

VOL. 1

No. 6

# O ESTUDANTE BRASILEIRO

*Orgam Offcial da "Associacao dos Estudantes Brasileiros nos Estados Unidos da America" ("Brazilian Students' Association")*



*ABRIL, 1920*

*Washington University*

*St. Louis, Mo.*

G. HOWARD DAVISON,  
*Presidente*

ROBERT SCOVILLE  
*Vice-Presidente*

WM. PIERSON HAMILTON,  
*Vice-Presidente*

WALTER A. JOHNSON  
*Director-Gerente*

# O CAMPO

INTERNATIONAL

**The American International Publishing Inc.**

2 WEST 45TH STREET, NEW YORK, E. U. A.

**Uma Revista que Satisfaz as Necessidades de Dois  
Continentes.**

"O Campo" é a melhor revista agro-pecuária mensal ilustrada que se publica em Português nos Estados Unidos. É uma publicação com um propósito sério, destinada a exercer uma influência decididamente educativa entre os criadores e agricultores do Brasil.

As experiências, os melhoramentos, progressos e acontecimentos de importância relativos à Pecuária, à Agricultura e Industrias Connexas, são aqui expostos de uma maneira simples e inteligente pelas autoridades mais competentes do país.

Offerecemos gratuitamente a nossa influência, os nossos serviços, aos criadores e agricultores brasileiros que os solicitarem. Nossos especialistas e peritos estão à sua franca disposição.

"O Campo" e "El Campo," circulando em toda a América do Sul e levando uma mensagem de interesse geral, são o melhor meio de propaganda para os industriaes dos continentes Americanos.

Para informações mais detalhadas enviem sua correspondência aos cuidados do Dr. C. S. da Nobrega Editor.

Remetteremos gratis nossa revista às pessoas interessadas que nos escreverem.

Assignatura annual 20\$000—Avulso, 2\$000.

# O Estudante Brasileiro

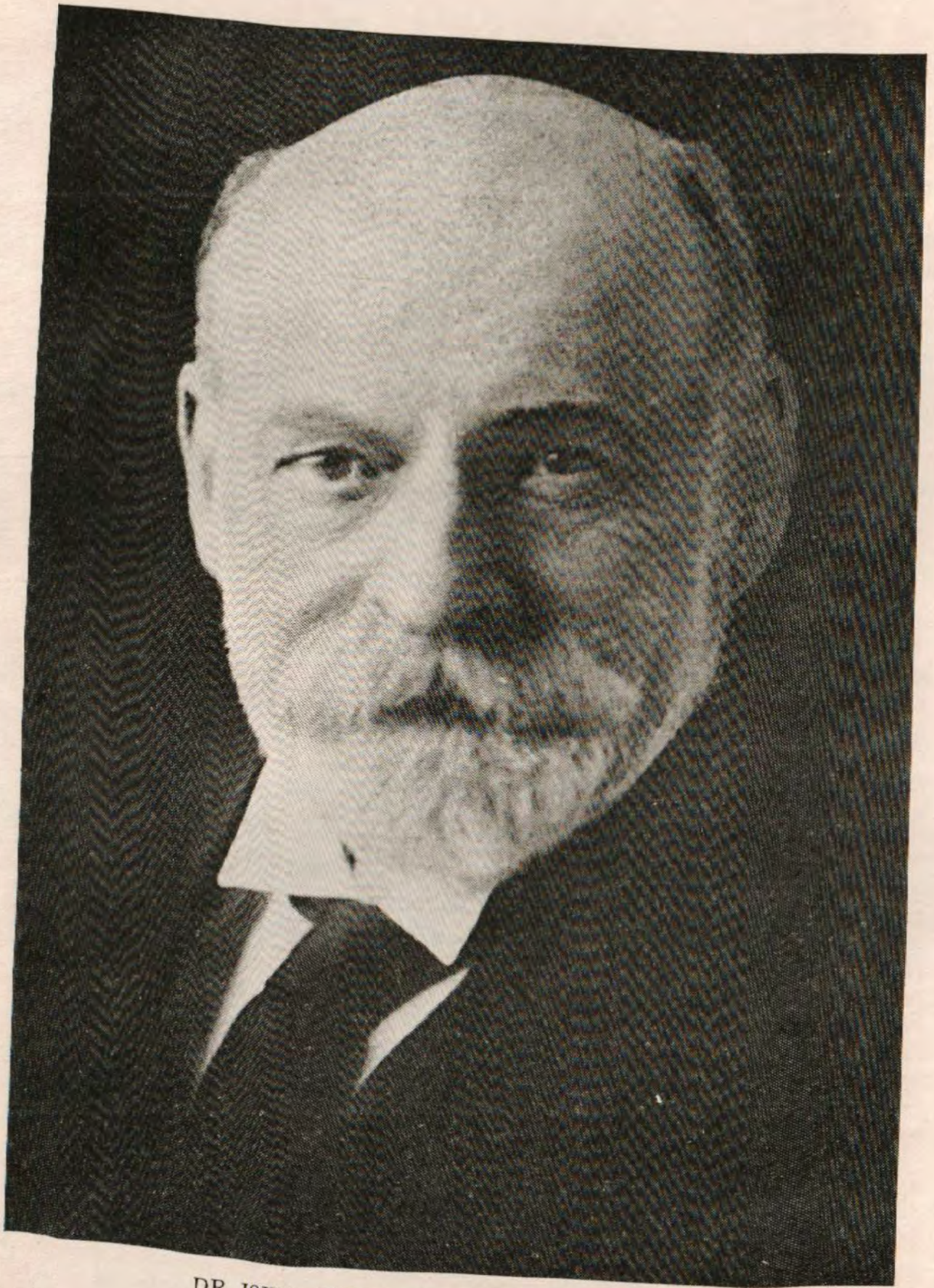
---

Orgam Official da "Associação dos Estudantes Brasileiros  
nos Estados Unidos da America "(Brazilian  
Students' Association)"

---

## DIRECTORIA DA ASSOCIACAO

- Presidente.....Archimedes Pereira Guimaraes  
Brazilian Consulate, St. Louis, Mo .
- Vice-Presidente no Este.....Clovis S. da Nobrega  
Care "O Campo," 2 West 45th Street, New York City
- Vice-Presidente no Oeste.....José Rodrigues Seabra  
York, Pa.
- Primeiro Secretario.....Francisco Fragoso Filho  
Lexington Hotel, Michigan Boulevard and 22nd St., Chicago, Ill.
- Segundo Secretario.....Dulphe Pinheiro Machado  
1906 S. Indiana Ave., Chicago, Ill.
- Thesoureiro.....Annibal C. Martins Pereira  
183 N. Wabash Ave., Chicago, Ill.
- Representante do Conselho Fiscal no Este.....José de Sampaio Leite  
Box 657, Gainesville, Florida
- Representante do Conselho Fiscal no Oeste.....Frederico Pupo Nogueira  
419 Sterling Place, Madison, Wis.
- Chefe da Comissão de Informações e Refutações.....Paul V. Shaw  
Madison Avenue 347, New York City
- Representantes da Comissão de Informações e refutações,
- Octavio Gonçalves Peres....Care "Chamber of Commerce," Columbia, S. C.
- Clodoaldo Guedes Pereira.....206 W. 86th Street, New York City



DR. JOHN CASPER BRANNER  
Presidente "Emeritus" da Leland Stanford Junior University

# O ESTUDANTE BRASILEIRO

Organ Official da "Associação dos Estudantes Brasileiros nos Estados Unidos da America (Brazilian Students' Association)"

Vol. 1

Abril, 1920

No. 6

## RESUMO DA GEOLOGIA DO BRASIL PARA ACOMPANHAR O MAPPA GEOLOGICO DO BRASIL

POR JOHN CASPER BRANNER

1919.

### PREFACIO

A reunião dos dados para um mappa geologico do Brasil foi por mim principiada no anno de 1874 quando cheguei áquelle paiz pela primeira vez, e tem sido continuada até hoje, de accordo com as oppportunidades offerecidas. Pode-se pois dizer que o preparo e o estudo desta materia e a elaboração do mappa tem occupado uma parte consideravel de uma vida inteira.

Os dados representados no mappa e expostos no texto são agora publicados pela Geological Society of America principalmente como uma contribuição para o conhecimento da geologia da America; mas, por minha parte, o faço na intenção de servir ao povo brasileiro com o qual tenho convivido tantos annos, com o qual tanto sympathiso, e pelo bemestar do qual me acho profundamente interessado.

Constitue um dos maiores prazeres da minha vida o haver podido contribuir desta maneira para o conhecimento da geologia do paiz onde principiei minha carreira profissional.

Apoz uma vida dedicada principalmente ao estudo activo da geologia e á

direcção de estudos geologicos, seria uma omissão do meu dever para com o Brasil o não aproveitar a occasião para insistir junto aos estadistas brasileiros, sobre a grande necessidade de uma forte animação e de apoio aos estudos scientificos da geologia por parte dos governos estadoaes bem como do governo federal. Na geologia, tanto como nas outras materias, a sciencia mesma tem de preceder a applicação da sciencia; e si o desenvolvimento dos recursos mineaes do paiz não for baseado no conhecimento scientifico da geologia, inevitavelmente dahi resultarão perda de esforços, perda de dinheiro, e o atrazo do progresso nacional, inseparavel de methodos fortuitos.

Até ao presente o conhecimento da geologia do Brasil tem sido de tal modo fragmentario e duvidoso que os mappas geologicos publicados deixarão de dar uma ideia bem definida da geologia geral daquelle paiz.

Muitas das duvidas, porem, não vêm da falta de dados, mas sim da falta de conhecimento dos dados e da coordenação delles. Ajuntando tudo o que se

## O ESTUDANTE BRASILEIRO

sabe e que foi publicado sobre a geologia do Brasil e procurando disto uma interpretação racional já é possível re-presentar a geologia geral do paiz de uma maneira regular. Ainda existem muitas areas a respeito das quaes pouco ou nada se sabe, e restam muitas questões a respeito das idades geologicas e correlações das rochas, as suas distribuições, suas estruturas detalhadas, e os seus recursos mineraes que, por ora, não se podem resolver, ou só podem ser resolvidas tentativamente; mas taes duvidas são inseparaveis de todo progresso na sciencia.

Quem não conhece as difficuldades da procura de informação geologica no campo no Brasil bem pode avaliar em menos a quantidade e o caracter da informação exhibida no mappa. Mas será bem lembrar que o Brasil é um paiz enorme, e, na maior parte, escassamente populado: que ha ali grandes areas que as estradas de ferro ainda não penetraram; que, até hoje, boas estradas de rodagem são poucas, e que as difficuldades de viagem e de transporte nas partes do paiz remotas das estradas de ferro e de navegação, são bastante serias e até, ás vezes, quasi insuperaveis.

Areas enormes são cobertas de mattas quasi impenetraveis, e destas regioões, algumas dellas maiores do que o estado de Pennsylvania, não existem mappas de qualidade alguma.

A recuão de informações sobre a geologia debaixo de taes condições e necessariamente muito mais difficil do que num paiz, como a America do Norte, onde temos caminhos por toda a parte, estradas de ferro nunca muito longe, a maior parte de nossas mattas accessiveis a pessoas a pé ou até a cavallo, sem fallar do valor de nossas excellentes cartas dos terrens publicos (land office

maps) mesmo quando não haja melhores.

Alem destas faltas, só dois estados brasileiros, São Paulo e Minas Geraes, ainda tentaram fazer estudos geologicos; e tem havido um serviço geologico do governo federal somente desde o anno de 1907. Assim acontece que, com estas importantes excepções, não ha repartição do governo á qual os geologos, os engenheiros e o publico, podem se dirigir á procura de informação a respeito da geologia do paiz.

Estes factos, e outros que não é preciso mencionar, me induziram a dar um alto valor a toda a informação que me chegou ao conhecimento, seja qual fôr a sua importancia ou origem; pois muitos dos dados tem sido colhidos de individuos e de publicações de todas as qualidades espalhadas por toda a parte, e muitas dellas pela maior parte difficeis ou impossiveis de se achar.

Mas emquanto todo o conhecimento é, e necessariamente ha de ficar imperfeito, o melhor que podemos fazer é de principiar a adiantar pouco a pouco as fronteiras da nossa sciencia, e, segurando o que temos, aproveitar toda a oportunidade para augmental-a. É só assim que a sciencia pode fazer progresso em paiz qualquer e em campo qualquer. Foi neste espirito que este mappa foi organizado afim de mostrar o estado do nosso conhecimento da geologia do Brasil, e afim de abrir caminho para addições e melhoramentos.

A escala do mappa impossibilita a exposição da geologia de certas regioões com miudeza, emquanto que de outras regioões nossas informações são tão escassas que só podemos deixal-as em branco á espera de maior e melhor conhecimento.

A geologia representada no mappa é baseada largamente nas nossas proprias

observações que abrangem dez annos de estudos no campo e viagens por todos os estados do Brasil, fóra de Goyaz e de Piauhy. Também recebi muita informação das notas ineditas de Roderic Crandall, antigamente meu ajudante, que trabalhou efficazmente sobre a geologia da Bahia, de Minas, Ceará, Alagoas, Sergipe e Amazonas. Esta informação directa foi supplementada pelos dados já publicados e por muitos que ainda restam ineditos, mas que foram benevolmente fornecidos pelos amigos que conhecem pessoalmente a geologia de certas partes do Brasil. Esta explicação é necessaria porque de outro modo o mappa pareceria mais detalhado do que os dados podem fazer valioso.

Alem das minhas observações pessoais e as dos meus ajudantes, tenho procurado as origens de todas as informações sobre a geologia do Brasil—informações espalhadas pelos livros de viagens e mesmo pelos jornaes do paiz, e pelas publicações scientificas do mundo inteiro.

As observações notas de alguns dos geologos antigos se tornaram difficeis pelo emprego de certos termos. Por exemplo, a palavra "itacolumito" tem sido bastante difficil, e as palavras "uebergangschiefer," formação "traumatica," "phylladienne" e outras, deixam muitas duvidas a respeito do sentido exacto em que foram empregadas.

O texto que accompanha o mappa geologico do Brasil não pretende explicar ou dar informação detalhada sobre a geologia, mas é simplesmente para facilitar o uso do mappa, e para proporcionar aos geologos, engenheiros e outros que procuram informação geologica uma ideia clara de tudo que se sabe a respeito da geologia deste paiz e de cada um dos seus estados.

Sendo limitado o nosso conhecimento da geologia, não é possivel dar mais que treze subdivisões da columna geologica. Em certos lugares são conhecidas outras subdivisões, e poderiam ser representadas, mas num mappa da escala deste não valeria a pena. Os detalhes menores, ainda quando conhecidos, foram necessariamente omittidos do mappa por causa da escala pequena. Nas regioes de rochas horizontaes onde as linhas de separação têm formas dendriticas e onde ha muitos outeiros isolados (outliers) aquellas feições não podem ser devidamente representadas. Também por toda a parte as areas de schistos crystallinos são cortadas por diques de rochas eruptivas, mas, em geral, estes diques também não podem ser representados num mappa da escala deste. O mesmo acontece nos estados do sul onde um grande numero de diques atravessam todas as camadas abaixo do cretaceo. Interesse na geologia é, pela maior parte, interesse dirigido a algum ramo special da sciencia; porisso parece que vale a pena fazer-se referencias ás fontes valiosas de informação sobre os differentes ramos da geologia, taes como geologia economica, paleontologia, petrographia, etc., e aos outros assumptos sobre os quaes podem os geologos procurar informações.

Muitos dos livros e jornaes citados não tratam especialmente de geologia, e até os citados muitas vezes contêm muito pouco sobre geologia. Porém as notas miscellaneas de um viajante n'uma região pouco conhecida ás vezes trazem informação de valor geologico; e ás vezes são estas as unicas que temos.

## A MESSAGE FROM BRAZIL

Some Comments on the Value of Coffee as a Drink, the Advertising Campaign and So-Called Substitutes.

By TH. LANGGAARD DE MENEZES

Representative of the Sociedade Promotora de Defesa do Café do Brasil

Coming from Brazil, the home of coffee, and having been brought up, I might say, on coffee—I drink perhaps a dozen small cups a day—I confess a prejudice in favor of any man who ministers to the well-known American fondness for this beverage. There is something about the coffee business which has the same effect upon the men in it that a pot of coffee has upon those who sit around a small table. It promotes good fellowship and friendship, and frankness and cheerfulness, and—unlike certain other beverages the names of which most of us have already forgotten—it has no—what you call in this country—“come-back.”

That is the beauty of coffee—there is no “morning after.”

There never has been any temperance problem in Brazil and there never will be any. We have our wines and our spirits, and we drink them moderately and enjoy them, but our great national drink is coffee. In Brazil, I am certain, the abuse of alcoholic liquors which, I am told, started the temperance movement here will never be known.

As the representative of the Sociedade Promotora da Defesa do Café, I am here in the United States to help the American trade sell more coffee. Before this can be done we must get rid of the singular superstitions (I cannot think of any better word) that some of your fellow-countrymen have about coffee. It seemed very strange to me when I first arrived, and I still find it hard

to understand, that a large enough number of Americans believe those old-wives' tales to support a flourishing business in substitutes.

When a delegation of coffee men from the United States first came to Brazil in 1912, to point out the dangers that threatened the American coffee industry, they found their chief difficulty lay in convincing us Brazilians that any considerable number of people in the United States drank the stuff which I see advertised in all your newspapers, on your billboards, and in your railroads trains and subway cars. We couldn't believe it at first, and when we tasted the stuff our doubts increased. But when you showed us evidences of the propaganda work done by the proprietor of a so-called coffee “substitute,” we realized that any manufacturer who could afford to spend more than a million dollars a year in advertising must be doing a tremendous business.

In New York I share office quarters with Mr. Coste and the other workers for the Joint Coffee Trade Publicity Committee. I am there every day, and I know all that is going on. As the representative of the Sociedade, I have been consulted every time a new policy has been considered. So now that we have joined with you in promoting the consumption of coffee, we feel a bit philanthropic, because we know that in showing up the claims of the substitute manufacturer we are doing the American people a friendly turn for which



they will thank us when they come to know as much about the benefits of coffee as we do.

The education of a nation is no small job. I rejoice with you in the evidences we have seen and heard today that the Joint Coffee Trade Committee is branching out. This campaign ought to be as widespread as the use of coffee is widespread. The per capita consumption of coffee in the United States is, I think, about ten pounds a year, and, as you all know, three-fourths of this comes from Brazil.

I greatly regret that thus far none of the other coffee-growing countries has joined us in this effort. It is true that their interests are not as large as ours. At the same time they would be asked to make a contribution only in proportion to the amount of coffee they raise. This is one thing in which all coffee men must stand together. We must realize that differences in the various grades of coffee are not so marked that any of them can escape the injury being done by the propaganda for substitutes. We are all in the same boat.

In my opinion, one of the most important tasks before your publicity committee is the education of the consumer in better coffee making. The fondness for coffee is a natural taste. Did you ever meet a man or woman who didn't like it? If you have, it is because such a one has been unfortunate in getting coffee badly made. You roasters cannot do better than to urge your retailers to impress upon their customers the necessity of brewing their coffee with

greater care. Tell them what they lose by using a dirty coffee pot. The unwashed coffee pot is responsible for more bad coffee than any other one cause. Next to this comes the custom of re-steeping coffee grounds. I am reliably informed that before the war this was a regular custom of army cooks, and that it became so bad the Commissary Department had to issue definite regulations against it. But your Commissary Department did not learn the true value of coffee until you entered the war. The war has demonstrated that nothing equals coffee in helping a man to endure exposure and hardships. As the result of this knowledge the American soldier got the best coffee served to any soldiers in the field—better, in fact, than is served in many private homes.

I hope you will teach your customers the value of fresh coffee. In Brazil, we roast it every few days, and we do not grind it until just before it is brewed. The rush of your American life makes your people impatient of such things. Many consumers are unwilling even to take the time to grind their own coffee. Purely as a matter of business, I believe it will be worth your while to encourage the American consumer to grind coffee at home, to buy it in small quantities and to get as fresh a roast as possible.

Every business should rest on a solid foundation of service, and the best service the coffee man can render to the consumer is to teach them how to get better coffee.

## UMA REPOSTA NECESSARIA

Não é surpresa para ninguém notar-se que existe, latente, nos Estados Unidos, um intenso movimento em favor da Es-

panha e da America Espanhola e que os interessados, entre os quaes se contam muitos espanhões e hispano-ameri-

canos, resolveram absorver, nesse movimento, Portugal e o Brasil, que alguns mais ousados chamam de Províncias in-submissas de Espanha. Também não é segredo que frequentemente nós, brasileiros, ouvimos os nossos amigos hispano-americanos referirem-se á lingua portugueza como "el espanol mal hablado," esquecendo-se que, antes dos espanhóes se entenderem no seu actual idioma, o faziam em portuguez, pela simples razão da sonora lingua de Cervantes não haver tomado ainda corpo definitivo. O portuguez foi, como se sabe, a lingua culta dos espanhóes, antes das classes educadas se apoderarem do falar da plebe, que os eruditos mais tarde maleabilizaram no nobre castelhano.

Joaquim Nabuco, com a autoridade sem igual do brilho de sua palavra, traçou, em largas syntheses, em conferencias impressionantes pronunciadas nas maiores Universidades americanas e que correm impressas, a Historia da lingua e da literatura de Portugal e do Brasil (tendo como pretexto Camoões e os Lusiadas), e é profundamente lamentavel que os espanophilos se tenham esquecido daquellas memoraveis lições!

Numa recente controversia sobre o emprego da palavra *hispano-americano*, no sentido de *ibero-americano* e a abolição da palavra *latino-americano*, foi consultado pelo Dr. Francisco Yanes, sub-director geral da-União Pan-Americana, o nosso amigo, o illustre snr Dr. Joaquim de Siqueira Coutinho, professor ordinario da Universidade George Washington (Washington, D. C.) e "leader" do movimento lusophilo neste paiz, que, em uma carta escripta em espanhol, gentilmente traduzida para esta revista pelo nosso companheiro Octavio Peres, esclareceu admiravelmente o assumpto.

Ao documento que abaixo transcre-

vemos não temos duvida em accrescentar que os proprios dictionarios portuguezes discordam das interpretações dos espanophilos norte-americanos, como por exemplo o "Novo Diccionario" do Dr Candido de Figueiredo (Volume 1, pagina 896), que registra: "Hispano-americano, adj, relativo á Espanha e á America;" "Hispano-luso, adj. relativa a Espanhóes e Portuguezes;" "Hispanico, adj. relativo á Espanha."

Chamamos para o assumpto a attenção de todos os nossos leitores, porque um dos fins capitaes da Associação consiste na propaganda e defesa systematicas da lingua portugueza, uma das mais gloriosas heranças que nos legaram os nossos avoengos.

O numero das pessoas illustradas nos Estados Unidos, que ignoram ou fingem ignorar a existencia e a importancia da lingua que falamos, é esmagador! Compete a cada um de nós de per si e todos conjunctamente destruir essa influencia pernicioso. E os estudantes brasileiros neste paiz podem e devem contribuir para prestigiar o culto do idioma de Machado de Assis, estudando-o diuturnamente e combatendo com calor a tendencia dos muitos que a elle se referem com desprezo, porque são incapazes de lhe conhecer as bellezas sem par.

Ao Dr Siqueira Coutinho as nossas sinceras felicitações pela sua erudita elucidación do assumpto.

\* \* \*

Washington, D. C.

Em 16 de Fevereiro de 1920

Exmo. Snr. Francisco J. Yánes  
Sub-director da União Pan-Americana,  
Washington, D. C.

Prezado Amo. e Snr. Yánes:

Li com muito interesse o folheto que o amigo se dignou de mandar-me e em

resposta ao mesmo devo dizer-lhe o seguinte:

As expressões e vocabulos *America hispana* ou *hispanica* e *America espanhola* e *hispano-americanos*, como também seus equivalentes inglezes *Hispanic-America*, *Spanish-America* e *Spanish-american*, só são acceitas pelos povos de lingua portugueza na America para designar os paizes e povos de lingua espanhola.

Os povos de lingua portugueza, tão orgulhosos de suas nacionalidades como os espanhóes das suas, não admittem, de modo nenhum, que se os incluam dentro da palavra espanhol ou de sua forma latina: *hispanos*.

Não ha duvida que em outros tempos na epoca dos romanos todos os habitantes da Peninsula eram *hispanos*, e quando se queria falar dos *hispanos* que habitavam as orlas do Atlantico se os chamava sempre *os lusitanos* (os portuguezas de hoje). Por muito tempo, antes da unificação dos paizes de lingua espanhola na Peninsula, durante o reino de Fernando e Isabel, não existia o reino de Espanha, mas sim os de Castella (incluindo Leão, etc.), de Aragão (incluindo Navarra, etc.) e o de Portugal. Então Espanha (*hispania*) não tinha nenhuma *significação politica* e os castelhanos, assim como os aragonezes, e também os portuguezes eram incluídos indistinctamente entre os espanhóes. Quando se creou o primeiro arcebispado na Peninsula, o arcebispo de Braga (Portugal) foi nomeado por S. Santidade "Primaz das Espanhas."

Na epoca em que Fernando e Isabel unificaram debaixo de seu sceptro os paizes de lingua espanhola, deram-lhes então o nome de Espanha. Os vocabulos Espanha (*Hispania*) e espanhol (*hispano*) limitaram sua significação ao reino de Espanha e subditos dos citados

reis, deixando de ter ampla significação regional abrangendo todos os paizes e povos da Peninsula para ter somente uma significação politica, ou nacional. Desde então se começou a usar as palavras gregas *Ibéria* e *iberico* para abarcar em conjuncto as duas nações independentes (Portugal e Espanha), e também o vocabulo *peninsular*; assim se fala muito da *União ibérica* (e não *União hispanica*) e da *guerra peninsular* (e não da *guerra hispanica*).

Para as nações de lingua portugueza, *Espanha* e *Hispania* não abrangem, desde os fins do seculo XV, senão os paizes de lingua espanhola da Peninsula Ibérica. A's antigas colonias da Espanha na America, sempre foi dado o nome da *America espanhola* ou *America hispanica*, chamando-se os seus habitantes, brancos, mestiços, indios e negros civilizados por Espanha, *hispano-americanos*. Aos portuguezes e seus descendentes, sem distincção de côr e raça, debaixo da bandeira portugueza, se os chamou sempre *brasileiros* e ao paiz de sua residencia-Brasil-*America portugueza*. E um escriptor como Rocha Pitta escreveu a "Historia da America Portugueza" (e não da America Hispanica-seccão Portugueza).

Quando os portuguezes e brasileiros se referem aos povos que se desenvolveram como centros colonias portuguezes, espanhóes e francezes usam a expressão *colonização latina*, e aos povos de lingua portugueza, espanhola e franceza no continente americano e suas ilhas dão o nome de *latino-americanos*. Quando se fala da colonização destes povos e se lhes junta os inglezes, hollandezes e allemães, se diz *colonização européa*, não obstante os russos, austriacos, húngaros, suíços e outros não haverem colonizado paiz algum.

