

frescos, nas margens dos rios e ribeiros, enlaçando-se nas árvores e nas sebes. Floresce no verão e no outono. Pode, pois, cada qual colher as flores e secá-las à sombra para aromatizar a sua cerveja. E pagaria bem a pena cultivá-la nos campos, como se faz noutras nações. Não custa nada a conhecer: é uma planta trepadora, de folhas largas, como as parras, que se enlaça como os feijoeiros em volta das empas.

Querendo a cerveja de côr mais carregada, como muita gente prefere, torra-se o açúcar antes de o deitar nas garrafas. Não falta quem affirme que a cerveja fica assim não somente mais escura, mas ainda de melhor paladar.

O crescente não se emprega senão na primeira vez que se prepara a cerveja; nas vezes seguintes, substitui-se por uma garrafa da fornada precedente; podem para isso empregar-se os restos que ficam no fundo das garrafas.

DIONEL.

VARIEDADES

A colheita dos cereais em 1920 no hemisfério setentrional. — No momento em que escrevo (fim de outubro de 1920), não se conhecem por enquanto as estatísticas da colheita dos cereais em muitas nações, e por isso se não pode ajuizar ainda sobre a abundância ou escassez das mesmas. Este atraso de notícias é em parte devido às chuvas e tempo fresco que sobrevieram nalguns países, na primeira quinzena de agosto, e retardaram a maturação dos trigos.

Pelos resultados que se conhecem, podemos porêr conjecturar, que a novidade cerealífera do presente ano pouco supera a de 1919. Eis o que se sabe acêrca das colheitas do trigo, centeio, cevada, aveia e milho.

Trigo. — Conhecem-se os algarismos da colheita de 1920 na Bulgária, Espanha, Finlândia, Itália, Suíça, Canadá, Estados Unidos, Argélia e Túnis, países que formam um grupo que representa quasi 50 % da produção mundial do trigo. O conjunto da produção destes países eleva-se a 484 093,6 milhares de quintais (o quintal vale 100 quilos), ao passo que em 1919 atingiu 483.849 milheiros. Se agora percorrermos essas nações, a produção da Bulgária subiu êste ano a 11.210 milhares de quintais (9.261 em 1919); a da Espanha a 36.593 (35.176,5 em 1919); a da Itália a 40.060 (46.204 em 1919);

a do Canadá a
(256.0991, em
Argélia a 2.717

Consola-n
ser bastante
Argentina, Au
milhares de h
outro lado, s
promete uma

Centeio.
lândia, Itália
produção m

Cevada
montou a 8
sentam quã

Aveia.
-se em 31
258.799,1.
mundial.

Milho
muito mai
dos Esta
dessa co
701.190,6
por 795.
milho, co

Os
glês rel
Chambe
que se
despes
tos ac
novos
libras.

O
160 de
a am
C
últim
resul
tas r
segu

a do Canadá a 78.789,8 (52.597,7 em 1919); a dos Estados Unidos a 209.563,2 (256.099,1, em 1919); a da Índia inglesa a 102.539,5 (76.284,8 em 1919) e a da Argélia a 2.717 (5.560,3 em 1919).

Consola-nos a esperança de que no hemisfério austral a colheita há de ser bastante superior à do ano findo, a ajuizar pela maior área semeada na Argentina, Austrália e União da África do Sul. Essa área eleva-se a 11.486,9 milhares de hectares, ao passo que no ano último não excedeu 8.944,3. Por outro lado, sabe-se que o estado dos trigais nessas nações é satisfatório e promete uma colheita regular.

Centeio. — A produção do centeio em 1920 na Bulgária, Espanha, Finlândia, Itália, Suíça, Canadá e Estados Unidos, ou seja em cerca de 8 % da produção mundial, sobe a 37.432,5 milhares de quintais (36.862,8 em 1919).

Cevada. — Nos mesmos países e na Argélia, a colheita total da cevada montou a 84.549,5 em 1920, contra 78.289,6 em 1919. Esses países representam quasi 31 % da produção mundial.

Aveia. — Nos mesmos países e em Túnis, a novidade da aveia calcula-se em 311.448,2 milhares de quintais, sendo que em 1919 não ultrapassou 258.799,1. O conjunto desses países representa quasi 47 % da produção mundial.

