

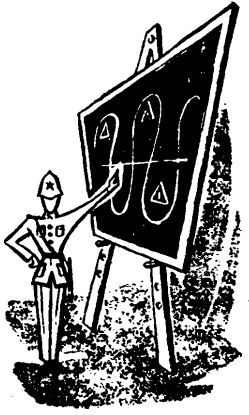




# PANORÂMICA

COM A COLABORAÇÃO DOS SERVIÇOS CULTURAIS DA SHELL PORTUGUESA

## A ESCOLA DE TRÂNSITO DA SHELL PORTUGUESA



O problema da Segurança no Trânsito é daqueles que têm vindo a merecer desde há anos já — ou mais propriamente desde que se tornou num problema que implica uma cada vez maior perda de vidas — toda a atenção e todo o interesse dos Serviços Culturais da Shell Portuguesa.

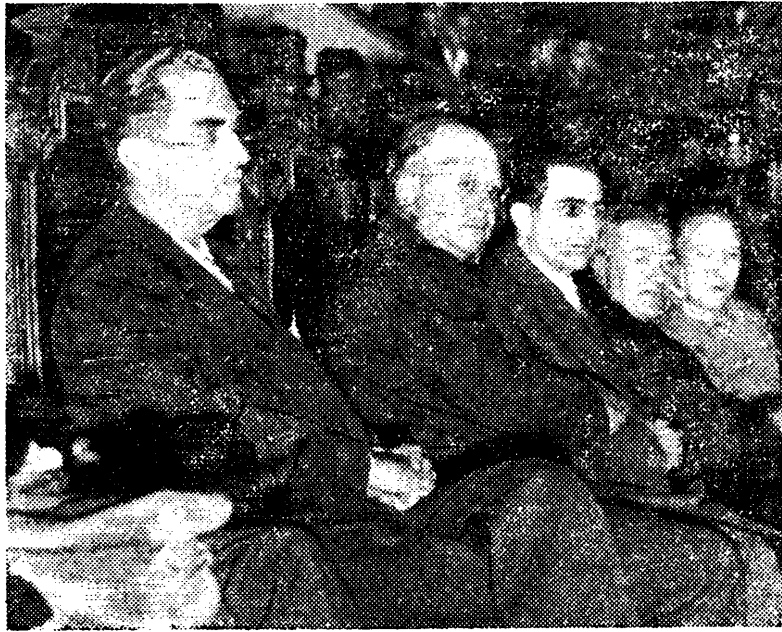
Para se avaliar a sua importância, basta citar que, nos Estados Unidos, morreram em 1955 mais pessoas vítimas de acidentes de viação do que soldados americanos na última Grande Guerra.

Assim, depois de um estudo profundo e cuidadoso dos seus principais aspectos, foi estabelecido pelos referidos Serviços Culturais um plano destinado a despertar no Público em geral a noção nítida da gravidade que oferece a indisciplina no Trânsito, apontando ao mesmo tempo os meios de a corrigir.

Desta forma e sem ter a veleidade de querer resolver, só por si, tão angustiante aspecto da vida moderna — que necessariamente implica a cooperação de todos, desde o Estado aos particulares, desde o mais destacado ao mais humilde — os Serviços Culturais da Shell não só publicaram, com incontestável êxito, um excelente folheto a cores, intitulado «De Pequeno... se torce o Peão», que, através de desenhos apropriados, caricatura as situações criadas por actos de inconsciência, na rua ou na estrada, como editaram cartazes sobre igual tema, destinados a serem afixados em

pontos bem visíveis. E ainda outras publicações de idêntica finalidade.

Foi, porém, com a sua Escola de Trânsito que a Shell Portuguesa forjou o meio mais objectivo, mais directo, mais convincente, de alertar o Público para a necessidade de



O Sr. Ministro da Educação Nacional assiste a uma exibição da Escola de Trânsito da Shell Portuguesa, ladeado pelos Srs. Governador Civil de Lisboa e 1.º Comandante da P. S. P. e pelos Srs. Dr. Bustrorf Silva e F. H. Franzenheim, respectivamente presidente do Conselho da Administração e administrador daquela empresa

observar, cuidadosamente, as regras do bem andar nas ruas e nas estradas — necessidade a atender não apenas pelos peões como pelos automobilistas.

Apresentando, sob feição humorística, mas com alto sentido pedagógico, essas regras, a Escola de Trânsito da Shell Portuguesa alcançou rapidamente excepcional popularidade, graças a consecutivas exibições, perante milhares de pessoas, em Lisboa, e ainda no Estoril, Costa da Caparica, Praia das Maças, Figueira da Foz, Póvoa de Varzim, Espinho, Praia da Rocha, Monte Gordo e outras praias. Mereceu, por isso, o maior

elogio por parte do Sr. Ministro da Educação Nacional, Prof. Dr. Leite Pinto, e o patrocínio do Automóvel Clube de Portugal, do Comando da P. S. P. e do Diário de Notícias.

