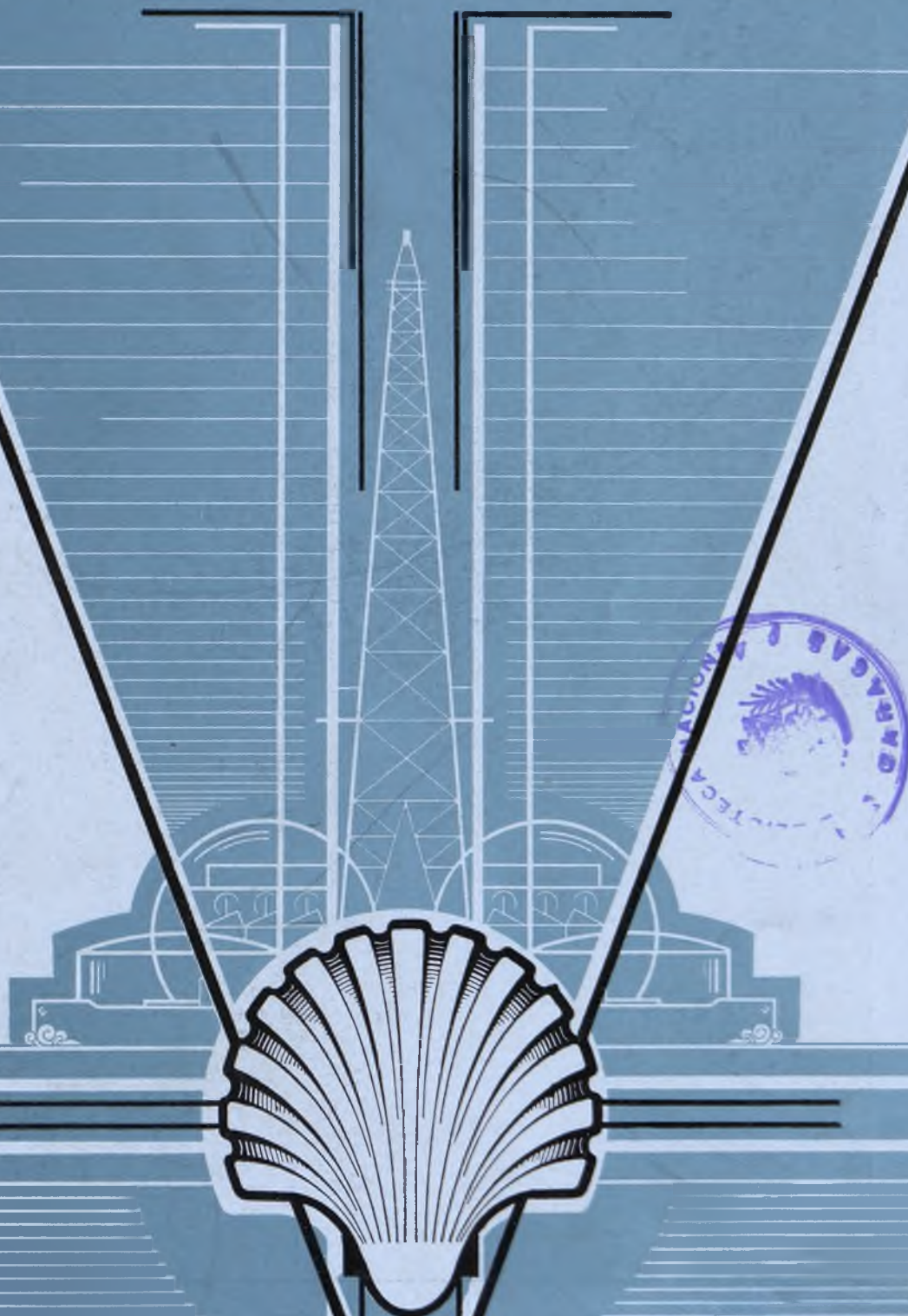


Q 6

TOPICOS SHELL DE VENEZUELA





La cámara capta un bello crepúsculo vespertino en Lagunillas

TOPICOS SHELL DE VENEZUELA

REVISTA MENSUAL

ORGANO DE PUBLICIDAD DE THE CARIBBEAN PETROLEUM COMPANY Y COMPAÑIAS ASOCIADAS

DIRECTOR

MANUEL S. GUERRERO

AÑO III

Maracaibo - Venezuela, Octubre de 1941

Número 29

EDITORIAL

EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD

VAMOS a tratar un problema que es muy interesante para el conglomerado trabajador, porque él involucra una medida de previsión social: Seguridad. Sí, señores, **SEGURIDAD ANTE TODO** es el problema de cada nación, de cada individuo. Y es deber inexcusable el velar por la conservación de la vida propia o ajena, hasta el límite humanamente posible. ¿Saben nuestros obreros qué representa moral y materialmente para su hogar el desgraciado accidente que mutila o acaba en segundos con la vida del hombre, cuando es el único sostén de su propia familia? Seguridad es sinónimo de protección —se ha dicho— y nosotros lo repetimos, al contemplar que la mayoría de los accidentes son una consecuencia lógica de improvisación.

Desde que nos presentamos en el ángulo recto de la prensa con el único propósito de servir a las clases industriales, dimos preferencia a la sección denominada: "Seguridad Ante Todo", sección que en cada número publicamos ilustrándola con gráficas y la que hasta el modesto ayudante y obrero deberían leer poniendo en práctica los sistemas aconsejados por la experiencia que en el ejercicio de su profesión surjan. ¿No es acaso una desidia rayana en temeridad que conociéndose el efecto tóxico de un menaje, sin embargo se ingiera? Esto mismo sucede cuando el trabajador llámese electricista, carpintero, constructor, etc., no obstante la recomendación continua a optar las medidas previsivas, se obstina en hacer las cosas a su capricho. ¿Conocen los "caporales" o jefes de cuadrilla la responsabilidad que asumen desde el momento mismo de iniciar una labor al frente de varios compañeros de trabajo?

Quisiéramos extendernos en esta materia, pero no nos lo permite el espacio disponible. En próxima ocasión lo haremos. Ahora sólo interrogamos: ¿Qué debe entenderse en el mundo industrial por Seguridad? Definémoslo ligeramente: Prevenir y poner a salvo de lesiones físicas al obrero en cualquiera actividad. ¿Y en realidad habrá quienes lo entiendan y lo practiquen? Podemos asegurar que una minoría se percató de ello y obra conscientemente, pero otra parte, la indiferente, aquella que ignora sistemáticamente el principio de ayuda mutua, permanece de brazos cruzados ante esta campaña que requiere atención.

No pretendemos con esta labor que se conjuren los accidentes de trabajo que originan regularmente las labores peligrosas, pero sí deseamos que todos los patronos y obreros se percaten de la conveniencia de que la tarea a emprender se planifique a fin de que ésta resulte eficiente y segura. Interesados como estamos en la divulgación del tema de Seguridad, invitamos a los Jefes de Labor, de Maracaibo y los campos, para que nos envíen sus reportajes o sugerencias con el objeto de organizar un bloque o Liga Previsora de Accidentes, en bien de los zapadores que con su energía y buena voluntad toman parte en nuestras empresas industriales.

SUMARIO

	Página
El Problema de la Seguridad - Editorial	1
Nuestro Departamento de Aduana - Conozca su Compañía	2-3-4-5
Rutas Aéreas de la Nación	6-7-28-29-30-31
Educación - Entrenamiento de Aprendices de Taller	8-9-10
Tierras Venezolanas - Rubio	11-12-13-14
Flora del Estado Zulia	15-18
Cuadros Porteños	16-17
Inauguración del Nuevo Local de la Escuela "Simón Rodríguez"	19
Notas Sociales	20
Deportes	21-22-23
Rosa Virginia Martínez	24
Lagunillas y su Templo	25
Seguridad Ante Todo	26-27
Ecos y Notas	32



En el segundo piso de este edificio tiene su asiento el Departamento de Aduana de The Caribbean Petroleum Company
 Personal de la Oficina: Sr. Enrique Pacheco, su representante. Sr. Gustavo D'Empaire, encargado de la Sección "A".
 Sr. José S. Inciarte, encargado de la Sección "B". Sr. Jesús A. Salas, encargado de la Sección "C".

Maracaibo, setiembre de 1941.

Intenso es el movimiento aduanero que tienen las Compañías afiliadas al grupo *Shell* en Maracaibo, debido no sólo a la gran cantidad de materiales que importan para los trabajos relacionados con la industria petrolera, sino también porque este es uno de los puertos, por donde exportan sus productos y las diversas actividades que de una u otra manera se relacionan con los trámites aduaneros a los cuales están sujetos, tienen que cumplirse con la escrupulosidad señalada por las Leyes y Reglamentos en la

Conozca su Compañía

NUESTRO DEPARTAMENTO DE ADUANA

materia. La organización dada al Departamento de Aduana tiene por objeto centralizar y a la vez engranar los distintos ramos de tan delicada actividad para que de una manera efectiva y rápida queden resueltos todos los trámites a llenar y así la eficiencia sea la norma usual en todos sus actos. Por eso nosotros dividiremos en varias partes los distintos trabajos que se llevan a cabo en el Departamento de Aduana, para darle al lector una idea de la importancia de la Agencia C. P. C. de Maracaibo.

La oficina está formada por tres

La lancha motorizado de la empresa conduciendo hasta un vapor cisterna a empleados del Resguardo

Un vapor de carga dejando en el Puerto de Maracaibo los efectos que ha traído para la Compañía



MIGUEL HUERTA LUCENA

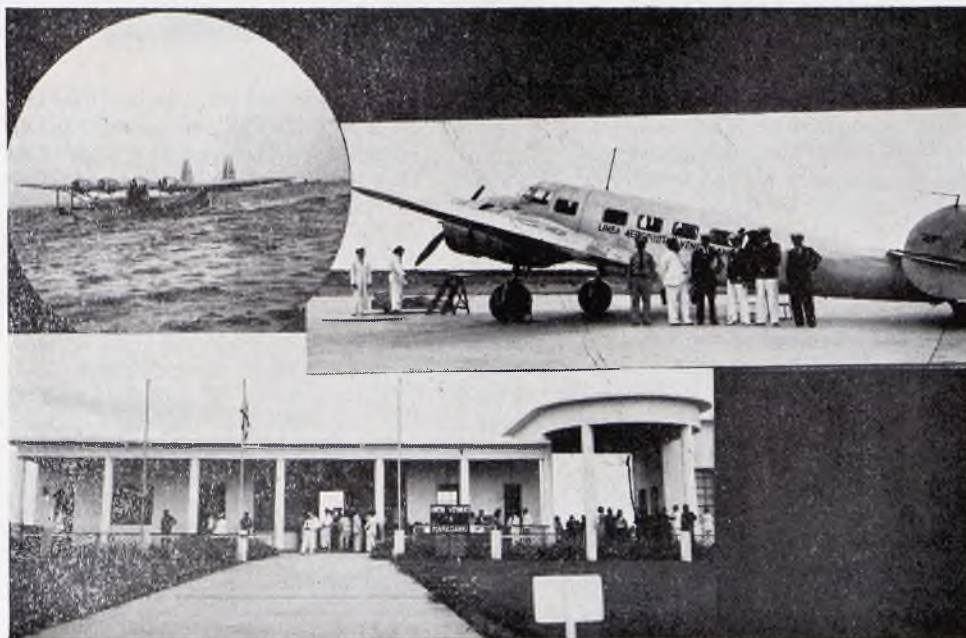
El viejo servidor de la empresa que en su humilde categoría de trabajo-limpia-dor-ha cumplido siempre con su deber y ha sabido granjearse la confianza y el aprecio de sus superiores

Secciones: "A", "B" y "C".

Cada Sección es prolongación de la otra y trabajan mancomunadamente, y la división tiene por objeto regularizar el trabajo de tal manera que los

distintos ramos tengan cada uno su Sección y así la regularidad en el trabajo dé por resultado la eficiencia en el mismo. La Sección "A" interviene en todo lo relacionado con la im-

- 1 - El clipper acuatizando en Bella Vista. 2 - Esta moderna nave aérea que aterriza en el Aerodromo "Grano de Oro", conduce varios pasajeros de la Compañía.
3 - Un aspecto del Aerodromo "Grano de Oro"





Sección "C"
Recibo y envío de Material

Sección "A"
Exoneraciones, importaciones,

portación de materiales, consecución de exoneración de derechos de importación y además, todos aquellos trabajos que por su naturaleza tengan alguna ingerencia con las oficinas aduaneras y con los Ministerios de Hacienda, Fomento, Obras Públicas y Educación, siempre y cuando haya necesidad de la intervención de los mismos en lo que concierne a la exoneración de materiales. Vastas son las proyecciones que tiene esta Sección; desde la simple elaboración del documento de importación, hasta la preparación de los documentos necesarios para la consecución de la exoneración de los derechos aduaneros que la importación haya podido causar, y la Sección lleva el control de los mismos hasta la finiquitación, siendo continua su ingerencia en esta clase de trabajos.

Variadas y complicadas son las fases por las cuales tiene que pasar un documento al cual se le ha concedido la exoneración de derechos y todas ellas de una importancia tal, que basta un pequeño trámite efectuado sin la corrección y forma debidas, para que se derrumbe el trabajo que se ha llevado a efecto. Este comprende la revisión de todos los documentos de importación, compilación de los mismos para enviarlos a la oficina de Caracas, para que ésta se encargue de hacer su presentación ante los Ministerios respectivos, y todos los demás detalles internos que implican el control estricto y efectivo que necesitan tan importantes trabajos, ya que la



responsabilidad directa sobre la consecución de la exoneración de los derechos de importación que han sido concedidos a los materiales importados por las Compañías del grupo descansa sobre el trabajo realizado por la Sección "A" del Departamento de Aduana.

La Sección "B" tiene a su cargo el movimiento de pasajeros, despachos de buques tanques para el exterior, costas del Lago de Maracaibo y Centro de la República, y también el despacho de los aviones que tienen las Compañías del grupo para su servicio particular entre Maracaibo y los diversos campos petroleros de Venezuela. Creemos que en toda la Compañía no se encuentre empleado alguno que

haya dejado de utilizar los servicios de la Sección "B", tanto más importantes cuanto relevan al utilizante de toda ingerencia en los diversos trámites que hay que llenar, sea a la entrada como a la salida de Maracaibo. Aquel que llega a esta ciudad es recibido abordo del buque o avión portador por un empleado de la Sección quien se hace cargo de agenciar todo lo conducente al despacho del equipaje, conducción del pasajero a su residencia, etc. etc., y además proporcionar a los extranjeros los documentos que los acreditan como residentes en Venezuela. También a la salida para el exterior o interior de la República, la Sección "B" se hace cargo de proporcionar al viajero todo

Dirección, Caja y Secretaría



Sección de Pasajes y Movimiento
de Vapores-Tanques



ra facilitar la rapidez del despacho, la Compañía tiene una lancha especial que trabaja noche y día en ese servicio, y también para conducir las autoridades aduaneras a bordo de los buques, los prácticos que conducen los buques y de esta manera eliminar cualquier pérdida de tiempo que pueda tener el barco a la entrada o salida de Maracaibo. Naturalmente la Sección tiene a su cargo la elaboración de todos los documentos aduaneros pertinentes con la llegada o salida de buques y también los relacionados con los asuntos de Sanidad,

Pilotaje y demás Oficinas Nacionales que tienen ingerencia en esta clase de trabajos.