Milho. — Do milho quasi nada se sabe ainda, pois a sua colheita é muito mais serôdia que a dos outros cereais. Conhece-se porém a colheita dos Estados Unidos que é extraordinariamente elevada. Sendo a média dessa colheita na grande República norte-americana, de 1914 a 1918, 701.190,6 milhares de quintais, em 1919 subiu a 741.061,5 e em 1920 orçou por 795.305,3. Pode, pois, o leitor estar socegado, que não haverá falta de milho, com uma colheita tão abundante nos Estados Unidos.

Os orçamentos de diferentes nações. — *Inglaterra.* O orçamento inglês relativo a 1920-1921, apresentado à Câmara dos Comuns por Lord Chamberlain, em 19 de abril último, foi o primeiro das nações beligerantes que se publicou não só sem *deficit*, mas com um abundante *superavit*. As despesas elevam-se a 1.177 milhões de libras, e as receitas com os impostos actuais calculam-se em 1.341 milhões; acrescentando a esta quantia os novos impostos que se estão estudando, a receita será de 1.418 milhões de libras.

O excesso da receita sobre a despesa eleva-se portanto a 234 milhões, 160 dos quais se destinam à amortização da dívida consolidada e 74 milhões a amortizar a dívida flutuante.

O exercício para o ano económico de 1919-20, terminado em fevereiro último, fechou-se ainda com um *deficit* de 326.202 000 libras esterlinas. Os resultados efectivos desse exercício comparados com as quantias previstas no orçamento, foram de-certo favoráveis, como se pode ver no quadro seguinte:

	Orçamento	Resultados
Receitas ..	1.168.650.000	1.339.571.000
Despesas ..	1.642.295.000	1.665.773.000
Deficit	473.645.000	326.202.000

O que merece especial atenção é o excesso das receitas efectivas sobre as receitas previstas, que se eleva a 271 milhões de libras esterlinas. Com relação ao ano fiscal precedente, as re-

ceitas registram um aumento de 450 milhões de libras.

Entre as fontes de receita, ocupa lugar principal o imposto sobre renda (359 milhões de libras); segue-se-lhe o imposto sobre os benefícios extraordinários (290 milhões). Os impostos alfandegários atingiam a bela soma de 149 milhões de libras. O facto de as receitas efectivas haverem superado consideravelmente as receitas previstas é a prova mais evidente de que a situação económica de Inglaterra vai melhorando de dia para dia.

Espanha. — No orçamento aprovado para o exercício do ano de 1920-1921, as despesas atingiram 2.403,7 milhões de pesetas. Comparado este orçamento com o de 1915, em que as despesas se elevavam apenas à quantia de 1.465 milhões, vê-se que o aumento nas despesas relativamente a 1915 é de 938,7 milhões. As receitas estão calculadas em 1.842,7 milhões, havendo portanto um *deficit* de 561 milhões.

Das verbas apresentadas é para notar-se a que diz respeito aos gastos feitos em Marrocos, os quais em 1915 se calcularam em 124,8 milhões e no actual orçamento estão arbitrados em cerca de 169 milhões de pesetas.

Portugal. — Apesar de o parlamento português não ter aprovado nem mesmo discutido o orçamento para 1919-1920, podemos contudo fornecer aos nossos leitores alguns dados sobre o mesmo, que extraímos de um artigo do Sr. Quirino de Jesus, publicado na «Epoca» de 20 de julho do presente ano. «O orçamento para 1920-1921 não será votado antes de muitas semanas ou de alguns mezes... O que fôra apresentado para 1919-20 indicava 113.295.358\$02 de receitas e 195.420.714\$10 de despesas. Previa assim um *deficit* de 82.125.356\$08. O relatório de 24 de maio considerando a marcha da gerencia calculava-o em cerca de 138.000 contos. Computá-mol-o nós em cerca de 300.000 contos, ao olharmos para a evolução da dívida fluctuante e para as contas prováveis do Banco de Portugal e da Caixa Geral de Depósitos. O orçamento levado á Camara para 1920-21 apresentava 119.615.331\$64 de receitas, sendo 105.024.163\$54 ordinarias e 14.591.150\$00 extraordinarias. Fixava as despesas ordinarias em 185.809.901\$70 e as extraordinarias em 48.869.349\$79, sendo, pois, o total 234.679.251\$53. Teriamos assim um *deficit* de escudos 115.063.937\$89». Segundo o mesmo Sr. Quirino de Jesus, o *deficit* do período iniciado em julho de 1914 e a dívida flutuante iriam para além de um milhão de contos no fim dêste ano económico, sem contar as diferenças cambiais.

