafateado se preparaba con petróleo, sebo y aceite de pescado y que, calentada, se esparcía en las juntas del navío (1973: 569-572).

Durante el siglo XVIII la construcción de navíos siguió necesitando de brea, betunes y alquitranes, lo mismo que de un buen equipo de calafates. Por ejemplo, los registros de gastos para la construcción del navío **San José, el peruano** entre 1753 y 1754, en el astillero de Guayaquil, consignan los distintos artículos referidos a los usos de la brea y cuánto se libró en cada uno:

Sueldo de calafates: 17 675 pesos.
601 botijas de alquitrán: 10 602 pesos.
185 quintales de brea: 2 372 pesos.
2 «fondos» para cocinar la brea: 760 pesos.
(CDIP 1971, t. VII, vol. 1: 105-106).

Se señala a la par, en ese mismo documento, que el virrey Conde de Superunda fue quien puso una especial atención para que «las porciones de fierro, clavazones, jarcias, brea y alquitrán» (CDIP 1971, t. V, vol. 1: 56) llegaran con presteza a los astilleros reales para la finalización de tan importante navío ¿Cuántos barriles se necesitaban para calafatear un navío? Es difícil decirlo, ya que dependía del tamaño del navío. Por ejemplo, un documento de la época señala que, en 1771, la nao **El Gallardo** requirió ochenta barriles de brea negra (AGN 1771, legajo 1, cuaderno 1).

Finalmente, no está de más decir que los calafates eran muy respetados en la sociedad peruana de esos años. Tenían por patrón a San José y formaron una cofradía bajo la advocación de ese santo.

Santa Elena y Amotape

Durante la etapa virreinal peruana, dos fueron las fuentes principales de la brea. La primera —a la que ya se ha hecho referencia— se encontraba en la punta de Santa Elena, al norte del Golfo de Guayaquil (territorio que actualmente pertenece a la república del Ecuador), y la segunda estaba en el cerro de Amotape, en el actual departamento peruano de Piura, y que antes había pertenecido a la Intendencia de Trujillo.

Sobre los yacimientos de brea de Santa Elena, aparte de los referidos testimonios, puede decirse que la oscura sustancia ya era conocida por los indígenas del lugar y que la utilizaban para calafatear sus embarcaciones. De igual manera, se sabe que el betuminoso empaste sirvió durante los siglos XVII y XVIII para impermeabilizar las vasijas destinadas a los vinos y otros líquidos, con tal éxito que un comerciante guayaquileño vendía tales recipientes bajo el nombre de «vasijas peruleras». Hacia 1784, el presidente de

la Audiencia de Quito, don José García de León y Pizarro, recorrió los yacimientos y mandó que se examinara detalladamente la brea del lugar para ver si se podía repotenciar su comercialización (González Suárez 1901, V: 308). Durante toda esta etapa fue el yacimiento de Santa Elena el más importante en cuanto a producción de **copey** y brea se refería.

Hacia finales del siglo XVII se inició la explotación de los yacimientos de brea de Amotape, que extendieron su esplendor a lo largo de la centuria siguiente. La zona de la mina de Amotape se encontraba bajo la jurisdicción de la antigua Intendencia de Trujillo, en el Obispado del mismo nombre. La mina de **copey** se hallaba muy cerca de los pueblos de Colán, Pariñas, Catacaos y Amotape; «[...] a un lado del camino real que se dirige al pueblo de Tumbes, a la falda de la cordillera nombrada Cerro Prieto apartado, éste, cerca de siete leguas del mar y la mina cinco», según el testimonio del alguacil de Piura, don José Victorino Seminario y Jaime, dado en 1806 y recogido por el historiador Pablo Macera en el único estudio existente sobre la brea en el Perú (Macera 1977: 241). Como puede entenderse, el nombre de la mina provenía del cercano pueblo indígena. En los próximos apartados se analizará el auge de este cerro productor de betún.

