



ALBUM ILUSTRADO
DA COMPANHIA PAULISTA
DE ESTRADAS DE FERRO

21

O MELHOR

avel ou trem.

QUARTOS E APPARTAMENTOS

| | |
|---|--------------------|
| Appartamento de Luxo | Rs. 60\$ até 120\$ |
| Quartos com banheiro, para casal | Rs. 40\$ até 50\$ |
| Idem, por pessoa | Rs. 25\$ até 30\$ |
| Quarto de frente sem banheiro, por pessoa | Rs. 15\$ |
| Quarto de lado, sem banheiro, por pessoa | Rs. 12\$ |
| Creanças, desde | Rs. 5\$ p. cima |
| Creçadas, = | Rs. 8\$ » » |

Banhos quentes e frios a qualquer hora
"GRATUITO"

- BANHOS DE MAR
- CASINO
- CINEMA
- TENNIS
- CAVALLOS PARA ALUGAR

SERVIÇO DE AUTOMOVEIS, directa-
mente entre São Paulo, Santos e Guarujá,
pelo Ferry-Boat.



GRANDE HOTEL ET DE LA PLAGES - GUARUJÁ - SANTOS

ALBUM

— ILLUSTRADO DA
COMPANHIA PAULISTA —
— DE ESTRADAS DE FERRO

PUBLICADO NO
CINCOENTENARIO DA SUA
FUNDAÇÃO.

1918



AO EXM.º SNR.

CONSELHEIRO ANTONIO DA SILVA PRADO

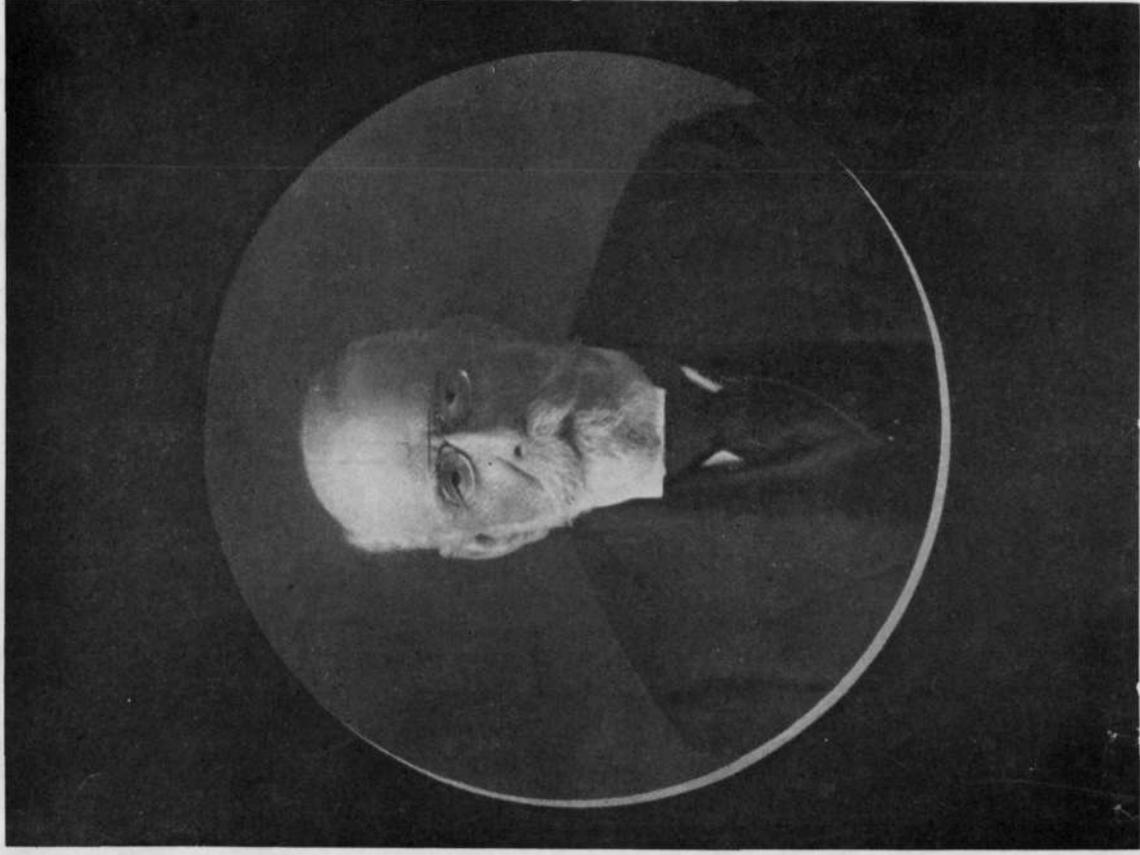
M. D. PRESIDENTE DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

