

GAZETA DA
PARAHYBA

22 DE MARÇO
DE 1890

GAZETA DA PARAHYBA

REDACÇÃO E TYPOGRAPHIA

RUA DA MISERICÓRDIA N.º 9 A

Ano III

Aviso do dia.....
Do dia anterior.....

Co. rs. 100 rs.

PARAHYBA DO NORTE

SÁBADO 22 DE MARÇO DE 1890

ASSINATURAS

CAPITAL.—Per tres meses.....
INTERIOR E ESTADO.—Anno.....
Sem... 8000—Trim... 16000

3600
14400
4800

N. 544

A GAZETA DA PARAHYBA
é a folha de maior circulação
neste Estado.

ACTOS DO GOVERNO

Extracto do expediente

Dia 19 de Março

Portarias:

Suspendendo, sob proposta do Dr. director da instrução pública, o ensino da cadeira do sexo masculino da villa de Patos, nomeando o cidadão académico José da Guia Pires da Nobrega para reger interimamente a cadeira do mesmo ensino da villa da Soledade.

Ofícios:

Ao cidadão inspetor da tesouraria de fazenda, comunicando para os fins convenientes, que os cidadãos padre José Alves Cavalcante de Albuquerque, vigário da freguesia do Ingá e o bacharel João Machado da Silva, promotor público da comarca de Cajazeiras, ofereceram, o primeiro cinco por cento de sua congrua e o segundo dous, de seus vencimentos, para auxílio do resgate da divida deste Estado.

Ao mesmo, declarando que, para encargo do despacho desse governo n.º 605 de 5 do corrente mês, lançado no ofício em que a comissão de socorros públicos de Mogeiro pede o pagamento de quantia de 35000 réis, que despendeu com o transporte de gêneros para aquela localidade, aquele pagamento pode ser feito a qualquer dos membros daquela comissão.

Ao cidadão inspetor do Tesouro do Estado, recomendando que mande pagar os vencimentos relativos ao mês de Novembro do anno passado, aos empregados públicos que ainda não tenham recebido.

Ao conselho de intendencia da capital, determinando que entregue ao advogado José d'Assumpção Santiago, membro do conselho de intendencia do município do Ingá, e administrador das obras do fórum que está se construindo no referido município, a quantia de 1880\$530 réis, que aquela intendência tem em cofre, por venda de gêneros autorizada, por este governo, para que o mesmo conselho do Ingá pague os fretes que lhe são devidos, e as comissões de socorros do Mogeiro, Umuuzeiros e Areias, por transporte de socorros públicos, conforme as contas apresentadas, e para aplicar o restante à conclusão daquela edificação, do que prestará oportunamente as devidas contas.

Ao conselho de intendencia do município de Alagoa Nova, declarando que por falta de recursos não pode este governo atender as medidas limadoras por aquelle conselho, em ofício de 10 do corrente mês, no sentido de ser aplicada a população indígena do referido município na continuação do trabalho da cadeia começada naquela villa e em outros serviços.

A comissão de socorros públicos da villa do Brejo da Cruz, recomendando que faça entregar a intendencia municipal daquella villa, toda ferramenta que foi fornecida aquela comissão para o serviço da avenida de Bethlehem, do respectivo termo.

Ao cidadão superintendente de socorros públicos, recomendando que faça remeter para a estação do Cobé, a serem entregues à comissão de socorros da povoaçao do Sobrado, doze sacos com feijão, doze com arroz e seis com milho, e para a Pilar, com destino à comissão de Areias, vinte sacos com feijão, dez com arroz e dez com milho, afim de serem distribuídos com os indigentes daquelas localidades.

O cidadão subdelegado do distrito de Bodocó, declarando, em resposta ao ofício do mesmo cidadão de 13 do corrente mês, no qual comunica o estado de penuria em que se acham os habitantes daquela povoaçao, que, à falta de numerário e de gêneros não pode ser atendido o pedido constante do mencionado ofício.

DESPACHOS

Antônio Galvão de Oliveira, ofícios da comissão de socorros públicos da villa do Ingá, do director das obras públicas e da superintendencia de socorros públicos, Alexandre Benício de Carvalho e Manoel Silvestre de Barros Cavalcante—A comissão de exame de contas.

Jeronymo Pinto Ferreira—Pague-se, em geral, de acordo com o parecer da comissão de exame de contas.

Francisco Manoel de Souza Castro—Atende, querendo.

Manoel Martina Viegas—Informe a Tesouraria.