Hacia el estanco de la brea

Fueron los naturales de Colán los que descubrieron, hacia fines del siglo XVII, los ojos de brea del cerro de Amotape (AGN 1782, legajo 1, cuaderno 8; Macera 1977). Es de suponerse que hasta bien entrada la siguiente centuria el **copey** de aquella zona solo debió de haber sido utilizado en pequeña escala. Los documentos mencionan que el primer arrendatario fue un tal Mateo de Urdapileta, que poseyó la mina hasta 1735. Acusado este individuo de mala pro, la mina pasó

a ser manejada por el corregidor Victorino Montero, quien se encargaría de las breas hasta su muerte, acaecida en 1762. La administración pasó entonces a Agustín Joseph de Ugarte y, luego, a Francisco Sánchez Navarrete, a quien se le traspasó también la administración de la mina de Santa Elena; ahora las breas de Sudamérica estarían dirigidas por un solo individuo (AGN 1782, legajo 1, cuaderno 8; Macera 1977).

Casi veinte años duró el monopolio de Sánchez Navarrete hasta que se le acusó de malos manejos. Fue entonces cuando las minas de Amotape y Santa Elena pasaron al Rey de España, en virtud de un decreto sancionado el 24 de noviembre de 1781, bajo la modalidad que se conocía como «estanco» (Macera 1977). Como se sabe, el estanco es un monopolio en la producción o venta de un determinado bien que asume el Estado, y el de la brea fue creado en el Perú a sugerencia del visitador José Antonio de Areche (el mismo que había sofocado la rebelión de Túpac Amaru) quien, desde su llegada al país en 1776, puso todos los medios «[...] para cortar los vicios de la administración e introducir las reformas tributarias que condujeran al incremento de las rentas reales» (Tauro del Pino 2001 [1993], II: 206).

Como era costumbre, la monarquía ofreció el estanco al mejor postor y, de este modo, Areche dio la preferencia a José Rodríguez, quien se volvió casi el señor absoluto de las breas en el Perú. Luego de él, la sucesión de asentistas se dio sin inconvenientes. Pablo Macera, historiador que descubrió los papeles del Estanco de la Brea, consigna la historia del estanco desde ese entonces hasta los días de las guerras independentistas y proporciona los nombres de aquellos hombres que sucedieron a Rodríguez en tan peculiar negocio: José Antonio Rocafuerte, comerciante de Guayaquil; el capitán Cristóbal de la Cruz, vecino de Piura; y, por último, otro Rocafuerte, hijo del anterior, que las poseía en 1821 (Macera 1977: 248).

Hasta la Independencia, las tensiones entre la Corona y los asentistas del estanco de la brea se mantuvieron y acrecentaron. Por un lado, el Estado presionaba mucho para obtener ganancias; por el otro, los asentistas veían la forma

de obtener todo provecho, y de ahí que incurrieran en actos de corrupción, siendo el más común el de dar menos brea de la que los usuarios pagaban (Macera 1977: 248-251).

El procedimiento de extracción y preparación de la brea

Para extraer el **copey**, que sería la materia prima de la brea propiamente dicha, se seguían cuatro pasos. En primer término, se abrían zanjas con barretas y lampas de tal manera que la negra sustancia brotara de las paredes; esta manaba mezclada con algo de agua sulfurosa. En segundo lugar, se esperaba que el **copey** se deslizara al centro del pozo y que esa agua venenosa se evaporara. Luego, se pasaba a recoger el betún para ser depositado en tinajones de barro de Catacaos y así transportarlo a unas veinticuatro leguas de distancia de la mina para ser puesto en una especie de hornillas en las que sería calentado y mezclado con «tierra brea» (**copey** evaporado a superficie de suelo) hasta que se formase —dicen los documentos— una especie de melcocha. Finalmente, la brea ya fría era embalada en petacas para su distribución (AGN 1782, legajo 1, cuaderno 18).