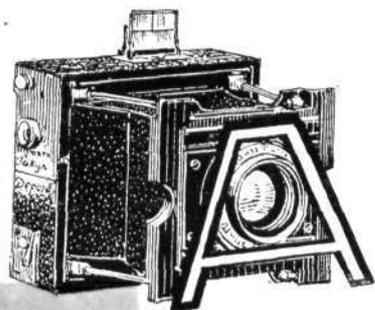
HOMENAGEM

DO

AUTOR



CONS.^{ro} ANTONIO PRADO
Presidente da Directoria da Companhia Paulista



PREFACIO

intenção de fazer um album da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, no qual se reunissem as photographias de todas as vistas e objectos interessantes que se encontram no dominio dessa grande empresa, nasceu-me ha cerca de quinze annos, tendo eu chegado a solicitar a necessaria auctorização e a tirar chapas que hoje reproduzo em confronto com as actuaes. Obrigado, por motivos poderosos, a abandonar por então o meu intento, nem por isso perdi a esperanza de fazer um dia a projectada collecção de clichés das linhas, estações, obras de arte, machinas dos differentes typos usados desde o inicio do trafego, officinas, etc., tudo acompanhado de quadros completos do pessoal de todas as categorias occupado no serviço da Companhia.

A' medida que augmentavam o movimento e a importancia da empresa, num crescendo assombroso, assim augmentava em mim o desejo de ver effectuado

o plano concebido. A obra, se bem que relativamente facil, para mim representava ardua empresa, considerando-se que me era forçoso apresentar um trabalho na altura da importante via ferrea e capaz de satisfazer ao gosto exigente do nosso publico. Elle devia reunir, além das photographias, os dados indispensaveis á comprehensão cabal dos progressos realizados e do admiravel desenvolvimento attingido pela Companhia nos seus numerosos departamentos.

Obtida a auctorização solicitada, e de posse de apresentação para os Chefes das diversas repartições, lancei-me resolutamente ao trabalho, percorri muitas vezes todas as linhas, acompanhado dos Srs. Engenheiros e mestres encarregados de sua conservação, visitei todas as officinas, estações, armazens, escriptorios e mais dependencias, antes de começar a minha tarefa, para ter uma idéa do conjuncto desta, e estudar a extensão que devia dar ás varias partes e a disposição final dos materiaes.

Depois, durante mezes, através de todos os contratempos e difficuldades que se me antolharam, apesar da geral boa vontade e do precioso auxilio que sempre encontrei da parte do pessoal da estrada, consegui reunir a larga collecção de photographias, os varios dados e mais texto do album que hoje apresento ao publico.

E' claro que todas essas photographias não representam senão uma pequena parte do que se poderia photographar nas vastas installações da grande empresa. São todas, porém, altamente significativas, obedecendo ao plano que me tracei, de não deixar um só ramo, um só departamento, uma só das grandes peças da magnifica engrenagem, sem representação no Album, pelo seu aspecto mais importante. Não se trata, pois, de uma alluvião de photographias accumuladas sem plano e sem finalidade, com falhas e superfetacão. Fiz o que pude, e o que fiz foi conscienciosamente feito.

A Companhia Paulista, um dos mais bellos florões da iniciativa, do labor e da capacidade dos filhos desta terra, merecia bem esse esforço, que aliás me era imposto pela probidade. Tudo, nessa empresa, como num vasto organismo cheio de vitalidade, é um attestado de boa administração e um luminoso exemplo onde as similares do paiz poderiam beber as mais proveitosas lições.