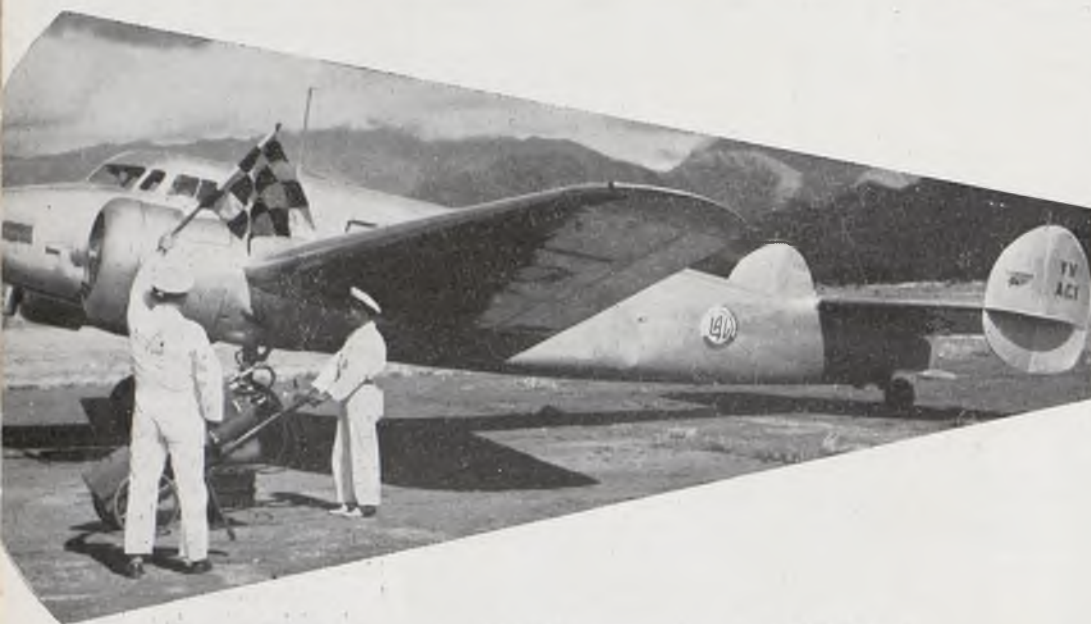
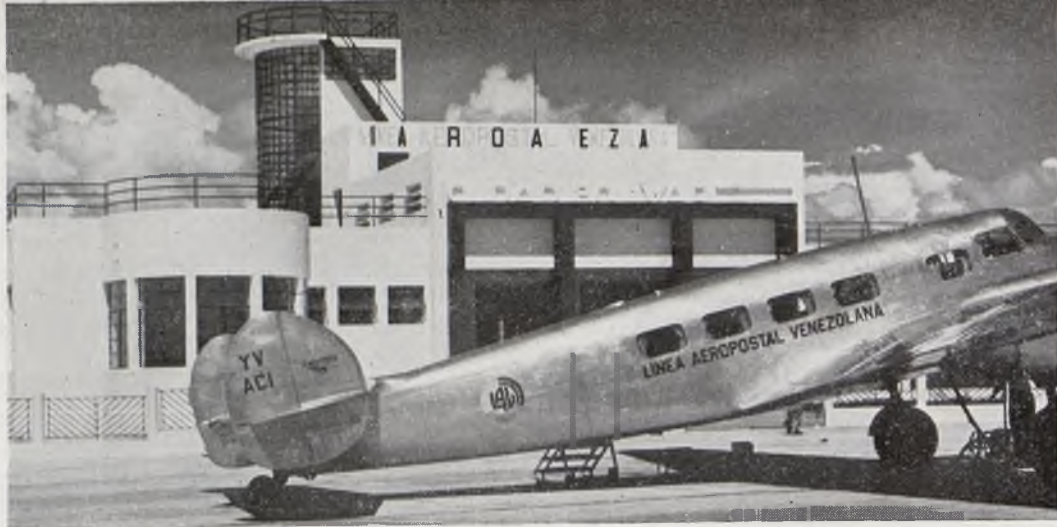
La Sección "C" tiene a su cargo el recibo y chequeo de todos los materiales que llegan a este puerto, sea por vía lacustre o procedentes del exterior, Centro y Oriente de la República, además de todo lo conducente a los trámites aduaneros para el retiro de esos materiales, como también todo lo conducente para el despacho de los mismos para el exterior, Centro y Oriente e interior de Venezuela. El reconocimiento, en unión de las autoridades aduaneras, de las mercancías llegadas del exterior está también

lo necesario para su correcto despacho, desde hacer el aparte del pasaje hacia el lugar de destino hasta conducirlo a bordo del buque o avión, junto con ayudarlo en todas las formalidades a llenar de permisos de salida, visas de pasaportes, etc. etc., no solamente hasta donde se dirige el pasajero sino también para todos aquellos puntos intermedios de su itinerario. Con motivo del actual conflicto europeo estas tramitaciones se han dificultado doblemente y la responsabilidad del despacho del pasajero ha crecido, teniendo la Sección que estar al tanto de todas aquellas resoluciones que dictan en el exterior para la admisión de extranjeros en su territorio. El despacho de buques-

tanques, que también tiene a su cargo la Sección, es por demás conocido y creemos que sea inútil recalcar su importancia. Basta recordar que las dificultades que presenta la Barra para el paso de buques hacen de todo punto imposible la salida de barcos con carga fuera de las horas señaladas por las tablas de marea. Cualquier inconveniente que se tenga en el despacho del buque y que ocasione demoras para éste, hace que pierda la marea respectiva con la consecuente pérdida del viaje, lo que puede acarrear pérdidas cuantiosas, además de los trastornos que produce en los itinerarios elaborados con anterioridad la salida de un buque fuera de ese itinerario por causas no previstas. Pa-

(Pasa a la página 32)

Una moderna unidad
frente a las oficinas de
la empresa en Ciudad
Bolívar



Listo para emprender
el vuelo

RUTAS AEREAS DE LA NACION

LINEA AEROPOSTAL VENEZOLANA

LA humanidad, en su evolución constante, tiende al perfeccionamiento de los medios de vida y es así como el genio del hombre, en un afán continuado de superación, ha venido produciendo inventos de incalculable valor. Y esos inventos, tanto en el terreno científico como en el comercial, están hoy sirviendo a la humanidad y esparciendo sus beneficios sobre el mundo entero. En el campo comercial ha sido necesario desde luego encauzar en forma práctica el uso de tales inventos a fin de que los pueblos obtengan de ellos el mayor beneficio posible, y hombres de visión, interesados en servir a sus semejantes y a su patria, organizan empresas que se dedican a desarrollar el intercambio comercial. Ese desenvolvimiento, naturalmente, está sujeto a la seguridad, rapidez y eficiencia en los medios de transporte y he aquí que uno de los más grandes inventos

del hombre —el aeroplano— en forma maravillosa soluciona el problema de las grandes distancias entre los pueblos.

Venezuela, siguiendo el acelerado ritmo de la evolución mundial, ocupa su lugar entre los países progresistas y al lento arreo de mulas y la rústica carreta siguen otros medios de transporte: el ferrocarril, el automóvil y por último el veloz avión, que surcando cual enorme águila el espacio, lleva a los más remotos rincones del país los adelantos de la moderna civilización.

Surge entonces una de las empresas nacionales que más ha contribuido al desarrollo no solamente comercial de este país, sino también a su progreso en el campo de la cultura. Nos referimos a la Línea Aeropostal Venezolana.

En el año de 1930 existía en Venezuela una sola línea de transporte aéreo, la Generale Aeropostale Francaise, Compañía francesa que mediante contrato con el Gobierno Nacional, efectuaba el recorrido Maracay-Coromaraibo y el de Maracay-San Fernando-Ciudad Bolívar-Guasipati-Tumeremo. Contaba esta empresa con tres aviones LATE COERE, que cubrían en sus itinerarios 1,477 kilómetros.

El 1° de enero de 1934 el Gobierno Nacional adquirió la empresa, bautizándola con el nombre de "Línea Aeropostal Venezolana" y adscribiéndola en 1936 al Ministerio del Trabajo y de Comunicaciones. Es a partir de esta fecha que empiezan a notarse grandes progresos que van en continuo aumento, hasta que ya en 1937, por Decreto Presidencial de fecha primero de mayo, que la convierte en empresa autónoma, Venezuela cuenta con una línea aérea debidamente organizada y marchando eficientemente. Asimismo por Decreto Presidencial de fecha 27 de setiembre de 1937 queda adscrita al Ministerio de Guerra y Marina.

Pero sus dinámicos Directores desean algo mejor y los tres aviones LATE - COERE son sustituidos por modernos Lockheed Electra y Lockheed 14, de los cuales tiene hoy la Aeropostal diez en servicio. También cuenta con un avión marca Howard para servicio de ambulancia, habiendo prestado a la comunidad venezolana valiosísimos servicios en el traslado rápido de casos de emergencia. Año tras año se va extendiendo la red de sus rutas a lo largo y ancho del territorio nacional a tal extremo que la obra progresista y civilizadora de esta

empresa hace posible la lectura de la prensa de la Capital el mismo día en lugares tan apartados entre sí como Ma-

racaibo y Maturín y regiones tan remotas como Santa Elena (La Gran Sabana) y San Cristóbal.

El argumento irrefutable de los números nos deja ver que esta labor a que anteriormente nos hemos referido es posible debido a la pericia de su excelente cuerpo de pilotos, los cuales diariamente y con puntualidad cronométrica hacen llegar sus aparatos a los más lejanos puntos de la República. Así tenemos que en 1937 se efectuaron 1,309 vuelos con 1,607 horas y 352,138 kilómetros de recorrido; en 1938, se llevaron a cabo 2,512 vuelos con 2,260 horas, y un kilometraje recorrido de 531,037. Durante el año de 1939 sigue el aumento en vuelos, horas de vuelo y kilometraje recorrido como sigue: 3,669, 2,978 y 745,039 respectivamente, lo cual demuestra un considerable aumento sobre los años anteriores. Y para reafirmar esa continua expansión de sus servicios durante 1940 efectúan sus aviones, dirigidos por la mano experta de sus pilotos, 5,174 vuelos con un total de 3,847 horas y recorriendo 908,537 kilómetros.

Si comparamos las rutas iniciales con las actuales encontramos que es sorprendente el desarrollo efectuado, teniendo que hoy la empresa posee dos terminales de salida: Maiquetía y Maracay, de donde parten sus aviones para enlazar en vastísima red de progreso y cultura a las ciudades de Maracaibo, Barcelona, Cumaná, Pórtomar, Carúpano, Guiría, Caripito, Maturín, Ciudad Bolívar, Guasipati, San Tomé, Coro, Santo Domingo, San Fernando, Puerto Páez, Puerto Ayacucho, Barquisimeto, Barinas, Guas-

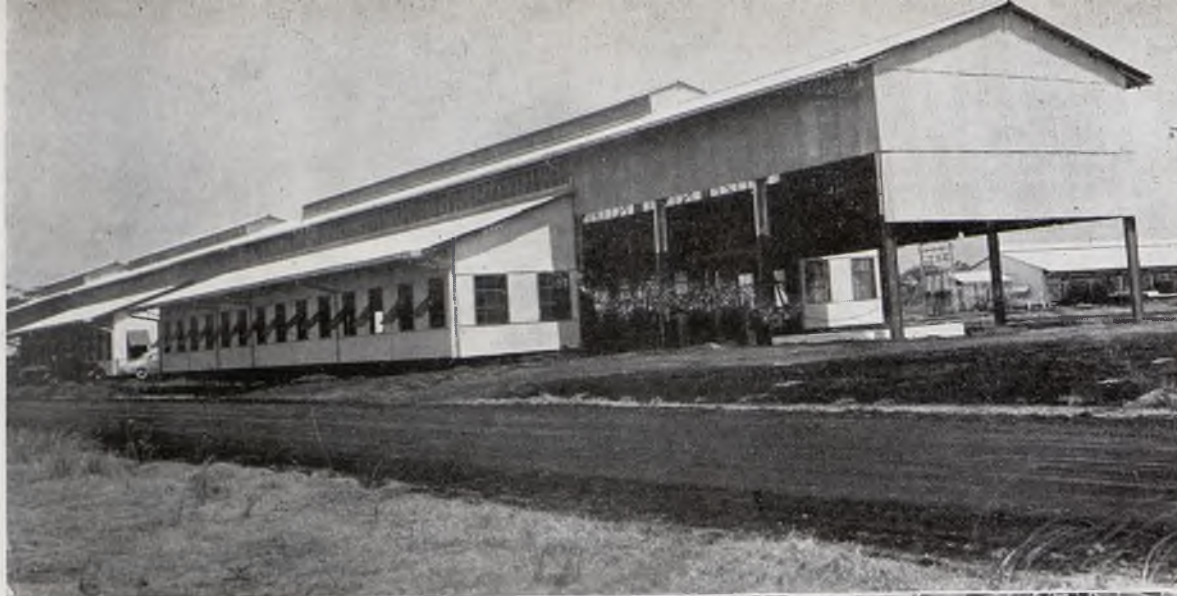
(Pasa a la página 28)



Parte superior: Pasajeros que suben a bordo de la nave en Maiquetía

Parte inferior: Uno de los aviones dejando la correspondencia en Maracay





El moderno Taller Mecánico de la V. O. C. Bachaquero, en donde para hacer estudios prácticos y teóricos se han centralizado los aprendices de los diversos campos de la Compañía



EDUCACION

ENTRENAMIENTO DE APRENDICES DE TALLER

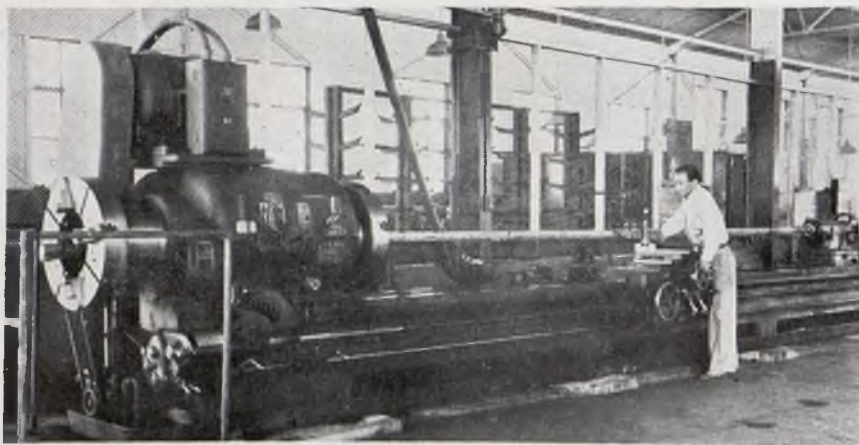


Dentro de su extenso programa de entrenamiento de personal venezolano, las Compañías del grupo "Shell" decidieron seleccionar un buen número de aprendices de taller y los concentraron en el campo de Bachaquero,

donde el Taller Mecánico está completamente libre, siendo la práctica mucho más sencilla y más eficiente, pues todas las máquinas estarán a disposición para hacer aquellos trabajos que vayan progresivamente dando la práctica

necesaria a los aprendices, a la par que les den lecciones teóricas de matemáticas aplicadas a su profesión.

El entrenamiento del personal de los talleres, como por ejemplo, torneros, mecánicos, soldadores, etc., se ha venido efectuando también en los otros campos por muchos años, y aunque no había un plan determinado como ahora, se ha tenido algún éxito con dicho sistema, de tal modo que en Lagunillas un 90% de soldadores y el 50% de los torneros han recibido todo su aprendizaje dentro de la Compañía, pudiendo decirse casi lo mismo de los otros campos. Aparentemente ha habido más éxito en el entrenamiento de soldadores, pero esto se debe a que los implementos de su trabajo son más sencillos y



El aprendiz Juan Ojeda, de la V. O. C. de Cabimas, trabajando en un torno de 27". 12½ Hollox Spindle

se les pueden suplir más fácilmente, tales como sopletes, anteojos, máscaras, electrodos, etc., lo cual no es posible en el Taller Mecánico, puesto que muchas veces las máquinas están ocupadas en trabajos de interés especial sin que puedan ser usadas por los aprendices por algún tiempo, dado que estas piezas -necesarias para la operación y mantenimiento de los campos- no se pueden demorar. Con este fin es que se está haciendo, como ya lo dijimos, el Taller Mecánico de Bachaquero, donde los aprendices tienen toda oportunidad para practicar bajo un plan determinado y bajo la supervisión de técnicos especializados en esa materia, aprendiendo a hacer bien el trabajo desde el principio.

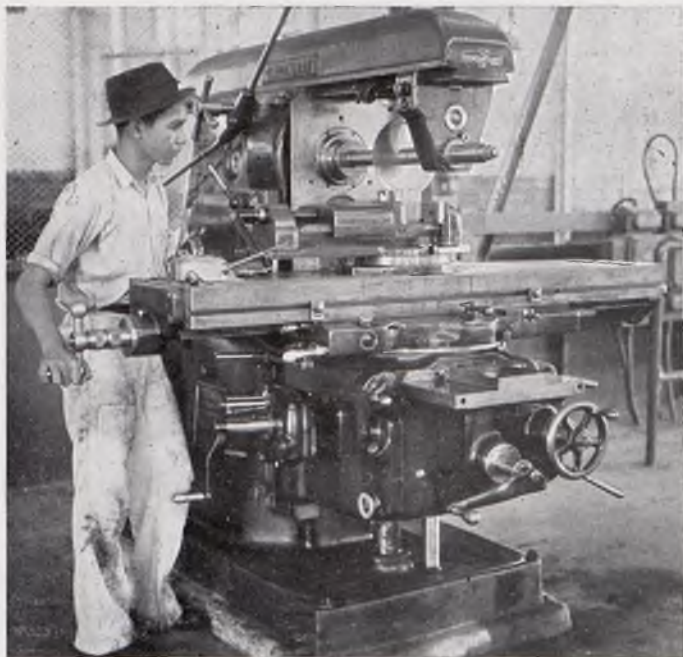
El trabajo en el cual los aprendices reciben la práctica es exactamente igual a aquel con que se tropezarán cuando trabajen en los

talleres de la Compañía cuando terminen su período preliminar de entrenamiento, pudiendo desde el principio hacer trabajos para ayudar la producción