O "Diario de Pernambuco," por exem-



A nossa patriciazinha Maria Antonia, que tem dado varios concertos em  
New York, Washington, Philadelphia, etc.

plo, quando se diz "jornal mais antigo da America Latina," quer dizer na America portugueza, espanhola (ou hispanica) e franceza, abarcando todas tres. A designação America hispanica, caso fosse usada, indicaria simplesmente que o dito periodico brasileiro se equiparava com os periodicos espanhoes das antigas colonias (de Espanha), sem fazer referencia a seus collegas do Brasil e de Haiti, os do ultimo paiz de lingua e colonização franceza.

O uso dos vocabulos formados do radical latino *hispano* para abarcar os povos de lingua portugueza e espanhola

englobadamente é considerado pelos que falam a lingua de Camoões como uma offensa ao orgulho nacional e representa um acto de imperialismo de raça, inadmissivel, contrario em tudo aos principios de logica, de historia e de semantica.

Agradecendo-lhe sinceramente, Snr. Yánes, pela oportunidade que me deu de dizer algumas palavras sobre tão importante assumpto, sou com a maior consideração e estima,

Amo.e Crd° Mto. Att°

J. de Siqueira Coutinho.

## A IMMIGRACAO E O FUTURO DO BRASIL

Jornaes que nos chegam da patria remota dizem-nos de uma accentuada tendencia em certos povos da Europa, impellidos pelas circumstancias anormaes creadas pela recente guerra, de emigrarem para o Brasil. A importancia enorme que representa a immigração para o desenvolvimento futuro do nosso paiz não tem sido devidamente apreciada pelos nossos estadistas, ou, se o tem sido, as providencias necessarias para resolver o problema ainda não pertencem ao terreno das realidades de effeitos positivos. Não seriamos brasileiros se não levassemos meio seculo a discutir uma questão, na imprensa e na tribuna, antes de enveredar pelo caminho das iniciativas. As cifras attingidas até hoje pela immigração no Brasil estão muito aquem do que a extensão do seu territorio e possibilidades de desenvolvimento o exigem.

O homem que emigra do seu paiz de origem para outro representa uma riqueza, um capital inestimavel para a nação onde se vae fixar, e uma perda para a sua propria patria. Um allemão ou um italiano, criados e educados á

custa do seu governo ou do seu povo, valem mais para o paiz que os recebe do que uma transferencia de capital. Em qualquer communitade o valor do immigrante como um factor de progresso é quasi sempre superior ao do individuo nascido e educado no seu seio.

Para emigrar se faz mister possuir ambição e iniciativa. Ambição e iniciativa são as fontes de todo o progresso humano. O immigrante é não somente o braço que necessitamos para o cultivo dos nossos campos e movimentação das nossas industrias, é mais alguma coisa de importancia vital: uma transfusão de sangue, idéas e methodos. Sem estes factôres, privados de homens dispostos a trabalhar e enriquecer, a si proprios e á communitade, continuaremos indefinidamente a ser o que até hoje temos sido: um paiz com 80% de analphabetos, e cuja parte restante, os que sabem ler e escrever, uns são poetas ou bachareis, aspirante ás sinecuras ou á inactividade digna dos *artistas*, e poucos são homens de accção, iniciativa e energia productiva. Tivessemos menos politicos profis-

sionaes, bachareis parasitas e versejadores e mais homens laboriosos e não estaríamos ainda no estado de lethargia economica e politica em que nos achamos.

Não poderemos esperar muito do que orgulhosamente chamamos a nossa raça. Fomos victimas de um mau começo. Emquanto o sangue luzitano preponderar nas nossas veias continuaremos com a nossa paixão pela politica, pela vida confortavel e pelas abstracções. Herdamos dos nossos ancestraes o desprezo pelo trabalho manual e o amor aos títulos. Em nossa terra quem não é major, commendador ou doutor soffre uma certa depreciação na estima da sociedade em que vive. Não faz muito tempo consideravamos um soldado ou um marinheiro um ente de classe inferior, e embóra neste particular já tenhamos mudado um pouco de idéas, ainda não alcançamos o ponto que deveremos alcançar.

No dia em que a população de origem estrangeira no Brasil for equal á metade da indigena veremos muita cousa nova. Antes de tudo aprenderemos a trabalhar com eficiencia e methodo. Sentimos dizel-o, porque ninguem é mais patriota do que somos, e é exactamente este facto que torna amargas as nossas palavras, mas devemos reconhecer que, como um povo, somos ociosos e a nossa politica é das mais immoraes. O estrangeiro nos obrigará a trabalhar com eficiencia e methodo. Ou seguiremos este caminho ou pouco a pouco passaremos a uma situação inferior, a salarizados e inquilinos em logar de patrões e proprietarios. Veremos o estrangeiro enriquecer, merecidamente, devido á sua actividade, e o seu ouro, ganho com as nossas as fontes de riqueza, pagará pelo nosso trabalho. Este phenomeno já se tem verificado em

alguns paizes, e, para não sairmos da America do Sul, citaremos o Chile como um exemplo. A colonia allemã d'essa republica possui grande parte das melhores terras nacionaes, adquiridas com o dinheiro ganho pelo seu trabalho e eficiencia dos mesmos chilenos outrora proprietarios. De proprietario do sólo a senhor da politica de qualquer nação vae uma distancia muito curta.

Quem quer que observe o caracter do povo brasileiro notará este phenomeno singular—vive-se sempre a esperar pelo governo para levar a effeito melhoramento, por insignificante que seja. Dir-se-ia um organismo composto de cellulas mortas. Falta-nos completamente a iniciativa individual. Esquecemos que não ha governos maus ou bons, mas que todos os governos são bons, seja qual for a sua forma politica, quando o povo governado possui os elementos vitaes de progresso moral e economico. Se, em certa villa do interior do Brasil se faz mister a criação de uma escola ou a construcção de uma ponte, todos esperam pela acção do governo, estadual ou federal, segundo o caso. E a escola não se crêa e nem se constróe a ponte enquanto o governo não toma a iniciativa. Nunca passará pela cabeça dos habitantes da comunidade beneficiada tomarem a si este encargo. Não nos digam que exaggeramos, são factos que saltam á vista. Citaremos um exemplo para os que apreciam os factos concretos. No estado nortista onde nascemos ha muito se necessitava imperiosamente uma via ferrea. Afinal o governo federal fez construir a necessaria estrada, mas acontece que a segunda cidade do estado em população e importancia economica ficou fóra do traçado. A estação mais proxima ficava a oito leguas de distancia, e o transporte entre os dois pontos tinha-se de fazer em carros de bois ou ani-

maes de carga atravez de caminhos indescritiveis. Durante cinco annos discutiram-se todos os meios de remediar o inconveniente, appellou-se para o governo federal para que construisse um ramal, e tambem se recorreu ao governo estadual, mas tudo em vão. Por fim um capitalista local, de origem italiana e que tendo vindo para o estado ainda jovem ahi enriquecera, tomou a iniciativa do empreendimento e hoje temos uma excellente estrada de rodagem, de construcção moderna e servida por auto-caminhoes. Se não fosse a energia d'esse homem empreendedor ainda hoje não se teria construido a tão necessaria estrada.

Falta de capitaes, nos gritam. Sim, não os temos para empreendimentos d'esta ordem, mas elles abundam para as celebres companhias de seguro de vida e loterias. O homem que não empregaria cem mil reis em açcoes de uma empreza industrial qualquer, não hesita em os applicar na compra de um bilhete da loteria do natal ou numa apolice de qualquer mutua.

As nossas academias carecem de recursos financeiros e o thesouro publico é a unica fonte de abastecimento. São rarissimas no Brazil as doações feitas por individuos a instituições de tal natureza. Não possuímos nada que se pareça com estas magnificas instituições de ensino superior d'este paiz, fundadas e mantidas pela generosidade particular. Não é que nos faltem homens ricos em nossa terra. Mas, quando um capitalista brasileiro morre, se não tem herdeiros forçados deixa a fortuna para a Santa Casa de Misericordia local ou para uma qualquer Ordem Terceira de S. Francisco das Almas . . . Necessitamos até da esmola de uma Commissão Rockefeller para curar as miserias physicas dos nossos infelizes compatriotas.

São Paulo é sempre e inevitavelmente apontado como o expoente maximo da nossa civilização. Não precisamos salientar aqui o que este prospero estado deve á sua colonia estrangeira. A enorme differença em prosperidade economica e adiantamento entre os estados do sul e os do norte deve-se, inquestionavelmente, ao elemento estrangeiro, existente nos primeiros. Nós, brasileiros, trabalhamos tambem, e não somos inferiores a nenhuma outra raça quando somos obrigados a trabalhar. O que carecemos é do exemplo e de incentivo. Já que somos reluctantes em aperfeiçoar os nossos methodos, em adoptar idéas novas, em enveredar pelo caminho da audacia, é preciso que alguém nos empurre. No meu estado natal, região essencialmente agricola, ainda não se conhece o que seja um tractor. E continuarão por muitos annos ainda a lavar a terra com um arado primitivo, de tiro animal, emquanto não apparecer alguém que lhes mostre as vantagens da tracção mechanica.

Melhor exemplo não ha da nossa inercia e lentidão em acompanhar o progresso que se faz em outros paizes, mesmo nas industrias que mais nos interessam, do que a questão da borracha. Apesar de ser a melhor do mundo, a nossa borracha está desvalorizada devido ao methodo seguido no Brasil de obtel-a e exportal-a. Ha alguns annos, é uma historia bem sabida, os inglezes, comprehendendo o valor enorme deste producto, levaram do Brasil para as suas colonias do Pacifico sementes da Hevea, iniciaram uma cultura scientifica, e actualmente mais da metade da borracha utilizada industrialmente no mundo vem desta origem. Que se tem feito no Brasil? Absolutamente nada. Os estados interessados continuam a esperar que o governo federal accuda em defesa da

borracha com uma verba de alguns milhares de contos que os politicos de Pará e Manáos embolsarão avidamente. E continuaremos, até não sabemos quando, a exportar um producto impuro, de valor depreciado, e a comprar os artigos manufacturados de borracha de Sumatra e Ceylão que nos vendem a bom preço os nossos amigos norte-americanos.

Os males da nossa patria são muitos, o analfabetismo, o alcoolismo, a immoralidade politica, o catholicismo, a inercia, e tantos outros, e se não fossem as infinitas possibilidades de desenvolvimento e melhoramento que temos diante

de nós, devido ás riquezas da terra brasileira, estaríamos perdidos. Os remedios são muitos tambem, e entre todos os suggeridos o mais viavel e de maior importancia parece-nos o encorajamento elevado ao maximo da immigração européa. Transformemos a nossa patria num cadinho onde se fundam as raças cultas e de facil assimilação da Europa, trituremos, pulverizemos, amalgamemos este material humano, e desta alchimia ethnica de raças e idéas heterogeneas sairá certamente um Brasil engrandecido e respeitado.

Efrem Lima.

## CARVAO NO BRASIL

Entre as industrias que mais teem soffrido as consequencias da desorganização actual do systema economico da Europa, destaca-se a da mineração da hulha. A Inglaterra é hoje, no Velho Mundo, o unico paiz para o qual o problema do combustivel para consumo interno não é objecto de preocupações, os outros todos soffrem verdadeira "fome" de carvão.

Os paizes da America do Sul, que se abastecem de carvão inglez ou desta região, atravessam agora um periodo super-agudo, occasionado pelas restricção britannicas e pela completa prohibição da exportação, decretada pelo governo norte-americano, nos fins de 1919.

No Brasil, a questão assume proporções gigantescas, devido ás necessidades, sempre crescentes, da industria manufactureira, que floresce rapidamente, ás vias ferreas, cujo desenvolvimento é accentuado e muito particularmente á actividade da vasta frota mercante nacional—a segunda da America.

A nossa importação de hulha negra, antes da guerra, era de tres milhoões de

toneladas; hoje as necessidades industriaes elevaram muito essas cifras, mormente em consequencia do augmento da producção e das medidas governamentais, restringindo o abusivo exterminio da floresta pelo machado do lenhador.

As peias que manietaram o livre commercio internacional do carvão, obrigaram o governo brasileiro a olhar com muita attenção para as jazidas carboníferas do sul do paiz, deixando de lado as conclusões erroneas externadas pelo geologo norte americano White, ha muitos annos. A possibilidade de serem nossas jazidas de carvão atravessadas por densas camadas de schistos que tornariam inexequivel a applicação dos processos industriaes communs a essa mineração, não foram confirmadas pela practica. As conclusões "pessimistas" de White, que tiveram a virtude de fazer nossas minas permanecerem longos annos inactivas, foram por firm derrotadas pelos factos.

As minas carboníferas de S. Catharina e Rio Grande do Sul trabalham no presente intensamente para supprir as



necessidades do paiz.

Hoje, no Brasil Já não se pergunta qual é a qualidade do minereo nacional, o que se precisa é tel-o em quantidade para satisfazer o consumo.

A qualidade da hulha brasileira foi practicamente estabelecida pelo uso que della fazem as companhias de caminhos de ferro, de navegação e a industria do sul e do centro do Brasil—sempre com resultados magníficos.

O carvão riograndense da minas do Jacuhy, Arroio dos Ratos e Leão, embora tenha mais impurezas que o norte-americano é industrialmente bom, offerecendo uma differença em preço, a nosso favor, por unidade calorica de 30%. A efficiencia dessas minas augmenta dia a dia, podendo só essa bacia carbonifera supprir actualmente  $\frac{1}{3}$  das necessidades do paiz.

A bacia do Gravatahy, explorada pelo proprio governo do Estado, será em futuro breve, pela excellent qualidade do seu carvão, igual ao inglez, e pela localização, junto á capital, porto de embarque, a principal fonte hulheira do Brasil.

A producção das jazidas do Paraná Santa Catharina e Rio Grande do Sul poderá em breve alimentar todo o systema de transporte do nosso paiz, todo o seu vasto organismo industrial e actuar tambem beneficamente sobre o desenvolvimento gradual da siderurgia, cuja exequilidade depende, entretanto, da applicação das quedas dagua para a producção de energia electrica.

Adoptando este ultimo juizo, divisamos em horizonte não longinquo do futuro, o historico Estado de Minas Geraes, occupando no mundo, o pri-

meiro lugar como vasto emporio das industrias metallurgicas, quer pelas immensas riquezas mineralogicas que possue, quer pelo valor de sua energia hydraulica. Minas possui cordilheiras de ferro de primeira qualidade! A invenção do forno electrico do Professor Augusto Barbosa, de Ouro Preto, certamente resolverá esse magno problema.

O consumo de carvão no Brasil, tende tambem a reduzir-se de muito, não só pelo aproveitamento das suas numerosas quedas dagua, como tambem pela electrificação industrial das vias ferreas.

O Estado de S. Catharina está actualmente resolvendo practicamente essa electrificação e o Estado de S. Paulo já possui uma industria organizada para producção de locomotivas electricas.

O emprego da electricidade poderá levar o Brasil a economizar dois terços do combustivel despendido hoje, no transporte e na industria.

A nascente industria hulheira está agora em pleno vigor em nossa Patria e todas as probabilidades de que ella vença a concorrência estrangeira, escudam-se em dados positivos; o futuro pertence-lle e, a Inglaterra e a America do Norte não estão em condições de poder entravar sua evolução natural.

A electricidade e a siderurgia seguem-lhe os passos rapidos.

3 de Março de 1920.  
G. D. Ochoa

(1) Relatorios de 1919 dos Estados de S. Catharina, Paraná e Rio Grande do Sul. Revista Commercio e Industria, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, anno 2, numero 5, 1919. "Diario," Porto Alegre, Rio Grande do Sul, anno 7, numero 24, 1920.

## THE BRAZILIAN CATTLE INDUSTRY

The Natural Advantages of This Great Country Open Possibilities for  
Wonderful Live Stock Development

(Translated from "The Shorthorn World," Chicago, Dec 25, 1919, Vol. 4, No. 20.)

In the hope of meeting your kind invitation, to write a little about the animal industry in Brazil, I am sending to you the following notes which give only a general idea of the subject, I am sure, as it is too large to be fully covered in this short article.

As is well known, Brazil holds, at present, the largest place in the world for beef cattle production. She has a larger area of good land available for cattle development than any other country. The soil composition is of the best and the climate which varies, of course, according to the latitude and altitude of the different places, is favorable to the development of this great industry.

In considering Brazil as an agricultural or live stock country, it should be divided into two portions—southern and northern. Since we are below the equator in the extreme north and the country extends southward to 33 degrees lat., the climatic conditions vary according to the place, from warm and damp in the northern part, chiefly in the river basin, to extreme cold, in winter time, in the southern part. Between these two extremes, there are immense areas, covering the middle part of the country, in which the climate is not so cold in winter, neither so hot during the summer. This is due to the altitude and the effect of the breeze.

With regard to the cattle industry, chiefly that of beef cattle, the main branch of animal industry in Brazil, I have much to say to you. First of all, it seems to me that there is no other country in the world where conditions for beef cattle raising are as good as

in Brazil, not only on account of plenty of land and room for hundreds of millions of cattle, within the country's boundaries, but because of the exceptional quality of its soil, the great amount of water found everywhere and the low cost of labor. These conditions all contribute to very cheap production. This beside other advantages, seems to place my country in a situation to compete favorably with other beef producers within a few years.

I believe these facts have been pretty well appreciated by the people connected with beef cattle industry all over the world, and as a result, Brazil has received a large amount of capital, invested in such business, within the last five years. During this period of time, twelve meat packing houses of very large capacity have been built over there, by Brazilian, American and British companies, and the natural tendency is to increase every year. In order to give a more complete idea of this business now in Brazil, let me tell you something in the way of figures: 1914 was the first year in which meat was exported from Brazil. In that year we exported only \$20.00 worth of that food. It was nothing but a sample. In 1915 our exportation yielded \$1,530,250.00; in 1916 the amount exported totaled \$7,048,000.00, and in 1917 the amount was \$15,058,000.00. There are about 30,000,000 head of cattle in Brazil while the Brazilian human population approaches 25,000,000 people.

Now, regarding the price of meat in the country, I can tell you that, notwithstanding that exportation during the war

time, which raised the cost of meat a little at domestic markets, the beef price is still cheap. In the largest cities of Brazil beef cost ranges, actually, from 10 to 15 cents a pound. And I mean dressed beef. These figures, as well as those above stated, have been determined through the present exchange rate for the Brazilian and American trade.

Concerning the situation of the whole world, you know better than I, I am sure. But let me give you an example: So far as beef exportation is concerned, Argentine Republic is the leading country in South America and one of the leading in the world, as a whole. At present, Argentina is seeing a large decrease in her cattle herd, that count being only 25 million compared to nearly 29 million a few years ago. This fact came as a result of the great exportation of beef from that country to Europe, so long as the great war lasted, and also it is due to the fact that that prosperous nation needs her best land, where she has been raising cattle, for more than a century, for the grain crops.

Now several big capitalists connected with such an industry in Argentina are coming to Brazil to buy land for cattle-raising in the southern part of the country. Then, if we take into consideration the American capital invested in the meat industry and in beef cattle raising in southern Brazil, as well as the English, besides the Brazilian capital, we will find out how big will be such an industry in that country in the near future. In other words, we could say: Brazil is the only country where meat can be cheaply produced and will be, within a few years, the largest meat supplier of the globe.

Why did not such a good advantage appear before? The answer for this question may be found in a considera-

tion of the economic evolution of other beef-producing countries. With the increase of the human population an increase in the land prices took place. With a total area of nearly 200,000 square miles larger than the United States (without considering the possessions of this country), Brazil has yet, about 25 million people. So, as one can easily see, one of the few agricultural industries that can be quickly and largely developed with such population density, is that of beef cattle production. We are, at present, in the third place in the world regarding the whole cattle output for each country and in second place for hog production! This we have got without much care on the raising methods, as the price of meat there did not pay so well as it does now.

Dealing with the quality of our cattle, all depends upon the part of the country under consideration.

Cattle in the southern part of Brazil are improving in quality and early maturity, by means of crossing native breeds with the best European breeds. Although it is not yet as good as should be, the southern Brazilian cattle are getting very good yields at the packing houses. That of northern part of the country is still unimproved, being originated from the old Spanish breeds. There is in southern Brazil, in the State of S. Paulo, a fine national breed, called "Caracu," that has been originated from the Spanish cattle and that will, no doubt, be one of the best Brazilian beef cattle breeds when more has been done on its economical qualities so as its early maturity will be accomplished. It is the best national cattle at present.

Several breeds are used on the improvement of our herd. I can cite, among others, the Shorthorn, the Hereford,

Aberdeen, Angus, Devon, Red Polled and Limousene.

The Shorthorn can be widely raised in the southern part of Brazil, which is also the place for the big industries at present.

Brazil imports every year hundreds of breeding cattle to improve her own, the importations being made by both the government and cattlemen themselves. Until the war started we imported those breeders from England, France and Switzerland.

Since then we began to import from the United States and I believe this

trade will increase year by year, as you have as good breeding cattle as the best of the world.

To finish these lines I have to tell you that another advantage of our meat production is the health of the herd. Our raising system helps us very much in this respect, for the reason that our cattle live on the pasture, except, very seldom, when they are raised inside the houses or stables. This explains the reason why our cattle show a small percentage of tuberculosis cases at the packing houses.

L. A. de Almeida, Bahia, Brasil.

## A OPINIAO DA IMPRENSA

Acerca do assumpto, publicou a *reacção do Jornal do Commercio* um artigo magistral, na sua edição vespertina de 25 de Julho. Pedimos venia para transcrever uma parte.

“E’ certo que o nosso carvão não pôde ser comparado ao melhor typo do carvão inglez. Mas não é menos certo que o carvão norte-americano, de 5.500 a 7.000 calorias, é bem pouco superior ao nosso e, no entanto, entramos a importal-o em quantidades apreciaveis. Ha pouco tempo, o *Jornal de Commercio* teve oportunidade de publicar sobre a materia informes muito interessantes, cuja reproducção tem aqui toda a oportunidade.

“A maior parte do carvão norte-americano — ponderamos, então, na edição matutina — é inferior ao nosso e, entretanto, nos seus typos mais baixos eram queimadas milhoes de toneladas por anno. Na Europa e nos Estados Unidos usou-se sempre o lignito combustivel inferior á nossa hulha. Só na Allemanha queimaram-se 60 milhoes de toneladas de lignito em 1913, consumo que em 1915 subio

a 80 milhoes. Nos Estados Unidos, onde o bom carvão se vendia até por 2 dollars a tonelada, o consumo de lignito tambem já era antes da guerra, de dezenas de milhoes de toneladas e, entretanto, o seu poder calorifero oscilla em geral entre 4.000 a 5.000 calorias.

“Na França, onde ha muito tempo os residuos das minas com mais de 35 por cento de cinzas eram aproveitados nas caldeiras dos grandes centros electricos, o consumo desse combustivel attinge a cerca 2 milhoes de toneladas annuaes, sendo tolerada a porcentagem de cinzas até 40 por cento.

“Os lignitos e outros carvoes baixos estão empregados em varias industrias.

“Porque então ha quem recuse apoio ao carvão nacional, só porque elle não é igual ao de Cardiff?

“Nos Estados Unidos, nos Balkans e na Italia já existiam, antes de guerra, locomotivas aparelhadas para queimar lignito.

“A navegação do Danubio se faz e se fazia com lignito. Ha cidades e

idades americanas illuminadas a gaz tirado do lignito.

“Ha uma grande metallurgia antiga e outra muito mais importante creada recentemente, baseada no carvão em pó para aproveitamento de combustiveis de infima qualidade.

“Desde o forno de cimento até o proprio Forno Martin de fabricação de aço, tudo se pode hoje aquecer com o carvão em pó.

“A importante casa Armstrong, de Sheffield, acaba de montar no Canadá importantes fornos Martin, baseados nestes principios. Só nos Estados Unidos, em 1918, foram queimados oito milhoes de toneladas de carvão em pó em locomotivas, vapores, caldeiras fixas, fornos metallurgicos, etc. Mas, não é só em pó que se podem queimar os combustiveis do typo dos nossos. A sua applicação em gazogeno dá resultados tão brilhantes que (vide Relatorio White) um kilo do nosso carvão queimado em gazogeno, alimentando um motor a gaz, faz melhor serviço, produz um maior numero de cavallos HP, que um kilo do melhor Cardiff numa caldeira provida de grelhas.

“Com a pulverização, o resultado é o mesmo. E sem chegarmos a essas transformações radicaes do apparellamento mecanico do paiz, um simples augmento da superficie de grelhas permite chegar a um bom rendimento para o nosso carvão. Feita essa modificação, para substituir um kilo de carvão Cardiff precisaríamos 1 kilo e 3 decimos de carvão nacional, emquanto que nas machinas, taes quaes ellas estão actualmente, é preciso gastar dous kilos de carvão nacional com a aggravante de que na maior parte dos casos os foguistas não conseguem uma alimentação que permitta a ma-

china desenvolver toda a sua potencia.

“Essas modificações, sobretudo as modificações radicaes, que têm toda a preferencia, são de optimos e vantajosissimos resultados para quem as fizer, e ao Governo compete dar o exemplo e divulgar amplamente os resultados.

“Ha um facto importante que demonstra a eficiencia do aproveitamento do nosso carvão. Tanto quanto podemos saber, na Estrada de Ferro Central do Brasil, onde, em larga escala, foi feita uma bellissima experiencia de puerização, 12 locomotivas estão funcionando por esse processo ha dous annos, obtendo os melhores resultados. Porque não se servem dessas experiencias para prova definitiva do valor do nosso carvão?

“Nessas locomotivas, um kilo de carvão nacional faz o mesmo serviço de um kilo de carvão Cardiff sobre a grelha, e faz o dobro de um kilo do carvão nacional em fornalha commum.

“A economia do combustivel paga o custo da installação da pulverização em muito pouco tempo. Entretanto, como uma locomotiva é a machina que menos carvão consome por anno, devido a seu pequeno coefficiente de utilização, as vantagens da pulverização se accentuam muito quando passamos de locomotivas para os navios e para as installações fixas de terra. Assim, um navio do typo usado na nossa costa com 800 HP. de força, consome 6.000 toneladas por anno, emquanto uma locomotiva só consome 1.000. Nesse navio, se jogarmos ao mar as caldeiras actualmente existentes (não é necessario chegar até lá) substituindo-as por outras munidas de pulverizadores, gastaremos quantia inferior a 100 contos de réis. Entretanto, o navio que gastava 6.000 toneladas

de carvão americano, passava a gastar para o mesmo serviço 6.000 toneladas de carvão brasileiro. E como o carvão brasileiro custará sempre uns 20\$000 mais barato do que o americano, a economia será de 120 contos, o que representa para o proprietario do navio um emprego de capital de mais de cento por cento ao anno.

"As nossas jazidas carboníferas são de facilissima extracção, comparativamente com as da Europa e America do Norte. As camadas de carvão acham-se situadas a profundidades relativamente pequenas, o que facilita enormemente a extracção.

"As nossas jazidas, principalmente as do Rio Grande do Sul, estão muito bem situadas. O carvão pôde ser transportado sobre agua desde as minas até o porto do Rio Grande.

"Esse transporte ainda será brevemente mais facil e barato com a dragagem que vai ser iniciada na Lagôa dos Patos. Os canaes terão de futuro 17 pés de profundidade, o que permitirá a passagem franca de navios e embarcações daquelle calado, que carreguem carvão nas minas e descarreguem nos portos de destino.