A Escola, que se tem também exibido em vários esta-

blecimentos de ensino, numa actividade de profundo carácter educativo, pois que é fundamental interessar a juventude nos problemas de Trânsito, já participou por duas vezes no festival organizado, anualmente, pelo Natal, pelo Comando da P. S. P. no Pavilhão de Desportos, em Lisboa. Na primeira dessas vezes, estavam presentes os Srs. Ministro da Educação e Governador Civil de Lisboa que ficaram bem a par da influência meritória da Escola, através da representação de pequenos intérpretes — educandos da Casa Pia, rapazes e raparigas —, do guarda de Trânsito António Custódio e do palhaço Noel, que demonstraram «ao vivo» como se deve e como se não deve andar nas ruas e estradas.

Está no programa de actividades da Escola de Trânsito da Shell Portuguesa novas digressões pela Província. Dar-se-á, assim, a mais alguns milhares de pessoas oportunidade de beneficiarem dos ensinamentos da Escola, cujo lema está em completo acordo com aquele que o Sr. Engenheiro Canto Moniz, director dos Serviços de Conservação da Junta Autónoma das Estradas, definiu ainda há pouco através de uma palestra na Emissora Nacional: «Na Campanha de Segurança de Trânsito, todos não somos demais».

Uma vez tomada a decisão de qual o tipo de fruteira a instalar há ainda que atentar no perigo, sempre possível, da «improdutividade». Por «improdutividade» designa-se, em fruticultura, a não transformação da flor em fruto, podendo ter este fenómeno, no entanto, causas bastantes complexas.

A maior parte das espécies frutíferas são, teoricamente, capazes de, por si só, se reproduzirem, mas o que é facto é que, muito frequentemente, embora os órgãos masculinos e femininos da flor sejam geralmente perfeitos, a fecundação não se dá.

Uma das regras a ter, pois, em conta é nunca plantar em larga escala árvores de uma única casta ou variedade quando não existam perto outras árvores da mesma espécie. Esta regra é sobretudo importante no caso das pereiras, macieiras, cerejeiras e ameixeiras que, quando cultivadas em pomar estreito, ra-

## O petróleo do Médio Oriente

Os acontecimentos do Suez trouxeram para primeiro plano, a importância do petróleo do Médio Oriente. As perguntas e as respostas que se seguem dizem respeito a essa zona vital do Mundo.

— Onde fica exactamente o Médio Oriente?

— Do ponto de vista da indústria petrolífera, trata-se de uma área que se estende das costas orientais do Mediterrâneo aos países que limitam o Golfo Pérsico.

— É o Médio Oriente a maior área produtora de petróleo no Mundo?

— Não. Os Estados Unidos estão muito à frente, mas o Médio Oriente, no seu conjunto, tornou-se a maior área exportadora. No ano passado, exportou cerca de 150 milhões de toneladas, de sua produção total de 162,5 milhões de toneladas.

— Qual é a quantidade de petróleo que vai do Médio Oriente, por exemplo, para a Grã-Bretanha?

— A Grã-Bretanha recebeu, no ano passado, daquela origem, 24 milhões de toneladas — ou seja 68 % do total das suas importações petrolíferas.

— Veio a maior parte deste petróleo pelo Canal de Suez?

— Sim. Cerca de 20 milhões de toneladas. O restante foi carregado nos terminais de dois grandes oleodutos no Mediterrâneo oriental — o de

ramente são produtivas. Nestes casos há então que recorrer a outras variedades que actuem como «polinizadoras».

Põe-se em seguida o problema da escolha da variedade «polinizadora», que irá garantir, como o seu pólen, a fecundação das flores das árvores do pomar.

Para que a variedade possa ser considerada como polinizadora de uma outra é necessário:

1) que a floração seja simultânea; 2) que produza elevada quantidade de pólen fértil; 3) que sejam altamente compatíveis, isto é, que o pólen da variedade polinizadora seja capaz de fecundar em elevada percentagem as flores da outra variedade; 4) que a casta «polinizadora», tenha valor comercial; 5) que a época de maturação dos frutos de ambas variedades seja, se possível, simultânea.

A importância da primeira alínea citada é evidente, pois que a polinização cruzada (muito facilitada pela existência de colmeias no pomar) só é possível entre variedades de floração simultânea. Há, no entanto, que haver o conhecimento exacto das épocas de floração das diferentes variedades para que, ao instalar o pomar, se tenha a garantia de nele haver floração simultânea, o que exige, em geral, o ter de recorrer-se à consulta de um técnico especializado.

