

Los diez años de la refinería de Amuay

La Mañana, 1956-11-03.

AMUAY es el nombre de una bahía en la Península de Paraguaná, esa defensa oriental en forma de cabeza de Golfo de Venezuela. Amuay es también el nombre de un humilde caserío de pescadores tendido al sol en un estrecho cuello de arena de dos playas, hacia la punta norte de la bahía. Y Amuay se llama desde hace diez años el lugar de la bahía más adecuado para llegar los tanqueros donde la Creole ha levantado su refinería de petróleo.

Amuay, lo que es hoy el área de la Refinería, era puro monte. Esperando las cinco o seis lluvias del año, una docena de casitas de bahareque encalado regadas entre cardones y cujíes peinados por la brisa (más cardones que cujíes); unidas por fuerza de la vecindad y urgencias de ayuda por senderos de a pie y en burro. El que recuerda esta tierra así es Carlos Ocando, nacido y criado entre cardones y el primer inscrito como trabajador de la Creole en Amuay la mañana del martes 7 de mayo de 1946.

Carlos Ocando vivía con su familia en la casita que llamaban "La Vela", situada donde está hoy el taller de reparación de máquinas. Se dedicaban a la cría del chivo, que no requiere mucha lluvia, y su poquito de agricultura, que sí necesita una regadita de vez en cuando y por eso anda bastante flaca en los yermos de Paraguaná. Lo mismo que los que vivían en "La Pastora" o "El Paraíso", "La Quinta", "Las Margaritas", "El Amparo", "San Rafael", "La Esmeralda" y "Villa Zorca", una humilde casita de barro como las demás, que quedaba más o menos donde queda ahora la estación de bombas y donde fue instalada la primera oficina de la Creole. Las gentes de éstas y tres o cuatro casitas más sin nombre pasaban trabajo para cuidar de unos 8.000 chivos que había por todo el lugar, sembrar sus conuquitos de maíz, millo, frijol, pira y tapirama, y echar sus redes desde unos pocos botes a remo que había cerca de donde están hoy los muelles de Judibana, hacia las playas de Amuay. La pesca y la agricultura no daban más que para comerlo en casa, y su único comercio dependía de los 400 a 500 litros de leche de cabra y unos 80 kilos de queso cuadrado, en piezas de 3 ó 4 kilos, que vendían al día en Los Taques, Las Piedras, Carirubana, El Tropezón y Punto Fijo, que apenas pasaba de ser todavía un caserío de dos docenas de casas.

Cuando se encontró aquella mañana de martes con los ingenieros Cornelius Koopman, primer encargado de los trabajos en Amuay, Carlos Gustavo Urich y William J. Connelly, jefe del Departamento de Refinería en Caracas, Carlos Ocando estaba buscando trabajo. La oferta caía como un aguacero de verano en la Península de Paraguaná, y como se estaba dando preferencia a la gente del lugar para ayudar en los primeros trabajos de mensura de tierras, ese mismo día llegaron también a inscribirse Tomás Ocando, Pablo Lugo, Juan Sánchez y tres compañeros más. Primero creyeron ellos que aquello era trabajo para un mes, y que lo que iría a comprar la Compañía sería un pedacito de tierra para instalar algún depósito. Fué un trabajo de hacha y machete,

abriendo picas y "especando" piedras, "porque entonces no había guantes". Y también, entre las chanzas socarronas de los campesinos que eran, tomando mañana y tarde la temperatura de las aguas de la bahía, como si estuviese enfermo el mar, y midiendo la fuerza y dirección del viento. Y "sin saber para qué", estos hombres de la tierra que contribuyeron a dar con firmeza el primer paso del estudio del ambiente de la tierra y de las aguas de la bahía, que era tan necesario para asentar sobre su llana superficie de polvo y de sol una de las más grandes industrias del país.

Si este asiento de la futura industria hubiese estado a unos pocos kilómetros de cualquier gran ciudad, como Caracas o Maracaibo, el problema de transporte, abastecimiento y servicios se hubiese simplificado mucho. Pero la ciudad más próxima era el caserío Punto Fijo, donde no vivían hace diez años más que un par de cientos de los 50.000 habitantes que se le calculan hoy. Todo desde el agua hasta las casas prefabricadas o quonsets, había que traerlo desde lejanos puntos de Venezuela o el extranjero.

