

mostra que serão tudo, menos gente fina. Se não quiser presenciar scenas destas, meu amigo, não torne a acompanhar-se de pares. Lá no estrangeiro nunca se vê disto; o povo é educado por outra forma que não o nosso; a falta de religião, no trato exterior, supprime-na com o verniz da urbanidade e com mais elevação de sentimentos. Nos últimos tempos da monarchia, estava muito em voga, entre nós, o insulto ao clero; hoje está já fora de moda, felizmente.

E... com desprazer tenho que despedir-me, caro leitor. Receio chegar tarde ao Concurso Híppico, organizado no Campo do Bessa por um grupo de bravos officiais e civis, em honra dos Congressistas. Afortunadamente, o nosso Amigo, Engenheiro Manuel Duarte Guimarães Pestana hoje, como outras vezes, pôs-nos amavelmente à disposição, ao padre Luisier e a mim, o seu magnífico automóvel, durante toda a tarde; fineza que jamais olvidaremos. Adeus, até breve.

29 de junho de 1921.

J. S. TAVARES.



VARIÉDADES

Verdades e mentiras. — Chamamos a atenção dos nossos leitores sobre esta secção que aparece já pela vez terceira entre os anúncios e contém sempre coisas interessantes.

A colheita das uvas em Portugal — Parece não haver memória de colheita mais abundante de uvas em o nosso país do que a deste ano. A grande sêca que tem havido impediu o desenvolvimento do mildio e do cinzeiro ou oídio, favorecendo extraordinariamente as vinhas e a novidade. Com a pouca extracção do vinho, muitos viticultores acham-se embaraçados, por falta de vasilhame e não sabem onde meter a nova colheita. Para estes casos, aconselho a secagem das uvas, a qual deve ser este ano fácil ao sol, em vista do calor e da grande estiagem. As passas de boa qualidade têm muita saída e fácil colocação no mercado. Também pode cada qual guardar uma pequena parte das suas uvas pelos processos que já se indicaram na Brotéria em volumes anteriores, seguro de que lhe farão muito

bom serviço como sobremesa pelo inverno dentro e que nos mercados das cidades as poderá vender a bons preços quando escassear a fruta.

A produção do cacao no Brazil. — A Costa do Oiro é actualmente a região do mundo onde é maior a produção de cacao. Esta colónia inglesa, graças aos métodos dos dirigentes e à barateza da mão de obra, aumenta de ano para ano a sua exportação de cacao. O Brazil ocupa o segundo lugar entre os países produtores de cacao, seguindo-se-lhe o Equador, e S. Tomé cuja produção é muito irregular. Das colónias inglesas produtoras de cacao (Costa do Oiro, Trindade, Lagos, Granada, Jamaica, Ceilão, Dominica e Santa Luzia), somente a primeira tem progredido de um modo notável.

Produção de cacao no Brazil

ANOS	Toneladas	Valor em contos Papel
1913	29.758.595	23.904
1914	40.766.740	30.642
1915	44.980.000	56.139
1916	43.720.000	50.371
1917	55.622.000	48.084
1918	41.865.000	39.752
1919	62.584.000	93.265
1925	54.419.000	64.650

A produção de cacao do Brazil de 1913 a 1920 tem sido muito variável, conforme se pode ver pelo quadro seguinte.

O porto do Brazil que em 1920 mais exportou, como sempre, foi o da Bahia — 51.576 toneladas — seguindo-se-

-lhe o do Pará, com 2.611 toneladas, o do Rio com 148, o de Manáos com 56, etc. O valor da exportação de cacao da Bahia foi de 61.535.444\$, sobre um total de 64.449.730\$ para todo o Brazil.

Utilidade das abêlhas na agricultura. — Extraímos, com a devida vénia, da «Revista de Montes» (Año xiv, n.º 1.058) os seguintes interessantes dados: Segundo cálculos do Dr. E. Zander, há na Alemanha cerca de 2.600.000 colmeias, de cada uma das quais saem durante os meses de maio e junho 10.000 abêlhas colectoras de pólen e de néctar, o que representa 26.000 milhões de obreiras. Empregando cada abêlha durante o bom tempo uns 10 minutos em cada uma das suas viagens, pode efectuar 40 saídas por dia, o que equivale a 1.040.000 milhões de viagens diárias, durante as quais podem fecundar 41.600.000 milhões de flores.