"O nosso carvão é classificado como hulha. Abaixo d'elle existem outros combustiveis inferiores como o lignito, a turfa e a lenha.

"Estradas de ferro, como a Central do Brasil, a Paulista, a Mogyana, a Sorocabana, a Leopoldina e muitas outras, queimam lenha verde, que é um combustivel fraquissimo. O emprego do carvão nacional não seria nesse caso mais economico, sem o inconveniente de desflorestar zonas inteiras do paiz?

"A creação, no Rio Grande do Sul, de uma usina de pulverização, que facilitasse o consumo em larga escala do nosso carvão pulverizado na rêde ferro-viaria da "Auxiliaire" seria, por exemplo, uma medida de toda a conveniencia.

"Mas quando começaremos a prestar a esse problema, tão vital para a economia nacional, toda a attenção que elle merece?"

Na mesma ordem de idéas tem escripto com insistencia o *Correio da Manhã* e outros órgãos da imprensa. A essa corrente irresistivel que oppoem os inimigos do nosso carvão? Potocas, tolices, theorias, interesses feridos, afirmações dogmaticas em contradicção com os factos. As machinas se movem, as locomotivas trafegam, as fabricas funcionam, e a despeito da evidencia continuam a dizer que está tudo parado.

Si o carvão fallasse, elle repetiria aos seus accusadores a mesma phrase resmungada por Galileu, por occasião de ser condemnado pelo tribunal ecclesiastico a repudiar a sua doutrina relativa ao movimento da terra: *E pur se muove.*

"Aliás diz o *Jornal* em outro topico do seu artigo; aliás, como é sabido, a Argentina tem comprado não pequenas partidas do nosso carvão. Emquanto isto, nós aqui ainda continuamos a discutir, a perder tempo no esclarecimento de um assumpto já por completo esclarecido, esgotado, debatido. . ."

E' isso mesmo. E continuaremos a discutir, emquanto o Governo não der um golpe nos debates, entrando em acção com absoluta segurança de exito.

AMERICO WERNECK."

## O ESTUDO DOS TERRENOS NOS E. UNIDOS

Relativamente a este assumpto julgo interessanté dizer algumas palavras afim de tornar melhor conhecido em nosso meio um trabalho maravilhoso que está sendo feito aqui nos E. Unidos, o qual consiste na organização de mappas e execução de analyses de todos os terrenos do Paiz, serviço que recebe o nome de "Soil Survey" e está sob a direcção do "Bureau of Soils," dependencia do "Department of Agriculture."

Iniciados os trabalhos ha cerca de 20 annos, em 1912, quando foi publicado um volumoso boletim encerrando a descripção do que fora feito até então, já existiam proximo de 1.612.500 Km.<sup>2</sup>, ou sejam 161.252.000 hectares de terreno estudados, dos quaes quasi metade com os estudos completos. Dita area, como faz notar o "Bureau of Soils," é visinha das superficies da Allemanha, França, Inglaterra e Italia reunidas. Ella é tambem igual a um quinto da area dos E. Unidos e pouco inferior á quinta parte da superficie do Brasil.

Depois de 1912 os serviços continuaram a sua marcha, sendo que somente em 1917 foram estudados 110.000 Km.<sup>2</sup> de terreno.

E não são somente os algarismos que provocam admiração ao se contemplar esse trabalho do "Bureau of Soils," sendo-nos dado admirar mais o conhecer em que elle consiste, como é feito e quaes os seus fins.

Comprehendendo estudos realizados em quasi todos os pontos dos E. Unidos, o "Soil Survey" tem como característico principal definir em sua mais ampla forma as condições e possibilidades agro-economicas das 7 Provincias e 6 Regioes em que o territorio estadounidense está dividido de accordo com os caracteres geologicos e physiographicos.

Dentro de cada divisão são determinados as series, classes e typos de terrenos, definidos os seus caracteres topographicos e drenagem natural, constituição physica e composição chimica do solo e sub-solo, valor cultural expresso pela natureza da exploração agricola adaptavel, etc. Os trabalhos são realizados por funcionarios do "Department of Agriculture" e das escolas de agricultura e estações experimentaes, competindo aos mesmos fazer o serviço de campo de levantamento das plantas dos terrenos e estudo *in situ* dos seus caracteres; colher amostras de mineraes e rochas representantes dos typos de onde os terrenos se derivam ou ainda dos que tenham valor industrial; colher amostras de terra, tiradas do solo e sub-solo, para as analyses physica e chimica. Essas analyses são executadas nos laboratorios que trabalham para o "Bureau of Soils" nas escolas de Agricultura e estações experimentaes, ou nos proprios laboratorios do "Bureau," em Washington.

Os mappas, desenhados em cores, representativas das diversas qualidades de terrenos, são feitos na escala de uma polegada para a milha, ou seja 1:64.300, procedida a conversão ao systema metrico decimal, tendo ainda a correccão relativa á curvatura terrestre; esses são os mappas definitivos, onde são representadas até parcelas de terreno de 3,3 Ha. de superficie. Nos reconhecimentos são usadas escalas de 4 ou mesmo 6 polegadas para a milha, ou sejam, respectivamente, 1:16.075 e 1:10.720. Os mappas alem de mostrarem as differentes qualidades de terrenos representam as habitações, escolas, vias de comunicação, vindo ainda nos boletins a elles annexos todos os informes sobre as condições geologicas, clima,

agricultura, estado economico, situação das estradas, população, emfim todos os dados uteis sobre os municipios (counties) estudados.

A technica dos levantamentos é bastante simples, por não exigir instrumentos delicados, mas os resultados são bem acurados em virtude da forma detalhada porque o serviço é feito.

As analyses chemicas executadas sobre o solo e sub-solo visam determinar a percentagem dos elementos uteis á planta nelles existentes, assim como a pesquisa dos principios nocivos—acidez, alcalis toxicos. A importancia de um serviço dessa natureza, como se pode deduzir é extraordinaria, bastando para definir todas as suas vantagens citar-se as razões que justificam o "Soil Survey," as quaes são explicadas por Mr. F. C. Marbut, chefe do serviço.

Diz a referida autoridade que se ha razão para o reconhecimento das riquezas mineraes representadas pelos metaes e outros productos de que a industria se utiliza, é razoavel tambem que seja feito o estudo dos terrenos do Paiz com o fito da determinação dos seus recursos agrarios, quiçá dos seus constituintes mineraes utilizados pela planta, a maior riqueza que nós recebemos do mundo inorganico. Conhecer o valor dos terrenos, apontar os meios para a conservação de sua fertilidade e augmento da capacidade productiva, é para um povo o mais importante problema economico em relação ao solo, o maior beneficio para a sociedade humana, pela garantia do equilibrio da sua fonte de subsistencias e das materias primas destinadas á maior parte das nossas industrias.

A sociedade inteira é, portanto, beneficiada pelo "Soil Survey," de modo mui directo. O agricultor fica conhecendo melhor sua propriedade e sabendo

como trabalhá-la para obter os melhores resultados; o industrial vê as possibilidades para o estabelecimento de novas industrias; o capitalista, o commerciante, os bancos, conhecem melhor o campo onde vão applicar o seu dinheiro em investimentos e emprestimos; o legislador encontrará uma base segura para um mais perfeito systema de legislação agraria; todos os interessados, emfim directa ou indirectamente, têm sua parcella maior ou menor de beneficio.

E os resultados dimanados desse serviço vão sendo de acção immediata numa boa parte, pela orientação das estações experimentaes e escolas de Agricultura realizando experiencias sobre os meios de fertilização melhor adaptados ás differentes classes de terrenos.

Dando esta ligeira noticia sobre o "Soil Survey" nos E. Unidos, não é meu intuito aconselhar ou não seu uso no Brasil, mas sim tornar melhor conhecido entre nós tão importante trabalho que, por certo, será um dos mais seguros fundamentos da agricultura scientifica deste admiravel Paiz.

Admittindo que sentissemos a necessidade desse serviço, ao obtermos população tamanho da norte-americana e ao attingirmos uma vida agricola e industrial intensa como a deste grande povo, ficaria para os brasileiros de umas duas gerações porvindouras a tarefa de dar o conselho e pôr em execução o estudo scientifico dos nossos terrenos, pelo menos tomado o Paiz em conjuncto. Porque presentemente, si bem que o estudo das nossas terras nos trouxesse grandes vantagens, temos muitos e mais urgentes obras a emprender em prol do nosso desenvolvimento economico, dos interesses collectivos do Paiz. Uma obra, por exemplo, que nos occorre, pelas suas ligações directas com a terra, de muitissimo maior



urgencia, é o desenvolvimento dos meios de transportes, a construcção das estradas de rodagem. E é interessante o observarmos que as facilidades de transporte são um dos maiores, senão o maior auxiliar dos trabalhadores que estão estudando os terrenos norte-americanos. Assim é que a maior parte dos serviços é feita a carros de cavallo e automovel, o que é de summa vantagem para a sua marcha. Eu mesmo tive occasião de testemunhar esse facto, viajando no Estado de Georgia, em companhia do Prof. Crabb, um dia inteiro, em carro de cavallos, atravez dos terrenos em exploração e levantamento de mappa agrológico.

Não posso, porem, deixar de dizer, ao concluir esta noticia, que auguro o dia em que possamos fazer investigações scientificas sobre todos os nossos terrenos, dia que marcará uma nova era para a Agricultura brasileira.

Octavio Peres.

*Nota do redactor:* Estas linhas são um trecho de um dos relatorios do nosso collega Octavio Gonçalves Peres, as quaes publicamos, por julgarmos que despertarão o interesse de todos os nossos leitores que ainda não estão ao par do "Soil Survey," serviço que está se realizando sob a direcção do "Bureau of Soils," dependencia do "Department of Agriculture."

## A INDUSTRIA SIDERURGICA

A Fabricação do aço no Brasil—A Exploração das Jazidas de Ferro—o que diz o Director do Serviço Mineralógico

Entrevistado pelos nossos collegas do "Imparcial" sobre a exploração das nossas riquezas siderurgicas, o sr. dr. Gonzaga de Campos, director do Serviço Geographico e Mineralógico do Rio de Janeiro, fez as seguintes declarações:

"O problema do aço é a chave dos nossos destinos economicos, pois, paiz que não possui ferro não passa, no concerto das nações, de uma mera expressão geographica, sem real independencia. Não ha fugir desse dilemma; ou o Brasil transforma em valores activos as suas incalculaveis riquezas siderurgicas ou compromette seriamente seus destinos.

O Brasil possui as mais pujantes jazidas de minereo de ferro que se conhecem na terra. A abundancia desse metal no nosso solo é tão consideravel que poderíamos durante muitos seculos, collocando-nos á frente dos paizes maio-

res productores do ferro, alimentar todas as usinas metallurgicas do mundo!

O ferro encontra-se espalhado em quasi todo o territorio brasileiro, sobretudo em Minas, S. Paulo e Mato Grosso, sendo que, no primeiro desses Estados, os depositos de minereo de ferro constituem verdadeiras cordilheiras que se estendem por cerra de 300 kilometros pela serra do Espinhaço até ás margens do rio Doce e do Piracicaba, a oeste e, reaparecendo no alto do rio das Velhas, nas serras da Ajuda e Piedade, prolonga-se por fim a sudoeste, pelas bacias do rio das Mortes, do rio Grande e na vertente occidental do proprio S. Francisco. A parte da zona já cartographada abrange uma área de 5.700 kilometros, podendo-se, por ahi, fazer uma idéa approximada do valor dos nossos depositos de minereo."

—E o governo vae promover activamente a exploração dessas jazidas?

— Penso que sim, pois, pelo menos, o sr. ministro tem trocado commigo idéas a respeito e ouvido varias ponderações que lhe fiz sobre o importante assumpto.

— E o que ficou resolvido?

— Por enquanto, a acção do governo se limita a estudos. Mandei que o dr. Domingos Fleury da Rocha, lente da Escola de Minas, de Ouro Preto, procedesse a estudos sobre a redução do nosso minereo de ferro e sobre o carvão. A acção desse funcionario, que eu reputo a maior competencia, será desenvolvida conjunctamente com a do Serviço Mineralogico, que estudará a captção das aguas e o local mais conveniente para a construcção de fornos electricos e para a construcção de uma estação experimental de combustivel, pois não se concebe a existencia de usinas metallurgicas sem fontes de combustivel proximas.

— E, quando poderemos iniciar as experiencias?

— E' prematuro qualquer juizo; lembre-se que, por enquanto, são só estudos. . .

— E' prematuro qualquer juizo sobre o adiantamento das industrias siderurgicas no Brasil?

— Assim de prompto nada posso dizer com segurança; entretanto, vou lhe citar alguns dos estabelecimentos que me lembro, que, aliás, estão sendo explorados por estrangeiros, que, durante os annos de 1911 a 1917, compraram no Brasil jazidas capazes de produzir mil milhoes de toneladas do melhor ferro que existe no mundo:

Brazilian Iron Steel Company, capitães norte-americanos, em Itabira do Mato Dentro, produzindo cerca de 130 milhoes de toneladas, adquirida por 300:000\$; Minas Geraes Iron Syndicate, também norte-americana, jazidas de Paracatu e Bananal; uma companhia alle-

man, em Corrego do Feijão; a Bracuhy Falls Company, em Ouro Preto; a Usina Esperança e muitas outras, entre ellas a Fabrica de Ferro do Ipanema, empresa officializada, onde o maior accionista é o governo.

— E o governo não pretende incrementar a producção dessas usinas ou facilitar o estabelecimento de outras?

— Penso que sim, pois é preferivel ter-se o ferro, embora extrahido por estrangeiros, a não se ter."

(Transcripto do "O Estado de S. Paulo")

## HEBREA

O' filha de Stambul, ó divinal  
D'olhos feitos da luz da madrugada!  
Porque vives tão triste, enclausurada  
Na torre desse orgulho de vestal?

Descerra essa cortina sepulcral  
Da tua vida silente e maguada.  
Vem comigo, sublime desejada,  
Vem gozar esta vida emocional.

Boémios, mundo afóra partiremos;  
A' porta das mesquitas cantaremos  
Meu amor, teu amor, a nossa vida.

Então verás qu'em toda Galiléa  
Não ha, por certo, mais feliz hebréa  
Do que tu, Madalena arrependida. . .

\* \* \*

## SO'

E' bom viver assim pacatamente,  
Sem bem querer ninguem nem ter ami-  
gos;

Ignorar os nababos e mendigos,  
Desconhecido ser de toda a gente.  
Ver as paixões dos mais, indifferente;  
Ver gerações extensas d'inimigos  
Trucidarem-se ás portas dos jazigos  
E a tudo assistir placidamente.

Não ter trovas d'amor para cantar  
Aos floridos balcoões de Julieta,  
Pelas noites festivas de luar. . .

Deixar correr a vida assim a esmo  
E viver, qual feliz anacorêta,  
Enclausurado dentro de mim mesmo. . .

Elz (Pará)

\* \* \*

*Nota do redactor:*

Estes poemas foram offerecidos ao "Estudante Brasileiro" pelo nosso patricio A. Ferreira Leite, da colonia de Pittsburgh, homenagem da sua admiração pelo talento do autor, Snr Elzamann de Freitas, que reside no Estado do Pará, de onde é filho e onde a sua veia poetica é muito apreciada pela distincta sociedade d'aquella terra.

## A FAVOR DA LINGUA PORTUGUEZA

No no. 5 do Estudante o nosso distincto patricio e amigo Sr. C. G. Pereira, fez algumas considerações a proposito da "falta de palavras technicas no portuguez," que me chamaram a attenção, e vi com prazer que o nosso redactor Sr. Guimarães respondeu ao mesmo e o fez d'uma maneira que merece todos os elogios.

Eu tambem, apezar do muito que desconheço sobre o assumpto, desejaria accrescentar alguma cousa á resposta do Sr. A. Guimarães, esperando, comtudo, que os meus caros patricios tomem as minhas linhas com o mesmo espirito de boa vontade e cooperação—em tudo que nos diz respeito—que m'as fez escrever, e não como censura a qualquer um d'estes nossos distinctos collegas.

O assumpto tratado pelo Sr. C. G. Pereira é dos mais importantes; contudo não posso deixar de lastimar que o nosso collega baseasse o seu artigo em exemplos tão estereis, para que os leitores do "O Estudante" podessem melhor apreciar condignamente a grande lacuna que existe na nossa lingua e a importancia que o seu artigo tem.

Passo a analyzar os exemplos do nosso collega sem a menor feição de critica.

A significação das palavras "controller, e "feeder" "self-induction," foi cabalmente exposta pelo Sr. Guimarães,

e em relação á primeira direi que na maior parte dos usos mecanicos nada mais é do que o nosso governador. "Nozzle" corresponde á nossa agulheta d'uma mangueira, e "gland," se não estou em erro, corresponde ao termo portuguez "bucim" e em algumas machinas "collar."

O termo "voltmetro," como na minha opinião deveria ser escripto, não é palavra ingleza nem tão pouco franceza, mas sim uma palavra universal composta de duas outras, "volta" e "metro," a primeira em honra ao scienista italiano Alessandro Volta, inventor da unidade de pressão electrica "volt," do electróphoro para condensar electricidade, d'uma nova theoria variante da theoria da electricidade animal de Galvani, da famosa pilha que tem o seu nome, e de muitos outros descobrimentos e theorias de grande importancia que permittiram um passo gigantesco nos conhecimentos da sciencia electrica. A segunda, "metro," é uma derivacão da palavra latina "metrum," que significa medida.

O mesmo se poderá dizer do termo "amperometro," em honra ao scienista francez André Marie Ampère; "omh," em honra ao scienista allemão Georg Simon Omh; "oersted," em honra ao scienista francez Charles Augustim

Coulomb que, além das muitas investigações que fez sobre magnetismo e electricidade e do muito que fez e escreveu sobre esta sciencia, foi um dos maiores propagandistas a favor da introdução do systema metrico decimal, cuja utilidade é universalmente reconhecida; "farad," em honra ao sciencista inglez Machael Faraday; "joule," em honra ao sciencista inglez James Prescott Joule; watt, em honra ao inventor e engenheiro escocez James Watt; "henry," em honra ao sciencista americano Joseph Henry; e de muitos outros que seria impossivel enumerar aqui.

Como os amigos veem, não é vergonha o uso destes termos, porque realmente homens d'esta categoria não têm nacionalidade e não trabalham para outro fim, além do de contribuir para o progresso da sciencia universal. É sim uma honra e um dever mencionar taes nomes, porque com isso estamos perpetuando a memoria d'aquelles a quem a humanidade tanto deve.

O nosso collega Sr. Pereira teria o apoio de todos os leitores do "O Estudante" se tivesse feito referencia aos verdadeiros assassinos da nossa lingua, assassinos estes que infelizmente são bastante numerosos no nosso paiz, e constituem uma verdadeira praga e que, usando as mesmas palavras do nosso collega Sr. Guimarães "infiltram rapida e ridiculamente na nossa lingua vocabulos francezes e americanos de modas e mundanismos, de desportes e de theatros, dos quaes os nossos chronistas fazem tamanho cabedal e que os futeis e inuteis "almofadinhas" se incumbem de espalhar pelos salões elegantes e aristocratas com uma sympathia propria de melhor causa e . . . de mais dignos propagandistas."

Aqui sim! . . . Aqui é onde o prego recebeu em cheio o golpe do martello!

São estes "almofadinhas," pelintras ou pedantes, que realmente poem a nossa lingua no ridiculo, aos olhos dos estrangeiros, empregando termos taes como *mademoiselle* em vez de senhora, senhorita, menina, dona e não sei quantos synonymos que significam a mesma cousa e que se podem usar de accordo com a occasião ou com as circunstancias; *soirée*, por serão, *five o'clock tea*, e enfim muitos outros que seria enfadonho e fastidioso enumerar. O mais triste é que a pessoa que não usa estes pretenciosos e ridiculos termos é, na opinião d'estes inuteis, considerado como ignorante!

Pessoas d'esta classe constituem verdadeiramente uma praga nacional e direi mesmo universal, porque, caso não esteja em erro, não ha paiz algum que esteja livre d'elles; verdadeiros inuteis, não representam a menor fibra sequer da alma nacional e em nada affectam os factores que entram na formação do espirito do povo.

Desde o seculo XVI em que João de Barros e Fernão de Oliveira lançaram os primeiros ensinamentos da grammatica da nossa lingua, elevou-se até hoje a algumas dezenas o numero dos tratados grammaticaes consagrados ao nosso idioma, mas é sobretudo nos ultimos tempos que estes tem tido maior incremento, mais notavel no Brasil do que mesmo em Portugal.

Comtudo a grande discrepancia que existe entre os diversos tratados é tal, que não ha sequer dois que concordem em muitos pontos fundamentaes.

Se tomarmos por exemplo qual o numero de diphtongos na lingua portugueza, por grande que seja o numero de grammaticas consultadas, não ha todavia duas que concordem. N'uma lista que tenho á mão, vê-se que um dos nossos grammaticos, Alfredo Gomes

(1905) apresenta 28 diphtongos oraes e 5 diphtongos nasaes, e um outro dos nossos grammaticos, Ernesto Carneiro Ribeiro, nos dá 5 diphtongos oraes e não admittie diphtongos nasaes.

Se nos voltarmos para os mestres de Portugal, encontraremos a mesma divergencia de opinioes. Por exemplo: Santos Martins (1906) dá-nos 15 oraes e 7 nasaes, e A. A. Cortezão (1904) dá-nos 11 oraes e 5 nasaes. João de Barros admittia somente 6 oraes, e Candido de Figueiredo, talvez uma das melhores autoridades da epoca presente n'esta materia, dá-nos 10 oraes e 4 nasaes, e não admittie como diphtongo as duas vogaes juntas "ou."

Em relação aos triphthongos não estamos melhor; alguns grammaticos os admittem, outros não.

A nossa prosodia não está em melhores condições. Palavras ha que é difficil de distinguir onde têm o seu accento predominante. Palavras taes como imbecil, benção, reptil, alcali, famulo etc. variam tanto no Brasil como em Portugal, de região para região e até dentro d'uma localidade, variantes que chegam a reflectir-se em livros didacticos.

Na questão do genero e numero de alguns vocabulos tambem ha uma confusão enorme. Por exemplo, a palavra helice é ás vezes usada no feminino e

outras no masculino, e aldeão pode ser aldeoes ou aldeãos, conforme o gosto.

Ha tambem brasileirismos empregados em muitas phrases que, apesar de serem reconhecidos como incorrecções e de terem geralmente o termo popular de "lingua de caipira," são comtudo empregados por alguns dos nossos escriptores, contra a correcção e pureza da nossa lingua.

Por exemplo: "Ainda hoje *deixei ella* na quitanda enquanto eu *ia lá embaixo* na cidade, e elle deixou a quitanda para *ir na venda* beber" (Machado de Assis, Braz Cubas). "Não posso *me esquecer*" (Mario de Alencar).

Para bem da educação nacional e da pureza da nossa lingua estes assumptos hão de requerer em breve o cuidado e madura reflexão dos nossos homens de letras, competindo-lhes o dever de registrar o que se acha actualmente consagrado pelo uso, dando accesso aos neologismos com que os progressos das sciencias, das artes e das industrias têm enriquecido todas as linguas cultas, e ainda áquelles que, embora de origem plebéa, se acham já nacionalizados pelo uso ou pela autoridade de escriptores notaveis por corresponderem ás exigencias do pensamento moderno.

Annibal C. M. Pereira

Detroit, 12 de Março de 1920.

## EVOLUCAO DAS LOCOMOTIVAS NOS ESTADOS UNIDOS DA AMERICA

### MR. BALDWIN'S FIRST ENGINE

A historia da evolução da locomotiva nos Estados Unidos da America acha-se intimamente ligada á historia da fabrica de locomotivas Baldwin, pois esta companhia nasceu das primitvas necessidades das estradas de ferro deste paiz e desenvolveu-se com o crescimento

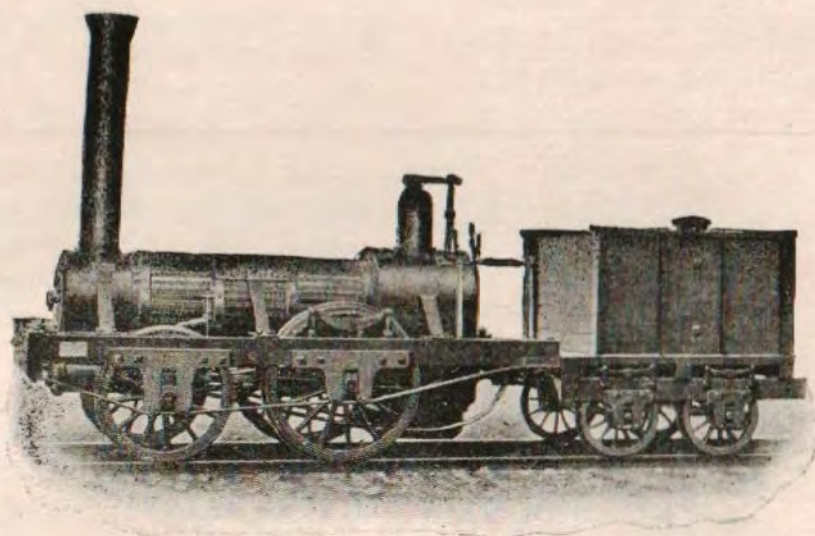
d'ellas, conservando-se deste modo a par do seu progresso.

Mathias W. Baldwin, o fundador do que a machina occupasse o menor espaço possivel o que foi obtido, construindo-se uma machina vertical segundo um novo e engenhoso plano. O projecto desta machina era não somente original

mas a mão de obra era tão perfeita e a eficiencia tão elevada que o senhor Baldwin obteve logo varias encomendas de machinas fixas a vapor e assim preparou-se o terreno para que elle se dedicasse á solução do problema da lo-estabelecimento, aprendeu o officio de joalheiro, profissão que exerceu até 1825, quando, por ter diminuido consideravelmente a procura de artigos deste genero, organisou com David Mason, machinista,

uma sociedade para a fabricação de ferramentas de encadernador e estampadores de chita.

Este negocio desenvolveu-se de tal forma que foi necessaria a utilização de força de vapor afim de augmentar a producção do estabelecimento e para esse fim comprou-se uma machina. Não dando esta resultados satisfactorios, o senhor Baldwin decidiu construir uma de accordo com suas idéas e que se con-



"OLD IRONSIDES," 1832

formasse com as exigencias da sua officina. Uma destas exigencias era comotiva quando chegasse o tempo oportuno.

A construcção de machinas a vapor fixas tornou um lugar proeminente no estabelecimento e o senhor Mason logo depois retirou-se da sociedade.

Em 1829 e 1830 os engenheiros americanos começaram a interessar-se na utilização do vapor como força motora para estradas de ferro. Algumas locomotivas foram importadas da Inglaterra e a fundição West Point empreendeu a construcção de uma, que não obteve successo.