França
ministro da
girão 50.519
deficit inicia
lhões de f
ser reemb
exercício d
porém, est
não figura
Estados U
em outub
timo feito
represent

O de
ça tem q
de 30.000
1919, e d

Jap
passado
de 1920
de defe
atinge a
par), ao
portant
serão g

AS
Unido
neiro
frente
sar da
tra a
mater
de d
admi
50 0/
ofere
por

a rē
obje
pres
bre

França. — Segundo os dados fornecidos à Câmara dos Deputados pelo ministro da Fazenda, as despesas previstas no orçamento para 1920-21 atingirão 50.519 milhões de francos, e as receitas, 21.000 milhões, o que dá um *deficit* inicial de 30.000 milhões, que será ainda aumentado com 4.500 milhões de francos provenientes dos *bonus* da Defesa nacional, que não serão reembolsados durante o curso d'este ano. Calcula-se, portanto, para o exercício de 1920-21 um *deficit* de 35.000 milhões de francos. Esta quantia, porém, está muito longe de equilibrar o orçamento d'este ano; por quanto não figura nêle a soma do empréstimo de 250 milhões de francos, para o Estados Unidos fizeram à França em 1915 e que deve ter sido reembolsado em outubro do corrente ano. Também não entra no orçamento o empréstimo feito por Espanha à França, e que há de ser reintegrado este ano e representa, segundo os últimos câmbios, perto de 1.200 milhões de francos. O deputado Barthe estima que quasi tôda a dívida exterior de França tem que ser reembolsada em 1920. Representava esta dívida um capital de 30.000 milhões de francos no fim de 1918, de 62.000 milhões no fim de 1919, e de 85.000 milhões a 25 de março do ano corrente.

Japão. — O ministro da Fazenda, Sr. Takahoshi, no dia 3 de julho passado apresentou às Câmaras os novos orçamentos para o ano económico de 1920-1921. Mais de metade das despesas é consagrada aos novos planos de defesa nacional, ou seja ao exército e à esquadra. O total das despesas atinge a enorme soma de 465 milhões de yens (o yen vale 2,50 francos ao par), ao passo que as receitas não passarão de 225 milhões de yens; sendo portanto o *deficit* de uns 240 milhões. Dessa soma total, 252.714.797 yens serão gastos pelos ministérios da Guerra e da Marinha.

As tarifas dos Caminhos de ferro em diferentes nações. — *Estados Unidos.* Com o pretexto da guerra, apoderou-se o Estado no dia 1 de janeiro de 1918 de todas as linhas férreas de 50 grandes Companhias. Pôs à frente de todo o serviço um homem muito competente, M. A. Do. Apesar da administração severa d'este director e da relutância do governo contra a elevação das despesas, houve de aumentar-se o preço do trabalho e do material, somando os gastos nos fins do primeiro ano mais de 1.000 milhões de dólares sobre os gastos dos anos anteriores. Com esta prodigalidade administrativa, subiu o *deficit*, de forma que, apesar de haverem aumentado 50% as tarifas, não se cobriram as despesas do serviço e o prémio de 6% oferecido pelo Estado a todas as acções e obrigações interessadas, e houve por fim de distribuir-se o *deficit* por todos os contribuintes.

Não tendo melhorado a situação em 1919, devolveu-se às Companhias a rede férrea organizada com critério mais moderno. Foi este assunto objecto de vários projectos de lei. A comissão mixta da Câmara dos Representantes e do Senado apresentou às duas Câmaras o seu parecer sobre a nova legislação. As tarifas devem fixar-se por uma comissão espe-

cial, com poderes de elevar o preço quanto se necessite para obter um rendimento líquido de $5\frac{1}{2}\%$ sobre o valor total das acções e obrigações. Pode conceder-se mais $1\frac{1}{2}\%$ às Companhias que melhorem ou aumentem a sua rede ferroviária. Se a elevação das tarifas rendesse mais de 60% sobre o valor de propriedade, o excesso dividir-se-há entre o fundo de reserva geral das Companhias e o fundo de previsão do Governo para as linhas férreas, destinado aos auxílios extraordinários que precisem as linhas de pouco movimento.

O *deficit* dos caminhos de ferro dos Estados Unidos supõe-se que será no fim de 1920 de uns 583, 3 milhões de dólares.