As directorias que se têm succedido na sua gestão, o pessoal superior do seu Escriptorio Central, os altos funcionarios das varias repartições das linhas, todos se

distinguem, cada qual na sua esphera de acção, pela mesma competencia e pela mesma dedicacão aos interesses da estrada, no que são perfeitamente secundados pelos milhares de empregados que trabalham sob suas ordens. E' assim que a vida da Companhia não se faz notar jamais pelas lutas, competições, desordens e rumores entre os quaes costuma correr a existencia de outras grandes empresas. A Paulista funciona como um relógio. Do que se passa dentro dos seus departamentos, só se sabe que tudo vae bem. O publico, em regra, só percebe, do immenso trabalho silencioso do complexo organismo, os indicios exteriores da saude — o bom andamento dos serviços com que está em contacto.

As officinas da estrada, que, como já disse, percorri, uma por uma, são modelos de installações, de aprovisionamento, de competencia, de ordem, de rapidez e perfeição de trabalho. Basta dizer que notavel tecnico estrangeiro, que as visitou, assegurava, recentemente, haver nellas encontrado, com surpresa, tudo quanto de melhor havia visto na especie, no estrangeiro.

O trafego é regularissimo, e as commodidades e facilidades prestadas ao publico não são sobrepujadas por nenhuma outra estrada do Brasil, nem talvez de qualquer outro paiz. São rarissimos os accidentes, que, na sua inevitabilidade, foram reduzidos ao minimo permittido pela fatalidade das contingencias humanas.

O pessoal que communica com o publico faz-se notado pela correccão, urbanidade e zelo com que se porta.

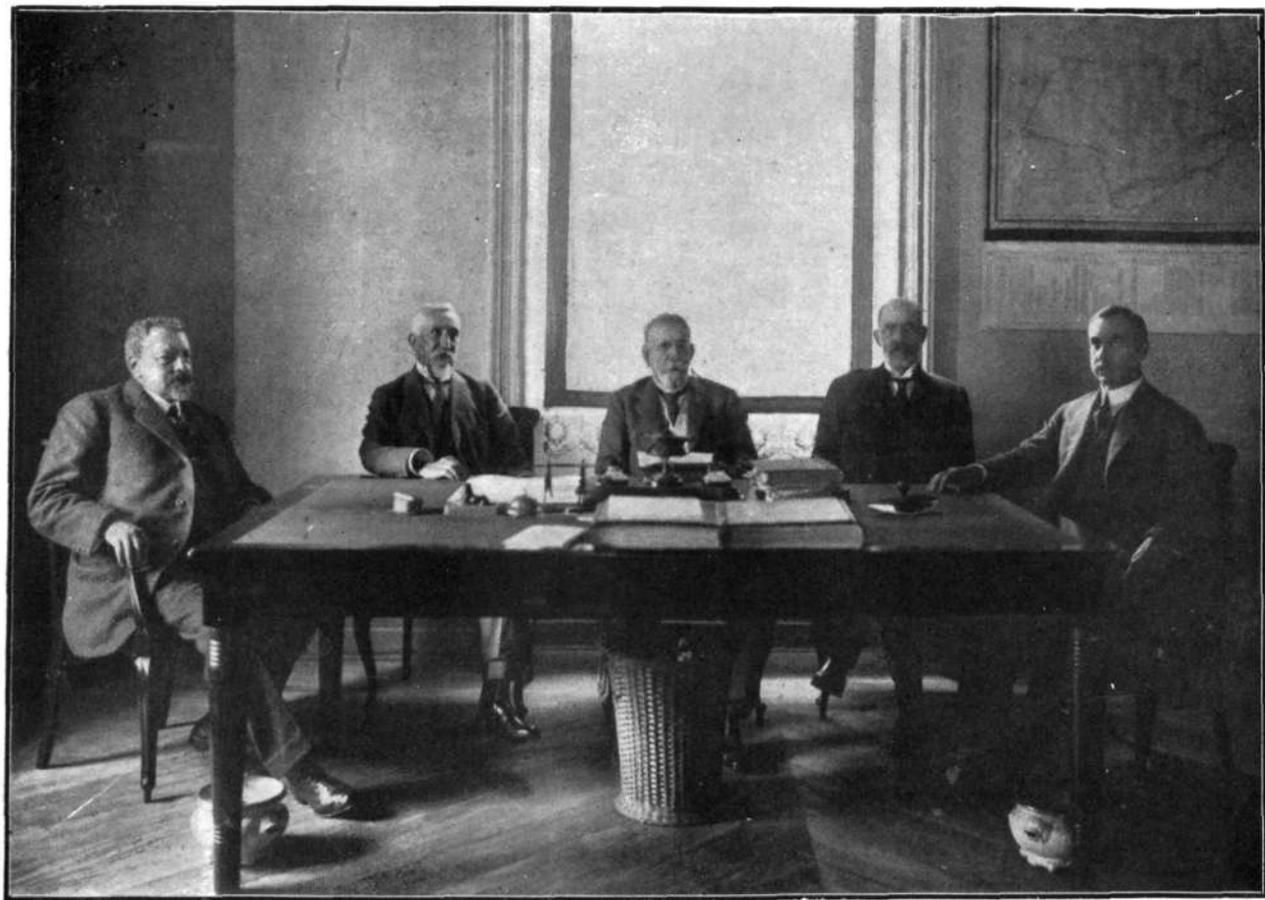
Nestas condições eu me achava na inilludível obrigação moral de fazer um trabalho que, se não chegasse inteiramente á altura dos meritos da grande empresa, não os viesse apresentar sob uma luz dubia, que os diminuisse.