Para satisfazer o interesse publico pelo novo motor, o senhor Franklin Peale, então proprietario do Museu de

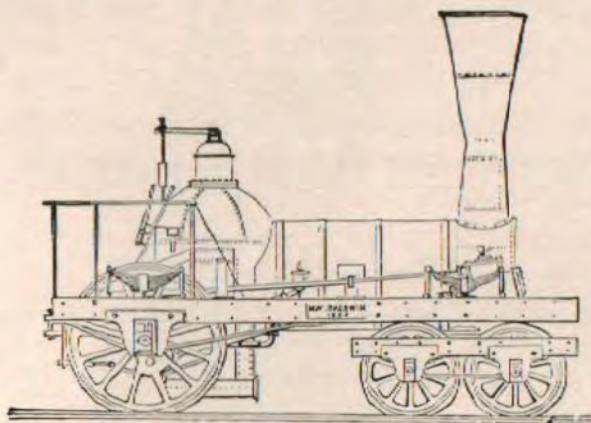
Philadelphia, encommedou ac senhor Baldwin uma locomotiva para exhibição no seu estabelecimento.

Com o auxilio de descripções e desenhos imperfeitos, que tinham servido no concurso de Rainhill, na Inglaterra, o senhor Baldwin começou o trabalho e em 25 de Abril de 1831 a locomotiva foi posta em movimento sobre trilhos circulares, feitos de taboas de pinho, cobertas com ferro d'arco, n'uma das salas do Museu. Dois pequenos carros com lugar para quatro passageiros foram ligados a ella e a exhibição attrahiu, multidoes de expectadores admirados.

O bom exito do modelo animou a Philadelphia, Germantown, and Norristown Railroad Co. a encommendar, no

mesmo anno, ao senhor Baldwin uma locomotiva para sua estrada.

Não é facil comprehender no nosso tempo, as difficuldades que se apresentavam á execução d'esta encommenda. Havia poucos mechanicos habilitados para fazer qualquer parte do trabalho da locomotiva. Ferramentas apropriadas eram obtidas com difficuldade e foi necessario que o senhor Baldwin fizesse grande parte do trabalho com as suas proprias mãos, não só para ensinar aos



MACHINA BALDWIN, 1834

seus auxiliares como para improvisar ferramentas para os differentes processos.

O trabalho proseguiu não obstante as difficuldades e a locomotiva, prompta e baptisada com o nome de "Old Ironsides," foi experimentada na estrada em 23 de Novembro de 1832.

A "Ironsides" era uma machina de quatro rodas, construida de accordo com modelos inglezes e pezando, prompta para entrar em serviço, um pouco mais de cinco toneladas. As rodas trazeiras ou rodas motrizes mediam cincoenta e quatro pollegadas de diametro e o eixo da manivella era collocado na frente da fornalha. As manivellas mediam trinta e nove pollegadas de centro a centro. As rodas da frente, que eram unicamente rodas de suporte, mediam e eram montadas n'um eixo collocado

quarenta e cinco pollegadas de diametro justamente atraz dos cylindros. Os cylin-

THE "OLD IRONSIDES," 1832.

droz mediam nove e meia pollegadas de diametro com dezoito de curso (comprimento) e eram presos horizontalmente ao lado de fora da caixa de fumaça. Os longeiros eram de madeira e collocados do lado de fóra das rodas. A caldeira media trinta pollegadas de diametro e continha setenta e dois tubos de cobre de uma e meia pollegada de diametro e sete pés de comprimento. O tender era um carro raso de quatro rodas com lados e costas de madeira, levando uma caixa de ferro para servir de tanque, contida n'outra de madeira e com espaço na frente para o combustivel. A locomotiva não tinha tolda. Invertia-se o movimento da machina, mudando a posição do excentrico no eixo por meio de uma alavanca, manobrada do estrado da machina.

O resultado da primeira experiencia e a impressão produzida no espirito publico podem ser deduzidas do seguinte extracto de um dos jornaes do dia, a "United States Gazette" de 24 de Novembro de 1832:

"Uma experiencia muito satisfactoria foi feita hontem á tarde na estrada de ferro de Philadelphia, Germantown e Norristown. A bella locomotiva e tender, fabricados pelo Sr. Baldwin, d'esta cidade, cuja reputação como habil machinista é bem conhecida, foi pela primeira vez posta na linha. A machina viajou cerca de seis milhas, trabalhando com toda precisão e facilidade em todas as suas partes e com grande rapidez."

Em experiencias subseqüentes a "Ironsides" attingiu uma velocidade de trinta milhas por hora com o seu trem usual. Tamanhas foram a admiração e curiosidade despertadas por tal prodigio que

o povo affluia em grandes massas para ver a maravilha e anciosamente comprava o privilegio de viajar no extranho monstro.

A administração da estrada não tardou em aproveitar-se do interesse geral para augmentar o preço das passagens e o annuncio do "Poulson's American Daily Advertiser" de 26 de Novembro de 1832, jornal que se publicava diariamente, mostra ainda como ella considerava a nova machina mais como uma curiosidade e um meio de attrahir viajantes do que um servidor practico de todos os dias. Aqui estampamos o referido annuncio, (como foi publicado) cuja traducção é a seguinte:

"Estrada de Ferro de Philadelphia, Germantown e Norristown—

Aviso—A machina locomotiva (fabricada por M. W. Baldwin, d'esta cidade) partirá DIARIAMENTE, quando fizer bom tempo com um trem de passageiros, começando Segunda-feira, 26 do corrente, ás seguintes horas:

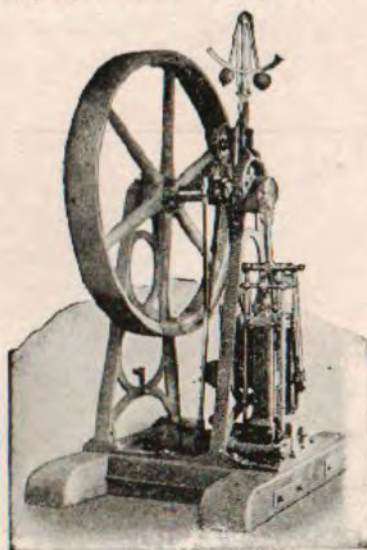
DE PHILADELPHIA	DÊ GERMANTOWN
As 11 horas da manhã	Ao meio dia
A 1 hora da tarde	A's 2 horas da tarde
A's 3 horas da tarde	A's 4 horas da tarde

Os carros puxados por cavallos tambem partirão como de costume de Philadelphia, ás 9 horas da manhã e de Germantown ás 10 horas da manhã e nas horas acima mencionadas, se o tempo não estiver bom. Os pontos de partida são os depositos no canto das ruas Green e Ninth em Philadelphia e da rua Main (Principal) de Germantown. Alugam-se carros inteiros. Bilhetes a 25 centavos. Nov. 24-32.

Durante as primeiras viagens que geralmente resultam das primeiras tentativas, occasionaram-se varios contratempos, que requereram algumas modificações na machina. Tambem o senhor Baldwin teve bastante difficuldade em

obter o pagamento da locomotiva e só depois de muito tempo recebeu \$3,500, isto é, \$500 menos que a quantia estipulada no contracto.

Tál foi a primeira locomotiva do Sr. Baldwin e conta-se que o seu desanimo foi tão grande por causa das difficuldades que experimentou, não somente com a construcção mas com a liquidação do pagamento, que elle declarou emphati-



Primeira Machina do Sr Baldwin

camente a um amigo: "Esta será a nossa ultima locomotiva."

Algum tempo depois da "Ironsides" ter sido posta na estrada de Germantown, o Sr. E. L. Miller, de Charleston, S. C., veio a Philadelphia e examinou cuidadosamente a machina. O sr. Miller tinha em 1830, contratado fornecer uma locomotiva á Charleston Hamburg Railroad Company e por esse motivo a machina "Best Friend" tinha sido fabricada sob sua direcção na fundição West Point. Depois de inspecioner a "Ironsides," elle lembrou ao sr. Baldwin a quem agora construcção de locomotivas se tinha tornado fascinante, visitar a Mohawk Railroad Company e examinar uma locomotiva ingleza que



tinha sido collocada n'aquella estrada. O resultado da investigação, foi a adopção do desenho inglez com alguns melhoramentos; entre estes a meia manivella de que elle tirou patente em Setembro de 1834. N'esta forma de maninha estas e varias outras innovações introduzidas pelo sr. Baldwin, algumas das quaes foram subseqüentemente modificadas.

#### BALDWIN LOCOMOTIVE, 1834.


Em 1834 cinco locomotivas tinham sido construidas e a nova industria achava-se bem encaminhada. O augmento constante do negocio obrigou ao sr. Baldwin a mudar e amplificar varias vezes o seu estabelecimento. Em 1835 o sr. Baldwin dedicou-se quasi que exclusivamente á construcção de loco-

foi a primeira machina do sua consnivella, o braço de fóra era omissido e o pino era fixo. Em outras palavras, a propria roda formava o braço da manivella.

A locomotiva encommendada pelo sr. Miller e que recebeu o seu nome construcção, conjugada exteriormente.

Na decima oitava machina, a "Brandywine," fabricada para a Philadelphia and Columbia Railroad Co., foram usados aros de latão nas rodas motrizes com o fim de obter-se maiór adherencia: gastaram-se porem, rapidamente e foram substituidos por ferro.

Quatorze locomotivas foram construidas em 1835; quarenta em 1836; quarenta em 1837; vinte tres em 1838; vinte seis em 1839 e move em 1840. O



**PHILADELPHIA, GERMANTOWN, AND NORRISTOWN RAIL-ROAD. LOCOMOTIVE ENGINE.**

**NOTICE.**—The Locomotive Engine, (built by M. W. Baldwin, of this city,) will depart **DAILY**, when the weather is fair, with a **TRAIN OF PASSENGER CARS**, commencing on Monday the 26th inst., at the following hours, viz:—

FROM PHILADELPHIA.	FROM GERMANTOWN.
At 11 o'clock, A. M.	At 12 o'clock, M.
" 1 o'clock, H. M.	" 2 o'clock, P. M.
" 3 o'clock, P. M.	" 4 o'clock, P. M.

The Cars drawn by horses, will also depart, as usual, from Philadelphia at 9 o'clock, A. M., and from Germantown at 10 o'clock, A. M., and at the above mentioned hours when the weather is not fair.

The points of starting, are from the Depot, at the corner of Green and Ninth street, Philadelphia, and from the Main street, near the centre of Germantown. Whole Cars can be taken. Tickets, 25 cents.

nov 24. 31.

motivas e só ocasionalmente construia uma machina fixa.

Em Maio de 1835, sua decima primeira locomotiva, a "Black Hawk" foi entregue a Trenton Railroad Co. Esta

chaos financeiro, que levou tanta gente á ruina, não deixou de prejudicar o senhor Baldwin como se vê pelos dados acima.

Em 1837, o numero de empregados

no estabelecimento era de trezentos, porem este numero diminuia semanalmente devido á falta de encomendas.

Neste primitivo período, o senhor Baldwin principiou a sentir a necessidade de fazer todas as partes semelhantes das locomotivas de forma que pudessem ser permutadas. Algumas medidas foram tomadas nesse sentido, porem não foi senão depois de dois annos que o systema de padroões foi aperfeiçoado.

Na centesima trigesima sexta locomotiva, terminada em 18 de Outubro de 1839 para a Philadelphia, Germantown and Norristown Railroad Co., os longeiros de madeira foram abandonados, a machina bem como os *trucks* e os pedestaes dos eixos motores sendo ligados directamente á caldeira nua. Os longeiros de madeira desapareceram gradualmente, os longeiros de ferro tomaram o seu lugar. Uma outra inovação foi a adopção de tenderes de oito ródas, o primeiro dos quaes foi fabricado neste periodo.

Chegava agora o tempo em que o crescimento das estradas de ferro, exigia locomotivas mais poderosas. Observava-se, havia algum tempo, que um par de rodas motrizes era insufficiente para as locomotivas de carga. A fabricação de uma locomotiva com dois pares de rodas motrizes, um na frente e um atraz da caixa de fumaça, era o passo mais logico a seguir e o Sr. H. R. Campbell de Philadelphia foi o primeiro a pôr tal projecto em execução.

Em 1840 recebeu o Sr. Baldwin uma encomenda por intermedio do Sr. Augusto Belmont, engenheiro de Nova York, de uma locomotiva para a Austria e já tinha uma quasi prompta que calculava fazer o serviço exigido, quando soube que só era permittivel uma pressão de sessenta libras de vapor por

pollegada quadrada, enquanto a sua machina era destinada a trabalhar com a pressão minima de cem libras. Por essa razão elle construiu uma outra locomotiva de conformidade com as especificações do freguez e embarcou-a no anno seguinte. Esta machina, cumpre observar, tinha uma especie de movimento de quadrante, conforme a especificação recebida, e foi a primeira machina de sua fabricação na qual se observára tal dispositivo. O plano de conjugar quatro ou seis rodas tinha sido adoptado, havia muito tempo, na Inglaterra, porem, nas curvas de pequeno raio, predominantes nas estradas de ferro americanas, o Sr. Baldwin sentiu que alguma cousa mais era necessaria. As rodas deviam não somente ser conjugadas porem adaptar-se facilmente á curva. Este problema o preocupava constantemente, até que em uma noite de insomnia, elle descobriu a sua solução. O plano, tanto tempo procurado e que posteriormente, mais do que qualquer dos seus outros melhoramentos e invenções, formou a base da sua fortuna, foi a sua bem conhecida locomotiva de seis rodas conjugadas com as quatro rodas motrizes da frente, combinadas num "truck" flexivel.

Para esta machina, o senhor Baldwin tirou patente em 25 de Agosto de 1842. As suas feições caracteristicas principaes, são presentemente assumpto de historia porem merecem aqui uma breve menção. A machina era de seis rodas, todas conjugadas como rodas motrizes. As rodas trazeiras eram collocadas rigidamente nos longeiros, usualmente atraz da fornalha com mancaes interiores. Os cylindros eram inclinados e com ligações exteriores. As quatro rodas restantes tinham as mangas internas dos eixos correndo em mancaes sustentados por duas largas e

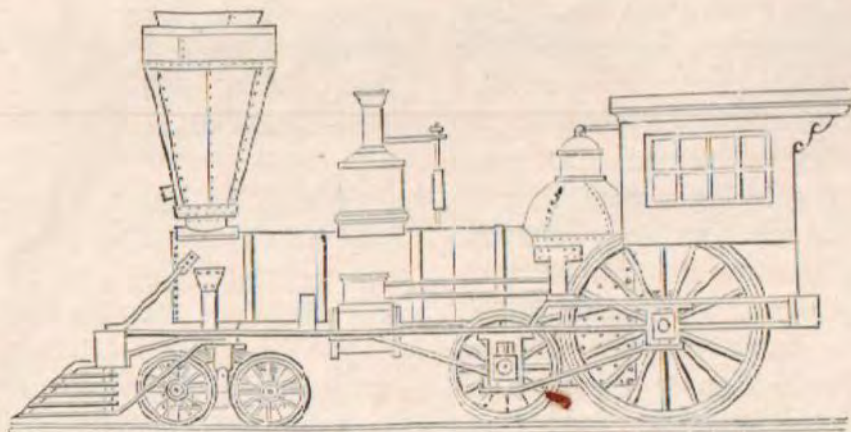
altas vigas de ferro batido uma de cada lado. Estas vigas eram desligadas e inteiramente independentes, uma da outra. Os pedestaes formados nellas eram brocados cylindricamente e dentro d'elles eram ajustadas caixas cylindricas. Os longeiros estavam de cada lado directamente acima da viga e um pino espherico, descendo do longeiro, apoiava-se numa cavidade na viga, a meia distancia, entre os dous eixos. Ver-se-á deste modo, que cada viga lateral poderia girar vertical ou horizontalmente sob o pino espherico, podendo tambem girar as caixas cylindricas nos pedestaes dos longeiros. Por esta razão na passagem de uma curva, o par das rodas motrizes do meio podia mover-se lateralmente em uma direcção, á direita por exemplo, em quanto o par da frente podia mover-se em direcção opposta, ou para a esquerda, ficando durante todo o tempo, os dois eixos parallelos entre elles e parallelos ao eixo motriz da retaguarda. O funcionamento destas vigas era portanto

semelhante ao das reguas parallelas. Numa linha recta, as duas vigas e os dous eixos formavam um rectangulo; nas curvas, um parallelogrammo, variando os angulos com o gráo de curvatura. Os braços de conjugação eram feitos com bronzes cylindricos, formando uma junta de bola para facilitar-lhes adaptarem-se aos movimentos lateraes das rodas.

A introduccão desta nova machina começou a rehabilitação do estabelecimento. Doze locomotivas foram construidas em 1843, das quaes oito obedeceram ao novo plano. Vinte duas machinas, segundo a novo plano foram construidas em 1844 e vinte sete em 1845.

Pouco depois de 1842, o methodo, actualmente empregado pelo estabelecimento, de dar a cada locomotiva uma designação distincta de um numero e uma letra, foi originado.

Afim de representar os differentes systemas de locomotivas, foram empregadas folhas com gravuras das mesmas.



MACHINA BALDWIN PARA TRENS RAPIDOS, 1848

A folha que mostrava a machina com um par de rodas motrizes era marcada B; a que mostrava dous pares de rodas motrizes, com a letra C; a que mostrava tres, D; a que mostrava quatro E. Tirando a sua origem desta cir-

cumstancia, ficou como costume designar como B, as machinas que tem um par de rodas motrizes; como C, aquellas que tem dous pares; como D as que tem tres pares; e como E as que tem quatro pares. Logo depois foi acrescentado

um numero indicando o peso em toneladas brutas. Deste modo a machina 12 D, era aquella que tinha tres pares de rodas motrizes e pesava doze toneladas; a 12 C, era uma machina do mesmo peso, porem apenas com quatro rodas conjugadas. A modificação deste methodo de designar os diversos systemas e tamanhos das locomotivas ainda hoje se conserva em uso como se verá explicado mais adiante. .

Observar-se-á que a classificação estabelecida por este modo, principiou com as machinas B. A letra A era reservada para uma machina destinada a andar com grande velocidade e feita de tal modo que as rodas motrizes fizessem duas rotações por vae-vem dos embolos. Isto devia ser desempenhado por meio de rodas dentadas. O plano geral da machina existiu na mente do sr. Baldwin, mas nunca foi levado a effeito.

Neste meio tempo a machina de "truck" flexivel mantinha a sua popularidade para o serviço pesado de cargas. Todas as machinas construidas até aqui, neste systema, tinham sido de seis rodas, algumas com o eixo trazeiro da roda motriz atraz da fornalha, e outras com elle na frente. O passo immediato a seguir logicamente, depois da adopção da machina de oito rodas "C" foi o augmento do tamanho da machina de cargas, a distribuição do peso sobre as oito rodas todas conjugadas, sendo os dois pares trazeiros rigidos nos longeiros, e os dous pares da frente combinados com a barra do "truck" flexivel. Isto foi primeiramente feito em 1846 quando foram construidas dezeseite machinas deste systema, por encommenda da Philadelphia and Reading Railroad Company.

Quarenta e duas machinas foram concluidas em 1846 e trinta e nove em

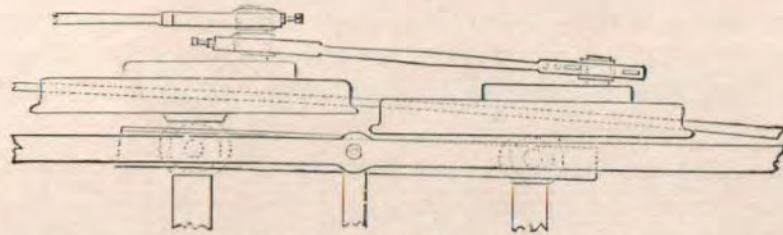
1847.

A questão de queimar carvão continuou a attrahir muito a opinião publica, mas o uso do anthracito não tinha até então sido geralmente bem succedido. Em Outubro de 1847, a Baltimore and Ohio Railroad Company annunciou pedindo propostas para quatro machinas para queimar carvão Cumberland; a encommenda foi tomada e executada pelo sr. Baldwin com quatro das suas machinas de oito rodas conjugadas.

O anno de 1848 mostrou uma grande depressão dos negocios e sómente foram expedidas vinte locomotivas. No anno seguinte, comtudo, houve uma rapida mudança de situação e a producção das officinas augmentou a trinta, seguida por trinta e sete em 1850 e por cincoenta em 1851.

No principio de 1848, a estrada da Vermont Central Railroad estava prestes a ser concluida e o governador Paine, presidente da companhia, concebeu a ideia de que o serviço de passageiros naquella estrada precisava de locomotivas capazes de marchar com grande velocidade. O illustrado sr. Henry R. Campbell era o empreiteiro encarregado da construcção da linha e foi autorizado pelo governador Paine a vir a Philadelphia e offerecer ao Sr. Baldwin dez mil dollares por uma locomotiva que pudesse viajar com um trem de passageiros com a velocidade de sessenta milhas por hora. O Sr. Baldwin tratou logo de satisfazer estas condições. BALDWIN FAST PASSENGER ENGINE, 1848

O trabalho começou no principio do anno de 1848, e em Março daquelle anno o Sr. Baldwin registrou aviso de privilegio para o seu desenho. A machina ficou prompta em 1849 e foi chamada "Governor Paine." Tinha um par de rodas motrizes de seis e meio pés de diametro, collocado atraz da fornalha.



MEIO PLANO

BALDWIN FLEXIBLE BEAM TRUCK, 1842—HALF PLAN

Um outro par de rodas, porém, menores e desligadas, era collocado directamente na frente da fornalha e um "truck" de quatro rodas collocado na frente da machina. Os cylindros tinham dezeseite polegadas e um quarto de diametro e vinte polegadas de curso e eram collocadas horizontalmente entre os longeiros e a caldeira, mais ou menos, a meio de sua parte cylindrica. Os puxavantes pegavam nas meias manivellas por dentro das rodas motrizes. O motivo de collocar os cylindros no meio da caldeira era para diminuir ou impedir o movimento lateral da machina, produzido quando os cylindros eram presos ao arco da caixa de fumaça. Os mancaes do eixo de traz, eram combinados de tal forma que, por meio de uma alavanca, uma parte do peso da machina, usualmente carregada nas rodas da frente da fornalha, podia ser transferido para o eixo motriz. A "Governor Paine" trabalhou na Vermont Central Railroad e foi transformada em uma machina de quatro rodas conjugadas. Durante o seu percurso, ou funcionamento, foi dito pelo pessoal da estrada que ella podia andar uma milha em quarenta e tres segundos, partindo de um lugar em que estivesse parada. Tres machinas do mesmo systema, porém, com cylindros de quatorze polegadas por vinte, e rodas motrizes de seis pés de diametro, a saber, a "Miflin" a "Blair" e a "Indiana" foram tambem construidas para a Pennsylvania Rail-

road Company, em 1849.

Os negocios em 1851 tinham attingido a maxima capacidade productora da officina, e no anno seguinte tinha-se completado igual numero de machinas 49. Contractos para trabalhos estenderam-se pelo anno adiante. Com o fim de fazer face a este pedido foi necessario o augmento das facilidades nas officinas, do qual resultou a construcção de 60 em 1853, e 62 em 1854.

No principio do ultimo anno, o sr. Matthew Baird, que tinha sido empregado das officinas desde 1836, como um de seus mestres, entrou para a sociedade com o sr. Baldwin e a firma ficou sendo M. W. Baldwin & Co.

Em principios do anno de 1853, o sr. Baldwin abandonou o córte de meio curso, anteriormente descripto e que tinha estado em uso desde 1845, e adoptou o córte variavel, que já tinha sido empregado por outros fabricantes.

Em 14 de Fevereiro de 1854, o sr. Baldwin e o sr. David Clark, mestre mechanico da Mine Hill Railroad, tiraram conjuntamente uma patente para um aquecedor d'agua de alimentaçáo, collocado na base da chaminé de uma locomotiva, e consistindo de um grande tubo vertical cercado por diversos tubos menores.

O uso do carvão, tanto o betuminoso quanto o anthracito, como combustivel, tinha, por este tempo, se tornado de um successo practico.

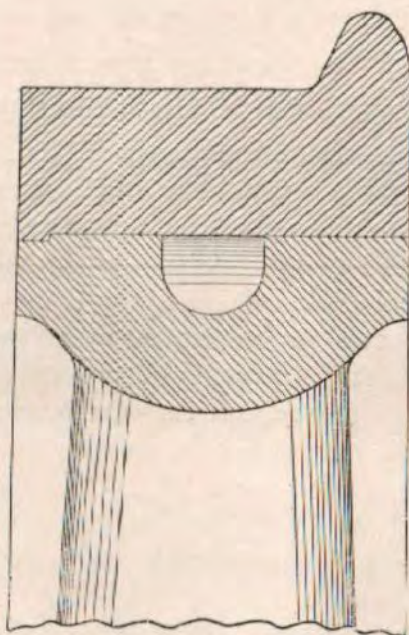
A adopção do movimento de qua-

drante pôde ser considerada como a linha divisória entre a presente e a primitiva phase de transição na pratica da construcção de locomotivas. Desde aquelle tempo as innovações tem sido principalmente em materia de detalhe, mas é a perfeição gradual destes detalhes que tem tornado o machinismo da locomotiva do tempo presente, um conjunto tão symetrico, efficaz e admiravel. No aperfeiçoamento destas minudencias tem as officinas de locomotivas Baldwin sustentado o seu papel, restando apenas estabelecer em poucas palavras a sua contribuição neste sentido.

A producção do estabelecimento durante os seis annos desde 1855 a 1860, inclusive, foi a seguinte: 47 machinas em 1855; 59 em 1856; 66 em 1857; e 33 em 1858; setenta em 1859; e 83 em 1860.

O anno de 1861 assistiu a notavel decadencia da producção. O rompimento da guerra civil transtornou a principio os negocios e muita gente pensou que o trafego das estradas de ferro seria tão reduzido, que a procura de locomotiva cessaria completamente. Um grande numero de operarios foram despedidos das officinas, e apenas quarenta locomotivas se construíram durante o anno. Chegou-se mesmo a pensar seriamente em aproveitar os recursos do estabelecimento para a fabricaçào de balas de todos os tamanhos, e outras munições de guerra, acreditando-se que a construcção de locomotivas tinha de ser completamente suspensa. Apesar disto, o caso estava tão longe de ser o que se suppunha, que, depois de acalmada a primeira excitação, succedeu que tal foi o pedido para transporte pelo governo, pelos centros productores, e pelo commercio em geral, todos estimulados pela guerra, que as estradas principaes do norte, corriam grande risco de se abarrotarem com trafico que excedesse a sua capacidade.

O proprio governo veio a ser um grande freguez de locomotivas, e convem mencionar o facto, como indicação do augmento de transporte de passageiros e de cargas que, machinas mais pesadas do que as que até então tinham sido feitas entraram em uso. 75 machinas



foram expedidas das officinas em 1862; 96 em 1863; 130 em 1864; e 115 em 1865. Durante dous annos deste periodo, de Maio de 1862 a Junho de 1864 foram construídas 33 locomotivas para as estradas de ferro militares dos Estados Unidos. A procura de locomotivas para varias estradas de transporte de carvão em Pennsylvania e visinhanças, era particularmente activa, e grande numero de machinas de dez rodas e das mais pesadas de oito rodas, sendo quatro conjugadas, foram construídas. Das outras classes, a maioria era de cylindros de quinze e dezeseis polegadas, e das primeiras, de cylindros de dezeseite e dezoito polegadas.