O Dr. E. F. Philipp, entomólogo do ministério de Agricultura de Washington, calcula que o benefício proveniente das abêlhas, para a fecundação das flores das fruteiras dos Estados Unidos, é cinco vezes maior do que o valor do mel e da cera produzidos anualmente. O professor Cock, Director de uma das maiores estações experimentais de fruticultura dos E. Unidos, tirou, como conclusão de um grande número de experiências, que as flores de um ramo de macieira coberta com um véo de tule foram fecundadas na proporção de 2 0/0, ao passo que as flores expostas ao ar livre visitadas pelas abêlhas, o foram na proporção de 20 0/0; em um ramo

de pereira a proporção foi de 0 e 50 % respectivamente ; de cerejeira, de 3 e 40 % ; de groselha, 9 e 27 %, e de laranjeira, 4 e 48 %. Os irmãos Repp que possuem em Cloucester, Estado de Nova York, 2.100 hectares de terreno plantados de árvores frutíferas alugam durante a floração um grande número de colmeias, abonando aos apicultores um dólar por cada colmeia bem povoada, além dos transportes, sendo toda a produção do mel, cera e própolis em proveito dos mesmos apicultores.

A macieira e pereira abandonadas à fecundação própria produzem reduzido número de frutos defeituosos, ao passo que pela fecundação racional por meio das abelhas que depositam o pólen nos estigmas se obtêm abundantes colheitas de ricos e bem formados frutos.

A abelha é portanto, como se vê do que fica dito, o melhor amigo da agricultura, porque não só aumenta consideravelmente as colheitas, senão que melhora a qualidade dos frutos.

Oxalá os nossos agricultores e lavradores propagassem e favorecessem insectos tão úteis para a agricultura, pondo de parte todos os preconceitos contra estes industriosos himenópteros.

O dirigível comercial inglês. — Acaba de terminar-se este gigantesco dirigível, nos estaleiros aeronáuticos de Inchinnan, perto de Glasgow, na Inglaterra. Começou êle a construir-se em 1919. Mede o «R. 36» 205 metros de comprimento, com 24 m. de diâmetro máximo e uma capacidade de 62.000 metros cúbicos. Calcula-se a sua velocidade máxima em 105 km. por hora e a velocidade normal em 80 quilómetros. Os motores em número de cinco têm uma potência total de 1.570 cavalos-vapor. A câmara para passageiros tem um comprimento de 40 m. e uma altura de 2,30 metros. Está dividida em 25 camarotes dispostos para dois passageiros cada um, com duas camas e uma mesa que se pode fechar. Pode transportar, além dos 50 passageiros, uma tripulação de 4 oficiais e 25 homens, dos quais 13 são mecânicos. Pode fazer a viagem de Londres a Estocolmo, com 30 passageiros e duas toneladas de mercadorias ou correspondência, no espaço de 20 a 24 horas. De Londres à Suíça, com 40 passageiros e duas toneladas de correspondência, gastará 12 a 15 horas ; de Londres a Marselha com 30 passageiros e duas toneladas de correspondência, 15 a 18 horas, e de Londres ao Egito umas 72 horas, não levando mais de 30 passageiros e uma a duas toneladas de correspondência. Em todas estas viagens se permite a cada passageiro levar 45 kilos de bagagem. Espera-se que o dirigível «R. 36» possa realizar a viagem de Inglaterra à India em uns seis dias ; gastam ordinariamente as empresas mais rápidas uns 20 dias para efectuar esta travessia.

A catástrofe do dirigível «R. 38». — De maiores proporções ainda e superior a êste era o «R. 38» com os seus 231 metros de comprimento e 28 de diâmetro e uma capacidade total de 91.500 metros cúbicos. Movido

por seis motores de 359 HP cada um, podia transportar mais de 50 toneladas de peso útil com uma velocidade média de 95 quilómetros por hora. Podia, sem escala, fazer um percurso de 6.500 milhas, que é como quem diz igual ao trajecto das Ilhas Britânicas ao Japão. Este monstro dos ares devia, depois de ultimadas tôdas as provas, ser comprado à Inglaterra pelos Estados Unidos, havendo de servir de base com o nome de «Z-R-2» à organização de linhas comerciais aéreas com grande raio de acção.

Infelizmente, a última prova realizada a fins de agôsto foi-lhe fatal. Voava êle a 330 metros de altura sôbre a cidade de Hull (Inglaterra), quando os numerosos expectadores o viram de repente quebrar em dois. Sequebraram-se duas explosões formidáveis que o puseram em chamas, e em menos de um minuto uma das partes caiu no rio Humber, caindo as duas partes a 2 quilómetros uma da outra. Só um prodígio de sangue frio por parte do comandante dirigível pôde livrar a cidade de Hull, sôbre que êle evolucionava, de um enorme desastre. Dos 49 homens que montavam a bordo só 5, ao que parece, se salvaram com vida.

