

0987

FEB 17 1970

**noso
tros**

EDICION N° 233
MARZO 1968



ENTRE NOSOTROS

Dos temas nos complacen en este número. El primero es el que ocupa las páginas centrales. En él se destaca el estupendo año que acaba de registrarse en la Refinería de Amuay. Cinco marcas establecidas en las operaciones señalan que se ha alcanzado un grado excelente de eficiencia. Pero hay una sexta marca que aumenta en importancia las cinco anteriores: 0,5 accidentes con incapacidad por cada millón de horas hombre trabajadas. La conclusión no tiene vuelta de hoja: no solamente no está reñida la eficiencia con la seguridad sino que una viene como corolario casi obligado de la otra. Las cifras corroboran una vez más que las operaciones seguras son las que más rinden.

El otro tema no tiene nada que ver con las operaciones sino con la inquietud artística de nuestros trabajadores. Hemos entrevistado a dos pintores aficionados y de sus declaraciones hemos entresacado dos ideas que vale la pena comentar y tratar de desarrollar.

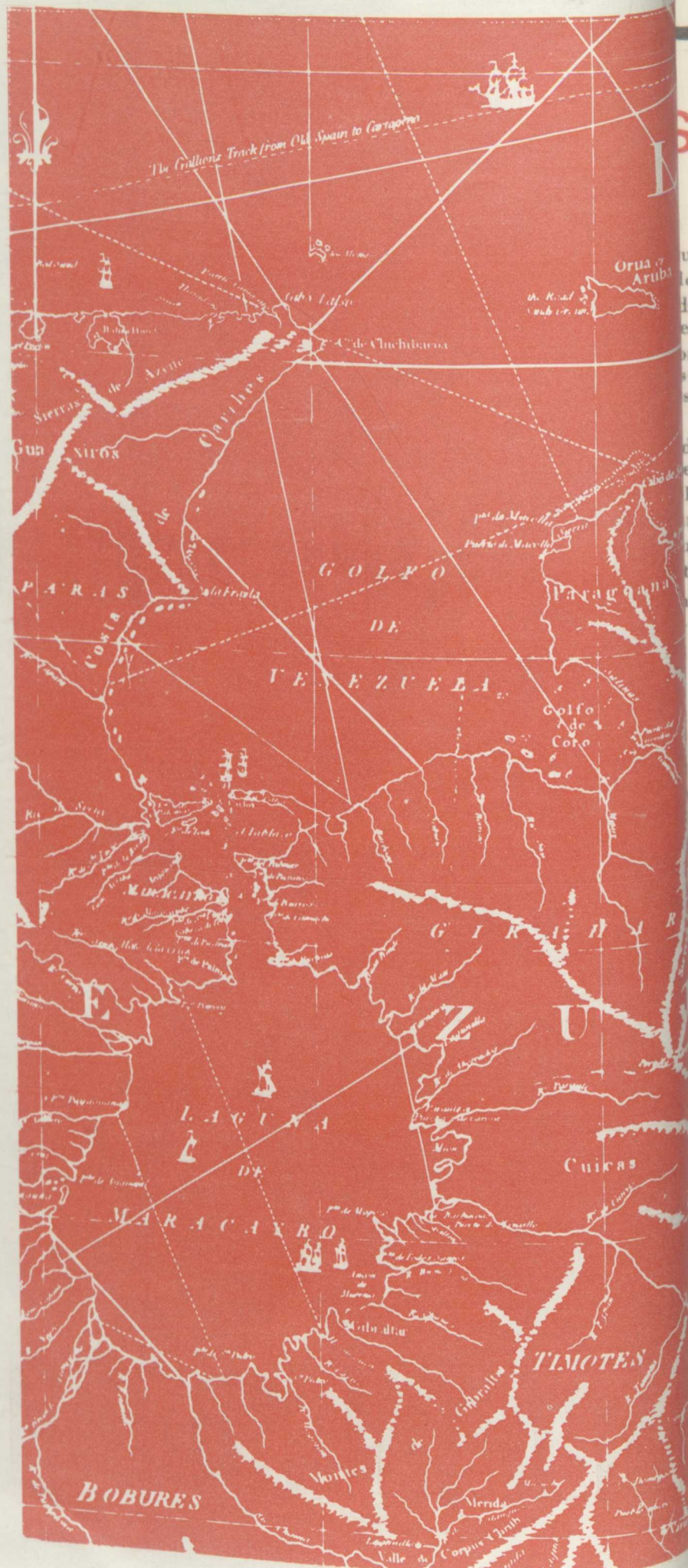
Danilo Vahlis y Perla Sultán son estos dos artistas. Hace muy poco tiempo no habían pensado en dedicarse a pintar. Hoy ya pueden exhibir con justificado orgullo algunas obras. Y no quieren quedarse en el placer egoísta sino que Danilo pregunta la posibilidad de realizar una especie de Salón Nacional con artistas aficionados del personal de la Empresa y sus familiares. Y Perla, por su parte, también se pregunta si no es posible que el Club Creole Caracas promueva la organización de cursos de pintura para principiantes.

Ambas ideas son valiosas. Demuestran la existencia de un espíritu joven y vivaz en nuestros trabajadores que es necesario alentar. Desde este mismo momento nos declaramos partidarios decididos de estas dos ideas y ofrecemos nuestra colaboración para que ellas se hagan realidad.

La primera idea, la de Danilo, parece más fácil de realizar. Por lo pronto nos interesaría recibir los comentarios de nuestros lectores adelantándonos si tienen afición por la pintura y si están dispuestos a participar en una muestra colectiva que se realizaría a finales de año. Contando con esa colaboración, nosotros nos encargaríamos de la organización de este salón. Tenemos en la Creole un excelente material humano que sólo habría que poner en movimiento.

Y en cuanto a la idea de Perla, que vendría a ser como un complemento ya que los mismos estudiantes serían participantes en potencia para nuestro Salón, la dejamos en manos de los directivos del Club Creole Caracas haciéndola extensiva hasta todos los clubes de trabajadores Creole en el país... Una escuela de pintura en cada club sería un hermoso comienzo para nuestro Salón de Artistas Creole...

Detalle de un mapa del occidente de Venezuela impreso en 1775. En él aparece la península de Paraguaná con una cadena montañosa que corre a lo largo del istmo exageradamente ancho. Dicha cadena de montes no existe en la realidad.



PARAGUANA

sus superabundantes cosechas

Paraguaná tiene una mala fama inmerecida, según afirman autores. "Vivimos —dicen— bajo la falsa reputación que le dio "Sombra en los Médanos". Es una hermosa canción hecha que en toda Venezuela, cuando se habla de Paraguaná automáticamente se piense que es una tierra donde hasta los lloran de dolor". Y lo menos que hacemos en Paraguaná es ponernos a llorar de dolor haciéndole coro a los

La realidad es que Paraguaná es tierra de hombres. La miseria de la naturaleza hace que sea así. La arena trata de cubrir la cabellera verde de yabos y cujies y sol y viento con un empeño eterno de resecar el paisaje y los hombres. En su historia Paraguaná tiene otra cara. Más sonriente y más fértil...

La Descripción Exacta de la Provincia de Venezuela, por José Luis Cisneros y publicada en 1764, se pinta una Paraguaná muy diferente.

En un Valle que llaman Paraguaná, el más pingue, y en el de la Jurisdicción; ay en él grandes crías de Ganado menor, producen muchas, y grandes Mulas, y las más salen de andadura; tiene también en su cercanías un pueblo de Indios que llaman Santa Ana; y a corta distancia del mismo un pequeño Monte, que llaman El Pan de Santa Ana, a Leste o Este con la Isla de Curazao; y a mi me ha pasado en días claros, ver desde el Castillo de dicha isla, a este lado de la travesía, con Brisa, se hace en seis horas".

También podemos leer en el informe que presentó el Teniente Mayor de Coro, Felipe de Llamas, al gobernador de Venezuela y Bote, en 1768, una descripción pormenorizada de Paraguaná que no es la de ahora.

Al Norte tiene esta Ciudad la Península de Paraguaná a su cabo que llaman de San Román dista 25 leguas componen dos y media jornadas de Carga y su longitud la mayor parte tendrá 10 leguas: En esta Península ay un pueblo de Indios Caquetillos, que son el de Santa Ana, que a corta distancia de esta Ciudad una Jornada de Carga tiene su buena Parroquia Cura propia con la agregación de algunas vecindades de Taquato, y Baraybebe, y en esta mantienen erigida una Capilla, en que celebra y administra el Cura de Santa Ana que mantiene 500 Indios mayores y menores 300, Indias mayores 10, y menores 250.

Referidas dos vecindades se componen de blancos mestizos y negros que alcanzará el número de 300. El pueblo de Moruy también tiene su buena Parroquia y Cura propia con la agregación de algunas vecindades del Pueblo nuevo con una Capilla, que se compone de 120 vecinos pardos poco

mas, o menos de uno y otro sexo. La de buena vista de vecinos de la misma calidad cuyo número alcanza a 150 personas: La de Adaure, que se compone de 100 personas de gente común: La de Adacaquiva en que se mantiene una Capilla con un Capellán por erección, y dotación pia y particular, cuya vecindad se compone de 100 vecinos de todas clases: el dicho Pueblo de Moruy dista de esta Ciudad una y media jornada y mantiene el número de 150 Indios mayores y de menores 60; Indias mayores 120 y menores 50, Mestizos 70 y mestizas 40.