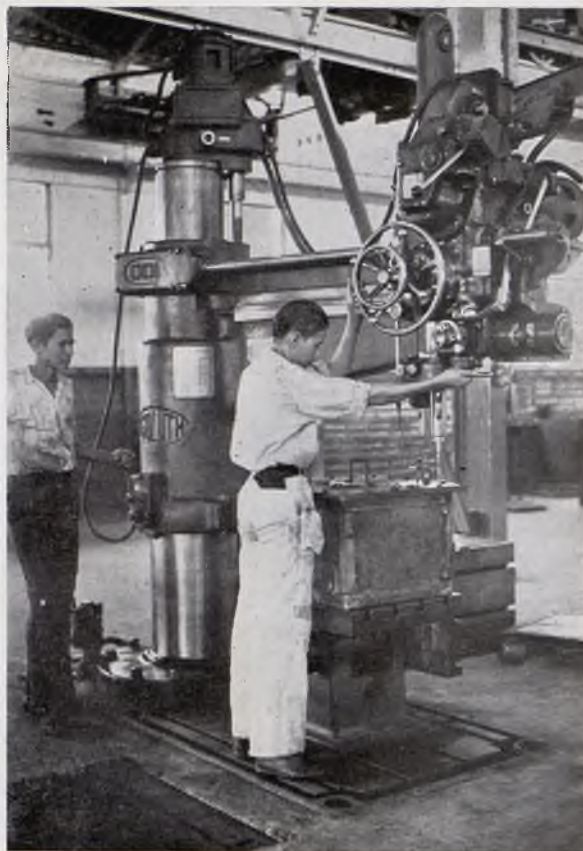


Instructor y aprendices. De izquierda a derecha: Ramón González, Pedro Torres, Jesús Romero, Benigno H. Moreno, A. Lamb (Instructor), Rafael González, Juan Ojeda y Rafael Milanés

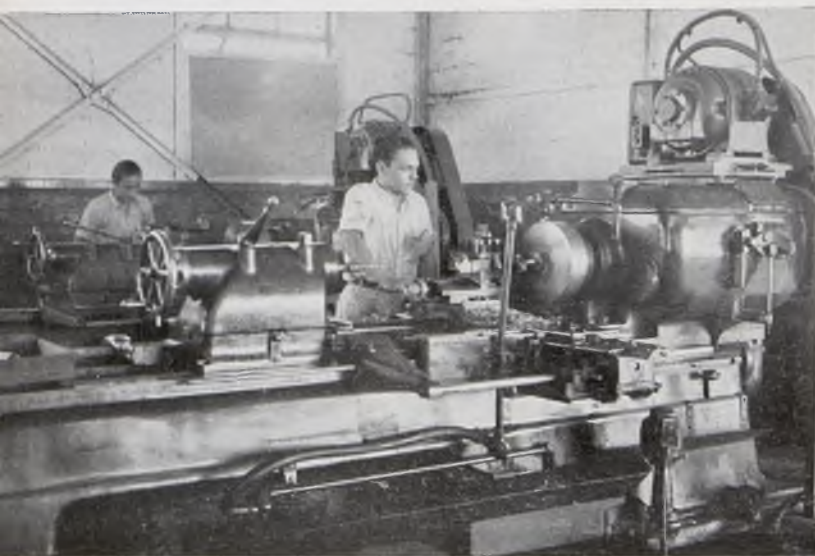
del taller que se le asigne desde su ingreso, y como desde el principio se ha seguido un méto-



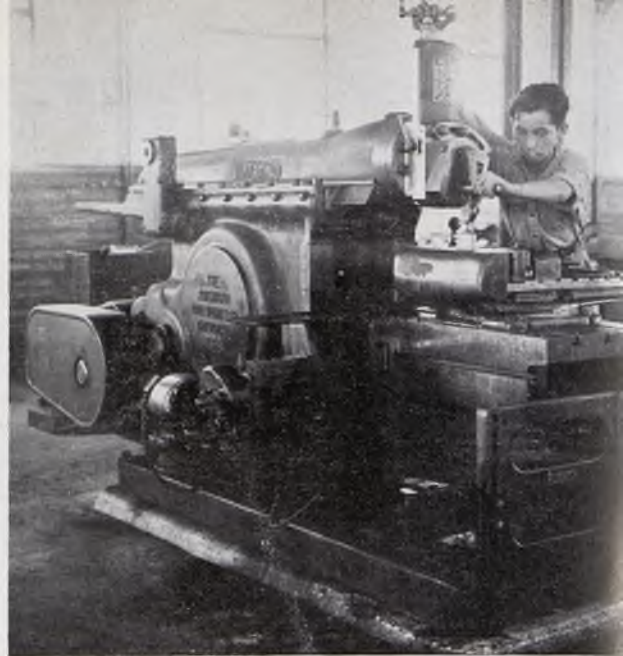
En esta máquina fresadora "Cincinnati" trabaja el aprendiz Rafael González, de la C. P. C. - Mene Grande



Una máquina de taladro "Asquith", de la cual se sirven dos aprendices. Al fondo, Rafael Milanés, de la C. P. C. Mene Grande, y en primer término, Benigno H. Moreno, de la V. O. C. - Lagunillas



Hacen su práctica en este torno de 22" Ramón A. González, de la V. O. C. - Cabimas (parte delantera) y Jesús Romero, de la C. P. C. - Mene Grande (al fondo)



Pedro Torres, de la C. D. C. - Casigua, hace su práctica de aprendiz en este cepillo de 32"

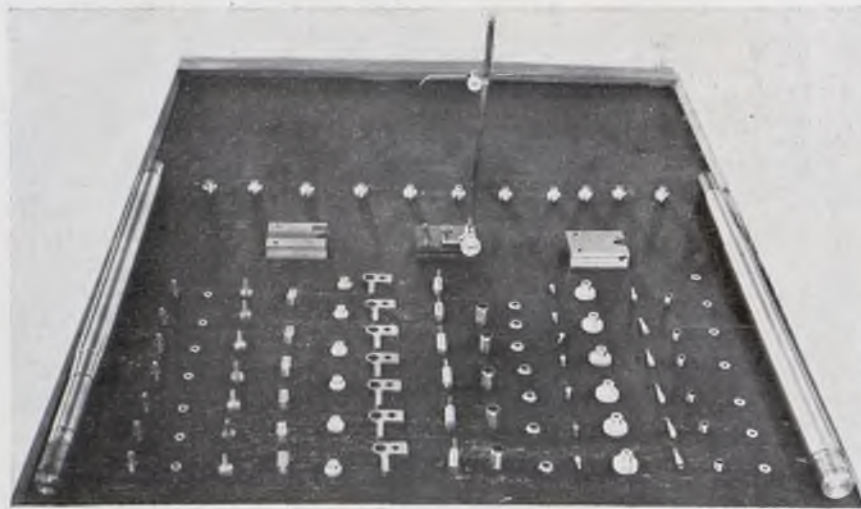
do fijo, la duración del curso de entrenamiento es mucho más rápido y de resultados mejores. Naturalmente la mayor parte del éxito de este plan está en las manos de los mismos aprendices, los cuales deben recordar que no es solamente por meses que ellos deben trabajar en su especialidad, sino por años para que puedan

adquirir una experiencia sólida, la cual no se consigue sino por medio del trabajo diario que haga en cada clase de tarea que se le asigne y tener la voluntad para mantenerse siempre aplicados desde el principio hasta el fin, debiendo siempre recordar que el mejor artesano es aquel que hace el mejor trabajo en el más corto

tiempo, y no necesariamente el que se mate trabajando, pues muchas veces estos trabajadores duros no preparan un plan antes de comenzar sus tareas y el trabajador experimentado sí lo hace, de tal modo que cuando comienza una labor ya conoce el principio, la forma de desarrollarla y el fin perseguido.

Aunque ya lo hemos dicho antes, queremos repetir que además del entrenamiento práctico los aprendices reciben lecciones de matemáticas, geometría, dibujo aplicado a la mecánica, con el objeto de que ellos puedan hacer sus propios cálculos y los bosquejos del trabajo que se les confíe; en línea general, completar la obra desde hacer el dibujo hasta concluirlo, con la menor necesidad de supervisión posible de parte de los maestros mecánicos.

Esperamos, o mejor dicho, confiamos que los aprendices asignados al campo de Bachaquero sabrán corresponder con su voluntad y aplicación al beneficio que se les está haciendo al entrenarlos.



Hacemos en esta gráfica la exposición de las diversas piezas de que se compone un "Gramil", el cual también aparece en la parte posterior. A los lados pueden verse sendos ejes de pistón. Todas estas piezas han sido hechas en Bachaquero por los aprendices de mecánica del grupo "Shell", bajo la competente dirección del instructor de la Compañía señor A. Lamb



Rubio

la Culta y floreciente Capital del Distrito Junín del Estado Táchira

TIERRAS VENEZOLANAS

Rubio, Capital del Distrito Junín del Estado Táchira, es una Ciudad Hermosa y de Porvenir

Hace 140 años, más o menos, un vecino emprendedor de San Antonio del Táchira, don Gervasio Rubio, fundó en el sitio La Yeguera una finca que se convirtió al correr del tiempo en la bella capital del Distrito Junín. En esta ubérrima zona de los Andes se cosechan los frutos más variados, desde el Trigo hasta el Arroz, y abundan las maderas de construcción, cuyas mejores reservas se encuentran hacia el Tamá. La extensión del Distrito Junín es de 68,312.50 hectáreas, de las cuales hay cultivadas 36,416.36.

ENTRE las ciudades del Táchira que justifican el vigor de los hombres nativos de aquel rico sector venezolano acaso es Rubio, aparte de la risueña Villa de San Cris-

tóbal, la que tiene en su haber mayores méritos. Raizales y forasteros se hacen lenguas de la bondad de su clima, de la feracidad de sus tierras y de la amplitud hidalga de sus habitan-

tes. A lo largo y a lo ancho de la región tachirenses, lo mismo que allende la frontera o en la selvática ruta de San Camilo, su recuerdo es generoso incentivo. Y es cosa de ver cómo

los rudos reseros que salvan en diez o más jornadas, a la zaga de la novillada apureña, los barrizales tremendos de la vía ganadera, evocan al abrigo de los fogones nocturnos y con las calorías del picante claro, las excelencias de la capital del Distrito Junín.

Como todas las ciudades andinas, Rubio fué asiento de aborígenes laboriosos y altivos. Allí habitaron comunidades que mantenían comercio con las tribus próximas y que supieron defender con la punta de sus flechas y la dureza de sus macanas la integridad de su territorio, cuando aparecieron por aquellos parajes los blancos de brillante tizona



LA BELLA PLAZA BOLIVAR

Antonio del Táchira, quien acometió la empresa de convertir el antiguo sitio llamado La Yeguera en una fundación que poco a poco, y con el apoyo de sus propias virtudes, había de llegar a ser un centro agrícola im-

relacionado con el levantamiento de los Comuneros en Mérida de 1782, se deduce que el dicho don Gervasio Rubio vino al mundo allá por el año de gracia de 1762, es decir que para la fecha de la primera insurrección contra las autoridades coloniales, era apenas un mozalbete, lo cual no le impedía meterse en negocios de monta, como parece demostrarlo el siguiente dato recogido por el historiador venezolano don Vicente Dávila en el segundo tomo de sus "Investigaciones Históricas", y que es una declaración rendida por el prócer cordillerano a raíz del sonado suceso revolucionario: "Don Gervasio Rubio declaró: que



LA CIUDAD VISTA A VUELO DE PAJARO



SUNTUOSOS COMO ESTE, SON LOS PANORAMAS DEL DISTRITO JUNIN

y extraña catadura. Dan fe de esta civilización autóctona, los ceramios que topan aún los campesinos en sus trabajos de labranza. Curiosas piezas grisáceas o bermejas, decoradas o lisas, en cuyas formas descubriría de seguro un indigenista devoto quién sabe cuántos secretos raciales.

Data Rubio de los comienzos del siglo XIX y está asentada en un lugar favorecido por una agradable temperatura media de veinticuatro grados centígrados; cuenta en la actualidad con 2,656 casas de habitación y 19,576 habitantes y se halla a 860 metros sobre el nivel del mar.

Fué don Gervasio Rubio, originario de San

portante y un foco de innegable cultura.

De la figura progresista del fundador de Rubio existen datos curiosos. A juzgar por un interesante documento

don Ambrosio Xavier de Castro fué otro capitán del Rosario, y una vez aplacados los griteños con la carta del Gobernador Ayala, los de San Antonio se sosegaron, mas no así la plebe alentada por las mujeres, que incitaban a continuar la empresa. El testigo es de veinte años. Firma, Gervasio Rubio".

Como en El Socorro, cuando el grito de Berbeo, no faltaron, pues, en lo que es hoy el Estado Táchira, Manuelas Beltranes que arrancaran los edictos y convocaran el pueblo a son de parche y con encendidos discursos.

Fué don Gervasio hombre de acción por excelencia. No contento con los cultivos



UN MODERNO PUENTE EN EL TRAYECTO DE LA CARRETERA SAN CRISTOBAL - RUBIO

indígenas, resolvió intensificar la agricultura en la incipiente fundación. El año de 1800 introdujo en la comarca el cultivo del añil, industria de la que sacó grandes proventos, como la mayoría de los hacendados de la Capitanía. Por esa misma época, y siempre urgido por su afán de adelanto, trajo a sus tierras el cafeto, que multiplicó luego por los terrenos de su hacienda, donde no se daba punto de reposo su persona, que era el eje de una robusta comunidad en formación. Bien pronto, el arbusto introducido por el egregio tachirense se propagó por todos los ángulos de la zona cordillerana, creándose así un nuevo cultivo, que es hoy el pan de tantos hogares y una de las fuentes de riqueza más considerable del país.

Por supuesto que antes de las andanzas de don Gervasio Rubio por el nombrado sitio La Yeguera, un personaje de campanillas, don Diego de Omaña y Rivadeneira, vecino que fué de San Antonio e individuo dado a las empresas agrícolas, había intentado cultivos en aquella zona, donde al correr de los años se estableció la población que motiva el presente reportaje.

Pero dejemos a la pluma de Marco Figueroa, autor de la reciente y valiosa obra "Por los Archivos del Táchira", que complete lo que nos resta por decir a cerca de la bella ciudad rubiense:

"La descendencia del señor Rubio ha dado a nuestra tierra elementos de singular valía en el campo de las letras y las ciencias. Preclaros timbres de honor, ciencia y virtud, han sido los distintivos de la estirpe del fundador, cuyo apellido se perpetúa en la eternidad del tiempo como nombre de una de las ciudades de mayor empuje y más amplio porvenir entre los pueblos del Táchira.

"El aspecto risueño de la ciudad, su ubicación en medio de la feraz campiña que pone de relieve el espíritu laborioso de sus hijos, aquella honda emoción que se experimenta al arribar a su seno por las carreteras que bordean las fincas cafeteras que extienden su verdor por vegas y colinas, dejan una impresión grata, levantan



TAMBIEN EN EL TACHIRA HAY PETROLEO. AQUI TENEMOS UN TALADRO DE LA V. O. D. EN ALQUITRANA



UNA VISTA DEL CAMPAMENTO EN ALQUITRANA

tan el ánimo y obligan a pensar en lo que vale el esfuerzo del hombre hacia metas de progreso y bienestar. Y si la llegada se hace por vía de "Capote" no puede olvidarse nunca aquel panorama captado de improviso frente a la ciudad que aparece extendida al pie de las colinas y cruzada por las aguas de sus ríos, que algunas veces han llevado hasta ella los tintes de la tragedia.

A la sombra venerada del apellido ilustre de su fundador, aquella comunidad tachirense siente hoy renacer sus ímpetus progresistas. Y de nuevo

corrientes de vida intensa continúan haciendo de ella -como en los días del latifundismo- el asiento de un conglomerado laborioso, concretado a las faenas del trabajo dignificador, urgido por preocupaciones de índole cultural y en camino abierto hacia días mejores por que a ello le dan derecho su inmensa riqueza agrícola, su condición de pueblo joven y el espíritu de sus hijos, probado en horas de aciago y duro destino".

Región extremadamente fértil, el Distrito Junín produce en abundancia los frutos más diversos. Coséchase allí café, trigo, caña de azúcar, plátano, yuca, arvejas, habas, arroz, etc. Es una producción agrícola generosa, que da idea clara de lo mucho que puede esperarse de aquella zona excepcionalmente favorecida por la naturaleza, en la que existen, además, numerosas corrientes que contribuyen a la bondad del suelo. Cruzan el Distrito el río Táchira, que hace de límite con la vecina República de Colombia; el Quinimarí, que nace en las montañas de La Revancha y paga su tributo al Torbes, y el Azuero o Carapo, que desemboca en el mismo Torbes.

Cuenta también la región con grandes masas forestales, sobre todo al Sur, en la zona del Tamá, donde nacen el Oirá y el Táchira. Esta riqueza, tan apreciable como la agrícola, es una reserva incalculable, que habrá de rendir para la comarca múltiples beneficios, siempre que se cumplan, claro está, las disposiciones gubernamentales, que reglamentan la explotación de los

bosques.

Cuenta la comarca a que nos venimos refiriendo, con ocho vías carreteras que facilitan el intercambio tanto comercial como espiritual, con los pueblos vecinos; la carretera trasandina; la carretera Rubio-Delicias, que se adelanta actualmente y que alcanza ya al punto denominado La Honda. Esta vía, magníficamente construida, será una de las más pintorescas de Venezuela. Sigue el ramal que conduce a la aldea Alineadero; el ramal de Cánea; el que lleva a Río Chiquito, donde se encuentra la Planta

Eléctrica que da luz a Rubio, San Antonio y a muchos caseríos de los Distritos Junín y Bolívar; el ramal carretero a la aldea Vega de la Pipa, que conduce a Jagual, y por último, el que concluye en la aldea de Cuquí.