João Emiliano Cardoso de Albuquerque e Delfino Pedro Alexandrino—Informe o Tesouro.

Manoel Joaquim de Souza e Joaquim Pinto de Vasconcellos—Sim, em termos.

Navegação transatlântica

Para satisfazer plenamente as exigências da nossa praga, dissemos nós hontem, precisamos de uma empresa de navegação, cujos vapores farão escala por um dos portos da Inglaterra, França e Portugal; e, entretanto, reconhecemos que não é possível conseguirmos uma linha n'essas condições, mesmo e subvençando-a pelos cofres públicos; visto como nemhumas das companhias transatlânticas que navegam actualmente para o Brasil e que podem mandar os seus navios à Parahyba têm escala pautadas pela que indicamos; e não é crível que as companhias as alterem somente com interesse no pequeno auxílio pecuniário que o estado da Parahyba pode oferecer.

Com efeito, deixando de lado as grandes empresas transoceânicas que navegam para o sul, e mais as *Passenger Marítimes*, a *Pacific Steam Navigation* e a *Royal Mail*, cujos navios são de grande tonelagem e não se sujeitaram a tocar no nosso porto, senão com uma grande subvenção, que excede a capacidade de um nosso orçamento, não vemos nenhuma outra, principalmente das que navegam somente para o norte, que mantenha escala como indicamos; e como essas companhias costumam receber carga, por baldeação, para certos portos em que não tocam os seus navios, não vemos inconveniente para o commercio de uma mesma praga no pequeno aumento do custo das mercadorias, proveniente de uma maior despesa de encargos, e que nos manda pelo menos, um vapor mensalmente e em dias ou datas certas, devendo quanto antes procurar firmar um contrato com a empresa que oferecer mais vantagens ao Estado, mediante uma subvenção compatível com os minguados recursos financeiros de que podemos dispor, actualmente, se acaso o nosso commercio não chegar a um acordo com qualquer companhia, independente de auxílio dos cofres públicos, como nos parece preferível.

Em todo o caso é conveniente aos interesses do Estado, que quanto antes nos encaminhemos de todo da dependência em que ainda vivemos, da praga do Pernambuco, não só pela falta de uma linha regular de navegação directa, como também pela falta de uma caixa bancária que saque sobre as pragas europeias com as quais comerciamos, sem que precisemos recorrer aos bancos da capital vizinha, afim de serem satisfeitos os nossos compromissos de alem-mar.

Actualmente acha-se entre nós o Sr. Antônio Manoel de Moraes Rego, representante da firma José Pedro Ribeiro & C.ª, agentes de uma compagnia inglesa de vapores, no Maranhão, e que, segundo noticiamos há dias, se propõe a encaminhar para o nosso porto e com a desejar regularidade, os vapores da referida companhia, que de longa data serve a praia do Maranhão, pondo-a em comunicação constante com os portos de Lisboa e Liverpool, dispondo de vapor de media tonelagem com boas accommodações para mais de quarenta passageiros de rô e bastante capacidade para cargas, e possuindo a companhia actualmente tres vapores em serviço, os quais são o *Brunswick*, o *Bragança* e *Brandenburg* mais um quarto em construção. Seria para desejar que ficasse encarregada do transporte de mercadorias europeias para o nosso porto, essa empresa, uma vez que queira cumprir as clausulas que apontamos, as quais julgamos impre vindíveis aos interesses commerciaes do estado da Parahyba.

Assim, pois, não são grandes, ou antes, não ha desvantagens sensíveis para nós em não tocarem os vapores da companhia que quizer estabelecer um serviço regular para o nosso porto, em todos os portos da escala que indicamos como o melhor, mas que entretanto, por força das circunstancias, não poderá ser observada sem uma forte subvenção, o que é contrario aos interesses do Estado e superior as suas forças.

Aleia! disso temos o exemplo de outras pragas do paiz, que mantendo relações frequentes e intimas com Paris, não tem entretanto navegação directa para nenhum porto da França; é este exemplo Pará, Maranhão e Ceará, para onde ha tres empresas de navegação, todas inglesas, tendo a sua sede em Liverpool—e são elas a *Red Cross Line*, *Booth Line* e a *Maranhão Steam Ship Co.* que ha muitos annos fazem o serviço entre aqueles portos e os de Lisboa e Liverpool, levando e trazendo constantemente cargas para a França, por baldeação.

A ex-provincia de Alagoas subvençou

durante dez annos a *Regal Mail*, para mandar mensalmente um dos seus vapores ao porto de Maceió, e nas escalas d'aquela próspera e antiga companhia não está incluido nenhum porto da França.