A introducção de diversas feições importantes na construcção tornou notavel este periodo. No principio de

1861, 4 locomotivas de cargas, tendo cylindros de dezoito polegadas com seis rodas conjugadas, de cinquenta e duas polegadas de diametro, e um "truck" de duas rodas "Bissell" com barra radial na frente, foram mandadas á Louisville and Nashville Railroad Company. Este foi o primeiro exemplo do uso do "truck" "Bissell" nas officinas Baldwin. Estas machinas, comtudo, não eram do typo "Mogul" regular, visto como eram apenas modificações da machina de dez



CONSOLIDATION

rodas, conservando as rodas motrizes a mesma posição, bem atraz, e o par do "truck" do plano "Bissell," tomando o lugar do "truck" ordinario de quatro rodas. Outras machinas do mesmo modelo, porém com cylindros tendo dezoito polegadas e meia de diametro, foram construidas em 1862 a 1863, para a mesma companhia, e para a Estrada de Ferro D. Pedro II do Brasil.

A introdução do aço na construção das locomotivas, foi uma feição característica da epoca. Aros de aço foram usados pela primeira vez nas officinas, em 1862, em algumas machinas para a Estrada de Ferro D Pedro II do Brasil. Sua adopção geral nas estradas de ferro americanas seguiu-se vagarosamente. Não se fabricava então neste paiz aros deste material, e as objecções feitas ao seu uso eram que se precisava de sessenta a noventa dias para importal-os, e uma machina poderia ficar inutilizada por muitos mezes, no caso de quebrar-

se um dos aros. Para se prevenirem contra esta objecção os srs. M. W. Baldwin and C. importaram quinhentos aros de aço, a maior parte dos quaes foram conservados em stock, para encomendas. Os aros de aço que foram usados primeiramente em 1862 nas locomotivas da Estrada de Ferro Dom Pedro II foram feitos com um encontro ou dente que ficava pela parte interna da periphèria do aro e eram mettidos na coroa da roda, por meio de dilatação e contracção. O esboço abaixo mostra a secção do aro como era então usado.

Fornalhas de aço foram construidas primeiramente para a Pennsylvania Railroad Company em 1861.

Uma feição distincta no methodo de construção que caracteriza estas officinas é o extensivo uso de um systema de bitolas padroões e calibres aos quaes é sujeito todo o trabalho que admite este processo. A importancia desta disposição, conservando a absoluta uniformidade das partes essenciaes em todas as machinas da mesma classe é manifesta, e com o augmento da produção desde 1861, tornou-se uma necessidade, assim como de uma decidida vantagem. Já anteriormente se disse, que, logo em principio de 1839, o sr. Baldwin tinha comprehendido a importancia de fazer todas as partes iguaes, de machinas semelhantes, absolutamente uniformes e permutaveis. Não foi, comtudo, tentada a realização deste objecto por meio de bitolas padroões senão muitos annos depois. Em 1861 deu-se principio á organização de todas as repartições de fabricação sobre esta base, e della tem desde então crescido um systema elaborado e perfeito, comprehendendo todos os detalhes essenciaes de construção. Acha-se organizada uma repartição independente das officinas, tendo um mes-

tre distincto, e um bom corpo adequado de artistas habéis, com ferramentas es-



MOGUL

pecias proprias, para o fim a que se destinam, como repartição de bitolas padroes.

Assim se tinham desenvolvido e aperfeiçoado os variados detalhes essenciaes da pratica da locomotiva existente, quando o sr. Baldwin falleceu em 7 de Setembro de 1856.

O Sr. Baldwin era um homem de uma integridade adamantina e de uma consciencia escrupulosa. Obrar com lisura, absolutamente e sem reservas, em todas as suas relações com os homens, era uma regra instinctiva de sua natureza. A sua lucta para fazer face a cada dollar de suas obrigações, capital e juro, depois de sua fallencia, em consequencia da crise geral financeira de 1837, constitue um capitulo de abnegação pessoal e esforço determinado, que raras vezes encontra parallelo nos annaes da pratica commercial. Quando a maior parte dos homens sentia que um compromisso de equidade para com os credores era tudo o que se podia exigir, em vista do embaraço geral financeiro, o sr. Baldwin insistia em pagar todas as reclamações por inteiro, e assim conseguiu fazer, sómente depois de quasi cinco annos de industria sem interrupção, estricta economia e absolutos sacrificios pessoaes.

Depois da morte do sr. Baldwin o negocio foi reorganizado em 1867, sob o titulo de "The Baldwin Locomotive Works" sendo os Srs. Baird and C. pro-

prietarios.

A producção das officinas Baldwin, desde 1866 a 1871, incluindo ambos estes dous annos, foi a seguinte: 1866, 118 locomotivas; 1867, 127; 1868, 124; 1869, 235; 1870, 280; 1871, 331.

Em Julho de 1866, a machina "Consolidation" foi construida para a Lehigh Valley Railroad, sob o plano e especificação fornecidos pelo sr. Alexander Mitchell, director mechanico da Mahonoy Division daquella estrada de ferro. Esta machina foi destinada para trabalhar no plano Mahonoy, que sóbe na proporção de cento e trinta e tres pés por milha. A "Consolidation" tinha cylindros de vinte polegadas de diametro por vinte e quatro de curso, quatro pares de rodas motrizes conjugadas, de quarenta e oito polegadas de diametro, e um "truck" de duas rodas na frente, equilibrado com as rodas motrizes mais proximas. O peso da machina, em ordem de marcha, era de noventa mil libras, das quaes sómente cerca de dez mil libras eram sobre as rodas motrizes. Esta machina constituiu-se a primeira de uma classe que tomou o seu nome, e a locomotiva "Consolidation" foi desde então construida para um grande numero de estradas de ferro, não sómente dos Estados Unidos, porém para o Mexico, Brasil e Australia.

LOCOMORIVE "CONSOLIDATION"  
Lehigh Valley R. R.

Numa classe de machinas conhecida pelo nome de "Mogul" com tres pares de rodas motrizes conjugadas e um "truck" movel de duas rodas na frente, equilibrado com as rodas motrizes desenvolveu-se na pratica deste estabelecimento, com a fabricação da "E. A. Douglas" feita para a Thomas Iron Company em 1867.

As locomotivas Mogul foram muita



empregadas para o serviço de carga nos Estados Unidos e o seu uso continuou por muitos annos depois da construção do typo "Douglas." Ultimamente ellas tem sido substituidas por locomotivas mais poderosas mas ainda encontram grande utilidade em plantações e outros serviços especiaes.

#### MOGUL LOCOMOTIVE

Thomas Iron Company

Em 1867, em varias machinas de oito rodas quatro das quaes eram conjugadas; construidas para a Pennsylvania Railroad, applicou-se pela primeira vez o "truck" de quatro rodas com travessão de balanço; desde então temse construido grande numero abrangendo esta feição.

Uma dellas, posta na estrada em 9 de Setembro de 1867, esteve em serviço constante até 14 de Maio de 1871, sem jamais se desmontar das rodas para fazer reparos, fazendo um percurso total de 153280 milhas.

Os boeiros de aço foram primeiramente usados em tres machinas de carga de dez rodas, numeros 211, 338 e 368, acabadas em Agosto de 1868 para a Pennsylvania Railroad. Caldeiras de aço foram feitas pela primeira vez em 1868 para locomotivas da Pennsylvania Railroad Company, e o uso deste material para cascos de caldeiras e fornalhas tornou-se agóra universal na pratica americana.

O typo "Consolidation" como o primeiro introduzido para a bitola de quatro pés e oito polegadas e meia em 1866, foi adoptado para a bitola de tres pés em 1873. Em 1877, uma locomotiva deste systema, pesando em ordem de marcha cerca de sessenta mil libras, com cylindros de quinze polegadas de diametro por vinte de curso, foi construida para trabalhar no prolongamento Garland, na estrada de ferro Denver

and Rrio Grande, que atravessa os Montes Rochósos, com declive maximo de duzentos e onze pés por milha e curvas minimas de trinta grãos.

Em 1878 e no principio de 1879 fizeram-se locomotivas para um só trilho e adaptadas respectivamente aos systemas do general Stone e do sr. W. W. Riley.

Locomotivas de minas, geralmente de bitola estreita para trabalhos subterraneos, não tendo mais do que cinco e meio pés de altura, foram primeiramente feitas em 1870.

Em 1870, em algumas locomotivas para a Kansas Pacific Railway, ferraram-se as rodas com aros de aço por meio de dilatação sómente, sem serem seguros de qualquer fórma por meio de rebites ou parafusos, e desde aquelle tempo tem sido esta a regra.

Em 1871 foram construidas 40 locomotivas para a Ohio and Mississippi Railway, cuja bitola foi mudada de cinco pés e seis polegadas, para quatro pés e oito polegadas e meia. Todo o lote das 40 locomotivas foi concluido e entregue em cerca de 12 semanas. A bitola da linha foi mudada em 4 de Julho e as quarenta locomotivas entraram immediatamente em serviço, funcionando na linha da bitola mudada.

Durante o mesmo anno duas machinas de "duas frentes" da classe 10-26 $\frac{1}{4}$  C, foram construidas para a Central Railroad of New Jersey, e foram as primeiras deste modelo nestas officinas.

Os productos da fabrica, que tinham augmentado com firmeza durante alguns annos, de accordo com as necessidades das novas e numerosas estradas de ferro que se estavam construindo, alcançaram 331 locomotivas em 1871 e 422 em 1872. Foram recebidas encomendas para 90 locomotivas para a Northern Pacific Railroad entre os annos de 1870-71 e de 124 para a Penn-

sylvania Railroad entre 1872-73, sendo a maior parte dellas executada durante estes annos. Tambem foi feito um contracto durante o anno de 1872 com a Veronej-Rostoff Railway, da Russia, para 10 locomotivas para queimar carvão antracito. 6 foram "Mogul" com cylindros de dezenove polegadas de diametro por vinte e quatro de curso, e rodas motrizes de quatro e meio pés de diametro; sendo quatro para locomotivas de passageiros, typo "Americano" com cylindros de dezeseite polegadas de diametro por vinte e quatro de curso, e rodas motrizes de cinco meio pés de diametro. 9 locomotivas do modelo "Americano" com cylindros de quinze polegadas de diametro por vinte e quatro de curso, e rodas motrizes de cinco pés foram tambem construidas em 1872-73 para a Hango-Hyvinge Railway da Finlandia.

No principio de 1873fi o Sr. Baird retirou-se do negocio, tendo vendido o seu interesse no estabelecimento aos seus cinco associados. O Sr. Baird falleceu em 19 de Maio de 1877. Formouse uma nova firma com o titulo, Burnham, Parry, Williams and C. datada 1

de Janeiro de 1875, e o Sr. John H. Converse, que tinha relações com as officinas desdo 1870, ficou sendo associado. O producto deste anno foi de 437 locomotivas, o maior na historia does negocios. Durante uma parte do anno foram expedidas 10 locomotivas por semana. Tres mil homens aproximadamente eram empregados nas officinas. Foram construidas 45 locomotivas para a Grand Trunk Railway do Canadá, em Agosto, Setembro e Outubro de 1873, e todas foram entregues dentro de 5 semanas, depois do embarque da primeira. Como no caso da Ohio and Mississippi Railway, anteriormente notado, estas machinas iam suprir os pedidos provenientes da mudança de bitola de cinco e meio pés, para quatro pés e oito polegadas e meia. Em Novembro de 1873, em circumstancias de urgencia especial, uma pequena locomotiva para a Meier Iron Company de St. Louis, foi completamente construida em 16 dias de trabalho, partindo do material bruto até ficar perfeitamente acabada.

(Continuaremos no proximo numero.)

## DISCURSO

Carissimos patricios.

Longe, bem distante deste Paiz onde vivemos presentemente, existe um outro, não menos bello, não menos poderoso, cheio de graça e encantos!

E' aquelle onde nascemos,, é a Terra que amamos, a nossa Patria!

Rejubilae-vos, pois, carissimos patricios, por mantermos avivados em nossos corações sentimentos que só possuem os que tiveram a ventura de nascer sob aquelle "ceo azul, risonho e limpo," onde "a imagem do Cruzeiro resplandece."

Rejubilae-vos, carissimos patricios, porque em vez da tristeza e do desanimo que a descrença nos traz sentimos a alegria victoriosa, ou o despertar de um sonho de pessimismo.

Rejubilae-vos, carissimos patricios, porque a energia que conquistou os ultimos successos da Associação de Estudantes Brasileiros não é senão uma pequena parcella da energia que começa a agitar a alma de nossa mocidade.

Foi a força da união, a força de muitos pensamentos obedecendo a mesma directriz, que nos trouxe novos

louros e, si examinarmos o desenrolar dos acontecimentos, nos seis annos de vida da Associação de Estudantes Brasileiros, verificaremos a existencia de um bello exemplo de força de vontade.

Verificaremos que a Associação de Estudantes Brasileiros não existe em uma mente doentia ou sonhadora, mas é uma realidade que conhecemos pelo numero crescente de beneficios que vem produzindo.

O interesse, ultimamente demonstrado por todas as colonias, enche-nos de animo confiança e, si persistirmos na mesma orientação, os nossos esforços tornar-se-ão mais uniformes e aos poucos irão desapparecendo os ultimos vestigios de indifferença!

Não é tempo, portanto, de esmorecermos, mas de penetrarmos mais profundamente no exame da nossa situação actual para buscar elementos que possam despertar os espiritos mais fracos que ainda permanecem inertes!

Todos nós sabemos porem, carissimos patricios, que muitas são as accusações que ha contra nós, brasileiros! Todos nós conhecemos as nossas fraquezas, os nossos defeitos e não ignoramos que não será com accusações violentas, ou com lamentações sentidas pela energia por nós dissipada, que vamos corrigir os nossos erros.

Todos nós estamos de accordo que existe um mal a combater e não só a grandeza do mesmo, mas todas as suas particularidades têm sido variadamente discutidas.

Todos nós chegamos á mesma conclusão, que este mal deve ser combatido, porque só assim poderemos conseguir um desenvolvimento mais rapido da uniformização do progresso na vastidão de nosso territorio.

Parece, pois, uma verdade, dizer que estes pontos são evidentes!

Nós os accetamos sempre sem reluctancia e não deixamos de nos atender em considerações sobre os meios á empregar par combater estas faltas de que nos accusamos. Estes meios não estão ainda tão bem conhecidos como o proprio mal, mas tem sido sufficientemente esclarecidos.

Continuará a ser inutil, entretanto, fallarmos dos thezouros que tal emprehendimento encerra si não nos collocarmos em condições de utilizarmos o nosso "eu interior" para nos fortalecermos; pois, não existe, verdadeiramente, senão uma questão de volição, onde os melhores resultados só poderão ser obtidos pelo exemplo.

Será mostrando-nos interessados que poderemos despertar o interesse! Será fortalecendo os nossos proprios sentimentos que poderemos auxiliar o despertar de sentimentos alheios; emfim sómente corrigindo as nossas proprias faltas, poderemos combater o mal nos que nos cercam.

Precisamos, pois, procurar a victoria no exemplo de cada dia!

Felizmente, para nossa alegria, carissimos patricios, a Associação de Estudantes Brasileiros é uma prova de que estamos no bom caminho porque ella representa os sentimentos que precisamos desenvolver; ella é um exemplo de "nacionalismo."

O que temos a fazer portanto é proseguir na execução dos fins a que mesma se propoe porque estes correspondem a necessidades nossas.

Mas é preciso tornarmos claro em nossos espiritos e tentarmos esclarecer aos descrentes que não é sómente emquanto longe do Brasil que nossos esforços são desejados. Não temos necessidade, sómente, de levantar o prestigio nacional; promover e auxiliar as relações intellectuaes entre estudantes;

encorajar a organização de centros "brasileiros" e tornar o nosso Paiz conhecido enquanto nos achamos no estrangeiro. E' preciso que procuremos nos convencer que agindo sómente durante o tempo que nos conservamos distantes do Brasil, a nossa acção é incompleta!

E' incompleta, caros patricios, porque todos nós, como vos disse, conhecemos o nosso mal e sabemos onde o mesmo se occulta. Todos nós reconhecemos que este mal deve ser combatido e é necessario, portanto que nos convençamos que devemos estabelecer uma continuidade de acção.

E' necessario procurarmos enraizar taes convicções em nosso espirito, para que as mesmas não sejam dissipadas enquanto atravessamos o immenso oceano que nos separa de nosso Lar!

Devemos nos lembrar que não temos nada de novo a emprehender no Brasil, porque como a Associação de Estudantes Brasileiros define a nossa acção neste Paiz, a Liga Nacionalista está mostrando o que nos cumpre fazer quando de volta á nossa Terra Natal.

Não quero fallar-vos desta utilissima organização, porque o Sr. Archimedes Pereira Guimarães, com mais autoridade expôz o adiantamento da mesma no ultimo numero da nossa revista.

Desejo, entretanto, carissimos patricios, chamar a vossa attenção para a oportunidade excepcional que temos deante de nós.

Reunidos com o mesma ambição de elevar os nossos proprios sentimentos e tornarmo-nos mais uteis á nossa Pa-

tria, encontramos aqui elementos de quasi todos os Estados do Brasil.

Si desenvolvermos, pois, uma propaganda sincera e orientada para que este mesmo espirito de interesse seja mantido nos que virem chegar o dia de partir ao encontro dos seus, conseguiremos estabelecer centros da força que nos animará nos pontos mais afastados de nosso territorio.

Sómente por este modo, iremos concorrer com elementos poderosos na formação da base em que deve se assentar o nosso desenvolvimento futuro.

Sómente assim conseguiremos atingir as nossas aspirações, pois, este será o exemplo mais vibrante jamais entregue á mocidade que ainda está descendo, entregando-se á depravação, impotente para lutar contra as fascinações do prazer, da mocidade que vive sob o reinado do vicio e do desanimo.

Penso, haver esclarecido, carissimos patricios, não o que me proponho a fazer, não o que poderieis fazer, mas o que todos nós brasileiros, pertencentes ou não á Associação de Estudantes Brasileiros temos o dever de fazer.

São estes, pois, os votos que juntamente com os meus sinceros agradecimentos pela confiança que me dispensastes, faço á colonia de Pittsburgh: com as esperanças e alegrias que o anno novo nos traz, ella inicie esta patriótica campanha.

José Rodrigues Seabra.

*Nota do redactor:* Estas palavras foram pronunciadas pelo novo presidente da A. B. P., ao tomar posse do seu cargo, em 28 de Dezembro de 1919.

## PATRIOTISMO

Patriotismo meus senhores, é um sentimento que com a evolução dos tempos, muito se tem modificado na sua con-

cepção primitiva, toda idealista.

Em qualquer accepção que tomemos a palavra patriotismo, toda ella decerto



COLONIA BRASILEIRA DE ITAHACA, em principios de 1920.

Macyr Alves de Souza  
B. B. de Barros Barreto

Antonio Rocha da Rosa  
Octavio Brandão Caldas

Leandro Tocantins  
Mario Santos

Eduardo Ribeiro de Queiroz  
José Vizioli

nobilita aquelle que em si encerra tal sentir, mas nem todas são de um caracter fecundo, quero dizer de vantagem nacional, havendo-as mesmo que são prejudiciaes, de effeito contraprudente.

O patriotismo platonico, sentimental, comquanto digno de veneração, é não obstante sem valor material dada a era que atravessamos, e na qual todá a ideia e toda a palavra devem ser traduzidas por actos que revertam em beneficio da collectividade, no caso que nos occupa do Brasil. O beneficio da collectividade é para a grande maioria da humanidade e dada a nossa indole egoista, coisa secundaria. Mas não devemos esquecer que é no zelo do interesse particular que se realiza o bem estar geral. O individuo é o germen da collectividade e esta o da Grande Collectividade, a Nação. A logica de cada um deduzirá do valor do individuo, cuja mentalidade, cujo patriotismo, correspondam aos requisitos do seculo em que vivemos.

E' uma verdade de todos nó conhecida o quanto o brasileiro possui em si este sentimento, mas não menos é verdade tambem o quanto a concepção, que d'elle temos, é idealista e quasi attingindo ao fanatismo. Insistir sobre o resultado paradoxal do nosso alto grau de Amor Pátrio, seria ocioso e banal. A simples constatação do actual desenvolvimento material, e não excluo tambem o intellectual, tendo em vista as estatisticas que revelam uma percentagem de analfabetismo pouco lisongeira-o actual desenvolvimento material do Brazil, lisongeiro quero admittir, mas que em nada condiz com o sentimento do seu povo, esta simples constatação, digo, cabalmente nos demonstraria tal paradoxo.

E bem certamente o facto de não n'uma collectividade, necessario se torna

allirmos a concepção pratica de Patriotismo áquella moral, que faz com que tenhamos o defeito da nossa qualidade. Digo o defeito da nossa qualidade, porque o nosso platonismo não só nos entrava a realização das nossas aspirações, como tambem e quantas vezes nos turva a vista, tornando-nos scepticos em não querendo convir da nossa inferioridade perante outros povos, não direi menos intelligentes, mas que sabem sacrificar grande parte da sua intelligencia em troco de maior espirito pratico e consequentemente mais prolifico. Não quero significar que devemos em toda a linha imitar os outros. Não. Mas sem prejuizo das nossas qualidades e em beneficio da nossa Patria, devemos nos despir em parte d'este sentimentalismo *a outrance*, para nos vestir de maior espirito realista, encarando a vida por um prisma outro que não é o da simples miragem.

Reconhecer os seus defeitos, reconhecendo ao mesmo tempo as qualidades alheias e mais ainda, que a serem nossas nos seriam vantajosas, não ha n'isto humilhação. É uma velha lei da natureza que os mais novos aprendam dos mais velhos, os mais em atrazo dos mais em adiantamento, lei de que nos dão exemplos diarios os individuos bem como as collectividades.

Banir de nós o denso véo do idealismo que nos entorpéce para intelligentemente nos tornarmos devéras uteis á Patria, é este o primordial problema para nós a resolver. Associações, propagandas, movimentos nacionalistas, etc., etc., são incontestavelmente os meios efficazes a empregar para a realização de um Maior Brazil. É velho o dictado cuja veracidade a vida de cada dia vem comprovando: A união faz a força. Mas para que haja união

que tambem a haja nos individuos que a compoem, isto é união nas ideias de cada um: coherencia. Sim, porque a ser tão altamente mas erroneamente patriotas, somos incoherentes. Patriota é aquelle que ama a sua Patria e que lhe é util. Amamos a nossa, mas pelo estado eternamente embryonario das nossas sublimes ideias e consequentemente estado prejudicial ao bom desenvolvimento do paiz, somos incoherentes.

E aqui chego ao ponto que mais quero frizar perante vós.

Tudo quanto venho dizendo, meus senhores, poderá ser julgado por vós sem valor, como sendo dito por alguém em quem todos estes defeitos se reflectem a cada palavra. Direi porem e antes de assim pensarem, que estas mal alinhadas palavras, em começo escriptas á medida que á memoria me surgiam, reminiscencias de conversas e leituras, degeneraram em seguida n'um acto de contricção muito intimo e que eu generalizo, certo de não me enganar.

E certo estou de que todos vós e melhor que eu, por melhor conhecimento do Brasil e seus filhos, não deixareis, se não exteriormente pelo menos intimamente, de me dar razão. Quantos de entre vós não têm sido testemunhas de vibrantes e eloquentes discursos, de bem elaborados projectos, que não foram alem de méra marifestação oratoria, cuja realização não viu a luz do dia? Quantos de entre vós mesmo não discursaram, não projectaram coisas mesmo de dominio privativo e que não puzeram em pratica? E assim é do nosso Eu e assim tem sido até aqui do nosso Brasil, dos brasileiros em geral.

Patriotismo sentimentalista, devéras sublime, mas que com a evolução dos seculos está caduco! Mesmo na Velha Europa, onde remotas e gloriosas traçoões em parte o justificariam, elle já

hoje quasi não existe. A grande guerra que acabamos de atravessar, com a profunda mutação que causou nas fibras mais infimas da humanidade, não nos permite continuarmos sonhadores. Seria um crime hoje e quando todas as Nações, grandes e pequenas, se encontram empenhadas n'uma lucta ardua para a realização da sua mais completa independencia sobre todos os pontos de vista, seria um crime que nós, possuidores de um Paiz tão rico, desde a sua superficie até ás suas mais reconditas entranhas, continuassemos, pela nossa falta de ação, sendo cada dia maiores tributarios do estrangeiro. Digo cada dia porque cada dia tambem augmentam as exigencias da vida que andam a par com o progresso.

Não disse tudo e uma ultima verdade quero frizar. Disse que o adiantamento do nosso Paiz não condizia com o povo intelligente que somos, ou melhor, com a predisposição intellectual do nosso Povo. Mas, quão diminuta é essa intelligencia ou antes cultura, quantitativamente fallando! O avultado numero de illetrados nol-o demonstra cabalmente. Não quero entrar em detalhes d'este assumpto; o quadro que aqui me determinei não me permite. Quero, simplesmente e mais uma vez sublinhar o quanto aqui ainda nos deixamos cegar pelo nosso mal concebido Patriotismo e, acalentados pela illusão de uma minoria culta do paiz (o Brasil tem cerca de 30 milhoões de habitantes), dizemo-nos mais cultos do que os outros. Na verdade o somos, mas os que o são. E os outros? Melhor não seria que essa minoria, ampliando a sua cultura pela dosagem de uma outra mais productiva, a repartisse por aquelles que não possuem a minima parcella? Seriam 30 milhoões de Brasileiros alliando á sua capacidade intellectual nata a instrucção

sufficiente e necessaria ao desenvolvimento da Nação. Seria a nossa superioridade evidente e não ficticia.

\* \* \*

Sejamos Patriotas, mas não concebamos Patriotismo na sua accepção platónica, o que no nosso seculo seria um sophisma. Sem o manifestar publicamente, reconheçamos no entanto a realidade. Não ha n'isto humilhação mas simplesmente virtude, pois, em questão de sentimentos bem como de interesse, constatar a sua inferioridade,

longe de ser um desmoralisante é antes um estimulante. A terra brasileira, fecunda e inesgotavel fonte de riquezas incalculaveis, a nós se offerece para d'ella extrahirmos os elementos indispensaveis á realização do nosso idéal.

"Um sempre MAIOR BRAZIL."

Wilkinsburg, Fev., 29, 1920.

Arnaldo Ferreira Leite.

*Nota do redactor:* Este discurso foi lido pelo auctor em sessão da "Associação Brasileira de Pittsburgh" em 29 de Fevereiro de 1920.

## EDITORIAES E NOTICIAS

"O Estudante Brasileiro" e a sua orientação racional.

A proposito da orientação que esta revista deve manter surgiu ha poucos mezes uma duvida no espirito dos membros da directoria da B. S. A. e de alguns socios, originando-se dahi uma troca de cartas entre os mesmos.