La dicha Península se compone su mayor parte de llanos y solo tiene una alta montaña de Peñas que llaman el pan de Santa Ana, de donde mana una vertiente de agua viva que provee a los dichos dos Pueblos, en los tiempos, que corre. Y otra vertiente muy corta en la vecindad de Baraybede, que llaman de Miraca con que se sufraga esta vecindad y animales, de suerte que la mayor parte de la Península y hatos de ganado mayor y menor, Yeguas, Mulas y Caballos y también los Burros se mantienen con las aguas que se recogen en los tiempos de lluvias en pozos, o tanques contruidos artificialmente a mucha costa por no tener el continente ríos ni quebradas de aguas a excepción de las dos de el Serro de Santa Ana y Miraca; Fuera de algunos Aguayes que en los arenales, inmediatos a las riberas del Mar, cabados a poca profundidad vierten agua dulce, con que se remedia la mantención de los avitantes y animales en el tiempo de la esterilidad: El terreno de esta Península, produce en los tiempos de aguas, oportunas, superabundantes cosechas de Mais, y otros frutos de menor quantia, como Auyamas, y frisoles con que se sustentan sus naturales, y habitantes; y también se provee esta ciudad, y territorios, quando falta por otra parte la provisión del Mais como pan común. También tienen los habitantes en las costas de dicha Península, la pesquería de abundante pescado, y tortuga, el que salado les sirve para el propio sustento, y para comerciarlo con los vecinos de esta Ciudad, y labradores de los campos, a trueques de dinero, y frutos, comestibles. Asi mismo tiene la Península dos Salinas, que nombran del Guaranaro, las que producen mucha y buena sal, la que los naturales, y demás habitantes sacan, y comercian, con los cargadores que la buscan, del Puerto de Santo Domingo, Puerto Rico, Cartagena, y Vera Cruz; cuya cargazon, se pagan a los habitantes en dinero según sus mas commodos ajustes, y se saca bajo registros, con la contribución de los Reales derechos correspondientes a la Carga".

En la Paraguaná de hoy no existen, es cierto, las superabundantes cosechas de maíz que pintó Pedro Felipe de Llamas. Pero si hay una excelente cosecha de hombres de trabajo que están labrando a punta de esfuerzo propio un rincón de Venezuela donde vale la pena vivir, crecer y sembrar hijos con fe en el futuro.



PARAGUANA

hace camino al año

Hace 20 años comenzó el auge económico de Paraguaná. Hacia la década del cuarenta, el cardonal, paisaje preponderante de la península, comenzó a ser modificado por hombres y máquinas que, a un ritmo común, comenzaban la construcción de las refinerías de Amuay y Cardón. El petróleo que dio auge a la costa oriental del Lago de Maracaibo se hacía presente en el paisaje árido de Paraguaná para allí ser refinado y convertido en el ansiado combustible que iría a satisfacer el hambre de energía de Venezuela y el mundo.

Hoy son conocidos en toda la extensión del país nombres como Amuay, Cardón, Punto Fijo, Las Piedras. Poblaciones que ya existían algunas y otras, como Punto Fijo, que nacieron al abrigo

del calor de muchos hombres y mujeres que crearon a impulsar nuevas formas de vida. El desarrollo de Paraguaná, bien es cierto, se nutrió con el petróleo de capital importancia para la zona y para todo el país. Como consecuencia del petróleo nació la compleja estructura moderna, de la actividad industrial y comercial necesaria para la vida del conjunto humano que explotó sus potencialidades materiales y del espíritu.

Pero hoy, eso no es todo. Al amparo de la industria de su torres refinadoras, hay otra Paraguaná que se levanta sobre los pies en tierra y alza la mirada hacia el cielo. Paraguaná que se diversifica y que camina confiada

EL CAMARON NTRA POR GUARANAO

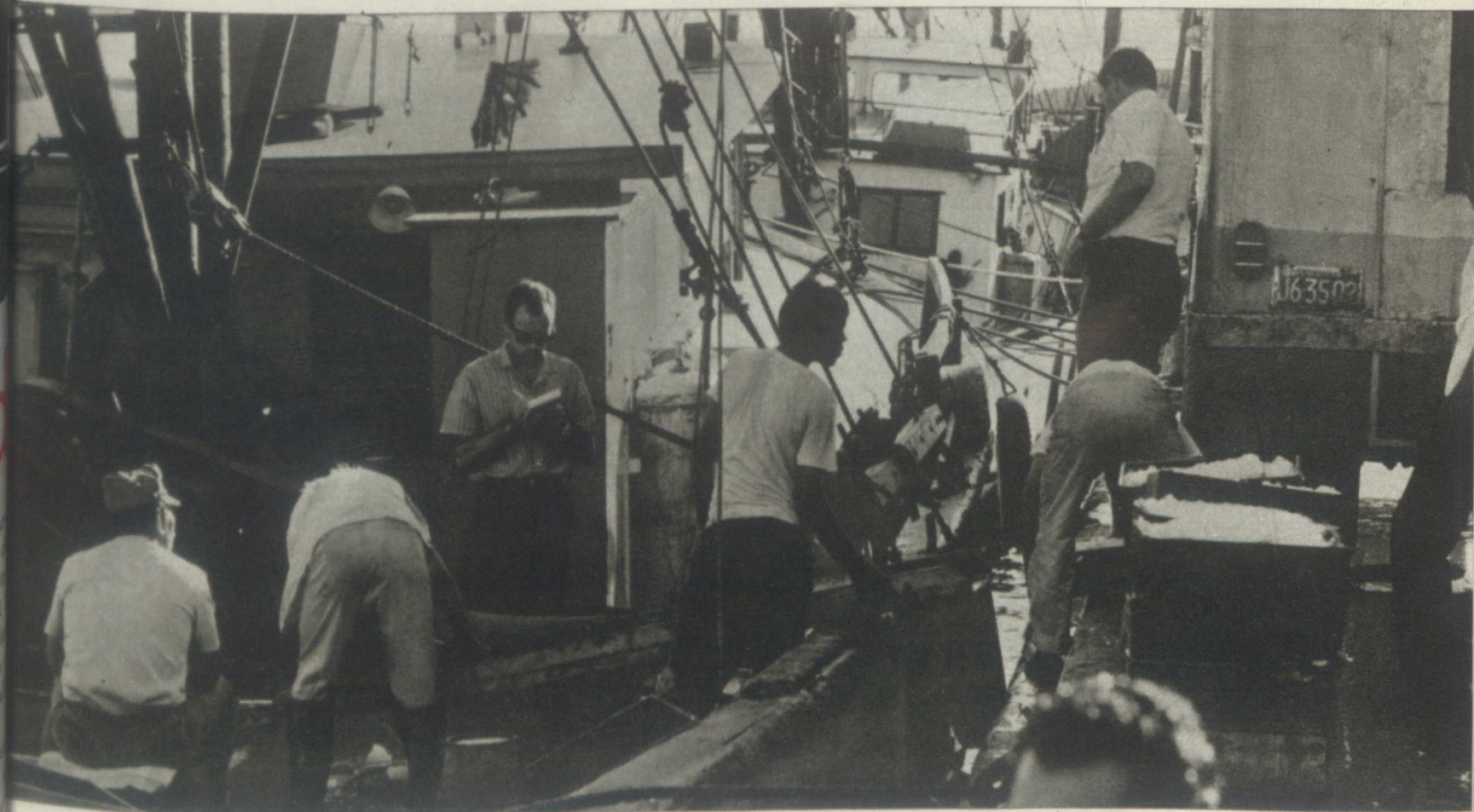
El muelle de Guaranao es toda una creación plástica. Los barcos de arrastre de las embarcaciones de pesca, como verdaderos brazos metálicos rojos, verdes se balancean a los lados del muelle y su movimiento sobre el cielo paranoico, nos hace vivir un arte moderno actual y lleno de calor humano y de trabajo.

El desarrollo industrial de Paraguaná ha tomado diversos caminos, pero, indudablemente, la actividad que se encuentra en su plenitud en pleno auge es

la de la pesca de arrastre y la industrialización del camarón. Unos 200 barcos se hacen a la mar en puertos paraguaneros en busca del camarón del Golfo de Venezuela. Durante seis días las redes repasan y buscan en las fértiles aguas la fauna marina que luego llevarán a puerto. Un día de descanso y vuelta a la mar. Así, día tras día, las embarcaciones de pesca van suministrando la materia prima para una industria nueva y de grandes perspectivas: camarón congelado para exportación.



La industrialización del camarón, arriba, ha creado una nueva fuente de trabajo en la península. Al muelle de Guaranao, abajo, llegan los barcos de arrastre para descargar la pesca lograda en seis días de ardua labor.



hace camino al andar

Hace cinco años empezó una nueva empresa de industrialización del camarón en la península. Hoy cuenta con equipos modernos para limpiar, clasificar, congelar y empacar camarones que, son exportados al mercado norteamericano por vía aérea. Por ahora es la única empresa de este tipo que existe en la zona. Pronto, debido a las características y riqueza del golfo, otras empresas similares crearán nuevas fuentes de trabajo.

Pero no sólo es el camarón. Del total de pesca que traen a puerto los barcos de arrastre tan sólo un diez por ciento es camarón. El resto está compuesto por una rica variedad de peces que, al llegar a los muelles, pasan inmediatamente a los camiones-cavas que llevarán el producto a los mercados de occidente y centro del país.



