

Assinaturas para a Capital:

Ano... 148000  
Semestre... 74000  
Trimestre... 48000

NUMERO DO DIA 60 réis

Pagamento adiantado

# CORREIO PAULISTANO

**Editor-gerente—Joaquim Roberto de A. Marques**

ESCRITÓRIO, RUA DA IMPERATRIZ, 27

## CORREIO PAULISTANO

### Tarifas de estradas de ferro

Como sabem os nossos leitores pela noticia que transcrevemos do *Jornal do Comércio*, o Centro da Lavoura e do Comércio, da corte, consultado pelo ministro da agricultura sobre as modificações de tarifas propostas pelas estradas de ferro S. Paulo e Rio de Janeiro e S. Paulo Railway, manifestou-se contra o acordo projectado entre essas companhias.

Não censuramos o governo por haver consultado o Centro da Lavoura e do Comércio em assumpto que interessa a esses dois importantes ramos da industria; todavia, tratando-se de tarifas de estradas de ferro provinciais, e o acordo projectado entre elas interessando directamente à lavoura e ao comércio da província de S. Paulo, onde existem associações da mesma natureza, como o Club da Lavoura de Campinas, mais acertadamente procederia o governo se procurasse por seu intermedio consultar também os interesses provinciais.

A consequência do erro do governo, pondo lado a consulta dos interesses da lavoura e do comércio da província de S. Paulo, para só ouvir a opinião de uma associação muito interessada na centralização do comércio do café, não podia deixar de ser a condenação do projecto de modificação das tarifas, organizado pelas duas estradas acima mencionadas, e que tem por fim, não só promover a prosperidade dessas empresas, aumentando-lhes o tráfego, como satisfazer a uma palpável necessidade da lavoura e do comércio de uma zona agrícola importante da província.

O acordo contra o qual manifestou-se o Centro da Lavoura e do Comércio tem por fim encaminhar para o porto de Santos a exportação dos produtos do norte da província, com o que muito lucrariam as duas companhias, S. Paulo e Rio de Janeiro e S. Paulo Railway; a primeira, porque daria transito em maior extensão da sua linha aos produtos que por ella passam actualmente em procura do mercado da corte; a segunda, porque chamaria para a linha entre S. Paulo e Santos grande parte da produção do norte da província, desviada do porto de Santos pela concorrência da estrada S. Paulo e Rio de Janeiro.

O meio lembrado pelas duas companhias para conseguir-se este *desideratum* consiste na redução dos fretos, por meio de tarifas diferenciais.

E' claro, pois, que o acordo condenado pelo Centro da Lavoura e do Comércio é uma medida de incontestável utilidade para a lavoura e para o comércio da província de S. Paulo. Também a associação da corte não procurou contestar este ponto, limitando-se a lavrar a sua condenação sob o fundamento de que o acordo prejudicaria ao tráfego da estrada de ferro D. Pedro II, diminuindo a renda do Estado.

Não procede este argumento, porque as estradas de ferro S. Paulo e Rio de Janeiro e S. Paulo Railway gozam da garantia de juros do governo geral, e, com relação à primeira, essa garantia paga anualmente sobre os cofres gerais com uma responsabilidade efectiva muito elevada.

Ora, se o acordo projectado tem por fim

augmentar o tráfego da S. Paulo e Rio de Janeiro, aumentando a sua renda na proporção da diminuição que tem de soffrir a da estrada de ferro de D. Pedro II, é claro que, se o Estado perde por um lado, lucra por outro, vendo diminuída a sua responsabilidade com a garantia de juros.

Com relação à S. Paulo Railway dá-se a mesma cousa; pois, se esta estrada não onera, no presente, os cofres do Estado com a garantia de juros, dividido com elle o excesso de renda de 8%, em pagamento das quantias dadas à companhia em virtude dessa garantia nos seus primeiros anos, de construção e tráfego.

E' evidente, pois, que a renda do Estado em nada pode ser prejudicada com o acordo projectado.

Subsiste, assim, em toda a sua força, em favor do acordo, a utilidade que della resulta para a zona produtiva do norte da província.

Um exemplo basta para mostrar quanto o projecto de modificação de tarifas favorece a lavoura da província: uma tonelada de café ou algodão paga, actualmente, de Pindamonhangaba ao Rio de Janeiro, 328 quilometros, 49\$500; segundo a proposta, o frete será de 32\$000—ou uma redução de 17\$550 em tonelada!

O frete actual entre Pindamonhangaba e Santos é de 53\$770.