Para este, a revista tem como principal escopo publicar artigos só em inglez, se possivel, pois ella se destina a fazer a propaganda do Brasil entre os americanos. Para aquelle, "O Estudante Brasileiro" deve, quasi que exclusivamente, imprimir artigos technicos, em portuguez, para serem lidos com toda a attenção nas escolas do Brasil. Um deseja que se não permitta nas nossas paginas cousa alguma que mostre alguns dos nossos erros, ou o nosso atrazo nesta ou naquella materia. Outro quer a suppressão do dispositivo dos Estatutos contrario á discussão de assumptos politicos ou religiosos, tão ampla, no seu entender, precisa ser a liberdade dos collaboradores. Houve alguém, direi ainda, que propoz sejam os artigos assignados por pessoas eminentes do nosso paiz, engenheiros, medicos, etc., para que das acatadas opinioes de cada um

possamos colher algum proveito

A meu ver todos os juizos ahi emittidos peccam pelo exclusivismo de que se revestem. "O Estudante Brasileiro" é o organo official de uma Associação de *estudantes* e, portanto, não deve aspirar mais do que a grande victoria que já alcançou, isto é, a de ver os seus propositos liberaes e patrioticos respeitados por pessoas de responsabilidade, quer do nosso, quer deste paiz. Continuemos a manter a nossa attitude de hoje, sem a pretensão de tirarmos uma edição mensal, sem a ridicula idéa de que não existe obra mais perfeita do que a nossa e sem o argumento falso de que vamos "salvar" o Brasil ou tornal-o conhecido por todo o mundo nos Estados Unidos e temos conquistado permanentemente o nosso maior padrão de glorias!

Sejam os nossos artigos publicados em lingua ingleza ou portugueza, venham subscriptos por um professor illustado ou por um simples estudante, cada um de per si tem o seu valor relativo e todos nem a todos se dirigem, mas áquelles que estão em particular interessados num ou noutro ramo da actividade e do saber humanos.

As associações de estudantes, com o



muito de Ideal que, em regra, encerram, são, as mais das vezes, ephemeras. Ellas soffrem ainda o influxo da tendencia pessoal de um ou dois directores, porque é impossivel contentar a centenas de pessoas ao mesmo tempo, sendo exemplo frisante desta verdade a propria B. S. A., como poderá averiguar quem quizer dar-se ao trabalho de examinar os nossos archivos. Porque pois criticar "O Estudante Brasileiro," que se vem mantendo sem auxilio extranho ha cinco annos? Porque melindrar-se alguém com um artigo "que não devia ter sido impresso?"

Com algum conhecimento, derivado de quatro annos de constante labuta, das associações academicas do Rio de Janeiro e S. Paulo e dos seus organs officiaes, posso afirmar que a B. S. A. nada fica a dever á mais perfeita das suas congengeres do nosso paiz, bem como affiançar que a nossa revista occupa um lugar proeminente entre as suas irmans.

Os estudantes brasileiros nos Estados Unidos, sem se conhecerem uns aos outros, separados por longas distancias, dão aos seus collegas dos outros paizes um exemplo eloquente de união e patriotismo que os nossos amigos hispano-americanos, pelo menos, nunca deixaram de reconhecer. Continuemos assim, progredindo sempre, se possivel, mas sem illusões de grandeza, em caso contrario:—em resumo, satisfeitos com o estado actual de galhardia a que attingimos, mercê do nosso muito amor pela nossa Patria, tão distante e tão querida!

A. P. G.

\* \* \*

*Uma carta do snr Embaixador.*

Do snr Dr Augusto Cochrane de Alencar, Muito digno Embaixador do Brasil junto ao governo dos Estados Unidos, recebemos a seguinte carta, em data de

24 de Março:

"Senhor Presidente,

Tenho o prazer de accusar o recebimento da carta de 17 de Março de 1920, em que V. Sa. me communica que no impedimento do seu collega José A. Costa, assumiu a presidencia da "Associação de Estudantes Brasileiros nos Estados Unidos da America" e com a qual remette diversos numeros da Revista da mesma Associação.

Congratulo-me com V. Sa. pela obra util e patriotica que essa Associação vem emprehendendo neste paiz, conforme pude constatar pela leitura dos numeros da Revista que representa um bello esforço digno dos maiores elogios.

Agradecendo os votos de boas vindas, tenho muita satisfacção em offerecer meus prestimos e aproveito a oportunidade para apresentar a V. Sa. os protestos de minha estima e consideração.

(a) A. de Alencar."

\* \* \*

*Um telegramma do snr Presidente da Republica.*

Por occasião do ultimo congresso dos estudantes brasileiros, realizado em Chicago, a 1, 2 e 3 de Setembro do anno passado, foi unanimemente approvedo que se passasse ao Dr Epitacio Pessoa o seguinte telegramma:

"Congresso Associação Estudantes Brasileiros reunido agora aqui animado ardentes sentimentos patrioticos. Seu nome apresento vossencia congratulações inicio esperançoso governo votos vossa felicidade prosperidade querida Patria.

(a) Nunes, Vice-consul."

Em data de 12 de Setembro o illustre snr Presidente da Republica teve a gentileza de responder-nos nos seguintes termos:

"Vice-consul Brasil, Chicago. Agradeço penhorado congratulações estu-

dantes brasileiros motivo inicio meu governo. Cordiaes saudações.

(a) Epitacio Pessoa."

\* \* \*

*Snr José de Almeida Costa.*

O snr José de Almeida Costa, nosso prezado antigo presidente, dirigiu em data de 8 de Março, de Philadelphia, a seguinte carta ao snr vice-presidente do Oeste: "Illmo snr A. P. Guimaraes, M.D. Vice-presidente do Oeste da Associação de Estudantes Brasileiros nos Estados Unidos da America. .

Por motivo da minha proxima partida para o Brasil, venho, de accordo com o paragrapho (d) do artigo quarto dos Estatutos da Associação de Estudantes Brasileiros nos Estados Unidos da America, passar-vos a presidencia da mesma.

Com a mais elevada estima, assignome.

(a) J. de A. Costa."

Não podemos deixar de assignalar a rapida passagem do nosso esforçado companheiro pela presidencia da B. S. A. sem algumas palavras que traduzam o nosso reconhecimento pela galhardia com que o mesmo soube levar avante os seus propositos de trabalhar intensamente pelo progresso do nosso gremio.

O snr José de Almeida Costa é natural da cidade de S. Salvador, Bahia, de onde veio para os Estados Unidos, em Setembro de 1912. Neste paiz o distincto patricio cursou a "Chestnut Hill Academy" e mais tarde a "University of Pennsylvania," concluindo o curso de engenheiros electricistas. Em Junho de 1917 transferiu-se para a cidade de Pittsburgh com o intuito de trabalhar na "Standard Underground Cable Co." Neste grande centro o snr Costa fundou, em Dezembro de 1918, em companhia do primeiro tenente da armada, snr Raul de Andrade Figueira, a Associação Brasileira de Pittsburgh, da qual foi

eleito presidente.

Sendo convidado pelos seus antigos professores da "University of Pennsylvania" para auxiliar da cadeira de Correntes Alternativas, o distincto moço deixou Pittsburgh com destino a Philadelphia, regressando novamente áquella cidade em Julho de 1919.

Em Setembro desse mesmo anno os seus patricios escolheram-n'o para seu representante junto ao sexto congresso da B. S. A., associação á qual ja havia prestado grandes serviços como membro da Comissão de Informaçoes e Refutações. O snr José de Almeida Costa foi, então, eleito presidente da nossa sociedade.

Neste cargo o nosso esforçado chefe procurou dar o maior desenvolvimento possivel á secção de annuncios commerciaes da revista, tendo a sua tentativa sido coroada de um exito promissor de maior desafogo para as nossas finanças. Durante a sua presidencia entraram para a B. S. A. 37 socios, publicou-se uma revista e a thesouraria poudé folgadoamente fazer face a todos os seus compromissos, deixando margem ainda para a sahida desta revista, sem prejuizo para os nossos cofres.

Já depois de haver passado a presidencia ao seu substituto, o snr Costa teve occasião de prestar um notavel serviço não só ao nosso gremio, mas ao Brasil, dando os primeiros passos para que fosse coroada do maior exito a subscrição por nós aberta em beneficio dos nossos infelizes patricios do Ceará.

O Snr Costa frequentava ultimamente o curso para estudantes graduados mantido pela "Westinghouse Electric and Mfg. Co."

Ao distincto patricio os nossos melhores votos de boa viagem e felicidades no decorrer da sua vida no Brasil.

\* \* \*

*Dr John Casper Branner*

Publicamos em outro lugar desta revista o retrato deste nosso eminente amigo, "President Emeritus of The Leland Stanford Junior University" (Stanford, California), geologo de nomeada universal, autor de uma excellente grammatica da lingua portugueza para uso dos norte-americanos e de muitos trabalhos de reconhecido merito.

No nosso numero 4 tivemos oportunidade de publicar uma rapida biographia do Dr John Casper Branner, cuja vida é um exemplo perenne para todos os jovens, que o devem ter por modelo. Hoje a nossa modesta homenagem ao Dr Branner nem por ser muito simples deixa de ser menos sincera.

O primeiro artigo deste numero da revista, da lavra do sabio geologo, é o prefacio de uma communicação apresentada á "Geological Society of America," em 28 de Dezembro de 1917, com o titulo "Geological Map of Brasil. O "Bulletin of the Geological Society of America" publicou na integra esse trabalho, no seu Numero 2, Volume 30, Junho de 1919, com o titulo "Outlines of The Geology of Brazil to Accompany the Geological Map of Brazil." "Faltanos competencia para dar a nossa opinião sobre o trabalho, mas a avaliar pelo merecimento indiscutivel do auctor, pela abundancia de pormenores e obras consultadas e, mais do que tudo, pela experiencia do Dr Branner que conhece profundamente o nosso paiz, é de crer que seja este mappa geologico do Brasil a mais perfeita contribuição até hoje publicada para a completa elucidación dos pontos obscuros da geologia da nossa Patria. Em carta dirigida ao snr Julio Lewandowsky, então presidente da B. S. A., em data de 23 de Outubro de 1918, diz o eminente professor:

"Recebi a sua amavel carta de 18 des-

te mez, dando-me noticia da minha eleição para Socio Honorario da Brazilian Students Association. É uma honra altamente e cordialmente apreciada.

Tenho estado interessado pelo Brasil desde 1874, quando pisei pela primeira vez o solo daquelle bello paiz. Sendo geologo, o serviço que eu podia fazer era naturalmente, e pela maior parte, em relação á geologia do paiz. Mas tambem ninguem pode viajar pelo Brasil, como tenho viajado, e ninguem pode conhecer os brasileiros como os tenho conhecido, sem interessar-se profundamente pelo bem estar daquelle paiz em todos os sentidos, ou sem sympathizar com aquelle povo amavel, fino e hospitaleiro.

Aos estudantes brasileiros nos Estados Unidos peço licença para manifestar a esperanza viva que, na volta á terra natal, cada um levasse muito mais do que a instruccão formal que veio buscar aqui."

Em carta datada de 2 de Abril o Snr Dr Branner, declara amavelmente offerecer-nos um exemplar do mappa geologico do Brasil com o texto respectivo na lingua portugueza, pelo que lhe ficamos immensamente gratos.

Exemplares da edição na lingua portugueza podem ser procurados com o Dr Gonzaga de Campos, Director do Serviço Geologico do Brasil, Ministerio da Agricultura, Rio de Janeiro. Exemplares da edição na lingua ingleza podem ser obtidos com o Dr E. O. Hovey, "American Museum of Natural History, Central Park, New York City."

\* \* \*

*"Portuguese, a Language of Great Value."*

To the Editor:

I do not believe many people in the States realize the importance of Portu-



BANQUETE REALIZADO PELA COLONIA BRASILEIRA DE URBANA, ILL., EM 15 DE NOVEMBRO DE 1922.

Srs: Arandy Miranda Cuba de Souza Djalma V. Martins

Edmundo Bojunga Souza Soares Oswaldo Bojunga Leopoldo Cunha, Jr.

Octacilio Miranda

D. Zaira Miranda

Labieno Jobim

(fallecida) H. C. Bojunga

D. Leopoldina Bojunga

Gaspar Ochoa

Salvador Lemos

Decio Marques

Guilherme Echenique Filho

Thomas Blair

Nelson Maia

Eduardo Rosa

guese. It is a much fuller, more complete, and generally more flexible language than Spanish. Incidentally, it requires at least three or four times the effort to master that Spanish does, hence there is so much more reason for its study.

There are about seventy-five million people in Latin America. The population of Brazil is around twenty-five million so that at least one-third of all of Latin America uses Portuguese as its tongue. The area covered is well over half of South America and somewhere around one-third of all of Latin America.

Incidentally, on account of political aptitude as much as for any other reason, the biggest engineering attempts which will lead to accomplishment of the future seem destined to be in the Portuguese-using section. These are some of the reasons for my suggesting that more attention be paid to it.

There is nothing you can do of which I have knowledge just now for the association that will have as great benefit in the future as to hunt out every student in the States from Latin America who is pursuing any engineering or architectural or even chemical courses and see that he becomes a member of the A. A. E. with the least possible delay. When he becomes a member see that somebody follows it up and keeps the member advised of what the association stands for and what it will mean to him when he gets back home.

There are a good many jobs for American engineers in South America but I am not yet in a position to tell you much about getting in touch with them, nor will I be able to give very good advice until I know much more Portuguese than now is the case. This will be some months hence, as the language is com-

plex and difficult.

C. H. CRAWFORD,  
Rio de Janeiro, Brazil. Director.

(Transcripto da revista da "American Association of Engineers," de Março de 1920. Este trabalho foi gentilmente enviado a esta redacção pela colonia de Ada, Ohio.)

\* \* \*

#### *A graphia da palavra Brasil*

O Ministerio da Marinha do Brasil, hoje sob a direcção de um profundo conhecedor da nossa lingua, o snr Dr Raul Soares de Moura, resolveu adoptar definitivamente a graphia de Brasil, com s, acabando de vez com a anomalia até agora reinante não só nas repartições publicas, como em toda a parte. O Ministro da Fazenda seguiu immediatamente os mesmos passos do seu collega, baixando uma ordem no mesmo sentido. É de esperar que esse movimento se estenda por todo o paiz, para nosso bom nome e beneficio.

Neste numero da revista hão de notar os nossos leitores que resolvemos tambem acabar com uma das maiores dificuldades da redacção, que era uniformizar a graphia de Brasil, num sentido só, pois collaboradores havia que, ora escreviam a palavra com s, ora com z. . . Fazemos votos para que a campanha, ora oficialmente iniciada, dê os melhores resultados, para que não passemos como um "povo que nem ao menos sabe como se escreve o seu proprio nome."

\* \* \*

#### *Desfazendo um engano*

No ultimo numero desta revista, contrariamente ao que fora adoptado pelo sexto congresso e em desaccordo com a mesmo, sahiu em todas as nossas paginas escripto: "Associação dos Estudantes, etc," quando devia ser "Associação de Estudantes, etc."

Pedindo desculpas aos nossos leitores por este involuntario engano, aproveitamos a oportunidade para informar que apenas algumas folhas de papel, em poder desta redacção, foram impressas erradamente, pois os "clichés" se acham correctamente lithographados.

\* \* \*

*Um documento interessante*

O snr José Soares, consul de Portugal em S. Francisco da California, em uma collaboração para o "New-York Commercial," de 9 de Junho do anno passado, referindo-se ás condições que S. S. julga necessarias para o desenvolvimento progressivo das relações commerciaes entre Portugal e os Estados Unidos, diz o seguinte que transcrevemos, por muito nos interessar:

"The sending out of experienced commercial travelers or agents, who are acquainted with the commercial psychology of the locality in which they are to operate, and, above all, that they be able to speak the Portuguese language. *I have been stricken with amazement at the intense and persistent propaganda carried on in California in favor of teaching the Spanish language as a vehicle for the American commercial expansion beyond the frontier.* One might really imagine that, besides English and French, the Spanish language was the only one used in the commercial world. It is only a few days since I noticed in a pamphlet published by the University of California, in regard to the establishment of a course in Spanish, that this language "is used extensively in Brazil and Portugal." Before this scientific and commercial heresy, I shall state only that if your countrymen think they can use the Spanish language to do business with Portugal, or Brazil, i. e., with at least thirty millions of people whose native tongue is the Portu-

guese, I can assure them that they will suffer the most cruel of disillusion. The Portuguese, as well as the Brazilian merchants, will refuse to treat with them, if for no other reason than that of patriotic pride."

\* \* \*

*O ensino do portuguez na França.*

Segundo communicação do deputado francez snr Geo. Gerald ao actual Ministro da Guerra do Brasil, Dr. Pandiá Calogeras, o governo da França resolveu seja considerado obrigatorio nas Escolas de Commercio de todo o paiz o ensino da lingua portugueza, devido ao grande intercambio commercial entre a França, o Brasil e Portugal e colonias e tambem á importancia que o nosso idioma terá num futuro bem proximo.

\* \* \*

*Dr Garcia Leão.*

Ao snr José de Almeida Costa, o snr Dr Garcia Leão, nosso digno Presidente Honorario, enviou a seguinte carta: "Meu caro snr Costa.

Recebi sua carta communicando-me a reunião do Congresso academico brasileiro em Chicago. Infelizmente os trabalhos consulares nos privam do prazer de comparecer a tão uteis e patrioticas reuniões.

Só me foi possivel assistir a uma em Schenectady, porque foi num sabbado.

A Associação dos estudantes presta um grande serviço ao Brasil guiando aos patricios que aqui vêm a estudos e fazendo conhecido nosso paiz. Si me fosse possivel iria sempre ás suas reuniões, porque, alem de tudo, é muito agradavel encontrar-se com os patricios que vem preparar-se para o bom serviço que teem de prestar no desenvolvimento do Brasil. Orgulho-me muito quando vejo que nossos patricios se distinguem tanto nas academias americanas. De facto temos tido a honra de occupar

postos altos entre os melhores estudantes e temos mesmo sido os primeiros em algumas universidades.

Encontrei-me com muitos rapazes que aqui estudaram, todos vão bem e muitos estão prosperos.

Agradecendo sua participação e congratulando-me com o amigo pela sua posição de Presidente de tão illustre Associação, á qual desejo o maior progresso, sou seu Patrício e Amigo.

(a) Garcia.

\* \* \*

#### *Conferencia sobre o Brasil*

Da "Schenectady Gazette" de 16 de Dezembro de 1919 transcrevemos a noticia abaixo, á qual só temos a acrescentar que as projecções luminosas de que se serviu o nosso associado, snr Paulo Rocha, lhe foram cedidas pela nossa Associação. Oxalá todos os nossos socios procurassem occasiões semelhantes para tornar conhecidos os nossos recursos naturaes, bem como as nossas cidades e os nossos costumes. A. B. S. A. fornece a quem as requisitar as nossas projecções para lanterna, correndo todas as despesas por conta de quem as pedir.

#### *Freshman Talks on Brazil*

"Paulo Rocha, a freshman at Union College, last night delivered a lecture in the electrical laboratory of the college on 'Brazil,' his native land. The talk was illustrated with many slides, showing the geography and scenery of the country. Mr. Rocha described the geography of the country, its natural resources, cities, system of parks and the general life there.

\* \* \*

#### *Accusações injustas.*

Impressa nos grandes diarios do Rio de Janeiro e largamente divulgada pela imprensa dos Estados, não tem todavia o menor fundamento nos factos a no-

ticia de que os estudantes brasileiros subvencionados pelo governo, estão "contrahindo vicios e enveredando por mau caminho, arrastados pelos attractivos e prazeres da vida, nas grandes cidades." Ao tempo da publicação dessas linhas achavam-se, dentre mais de 50 estudantes, residindo em cidades grandes, apenas cinco moços, sendo um em Pittsburgh, outro em S. Luiz e os demais em Chicago! Nenhum em Philadelphia, New-York, Washington, S. Francisco, Baltimore, Boston, New Orleans, Los Angeles, Cincinnati, Detroit, Cleveland, etc, etc! E os cinco que residiam em cidades grandes estavam dando, como ainda hoje, a melhor conta do recado que lhes foi imposto pelo governo, não tendo tempo para procurar attractivos ou prazeres, mais do que aquelles que em toda a parte ha.

A referida noticia diz mais adiante que fora sugerida que se desse "a um funcionario especial a incumbencia de vigiar e dirigir os estudantes brasileiros no estrangeiro." Ora, isto é simplesmente incrível! Todo o mundo sabe, quer nos Estados Unidos, quer no Brasil, que os estudantes brasileiros estão entregues á guarda do snr Theodoro Langgaard de Menezes, secretario commercial da embaixada brasileira, que tem sido de um zelo a toda a prova no cumprimento das suas obrigações. O snr Langgaard de Menezes, não só está ao par das notas escolares dos seus subordinados, as quaes o distincto funcionario obtem directamente dos directores de universidades, como tambem das necessidades de cada um. E assim é que, comprehendendo que os estudantes subvencionados pelo governo são todos rapazes diplomados por escolas superiores e, portanto com uma comprehensão bem nítida dos seus deveres, não lhes tem negado licença para viajar com o intuito

de visitar fazendas-modelos ou fabricas ou mesmo universidades. Em contacto constante com os estudantes, o snr Langgaard póde a qualquer momento informar do paradeiro, da classificação e da conducta de cada um, não sendo pois necessario que seja dada aos nossos dignos consules, como a mencionada noticia mais adiante insinuá "a attribuição de dedicar especial e esforçada attenção aos estudantes brasileiros no estrangeiro para desvial-os vicios e maus caminhos, aconselhando-os e communicando aos seus pais, tutores ou parentes no Brasil, tudo quanto occorrer sobre a boa ou má conducta e aproveitamento delles."

\* \* \*

*Outra conferencia sobre o Brasil.*

O snr Arthur Rodrigues Junior, com o auxilio das projecções luminosas da B. S. A., realizou em um dos salões da "Selliman Laboratory," em Mount Hermon, Massachusetts, uma conferencia sobre a nossa Patria, a qual alcançou grande successo. Achavam-se presentes os membros da "Dickerson Scientific Club" e muitos outros estudantes, que applaudiram bastante o orador, que é um esforçado membro da nossa Associação.

\* \* \*

*Embaixada brasileira em Washington.*

Segundo informações obtidas em Washington pelo snr Octavio Gonçalves Peres, digno membro da commissão de informações e refutações, eram os seguintes, no mez de Março, os diplomatas brasileiros que serviam junto á nossa legação neste paiz:

Snr Augusto Cochrane de Alencar, Embaixador extraordinario e ministro plenipotenciario, tendo tomado posse a 1 de Março do corrente anno; Snr Alberto de Ipanema Moreira, Conselheiro de embaixada; Commandante Marques

de Azevedo, Addido Naval; Snr Lauro de Andrade Muller, Segundo Secretario; Snr Joaquim de Souza Leão, Segundo secretario; Snr Manoel Coelho Rodrigues, Conselheiro tecnico; Snr Theodoro Langgaard de Menezes, Secretario commercial, com residencia em New-York.

O escriptorio da nossa Embaixada acha-se situado em H. Street, 1603.

\* \* \*

*Guiomar Novaes.*

Após uma curta estadia no Brasil, regressou aos Estados Unidos a notavel pianista patricia cujo nome encima estas linhas.

O seur primeiro concerto em New-York, no Aeolian Hall, foi um successo inegualavel, pois mesmo depois de exgotado o programma, e da distincta patricia haver tocado outros numeros, a assistencia subindo em massa ao palco, obrigou-a a tocar mais seis vezes, estando já as luzes apagadas. Mais tarde Guiomar Novaes fez-se ouvir com duas das maiores orchestras symphonicas da grande metropole com o mesmo successo de sempre.

Guiomar Novaes tem percorrido ainda diversas das maiores cidades americanas, fazendo por toda a parte respeitado o nome da nossa Patria.

A' genial artista os nossos votos de felicitações e a nossa commovida admiração.

\* \* \*

*Brasileiros nos Estados Unidos.*

Acompanhada do seu progenitor, esteve alguns mezes neste paiz a menina Maria Antonia, a precoce pianista patricia que tanto tem assombrado os meios musicaes patrios e americanos. Maria Antonia conta apenas 9 annos de idade, tendo dado varios concertos em Washington, Philadelphia e New-York, com extraordinaria concorrencia



e não menor successo. A intelligente e promissora artista seguiu mez passado para Pariz, em cujo Conservatorio de musica pretende matricular-se. Um diploma deste afamado estabelecimento de ensino é a maior ambição de Maria Antonia. Fazemos os mais ardentes votos para a sua mais completa victoria!

Em companhia da sua Exma snra, o snr Dr José de Oliveira Barros, director gerente da Companhia Industrial S. Paulo e Rio percorreu diversas das mais importantes fabricas de vidro e artigos ceramicos dos Estados Unidos, regressando o mez passado para o Brasil.

Em missão do governo do Brasil esteve neste paiz durante algum tempo o distincto engenheiro patricio, Dr M. M. de Mattos, o qual teve a gentileza de offerecer o donativo de 10 dollares para "O Estudante Brasileiro," o que mais uma vez lhe agradecemos.

Encontra-se actualmente em Brooklyn o snr H. C. Bojunga, capitalista e industrial no Rio Grande do Sul. Este cavalheiro e sua snra, D. Leopoldina Bojunga vieram aos Estados Unidos afim de matricular dois de seus filhos, os snrs Oswaldo e Edmundo Bojunga, na Universidade de Illinois.

Pelo "Vauban," entre outros brasileiros chegaram diversos membros da familia do snr Pereira Ignacio, industrial em S. Paulo. Estão actualmente em Syracuse, em companhia do nosso associado snr Paulo Pereira Ignacio, a snra Pereira Ignacio, senhorita Helena Pereira Ignacio, snr João Pereira Ignacio e snra Olympia Rodrigues Vianna.

\* \* \*

#### *Snr Arthur Manuel*

Por um descuido, apenas desculpavel pelo accumululo de serviço na organização do passado numero desta revista, deixamos de dar uma noticia da serie

de conferencias que este nosso distincto amigo realizou em Chicago, sobre o Brasil. O snr Arthur Manuel, que residiu sete annos na nossa Patria e que conhece perfeitamente a lingua portugueza, fez acompanhar as suas palestras de uma exposição de vistas da nossa terra, que o nosso bom amigo possui em grande quantidade e adrede escolhidas. Ao snr Arthur Manuel os agradecimentos dos estudantes brasileiros pela sua desinteressada obra de propaganda do Brasil.

\* \* \*

#### *Dr Joaquim de Siqueira Coutinho*

Em alguns numeros do Boletim da União Pan-Americana, o snr Dr Joaquim de Siqueira Coutinho, do qual publicamos uma erudita carta em outro lugar, fez uma summula das impressões que colheu na sua viagem ao Brasil, em meios de 1918. Acompanhados de bellas photographias, os seus artigos que synthetizam esplendidamente o Brasil de hoje, produzem magnifica impressão.

\* \* \*

#### *Publicações*

Continuamos a receber com grande prazer o "Boletim da União Pan-Americana" e "El-Estudiente Latino-Americano," cujas visitas agradecemos.

\* \* \*

#### *Modificações na directoria da B. S. A.*

Com a partida para o Brasil do snr José de Almeida Costa, assumiu a presidencia da "Associação de Estudantes Brasileiros nos Estados Unidos da America," o vice-presidente de Oeste, snr Archimedes Pereira Guimaraes, o qual accumula e cargo de redactor do "O Estudante Brasileiro." Tendo seguido para o Brasil, o vice-presidente do leste, snr Mario Ferraz Braga, foi nomeado para substituil-o o snr Clovis S. da Nobrega, ex-redactor da revista.