Los aparejos de embarcaciones se balancean a muelle. Abajo, Sánchez, presidente de Comercio de

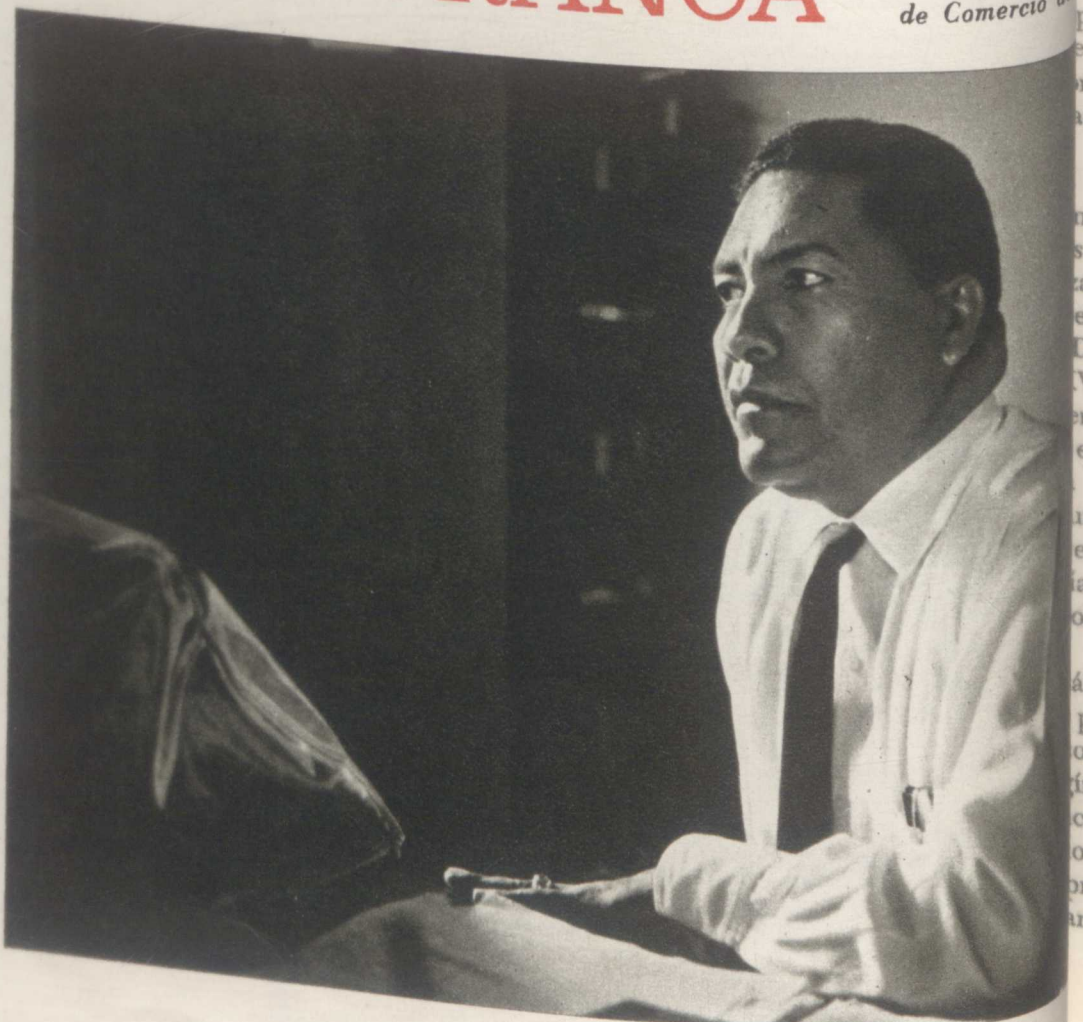
Un nuevo horizonte

Alberto R. Sánchez, presidente de la Cámara de Comercio de Paraguaná, habla para "NOSOTROS" sobre el proyecto cumbre para el futuro industrial de la península: la Zona Franca Industrial.

Cuando tocamos el tema los ojos de Alberto R. Sánchez brillan de entusiasmo y las palabras comienzan a brotar con una energía que traduce la esperanza de los hombres que en la zona llevan sobre sus hombros la responsabilidad de la actividad comercial e industrial.

—Es bueno aclarar que estamos estudiando la posibilidad de incluir la palabra "Industrial" a nuestra cámara. Ya no sólo el comercio se ha desarrollado en la península sino que la actividad industrial viene cre-

ZONA FRANCA





tería prima que el país no está todavía en capacidad de suplir. Así la instalación de plantas industriales en la península no sólo sería una nueva fuente de trabajo, sino que daría vida a las actividades comerciales a través de las compras locales. El beneficio sería global para todos los que formamos parte de esta comunidad.

—¿Y qué posibilidades hay de que este proyecto se materialice?

—Recientemente una comisión se entrevistó con el Ministro de Fomento. El Ministro se mostró muy receptivo y prometió que el proyecto sería estudiado por la Comisión Nacional Permanente de Zonas Francas. Esta comisión está formada por los Ministerios de Hacienda, Obras Públicas, Defensa y Comunicaciones, además de Cordiplán.

—¿Otros proyectos industriales?

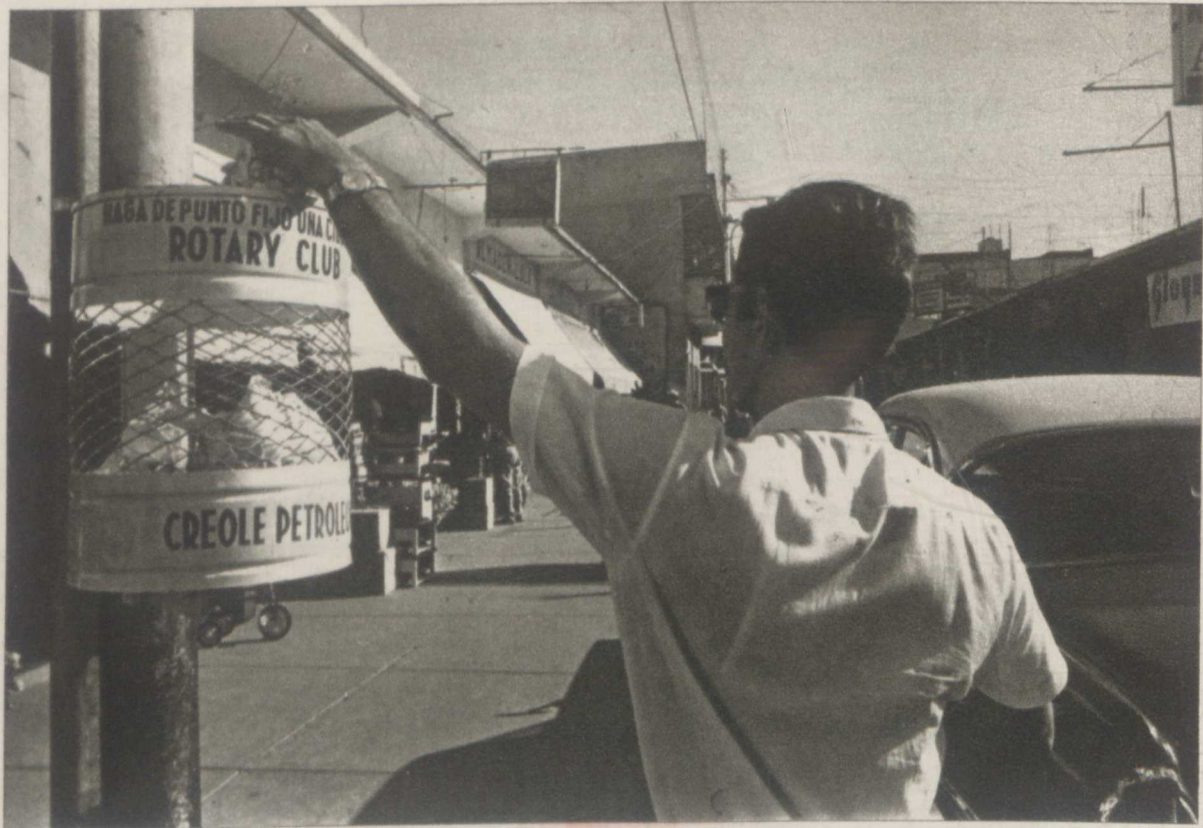
—Hay muchos y muy prome-

tedores. Por ejemplo, en el seno de nuestra Cámara se discute desde hace algún tiempo un proyecto para la instalación de una planta para la producción de harina de pescado y otra para enlatados. Pero... nos topamos con algunos inconvenientes. Por ejemplo, no existe un estudio serio sobre los verdaderos recursos marinos de la zona que arroje un esquema más o menos completo sobre las posibilidades y formas de explotación de la pesca. Y, claro, todos estos proyectos están muy supeditados al atractivo que sería la Zona Franca Industrial para los inversionistas. La industrialización de la sal es otra actividad no explotada en forma racional en la península que indudablemente ofrece grandes perspectivas.

—Una sonrisa sirve de transición antes de concluir—. Bueno, son proyectos, pero nosotros estamos dispuestos a que dejen de serlo para convertirse en realidad, en un futuro muy cercano.

y pidiendo el puesto que
ce dentro de las activi-
económicas de la zona. La
cación de la actividad
al —continúa el presi-
de la Cámara— nos ha
un nuevo horizonte que
nos pronto se encuentre
nuestro proyec-
lizado en nuestra proyec-
re: la Zona Franca In-
Desde 1962, con moti-
XVIII Reunión de Fede-
en Mérida, venimos in-
o en la conveniencia de
na zona en la península
un puerto franco atraí-
nversión industrial hacia
ría un factor vital para
rollo económico y so-

cuál sería la ventaja fun-
al para la industria local
zona franca?
agínese usted! Con esa
anca los inversionistas y
rios podrían importar
prima exenta de gra-
arancelarios. Claro, ma-



La Creole Petroleum Corporation, a través de su Refinería de Amuay, colabora con las campañas cívicas que se realizan en Punto Fijo, como un aporte más para con el desarrollo social de la comunidad.