O Centro da Lavoura e do Comércio julgou achar argumento contra as tarifas projectadas, no facto de estabelecerem elas frete tanto menor quanto maior a distância que deve o genero percorrer, parecendo-lhe extraordinário que uma tonelada de café ou de algodão pague 23\$000 da estação da Caçueira á de Santos, com o percurso de 321 quilometros, enquanto tem de pagar 41\$000 n'um percurso de 233 quilometros, entre a estação de Cachapava e a de Santos.

Isto quer dizer—que o Centro da Lavoura e do Comércio condena o sistema das tarifas diferenciais, hoje adoptado em quasi todas as estradas de ferro e muito recomendado pelo congresso das estradas de ferro—sistema já adoptado pela própria estrada de ferro de D. Pedro II no accô do em virtude do qual foram organizadas as tarifas especiais subsistentes na estrada de ferro S. Paulo e Rio de Janeiro. Com efeito, o café e o algodão entre as estações do Norte e Corte pagam 26\$000 por tonelada, n'um percurso de 493 quilometros, quando a mesma quantidade dos mesmos géneros, da Cachapava á Corte, 365 quilometros, paga 56\$000 ! !

Assim, quando a estrada de ferro de D. Pedro II entrou em acordo com a S. Paulo e Rio de Janeiro, para obamar para aquela linha a produção da província de S. Paulo, desviando-a do porto de Santos e prejudicando a S. Paulo Railway, podia estabelecer frete tanto menor quanto maior a distância; agora, porque trata-se de encaminhar para o porto de Santos a produção da província, e porque, com isso, diminui-se a renda da estrada de ferro do Estado, acha-se a cousa absurda!

Só as tarifas actualmente projectadas são absurdas, economicamente falhando, também o são as especiais que estão em vigor, entre as estações do Norte e Corte, tanto para os géneros de exportação como para os de importação.

Dominado pelo pensamento de condenar o acordo projectado entre as estradas de fer-

fas esse homem, não? Quiz bater-lhe? Quiz roubar?

A Condessa abanou, negativamente, a cabeça. — Bom, bom, tornou a porteara, não me hei de esquecer desse sujeito; se tiver a penitência de voltar, hei de medi-lhe as costas com um pão.

— Não voltará mais, disse a Condessa.

— Tanto melhor para elle. Mas, enfim, o que lhe fez ser elle?

— Vou dar-me uma má notícia, uma notícia bem mala, respondeu a Condessa, suspirando; fiquei como fulminada, e cabi os sentidos.

— Ah! disse a porteara. Então é alguma cousa de muito grave que lhe aconteceu?

— Sim, é horrível! Mas não me pergunte, eu não lhe posso responder...

— Não pedindo mal contorcer-se, a Condessa pôs-se a sorrir, amargando as lágrimas inundavam-lhe o rosto.

Tinha o coração apertado, o peito cerrado. A expressão da sua face aliviou-a.

— Vamos, era. Durand, não chore assim, é preciso rascavar, rascavar...

As lágrimas me fizeram bem; quando se pôde, é bom chorar.

— Pois bem; mas é preciso não ficar doente. O que quer que faça para a senhora?

— Preciso de alguma coisa de imediato.

— Não, obrigado. Sinto-me aliviada; não os necessito... mas sou acho-me malher, valent-mais forças.

Não a quero reter aqui por mais tempo; a senhora tem, as suas complicações. Pode, deixar-me agora.

— Adade, uma vez, obrigada.

A porteara comprehendeu que a sua locutora queria falar adiante.

— Vamos, vejam, disse a Condessa, deixa para mim, eu achará o resto; que devo os factos? Não posso dizer-lhe a verdade, a confessar, entregar-me a um despojo estéril. Não, não, tens causa, melhor faze.

— Milha filha desapareceu; minha filha foi raptada.

— Ah! milha desapareceu; filha! Oh! Meu Deus reconheço a tua voz, cercava á infinito! Oh! Meu Deus presentemente.

— Não, obrigado. Sinto-me aliviada; não os necessito... mas sou acho-me malher, valent-mais forças.

Não a quero reter aqui por mais tempo; a senhora tem, as suas complicações. Pode, deixar-me agora.

— Adade, uma vez, obrigada.

— Ah! é a senhora fôr disse ella, reconhecendo-a.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— O homem? Sim, é isto fôr! Pel' elle quem me disse que vieste wá? Sabi depressa a minha e os outros?

— Se eu soube... afô que eu quem a teria deixado entrar no meu quartel.

— Ele que volta, hei de receber-te com um abraço de vassoura.

— Coitado, que não pode gritar!

— Ah! é a senhora fôr disse ella, reconhecendo-a.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Numero 60 réis.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

— Pois bem, é a senhora fôr disse ella.