Bem sei que este livro tem defeitos, e alguns eu os enxerguei ainda antes de entregue a minha tarefa aos cuidados do impressor; mas consola-me a certeza de que poucos trabalhos desta natureza se publicam tão perfectos como seria de desejar, sobretudo nos tempos que atravessamos. As imperfeições que não pude evitar

não apparecem por descuidos de minha parte, mas por motivos absolutamente superiores ás minhas forças, as quaes tenho a consciencia de haver empregado todas, com a maior energia, á consecução do meu objectivo.

Terminando, só me cumpre deixar aqui exarado o meu agradecimento a todos quantos me auxiliaram e entre esses devo destacar os altos funcionarios e mais pessoal da estrada, nos quaes encontrei uma legião de homens que, sabendo cumprir valentemente os deveres de seus cargos, tambem sabem ser uteis e bons para com os extranhos á poderosa empresa, esplendido ornamento do Estado de São Paulo.

FILEMÓN PÉREZ



A Directoria da Companhia Paulista reunida em sessão
Da esquerda para a direita: Conde Prates, Dr. José de Paula Leite de Barros, Cons. Antonio Prado, Coronel Antonio de Lacerda Franco
e dr. Luiz Tavares Alves Pereira

Ao lado de Falcão Filho devem ser lembrados os nomes dos demais benemeritos paulistas, que prestaram braço forte á realisação do grande melhoramento, e foram: Barão de Itapetininga, Barão de Limeira, Visconde de Vergueiro, Barão de Cascalho, Barão de Tieté, Barão de Souza Queiroz, Dr. Martinho da Silva Prado, Commendador Luiz Antonio de Souza Barros, Barão de S. João do Rio Claro e Barão de Antonina.

Confiada a execução das obras aos empreiteiros Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darrigue Faro e Heitor Rademaker G-unewald, sendo engenheiro chefe das obras o Dr. João Ernesto Viriato de Medeiros, — a 15 de Março de 1870 eram encetados os trabalhos da linha, cuja inauguração se deu a 11 de Agosto de 1872.

Media a linha inaugurada, de Jundiáhy a Campinas, a extensão de 45 kilometros, com a bitola de 1m,60.



DR. MARIO PINTO SERVA
Illustre escriptor e autor do presente
historico, Secretario do Chefe do
Escriptorio Central da Companhia

Mas não parou ahi a iniciativa da nova empresa. A 12 de Maio de 1873 assignava a Companhia Paulista com o governo da Provincia o contracto para a construcção do prolongamento de Campinas á cidade do Rio Claro, passando por Limeira na extensão de 89 kilometros, cuja construcção foi levada a cabo desde logo, attingindo os trilhos a cidade do Rio Claro em 11 de Agosto de 1876.

Não se tinha concluido a nova linha e já a Companhia cogitava de outro prolongamento, para a construcção da via ferrea de Cordeiro á margem do Mogy-Guassú, numa extensão total de 127 kilometros, sendo essa linha inaugurada até Araras em 10 de Abril de 1877, até Leme em 30 de Setembro de 1877, até Pirassununga em 24 de Outubro de 1878, e até Porto Ferreira, na margem do Mogy-Guassú, em 15 de Janeiro de 1880.