Represa del Isiro, arriba, con capacidad para más de cien millones de metros cúbicos. Abajo, una gran vena de acero trae el agua hasta Paraguaná.



EL AGUA BA DE LA SIERRA

El desarrollo no sólo lo podemos medir en capacidad industrial y comercial. Para que la industria y el comercio se desarrolle necesita que el medio ambiente ofrezca características mínimas para la actividad humana. Si este medio es deficiente el hombre debe mejorarlo. Paraguaná sedienta fue uno de los grandes obstáculos con que tuvo que enfrentarse el talento y esfuerzo físico de los pioneros de la península. Se luchó y se venció. Primero se trajo el agua desde la sierra de San Luis, al sur de Coro. Allí se perforaron pozos de los que brotó el esperado líquido. Una gran vena de acero se encargó de hacerlo lle-

gar hasta Paraguaná. Las compañías petroleras iban a instalar sus refinación en la península con esfuerzo y para la costosa obra.

Hoy la misma trayendo el agua sirve para la sed industrial sino que en esta tierra donde el surco y la semilla vida renovada y Siburúa brotaron aguas, y hoy la ro ofrece para la un gran depósito para más de cien millones cúbicos de



hace camino al andar

LA ARENA SE DETUVO

trocha se convirtió en ca-
a. El asfalto fue pintando
gro y alisando las protube-
s de las dunas. Los moto-
e los vehículos de hierro
on un sonido nuevo que
azaba al tic-tac del paso
stia. La larga cinta negra
carretera se metió penín-
dentro. Pero la duna qui-
superar lo que era suyo, y
so a cabalgar sobre el as-
caliente. Desde hace años
to un problema costoso de

controlar. En el cuello del ist-
mo la arena día a día dejaba su
barrera amarilla impidiendo el
tránsito regular de los vehícu-
los. La Creole Petroleum Cor-
poration propuso al Ministerio
de Obras Públicas una posible
solución. Basándose en experien-
cias de los desiertos africanos
se estudió la posibilidad de es-
parcir sobre la superficie de las
amenazantes dunas un producto
especial derivado del petróleo.
De esta forma se trataba de de-

tener el desplazamiento de la
arena y así experimentar la posi-
bilidad de plantar árboles pe-
queños que al crecer detuvieran
el avance de la arena sobre la
pista. El proyecto se llevó a la
práctica el año pasado. El MOP
puso su equipo en acción. La
Creole colaboró con asesores téc-
nicos y materiales. Muy pronto
una ligera capa de aceite comen-
zó a detener el avance de la are-
na. Se sembraron las pequeñas
plantas. Y las arenas se detuvie-

ron. La experiencia dio sus fru-
tos y hoy ya no se ven las pesa-
das máquinas trabajando sobre
la carretera tratando de conven-
cer al médano que ya aquel no
es su sitio. Y no queda ahí la co-
sa, se logró además con la eli-
minación de los tractores y má-
quinas encargadas del manteni-
miento un ahorro mensual de
unos 40.000 bolívares. Los
pequeños arbolitos plantados
han demostrado que pueden vi-
vir sobre la duna.



 hace camino al andar



EL CAMINO DEL AIRE

Pero a Paraguaná no se llega sólo por tierra. El avión es hoy un vehículo de uso común para viajes cortos y largos. El camino del aire acorta el tiempo, y Paraguaná tiene sus caminos de aire. En Guanadito muy cerca de la Refinería de Amuay se construye un nuevo aeropuerto que tendrá capacidad para recibir vuelos nacionales e internacionales. Casi diez millones de bo-

lívares se invierten sólo en la construcción de las pistas de aterrizaje. Los grandes hoteles volantes de la era del jet podrán descansar sobre el paisaje paraguano. Para fines de este año se espera que el nuevo aeropuerto esté finalizado. Una cuantiosa inversión de unos 17 millones de bolívares en el nuevo aeropuerto nos habla claramente del progreso futuro.

Pesadas máquinas trabajan sobre lo que serán los zaje para los gigantescos aviones de la era del jet.

MOP
ZONA 3A

DIRECCION DE V
CONSTRUCCION Y PAVI
NUEVO AEROPUERTO L
EDO. FALCO
COSTO Bs. 9.62
CONTRATISTA: TRACTO T
ING. RESIDENTE: OMAR CABALLERO
ING. INSPECTOR: NOE CARRASQUERO

ALGO MAS QUE CHIVOS

Amuaycito, una de las que cierran la hermosa de Amuay, se destacan el horizonte dos torres que alguno no avisado confundir de lejos con refinadoras de petróleo. silos de la Estación Cuarentena. La Estación tendrá, aspecto final, una inversión de seis millones de bolívares. Sirve ya, con parte de las instalaciones terminadas para todo aquel ganado en el país sea exportado y controlado para evitar contaminaciones al gaciano. Allí una muy diversidad de ganado vacuno, porcino, etc., debe su cuarentena antes de ser regado a las haciendas, o haras de cría de carne y sangre. Es una novedad. No precisamente al o comercial. Pero un factor de trabajo, de exportación.

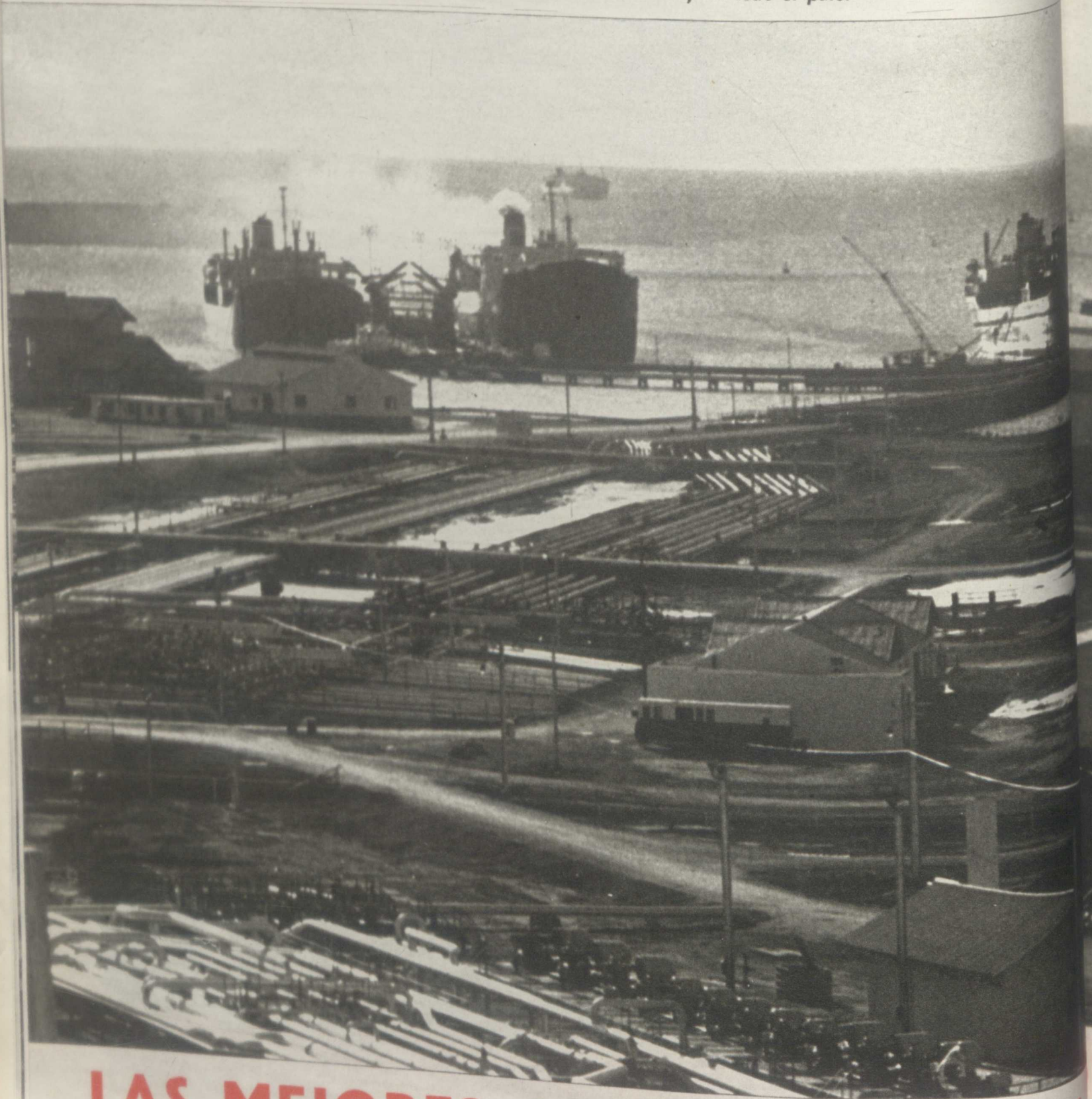
3.500 Kms.2 de la Perla de Paraguaná 140 mil se- tre hombres, mujeres y se han propuesto convertir en tierra prometedora los empeñados en trabajo función de progreso. nuevas técnicas de cultivos, industrias nacientes y participación de los paraguayos dan sentido a un grupo dispuesto a aceptar el futuro. Mientras Venezuela a un lado el término peyorativo de país subdesarrollado pues sus hijos se empeñan en convertirla en un nuevo, en un rincón de geografía, allá por donde en los ojos sedientos de las de Alonso de Ojeda, se hace camino al andar.