En lo que a Sanidad y Asistencia Social se refiere, se han llevado a cabo en Rubio campañas empeñosas. La sífilis y el paludismo, azotes que hicieran fatales progresos a favor de la incuria del pasado, están siendo contrarrestados con un Dispensario Antivenéreo y una acción médica sostenida y consciente. La mortalidad infantil, que alcanzó cifras altas, ha disminuido notablemente, en gran parte debido al Servicio de Maternidad que en aquella urbe sostienen el Gobierno del Estado, la Junta de Beneficencia del mismo y el Concejo Municipal, y a la asistencia de Puericultura. Sería de desearse, sí, la pronta construcción de un Sanatorio para Tuberculosos, pues el bacilo de Koch hace verdaderos estragos entre la población. Completaría la labor de profilaxia el establecimiento de una red de cloacas, pues al quedar terminado el Acueducto vendría el grave problema de los desagües.

Es anhelo común de los agricultores regionales, la parcelación de las haciendas que el Estado posee en aquella zona. Abandonado a sus rutinarios y desde luego improductivos



Uno de los Altares del Templo Parroquial de Rubio.

métodos de trabajo, y carente de una vivienda apropiada y de unas hectáreas para sus sementeras, el campesino de Junín vegeta acogotado por la miseria, bajo ranchos tristes y anti higiénicos, en donde se reproducen a su sabor las "cuescas", plaga terrible que arruina la salud de los nativos, dándoles a la postre ese aspecto lamentable que los médicos achacan generalmente al paludismo. Crece este anhelo de mejoramiento-noble ambición que delata la virtud ancestral del trabajador rubiense- contemplando

cómo gente más afortunada disfruta de cómodas casas y de maquinaria para el laboreo de la tierra, de esa misma tierra que ellos cultivarían amorosamente como supieron hacerlo, siglos atrás, sus abuelos, bajo la sabia dirección de don Gervasio Rubio.

Ojalá que presto la esperanza de los agricultores del Distrito Junín cuaje en halagueña realidad.

La instrucción pública no marcha mal en la región. Hay allí natural inclinación al libro y los niños son despejados de ingenio y dóciles a las indicaciones del maestro. En los planteles escolares se echa de ver la aplicación del alumno y el fervor pedagógico de los profesores, muchos de los cuales han dedicado su vida a la enseñanza. Cuenta la ciudad con varios colegios de enseñanza superior y el Concejo Municipal sostiene veinte establecimientos escolares, distribuidos en las diferentes poblaciones y aldeas del Distrito. Entre los centros de enseñanza superior tiene Rubio un Colegio Federal para cursar Bachillerato; el Colegio "María Inmaculada", regentado por Padres dominicos, donde se cursa Instrucción Primaria y Superior; el "Liceo Evangélico", de la misma categoría; el Colegio de niñas "Nuestra Señora del Rosario", a cargo de las hermanas de Santa Rosa de Lima, igual a los precedentes, y la Escuela-Comedor de la Cruz Roja, a donde concurren cerca de cien niños, que hacen dos comidas diarias.

Tal es la situación de la hermosa urbe tachirense que fundara en 1782 don Gervasio Rubio, y cuyo espíritu progresista parece ser el mismo que animara a aquel insigne propulsor de la agricultura regional.

(Pasa a la página 32)



La Escuela para Caporales en la Hacienda Bramón.

Un aspecto de la casa del ingenio de la misma Hacienda.



VERDADERO portento y maravilla de la Naturaleza son, por su variedad, exhuberancia y riqueza los bosques que rodean el lago de Maracaibo, midiendo como dos mil leguas cuadradas, interceptadas por más de quinientos ríos y torrentes. En ellos se encuentra esa serie sorprendente de maderas en que la mano Omnipotente del Creador parece haber derramado sus dones y que cautivan la atención, unos por su gran elevación asemejándose a gigantes de la tierra que hienden con sus copas altas el espacio hasta confundirse con las nubes, otros, por sus enormes troncos, por sus primorosas hojas y el agradable olor que despiden, y todos por su lozanía y vigor, no menos que por los variados usos y aplicaciones a que se destinan. Feliz tierra ésta que lleva en sus selvas, vírgenes aún, tales veneros de riqueza, que descubren perennemente la munificencia del Supremo Hacedor del Universo.

Quizá este informe no sea completo y más tarde aparezcan otras maderas nuevas, o se descubran otras propiedades desconocidas en las que hoy son objeto de nuestro comercio, pues el Zulia a este respecto puede llamarse infinitamente rico. Pero sí puedo asegurar que las noticias y datos que aquí consigno son verdaderos y autorizados por la experiencia que tengo en esta materia, como que he hecho sobre ella estudios de muchos años.

Véanse en seguida las maderas que posee el Zulia. En él se encuentra en gran abundancia:

EL VERA (*guayacum arboreum*). Levántase a más de 40 metros, sano, robusto y elegante. Este árbol, que sólo se aplica entre nosotros a la construcción naval y civil, es también propio para la ebanistería por ser su madera muy fina, y de vetas caprichosas.

Además de su solidez, tiene una elasticidad extraordinaria. Su tronco no excede de 90 centímetros y pesa mucho más que el agua: su duración es eterna puesto que en el agua y en terrenos húmedos, y a la intemperie llega a petrificarse, convirtiéndose en una piedra semejante al pedernal. Tiene la rara propiedad de no rajarse por el tejido especial de sus fibras, y

sólo puede ser dividido longitudinalmente con sierras. Cuando está fresco o recién cortado se trabaja con facilidad; pero a proporción que se seca, es difícil de labrar, y resiste al más cortante instrumento. Esta es la madera que nuestros constructores navales ponen de *quilla* a los buques que construyen de una sola pieza de *Roa* a *Codaste* donde descansan y se unen las *cuadernas*. Todas las condiciones naturales de esta madera son favorables a los fines a que se aplica, y creo, sin temor de equivocarme, que no se encuentra otra en el mundo que la iguale, ni mucho menos que la supere.

EL FLOR AMARILLA y EL CURARIRE (*tecoma sp*), que son semejan-



tes, crecen a más de 20 metros de altura derechos y bien formados y sólo se aplica su madera a la construcción civil para horcones, vigas y marcos de puertas y ventanas. Es poco elástica, pero de una resistencia asombrosa y fácil de rajarse en el sentido de sus fibras; de suerte que un solo árbol proporciona muchas piezas de la longitud que se desee; pero su diámetro no excede de 0,50, pues su diámetro ordinariamente es de 0,20 a 0,30. Tiene la propiedad, por la sustancia grasosa que contiene, de conservar eternamente sin oxidarse el hierro que en ella se introduzca; cuya sustancia grasosa impide que el hierro se adhiera a ella y lo rechace; de tal manera que aunque el hierro se introduzca a fuerza de martillo,

puede con la mayor facilidad extraerse, pues golpeando la pieza arroja fuera el hierro; por esta razón no se aplica esta madera a la construcción naval; pues le bastaría la trepidación del buque para que los clavos de hierro salgan de ella. Se ha observado en la demolición de algunos edificios construidos desde la fundación de esta ciudad, que los clavos introducidos en esta madera se han conservado sin ningún detrimento, conservando hasta la marca de la boca del martillo impresa en él desde la fragua. Su madera es muy fina, de color pardo, y se encuentra también matizada de varios colores en forma de cintas; y de consiguiente puede aplicarse a la ebanistería con buen éxito: su duración en la tierra, en el agua y a la intemperie es incalculable. Creo que los químicos debieran ocuparse en analizar la sustancia grasosa que contiene esta madera, pues podría ser muy útil a las artes.

EL EBANO. (*Coe salpinia ebano*), que eleva su copa hasta 25 metros de altura, es también perfecto y elegante en sus formas. Contiene debajo de su corteza verde, y de otra interior blanca, una madera de negro mate, negro pardo y negro matizado de varios colores. Pesa más que el agua: es poco elástica y muy resistente: su finura y solidez son extraordinarias, sólo se aplica entre nosotros en la construcción civil para horcones y vigas; se encuentra en gran abundancia; dura tanto en el agua como a la intemperie; su edad hermosea su color, su semilla es superior a la del dividive para curtiembres, pues contiene más cantidad de tanino: esta madera en su clase no tiene rival, y hasta hoy en la ebanistería apenas se fabrican con ella algunos bastones.

EL ESTORAQUE (*Styrax sp*). es también abundante, y se encuentra en las mismas proporciones del curarire. Sólo se aplica a la construcción civil para horcones y vigas; es de color pardo claro; raja con facilidad, tiene más elasticidad que el curarire, y su duración está en competencia con él, y pesa más que el agua. Su color, no bien definido, es agradable; puede también aplicarse a la ebanistería por ser madera bastante fina. Es aromática y medicinal; su semilla y corteza se aplican generalmente como remedio eficaz para el reumatismo.

(Pesa a la página 18)



Cayucos Plataneros

EL amanecer en la rada marabina es bulliciosa y divertida. Las propelas de los barcos están inmóviles, mientras las velas de las piraguas que entran y salen agítanse como pañuelos: es el viento sureño que riza la plateada serenidad del Lago. La alegría porteña se pinta en las gentes madrugadoras que en los malecones del viejo Mercado esperan los cayucos plataneros.

El boga, parado en la popa, con su palanca empuja la débil embarcación para el abordaje a la piragua que acaba de fondear trayendo de La Costa, de Garcitas, de Zulía o Encontrados la carga fresca de plátanos, el bendecido pan de los pobres. El boga, un mozalbete de hercúleas formas, tararea la décima de moda y de cuando en vez, a voz en cuello grita:

—Verdes y amarillos, de a veinticinco los tengo!

El despertar del puerto es algo que subyuga por la variedad de escenas. Entre las gentes que se apiñan haciendo rueda a los cafeseros ambulantes, se destaca la figura de quien acapara y de quien revende. Ellos por instantes, son los que dominan la plaza en la oferta y la demanda de los artículos.

Unos y otros forcejean por comprar y vender. Entre los asiduos concurrentes al malecón, pone su nota típica la falda amplia de una mujer de cara pintarrajeada y que grita la miseria de nuestra raza autóctona al recoger en su "maruza" los granos de maíz dispersos en el suelo o los "rebuscos" que un buen patrón le regala.

Y es de ver la infinidad de carritos y de cestas que transportan a grandes distancias, los racimos verdes y dorados que de las ricas bananeras de las márgenes del Escalante y del Catatumbo llegan

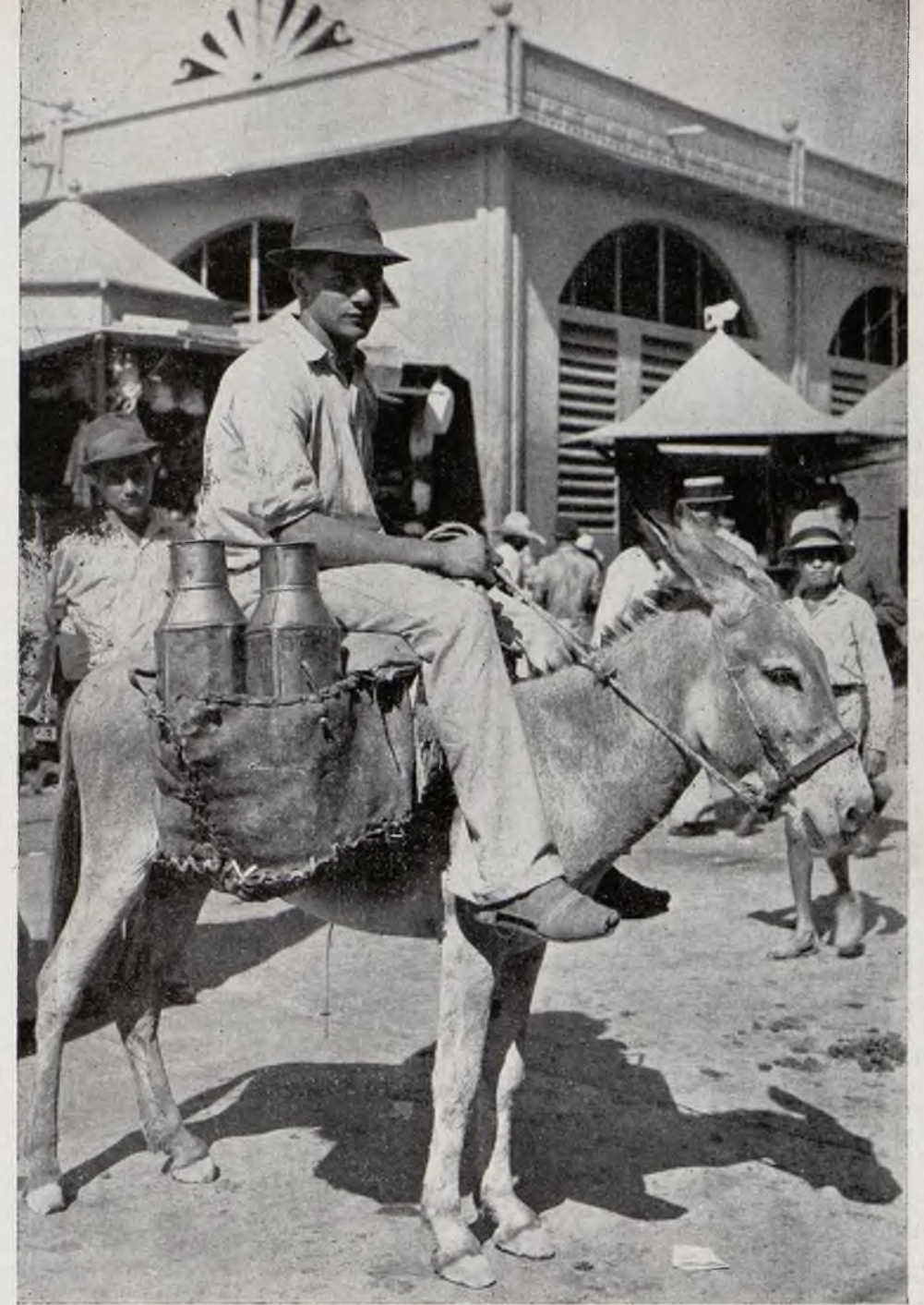
como mensajes simbólicos de nuestra fecunda tierra.

Al mediodía, sobre el cuadro porteño, el sol reverbera. Los "buchones" hunden su largo pico en la pesca silenciosa. La marinería fatigada, duerme la siesta. A esa hora permanecen sobre los malecones hombres sudorosos buscando con el anzuelo-ancla de sus esperanzas- el pan de sus hijos y bostezan cansados, entre tanto ven cómo juega la risa en los gruesos labios del boga que se aleja lago adentro en el cayuco platanero, cayuquito que todos los días pasa tímidamente cerca de los yates veloces y del todo ajenos a los dramas porteños...

Los "Montunos"

LA tarde se despeina sobre el campo. Las cabras dan saltos y levantan polvareda al salir de la majada vecina con las tunas prendidas en la nuca. El corral se alborota en gritos y cornadas. Bajo el viejo "totumo" que simula un paraguas de varillas desnudas, los "lechones" en manadas y sujetos por el cuello, esperan la madre que les trae la ubre ampolliada. Los "mauticos" se relamen el hocico rosado. Saborean la leche caliente y espumosa. La noche borra lentamente el cuadro de los encierros, de las toscas palizadas y apaga las voces campesinas.

Con la madrugada, empieza a invadir las arterias urbanas el vendedor de leche que trae pegado en los oídos el ladrar de los perros cazadores, vigilantes en las cumbas y en los veladeros. Enfilados, uno a uno, marchan los borriquillos cargando en sus lomos al "montuno" y a los lados sus catabritos. Con ligeras pisadas sobre el pavimento saludan a la ciudad porteña que duerme. Los repartidores de leche, anónimos en la lucha de la vida, todos los días se bañan con el lucerito



del alba y usan el sombrero bien calado, quizá para desafiar los ramalazos del camino. Mientras los gallos cantan en la lejana alquería, ventanas y puertas se abren a la voz del lechero, cuya paciencia es una lección aprendida del borriquillo que hace años lo acompaña llevando los catabres del precioso líquido, que como un encaje bordea las cantimploras.

Más tarde el lechero regresa llevándose como un tesoro escondido el mercado: la carne, el dulce y la sal. En la mente lleva el mariposeo de una

nueva idea: adquirir con sus pequeñas economías un pedazo de tierra para su mujer y sus hijos. Y esta esperanza sigue flotando a la sombra de los divines, caprichosamente al igual que los caminos del monte!

Admiro al "montuno", trabajador silencioso de nuestros campos, que goza la caricia del amanecer aldeano y el ideal de su vida se condensa en comprar nuevos catabritos y un par de zapatos para lucirlos en la ciudad los días de su santa patronal...

CUADROS PORTEÑOS

Flora del Estado....

(Viene de la página 15)

EL GATEADO (*Astronium graveolens*). Se eleva tanto como los anteriores: es también muy abundante, y se aplica sólo a la construcción civil para horcones y vigas; tiene tanto peso como el ébano, y le disputa su finura; su madera es poco elástica y su duración es incalculable: su color es rojo y muy variado; presenta sombras caprichosas admirables, por lo que debe ocupar un lugar muy distinguido en la ebanistería. También la corteza y hojas de este árbol son medicinales.