Há muitas variedades que não produzem pólen fértil ou produzem-no em muito pequena quantidade. Assim, em pereiras, nunca deverão empregar-se como polinizadoras as variedades *Marguerite Marillat*, *Beurré Diel*, *Clapp's Favourite* e *Curé*, para só falar das mais importantes; em macieiras também a *Reinette du Canada*, a *Baldwin*, a *Cox Orange Pippin* e a *Gravstein* não deverão ser consideradas como polinizadoras.

Temo ter levantado, no espírito do leitor, demasiada confusão, mas o que importa frisar é que a decisão da instalação de um pomar exige a consideração de numerosos problemas e que, por isso mesmo, deverá sempre recorrer-se ao auxílio das Brigadas Técnicas ou Estações Agrárias das respectivas regiões, ou consultar-se qualquer casa especializada no assunto, que disponha de técnicos ao seu serviço. Não o fazendo, o agricultor candidato a pomareiro poderá, por sorte, acertar no alvo, mas mais frequentemente «semeará esperanças e colherá desilusões», como já disse algures um dos mais competentes técnicos portugueses em fruticultura.

(Do Boletim Agrícola, publicado pela Shell Portuguesa).

## O respeito pela criança

Eis alguns princípios essenciais, reconhecidos pelos mais competentes educadores:

\* Evitar, entre os pais, divergências impossíveis de resolver (a criança sabe muito bem insuflar o seu próprio desejo de independência entre essas contradições).

\* Não multiplicar os ordens quando se dirigir a uma criança.

\* Não lhe dar senão ordens que digam respeito a coisas importantes — só serve para irritar e humilhar intervir, a torto e a direito, acerca dos assuntos mais insignificantes.

\* Evitar, salvo em casos extremos — o tom de autoridade e substituir-lhe, sempre que é possível,



o da persuasão que se dirige ao sentimento e à inteligência.

\* Saber, se percebe que se enganou, reconhecer esse facto, e explicar-se lealmente. A recíproca virá muito naturalmente.

\* Saber quando se deve rectificar um pormenor de conduta. Lembrar-se que também foi criança. Dizer a um filho: «Na tua idade, também fiz o mesmo» não é absurdo; é demonstrar-lhe que não o considera um grande culpado e que pode corrigir-se.

\* Nunca trocar a obediência por promessas — pois a criança fará disso um meio de chantagem — mas saber recompensar e em todo o caso marcar sempre que se tem consciência de se dirigir a alguém cujo julgamento pessoal não é «a priori» sem interesse.

\* Ser diplomata: respeitar a personalidade da criança e não exigir, por exemplo, que renuncie instantaneamente a um jogo, a uma leitura, a uma ocupação que lhe interessa para executar a ordem que se lhe dá, se isso corresponder a uma necessidade estritamente pessoal: «Dá-me o jornal, ou dá-me os cigarros».

\* Em resumo: «respeitar» a criança para lhe ensinar que o respeito é uma noção indispensável nas relações humanas, quer seja daquele que manda quer do que obedece.

\* Quanto ao resto, a ternura e a experiência vos guiarão: nada temos que vos ensinar.

da Boa Esperança — é mais curta até do que pelo Canal do Suez. Do Golfo americano a Londres a distância é de 5.000 milhas náuticas (cerca de 35 dias para a viagem de ida e volta); e das Caraíbas apenas 4.200 (cerca de trinta dias) em comparação com os 71 pelo Cabo da Boa Esperança.

— Qual é, então, por exemplo, para a Grã-Bretanha a resposta ao problema?

— A resposta não é fácil. A Grã-Bretanha esforçar-se-á por obter mais petróleo do hemisfério ocidental, e continuará a importar grandes quantidades do Médio Oriente pelo Cabo da Boa Esperança. Mas, sobretudo, terá que fazer grande economia no uso de produtos petrolíferos.

500 milhas que vai do Iraque a Baniyas (Síria) e a Tripoli (Libano) e o de 1.000 milhas — que é o escoador da Arábia Saudita — que vai até Lidou (Libano).

— O petróleo pode continuar a ser embarcado para a Europa daqueles terminais?

— Não, por enquanto. Os oleodutos do Iraque foram imobilizados com a destruição de três centrais de bombagem na Síria, e, mesmo na hipótese do governo sírio permitir o acesso às mesmas, a sua reparação levará muitos meses. Isto significa que a única maneira de trazer petróleo do Médio Oriente para a Europa será transportando-o, em petroleiros, de outros pontos do Golfo Pérsico, pelo Cabo da Boa Esperança.