A la Estación Cuarentenaria llegará todo el ganado en pie que se importa en Venezuela.

EL AÑO DE AMUAY

Seis marcas que hablan de eficiencia alcanzó la Refinería de Amuay. Seis marcas que dicen el coordinado trabajo de equipo que realizan los obreros de la industria. Marcas que además de señalar la productividad en millones de barriles exportados o refinados, también muestran el esfuerzo en millones de barriles exportados o refinados, también mostrando con justificado orgullo el índice más bajo de accidentes registrado la refinería en sus 17 años de afanosa labor. Son los tres factores —efectividad y seguridad— donde se mueve el diario batallar de los trabajadores en la refinería y en todo el país.



LAS MEJORES CIFRAS EN TODA LA

MAYOR CANTIDAD DE TANQUEROS LLEGADOS AL TERMINAL: 1 265.
MAYOR CANTIDAD DE BARRILES ENTREGADOS EN EL TERMINAL: 198.000.000 (entre crudos y refinados).
MAYOR CARGA INDIVIDUAL: 594.301 barriles de aceite combustible al World Standard.
MAYOR CARGA A TANQUERO VENEZOLANO: 261.000 barriles en 4 horas y 20 minutos al Esso Caripito.
Promedio de carga: 60.200 barriles por hora.
MAYOR VOLUMEN DE REFINACION: 397.600 barriles diarios.
MAS BAJO INDICE DE ACCIDENTES: 0,5 por millón de horas hombre.



ORIA DE LA REFINERIA DE AMUAY



1. Hermosos ejemplares vacunos seestean en uno de los potreros a cargo del departamento de Investigación Agropecuaria de la Universidad de Oriente. 2. En Jusepín funciona un complejo de departamentos de investigación a cargo de la UDO. 3. El mejoramiento de razas de ganado porcino es otra de las labores del departamento de Investigación Agropecuaria. 4. Pastos de pastoreo.

...Y EL PETROLEO GERMINA

En Jusepín, nacida de las manos del petróleo, mana ahora enseñanza para los futuros profesionales y técnicos que con su impulso creador, contribuirán al desarrollo integral del país. Jusepín fue un campo petrolero y cuando dejó de serlo, la Creole Petroleum Corporation pensó que bien podía ser utilizado por la Universidad de Oriente para sus planes de expansión. Así el Campo de Jusepín pasó a manos de esa universidad y hoy está convertida en un centro de enseñanza universitaria y de investigación. Por donde un día corrió el petróleo corre hoy el agua de irrigación para los cultivos de

pastos. Por donde dejó su huella el equipo pesado de construcción camina lentamente ahora el ganado de cría de Investigación Agropecuaria de la Universidad de Oriente. En los laboratorios y departamentos de Edafología, Fitofisiología, Genética e Investigación Agropecuaria forman futuros técnicos para el campo y la investigación. La Creole hoy se siente satisfecha y orgullosa de haber contribuido a que Jusepín se convirtiera en un centro de producción de conocimientos para la formación de profesionales que el país necesita.

3



4



15

Un mordisco que ahorra p

En el patio de pilotes del área industrial de La Salina está todo dispuesto para vaciar concreto en unas formale-
tas o moldes. De allí saldrán pilotes en
"H" para fundaciones trípodas.

—¿Por qué se les llama pilotes en
"H"? preguntamos.

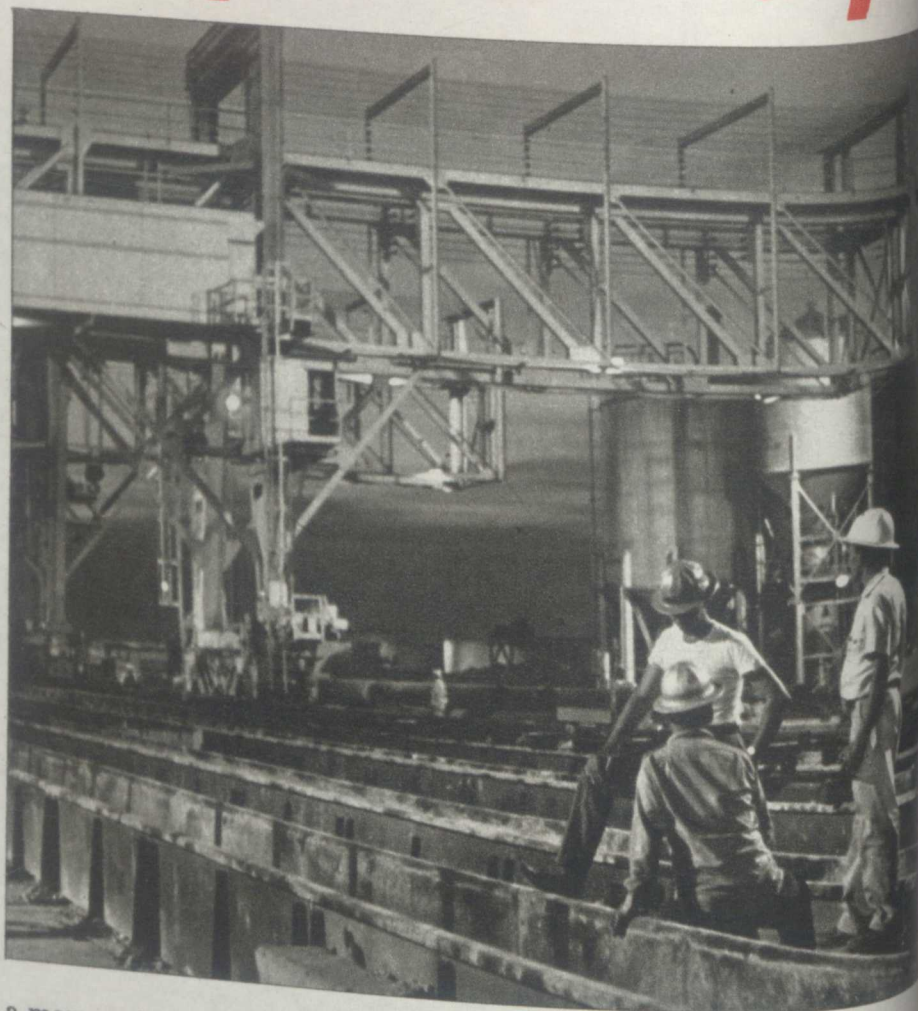
—Bueno, depende de como los mire.
Los llaman en "H" o en "I" y también
Doble T.

El desarrollo de la industria petro-
lera en el Lago de Maracaibo ha reque-
rido de la inventiva y creatividad de
ingenieros y diseñadores, para poder
perforar en el fondo del lago e instalar
sobre la superficie del agua una serie de
equipos necesarios para el funciona-
miento del complejo mundo de las ope-
raciones petroleras.

Uno de los ejemplos más actuales ha
sido la creación de pilotes más econó-
micos y livianos para las funciones la-
custras del llamado tipo "trípode". Es-
tas fundaciones constan de tres pilares
o pilotes, que van hincados en el fondo
del lago a una profundidad que varía
entre los 12 metros y 24 metros o más.

Hasta hace muy poco tiempo se uti-
lizó un tipo de pilote de concreto de ti-
po convencional. Era una especie de co-
lumna de concreto de cuatro caras li-
sas. En el año de 1962 se empezó a pen-
sar en la posibilidad de construir y
utilizar pilotes pre-tensados. Luego ha-
cia 1964 se pensó más concretamente en
crear un tipo de pilote de peso más re-
ducido y que cumpliera a cabalidad con
su función de sostener una plataforma
de operación para pozos lacustres. La
idea de reducir el peso del propio pilote
fue tomando forma a través de varias
alternativas que se fueron estudiando.
Así se llegó a lo que ahora se llaman
pilotes en "H", o en "I", "Doble T"
o como usted quiera llamarlos. Un pilote
convencional con un gran "mordisco"
doble en toda su longitud.

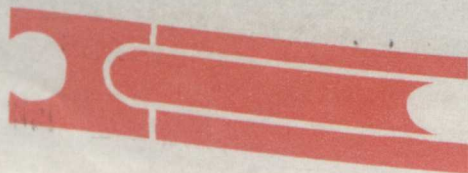
El gran aporte de estos nuevos pilotes
está en que al reducir el contenido de
concreto por cada pilote, se logra
un ahorro de unos 2.500 bolívares en la
construcción de cada uno de ellos. Esto
quiere decir que por cada fundación de
tres pilotes (trípode), se logra un aho-
rro de 7.500 bolívares. De esta forma, y



a manera de ejemplo, podemos citar que
la Empresa el año pasado ahorró por
este concepto, algo más de millón y me-
dio de bolívares en la construcción de
nuevas fundaciones acuáticas sobre ya-
cimientos en el Lago de Maracaibo.

Debido al éxito alcanzado la Creole
estudia ahora la posibilidad de usarlos
para todo tipo de fundaciones sobre el
lago. La recientemente terminada esta-
ción de flujo CL-1, por ejemplo, descan-
sa sobre este tipo de pilares. De esta
forma se uniformaría la producción y
utilización de pilotes para fundaciones
en el Lago de Maracaibo.

La inventiva y capacidad profesional
del personal técnico de la Empresa es-
tán de esta forma sometidos a prueba
constantemente, para así lograr que las
operaciones petroleras estén a la altura
de los avances de la tecnología.