EL BALAUSTRÉ (*Caesalpinia* sp.), que también se eleva tanto como los anteriores, es abundantísimo y se destina a la construcción civil para horcones y vigas. El color de su madera es de un encarnado vivo, encontrándose también muy vetado y matizado de varios colores formando listas como el carlacán, que se van oscureciendo a proporción que pasa el tiempo, llegando a no distinguirse de la caoba; pero con más mérito que ella pues es más sólida y fina. Raja con mucha facilidad en el sentido de sus fibras, de manera que su tronco puede dividirse en las porciones y proporciones que se deseen, sin hacer uso de la sierra. Su peso es más o menos como el de la buena caoba, y se presta fácilmente a ser trabajada: su diámetro no excede de 40 centímetros; pero son innumerables sus buenas condiciones. Ya hoy se fabrican con esta madera varias clases de muebles de ebanistería y de carpintería, y está ya muy conocida.

EL DAGUARO también da un tronco como de 15 metros de altura, y se aplica generalmente a toda clase de construcciones y para combustible. De su tronco se sacan horcones, vigas y curvas para cuadernas de buques. Su duración está probada tanto en el agua como a la intemperie: es muy abundante y tiene igual peso y resistencia que el *balaustre*. En la ebanistería debe ocupar un lugar distinguido porque se presta mucho al pulimento, y porque sus vetas son muy preciosas y sus colores y tez muy suaves.

EL CARITIVA o **MARFIL** (familia de las Rutáceas). Se eleva a una altura muy considerable; casi todos crecen

derechos y regulares en su forma, y sólo se aplica, no obstante de ser abundante, en la construcción civil para horcones y vigas, que se encuentran de las dimensiones que se necesitan: es poco elástico y muy resistente. Como madera fina no hay otra que la supere; pues es más fina que el ébano, el gateado, etc. Es de color amarillo, desde el mamey hasta el pajizo, según la edad del árbol: su olor es tan agradable, como fina y tersa al tacto, y no obstante tener tantas condiciones favorables para la ebanistería, todavía hoy se consume en combustible.

EL MEMBRILLO (*Gustaria* sp.). Es de la misma familia que el caritívá; pero tiene más elasticidad y su color es de un amarillo claro e igual en toda su superficie, siendo bastante fina, abundante y fuerte, y no se emplea hasta hoy sino para viguetas en la construcción civil, y en la carpintería para fabricar cajas de cepillos y otros instrumentos.

EL PAUJI y el **MECOQUE** (*Bumelia luxi folia*). Muy abundantes, sus troncos son derechos, redondos y perfectos, y se elevan tanto como el curariré: sus maderas son muy finas, sólidas, fuertes y de mucha elasticidad: se prestan mucho al pulimento: su color es muy suave y se asemeja al de la caña de Guinea. Estas maderas son por sus condiciones especiales, muy a propósito para lanzas de toda clase de carruajes porque son muy difíciles de quebrarse; con todo eso todavía hoy no se aplican sino únicamente en la fábrica de algunos bastones. En estos últimos tiempos se ha averiguado, con toda certeza, que el Pauji contiene en el interior del tronco después de un disco amarillo, un cilindro de madera parda oscura, superior a la madera de Rosa europea; pero que dicho cilindro no excede de 0,16 de diámetro, pero que siendo tan perfecto debiera darse a conocer y aplicar su madera en las obras de ebanistería de primera clase; pues su madera no tiene rival en su finura y en sus preciosísimos colores, aparte de las condiciones de fuerza y solidez que posee.

EL GUAIMARO o **CHARO** (*Bisornima coriácea*). En altura y regularidad compite con el Vera, y lo excede en corpulencia. Es muy abundante en las vegas de nuestros ríos y su diámetro está en proporción de su al-

tura. Entre nosotros no tiene aplicación su madera, pero merece un lugar preferente. Este árbol encierra en su centro después de un disco hasta de un metro un cilindro hasta de 0,25 de diámetro de una madera roja matizada de varios colores, que sobrepuja al palisandro en belleza, finura y demás condiciones. El gran disco que encierra su centro rojo y variado es como el carey, es de un color amarillo pajizo y vetado de sombras más o menos oscuras, que embellecen su superficie.

Todo él puede aplicarse a toda clase de obras, desde las más finas y ricas conocidas, hasta las más ordinarias, pues sus dimensiones son gigantescas y su solidez y resistencia muy considerable. Su semilla es una castaña muy nutritiva y agradable al gusto, en la cual tienen los indígenas un alimento poderoso. En suma es un árbol que por multitud de razones, está llamado a ocupar un lugar muy distinguido en las artes y oficios.

EL CARRETO. Tiene más o menos las mismas dimensiones del Guáimaro, y es también de una madera sólida y fina; es muy poco elástica, pesa más que el agua y es muy resistente, propia para la ebanistería y para viguetas en la construcción civil. Esta madera, aunque no presenta como el Guáimaro tan variados sus colores, tiene sin embargo un color de chocolate muy agradable, y su tez muy fina y tersa; tiene mucha semejanza con la caoba, pero es menos porosa y más fina que ella; y por consiguiente debe contarse entre las maderas más finas del país. Rárisima vez se ve una troza de esta madera en esta plaza, no obstante ser muy abundante, principalmente en los bosques del río Limón y Perijá.

EL BALSAMO (Familia Burceraceas). Su tronco es de bastante altura, pero de poco diámetro: pues no excede de 0,25: su madera es finísima, de color rojo muy precioso, muy poco elástica y la más resistente que se conoce, abundantísima, y sólo se aplica en la construcción civil para horcones y vigas, pero por sus condiciones debe aplicarse a la ebanistería y contarse entre las maderas finas y preciosas del país.

José Félix Fuenmayor.

Maracaibo - Venezuela.



BENDICION DEL LOCAL DE LA ESCUELA PARTICULAR "SIMON RODRIGUEZ" DE LA C. P. C. EN SAN LORENZO

PARA el conglomerado de San Lorenzo representa un paso de indiscutible avance la habilitación del nuevo edificio que es hoy asiento de la Escuela particular "Simón Rodríguez", de dicha población lacustre. El domingo 13 del próximo pasado mes fue bendecida la nueva obra por el Sr. Pbro. Marcos Ramón Petit, Cura Párrroco de Mene Grande.

Numerosa concurrencia, entre la cual se destacaban los padres de los educandos y damas de San Lorenzo, Mene Grande y San Timoteo, se dio cita en aquel importante y laborioso sector del Zulia. De acuerdo con el programa, a las diez y treinta minutos

de la mañana empezó el ritual eclesiástico, precedido por palabras congratatorias del Sr. Pbro. Petit, quien se expresó en frases de estímulo y reconocimiento por la obra de educación y progreso en general que patrocinan en sus campos las Compañías del grupo "Shell"; también el Director de la Escuela Sr. Jesús Soto Virla, manifestó en sinceras palabras su complacencia por los nuevos medios educativos puestos en sus manos. Finalizado este acto recorrimos todas las dependencias del amplio e higiénico establecimiento, dotadas convenientemente de mobiliario e instalación eléctrica y sanitaria. La dirección

de esta Escuela está a cargo del Br. Soto Virla y de la Sra. Ana Valero de Soto, competentes pedagogos que en el nuevo año escolar han abierto la ins-

cripción para la enseñanza desde el 1º hasta el 6º grado. El Sr. Adelardo Márquez Cañizales ofreció el nuevo local en nombre de The Caribbean Petroleum Company e hizo una exhortación a los padres de familia para que colaboren con los maestros en la vigilancia de la educación de sus hijos, para que la escuela, como prolongación que es del hogar, pueda desarrollar el máximo de eficiencia en la formación de su alumnado. También el Sr. Pedro Jugo, miembro de la Directiva de la Asociación de Maestros y Padres de Familia, en frases elocuentes dijo al público asistente el significado de estas cruzadas en pro del progreso patrio.

Entre los asistentes pudimos anotar a los señores Powell, Riddell, Dartnell, Ristorcelli, Márquez Cañizales, Guerrero y otros altos empleados de la Compañía y Autoridades locales. Dentro del mayor orden y entusiasmo se realizó esta expresiva y cultural manifestación. La concurrencia fué obsequiada y atendida debidamente.

Felicitamos a los promotores de esta nueva obra que es motivo de orgullo para el pueblo de San Lorenzo, especialmente para los padres de familia de aquel laborioso sector, que ya cuentan con un edificio escolar que reúne las condiciones exigidas por la moderna pedagogía.



NOTAS SOCIALES

Francisco J. Salas, distinguido y buen amigo de "Tópicos", se halla realizando una gira de placer por la mayor parte de los países de nuestra América Austral. Le deseamos las mejores impresiones al apreciable viajero y le pedimos que nos las escriba para publicarlas en este vocero, que siempre él acoge con marcada simpatía.

—Nos fue grato saludar en Maracaibo, procedente de Casigua y de paso para Betijoque, al amigo señor Eleuterio Troconis V.

—Luego de pasar en compañía de sus niños una grata temporada en San Cristóbal del Táchira, ha ingresado de nuevo al seno de esta sociedad la señora doña Angélica de Márquez. Nuestro atento saludo de bienvenida.

—Vencida su vacación, ha reanudado el trabajo nuestro amigo señor Ramón Quiñones.

—Quebrantos de salud retuvieron por algún tiempo en el Hospital de la Compañía en esta ciudad, a nuestro amigo señor Ramón Núñez. Nos place su reposición.

—Procedente de Casigua y acompañado de su señora esposa, pasó su vacación en esta ciudad nuestro amigo señor José Serapio Galicia. Deseamos que a su regreso, ambos se lleven las mejores impresiones de la capital del Estado.

—El señor José Rafael Núñez ha sido transferido de Maracaibo al campo Lagunillas, y el señor Atilio Atencio Pérez de Mene Grande a San Lorenzo.

—El 13 de setiembre cumplió sus cinco años de vida la niña Yolanda Mijares. Con tal motivo ese día se dió cita en el hogar de sus señores padres en San Lorenzo un grupo de amigos, para congratular a la pequeña.

—Por la muerte de la niña Nelly Josefina Méndez, acaecida recientemente en esta ciudad, le presentamos nuestro sentido pésame a sus padres, señor Oscar R. Méndez y señora doña



El señor y la señora Joyce, quienes procedentes de los Estados Unidos acaban de visitar este país. El señor Joyce es un alto empleado de la Compañía en Nueva York, y tanto a él como a su señora esposa se les hizo objeto de múltiples y valiosas atenciones durante su permanencia entre nosotros. Al despedirlos atentamente, deseamos que hayan regresado al lugar de su destino llevándose las mejores impresiones de Venezuela.

Dalia Rincón de Méndez.

—Están de vacaciones los señores Cástor Velasco, Mario Urdaneta, Armando V. Peña, Ramiro A. Urdaneta, Pedro A. Arias, Miguel Angel Pérez, Jesús R. González, Alfonso Blanchard, E. van Beverhoudt y la señorita Paquita Cuadrado, de Maracaibo; Rafael S. Luzardo, Atilio J. Lizardo y Teobaldo Ferrer, de Cabimas; Atilio Atencio Pérez, de San Lorenzo; Carlos Piña M., Manuel M. Colina, Abigail Hernández, José Alberto Mogollón, Eugenio Abreu, R. Chansing, Alberto F. Mercado, E. Martínez y la señorita A. González R., de Lagunillas; Salvador Durán, L. L. Aquí, Rafael A. Ramírez, Pedro Gutiérrez y Manuel A. Quintero, de Mene Grande.

—Ha salido para la República de Colombia, en una de cuyas ciudades proseguirá sus estudios, el joven Carlos R. Gaskin. Nuestra despedida.

—Fue sometido a una delicada intervención quirúrgica el señor Régulo

A. Carrizo. Nos place que se halle en vías de reposición.

—Fue llevado a la pila bautismal el niño Pedro Segundo Arismendi. Lo apadrinaron el señor Luis Oviedo y la señorita Rita A. Ruiz.

—Al retorno de sus vacaciones, saludamos al señor J. Bell Smith y familia.

—A su regreso de Curacao saludamos atentamente al señor H. Bryn Jones y familia.

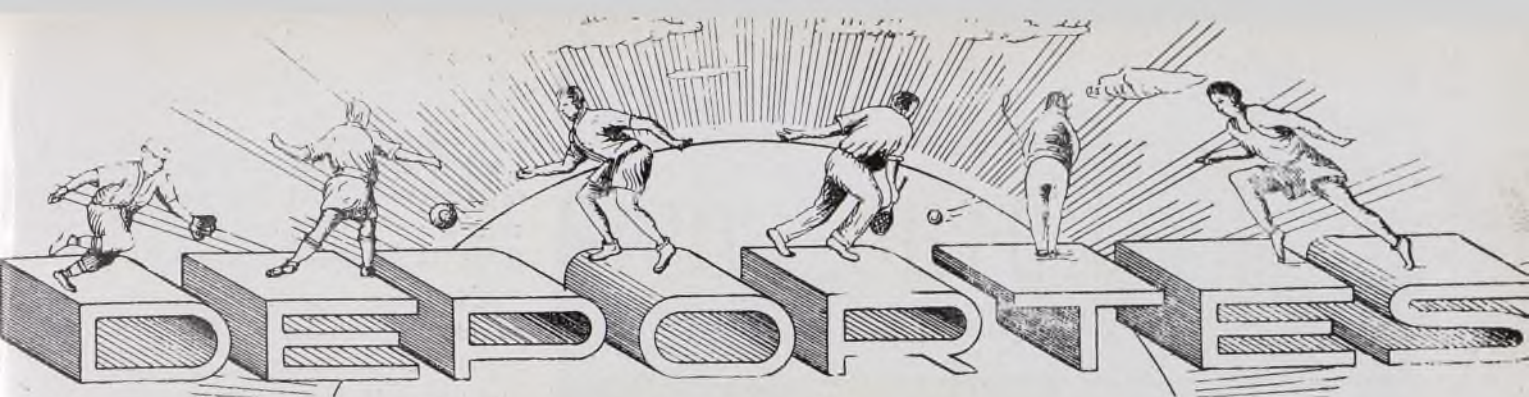
—Ya vencidas sus vacaciones, han reanudado el trabajo los señores Rafael M. Rivera, José C. Vázquez, Régulo A. Carrizo, Amadeo Linares y Luis G. Mogollón, de Mene Grande; P. Hamelt Smith, Windsor Trought y D. E. Kendall, de Lagunillas; W. V. Apping, de Tía Juana; J. W. Prudhomme, de La Concepción; Gastón Casale, de Cabimas, y W. E. Scope, T. A. Faría, F. B. Monsegue, Julio Ramón Corona, Julián Blyde y la señorita Edicta Morán, de Maracaibo.

—Víctima de violenta enfermedad acaba de pagarle su tributo a la madre tierra el señor Manuel Morales R., que le prestaba sus servicios a la C. P. C. como laboratorista en el Departamento de Geología. Hasta sus deudos todos hacemos ir nuestra sentida voz de condolencia, que especializamos con su señora esposa y sus pequeños hijos.

—Se encuentran de nuevo entre nosotros los señores A. Jonas, G. Holmes, P. A. Heemskerk y familia, Rafael Falcón Heredia, farmacéuta del Hospital Caribbean, Procurador Víctor Emiro Montero y Dr. José Ramón Rangel. Para todos nuestra bienvenida.

—Para Píritu del Estado Anzoátegui partió el amigo señor Narciso Rafael Mata, acompañado de la niña Mireya Herrera. Los despedimos y deseamos que los aires de las tierras orientales les sean muy propicios.

—Partió de Mene Grande para Caracas en unión de su familia, el amigo señor V. A. O. Clapperton. Feliz viaje.



EL AJEDREZ EN LOS CAMPOS PETROLEROS

El juego - ciencia, el deporte mental de los caballeros, cuyos orígenes se pierden en la mitología oriental y cuya historia se encuentra salpicada de prodigios y de romanticismo, ha sentado definitivamente sus reales en las regiones petroleras del Zulia. En Cabimas, en Lagunillas, en Mene Grande, la afición y entusiasmo por el cultivo de este sano deporte se ha extendido vertiginosamente.

Primero fué el Centro Ajedrecista de Lagunillas, que reunió en un solo núcleo a los aficionados de las Compañías petroleras y a unos pocos particulares, y luego los Centros de Mene Grande y de Cabimas, que tomaron existencia casi simultáneamente y que por lo mismo hoy se encuentran em-

peñados en una constructiva carrera de emulación, ansiosos cada uno por superarse en el difícil dominio del tablero.

En Lagunillas se han efectuado un sin número de competencias ajedrecísticas, entre ellas un torneo por los campeonatos de primera, segunda y tercera categorías, los cuales fueron ganados

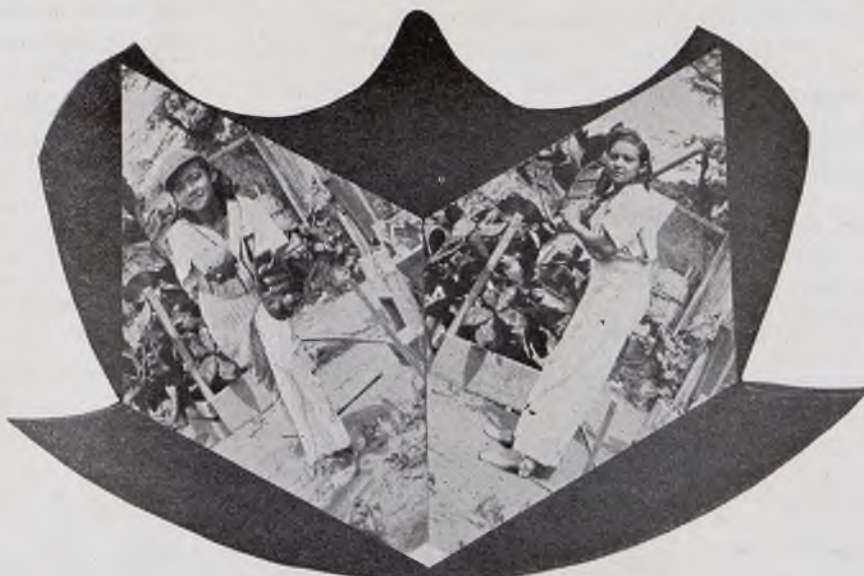
por los señores Máximo Acosta Vivas, Juan M. Carvajal y Abdón J. Quintero, respectivamente. Dentro de poco se iniciará un torneo restringido entre los cinco primeros de cada categoría, en el cual se jugará también el campeonato; los actuales campeones, pues, no podrán considerarse definitivamente como tales sino has-

siasmo por el Ajedrez. En los predios del Venoil y del Miraflores, también el juego de los reyes ha hecho sus conquistas, y hoy día podemos anunciar que un fuerte grupo de jugadores ejercitan diariamente sus intelectos para lograr la supremacía en este noble juego.