</



é a acumulação do gênero nos países, sujeitos às deteriorações tão naturais nos tempos chuvosos; o prejuízo, está na hypothesis, aliás realizable, de ser necessário vender-se o café, aqui mesmo, onde alcança um preço insignificante, pois que a acumulação de anô para anno, ha de necessariamente, seguir à ordem natural das coisas, levar o fazendeiro a estes extremos; o prejuízo, está no inconveniente que existe em ter o fazendeiro seu café na estação por 3, 4, 5 e 6 meses, sujeitos à humidade (seu maior inimigo) própria dos terrenos que marginam os rios, como já por vezes se tem repetido na Barra-Bonita; o prejuízo, está em não haver estrada de rodagem que sirva, tornando impossível a remessa prompta do café, com prejuízo dos fazendeiros que ficam inhabilitados para aproveitarem a alta do mercado, e no facto tantas vezes reproduzido, de, com sacrifício, enviarem o café para a estação, e aí não ser recebido, tendo de voltar para a fazenda depois de uma despesa de 300 a 400 réis por arroba; o prejuízo, está assim, repetimos, na responsabilidade física de ser conduzido o café de tão ricos municípios pela Companhia de Navegação Fluvial, o que traz necessariamente não só o desanimo para os fazendeiros, como o descredito para o município.

No entanto nas columnas dos jornais se faz guerra ao projecto de estrada de ferro para esta villa, e representantes deste distrito são os primeiros a romperem em hostilidades contra tal construção!!!

Infeliz Jahu! Qual a vara mágica que opera tão extraordinárias transformações no ânimo de seus representantes para, esquecendo-se dos seus mais palpítantes interesses, condenando-a à lei da inércia, vê-la calvamente ao seu fim: guerra ao Barão do Pinhal!

Não miramos interesses do Barão do Pinhal, nem de qualquer outro particular, sabemos que isto saiu fóra da esfera traçada para a ação do seu deputado, mas que nos importa que este ou aquele tenha directo interesse na construção de tão grande melhoreamento, quando é certo que os municipios de que falamos, e a propria província são os mais interessados?

Para que fazermos calar a consciência, quando elle nos diz aquilo que pensamos, nos ordena aquilo que queremos, e nos impõe aquilo que sentimos?

Para que a guerra contra o nosso próprio interesse?

A mira dos habitantes dos municípios de Dous-Corregos, Brocas e Jahu é a estrada de ferro, venha ella de onde vier, pois que ninguém contesta que é a primeira necessidade a recorrer-se desde que se encare o desenvolvimento destes municípios.

Esperamos, com entusiasmo, a passagem da garantia de juros para a construção do ramal de estrada de ferro do Jahu, e temos convicção que quando o sibilar da locomotiva fizer ouvir entre os matos gigantescos desse município, olhando-se para o tão triste e longo passado, todos uniformemente hão de reconhecer que a vida deste município, que já era quasi morta, muito necessitava da seiva que deu a Assembleia Provincial de 1883, e claudando-se para o futuro, o brilho que o circundará embaciaria os olhos, por ter tornado claras e poderosas as denegridas paredes deste sítio que já andava prestes à desbaratar.

E' necessário a seiva da vida para transformar o desamparo de força e de energia em que se acha este município, e essa seiva é a realização daquillo em que mais se empinham os seus habitantes: A construção de estrada de ferro.

E si os illustres deputados honram-se pelo patriotismo, se nos poitos de ss. exessas pulsam corações patriotas, não podem deixar de estender mão protectora a um dos municípios que ha de ser a gloria da província de São Paulo, e não podem deixar de pagar a natureza a dívida santa que lhe é devida, pois que, com suas forças dotando este município com a maior riqueza que pôde haver:

## PARTE COMMERCIAL

### MERCADO DE SANTOS

(Do nosso correspondente em Santos)

Santos, 8 de Março de 1883.

O leilão hollandeze correu com alta de 3 1/2 centavos sobre as avaliações e sendo as mesmas 2 centavos abaixo das cotâgues que já vigoravam, a alta real é de cerca de 2 centavos por libra.

Nesse mercado está firmíssimo e vende ame- se cerca de 10,000 sacas aos preços que contamos.

Superiores	4200
Bons	3800 a 4000
Regulares	3400 a 36700
Ordinários	2800 a 3200
Escolha	28100 a 28500
Mokas	4000 a 5200
Depósito	110.000 sacas

Os possuidores estão relutantes em vender, exigindo preços de 4800 a 48100 pesos superiores que per ora os compradores não tem querido pagar.

A posição geral do artigo é lisonjeira; nos mercados consumidores o partido especulador para alta tem conseguido resultados excellentes e cumpre agora aos produtores sustentar tais tendências com prudencia e firmeza.