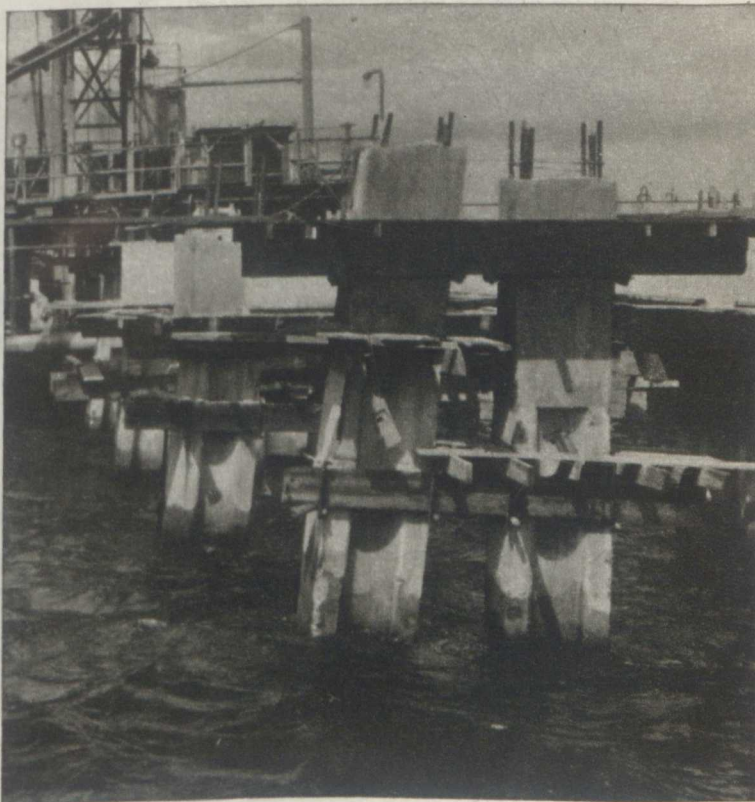


3

1. En el patio de pilotes de La Salina se trabaja día y noche. 2. En grandes depósitos movidos por una pesada grúa se transporta el concreto para vaciarlo sobre los moldes. 3. La estructura metálica de los pilotes en H son transportados a los moldes donde se vaciará el concreto. 4. Una vez fraguados los largos pilotes se hincan en el fondo del lago. 5. Los pilotes en H se usaron por primera vez para sostener una estación de flujo, la CL-1.



4



5

17



La primera jubilada en Amuay

Cuando todavía la Refinería de Amuay estaba en proceso de construcción, Clara Brett García comenzó a trabajar en Relaciones Industriales. Eran aquellos tiempos en que no existía comunicación entre Los Taques y Amuay y Clara, nacida y habitante de Los Taques para aquel entonces, tenía que ir a su trabajo bordeando la bahía, en una caminata que ahora recuerda con nostalgia y agrado.

La refinería ha progresado mucho desde entonces y la comunicación es rápida

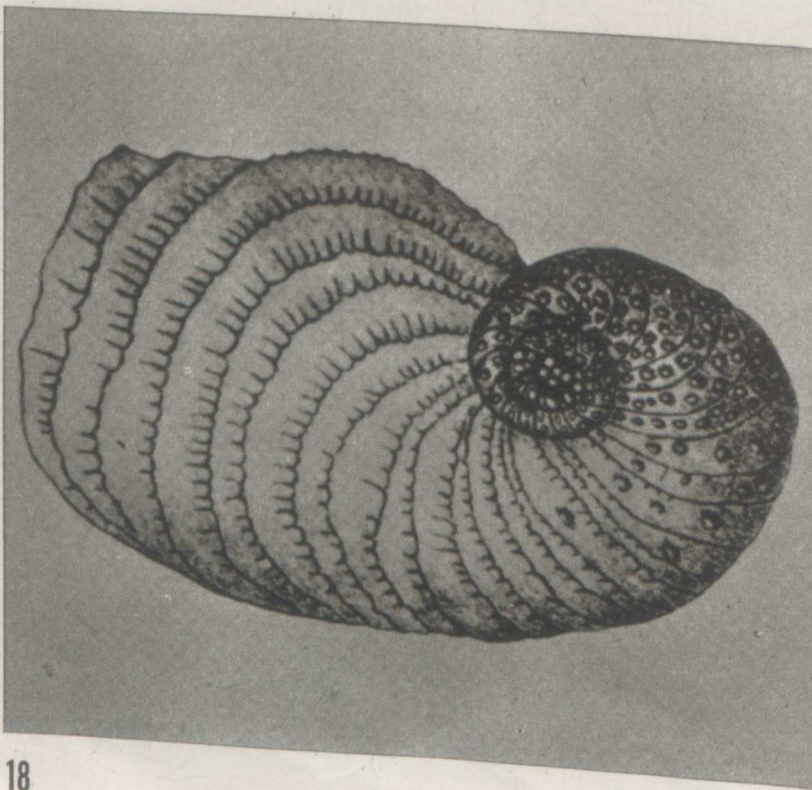
y cómoda por amplias carreteras y una señal visible de los veinte años de servicio que ha estado trabajando Clara y que le han traído — poco a poco y sin notarlo — su jubilación. Con orgullo recuerda que hace a Clara más que la primera mujer que se jubila en la refinería.

La jubilación de Clara es muy bien recibida. Pero, por otra parte, falta su presencia que ya se ha hecho tan familiar.

Sírvase Ud. mismo

Desde chocolates hasta gasolina puede usted conseguir en una nueva estación de servicio de Estocolmo. Con el agregado de que no tiene que esperar que el encargado venga a atenderle. Usted mismo puede llenar el tanque de gasolina usando billetes de banco o cartas de crédito. La máquina funciona con ambos. Y además puede surtir de chocolates, cigarrillos, artículos de tocador, etc. en una de las muchas máquinas automáticas que llenan el local.

La estación parece ser la única de su clase en el mundo. Tiene cuatro bombas que expenden tres grados de gasolina y mezcla de gasolina y aceite para los motores de dos tiempos.



Un rastro de 300 millones años

Las modernas técnicas utilizadas por los paleontólogos hoy, permiten que se sirvan de fósiles cuya edad puede ser de trescientos millones de años atrás, para localizar formaciones prometedoras en la búsqueda de petróleo.

El estudio de estos fósiles permite saber si los mares en los cuales vivían eran profundos o llanos, tranquilos o agitados, si el agua era fría o caliente. Y todos esos datos ayudan a la correcta identificación de formaciones apropiadas para los reservorios de petróleo.

Muchas de estas formas de vida marina, que se encuentran hoy en forma de fósiles, se extinguieron hace millones de años. Otras existen aún, algunas de ellas sin cambio aparente. Por ejemplo, una criatura en forma de espiral que tenía cuando apareció en el mundo hace 65 millones de años. Y casi exactamente lo mismo podría decirse de almejas y camarones.



Sugar y Strickland dos nuevos gerentes

Ernesto Sugar y Wayne G. Strickland son los nuevos gerentes de los departamentos de Refinación y Coordinación y Suministro, respectivamente.

Los dos son hombres de vasta experiencia en petróleo. El Sr. Sugar comenzó a trabajar con la Empresa en 1945 como ingeniero, graduado en la Universidad Central de Venezuela. Después de seguir cursos de post-gradó en la Universidad de Stanford, regresó a desempeñar cargos de importancia en el De-

partamento de Geología, especialmente en la División de Oriente. Fue transferido al Departamento de Coordinación y Suministro, del cual era gerente en el momento de asumir su nuevo cargo.

Wayne G. Strickland comenzó a trabajar con la Empresa en 1956. Anteriormente, desde 1946, estuvo con la Jersey en Baton Rouge, Louisiana. Allí en ese estado nació y se graduó en ingeniería química. En el momento de su nombramiento ocupaba la sub-gerencia del mismo departamento.

Al César lo que es del César

Después de más de 32 años en la Empresa, César Rodríguez Bravo se retira a disfrutar de un merecido descanso disfrutando de una vida bien ganada a base de trabajo constante superación.

Después de comenzar con la Empresa en Caracas donde desempeñó variadas actividades, pasó al Comisariato donde estuvo a cargo del control de Kardex e inventarios, puesto que ocupaba al ser transferido a San Joaquín. En esta última localidad desempeñó actividades en Nómina Personal y Contabilidad de Petróleo, ocupó el cargo de Cajero Principal y, finalmente, el de Jefe de Atestación. Después de haber desempeñado su trabajo en el Departamento de Auditoría hasta que llegó el momento de despedirse de sus compañeros para disfrutar de su jubilación.

César Rodríguez Bravo, además de ser un eficiente trabajador, realizó durante su

vida una intensa labor en beneficio de sus compañeros de trabajo. Su actividad sindical fue siempre constante y laboriosa. Participó en la fundación de tres sindicatos petroleros, fue delegado en tres congresos de trabajadores, y actuó como miembro del Consejo Directivo de Fedepetrol además de muchas otras actividades en el campo del sindicalismo. Pero la voluntad de servicio de César no se quedó allí solamente. Al ser interrogado por NOSOTROS sobre su opinión de la amistad y el compañerismo nos dijo "He querido ser amigo de cuantas personas he conocido. Mi mayor complacencia ha sido ser útil a mis semejantes". Y lo lograste César. Para muestra un botón. Cuando se supo la noticia de que nos dejaba, sus compañeros organizaron ocho actos distintos para despedirlo; es que César dejó amigos por todas partes y cumplió con su misión de trabajador responsable y de verdadero amigo.



DONDE FUE NUESTRO PETROLEO EN 1

Total exportado: 3.367.633 barriles diarios



ESTADOS UNIDOS
CANADA
CENTRO AMERICA
SUR AMERICA

1.357.000 b/d
374.000 b/d
360.000 b/d
337.000 b/d

40 %
11.5%
11 %
10 %

COMUNIDAD EUROPEA
REINO UNIDO
OTROS SITIOS

227.000 b/d
221.000 b/d
441.633 b/d

(Fuente: Carta Semanal de Minas e Hidrocarburos, A.V.)