En Mene Grande, los empleados de la Caribbean Petroleum Company, secundados por unos cuantos entusiastas particulares, han hecho considerables progresos en corto tiempo. Se han celebrado diversas competencias con el Centro hermano de Lagunillas y el intercambio amistoso y cordial ha sido constante. El Presidente del Centro de Lagunillas, Máximo Acosta Vivas, jugó

el domingo una simultánea contra ocho tableros de Mene Grande, defendidos por los aficionados Salas, Rodríguez, Aponte, Calderón, Jiménez, Quijada, García y de León, venciendo a todos.

Felicitemos, pues, muy de veras a todos los componentes de los distintos Centros establecidos en los campos petroleros, y de-



GLORIA JOSEFINA GOMEZ
Destacado factor del Club Regional de esta ciudad

ta tanto hayan demostrado que son capaces de sostener su título en este torneo final.

En Cabimas también se jugó un torneo provisional que fué ganado por el señor Alberto Henríquez, del grupo de Las Salinas. Ahora se está discutiendo nuevamente el título, lo que mantiene en tensión el interés y el entu-



Los conjuntos interdepartamentales de Soft-ball Depósito e Ingeniería, de la V. O. C. Lagunillas, en uno de los reñidos juegos que están realizando por la conquista del Campeonato de este año

seamos que los éxitos hasta ahora alcanzados sirvan de eficaz estímulo para continuar desarrollando y difundiendo el noble deporte del Ajedrez.

Torre Alba.

Cuatro teams se preparan para el Segundo Campeonato "Shell" de Foot-Ball

Después de un año de campeonatos "Shell" en los cuales hemos visto equipos de Foot-ball, Basket-ball, Base-ball, Soft-ball y Volley-ball, se abre la segunda temporada deportiva por el Campeonato "Shell" de Foot-ball 1941.

El año pasado hubo tres teams en el campeonato "Shell" de Foot-ball: Menesán, Cabitanía y Lagubajo; tenemos este año una adición con el team de Maracaibo.

Debido a la entrada del team Maracaibo, fué necesario hacer un cambio en la organización del campeonato. Tendremos, pues, dos Distritos representados así: Distrito 1, en el que jugarán Cabitanía y Maracaibo y Distrito 2, en el cual Menesán y Lagubajo tomarán parte. En cada Distrito los teams jugarán dos de los tres juegos concertados en la serie para decidir la supremacía. Los

campeones jugarán entonces una eliminación que decidirá el campeonato "Shell" de Foot-ball para 1941.

Revisando las posibilidades de los diferentes teams, para ver quién ganará el campeonato "Shell" de Foot-ball este año, notamos que los teams representantes de esta temporada están mejor equilibrados que en el campeonato del año anterior. Debido a transferimientos de ciertos trabajadores, Menesán ha formado una temible línea de delanteros que puede considerarse recia muralla para los otros teams en futuras contiendas deportivas.

Las nuevas adquisiciones han reforzado a Menesán dándole más cohesión y solidez, que hace esperar de él sorpresas agradables.

Cabitanía deportivamente ha sufrido un poco con el retiro de algunos de sus mejores jugadores, que han sido transferidos a otros campos, pero como de costumbre podemos esperar que Cabimas, como siempre, dará con su equipo una brillante exhibición en el 2º campeonato "Shell" de Foot-ball.

Los debutantes marabinos nos ofrecen emocionantes partidas, ya que sus jugadores los hemos visto en otras ocasiones defendiendo corajudamente los colores de su equipo.

Hay grandes esperanzas de que estos muchachos se desempeñarán dignamente ante los de Cabitanía, dándoles una ruda brega para decidir quién tiene el derecho a llevar el título de Campeón.

Nuevos elementos se han unido a los viejos y animosos jugadores de este Club, con el consiguiente remozamiento de energías.

Lagubajo, que el año pasado se clasificó campeón es aún el fa-



El equipo del Departamento Ingeniería que, según las últimas noticias que tenemos, ocupa el primer puesto en el Campeonato interdepartamental de Soft-ball que con todo entusiasmo están llevando a cabo los empleados de la V.O.C. de Lagunillas

vorito para la disputa de este año. Muchos creen que habrá de repetir su hazaña. La transferencia de jugadores, agregada a la súbita muerte de Antonio Paredes, su mejor "manager" y entusiasta animador, ha debilitado sus filas.

A pesar de esto el Lagubajo estará representado por un team sólido en todo sentido, que luchará duramente por retener los laureles del pasado año.

Esta ojeada a los diferentes equipos que tomarán parte en el segundo campeonato "Shell" de Foot-ball dará al público una idea de la alta calidad del Foot-ball que se jugará este año.

Programa para el Campeonato de Foot-ball "Shell" de 1941, que se inició el domingo 28 de setiembre

Distrito No. 1

Cabitiana contra Maracaibo en el terreno de la Caribbean, el día 28.

Cabitiana contra Maracaibo en el terreno Venoil, el día 5 de octubre.

Cabitiana contra Maracaibo en el terreno de la Caribbean, el día 19 de octubre.

Cabitiana contra Maracaibo en el terreno Venoil, el día 26 de octubre.

Distrito No. 2

San Lorenzo vs. Mene Grande en el terreno C.P.C. de Mene Grande, el 21 de Sept.

San Lorenzo vs. Lagubajo en el terreno de la V. O. C. en Lagunillas, el 28 de Sept.

Mene Grande vs. Lagubajo en Mene Grande, el 5 de octubre.

Mene Grande vs. San Lorenzo en el terreno de San Lorenzo, el 19 de octubre.

Lagubajo vs. Mene Grande en Lagunillas, el 2 de noviembre.

Campeón del Distrito No. 1 contra Campeón del Distrito No.



El conjunto de Labor de la V. O. C. - Lagunillas, que está tomando parte con denuedo por la conquista del campeonato inter-departamental de Soft-Ball

2 en el terreno del Campeón del Grupo No. 1, el 9 de noviembre.

Campeón del Distrito No. 2 contra Campeón de Distrito No. 1 en el terreno del Campeón del Grupo No. 2, el 16 de noviembre.

Juego final, si es necesario, campo determinado por tiro de moneda entre los Capitanes. Fecha 23 de noviembre.

Selección vs. Campeón en el terreno del ganador del Torneo "Shell". Día 30 de noviembre.

Reglas para el Campeonato de Foot-Ball "Shell" de 1941.

1. - JUGADORES.

A todos los jugadores deben ser trabajadores de la Shell.

B. - Todos los jugadores deben ser miembros de uno de los dos clubs (Extranjeros y Criollos) del campo al cual pertenecen.

C. - Todos los jugadores para poder ingresar en un team deben tener por lo menos un mes de servicio con la Shell en el campo participante.

D. - En casos de transferencias se les permitirá a los jugadores representar el team en el campo al cual han sido transferidos.

E. - Cualquier team que use un jugador no elegible perderá el juego por for-feit.

F. - Cualquier jugador que no cumpla con las reglas de este campeonato o se comporte de

una manera poco deportista, será expulsado de dicho campeonato.

G. - Cualquier jugador que intencionalmente cometiere dos faltas a juicio del árbitro, automáticamente quedará expulsado del terreno y a la vez del campeonato.

H. - A ningún jugador se le permitirá competir si no se presenta debidamente uniformado con el equipo que al efecto le ha dado su Club.

2. - TIEMPO DE JUEGOS.

A. - Todos los juegos empezarán a las 4 y 30 p.m. en punto.

B. - Cualquier team que no esté listo para jugar a las 4 y 45 p.m., automáticamente perderá el juego anotado por el score de 1 a 0 (for-feit) y sera anotado así en la puntuación oficial.

C. - Si ambos team no están listos a las 4 y 45 p.m. en punto, ambos serán anotados con una pérdida en la puntuación.

D. - Ningún juego reglamentario podrá suspenderse por acuerdo de las partes.

3 - REFEREE Y LINESMAN.

A. - El referee y jueces de líneas deben ser deportistas, bien familiarizados con el juego, y deben pertenecer a un campo neutral.

B. - Las decisiones de los referees serán finales en todo caso.

TU

Para "Tópicos Shell"

Tú,
que en mí puedes la magia
de todos los prodigios,
¿hoy me pides flores?
¡Bésame las manos,
tendrás primaveras de capullos rojos
en mis blancas manos!

¿Me pides estrellas?
¡Bésame el cabello,
y en mi pelo negro como noche espesa
nacerán estrellas!

¿Hoy me pides mieles?
¡Bésame los labios,
te sabrán más dulces
que frutas maduras
y rubios panales!

Tú,
que en mí puedes la magia
de todos los prodigios.
¿Hoy me pides sueños?
¡Bésame los ojos,
y bajo el embrujo de la tarde incierta,
y el asombro fácil del rosal despierto,
te daré el más grande de todos los sueños
que acaso forjara la mente de Dios!

Rosa Virginia Martínez.

Independencia Económica de la Mujer

Para "Tópicos Shell"

¡Qué consternación hubiese sido para nuestras abuelitas de antaño, saber que algún día la muchacha inexperta y modesta, iba a dejar los enseres de cocina, el calado y la máquina de coser para lanzarse a la calle!

Y sin duda, la mujer por razones de independencia económica y liberación individual, ha salido con gesto franco y paso decisivo al encuentro de la maldición o castigo de las Sagradas Escrituras.

Hemos leído siempre con singular interés, lleno de consecuencias inherentes, este pasaje bíblico; porque en vez de parecernos una maldición que pesa sobre el hombre hasta inclinarlo hacia el polvo de la tierra, nos lleva a pensar que el ritmo del progreso se debe al trabajo humano. Y por razones fundamentales, el hombre se dedica a éste con alegría y confianza; porque quizás, es el aliciente más poderoso y satis-



ROSA VIRGINIA MARTINEZ

Con marcada deferencia traemos hoy a las páginas de TÓPICOS SHELL DE VENEZUELA dos producciones literarias de Rosa Virginia Martínez, la valiente muchacha que con su pluma está haciendo obra útil y bella y que con esa misma pluma se viene imponiendo en nuestros círculos intelectuales.

Rosa Virginia forma filas entre el núcleo que integra el momento cultural femenino que se está operando en Venezuela. Ella con su juventud y su talento, espiga como lozana y prometedora flor en los campos de la idea.

Rosa Virginia forja de continuo juventudes -es maestra de escuela- estudia mucho, le presta su afanoso concurso a cuanto tienda a una orientada superación y trata de hacerse cada vez más apta para la vida del espíritu. Por todo ello Rosa Virginia es un alto exponente de nuestra intelectualidad y tiene irremisiblemente, que triunfar.

De su predio -que tanto traduce la voz airada, que anatematiza, como el dulce gorjear, que es un arrullo- traemos hoy a nuestras páginas una valiente prosa y unos sentidos versos. No queremos comentar la una ni los otros; sino ofrecerlos a los lectores de nuestra Revista, como el gallardo exponente de la personalidad pensante y sensitiva de Rosa Virginia Martínez.

M. S. G.

factorio de toda su existencia. Si en realidad fuese una maldición, el hombre se avergonzaría del trabajo; pero sucede lo contrario, cuando queda cesante tórnase irascible y siéntese humillado bajo el peso de la vagancia involuntaria. Entonces, llegando al colmo de la desesperación, exclama:— ¿Para qué la vida, si el hambre y la miseria acechan como cuervos sombríos?—y el interrogante se alarga hasta los pequeños hijos que esperan el "pan de cada día".

Quizás la mujer no ha llegado a esos extremos alarmantes por estar casi siempre bajo la tutela del padre, marido, etc. Pero he aquí que la vida hogareña con sus actividades limitadas, rutinarias y sujetas a los cánones absurdos de fundamentos seculares, ha empujado a la mujer moderna a la lucha por la subsistencia material en un nivel que responde a sus aspiraciones evolutivas. Y a medida que manifiesta su independencia económica es considerada —al igual que el hombre— como fuerza de producción al incorporarse al trabajo de las fábricas, etc.

Por todo lo expuesto, dedúcese que respecto al punto económico, a ninguna persona le agrada vivir al amparo de la generosidad ajena, excepto al propio trabajo; porque sólo por éste se caracteriza la energía física, capacidad mental y potencia psíquica del individuo. De este modo, la mujer que lucha por su independencia económica, manifiesta claramente cultivar el sentido realista y objetivo de la vida, y lejos de ser una carga, es fuerza que en suma de energías contribuye y estimula el trabajo del hombre, al mismo tiempo que ayuda a acrecentar el equilibrio económico-social de la Nación.

Además, el trabajo es fiel conducente a la preparación individual para lograr el ascenso; y la preparación universitaria, comercial, industrial, etc., tiende definitivamente a valorizar la personalidad femenina en todos los órdenes de la vida.

Uno de los problemas que confronta la mujer trabajadora en Venezuela, es el salario o sueldo exiguo que percibe en comparación con el hombre que trabaja en las mismas condiciones; este punto se ha debatido con vivo interés en Conferencias y Congresos Femeninos, llegando a la conclusión de que nuestra "Ley de Trabajo" no establece diferencias relativas a este caso, lo que coadyuva a favor de la mujer para el logro de su valorización total. Y para alcanzar tales fines, es preciso que ésta siga rompiendo la vieja muralla de prejuicios vacuos que le impusieran generaciones pretéritas. Entonces, plena de optimismo y confianza, podrá decir: ¡Soy una mujer individual con facultades ejecutoras, que integran la condición de nuestra liberación femenina en todos los órdenes de la existencia real!

Rosa Virginia Martínez.



LAGUNILLAS Y SU TEMPLO



presencia del señor Obispo del Zulia.

Junto con esta breve reseña, le ofrecemos a nuestros lectores las presentes gráficas de



DURANTE la tarde del 23 y la ma-

ñana del 24 de agosto último se llevaron a efecto en Lagunillas varios actos religiosos, encaminados a solemnizar la colocación de la primera piedra del templo católico que las Compañías petroleras que tienen actividades en la región, han ya comenzado a construir.

Muy solemnes y concurridas resultaron las ceremonias del día 23, no así las del 24, por haberlo impedido la copiosa



esos actos. Y por la valiosa adquisición que con ese templo acaba de hacer la comunidad

creyente del pueblo de Lagunillas, le expresamos nuestra efusiva congratulación.



lluvia que se desató sobre la población desde las primeras horas de la mañana. No obstante ello se le dió cumplido término a los actos acordados, a los cuales les imprimió mayor prestancia la



VELOCIDAD E IMPRUDENCIA

Incuestionablemente el tráfico terrestre ha aumentado en los últimos años. Esto puede comprobarse con los cuadros estadísticos y el número de vehículos que anualmente fabrican y despachan los centros industriales de Estados Unidos, Inglaterra etc. Indiscutible es la importancia del transporte motorizado por la seguridad y rapidez que proporciona un conductor práctico y cuidadoso en el manejo. Es

cierto que los accidentes de tráfico son frecuentes y en muchas ocasiones, fatales. ¿Y por qué?, se preguntarán nuestros lectores. Sencillamente por dos causas: Velocidad e imprudencia. A l g u n o s choferes, llámense deportistas o profesionales, abusan de la velocidad, queriendo cubrir grandes distancias, corriendo a tontas y a locas, sin prever los obstáculos que puedan presentarse en una curva

reducida y ascendente, en la falla de los frenos u otra circunstancia que en un momento dado los entrega instantáneamente en garras de la tragedia.

La imprudencia es también mala compañera para quien maneja el volante. A ella se deben en gran parte los balances trágicos registrados en las vías de circulación. Pero en toda regla -se dice- hay sus excepciones. Y esto es la verdad. Tenemos, por ejemplo, casos desgraciados en el

cual el conductor no tiene ninguna culpabilidad, sino propiamente el peatón, aquel que acostumbra atravesar una calle sin mirar antes a los lados o abandona la acera intempestivamente, aunque la persona encargada de dirigir el tráfico haya dado la señal de detener el paso.

No hay escena más dolorosa, impresionante, que ver a un niño exánime que ha sido arrollado por un automóvil o camión cuando

en la zona urbana o rural.