Com a vaga verificada pela promoção à presidência do snr vice-presidente do oeste, foi nomeado para preencher este cargo o snr José Rodrigues Seabra, ex-presidente da Associação Brasileira de Pittsburgh.

A publicação deste numero 6 d' "O Estudante Brasileiro" cabe exclusivamente ao snr presidente da Associação, o qual assume toda a responsabilidade por qualquer lacuna que porventura haja nestas paginas.

O mesmo sur aproveita a occasião para agradecer ao snr Djalma V. Martins o auxilio que lhe prestou junto ao impressor desta publicação e a todos os nossos collaboradores a presteza com que attenderam ao seu pedido para illustrar as nossas columnas com artigos de utilidade. Este agradecimento é extensivo aos socios que promptamente enviaram noticias a esta redacção.

\* \* \*

*Snr Joao Borba.*

Após oito annos de estadia na America seguiu no fim do corrente mez para o Brasil o snr João Borba, nosso antigo esforçado thesoureiro, que recentemente fôra promovido a guarda-livros chefe do "American National Bank," de Washington, D. C., onde o distincto moço trabalhava ha tres annos.

O snr Borba, que ao se despedir da B. S. A. ainda nos enviou a importancia correspondente ão semestre entrante, escreveu-nos uma carta muito amavel, donde destacamos o seguinte trecho: "Faço sinceros votos para que o successo da B. S. A. chegue ao ponto que nós todos desejamos e que em breve ella tenha em sua lista todos os brasileiros neste paiz que almejam ver o Brasil respeitado pelo grande povo desta nação."

Ao snr Borba, cujo endereço no Brasil é o seguinte—Santa Lucia, Estado

dê S. Paulo—os nossos votos de feliz viagem e prosperidades, juntamente com sua exma familia.

\* \* \*

#### *Fallecimentos*

—Victima de um horroroso desastre no edificio do Y. M. C. A. em Brooklyn, N. Y., imprensado entre o elevador e a parede e depois arrojado ao solo, desde o setimo andar onde se encontrava, falleceu o snr Celso de Azevedo, natural do Estado de Pernambuco, o qual occupava o cargo de interprete do "National City Bank." O lutuoso facto deu-se a 31 de Março.

—Suicidou-se em New-York, atirando-se de uma ponte sobre o rio Creek, o distincto moço snr Henrique Doria, que ha mais de seis mezes se encontrava trabalhando na "General Electric Company," em Schenectady, N. Y. Dois mezes depois desse facto, o corpo do infortunado rapaz ainda não havia sido achado.

O snr Henrique Chagas Doria estava em New-York em vesperas de partir para o Brasil, onde ia cumprir o seu dever militar, a chamado de seu pae. Os seu amigos explicam o inesperado acontecimento, dizendo que a influenza espanhola havia affectado as faculdades mentaes do desditoso patricio.

—Victima da influenza falleceu em Urbana, Illinois, em fins de Janeiro ultimo, D. Zaira de Mattoso Maia Miranda, esposa do nosso consocio, snr Octacilio Miranda. A infeliz snra esteve neste paiz apenas tres mezes, sendo a sua morte muito sentida pela colonia brasileira de Urbana. Acompanhando o seu corpo embalsamado seguiram para o Brasil o snr Octacilio Miranda, snr Arandy Miranda e D. Alice de Mattoso Maia, desolada progenitora da extincta.

A. B. S. A. fez-se representar no embarque de corpo de D. Zaira Miranda,

tendo feito depositar flores sobre o caixão funebre.

Ao nosso distincto amigo snr Octacilio Miranda e Familia os nossos pesames.

\* \* \*

*Estudantes brasileiros em Portugal.*

Por informações do snr Milton Ferreira Vianna, o ex-presidente Almeida Costa teve conhecimento de que um grupo de estudantes brasileiros em Portugal desejava transferir-se para os Estados Unidos, achando-se, porem, os mesmos em dificuldades quanto a escolha das universidades a seguir. Os nossos patricios foram immediatamente informados de que havia aqui um grupo de estudantes que estava disposto a facilitar-lhes a tarefa, assim desembarcassem em New-York, sendo-lhes enviado varios exemplares do ultimo numero da revista.

Eis os nomes dos referidos moços: snrs C. P. Barreto, M. Lerry, M. Benchimal, M. H. de Oliveira, A. Santos, A. de Oliveira, J. M. dos Santos e Mario Santos.

Ao ultimo destes moços, o snr Costa escreveu a seguinte carta: "Illmo snr Mario Santos, 136 Rua de Sta Martha, Lisboa, Portugal.

Prezado patricio:

Cordeaes saudações.

Peço-lhe o especial favor de transmittir os dizeres desta carta a todos os outros nossos patricios que residem em Lisboa.

Tive conhecimento de que o prezado patricio e muitos outros brasileiros que ahí residem, tencionam vir para os Estados Unidos e por isso desejo fazel-os sabedores da existencia neste paiz, de uma grande organização brasileira, chamada "Associação de Estudantes Brasileiros nos Estados Unidos da America."

Em separado envio-lhe alguns exemplares d "O Estudante Brasileiro," nosso orgam official, no qual se encontram os endereços de quasi todos os brasileiros aqui residentes. Tambem procurarei enviar-lhe catalogos de escolas e universidades americanas.

Muito contente ficariamos se os brasileiros de Portugal organizassem uma associação semelhante á nossa, pois assim poderiamos estar sempre em contacto e portanto auxiliar-nos melhor.

Aguardo a opinião do patricio e dos seus amigos sobre a suggestão que lhes dou de fundarem em Portugal uma associação igual á aqui existente.

Desejando ao amigo e a todos os nossos patricios muitas felicidades, permaneço com estima,

patricio e amigo

(a) J. de A. Costa.

(Em data de 15 de Janeiro de 1920)

\* \* \*

*"O Estudante Brasileiro"*

A proposito do ultimo numero da nossa revista e da B. S. A. transcrevemos abaixo varios conceitos lisongeiros de pessoas de distincção, assim como uma pequena noticia do "Student Life," semanario dos estudantes da Washington University, de St. Louis, Mo.

Do "Student Life":

"W. U. Brazilian Edits Paper For Compatriots.

"O Estudante Brasileiro," a magazine published by Brazilian students in the United States, was put out last month by a Brazilian scholar at Washington, A. Guimaraes., a student in the Chemistry department. The magazine contains articles by students from Brazil who are attending school in different parts of the United States. They are written in the Brazilian language (*sic*).

The latest issue has an article by the Brazilian Consul in St. Louis, Mo., on

the subject of South American Trade.”  
*Do Barão de Studart:*

Illmo snr José de Almeida Costa.—27 de Janeiro de 1920 Saudações. A Liga Cearense contra o Analphabetismo, da qual sou Presidente, acaba de ser distinguida com “O Estudante Brasileiro,” no 5, organ official da Brazilian Students’ Association.

Agradecendo o mimo de tão interessante publicação, fructo do mais legitimo e louvavel patriotismo, rogo a finesa de enriquecerdes o nossa archivo com os nos anteriores. Patricio e admirador (a) Barão de Studart. P. S. Por esta mala tenho o prazer de remetter á Bibliotheca da vossa Associação os tres volumes já publicados do meu Dictionario Bio-bibliographico Cearense. (a) B. de St.

*Do snr Padre Joseph H. Foulquier, da St. Louis University:*

Apreciei muito a leitura dessas paginas que me puzeram por alguns momentos em contacto intimo com o Brasil onde deixei tantos e tão bons amigos que, se Deus for servido, espero tornar a encontrar em breve.

Se não fosse demasiado atrevimento de minha parte, pois não sou brasileiro, pedir-lhe-ia o favor de communicar aos membros da B. S. A. que teem todos elles em St. Louis University um amigo prompto para prestar algum serviço ou dar alguma informação que possam desejar. Quando vierem a Saint Louis não deixem de fazer uma visita á St. L. U.

*Do snr Efrem Lima, redactor da secção de lingua portugueza de “La Hacienda,” Buffalo, N. Y.:* “26 de Dezembro de 1919. Sr A. Guimarães 5563 Enright Ave., St. Louis, Mo., Caro patricio:

Tenho em mão a excellente revista “O Estudante Brasileiro” que veio ao meu poder devido a que sou o redactor

da edição portugueza de La Hacienda. Queira acceitar os meus agradecimentos pela gentil lembrança e ao mesmo tempo as minhas felicitações pelo successo dos seus esforços.

“O Estudante Brasileiro” affigura-se-me uma excellente publicação que honra sobremaneira os que a publicam. É um exemplo de que ainda existe uma mocidade brasileira na qual o nosso grande paiz póde confiar. Eu admiro os que não vivem somente para o prazer, entregues á inercia, aquelles que possuem um ideal e um programma.

Teria verdadeiramente muito prazer em collaborar no “O Estudante Brasileiro,” e se isto lhe fôr de alguma forma agradável tenha a bondade de notificar-me. Receber uma carta sua seria realmente motivo de jubilo para mim.

Esperando continuar a receber a sua revista e agradecendo antecipadamente, sou,

Patricio grato,  
Efrem Lima.

\* \* \*

*Do snr John Barret:*

“The Director General of the Pan-American Union presents his compliments to Mr. A. P. Guimarães, in acknowledging receipt of three copies of “O Estudante Brasileiro” for October, 1919, for which he expresses his sincere thanks.

John Barrett takes advantage of this opportunity to send Mr. Guimarães, and through him to “O Estudante Brasileiro,” his best wishes for continued success during the coming New Year. Washington, December 23, 1919.”

*Do snr Francisco J. Yanes:*

“March 25, 1920.

Dear Sir:

On behalf of Mr. John Barrett, Director General, I beg to acknowledge

receipt of your letter of March 15, stating that you have assumed the Presidency of the Brazilian Students' Association, in view of the departure of Mr. Almeida Costa for Brazil.

The Director General desires to express his thanks for this notification, and his best wishes for your success. I also have pleasure in offering you the services of the Educational Section of the Pan-American Union, under my charge.

Very truly yours,  
F. J. Yánes."

*Do snr Charles Lyon Chandler:*  
"Philadelphia, Pa., U. S. A.,  
December 23, 1919.

Mr. J. deA. Costa,  
P. O. Box 41,  
Wilksburg, Pa.

My dear Mr. Costa:

Please accept my best thanks for your kind letter of the 18th, and for the copy of the "Estudante Brasileiro" which you were so good as to send me. I wish to thank you also for your kind reference to me therein.

The vacancy for the Portuguese-speaking man has been filled, but I hope you will always keep me in touch with suitable applicants as we often have requests from business houses for a competent Portuguese translator.

I should be very much obliged if you will send me future numbers of your periodical, and it will give me great pleasure at all times to welcome any members of the Brazilian Students' Association that may be passing through

Philadelphia.

With best wishes for a Merry Christmas and a Most Happy New Year, I am  
Very Sincerely,  
C. L. Chandler,  
Manager, Foreign Trade  
Department."

*Do snr Theodoro Langgaard de Menezes:*

Mr. J. de A. Costa—Prezado patricio:  
Eu, muitissimo interessado, como o amigo bem deve imaginar, pela sorte e bem estar dos estudantes patricios nesta terra, terei a maxima satisfacção em escrever ao Ministerio da Agricultura, pela proxima mala, relativamente á sua Associação, pedindo algum auxilio pecuniario para a mesma, que farei ver ao Ministro, tem um fim altamente patriotico e util.

*Do snr Raphael Archangel Soto,* natural de Porto-Rico, professor de espanhol da Universidade de Illinois:  
"Dear Guimarães:

I have just received the copy you sent me of your splendid magazine, "O Estudante Brasileiro." I have nothing but admiration for a group of students like those whom your magazine represents who come to this country as the ambassadors of all that is worthy and best "back in the old country." I wish that a little of your spirit of harmony and co-operation should instill itself into the hearts and minds of our other Latin-American brothers.

Three cheers for "O Estudante"!

Very cordially yours,  
R. A. Soto."

## UM APPELLO DO CEARA' PARA OS ESTUDANTES BRASILEIROS NOS ESTADOS UNIDOS

Do snr Dr. Barão de Studart, medico philanthropo, e Presidente da Liga Cearense contra o Analfabetismo, recebe-

mos a seguinte carta, para a qual chamamos a attenção de todos os nossos leitores.

Fortaleza, 2 de Fevereiro de 1920.

Illmos Srs Presidente e mais Membros  
da Brazilian Students' Association—  
Estados Unidos.

Saudações.

Já devem ter chegado aos ouvidos vossos as tristes novas do estado miserando em que se acha o infeliz Ceará, victima uma vez mais da natureza inclemente. Despovoaram-se os nossos sertões, as estradas formigam de retirantes, dezenas de milhares de homens, mulheres, creancinhas, esfarrapados, esqueleticos, enchem as ruas de Fortaleza e mais pontos do littoral a mendigar um pedaço de pão que lhes diminua a fome cruel ou a aguardar os vapores que os levam, empilhados, para os matadouros da Amazonia.

Crise politica e economica impossibilita o Governo do Estado de concorrer praticamente para a Salvação do povo; as medidas do Governo Central prote-lam-se, procrastinam-se; a caridade publica, que tem sido admiravel, está por completo exausta.

Patricios, estaes na terra dos ricos e dos philanthropos; nós appellamos para o vosso patriotismo e caridade afim de excitardes em favor do Ceará desolado as almas generosas que ahí vivem e que podem servir de ampáro e conforto aos que aqui de tudo hoje carecem.

O Ceará fez o que poudes em bem dos orphãos das victimas da grande guerra, o Ceará vê hoje os seus velhos, as suas creancinhas morrerem á fome; em nome da solidariedade humana invocae para o Ceará a caridade dos vossos amigos e conhecidos no grande e pujante Paiz da Bandeira Estrellada.

Dr. Barão de Studart.

P. S.—Enviae por telegramma ao London Brazilian Bank qualquer somma colhida; nossa situação não consente delonga.

\* \* \*

De posse dessa carta, o sur José de Ahmeida Costa, ao qual o actual presidente da Associação havia dado plena permissão para agir como julgasse mais acertado, dirigiu-se ao sur Dr. Augusto de Alencar, illustre Embaixador do Brasil em Washington, rogando-lhe a sua esclarecida opinião sobre ao providencias a adoptar. O snr Embaixador attendeu immediatamente ao appello do sur Costa, declarando que a abrir-se uma subscrição, esta deveria modestamente limitar-se aos brasileiros residentes nos Estados Unidos e para esse fim S. Excia offerecia a somma de 50 dolares.

O sur Costa escreveu tambem ao snr Dr. Garcia Leão, nosso digno presidente honorario, pedindo-lhe para aceitar o cargo de thesoureiro dos fundos angariados. S. Excia allegando a incerteza da sua estadia por mais tempo, em New York, delicadamente declinou do convite, declarando, todavia, que esperava a subscrição para contribuir com a sua quota.

Já em vespas de embarcar para o Brasil, o sur Costa enviou todos os papeis para o snr Guimarães que promptamente escreveu ao sur Dr. Pedro Nunes de Sá, Consul do Brasil em Chicago, offerecendo-lhe o lugar de thesoureiro, o qual sem demora accedeu ao pedido. O Snr Clovis S. da Nobrega ficará encarregado de angariar donativos entre os brasileiros de New-York e o presidente da Associação, sur Archimedes Pereira Guimarães, terá a seu cargo o entender-se com todos os estudantes sobre a sua contribuição para minorar a sorte dos nossos infelizes patricios do Nordeste.

*“Devido, ao atrazo da sehida desta revista só agora é possível aos socios da B. S. A. tomar conhecimento do lanci-*

*nante appello do Barao de Studart. Nestas condições o presidente da Associação pede a todos os brasileiros sem distincção que com urgencia enviem um obulo, em favor dos nossos patricios do Ceará, ao Snr Dr Nunes de Sá, Consul do Brasil em Chicago, Ill. (440 S. Dearborn Street).*

\* \* \*

*Rev. Dilwyn M. Hazlett:*

Com a devida venia transcrevemos nesta revista os dizeres de um pequeno folheto publicado pelo Lindenwood College, St. Charles, Mo., relativo ao Rev. Dilwyn M. Hazlett e seu methodo racional de ensinar a lingua portugueza.

#### DILWYN M. HAZLETT

"We take pleasure in presenting Prof. Dilwyn M. Hazlett, A. B., M. A., who will become a teacher of the Portuguese language in Lindenwood College the coming school year. Mr. Hazlett is a graduate of Princeton University, Princeton, N. J., where he took his bachelor's and master's degrees. For five years he lived in Rio de Janeiro. He has been intimately associated from a commercial and official standpoint with the United States of Brazil, Uruguay and Argentina. He has been an extensive traveller in South America and is considered one of the best posted men on South American affairs, commercial and political. He has visited all the countries of Central America and Mexico and made four different trips to the Isthmus of Panama. Mr. Hazlett will continue his successful work in the extension course of Washington University while associated with Lindenwood. Prof. Hazlett's methods of teaching Spanish and Portuguese are to enable the students to speak the languages fluently while learning the fundamentals of the languages.

#### WHY WE SHOULD STUDY THE PORTUGUESE LANGUAGE

The three languages spoken on the Western Hemisphere are English, in our own country and Canada; Spanish in Mexico, Central and parts of South America, and Portuguese in the United States of Brazil.

There are many reasons why we should take a deep interest in the United States of Brazil. Its Constitution and Laws are similar to our own; its territorial extent is over 200,000 square miles greater than our own, without our exterior possessions; it produces large quantities of foodstuffs and raw materials which we need; we produce machinery: agricultural implements and many manufactured articles which its people need; it has many opportunities for the profitable employment of our capital and labor; it has fine harbors, large rivers, grand water falls, beautiful scenery, an excellent climate, magnificent cities, a cultured, courteous and progressive people, who have an open heart and hand for us as tourists, explorers, capitalists and citizens.

In order to obtain the best results from our commercial and social intercourse with each other, we should be able to speak Portuguese and they should be able to speak English. They have taken the initiative in this matter and four several years past have made it obligatory upon all students in their High Schools to take a four-year course in the English language. We feel that we should reciprocate and are now offering an opportunity to acquire the Portuguese language.

Many people have an erroneous idea as to the similarity of the Spanish and Portuguese languages. It is true there are words common to both, just as we

have words in common with the Latin and Greek languages. But the former are not any more interchangeable than the latter. For example, Portuguese, "O vapor chegou hontem," the ship arrived yesterday. Spanish, "El buque llegou ayer," the ship arrived yesterday.

We ought to acquire the Portuguese language for literary, social and commercial purposes.

1. Because it is spoken today by one-half of the people in South America.

2. Because it is no harder to acquire than Spanish.

4. Because in the years to come it will be spoken by the great majority of the people in South America.

#### *Situação financeira da B. S. A.*

De acordo com as informações prestadas pelo thesoureiro ao presidente da Associação, a nossa situação financeira a 15 de Abril, isto é, antes de ser iniciada a cobrança da segunda semestralidade, era a seguinte:

"Dinheiro em caixa, incluindo  
\$77.52 em poder do redactor  
da revista .....\$204.06  
Reserva de acordo com uma

disposição passada no ultimo  
congresso ..... 30.00  
Juros dessa reserva, desde 5 de  
Outubro de 1919, a 4 por cento .28  
Total.....\$234.34"

\* \* \*

#### *Associação Brasileira de Pittsburgh*

Fundada em Dezembro de 1918 para o fim de promover, o desenvolvimento da colonia de Pittsburgh, physica e intellectualmente e de cooperar connosco nos nobres fins que temos em vista, a A. B. P. continua em pleno estado de prosperidade. Folgamos em dar essa agradável noticia e daqui enviamos á directoria recém-eleita e á colonia em geral os nossos votos de felicidades.

Para patentear o seu elevado patriotismo, a digna colonia abriu uma subscripção entre os seus membros, a favor dos nossos cofres a qual rendeu a bella quantia de 43 dollares. Por absoluta falta de tempo nao podemos car neste numero da revista pormenores sobre o facto, o que faremos no seguinte.

3. Because the language has a fine literature.

## NOTICIAS DAS COLONIAS

### ANN ARBOR, MICHIGAN

Acham-se actualmente nesta cidade os seguintes brasileiros, todos socios da B. S. A., snrs:

*Milton Ferreira Vianna*, "leader," thesoureiro e hoje membro da commissão de informações e refutações, *Raul Correa de Barros*, *Henrique de M. Correa* e *Hildebrando de Oliveira*.

O Sur *Alvaro dos Santos Caneco* embarcou para o Brasil no dia 14 de Março.

### URBANA, ILLINOIS

Constituem hoje a colonia brasileira de Urbana, os nossos patricios abaixo-nomeados, todos socios da B. S. A., Snrs:

*Salvador Alsina Lemos*, *Affonso Brochado de Souza Soares*, *Thomas Edison Blair*, *Djalma Varella Martins*, "leader," *Paulo Cuba de Souza*, *Oswaldo Bojunga*, *Edmundo Bojunga* e *Rubens de Oliveira*, natural do Estado do Rio Grande do Sul e recém-chegado do Brasil.



Esta colonia foi rudemente magoada com o fallecimento da snra D. Zaira Miranda, esposa do nosso amigo snr. *Octacilio Miranda* e cunhada do snr *Arandy Miranda*, os quaes seguiram para o Brasil.

Faziam parte da colonia os sqrs *La-bieno Só Jobim*, que está actualmente em viagem de instrucção pelos estados de leste; *Guilherme Echenique Filho*, em viagem de inspecção a fazendas-modelo pelos estados do sul; *Gaspar Dilermando, Ochoa* e *Hugo de Oliveira*, este recém-chegado do Brasil, hoje na California, devendo, porem, regressarem para Urbana; *Nelson Maia*, que, após breve estadia, se transferiu para Ames, Iowa; *Decio Marques*, que seguiu para a Belgica e *Arnaldo Ferreira* em viagem de volta para o Brasil.

#### BATON-ROUGE, LOUISIANA.

Encontram-se neste cidade, estudando, os seguintes patricios nossos, snrs:

*José Ernesto Monteiro*, "leader" da colonia, *José Christiano Ney*, *Arthur Vianna Filho*, e *José Maria Fernandes*. Os snrs *Antonio Barbosa Filho* e *Alfredo Alves de Toledo* deixaram Baton-Rouge com destino a Chicago e Madison (Wisconsin), respectivamente; os snrs *Arthur Oberlander Tibau* e *Octavio Cabral de Vasconcellos*, acham-se em Cuba, trabalhando; os snrs *Luiz Guimarães Junior* e *Sylvio de Carvalho* seguiram para o estado de Texas; o snr *Alvaro da Silva Freire*, recém-chegado, partiu para o estado de Mississippi, achando-se matriculado na "Gulf Coast Military Academy;" o snr *Ignacio Jorge Nogueira* encontra-se hoje estudando em Milwaukee, Wisconsin e os snrs *Jonas Medeiros de Oliveira* e *Luiz de Cergueira Cintra* devem regressar em breves dias para o Brasil.

#### PITTSBURGH, PENNSYLVANIA

Fazem parte desta colonia os seguintes moços, todos socios da B. S. A. snrs:

*Waldemiro Diniz*, presidente da Associação Brasileira de Pittsburgh; *Mordaunt John Moreira Fisher*, secretario da Associação e "leader" da colonia; *José Rodrigues Seabra*, ex-presidente dessa Associação e vice-presidente do oeste da B. S. A.; *Alfredo Rebello*, ex-presidente da B. S. A.; *Arnaldo Ferreira Leite*, *Henoch Junqueira de Azevedo Marques*, *Fabio M. Saboia*, *Antonio Maina*, *Joaquim Bertino de Moraes Carvalho*.

Recentemente deixaram a colonia e os snrs *Pedro Perdigão*, *Pio Castagnoli* e *Antonio Freitas*, o primeiro dos quaes seguiu para a nossa Patria. O snr *Clodoaldo Guedes Pereira*, ex-presidente da Associação Brasileira de Pittsburgh, acha-se presentemente em New-York City.

#### ADA, OHIO

São os abaixo-nomeados, os nossos patricios que hoje se encontram estudando nesta cidade, snrs: *Paulo Affonso Van-Haute*, "leader" da colonia, *Ruy Gomes de Araujo*, *Paulo Rocha*, *Pedro G. Fonseca*, *Octavio Tavares*, *Orlando Fabiano Alves*, *Manuel de Souza Nogueira*, *Mario Martin*, *Manuel de Miranda Bastos*, *José Ribeiro Saramago* e *Achilles Seára de Oliveira*, todos socios da B. S. A. e mais os snrs *Oscavo C. Netto*, *Mario V. Campello*, *Lauro de Albuquerque Bello*, *José de Moraes Sarmiento*, *A. Van Der Ley* e *Augusto B. Ottoni*.

Esteve em visita á colonia, em companhia de um seu amigo do Chile, o snr *Paulo V. Shaw*, Chefe da commissão de informações e refutações, o qual realizou uma conferencia no "Universal Club."

Desta colonia recebemos a interessante communicacão — "Portuguese, a language of great value"—que publicamos em outro lugar.

#### MADISON, WISCONSIN

Constituem a colonia desta cidade os snrs:

*Frederico Pupo Noqueira*, membro do Conselho fiscal no oeste, *Joaquim da Rocha Medeiros*, *Fabio da Cunha Bueno*, *Ruy Prado Mendonça* e *Alfredo Alves de Toledo*, este recém-chegado á colonia.

#### GAINESVILLE, FLORIDA

São os mesmos snrs, nomeados no nosso passado numero, os patricios que estudam actualmente em Gainesville, a saber: *José de Sampaio Leite*, membro do Conselho fiscal no leste, *Felisberto Cardoso de Camargo* e *Romeu de Souza Carvalho*.

#### ITHACA, NEW YORK

Acham-se hoje nesta cidade os snrs *Leandro Tocantins*, *Mario Bastos Santos*, *Moacyr Alves de Souza*, *Benjamin de Barros Barreto* e *Antonio da Rocha Rosa*. Os snrs *José Vizioli*, *Octavio Brandao Caldas* e *Eduardo Ribeiro de Queiros* deixaram recentemente a Universidade de Cornell com diferentes destinos.

#### CHICAGO, ILLINOIS

De accordo com as ultimas informacões obtidas desta grande metropole são os seguintes patricios nossos os que se encontram actualmente ahi, nrs: *Francisco Fragozo Filho*, "leader" da colonia e primeiro secretario da B. S. A.; *Dulphe Pinheiro Machado*, segundo secretario; *Antonio Peixoto Alves de Souza*, *Francisco Alves da Rocha*, *Fran-*

*cisco*, *Matheus Albizu*, *Antonio Barbosa Filho*, *Frederico Guitherme Gaelzer*, *Heliodoro João de Oliveira*, *Carlos B. Roque da Silva*, *Marcio Saraiva de Moraes*, *José Henriques Wanderley* e *Anibal Martins Pereira*, thesoureiro da B. S. A.

O snr *Dickson de Carvalho Guaritá* deixou esta cidade ha pouco, encontrando-se hoje em Kenoscha, Wisconsin.

#### SCHENECTADY, NEW-YORK

Estudando no Union College ou trabalhando na General Electric Company, residem nesta cidade os snrs: *J. W. Camargo*, *Raul Mendonça Moreira*, *A. B. de Las Casas*, *José Fernando Tude*, *Antonio de Gouveia*, *Alberto Alves Peres*, nenhum dos quaes é socio da B. S. A. e mais os snrs *José de Paula Britto*, *Francisco de Castro Ribeiro*, *Aurelio Borelli*, *Antonio Luiz Ippolito*, que nos tem prestado o seu valioso concurso.