Devemos ter entradas regulares do interior, porém não precipitadas.

### Rendimentos fiscais

Alfandega:	97.071\$465
Dia 1 a 6	10.774\$795
Dia 7	116.840\$3261
No mesmo período em 1882	49.561\$023
Mesa de Rendas:	28.088\$535
Dia 1 a 6	2.829\$044
Dia 7	30.378\$579
No mesmo período em 1882	27.724\$421

### Importação

Manifesto	Correntes	Entrada	3 de corrente
Vapor alemão Corrientes	entradão a 3 de corrente		
manifestos do Rio da Prata			
Barbacoas	300 sacas, caras 50 milas e referias		
Barbacoas	caras 50 milas a Beato Seu & Irmão,		
caras 500 sacas, fructas 30 caras a ordem, was-			
tas 100 calas a Nothman & C.			

### Movimento do porto

Entrada	dia 8 de Março	Pôrtico alemão Graf Bismarck, capitão Gschmann, carga Várias gavetas
Entrada	8	
Entrada	9	
Entrada	10	
Entrada	11	
Entrada	12	
Entrada	13	
Entrada	14	
Entrada	15	
Entrada	16	
Entrada	17	
Entrada	18	
Entrada	19	
Entrada	20	
Entrada	21	
Entrada	22	
Entrada	23	
Entrada	24	
Entrada	25	
Entrada	26	
Entrada	27	
Entrada	28	
Entrada	29	
Entrada	30	
Entrada	31	
Entrada	1	
Entrada	2	
Entrada	3	
Entrada	4	
Entrada	5	
Entrada	6	
Entrada	7	
Entrada	8	
Entrada	9	
Entrada	10	
Entrada	11	
Entrada	12	
Entrada	13	
Entrada	14	
Entrada	15	
Entrada	16	
Entrada	17	
Entrada	18	
Entrada	19	
Entrada	20	
Entrada	21	
Entrada	22	
Entrada	23	
Entrada	24	
Entrada	25	
Entrada	26	
Entrada	27	
Entrada	28	
Entrada	29	
Entrada	30	
Entrada	31	
Entrada	1	
Entrada	2	
Entrada	3	
Entrada	4	
Entrada	5	
Entrada	6	
Entrada	7	
Entrada	8	
Entrada	9	
Entrada	10	
Entrada	11	
Entrada	12	
Entrada	13	
Entrada	14	
Entrada	15	
Entrada	16	
Entrada	17	
Entrada	18	
Entrada	19	
Entrada	20	
Entrada	21	
Entrada	22	
Entrada	23	
Entrada	24	
Entrada	25	
Entrada	26	
Entrada	27	
Entrada	28	
Entrada	29	
Entrada	30	
Entrada	31	
Entrada	1	
Entrada	2	
Entrada	3	
Entrada	4	
Entrada	5	
Entrada	6	
Entrada	7	
Entrada	8	
Entrada	9	
Entrada	10	
Entrada	11	
Entrada	12	
Entrada	13	
Entrada	14	
Entrada	15	
Entrada	16	
Entrada	17	
Entrada	18	
Entrada	19	
Entrada	20	
Entrada	21	
Entrada	22	
Entrada	23	
Entrada	24	
Entrada	25	
Entrada	26	
Entrada	27	
Entrada	28	
Entrada	29	
Entrada	30	
Entrada	31	
Entrada	1	
Entrada	2	
Entrada	3	
Entrada	4	
Entrada	5	
Entrada	6	
Entrada	7	
Entrada	8	
Entrada	9	
Entrada	10	
Entrada	11	
Entrada	12	
Entrada	13	
Entrada	14	
Entrada	15	
Entrada	16	
Entrada	17	
Entrada	18	
Entrada	19	
Entrada	20	
Entrada	21	
Entrada	22	
Entrada	23	
Entrada	24	
Entrada	25	
Entrada	26	
Entrada	27	
Entrada	28	
Entrada	29	
Entrada	30	
Entrada	31	
Entrada	1	
Entrada	2	
Entrada	3	
Entrada	4	
Entrada	5	
Entrada	6	
Entrada	7	
Entrada	8	
Entrada	9	
Entrada	10	
Entrada	11	
Entrada	12	
Entrada	13	
Entrada	14	
Entrada	15	
Entrada	16	
Entrada	17	
Entrada	18	
Entrada	19	
Entrada	20	
Entrada	21	
Entrada	22	
Entrada	23	
Entrada	24	
Entrada	25	
Entrada	26	
Entrada	27	
Entrada	28	
Entrada	29	
Entrada		