Ainda em 25 de Outubro de 1880, a Companhia Paulista contractava com o

Governo da Provincia a construcção da estrada de Porto Ferreira a Descalvado, numa extensão de 18 kilometros, a qual foi inaugurada em 7 de Novembro de 1881.

Em 1.º de Março de 1891, adquiria a Companhia Paulista o ramal de Belém de Descalvado ao bairro do Coqueirinho, na extensão de 14 kilometros, pelo preço de Rs. 294:390\$030.

Ainda por escriptura de 16 de Junho de 1891 adquiriu mais a Companhia Paulista a estrada de ferro de Porto Ferreira á cidade de Santa Rita do Passa Quatro, na extensão de 27 kilometros, pela quantia de 817:800\$000, paga em acções.

Finalmente, por escriptura de 26 de Março de 1892, adquiriu a Companhia Paulista da "The Rio Claro São Paulo Railway Company", pelo preço de £ 2.775.000, as linhas componentes da Secção Rio Claro, compreendendo: a) a linha de Rio Claro a Araraquara; b) o prolongamento em parte construido de Araraquara a Jaboticabal, na extensão de 96 kilometros; c) concessão de linha para Barretos; d) ramal de Visconde do Rio Claro até Jahú; e) ramal em parte construido de S. Carlos até Agua Vermelha e Quilombo, na extensão de 63 kilometros; f) ramal em parte construido de S. Carlos a Ribeirão Bonito; e outros.

Posteriormente a essa operação, cujas vantagens os factos têm comprovado, a Companhia Paulista tem levado avante as suas linhas em differentes direcções, construindo ramaes de Banharão, de Agua Vermelha, de Baurú, de Bebedouro, de Barretos e de Santa Barbara.

As iniciativas da Companhia Paulista, porém, não se têm limitado á sábia administração e extensão de suas linhas ferreas. O progresso do Estado de S. Paulo deve-lhe outros serviços de valor inestimavel, na expansão de varios factores de riqueza.

Assim a estrada de ferro de Baurú a Itapura e Corumbá foi devida a uma representação oportuna da Companhia Paulista, provocando parecer favoravel do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, o que determinou o governo federal a mudar para Baurú o ponto de partida da via ferrea para Matto Grosso.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil vai dilatar extraordinariamente a zona tributaria das estradas de ferro do nosso Estado, assim como do commercio paulista. Na parte sul de Matto Grosso, por exemplo, é avaliada em 330.000 kilometros quadrados ao sul de Cuyabá a área dos campos altos de nivel geralmente comprehendido entre 400 e 700 metros acima do nivel do mar e que é de um futuro enorme pela sua adaptação á agricultura e pecuaria, zona essa dotada de um clima saluberrimo e regada por innumerous cursos de agua potavel.

Além disso, de Corumbá, dizia o Eng. Schnoor, deve necessariamente partir a estrada de ferro que porá em communicacão não só a Bolivia, como o Chile, com o Oceano Atlantico, dirigindo-se de Corumbá a Santa Cruz della Sierra, dahi a Cochabamba, rodeando a Serra do Norte, apanhando as cabeceiras navegaveis

do Guaporé, como o Chimoré e outros. Assim a Estrada de Ferro Noroeste pode vir a ser o grande eixo brasileiro da Estrada de Ferro Transcontinental, do Pacifico ao Atlantico. Mesmo a parte norte da Bolivia, tributaria da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em virtude dos inconvenientes de uma linha de viação mixta, fluvial e ferroviaria, deverá, principalmente na época das aguas baixas, contribuir para a rede de viação ferrea paulista.

O passo mais decisivo para o desenvolvimento da industria pecuaria no Brasil foi tambem devido á Companhia Paulista, organisando o Matadouro de Barretos e incorporando a Companhia Frigorifica e Pastoral, que, entre as empresas brasileiras, foi a primeira a disputar o mercado europeu levando-lhe o producto da industria nacional nascente.