França. — O *deficit* dos caminhos de ferro desta nação não será provavelmente inferior a 3.000 milhões de francos, no fim de 1920. Aumentaram a princípio as tarifas 25% ; recentemente, a Câmara francesa votou um novo aumento de 45% nos bilhetes de 3.^a classe, de 50% nos de 2.^a, de 55% nos de 1.^a, e de 115% nos transportes de mercadorias. A elevação total das tarifas de transportes foi portanto de 140% desde 1914 até agora.

Belgica. — No dia 1 de fevereiro do presente ano entrou em vigor o aumento de 100% nas tarifas para passageiros e mercadorias.

Inglaterra. — Supõe-se que no fim do presente ano o *deficit* dos caminhos de ferro ingleses não será inferior a 117, 4 milhões de libras esterlinas. Apesar de condições excepcionais, as tarifas subiram 50% para passageiros e 25 a 100% para as mercadorias.

Itália. — Nesta nação aumentaram as tarifas 100% para os passageiros e 140% para as mercadorias.

Portugal. — As tarifas ferroviárias aumentaram, em bilhetes e mercadorias, 100% . Nos artigos cujo volume não está em relação com o peso, como por exemplo vasilhame, cobram ainda a sobretaxa de 50% . Quando isto escrevo, não sei ainda o resultado da actual greve.

Alemanha. — Desde 1918, as tarifas têm subido constantemente. O aumento em fevereiro último era de 125% ; mas já se anunciava para março um novo aumento de 100% .

Austria e Hungria. — Pior estão as tarifas dos caminhos de ferro nestas nações, onde o aumento no transporte de mercadorias atingiu 300% sobre o regímen de 1914.

Não escaparam a este desequilíbrio os países neutrais. E assim aumentaram as tarifas:

Suiça. — 100% para passageiros e 180% para as mercadorias.

Suécia. — O aumento das tarifas varia entre 100 e 200% .

Holanda. — O aumento atinge 50% para passageiros; para as mercadorias, varia entre 70 e 140% .

Noruega. — Nesta nação, o aumento varia entre 60 a 130% nos bilhetes de passageiros, e 150% no transporte de mercadorias.

Espanha. — Também esta nação está pedindo o aumento das tarifas dos seus caminhos de ferro. As companhias espanholas calculam que, a não

subirem as tarifas de pesetas.

Tonelagem
estatísticos, que se
ters. Para poder
guerra, este qua
1914 e em junho

Países

Grã Bretanha
Estados-Unidos
França
Alemanha
Itália
Austria-Hungria
Grécia
Japão
Suécia
Dinamarca
Espanha
Total mundial

O estudo
guerra subm
ção sensível
ções 8,5 mi
além da In
toneladas, a
de mar; a
e a Suécia.

Os pa
dos (10,4 m
ça (1 milh
neladas en
navegam o
Em 1
que hoje
sação, qu
do inimig

A re
francesa

subirem as tarifas, fecharão o ano corrente com um deficit de 200 milhões de pesetas.

Tonelagem mercante mundial. — O «Yacht» publica os quadros estatísticos, que serão publicados na edição de 1920-1921 do «Lloyd's Register». Para poder comparar-se a situação actual com a que existia antes da guerra, este quadro dá as tonelagens das principais nações em junho de 1914 e em junho de 1920.

Países	Junho de 1914	Junho de 1920	
Grã Bretanha	18.892.000	18.111.000	— 781.000
Estados-Unidos	2.027.000	12.406.000	+ 10.379.000
França	1.922.000	2.963.000	+ 1.041.000
Alemanha	5.135.000	419.000	— 4.716.000
Itália	1.430.000	2.118.000	+ 688.000
Austria-Hungria	1.052.000	—	—
Grécia	821.000	497.000	— 324.000
Japão	1.708.000	2.996.000	+ 1.228.000
Suécia	1.015.000	996.000	— 19.000
Dinamarca	770.000	719.000	— 51.000
Espanha	884.000	937.000	+ 53.000
Total mundial	45.404.000	53.905.000	+ 8.501.000

O estudo d'este quadro fornece-nos considerações interessantes. A guerra submarina parecia, à primeira vista, que devia causar uma diminuição sensível na tonelagem mundial, mas aumentou esta com novas construções 8,5 milhões de toneladas. Os países que experimentaram perdas, são, além da Inglaterra (781.000 toneladas): Alemanha (mais de 4,5 milhões de toneladas, a Austria e Hungria que perderam tudo, pois já não tem portos de mar; a Grécia (314.000 toneladas); e dos países neutrais, a Dinamarca e a Suécia.