Não satisfazendo a expectativa do comércio o serviço da *Regal Mail*, foi rescindido este anno o contracto, sendo preferida a companhia francesa das *Chargeurs Réunis*, que esta actualmente fazendo o serviço directo entre Maceió, Lisboa e Havre, estando excluídos da escala os portos da Inglaterra, que entretanto mantêm as suas extensas relações mercantis com aquelle Estado, e, como de resto, com todo o Brasil, levando sempre muita carga de Maceió para a Inglaterra e vice-versa, carga que é hoje transportada, por baldeação, pelos vapores da companhia francesa salvaguardada.

Estabelecidos estes principios isto é: que a compagnia se obligue a transportar cargo, embora por baldeação, para portos e de portos, donde trouxer os seus navios, mas com os quais precisam intervir a permuta de mercadorias, e que nos manda pelo menos, um vapor mensalmente e em dias ou datas certas, devendo quanto antes procurar firmar um contrato com a empresa que oferecer mais vantagens ao Estado, mediante uma subvenção compatível com os minguados recursos financeiros de que podemos dispor, actualmente, se acaso o nosso commercio não chegar a um acordo com qualquer companhia, independente de auxílio dos cofres públicos, como nos parece preferível.

Em todo o caso é conveniente aos interesses do Estado, que quanto antes nos encaminhemos de todo da dependência em que ainda vivemos, da praga do Pernambuco, não só pela falta de uma linha regular de navegação directa, como também pela falta de uma caixa bancária que saque sobre as pragas europeias com as quais commerciamos, sem que precisemos recorrer aos bancos da capital vizinha, afim de serem satisfeitos os nossos compromissos de alem-mar.

Actualmente acha-se entre nós o Sr. Antônio Manoel de Moraes Rego, representante da firma José Pedro Ribeiro & C.ª, agentes de uma compagnia inglesa de vapores, no Maranhão, e que, segundo noticiamos há dias, se propõe a encaminhar para o nosso porto e com a desejar regularidade, os vapores da referida companhia, que de longa data serve a praia do Maranhão, pondo-a em comunicação constante com os portos de Lisboa e Liverpool, dispondo de vapor de media tonelagem com boas accommodações para mais de quarenta passageiros de rô e bastante capacidade para cargas, e possuindo a companhia actualmente tres vapores em serviço, os quais são o *Brunswick*, o *Bragança* e *Brandenburg* mais um quarto em construção. Seria para desejar que ficasse encarregada do transporte de mercadorias europeias para o nosso porto, essa empresa, uma vez que queira cumprir as clausulas que apontamos, as quais julgamos impre vindíveis aos interesses commerciaes do estado da Parahyba.

Assim, pois, não são grandes, ou antes, não ha desvantagens sensíveis para nós em não tocarem os vapores da companhia que quizer estabelecer um serviço regular para o nosso porto, em todos os portos da escala que indicamos como o melhor, mas que entretanto, por força das circunstancias, não poderá ser observada sem uma forte subvenção, o que é contrario aos interesses do Estado e superior as suas forças.

Aleia! disso temos o exemplo de outras pragas do paiz, que mantendo relações frequentes e intimas com Paris, não tem entretanto navegação directa para nenhum porto da França; é este exemplo Pará, Maranhão e Ceará, para onde ha tres empresas de navegação, todas inglesas, tendo a sua sede em Liverpool—e são elas a *Red Cross Line*, *Booth Line* e a *Maranhão Steam Ship Co.* que ha muitos annos fazem o serviço entre aqueles portos e os de Lisboa e Liverpool, levando e trazendo constantemente cargas para a França, por baldeação.

A ex-provincia de Alagoas subvençou

Do que escapou o Sr. Boeayuya

Sob esta epígrafe d'um jornal de Tucuman a seguirá noticia:

«Para receber o ministro Boeayuya em Mendoza, fizera-se grandes preparativos na capital desse anno, preparativos que ficaram sem efeito, por ter sido adiada a sua viagem, em consequencia da modestia da sua filha.

Um dos meus leitores, que havia sido encarregado de preparar os mais ricos magnificos para despedir o herói, disse que o seu trabalho era de diminuto valor.

Além de que, sobre Vy, o processo falso e as formalidades calmos a que estão sujeitos os despachos? As voltas que é preciso dar? Os empregados que tem de ser solicitados?