A' Companhia Paulista cabe a iniciativa de transportar nas linhas ferreas do Estado, gratuitamente, os immigrantes e suas bagagens. Nos trinta e cinco annos decorridos desde 1882 até 1917, tinha a Companhia Paulista dado passagem em seus trens a 700.765 immigrantes, cujo transporte teria custado 3.445.332\$170 réis.

Uma outra iniciativa benemerita da Companhia Paulista consistiu no desenvolvimento da cultura do eucalyptus em larga escala, realizando assim o reflorestamento do Estado de S. Paulo, cujas mattas iam sendo rapidamente devastadas sem que ninguem cogitasse de substituil-as.

O Brasil e o Estado de S. Paulo devem, pois, os mais valiosos serviços aos administradores actuaes e passados da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Têm occupado successivamente, pela ordem chronologica, o cargo de Presidente da Companhia Paulista o dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Francisco Antonio de Souza Queiroz, Fidencio Nepomuceno Prates, o Barwo de Jaguára, dr. Elias Antonio Pacheco Chaves e, por ultimo, o Conselheiro Antonio da Silva Prado.

Desde 2 de Maio de 1892 até esta data, vem o eminente paulista Conselheiro Antonio Prado imprimindo á administração da Companhia Paulista o superior criterio que destaca o seu vulto entre os mais notaveis brasileiros de sua geração. Deve-lhe a Companhia Paulista, ao seu espirito de iniciativa e progresso, os mais relevantes serviços no transcurso de 26 annos de sua administração.

Não menos notaveis são os serviços prestados pelos benemeritos Dr. Adolpho Augusto Pinto, que preenche o cargo de chefe do Escriptorio Central ha 30 annos; pelo Dr. Manoel Pinto Torres Neves, ex-Inspector-Geral e ora Consultor Technico da Directoria; pelo Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade, actual Inspector Geral, espirito de amplo descortino e audazes iniciativas; pelo Dr. Alberto Moreira, o competente technico; pelo Dr. Gabriel Penteadó, o infatigavel chefe do Trafego; e tantos outros cujos nomes seria longo enumerar.

MARIO PINTO SERVA

O ESCRIPTORIO CENTRAL DA COMPANHIA

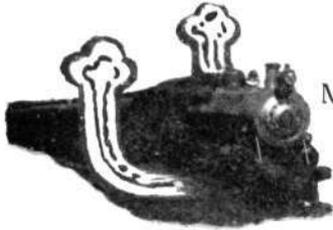


Salão das Assembléas Geraes
O Dr. Adolpho Pinto, Chefe do Escriptorio, em seu gabinete de trabalho

Os funcionarios do Escriptorio Central

O Porteiro do Escriptorio Central

A COMPANHIA E OS SEUS EMPREGADOS



M dos indícios mais suggestivos da ordem mantida na Estrada é a regularidade dos horários. Essa regularidade só existe em estradas bem administradas, e só por si é uma prova de boa administração, tal a rede de previsões e de providencias de varia natureza, tal o mecanismo complexo que ella presuppõe infallivelmente. Nas linhas da Paulista, ao contrario do que succede na maioria das nossas vias ferreas, as horas marcadas para a chegada e sahida dos trens, em todas as estações, não são um dado theorico sujeito na pratica a aproximações longamente variaveis. Ao contrario, o limite dessas variações tem sido reduzido ao minimo possivel, durante muitos annos já decorridos.

Outro ponto que resalta aos olhos do observador é a rigorosa limpeza e conforto dos carros de passageiros e das estações, uns e outras munidos de tudo quanto é necessario para a maior commodidade dos viajantes. E não só dos viajantes, senão tambem dos proprios empregados, aos quaes a Companhia não concede apenas taes regalias, mas ensina a prezar-as e querel-as.