El problema fundamental de la Península ha sido siempre la escasez de agua. El solitario y pintoresco cerro de Santa Ana, con su configuración de Cervino o de cabeza tronchada de águila, caza al vuelo de vez en cuando una nube baja que escurre sobre la sedienta tierra de los caquetíos, y por un corto invierno que comienza en septiembre-octubre caen algunas breves lluvias de siembra; pero el resto del año carga sol de sequía, con el sólo alivio de una fuerte brisa que sopla hacia el mar. Cuando el número de trabajadores pasó de la docena escasa en mayo de 1946 a más de un millar pocos meses después, hubo que traerla medio salobre, en cubas cargadas sobre un camión que manejaba Francisco Molina, desde La Trinidad y el pozo El Taparo, cerca de la carretera de Los Taques; Y más tarde, desde mayo del 47, desde Puerto Cabello en el viaje de cada cuatro días que hacía el "Otko New York", un tanquero para 20.500 barriles; y aún en gabarra, desde Maracaibo.

Las condiciones de trabajo eran muy duras. El hombre tenía que trabajar apenas "con las uñas", sin ninguna ayuda mecánica. El sol ("la piel volaba", dice un trabajador), el viento y el polvo, que entraba por todos los resquicios de las casas y las ropas, se aliaban a las penalidades del esfuerzo y la escasez de medios para realizarlo. El primer comedor estuvo en la William. Después se mudó donde está ahora. A las doce, la hora de tomarse un rato de reposo para cobrar fuerzas, había que esperar en largas colas cargando sol hasta conseguir turno. Los problemas de transporte eran durante estos primeros tiempos de envergadura de a varios kilómetros a pie.

La primera oficina de enganche estuvo en Las Piedras, donde llegó Ignacio Franco, falconiano muy conocedor de la Península, a organizar el Departamento de Relaciones Industriales, y a quien sustituyó Jarvis P. Garrett. Para la época, Transportación estaba en las mismas oficinas generales en el área próxima a los actuales muelles, donde llegó después Jack Polk, primer Superintendente de Proyectos de Construcciones de la Refinería. Allí trabajan los contabilistas con Joe R. Lapitz a la cabeza, sentados sobre banquetas y con mesas de cajones de embalaje en la llamada "Villa Zorca", cerca del ahora Club Marino y donde iban a parar una camioneta, un camión y un Chevrolet gris de Simón Irausquin, un contratista. En septiembre de 1946 llegó con un tornito Garland Cox, el primer norteamericano contratado en las oficinas de New York directamente

para la Refinería, a reparar los pocos motores y bombas que había entonces. En estos días se comenzó la construcción del muelle 1, para sustituir al muelle flotante que era la gabarra donde se desembarcaban "a lomo" el cemento, los tubos, los rieles y los miles de elementos necesarios al hombre para poder realizar el milagro de crear una industria de esa magnitud. Y llegó también Kenneth Quinn, con su experiencia de tierra asoleada de tejano, a montar la humilde pero preciosa planta diesel donde nacían los 60 Kw. de que era capaz. Y hombres de todas las latitudes dieron su aporte a las primeras obras, muchos de los cuales han visto el progreso de la Refinería en estos diez años. Para nombrar unos pocos, mencionaremos a Julián Aldama, Luis Felipe Graterol, Dewey Rawlings, José Ramón Díaz, Hipólito Ocando, Aubrey R. Pierce, Bartolo Padilla, Emilio Silva, Ponciano Theis Lugo, Rafael Smith, Francisco Márquez, Miguel Da Costa Gómez, Evaristo López Colina, Juan Galicia, Florentino López. Y así, combatiendo en muchos frentes a la vez, el hombre que era cada uno de los que dieron su esfuerzo pionero para crear la Refinería de Amuay vió nacer de su esfuerzo una de las industrias más importantes; del país.

El primer muelle de suelo firme fué inaugurado en mayo de 1947. Ya en marzo se había comenzado a trabajar en el segundo. Fué cuando se abrió el primer cine donde está ahora la oficina de entrenamiento y por donde pasaban los trabajadores, costeano, hasta Los Taques. Aquel gigantesco campo de trabajo que era el asiento de la futura refinería se humanizó un poco con la llegada de tres familias a inaugurar las primeras casas de Adaro: en septiembre, la familia de Joseph Guy Smithson a una de las casas construídas en Punta Pelicano, y un poco más tarde las familias de Forrest Burrell y Y. Probst, primer jefe de tubería. Dos de los primeros jardines que se recuerdan en Adaro fueron los que cultivaron y cuidaron mimosamente O. Probst y Harold Wendling, a quienes muchos imitaron después para sorpresa de los que no creían que se podía dar ningún verde en Amuay. En 1948 con el funcionamiento del Club Adaro, con la inauguración del muelle número 2 el 1º de enero, con la llegada del primer tanquero "El Maturinés" trayendo el primer crudo el 3 de abril, con el proyecto de la planta eléctrica para 22.550 Kw. en camino, llegó el primer gerente que ha tenido la Refinería Amuay, H.A. Jarvis. En 1949, año en que fué inaugurada la planta eléctrica, le vino a sustituir D. O. Wilkes, quien al año fué reemplazado por Chester Babin, gerente de la Refinería hasta 1953. Desde esta fecha hasta fines de 1955 Calvin Cooper desempeñó la Gerencia.