Em face da liberdade, bem entendido, e de praxes mais convenientes com a boa razão, devem Vy, afastar desse laureado jor-

nal quaisquer objecções que tenham em mente ao respeito de tropéos ao commercio.

Não é em deixar de operar com 2% as poucas economias que existem a causa das rendimentos do Estado? Enquanto importam os direitos de cabotagem da marinha e do papel? Em que miseráveis custos que é experimentar e nada significar perante as flutuas intangíveis?

Assim, Srs. Redactores, prosigam os pugnantes brilhantes causas, mas deixem a margem as que, pela sua *utilidade*, devem entregar os passos aos seus portadores, e não ao negro a beleza dos novos caracteres typographicos que realgam a *Gazeta da Paraíba*.

Sem que permitir a liberdade de ir mais adiante, peço a Vy, a inserção destas lindas, pelo que se confessou grato—um seu assinante.

Não podíamos deixar de dizer uma palavra sobre a censura que nos é dirigida, porque nas tiradas acima está a nossa justificação.

A cobrança do imposto de 3% sobre mercadorias vindas por cabotagem, é feita sobre qualquer volume, não distinguindo a lei o que sejam *papéis encadernados*; e se assim é, porque devem estar unidas mercadorias que desejam ser exportadas? E será porventura o tamanho do volume que constitui a *peça no encadernado*? Esta pôde com efeito ter um valor que não esteja em relação com o volume? Uma caixa com fitas de seda pôde ser uma pequena encadernada, e entretanto o seu valor pôde ser superior ao de grandes volumes.

Se os miseráveis *tostões* que se cobram por tais encadernadas não é expremente que o nosso comunicante desconfie talvez que *petit à petit l'âge au fait son mal*.

Em conclusão:

Se a lei é tal, revoque-se e em que é que foi comprado.

Foi nomeado o cidadão coronel Miguel Gomes da Cunha para o cargo de membro do conselho de intendencia do município de Afife.

NA ALFANDEGA

Escrivem-nos:

«Srs. Redactores,—Sobre a epígrafe acima, inseriram Vy, em seu numero de hontem uma local denunciando que n'aquelle repartição deixaram de transitar duas encadernadas, contendo 12 duzias de vidros para ser colado o imposto de 3%.

Se o mesmo é verdade, o que é certo é que dispõe régimes se estrutura a *carta de passagem* para suprir a despatche das mercadorias de diminuto valor.

Além de que, sobre Vy, o processo falso e as formalidades calmos a que estão sujeitos os despachos? As voltas que é preciso dar? Os empregados que tem de ser solicitados?

Em face da liberdade, bem entendido, e de praxes mais convenientes com a boa razão, devem Vy, afastar desse laureado jor-

nal quaisquer objecções que tenham em mente ao respeito de tropéos ao commercio.

Não é em deixar de operar com 2% as poucas economias que existem a causa das rendimentos do Estado? Enquanto importam os direitos de cabotagem da marinha e do papel? Em que miseráveis custos que é experimentar e nada significar perante as flutuas intangíveis?

Assim, Srs. Redactores, prosigam os pugnantes brilhantes causas, mas deixem a margem as que, pela sua *utilidade*, devem entregar os passos aos seus portadores, e não ao negro a beleza dos novos caracteres typographicos que realgam a *Gazeta da Paraíba*.

Sem que permitir a liberdade de ir mais adiante, peço a Vy, a inserção destas lindas, pelo que se confessou grato—um seu assinante.

Não podíamos deixar de dizer uma palavra sobre a censura que nos é dirigida, porque nas tiradas acima está a nossa justificação.

A cobrança do imposto de 3% sobre mercadorias vindas por cabotagem, é feita sobre qualquer volume, não distinguindo a lei o que sejam *papéis encadernados*; e se assim é, porque devem estar unidas mercadorias que desejam ser exportadas? E será porventura o tamanho do volume que constitui a *peça no encadernado*? Esta pôde com efeito ter um valor que não esteja em relação com o volume? Uma caixa com fitas de seda pôde ser uma pequena encadernada, e entretanto o seu valor pôde ser superior ao de grandes volumes.

Se os miseráveis *tostões* que se cobram por tais encadernadas não é expremente que o nosso comunicante desconfie talvez que *petit à petit l'âge au fait son mal*.

Em conclusão:

Se a lei é tal, revoque-se e em que é que foi comprado.

Foi nomeado o cidadão coronel Miguel Gomes da Cunha para o cargo de membro do conselho de intendencia do município de Afife.

A ex-provincia