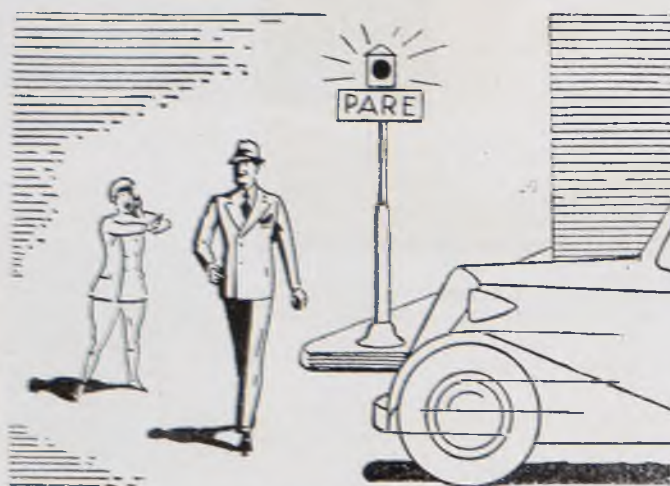
Entre las cosas plausibles que el hombre ha adoptado para contribuir a la organización del tránsito figuran las flechas rojas que en forma horizontal son colocadas en sitios adecuado para señalar el rumbo que el chofer debe seguir y así salvar colisiones que regularmente proporcionan heridas y fracturas. También en las ciudades comerciales de creciente población, con el mismo

propósito de evitar choques, se fijan en las esquinas los semáforos, esos aparatos automáticos que con el cambio de luces indican al chofer y al peatón cuando han de detener su marcha y cuando han de seguir. Es obvio declarar la importancia de estos guías que segundo a segundo vigilan, alertan al transeunte oportunamente. No olvidemos, pues, que la velocidad y la imprudencia abren los oscu-

ros caminos que conducen al hospital, al manicomio, a la cárcel o al cementerio.

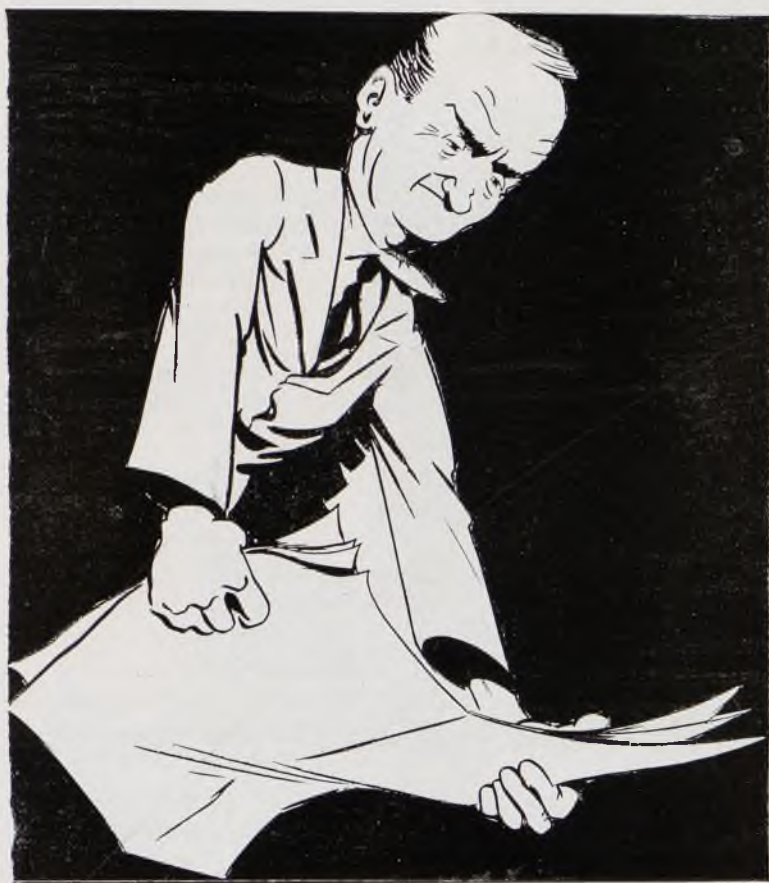
Señor conductor: modere la velocidad, cuide su propia vida y la de sus semejantes. Una imprudencia suya puede ocasionarle la muerte o la invalidez para siempre.

Señor peatón: Sea prevenido, antes de tomar la acera opuesta observe a derecha y a izquierda; una ligereza de su parte, igualmente puede resultarle fatal.



juguetería salía corriendo hacia la calle. En este caso ¿quién pudo evitar la tragedia? Nadie! Las lamentaciones de los padres del chiquitín son inútiles. ¿Por qué no refrenaron a tiempo las travesuras de su hijo? Es natural que se modere la velocidad, se acaten las disposiciones acordadas sobre el particular, pero también es necesario que todos, chicos y grandes, conozcan y obedezcan las medidas impuestas para evitar en lo posible los riesgos del tráfico,

SEGURIDAD ANTE TODO



Si luchamos asiduamente en pro de la **SEGURIDAD ANTE TODO**, trabajando así por evitar el accidente y con él las funestas consecuencias que le acarrea tanto a la empresa como al obrero lesionado, es lógico que nos descorazonemos al constatar cifras o líneas que en nuestros libros de registro acusen porcentajes muy altos de accidentes.

Trabajemos todos por que esos fatídicos números y esas fatídicas líneas desaparezcan, colaborando de manera efectiva así en nuestra campaña de **SEGURIDAD ANTE TODO**.

**EVITE
LAS HERNIAS
LEVANTANDO PESOS
CORRECTAMENTE**



PROPIO



IMPROPIO

**DOBLE
SIEMPRE
SUS PIERNAS**



No sea imprudente!.....

Cuando baje escalinatas o camine por pisos poco aseados o impregnados de materias aceitosas o grasosas, hágalo con el mayor cuidado. Y si está en su mano, asee o mande sin demora a asear debidamente esos pisos. Así evitará Ud. caídas, que pueden convertirse en accidentes de consideración.

Sea precavido!

Rutas Aéreas de....

(Viene de la página 7)

dualito, Bruzual, Altagracia de Orituco, Pariaguán, Luepa, Santa Elena y Tumeremo en servicios diarios, interdiarios y bisemanales. Las diversas rutas de la Línea Aeropostal Venezolana cubren una distancia total de 7,804 kilómetros que sus modernos Lockheed Electra y Lockheed 14 recorren a una velocidad de crucero de 320 y 268 kilómetros por hora, respectivamente.

Cuenta la empresa con los eficientes servicios de un cuerpo de pilotos expertos compuesto de 18 pilotos y co-pilotos venezolanos. Estos últimos pertenecen a la aviación de guerra nacional y obtienen un valioso entrenamiento en los aviones de la L. A. V., adquiriendo un perfecto conocimiento del territorio nacional. Su personal mecánico

consta de 65 empleados. Además posee un personal de oficina total de 58 personas. De ello se desprende con meridiana claridad que un gran número de familias venezolanas deriva su diario sustento de la empresa.

En los terminales principales, tales como Maracay, Maiquetía, Maracaibo, Coro, Ciudad Bolívar, etc., cuenta la

cimiento para sus aviones. Así mismo, tanto en esos lugares como en las demás Estaciones de toque, posee amplios y modernos campos de aterrizaje en cuyo sostenimiento y mejoramiento invierte la empresa cuantiosas sumas de dinero. Más aún, la empresa posee, para mayor comodidad del público, una flota de modernos ve-



Una de las modernas naves de la Compañía, lista para salir en viaje del hangar de Boca del Río en Maracay

El cuerpo de mecánicos de la Compañía en Boca del Río - Maracay -



Compañía con modernas oficinas, salas de espera a todo confort, hangares construidos de acuerdo con los últimos adelantos y servicios de abaste-

hículos terrestres de pasajeros y carga a fin de que todos aquellos que utilizan sus servicios obtengan la máxima satisfacción.

Esta gráfica muestra en Guasdalito la elocuencia del contraste. El ayer con uno de los tantos transportes primitivos y la actualidad con uno de sus transportes modernos



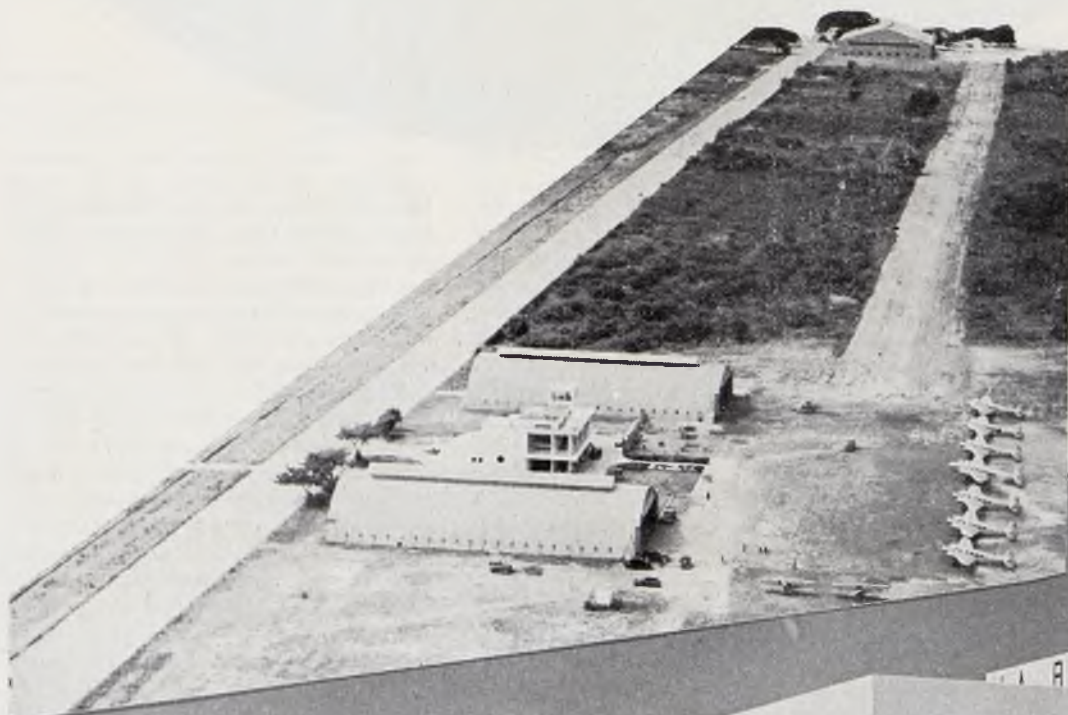
No satisfecha la empresa con la prestación de servicios eficientes solamente, tiene en proyecto grandes mejoras para el porvenir; extensión de sus rutas, adquisición de nuevo material volante, modernización de sus campos de aterrizaje, etc., lo cual en un futuro no lejano indudablemente la pondrá a la altura de las mejores líneas aéreas de la América Latina. Y es muy natural, que una empresa constantemente preocupada por servir mejor, por rendir una labor cónsona con las aspiraciones de un país progresista, tenga el más lisonjero de los éxitos.

Pero ello no es todo, ya que no solamente en el campo comercial

presta esta empresa un servicio de incalculable valor al país, sino que debido a las grandes facilidades que proporciona su funcionamiento existe actualmente un intenso intercambio cultural entre los varios pueblos de Venezuela y se desarrolla un acercamiento entre los mismo que redundan en el mayor conocimiento y comprensión entre las diversas regiones, fortaleciendo los vínculos venezolanistas. Los lazos entre la gran familia venezolana se estrechan y no parecen ya tan lejanos los picos andinos a los moradores de las regiones orientales. Es así como los eficientes servicios de una empresa venezolana, organizada con el propósito de servir a su

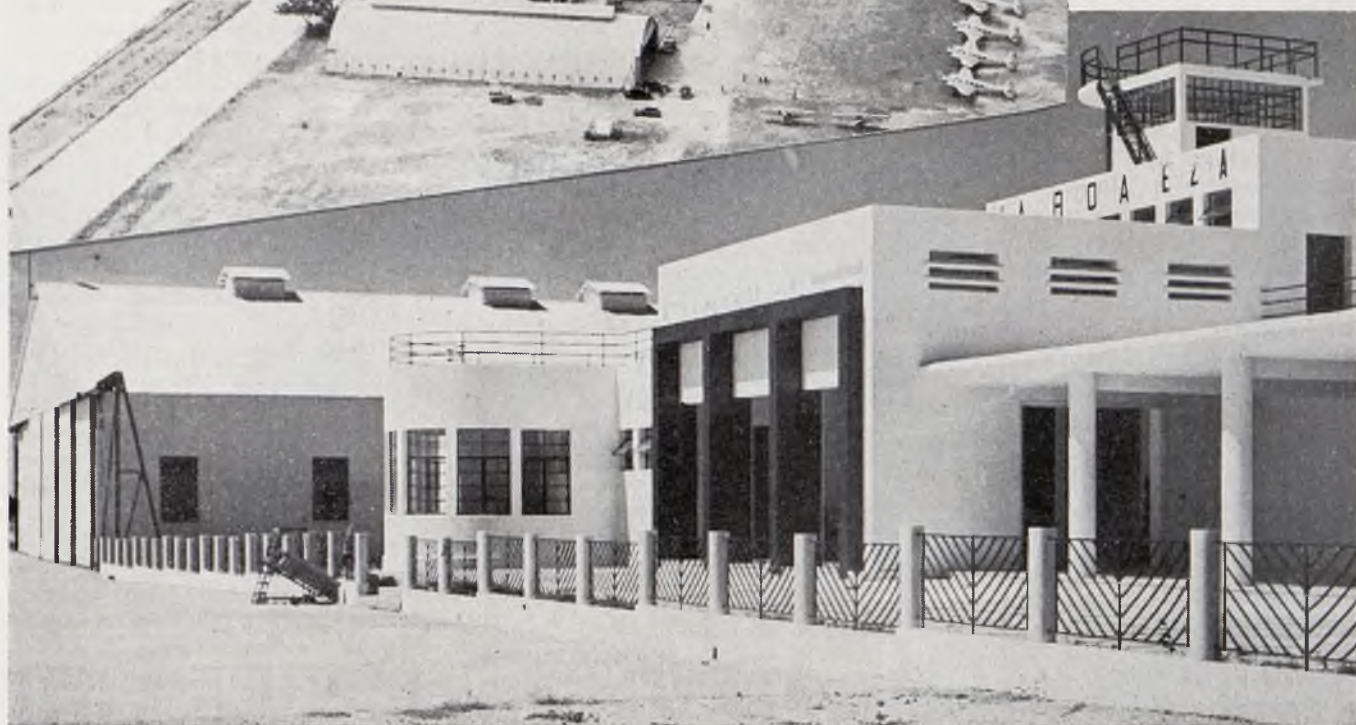
país, ha aplicado al uso común de una manera práctica y económica, uno de los modernos inventos del hombre, mediante el cual podemos decir hoy a nuestros lectores: "CONOZCA VENEZUELA PRIMERO".

Para terminar, sólo nos resta hacer llegar nuestra voz de aplauso y estímulo tanto al dinámico grupo de fundadores de esta empresa como a los actuales directores y empleados de la misma por el celo que han demostrado en el desempeño de sus labores, excitándolos a continuar con el mismo tesón al engrandecimiento de una empresa que es hoy modelo en su género.

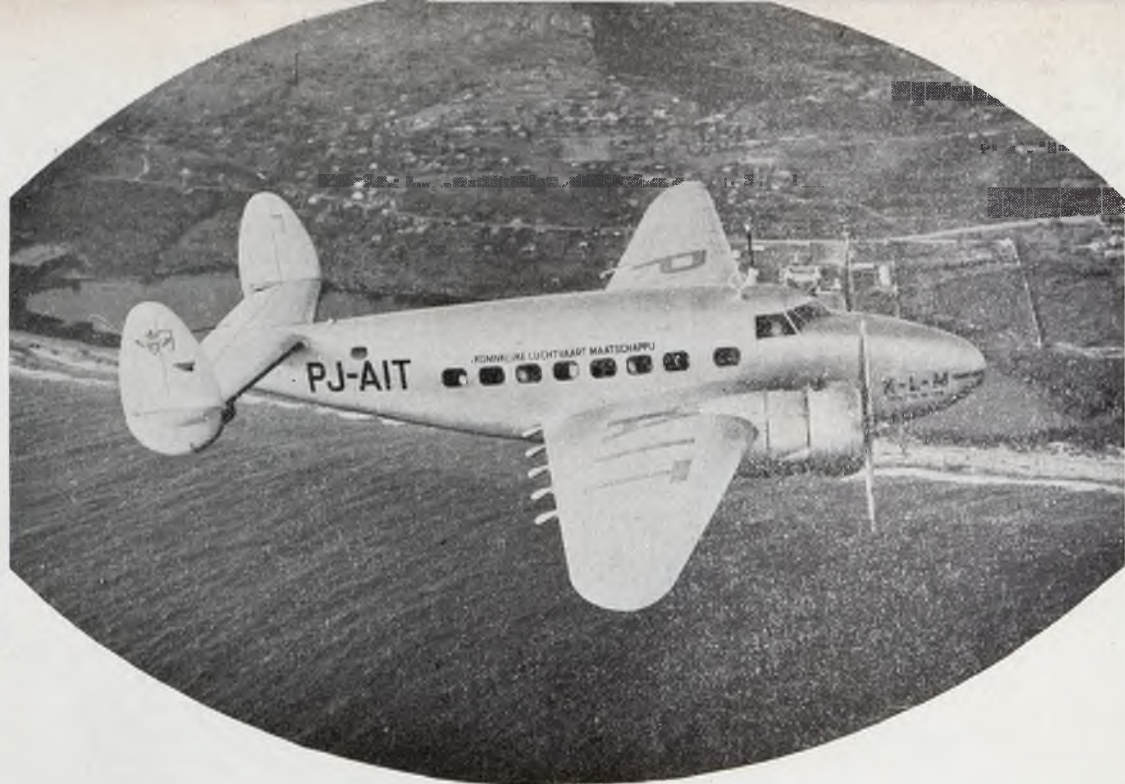


Oficinas, hangares,
aerodromos y unidades en
Boca del Río - Maracay

Las oficinas de la Compañía
en Ciudad Bolívar



L K I N L E A M



A CORDE con el ritmo acelerado del progreso, las vías comerciales aéreas, marítimas y terrestres en América se desarrollan hoy sorprendentemente y con particularidad en Venezuela se intensifican. Diversas rutas cruzan las fronteras de estos jóvenes pueblos acercándolos a Europa, porque los caminos aéreos principalmente, en breve tiempo y salvando grandes distancias, lograrán recoger las últimas palpitaciones del viejo Continente. Las vías de comunicación, sobre todo los caminos del aire han puesto en marcha las grandes empresas del siglo XX y llamadas a ser en el futuro importante factor para nuevos e imaginables descubrimientos, puede mencionarse la aviación que en los últimos veinte años ha recibido admirables innovaciones.