La extracción, el embalaje, la transportación y el depósito de la brea traían una serie de inconvenientes a los cuales los encargados debían estar muy atentos. Se debía cuidar, por ejemplo, que el ganado no bebiera de las aguas sulfurosas que manaban durante la extracción del **copey** puesto que, al ser altamente venenosas, les causaba la muerte. Asimismo, se subraya en la documentación la gran preocupación y aprestos que denotaban los trabajadores de la mina para contar siempre con una buena dotación de leña para los hornos. Pero si la preocupación por el abastecimiento de la leña era de consideración, más lo era el saber que mucha brea se desperdiciaba cuando esta se caía de las tinajas durante su transporte a los almacenes (AGN 1782, legajo 1, cuaderno 18; 1787, legajo 2, cuaderno 42).

Una de las acuarelas mandadas a hacer hacia 1782 por el obispo de Trujillo, Baltasar Jaime Martínez de Compañón, ilustra fielmente las diversas etapas del beneficio de la brea en la mina al pie del Cerro Prieto de Amotape. En esa pintura se puede apreciar a los esclavos negros trabajando en las hornillas, barreteando la tierra o transportando la brea en curiosas vasijas.

Extraída, preparada y embalada, la brea llegaba de Santa Elena y Amotape al puerto del Callao y de ahí pasaba al almacén de brea que se encontraba en Bellavista, en aquel entonces un pueblo cercano al Camino Real, que podía contener entre 15.000 y 20.000 quintales de la betuminosa sustancia. Es difícil saber el precio exacto de un quintal de brea, puesto que existía mucha especulación respecto de ese producto. A veces el quintal valía ocho pesos, en otras circunstancias cinco; en Santa Elena valía cuatro. Los costes de traslado también eran de consideración: se calcula que trasladar un cajón de brea desde la isla de Puná al Callao podía costar entre veintiocho y treinta y dos reales. El depósito de Bellavista tenía dos bodegas: la primera llamada «Los de Camacho» (que pertenecía a un tal Ignacio Hernández), y la de «Nuestra Señora de los Olivos», perteneciente a un grupo de mujeres de las que no se tiene mayor dato (AGN 1780, legajo 1, cuaderno 4).

Utilidades de la brea en el siglo XVIII

«Las breas que sirven al único fin de formar los empegos de las botijas de vino y aguardiente del país» (AGN 1782 [1779], legajo 1, cuaderno 16). De esta manera un documento del Estanco de la Brea fechado en 1779 nos informa sobre la casi exclusiva utilidad de este betún. Aunque el citado texto se muestra algo despreciativo sobre los fines de la brea, bien puede considerarse que los empegos de los toneles resultaban un asunto capital y un negocio rentable. No en vano ocurrieron todos los contratiempos, marchas y contramarchas

de la propiedad de las minas de brea y su estanco por parte del Estado hispano. Haciendas de Ica, Pisco, Palpa, Nazca y hasta Chile necesitaban de la brea de Amotape y Santa Elena para revestir los barriles destinados a los vinos y los aguardientes (AGN 1786, legajo 1, cuaderno 31).

Un descubrimiento que no trascendió

Se tienen noticias de que en 1786 se descubrió en el territorio del virreinato del Perú una nueva veta de brea. Hallada en la jurisdicción del corregimiento de Canta, esta veta de unas 400 varas de ancho se encontraba rodeada de pétreas montañas que formaban diversas figuras y atraían la atención del ocasional visitante. Los indios de la zona llamaban a este ojo de brea «Azogue Puquio», pues junto a la oleaginosa sustancia también se podía hallar azogue o mercurio, tan útil para el proceso de la amalgamación de la plata (AGN 1786, legajo 1, cuaderno 37). En todo caso, parece que no se tomó muy en cuenta este descubrimiento o el caudal de brea no era de utilidad, puesto que el rastro histórico sobre esta posible mina se ha perdido. Tal circunstancia bien podría sostener el hecho de que la supremacía de las minas de Amotape y la Punta de Santa Elena no se vio mellada en ningún momento, por lo menos hasta el advenimiento de las luchas independentistas.