#### BERKELEY, CALIFORNIA

Estudam actualmente nesta cidade os snrs: *Octavio Gomes de Mores Vasconcellos*, *Luciano Eleuterio de Toledo*, *sefredo de Mello*, e *Joao Ferreira Guedes*, todos nossos consocios.

#### PHILADELPHIA, PENNSYLVANIA

Constituem a colonia brasileira desta cidade, os seguintes snrs. todos socios da B. S. A.: *Mario Lacombe*, *Luiz Lourenço Lacombe*, *Albert Juste Cathiard*, *Edgard Centeno Crespo*, *Hugo Malagola*, *Benedicto Orlando Martins*, *Walter Maya* e *Darke Behring de Oliveira Mattos*.

#### COLLEGE STATION, TEXAS

Acham-se actualmente nesta cidade os snrs *Landulpho Alves de Almeida*, *Sylvio de Carvalho*, *Arthur Vianna Milho* e *Alvaro Navarro Ramos*, socios da B. S. A.

## LISTA GERAL DOS SOCIOS DA ASSOCIACAO DOS ESTUDANTES BRASILEIROS NOS ESTADOS UNIDOS DA AMREIDA

### *Socios honorarios*

- Presidente honorario: *Dr. Garcia Leao*—Brazilian Consulate, New-York City;
- Socios honorarios: *Dr. Theophilo Benedicto Ottoni*—Estado de Minas Geraes, Brasil;
- Dr John Casper Branner*—Leland Stanford University, Stanford, California;
- Dr Domicio da Gama*—Brazilian Embassy, London, England;
- Dr John Barret*—Pan-American Union, Washington, D. C.;
- Dr Pedro Nunes de Sá*—Brazilian Vice-consulate, 440 S. Dearborn Street, Chicago, Illinois.
- Socios effectivos em 10 de Abril de 1920*
- Annibal C. Martins Pereira*—183 N. Wabash Avenue, Chicago, Illinois;
- Alfredo Teixeira Rebello*—3311 Fifth Avenue, Oakland, Pittsburgh, Pa.;
- Antonio Maina*—396 Central Street, Wilkinsburgh, Pa.;
- Arthur Oberlander Tibau*—Care Lorenzo and Gillet, Hormiguero, Cuba;
- Alvaro Navarro Ramos*—Box 135, College Station, Texas;
- Albert Juste Cathiard*—4207 Chester Avenue, Philadelphia, Pa.;
- Altemiro Ferreira Vianna*—505 Freeman Street, Valparaizo, Indiana;
- Archimedes Pereira Guimarães*—Brazilian Consulate, St. Louis, Missouri;
- Affonso Brochado de Souza Soares*—504½ E. Springfield Street, Champaign, Ill.;
- Antonio Peixoto Alves de Souza*—Care Brazilian Consulate, Chicago, Ill.
- Antonio da Rocha Rosa*—238 Linden Avenue, Ithaca, N. Y.
- Arnaldo Ferreira Leite*—7407 Franklin Avenue, Wilkinsburgh, Pa.;
- Achilles Seára de Oliveira*—Box 776, Ada, Ohio;
- Arthur Rodrigues Junior*—Box 133, Mount Hermon, Massachusetts;
- Antonio Luix Ippolito*—Box 724, Schenectady, N. Y.;
- Antonio Barbosa Filho*—Care Brazilian Vice-consulate, 440 S. Dearborn Street, Chicago, Illinois;
- Aurelio Borelli*—740 Eastern Avenue, Schenectady, N. Y.;
- Aguinaldo Raposo da Camara*—Box 98, Troy, N. Y.;
- Arthur Vianna Filho*—510 Hypolite St., Baton Rouge, La.
- Alvaro Gil de Almeida*—148 State Street, Boston, Massachusetts;
- Alberto Loureiro*—106 W. 129th Street, New York;
- Benedicto Orlando Martins*—4207 Chester Avenue, Philadelphia, Pa.;
- Clodoaldo Guedes Pereira*—206 West 86th Street—Apt. 4E, New York City;
- Clovis S. da Nobrega*—Care "El Campo," 2 West 45th Street, New-York City;
- Carlos Berredo Roque da Silva*—1904 S. Indiana Avenue, Chicago, Illinois;
- Carlos José de Carvalho*—Box 327, Troy, N. Y.;
- Djalma Varella Martins*—Box 144, University Station, Urbana, Illinois;
- Dulphe Pinheiro Machado*—1726 S. Prairie Avenue, Chicago, Illinois;
- Darke Behring de Oliveira Mattos*—Chestnut Hill Academy, Philadelphia, Pennsylvania;
- Dickson de Carvalho Guaritá*—Care Brazilian Consulate, 440 S. Dearborn Street, Chicago, Illinois;

- Dale Frederico Lennington*—920 College Avenue, Wooster, Ohio;
- Edmundo Bojunga*—Box 156 University Station, Urbana, Illinois;
- Eduardo Ribeiro de Queiros*—The Red Triangle Inn, Washington and Carol Street, Buffalo, N. Y.
- Eloy Pontes Teixeira*—Tri State College, Angola, Indiana;
- Edmundo Guedes Pereira*—Baylor University, Waco, Texas;
- Francisco Fragoso Filho*—Care Brazilian Consulate, Chicago, Ill.
- Dr Francisco Borges Vieira* (medico)—310 W. Monument Street, Baltimore, Maryland;
- Francisco Matheus Albizu*—Care Brazilian Vice-consulate, 440 S. Dearborn Street, Chicago, Illinois;
- Fabio Vieira Martins*—626 Pever Street, Wooster, Massachusetts;
- Felisberto Cardoso de Camargo*—Box 446, Gainesville, Florida;
- Fabio da Cunha Bueno*—148 West Gilman Street, Madison, Wisconsin;
- Francisco Alzes da Rocha*—5481 Kenwood Avenue, Chicago, Illinois;
- Francisco de Castro Ribeiro*—740 Eastern Ave., Schenectady, N. Y.
- Fabio M. Saboia*—413 Kelly Avenue, Wilkesburg, Pa.;
- Frederico Guilherme Gaelzer*—5315 Drexel Avenue, Chicago, Illinois;
- Frederico Puço Nogueira*—419 Sterling Place, Madison, Wisconsin;
- Gerano de Menezes Póvoa*—Box 92, Atlanta, Georgia;
- Dr Geraldo de Paula Souza* (medico)—310 West Monument Street, Baltimore, Maryland;
- Guilherme Echenique Filho*—Box 156, University Station, Urbana, Illinois;
- Gaspar Dilermando Ochoa*—Box 156, University Station, Urbana, Illinois;
- Gastaó Etsel*—5563 Enright Avenue, St. Louis, Missouri.
- Gracilio de Cerqueira Cesar*—106 Market Street, Manchester, N. H.;
- Hugo Oliveira*—Box 156, University Station, Urbana, Ill.;
- Hermes Cunha de Barros Lima*—2825 Leek Street, Ames, Iowa;
- Hildebrando de Oliveira*—522 S. Fourth Avenue, Ann Arbor, Michigan;
- Heliodoro, Joao de Oliveira*—1234 W. Jackson Boulevard, Chicago, Illinois;
- Hugo Malagola*—1731 Spring Garden Street, Philadelphia, Pa.;
- Heitor Ribeiro Junior*—Box 414, Troy, N. Y.;
- Henock de Azevedo Marques*—Box 74, Wilkesburg, Pa.;
- Henrique de Magalhaes Correa*—607 Oakland Avenue, Ann Arbor, Michigan;
- Henry Parker Clark*—Box 144, Wooster, Ohio;
- Ignacio Jorge Nogueira*—586 Astor Street, Milwaukee, Wisconsin;
- José Christiano Ney*—510 St. Hypolite Street, Baton Rouge, Louisiana;
- José Maria Fernandes*—625 St. Hypolite Street, Baton Rouge, Louisiana;
- Joao Minervino*—Box 724, Ada, Ohio;
- Jose de Paula Britto*—Box 601 Schenectady, N. Y.;
- Joaquim da Rocha Medeiros*—438 Lake Street, Madison, Wisconsin;
- José Ernesto Monteiro*—510 St. Hypolite Street, Baton Rouge, Louisiana;
- José Ribeiro Saramago*—Box 735, Ada, Ohio;
- Joao Ferreira Guedes*—Box 115, Berkeley, California;
- José Rodrigues Scabra*—Box 205, Wilkesburg, Pennsylvania;
- Joao de Marcedo Pereira*—Care American Bridge Company, Gary, Indiana;
- Joaquim Bertino de Moraes Carvalho*—Box 133, Pittsburgh, Pennsylvania;
- José Maria R. de Freitas*—348 Spring Street, Atlanta, Georgia;

- José Vizioli*—114 Cook Street, Ithaca, N. Y.;
- João A. Correia*—540 Beall Avenue, Wooster, Massachusetts;
- José de Sampaio Leite*—Box 657, Gainesville, Florida;
- José Henriques Wanderley*—432 E. 46th Place, Chicago, Illinois;
- José Garibaldi Dantas*—490 Hill Street, Athens, Ga.
- João Borba*—Santa Lucia, Estado de S. Paulo, Brasil;
- Labieno Só Jobim*—Box 156, University Station, Urbana, Illinois;
- Landulpho Alves de Almeida*—Box 135, College Station, Texas;
- Leandro A. Tocantins*—213 Bryant Avenue, Ithaca, N. Y.;
- Luiz Lourenço Lacombe*—4043 Sanson Street, Philadelphia, Pennsylvania;
- Luciano Eleuterio de Toledo*—Box 115, Berkeley, California;
- Luiz Guimarães Junior*—625 St. Hypolito Street, Baton Rouge, Louisiana;
- Manuel de Souza Nogueira*—Box 702, Ada, Ohio;
- Brazilian Student—THIRTY-EIGHT
- Mario Martin*—Box 795, Ada, Ohio;
- Milton Ferreira Vianna*—617 Forest Avenue, Ann Arbor, Michigan;
- Mordant John Moreira Fisher*—445 Rebecca Avenue, Wilkesburg, Pennsylvania;
- Marcio S. de Moraes*—515 W. Monroe Street, Chicago, Illinois;
- Mario Lacombe*—4043 Sanson Street, Philadelphia, Pa.;
- Manuel de Miranda Bastos*—Box 682, Ada, Ohio;
- Manuel Leonidas de Albuquerque*—Box 672, Troy, N. Y.;
- Moacyr Rodrigues Dias*—Massachusetts Institute of Technology, Boston, Massachusetts;
- Nelson Teixeira da Costa*—505 Freeman Street, Valparaizo, Indiana;
- Nelson Maia*—2825 Leek Street, Care Lima, Ames, Iowa;
- Octavio do Espirito Santo*—167 S. Fitzhugh Street, Rochester, N. Y.;
- Oswaldo Bojunga*—Box 156 University Station, Urbana, Illinois;
- Octavio Cabral de Vasconcellos*—510 St. Hypolite Street, Baton Rouge, Louisiana;
- Octavio Brandao Caldas*—114 Cook Street, Ithaca, N. Y.;
- Octavio Tavares*—Box 695, Ada, Ohio;
- Oscar Centero, Crespo*—4043 Sanson Street, Philadelphia, Pennsylvania;
- Orlando Fabiano Alves*—Box 693, Ada, Ohio;
- Octavio Gomes de Moraes Vasconcellos*—Box 115 Berkeley, California;
- Octavio Gonçalves Peres*—Care Chamber of Commerce, Columbia, South Carolina;
- Paulo Rocha*—Box 603, Ada, Ohio;
- Paulo Vanorden Shaw*—347 Madison Avenue, New-York City;
- Pedro Q. da Fonseca*—Box 644, Ada, Ohio;
- Paulo Pereira Ignacio*—Box 749, Syracuse, N. Y.;
- Paulo Cuba de Souza*—Box 144, University Station, Urbana, Illinois;
- Paulo Affonso, Van Haute*—Box 744, Ada, Ohio;
- Ruy Prado Mendonça*—148 West Gilman Street, Madison, Wisconsin;
- Ruy Gomes de Araujo*—Box 642, Ada, Ohio;
- Romeu de Souza Carvalho*—Box 406, Gainesville, Florida;
- Raul Correa de Barros*—407 E. Huron Street, Ann Arbor, Michigan;
- Rubens Vieira Martins*—626 N. Bever Street, Wooster, Ohio;
- Ruth de Moraes Clark*—43 Como Avenue, St. Paul, Minnesota;
- Rubens de Oliveira*—Box 156, University Station, Urbana, Illinois;

- Salvador Alsina Lemos*—Box 156, University Station, Urbana, Illinois;  
*Sezefredo de Mello*—Box 115 Berkeley, California;  
*Sébastian de Souza*—Furman University, Greenville, S. C.;  
*Sylvio de Carvalho*—Box 135, College Station, Texas;  
*Thomas Edison Blair*—Box 152, University Station, Urbana, Illinois;  
*Walter Maya*—Box 1302, Philadelphia, Pennsylvania;  
*Waldemiro Diniz*—812 Ross Avenue, Wilkinsburgh, Pa.

Deixam de figurar nessa lista os nomes de varios companheiros que ou partiram ha pouco para o Brasil ou se acham em vespas de embarcar, como sejam os snrs José de Almeida Costa, Alvaro dos Santos Caneco, Arnaldo Ferreira, Decio Marques, Arandy Miranda, Octacilio Miranda, Bruno de Moraes Salles, Benedicto de Oliveira Paiva, Carlos José Migueis, Deoclecio de Oliveira Pinto, Eduardo Pereira da Rosa, Leopoldo Cunha Junior, Francisco Xavier de Souza Netto, Hermano Barros Amaral, Manuel Ribeiro Netto, Paulo de Queiroz Burle, Pedro Perdigão, Rodolpho G. Westerman, Raul de Andrade Figueira, Luiz Menezes, Octavio de Andrada Queiroz, João Manuel Pontual Ribeiro, Americo Vespuccio Cabral.

Constam do livro de socios da secretaria sem denominação alguma (foi para o Brasil, eliminado, pediu demissão, etc.) os nomes de muitos patricios cujo paradeiro desconhecemos. Como é provavel que muitos desses moços tenham partido para a nossa Patria ha muito tempo e como tambem a actual directoria da B. S. A. deseja deixar completamente regularizado os seus livros, pedimos a todos os socios actuaes que nos

deem noticias das seguintes pessoas: Luiz Caetano de Oliveira Cabral, Jose Heraclito de Mattos, Carlos Moreira Silva (Schenectady), Mariano Pinto Teixeira (Angola), Fernando Botelho Villela (Chicago), Luiz de Lima Vianna (Athens, O.), Manuel dos Santos Vianna (Schenectady), Waldemiro Zuccolo (New-York), Aristides Monteiro (Columbia, Mo.), José Emilio de Albuquerque Moraes (Golden, Colo.), Alfredo Masconi (New-York), Henrique S. de Moraes (Columbia, Ohio), Francisco Motta Filho, João de Barros Monteiro (Urbana, Ill.), Virgilio de Oliveira (New-York), Manuel Ferreira de Oliveira (New-York), senhorita Laura Otttoni (Troy), René Feijó de Pontes (Kingston, N. H.), Edgard Feijó de Pontes (Brooklyn, N. Y.), Antonio Carlos de Paula Souza (Ithaca), Ricardo Gonsalves Pereira (Woocester, Mass.), Ilo de Pontes (Brooklyn, N. Y.), Arlindo Ferraz de Sampaio (Ithaca), Antonio Joaquim de Macedo Soares (Troy), Rodrigo M. B. Conceição (Schenectady), Marcos da Costa (Brooklyn, Mass.), Oston Skinner Clark (Mount Hermon, Mass.), Plinio de Lima (Ithaca), Ramiro da Cunha Coutinho (Ithaca), Augusto Neves de Faria Cardoso (New-York), Pio Castagnoli (Wilkinsburgh), Manuel de Sá Carneiro (Austin, Texas), Nathaniel Vespuccio Cabral (Greenville, S. C.), Antonio de Britto Bastos (Angola), José S. Bueno (New-York), Manuel B. de Lima (Valparaizo), Domingos Gadelha Borges (Ithaca), Marcello Francisco de Lima (New-York), José Martins de Andrade (Ithaca), Francisco José Azevedo (Ada, Ohio), Dario Gonsalves (Ithaca), Orlando Falcão (Waco, Texas), Sylvio de Campos Freire (Easton, Pa.), José Maria Rodrigues de Freitas (Atlanta, Ga.), Ary Segadas Ma-

chado Guimarães (Urbana, Ill.).

A directoria da B. S. A. considerará eliminados todos os socios acima nomeados, se até dois mezes depois da

sahida desta revista o brasileiro dos mesmos continuar descrebido. Pedimos pois a todos, o obxectivo de nos auxiliarem.

## ADVERTISING FOR BRAZIL

It is our belief that all the members of the Brazilian Students' Association will be interested to know that Mr. A. M. Pereira, one of our members and present treasurer of the Association, has opened an advertising and translation Bureau in Chicago.

Mr. Pereira who is from S. Paulo and who came to this country in 1913, has studied electrical engineering in the Lewis and Armour Institutes of Chicago, specializing in telephony and practicing with the Kellogg Switchboard and Supply Co.; also working for over one year as equipment engineer for the Western Electric Co.

It is Mr. Pereira's opinion, after seeing a great deal of advertising matter in Portuguese printed in this country to be used in Brazil that it is not worth reading, that there is a big field in the advertising game.

Mr. Pereira has been a member of the Foreign Advertising Department of

the Burroughs Adding Machine Co. and has made translations and advertising work for other firms, among them the Goodyear Tire and Rubber Co., having studied advertising with the Adcraft Club in the Board of Commerce of Detroit.

As it is impossible for any one to write intelligently about a product without having a fair knowledge of it, Mr. Pereira intends to specialize in the following lines: Accounting machine, typewriters, automobiles, trucks, tractors, and their accessories, also agricultural machinery and electrical equipment.

Mr. Pereira's knowledge of these products and of the audience to whom he is speaking augurs well for his success in his field.

To Mr. Pereira we extend our sincerest good wishes, and knowing him as a good and plucky worker we cannot help but feel that he will meet with great success in his new field of endeavor.

## INDICE

Pagina

Resumo da geologia do Brasil para acompanhar o mappa geologico do Brasil, pelo Dr. John Casper Branner.....	3
A message from Brazil, pelo snr Langgard de Menezes.....	6
Uma resposta necessaria.....	7
A immigração e o futuro do Brasil, pelo snr Efrem Lima.....	11
Carvão no Brasil, pelo snr Gaspar I. Ochoa.....	14
The Brazilian Cattle Industry, pelo snr Landulpho Alves de Almeida.....	16
A opinião da imprensa.....	18
O estudo dos terrenos nos Estados Unidos, pelo snr Octavio G. Peres.....	21
A industria Siderurgica.....	23
Hebrea e Só, poesias, pelo snr Elzamann de Freitas.....	24
A favor da lingua portugueza, pelo snr Annibal M. Pereira.....	25
Evolução das locomotivas nos Estados Unidos da America.....	27
Discurso, pelo snr José Rodrigues Seabra.....	40
Patriotismo, pelo snr Arnaldo Ferreira Leite.....	42
Editoriaes e noticias.....	46
Um appello do Ceará para os estudantes brasileiros nos Estados Unidos.....	59
Noticias das colonias.....	62
Lista geral dos socios da B. S. A.....	65
Advertising for Brazil.....	69

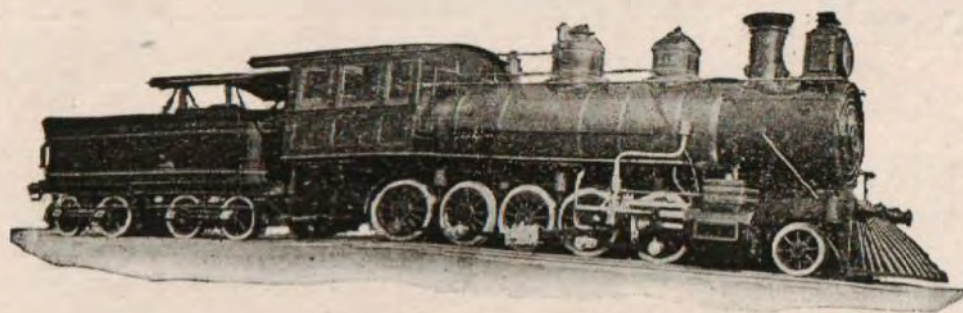
## ILLUSTRACOÉS

Pianista Maria Antonia.....	10
Dr. John Casper Branner.....	2
Colonia de Ithaca, N. Y.....	43
Colonia de Urbana, Ill.....	50



# BALDWIN

*No Brazil*



A Primeira Grande Locomotiva no Brazil  
foi uma "BALDWIN"

**T**ÃO cedo como 1885 as  
necessidades do transporte  
no Brazil, deram origem a um  
novo typo de locomotiva,  
"DECAPODE."

Esta machina foi a directa  
antecessora da locomotiva mo-  
derna de dez rodas conjugadas,  
o padrão actual para o servi-  
ço pesado de cargas.

O desenvolvimento das es-  
tradas de ferro do Brazil  
segue sempre a divisa:  
"Ordem e Progresso."

THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS  
PHILADELPHIA, PA., U. S. A.

C. H. CRAWFORD, Representante no Brazil  
RUA DA ALFANDEGA, 5 - RIO DE JANEIRO  
Endereço Telegraphico, "Baldwin"

# LOCOMOTIVAS

## Have you mastered these *new* words?

vitamine	Bolsheviki	escadrille	ace	Taube
Freudian	camouflage	fourth arm	tank	Boche
Rotarian	ukulele	Soviet	lorry	brisanca

and hundreds of others are defined and pronounced in

## Webster's New International Dictionary

*"The Supreme Authority"*



Are you still uncertain, and are you embarrassed when called upon to use these *new* words, and to pronounce them? Why not overcome this lack of information and class yourself with those who *know*; those who win success in all lines of activity? *Why not let the New International serve you?*

400,000 Vocabulary Terms  
30,000 Geographical Subjects  
12,000 Biographical Entries  
6,000 Illustrations and 2,700 Pages  
Thousands of Other References

WRITE for Specimen Pages, Illustrations, etc.  
Free, Pocket Maps if you mention this Publication.

G. & C. MERRIAM CO., Springfield, Mass.

## Brazil-American Bureau

Translations and Advertising in Portuguese.

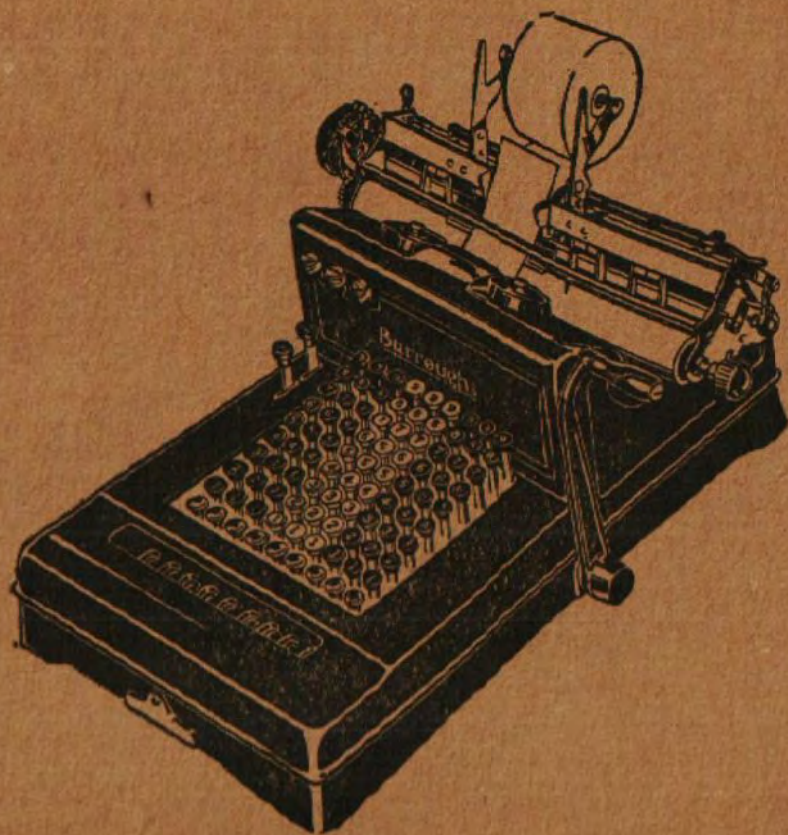
183 NORTH WABASH AVE.

CHICAGO, ILL.

The Brazil-American Bureau is the only institution of this kind of which we know. It is conducted by Brazilians, and founded for the purpose of interpreting and adapting the message of the American Manufacturer to the Brazilian reader, and developing mutual commercial relations between the two countries.

**The Best References Given From  
Satisfied Clients**

Para rapidez, exactidão, adaptabilidade, nitidez e simplicidade de operação, as Máquinas Burroughs são supremas.



## A Burroughs No Brasil

Entre as muitas firmas Norte-Americanas que estão reconhecendo a importância do mercado Brasileiro destaca-se a Burroughs Adding Machine Co., que acaba de abrir succursas no Rio e S. Paulo.

Tem além d'isso agências em outras principais cidades, onde o commerciante Brasileiro podera obter quaesquer informacoes sobre os modernos methodos de contabilidade mechanica, e da grande economia obtida com as Máquinas Burroughs em todos os trabalhos numericos.

Máquinas de Contabilidade, Sommar e Calcular  
**Burroughs**

# O Estudante Brasileiro

*Organ of the Brazilian Students'  
Association.*

Dear Sirs:

The "Estudante Brasileiro,"—magazine of the Brazilian Students' Association in this country and in Brazil—has some vacant space for advertising purposes, and I am offering you the opportunity to make your company and its products known, not only among Brazilian Students in the United States, but among the engineers and business men in South America.

It is convenient that you should have at least one page advertisement in this magazine, for the following reasons:

*First*—That "O Estudante Brasileiro" is the only magazine of its kind published either in this country or in Brazil.

*Second*—That it seeks exclusively the promotion of friendly relations between the two countries, making American industries and products known in Brazil.

*Third*—That it is published by Brazilians and in Portuguese.

*Fourth*—That it is read by all Brazilian Students in this country and all the graduates who have returned to Bra-

zil, and is usually kept as reference book by the technical and professional men.

*Fifth*—That it is also read by Spanish-speaking people, who, understanding Portuguese, wish to improve their knowledge of that language.

*Sixth*—That the translations of advertisements will be accurately done by very apt men, free of charge.

The magazine is relatively new and its publication in the past has not been as frequent as it should have been, as it usually happens to any pioneering undertaking. We have, however, overcome the risks of the embryonic state and we intend to publish the magazine every three months.

We count upon your help as we help you.

Our magazine is 7 by 10 inches and our prices are as below specified:

Full page.....	12 dollars
One-half page.....	7 dollars

Correspondence should be addressed to the editor, Mr. A. P. Guimarães, Brazilian Consulate, St. Louis, Mo.

P.S.—Charges on ads will not be made until shortly after the magazine has been issued.