Os países que aumentaram mais a sua tonelagem são: os Estados Unidos (10,4 milhões de toneladas), o Japão (1,3 milhão de toneladas), a França (1 milhão) e a Itália (688.000 toneladas). O aumento de 1 milhão de toneladas em França vem dos navios inimigos, de que tem a gerência e que navegam com bandeira francesa.

Em 1914, a Inglaterra possuía 44 0/0 da tonelagem mundial, ao passo que hoje não tem mais que 35 0/0. E' verdade que terá uma certa compensação, quando se repartirem entre os aliados 1.305.000 toneladas brutas do inimigo.

A reconstituição da marinha de pesca em França. — As Câmaras francesas acabam de votar um crédito de 1.000 milhões de francos, com o

fin de reconstituir a marinha de pesca, destruída pela guerra submarina. Este projecto já está em via de execução. Estão substituindo os antigos tipos de barcos de pesca de vela e a rémo por embarcações de motor com todos os aperfeiçoamentos possíveis, o que aumenta consideravelmente o seu rendimento. Esta nova armada de barcos de pesca, assim reconstituída, será completada por vários navios transportes, dotados de instalações frigoríficas, que levem à França o peixe congelado, que se pesca em St. Pierre et Miquelon (ilhas francesas da América do Norte, situadas ao Sul da Terra-Nova).

Os portos de Lorient, Boulogne e La Rochelle no Atlântico, e Port de Bouc no Mediterrâneo, ficarão aparelhados e dispostos para receber, preparar e expedir os produtos da pesca. Instalar-se hão nêles grandes depósitos frigoríficos. Estes portos actuarão ao mesmo tempo como reguladores dos preços do peixe, evitando-lhe assim o encarecimento. As municipalidades de Lyon, Saint-Etienne, Dijon, Estrasburgo e outras dispõem-se também a construir depósitos frigoríficos para receberem o peixe; e pelo seu lado as companhias de caminho de ferro preparam a construção de vagões refrigerantes, que distribuirão o peixe por toda a França, em condições excelentes de conservação. E' este, em suma, um projecto grandioso minuciosamente estudado e que poderá influir consideravelmente no abastecimento da vida.

Este sacrifício monetário que se impõe a França não é tanto um sacrifício, como um empréstimo reintegrável, já que os barcos de pesca que se construam por conta do Estado, hão de ser adquiridos pelos particulares com grandes facilidades de pagamento. Os municípios e Câmaras de Comércio, a quem este projecto favoreça de um modo especial, contribuirão para as despesas que origine a sua execução e o Estado reservará para si uma parte dos benefícios, realizando assim não só uma obra do mais alto interesse nacional, mas também grandes lucros.

Oxalá esta audaz iniciativa encontrasse eco entre os nossos governantes!

Aeronave gigantesca. — A fábrica inglesa Short, de Belfort, está construindo uma aeronave gigantesca, tipo R.-38, para os Estados Unidos. Eis algumas das suas características: volume, 37.400 metros cúbicos; comprimento, 212 metros; diâmetro, 26,70 metros; velocidade máxima, 130 km. por hora; força máxima, 1.950 cavalos; raio de acção, 16.700 km.; preço, 500.000 libras esterlinas. O dirigível terá 7 barquinhas, das quais uma grande à proa para o comando, carga e 6 motores. Dêstes, 4 são do tipo Kossak, de 350 cavalos e dois do tipo Maori, de 275. Com a velocidade de 82 km. por hora, poderá navegar 9 dias consecutivos, transportando 50 toneladas de carga útil.

J. M. DA CUNHA.

das matérias co

Sec

O ANO AGRÍCOLA DE 1919
INFLUENCIA DAS MATIAS N
NOTAS SOBRE A CULTURA
O MILDIO E SEUS TRATAM

- I — Evoluçã
- II — As cald
- III — As cald
- IV — Outras
- Suprem
- V — Quando

APICULTURA. por Tes
III — Produ
O Própolis.
O Ácido F

AVICULTURA. por Di
XIII. — A
A VESPA FABRICADOR
O LENTICÃO OU CRA
J. S. Tavares
COMO SE CULTIVAM
Tavares .

A CULTURA DA O
I — Mul
poda. IV —

O CULTO DAS PE
C. Torren

PROGRESSOS DA
Dionel.