— Quanto tempo mais demora esta viagem do que a realizada pelo Canal de Suez?

— Quase o dobro do tempo — a distância é de 11.300 milhas contra 6.000 pelo Suez. A viagem de ida e volta, pelo Cabo da Boa Esperança, feita por um petroleiro vulgar leva 71 dias e pelo Canal 44. Passando os petroleiros que utilizavam o Canal a fazer a viagem pelo Cabo da Boa Esperança, somente 40 milhões de toneladas de petróleo por ano poderiam ser transportadas, em vez dos 67 milhões de toneladas que passavam pelo Canal em 1955.

— Assim, para transportar a mesma quantidade de petróleo do Médio Oriente será necessário praticamente o dobro dos petroleiros?

— Sim. Presentemente — mesmo sem contar com o grande aumento no custo do frete que a viagem mais longa implica — não há suficiente número de petroleiros para isso. E, não se deve esquecer que isto não é meramente um problema para a Grã-Bretanha. Muitos países da Europa Ocidental dependem do petróleo do Médio Oriente.

— E os novos super-petroleiros?

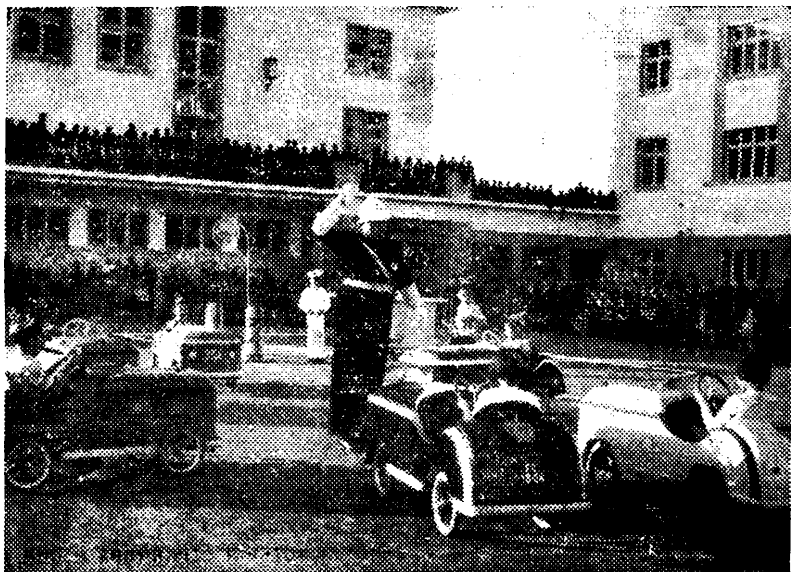
— Seriam, com certeza, extremamente úteis nesta emergência, mas poucos ainda estão a ser utilizados, além de que levam muito tempo a construir. Por outro lado, muitos portos para carga e descarga de petróleo bruto do Médio Oriente não têm presentemente suficiente profundidade nem aparelhagem para receber super-petroleiros.

— De onde pode a Europa obter petróleo sem ser no Médio Oriente?

— Principalmente dos Estados Unidos e da área das Caraíbas (sobretudo da Venezuela), mas a quantidade exacta disponível é um problema que ainda não foi resolvido. A Europa tem estado, é certo a receber uma quantidade apreciável (cerca de 25 milhões de toneladas) dos seus fornecedores do hemisfério ocidental, principalmente das Caraíbas.

— É demorada a viagem de um petroleiro, desde aquela área até à Grã-Bretanha?

— Não é tão longa como a do Golfo Pérsico, pelo Cabo



Um aspecto da demonstração da Escola de Trânsito da Shell Portuguesa, na Escola Técnica Elemental Francisco de Arruda

## SERVINDO A LAVOURA

Factos a ponderar antes da instalação dum pomar

Quantas vezes o provar de um saboroso fruto se tornou responsável... pelo estabelecimento de um pomar! De facto, pomares há que são filhos de uma decisão rápida e precipitada tomada à sobremesa e, infelizmente, os resultados económicos desses pomares raramente são compensadores.

Ao tomar a decisão de instalar um pomar para «fruticultura comercial» o agricultor deverá, antes de mais, escolher judiciosamente qual o tipo de fruteira que, nessa

região, poderá produzir frutos de maior valor comercial e depois atentar no problema de colocação desses frutos nos mercados consumidores. Se o local escolhido para a instalação do pomar ficar afastado dos centros consumidores ou a eles ligado por deficientes vias de comunicação, é claro que se terá de pôr de parte a ideia de produzir frutos de baixo poder de conservação ou fraca resistência ao transporte (grande parte das variedades de pêssegos e quase todas as pêras temporais).