Las primeras casas de Judibana fueron ocupadas por los médicos. El primero en mudarse fué el Dr. Raúl Perdomo. En los comienzos, el primer camino para ir de Judibana a Adaro era la playa, lo mismo que para ir de El Tropezón a El Capricho y de aquí a "Villa Zorca". Todo el que ha conducido un carro o camión durante estos primeros años en Amuay conoce por amarga experiencia que la única manera de salir de un arenal cuando patinan las ruedas es vaciando los cauchos. Los caminos de asfalto comenzaron a construirse en 1950, casi al mismo tiempo en que se inauguraba la primera planta refinadora, de la que la torre atmosférica quedó lista en enero y la de vacío seis meses después. Se asfaltó la carretera Judibana-Adaro, haciendo relleno en varias partes del trayecto, y se construyó la que lleva hacia Punto Fijo y Coro, a través de los médanos. Antes tomaba dos horas para ir de Amuay a Punta Cardón; hoy bastan veinte minutos. A Coro, para donde había que, partir antes como para una expedición,

se llega ahora en poco más de una hora. La carretera hasta Los Taques fué asfaltada en 1950.

Y con las carreteras para vehículos, los caminos del petróleo, que tenían que llegar desde sus pozos de Occidente a través de 230 kilómetros de selva, campos secos y la audaz travesía del Golfete de Coro. El oleoducto desde Ulé, donde se instaló la estación de bombeo, se construyó en tiempo de 26 meses, terminándose el 17 de diciembre de 1948. La primera unidad de destilación comenzó a funcionar en enero de 1950, y hasta entonces Amuay fue sólo un terminal para cargar los 300.000 barriles diarios que era capaz el oleoducto. El problema del abastecimiento de agua se resolvió por vía paralela a la del petróleo, aunque más corta, tendiendo en 1950 una línea de tubos desde Siburúa, al sur de la Península. Más tarde, las necesidades exigieron la construcción de otro oleoducto paralelo al primero, hasta tener una capacidad de 515.000 barriles por día (el mayor sistema de oleoductos del mundo, obra que se terminó de ejecutar en 1953. Las torres refinadoras fueron creciendo, cada vez con mayor holgura de medios, con el mismo esfuerzo sostenido del hombre, hasta completar tres unidades de destilación en 1956, después que, por jubilación de Calvin Cooper, se hizo cargo de la gerencia de la Refinería de Amuay el actual gerente, William B. Cleveland. Además de las tres Unidades de destilación mencionadas, en la Refinería comenzó a funcionar el 2 de abril de 1955 la planta de hidroformación fluída, única existente en América del Sur y una de las pocas en todo el mundo, que convierte la gasolina ya destilada en gasolina de alta potencia y calidad requeridas por los motores modernos mediante la acción del gas hidrógeno a altas temperaturas y presión y un catalizador que activa la reacción química requerida para esta conversión. Y también en estos últimos años ha tenido un singular desarrollo el plan de unidad vecinal abierta emprendido por la Compañía en Judibana, donde ya fueron inauguradas modernas instalaciones de los centros religiosos, deportivo y comercial durante el primer semestre de este año, en un notable esfuerzo de integración a la Comunidad que tantos beneficios de orden cívico y económico ha de rendir al país.

Amuay es el nombre de una bahía, y así se llama desde hace diez años, en que los siete campesinos que ayudaron a realizar las medidas de los primeros proyectos de asientos de la Refinería se ha convertido en más de dos mil trabajadores que llegan en autobuses desde Carirubana, Caja de Agua, Los Taques, Las Piedras, Punto Fijo, Guanadito y Judibana, con sus cómodas ropas de trabajo y sus portaviandas en la mano hasta el portón de entrada de la planta que ha salido de sus manos, en precioso esfuerzo de equipo. Ya el gigante de acero, que comenzó a refinar el 3 de enero de 1959, está mandando a todos los rincones del mundo donde puede alcanzar un tanquero los miles de barriles que refina cada día.