En vista, pues, de lo interesante para la vida comercial de los servicios aéreos, no hemos vacilado en tomar algunos apuntes sobre este ramo para conocimiento de los lectores de "Tópicos Shell de Venezuela". El representante de la Cía. Real Holandesa de Aviación K. L. M. en esta ciudad, señor H. C. Fowler, satisface nuestro empeño. La citada Compañía cuenta seis años de servicio en Venezuela. En el mes de enero de 1935 las máquinas de la K. L. M. iniciaron sus vuelos. El primer contrato entre el Ejecutivo Federal y la nombrada empresa aérea fue celebrado en 1936 y el contrato actual fue aprobado por la

Ley el 15 de junio de 1939 y publicado en la "Gaceta Oficial" número 1922 del 8 de julio de 1939. Según las cláusulas acordadas la validez de este contrato es de 5 años. Los primeros viajes entre Curazao y Maracaibo los efectuaron aviones Fokker 18, bautizados con los nombres PJ-AIS "SNIP" y PJ-AIO "ORIOL". Muchos de nuestros lectores recordarán el nombre del "SNIP" ya que este aparato voló a fines del año 1934 a través del océano, desde Amsterdam, (Holanda), hasta Curazao. También recordarán tales aparatos muchos de los pasajeros que en aquel tiempo hicieron uso de ellos para sus viajes. Estos ya no tocan en Maracaibo, pero aún prestan servicio en la red de comunicaciones de la K. L. M. entre las Indias Occidentales. Las máquinas que actualmente prestan servicio entre Curazao, Aruba y Maracaibo y viceversa son Lockheed's Super Electra LSE-14, la última palabra de las mundialmente conocidas fábricas Lockheed de Burbank, California. Estas máquinas están equipadas con modernísimos instrumentos que permiten volar a ciegas con el máximo de seguridad, entre otros el conocido Piloto Automático de "Sperry", un importantísimo elemento en lo que a seguridad concierne.

Es muy probable que el lector esté interesado en saber la forma en que comenzó a prestar servicio a esta capital la citada compañía y por esto

nos permitimos anotar a continuación varios datos que demuestran ciertas dificultades conque entonces se tropezaba. Aunque el campo de aterrizaje no estaba en buenas condiciones, podía usarse sin gran peligro. En 1936 tenía la K. L. M. dos servicios por semana entre Curazao y Maracaibo, pero durante la época de lluvia se vieron obligados a anular varios viajes en vista de que el estado del campo no les permitía completa seguridad de aterrizaje. El campo no estaba cercado y en consecuencia los animales se aprovechaban de la oportunidad para entrar en él haciendo en la mayoría de los casos problemático el aterrizaje. No existiendo en aquel tiempo edificio ni hangares, el equipaje era revisado bajo las alas del avión, único lugar donde podían los pasajeros y las autoridades fiscales guarecerse de las caricias directas del sol amado, teniendo muchas veces que convertirse en verdaderos olímpicos pues una imprevista ráfaga de viento les hacía salir como cohetes detrás de una que otra prenda de vestir. Afortunadamente esto ha cambiado completamente, pues hoy contamos con un bello edificio y también con un hangar moderno habiéndose construido pistas que responden completamente a los servicios requeridos en aquel terreno.

Bastante notorio es el progreso y la confianza adquirida en tan corto tiempo por la citada Compañía, cuyos



Pollitos seleccionados viajan por la vía aérea desde Estados Unidos hasta Maracaibo

servicios que comunican a Venezuela con el exterior, son actualmente:

La Guaira - Curazao (5 veces por semana). Barcelona - Trinidad - Paramaribo (1 vez por semana). Maracaibo - Aruba - Curazao (5 veces por semana). Coro - Curazao (1 vez por semana).

La K. L. M. tiene establecidas en el país siete Agencias, distribuidas así:

hoy representa para el comercio la navegación aérea. En los cuatro puntos cardinales del mundo la aviación desempeña un gran papel en el transporte rápido y eficaz. En cuanto a las operaciones efectuadas por la línea K. L. M. con respecto al transporte, este renglón ha aumentado favorablemente para la citada empresa desde 1935 al 40, como puede verse en la siguiente estadística de tráfico:

Horas de vuelo en 1935, 407; en 1937, 1320; en 1939, 3398; en 1940, 4058.

Número de pasajeros en 1935, 2645; en 1937, 6293; en

1939, 14,578; en 1940, 17,593.

Número de kilos transportados de expreso aéreo, en 1935, 3991; en 1937, 19,046; en 1939, 43,423; en 1940, 44,576.

Número de kilos transportados de exceso de equipaje, en 1935, 4418; en 1937, 24,122; en 1939, 73,933; en 1940, 113.869.

Número de kilos transportados de correo aéreo en 1935, 303; en 1937, 3239; en 1939, 10,623; en 1940, 111.980.

Totales: en 1935, 11,764; en 1937, 54,020; en 1939, 145.955; en 1940, 292.076.

Por lo arriba anotado nuestros lectores podrán darse cuenta del considerable aumento en horas de vuelo y número de pasajeros ocurridos comparativamente del año 1935 al 1940. Tomando como base el número de horas de vuelo ejecutados por los aparatos de la K. L. M. en el primer año de sus operaciones en Venezuela, en 1940 sobrepasa en 3651 horas, equivalente a 10 horas diarias, y haciendo números en igual forma la cifra de pasajeros transportados en el mismo año acusa un aumento de 14,948.

Las empresas de navegación aérea corren como todas las industrias motorizadas el riesgo de graves accidentes; sin embargo la Compañía Real Holandesa de Aviación, cuyas operaciones en las Indias Occidentales y Sud América están bajo la dirección de su Representante General en Curazao, señor L. F. Bouman, no ha registrado accidentes con daños personales hasta la fecha. Esto es una demostración elocuente del cuidado y la práctica del pilotaje en servicio y exacto conocimiento de las rutas incluidas en el itinerario.

El tipo de aviones puestos al servicio en Venezuela, son modernos y bien equipados aviones bimotores Lockheed LSE - 14.



El señor Representante y el Jefe de oficina de la K. L. M. en Maracaibo



Varios aspectos de las oficinas y del personal de la K. L. M. en esta ciudad

Caracas, La Guaira, Puerto Cabello, Coro, Barcelona, Ciudad Bolívar y Maracaibo. El Representante Especial de la Compañía Real Holandesa de Aviación en Venezuela, es el señor Ch. L. Bakker, residenciado en Caracas.

Es indiscutible la importancia que



ECOS Y NOTAS

Nuevo Año Escolar

De conformidad con el Reglamento de Educación Nacional, las escuelas patrocinadas por el grupo "Shell" que funcionan en sus diversos campos en este Estado, iniciaron el 16 de septiembre las labores del nuevo año escolar. Después de las vacaciones legales, maestros y alumnos vuelven con renovadas energías a las tareas donde

Nuestro Departamento de....

(Viene de la página 5)

bajo la jurisdicción de esta Sección, tanto las que llegan a Maracaibo como las que pasan directamente a las costas del Lago, y también todo lo relacionado con el recibo y retiro de la Aduana, de Bultos Postales, Paquetes, etc. etc., que llegan para las Compañías o sus empleados. Hemos expuesto aquí a grandes rasgos y sin entrar en detalles, que por su extensión pudieran cansar al lector, el aporte de la Agencia C. P. C. de Maracaibo a las actividades de la vasta organización de la cual es parte integrante, y solamente con el propósito perseguido por esta Revista de hacer conocer a los empleados del grupo "Shell" los trabajos que en los distintos Departamentos de las Compañías se efectúan. Los trabajos que se llevan a efecto en la Agencia requieren individuos de larga práctica y amplios conocimientos aduaneros, para resolver a cabalidad aquellos casos que se presentan a menudo y que varían de acuerdo con la interpretación de las Leyes y Reglamentos a que están sujetos.

Además de los detalles que hemos anotado y que constituyen el diario trabajo de la Agencia, su ubicación en el centro de la ciudad, imprescindible para el desenvolvimiento de operaciones que requieren la proximidad de las oficinas aduaneras y públicas, sirve de punto de contacto entre el público y las oficinas de la Compañía, como también para poder resolver en un momento dado cualquier requerimiento que en este sentido hagan los Departamentos situados en Bella Vista y Los Haticos, pues su posición la capacita ampliamente para desempeñar esta colaboración interna de tanto interés para la Compañía.

se forjan los hombres del mañana.

Consignamos en esta breve nota que aparte de la organización que se creyó oportuna y que se efectuó en el personal docente de las escuelas, varias de ellas que sólo estaban autorizadas para la enseñanza de la Instrucción Primaria Elemental, han sido habilitadas para extender esa enseñanza hasta la Instrucción Primaria Superior. Esta medida ha de ser muy satisfactoria para la colectividad de los campos donde fue adoptada, ya que es un paso de adelanto educacional en favor de la niñez estudiantil, que se proyecta directamente sobre nuestros núcleos obreros.

Del Campo Tía Juana

En uno de nuestros recientes viajes a los campos petroleros, hicimos alto en la zona de Tía Juana. Recorriendo detenidamente ese campo, pudimos observar el buen sostenimiento y la limpieza de él. Todos sus servicios: agua, luz, etc. son excelentes. Las habitaciones de empleados y obreros están cuidadosamente atendidas y pintadas y muy bellas las arboledas que se destacan en sus avenidas. Notamos también mucha animación entre las personas que allí conviven, lo que revela que ellas se hallan satisfechas y a tono con el ambiente de comodidad y bienestar que se ha logrado imprimirle al medio donde actúan.

Por todo lo anotado, Tía Juana es un lugar que atrae al visitante.

Gracias

Agradecemos la reproducción que apreciables colegas de la prensa nacional hacen frecuentemente de nuestros artículos y los honrosos conceptos formulados acerca de la labor que desarrollamos al frente de "Tópicos Shell de Venezuela", con la mira puesta en un ancho plano de cultura patria. Esto y las cartas que diariamente nos llegan de todas partes solicitando el envío de nuestra revista nos estimulan, y animados por tales manifestaciones de elocuente espontaneidad, seguimos trabajando con la mira de ser buenos y útiles en los surcos fecundos por donde se encauzan ahora las voces fraternas del progreso y de la integración venezolana.

Reportajes

En la presente edición de "Tópicos Shell de Venezuela", damos cabida a dos interesantes reportajes sobre la Línea Aeropostal Venezolana y la Compañía Real Holandesa de Aviación K. L. M., empresas éstas que están prestando actualmente importantes servicios al comercio y a la industria en nuestro país. Ambas Compañías, de manera atenta, nos han facilitado los datos necesarios para dar a conocer a nuestros lectores la eficiente labor que prestan actualmente en Venezuela, mediante la rápida y segura comunicación aérea.

Las citadas empresas oportunamente nos facilitaron las fotografías correspondientes, que agradecemos por ser una colaboración alentadora para continuar nuestra labor empeñada en la difusión de la industria nacional. A esa cortesía debemos la ilustración de las páginas reporteriles.

Publicaciones Recibidas

Ultimamente han llegado a nuestra mesa de redacción las siguientes publicaciones: "Biblos", órgano Oficial de la Cámara Argentina del Libro, de Buenos Aires. Este folleto, según consigna de la Cámara patrocinante, está destinado a registrar el movimiento bibliográfico argentino y americano y al comentario de tópicos afines.

—"Arte", revista a cargo de la Junta Pro Arte, de San Cristóbal, (E. Táchira), trae en sus páginas un variado y selecto material literario.

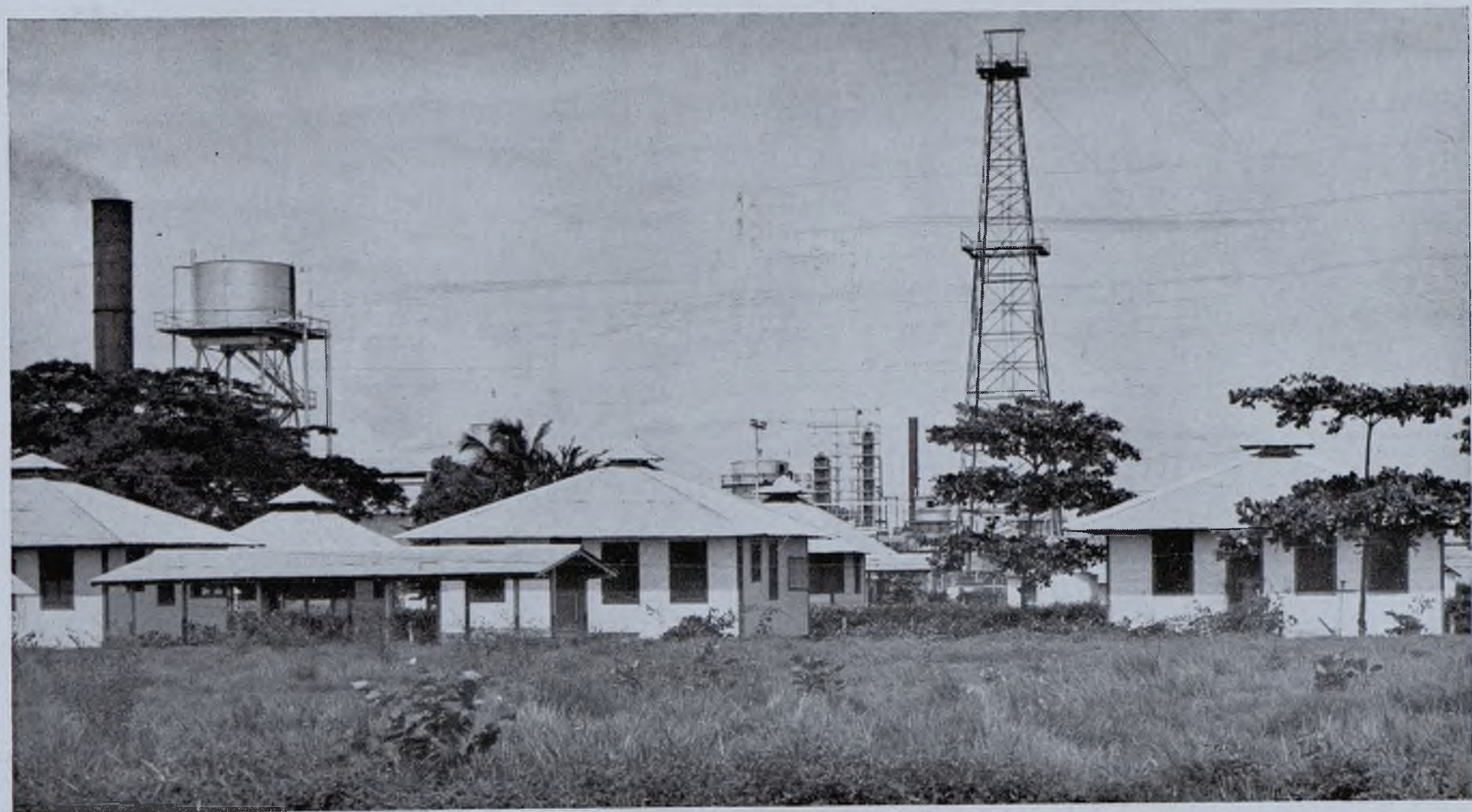
—"Ecos del Zulia", vocero de índole artística y literaria, editado por la administración de la emisora local que lleva el mismo nombre.

Rubio, Capital del Distrito....

(Viene de la página 14)

Extendida en paraje singularmente sano, ilustrada por heroicas tradiciones y estimulada por grandes perspectivas industriales, Rubio espera la visita de un progreso más amplio, que habrá de elevarla, sin duda, a un puesto cimero en el rol de los pueblos que son en los Andes venezolanos como un himno al trabajo y a la pujanza de esta estirpe de luchadores.

X. X.



Un aspecto de la Refinería de la C. P. C. en San Lorenzo