UN FACTOR OLVIDADO

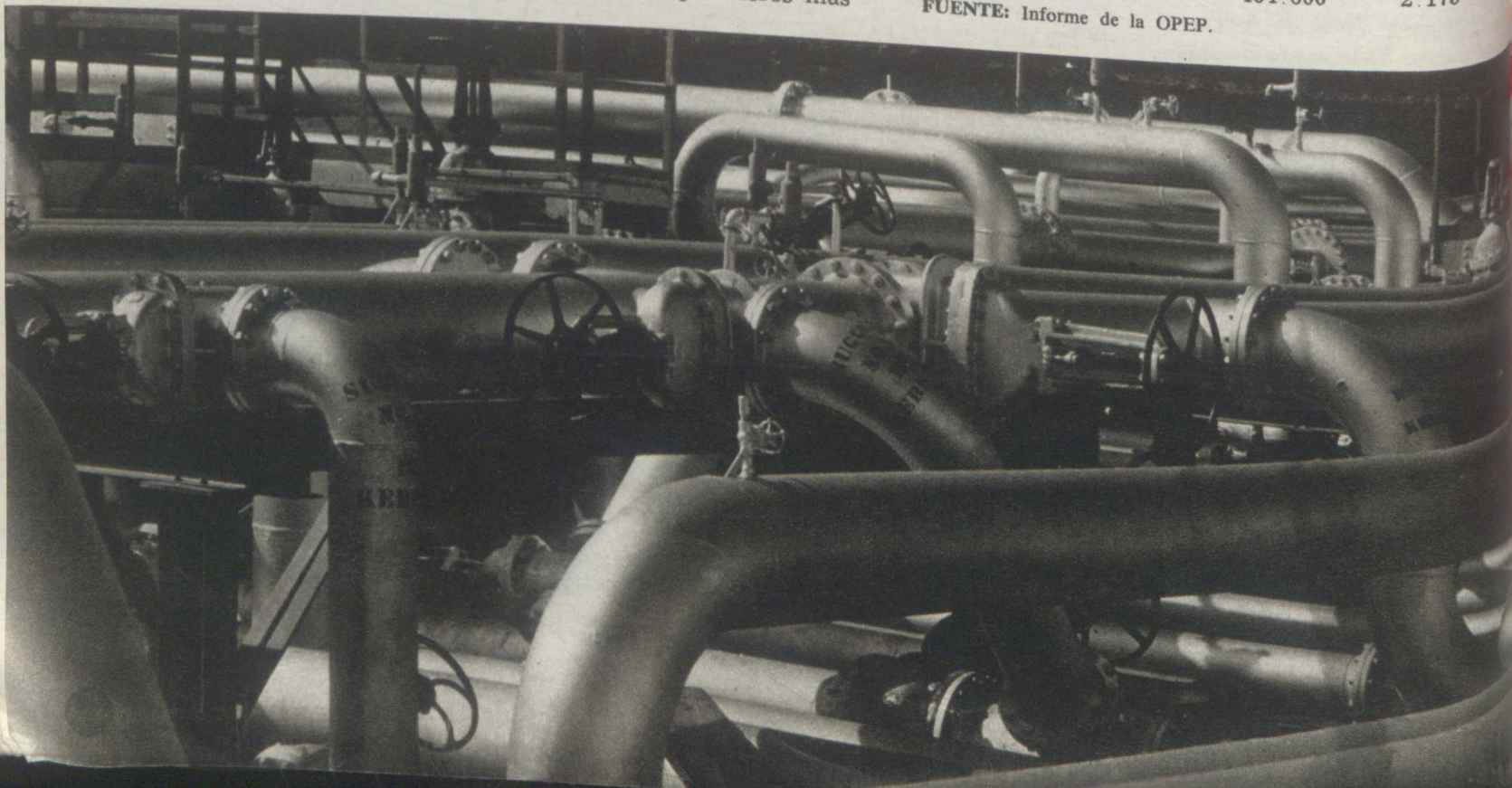
A veces, en la consideración de los problemas petroleros, parece olvidarse un factor que tiene mucho peso: la productividad de nuestros yacimientos. Porque si bien es verdad que nuestro país tiene una considerable producción global deja bastante que desear la producción promedio de cada pozo. Y eso mismo sucede con la producción de la mayor parte de los países de este Hemisferio. El promedio de productividad en el Ecuador, por ejemplo, es de 9 barriles diarios por pozo; en Perú es de 27 b/d; y en la Argentina de 57 b/d. Y como desequilibrado contrapeso en el otro extremo de la balanza tenemos que en el Irán el promedio de producción de barriles diarios, por cada pozo, es de 11.586.

Para mayor información de nuestros lectores incluimos un cuadro con la productividad de los países petroleros más

importantes del Hemisferio Oriental en comparación con Venezuela.

Países	Barriles Diarios	Pozos
Irán	2.131.800	184
Irak	1.392.200	122
Arabia Saudita	2.392.800	337
Qatar	291.300	64
Kuwait	2.274.000	503
Libia	1.501.100	745
Zona Neutral	420.200	415
Venezuela	3.371.100	11.414
Indonesia	464.600	2.175

FUENTE: Informe de la OPEP.



DA HORA UN ACCIDENTE FATAL

LO MAS PELIGROSO ES EL CONDUCTOR

En 1967 murieron aproximadamente 10.000 ciudadanos como resultado de accidentes de tránsito en las carreteras, calles y vías de Venezuela. Esta cifra representa un promedio de 27 muertos evitables por día o sea más de un accidente fatal de tránsito cada hora. Sin contar el gran número de personas que no pierde la vida, pero sí sufre graves lesiones en esos mismos accidentes.

Evidentemente, y como parte de la comunidad, la situación nos afecta directamente. Durante recientes años, ha muerto un promedio de 6 trabajadores por año (todos en accidentes vehiculares fuera del trabajo).

Estas cifras son realmente alarmantes, porque representan enormes e innecesarias pérdidas de nuestro

patrimonio más precioso —la vida y bienestar del pueblo.

Es triste reconocer, además, el hecho de que la gran mayoría de estos accidentes se deben a imprudencias de los conductores.

Muchos de los accidentes graves de tránsito afectan a conductores de buena experiencia en el manejo. A menudo el conductor experimentado cree que puede saltar a la torera las reglamentaciones de tránsito, los pequeños detalles, las precauciones de todos los días apoyado en la confianza que siente en su pericia. Hasta que un día cualquiera la violencia de un encontronazo o las fracciones de segundo de un encandilamiento le demuestran que estaba equivocado. Pero entonces, es demasiado tarde.

1.—Si los quiere mucho, demuéstreles dándoles más seguridad. Llévelos a su lado y no olvide el cinturón de seguridad.

2.—¿Está cansado? Salga de la carretera, flexione los músculos unos instantes, duerma unos minutos pero... esto no..

3.—A veces no hay tiempo para comer pero un sandwich apenas toma unos minutos. Y sabe mejor si se come antes de salir.

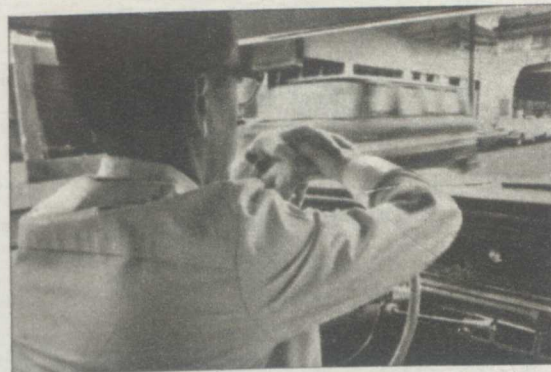
4.—El amor está reñido con el volante. Es incómodo e inseguro. Y no se disfruta realmente de ninguno de los dos.

5.—Unos minutos al lado de la carretera le servirán para limpiar el parabrisas empañado por dentro. Y para salvar la vida.

6.—Por no salirse de la ruta correcta, no vale la pena exponerse a perderla definitivamente. Recuerde que sigue rodando.