A hulha na Alemanha. — A Alemanha é rica de carvão de pedra; a extracção anual atinge 190.000.000 toneladas. Antes da guerra, na produção de hulha só lhe levavam vantagem a Inglaterra e os Estados Unidos. A bacia do Ruhr tornece uma têtça parte do carvão alemão. A bacia prussiana da Alta Silésia entra com uma quarta parte.

São ainda regiões importantes a bacia prussiana de Sarrebruck, a bacia saxónica de Swickau-Chemnitz, a bacia da Baixa Silésia (35.000 operários em 1920); produziu 5.000.000 toneladas, e de Waldenburg e a bacia prussiana de Aix-la-Chapelle (16.000 operários em 1920; não chegou a produzir 3 milhões de toneladas). A bacia do Ruhr produziu 88 milhões de toneladas em 1920; em 1913, a produção elevou-se a 115 milhões de toneladas.

A travessia dos Andes pela aviadora francesa Adriana Bolland. —

No dia 1 de abril do corrente ano, passou esta audaz aviadora por cima da cordilheira dos Andes, num aeroplano Caudron, com motor de 80 cavalos. Saiu do campo de aviação conhecido pelo nome de «Los Tamarindos» (Mendoza) às 6 h. e 32 da manhã e tomou o rumo da cordilheira, seguiu a linha do combóio, passando por Uspallata, estação Guido, Zanjón Amarillo, Punta de Vacas, Puente del Inca, las Cuevas, Río Blanco, los Andes e Santiago do Chile, aonde desceu, sem contratempo de espécie alguma às 10 h. 10 no campo de aviação militar de «El Bosque». Por Uspallata voou a aviadora a uma altura de 3.000 metros e elevou-se gradualmente até 4.000 metros para tomar o rumo para o Chile, vendo-se obrigada duas vezes a mudar de direcção, por não lhe permitir a altura a que viajava, franquear os massiços montanhosos que via diante de si. Em Santiago de Chile, tributaram um entusiástico acolhimento à illustre aviadora. Conta esta tão só-



mente 22 anos de idade; recebeu o título de piloto aviador em 1919, na Escola Caudron, em França e realizou já vôos muito notáveis, em que conquistou dois *records* femininos: vôo a 4.800 metros e dupla travessia do Canal da Mancha.

Record de altura em aeroplano. — A 24 do passado mês de junho, o aviador Kirch *bateu* em Versalhes o *record* de altura, elevando-se em um biplano com um motor de 300 cavalos a 10.140 metros. Em 15 de junho de 1919, tinha o aviador Casale *batido* o *record* de altura, elevando-se a 10.100 metros.

Faróis de acetilene para a navegação aérea. — Segundo o «Acetylene and Welding Journal», uma nova cadeia de faróis de acetilene permitirá aos viajantes que vão de Paris a Londres, por via aérea, efectuar essa viagem com grande segurança no meio da escuridão da noite. Esses faróis projectarão um cilindro de luz com a intensidade de 100.000 velas; iluminar-se hão e apagar-se hão automaticamente, ao pôr e nascer do sol. Haverá três faróis principais entre Londres e a Mancha, e outros mais pequenos sobre os aeródromos de Lympne e de Croydon.

Canal de Panamá. — Em 1920, a tonelagem que transitou pelo canal atingiu 10.378.000 toneladas. É este o 7.º ano depois da inauguração. Segundo a importante revista «Ibérica», o número de navios de comércio que passaram pelo canal até 1 de janeiro de 1920 elevar-se hia a 8.887, com 33.668.313 toneladas de carga.

Este aumento tão notável no comércio de trânsito pelo canal vai-se acentuando de dia para dia. No ano económico que se terminou em 30 de junho de 1919, as receitas excederam as despesas ordinárias em 241 822 *dollars*, não entrando nesta soma nem a quantia que se destina a compensar as reparações nem os juros dos 365.415.985 *dollars* que custou a construção do canal.

Empréstimo alemão de 700 milhões de marcos-ouro. — O «Deutsche Reichsbank» acaba de negociar um empréstimo de 700 milhões de marcos-ouro com um grupo financeiro, que compreende representantes holandeses, ingleses e americanos. É destinado este empréstimo a facilitar à Alemanha o pagamento de 1 bilião de marcos-ouro à Comissão de Reparações, pagamento que tinha de efectuar-se antes de 31 de agosto último.

Crédito americano aos negociantes alemães. — Os negociantes de algodão dos Estados Unidos acabam de efectuar uma importante transacção com os importadores de algodão de Breme. Concederam a estes últimos um crédito de 1 milhão de *dollars*, para que possam por meio desse crédito comprar algodão na América.

J. M. DA CUNHA.