1



2



3



4

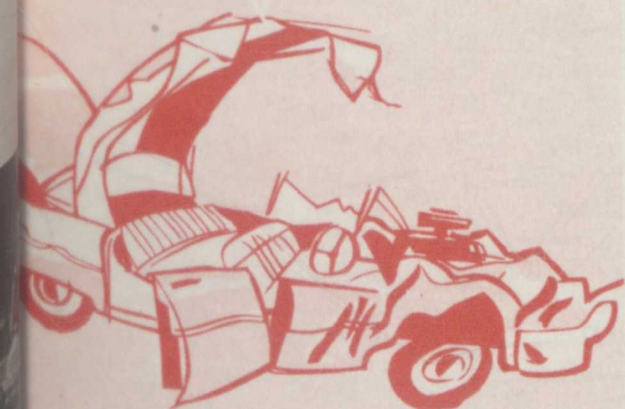


5

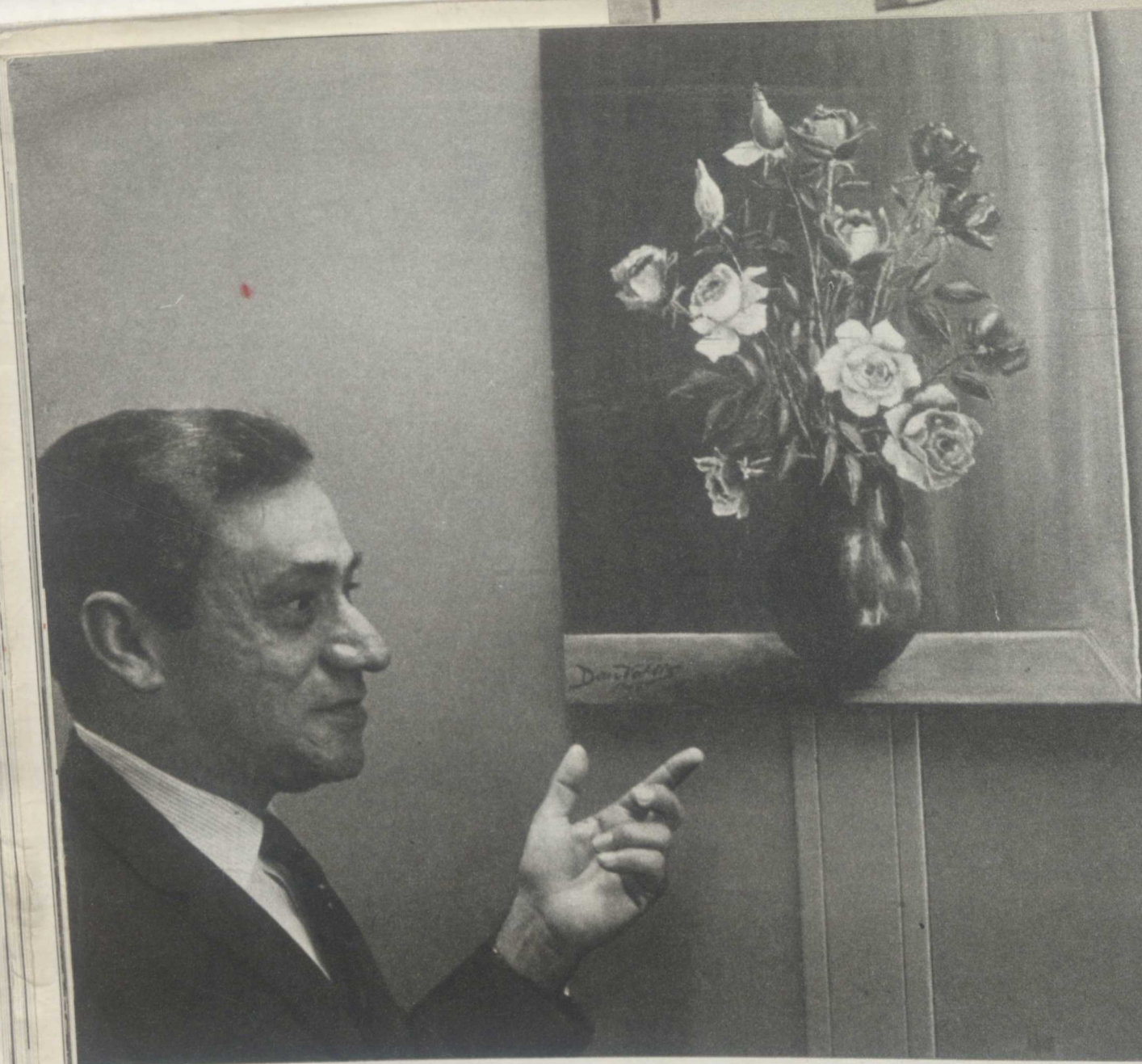


6

CAUSA:



EXCESO DE VELOCIDAD!



Danilo explica la técnica que usó en sus "Rosas en Jarra de Barro". En la página de enfrente Perla sonríe satisfecha del trabajo

Hace aproximadamente dos años Danilo Vahlis paseaba con su esposa por una de esas calles llenas de jardines del este de Caracas. Se detuvieron frente a un jardín donde de trecho en trecho sonreían al sol hermosas flores. Danilo fijó su vista en unas rosas y, sin separar la vista de ellas, dijo a su esposa:

—Me gustaría pintarlas.—

Ella contestó:

—Manos a la obra. No lo pienses mucho.

A la semana ya habían comprado un caballete, cuatro tubos de pintura (amarillo, rojo, azul y blanco) y unos cuantos pinceles. Así comenzó Danilo Vahlis a "manchar telas", según sus propias palabras, y hoy después de dos años de paciencia y constante trabajo en sus horas libres, realiza hermosos cuadros como las "Rosas en Jarra de Barro" que recientemente obsequió a su compañera de trabajo en Creole, Aida Díaz.

La naturaleza es el tema predominante en la pintura de Danilo Vahlis quien afirma: "La fuerte expresión de formas y color en la naturaleza es eterna".

Y dentro de esa naturaleza que usted trata de expresar en sus pinturas, ¿qué temas son los que prefiere? "Paisajes y flores. Por cierto que estoy terminando de pintar un paisaje de mi pueblo natal, Mapiro, y le he puesto como título "Amanecer en el Morichal". "En cuanto al color —continúa explicando Danilo— el color de la luz es lo que predomina en mis cuadros, es decir, la combinación de amarillo y blanco".

¿Es un obstáculo la edad y la ocupación para comenzar a pintar? "Rotundamente no. Y creo que mi caso es un buen ejemplo, pues hace sólo dos años que comencé y hoy me siento muy satisfecho".

Danilo Vahlis trabaja desde hace diez años en el Departamento de Impuestos de

la Empresa en Caracas y hace 20 años comenzó a trabajar en Creole. Es un hombre que tiene dos hijos. Nació en Mapiro, Anzoátegui y su infancia transcurrió en las orillas del Orinoco, en Ciudad Bolívar. Antes de despedirse Danilo quiere decir algo más: "Estoy seguro que hoy muchos otros compañeros de trabajo que tienen afición por la pintura. Algunos que ya hayan hecho sus incursiones por el mundo de la forma y el color y otros que aún no se hayan atrevido a comenzar. Les digo que si tienen afición por la pintura no lo piensen más, todo es comenzar. Luego vienen los agradables momentos de satisfacción frente al trabajo. Creo que deberíamos promover en la Empresa un Salón de Pintura donde todos los que sienten inclinación por la expresión artística, tengan oportunidad de dar a conocer a los demás sus obras. Es una buena idea. Y realizable."

Perla y Danilo dicen:

NO HAY EDAD PARA COMENZAR A PINTAR

Perla Sultán es una simpática muchacha de 25 años. En la Empresa desde hace unos meses, Perla es una eficiente secretaria, además de haber estudiado bastante, secretariado comercial y ejecución de hablar castellano, francés, inglés y de italiano ha tenido tiempo para estudiar música —guitarra y piano— decoración y pintura.

Perla nos confiesa: "Hasta que cumplí 25 años me sentía nula para pintar" y luego agrega: "Hace tres años mi mamá tomó cursos de pintura y yo me animé a comenzar. Recibíamos las clases juntas, pero dibujo al carbón, luego empecé a utilizar óleo y posteriormente pastel. La realidad esta última es la técnica que me llamó la atención". Y ¿por qué la del pastel es la que más te llama la atención? "Quizás por que hay una

participación más directa en la realización. Son las propias manos del artista, a través de sus dedos, que van dando forma y color sobre el cartón".

Indudablemente, Perla tiene un gran sentido del color que no sólo refleja en sus pinturas sino que lo aplica hasta en su propia persona combinando los colores de sus vestidos con el mismo gusto que cuando pinta. ¿Es muy importante la edad para comenzar a pintar? "La edad no tiene nada que ver con la sensibilidad —responde rápida y tajante— lo importante es sentir el impulso inicial y no perderlo. Lo demás viene con el trabajo y el cariño que se ponga en la realización". ¿Qué harías para promover entre tus compañeros de trabajo la inclinación hacia la pintura? Perla no piensa mucho, su propia juventud la lleva a las respuestas

rápidas y concretas: "Sería muy interesante que, por ejemplo, en el Club Creole se abriera una especie de Taller Libre todas las tardes para que aquellas personas interesadas puedan ir allí después del trabajo, y así comenzar a pintar bajo la supervisión de un profesor".

¿Y el financiamiento?: "Pues, entre todos los que asisten a las clases de pintura, una o dos horas al día, por ejemplo, pagarían su cuota para cubrir los honorarios del profesor".

Ya para finalizar la entrevista pedimos a Perla su opinión sobre la pintura actual: "El arte llamado cinético me impresiona sobre manera. Creo que sus impulsores han llegado al sueño del artista plástico: el movimiento".

¿Algo más?: "Sí. Quisiera decirles a todos aquellos compañeros de trabajo que sientan inclinación hacia la pintura, que no lo piensen mucho. Comiencen ahora mismo, les aseguro que no se van a arrepentir".



En este número:

● PARAGUANA HACE
CAMINO AL ANDAR.

Serie de reportajes
sobre la creciente
actividad económica
de la península.

● Y EL PETROLEO
GERMINO.

La Universidad de
Oriente hace buen uso
del Campo de Jusepín
que le donara la Empresa.

● NO HAY EDAD
PARA COMENZAR.

Pintores aficionados
lanzan una idea que

Nosotros acoge
con entusiasmo.

NUESTRA PORTADA

En primer plano,
totalmente oscurecida por los
ojos y la sonrisa de Perla
Sultán está una lata de
aceite Esso Extra con el
nuevo diseño recientemente
puesto en el mercado. Sin
embargo en la entrevista de
la página 23 Perla habla
de su afición a la pintura.
Lo de la lata es solamente
parte del decorado.

CONTRAPORTADA

En un contraste de excelente
factura las inmóviles
cabezas de los balancines
ensayan una postura de
tranquila espera.