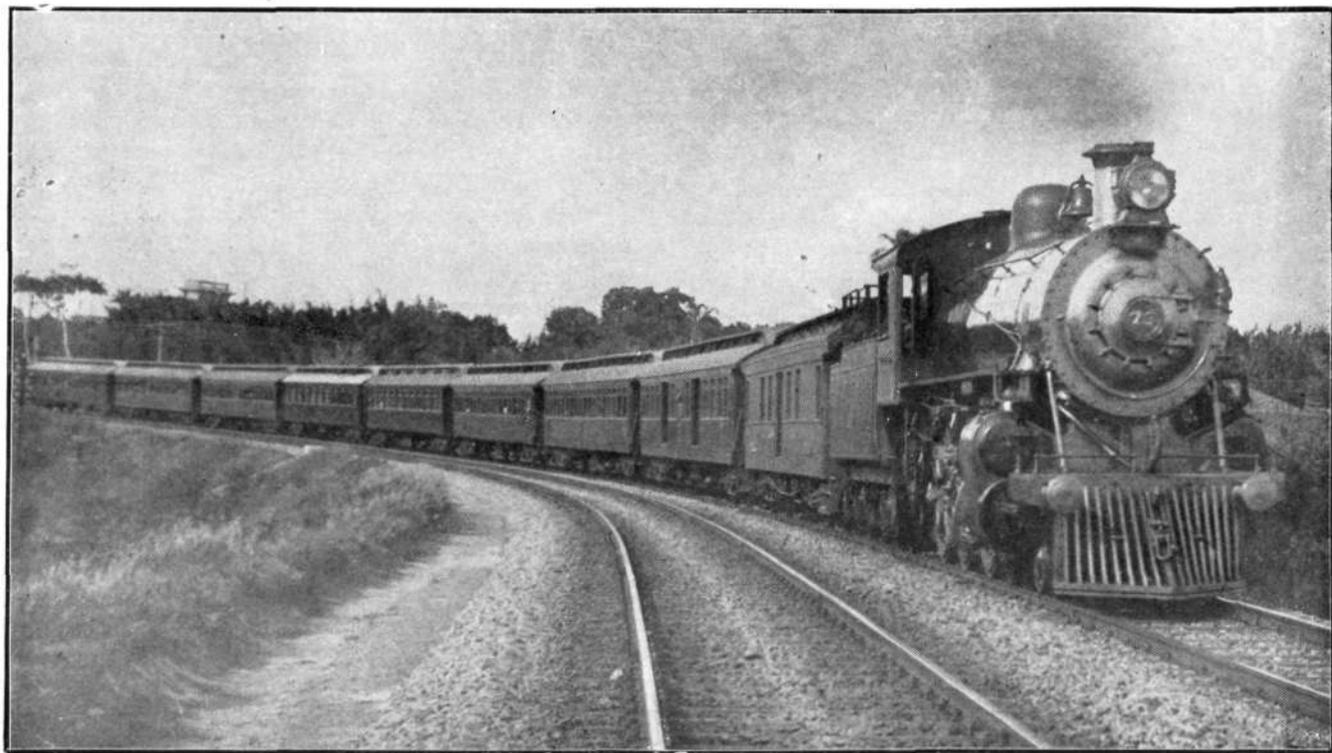
As estações de hoje, comparadas com as de vinte annos atraz, são verdadeiros palacetes, e tudo, dentro dellas, corresponde devidamente a esse aspecto, quer na parte destinada ao publico, quer nas accomodações reservadas aos chefes e suas familias. Aposentós vastos, arejamento perfeito, agua encanada, boa illumination, tudo se encontra nessas habitações.

A estrada fornece casa tambem a outros empregados. São, geralmente, construidas em grupos, em lugares bem expostos e salubres. Simples, mas solidas e de agradavel aspecto, servidas de agua encanada, com as accomodações indispensaveis, são moradias que os trabalhadores difficilmente encontrarão em outra parte, mesmo pagando, na hypothese de que possam pagar.

Estas vantagens, juntas a outras de que gosam os empregados da Companhia, com a relativa largueza dos salarios, a regularidade dos pagamentos, os auxilios á Cooperativa dos Empregados, etc., e, sobretudo, juntas á boa organisação dos serviços e á consideração que os auxiliares mais modestos merecem aos superiores, constituem todo o segredo da dedicação com que visivelmente o pessoal da estrada trabalha pelos interesses desta e pelos do publico.

A. A.

TRONCO - JUNDIAÍ A. S. CARLOS - BITOLA DE 1m, 60



TREM P 3 NO Km. 42 — LINHA DUPLA



DR. ADOLPHO AUGUSTO PINTO

Chefe do Escriptorio Central da Companhia e Engenheiro
Auxiliar da Directoria, cargo que exerce ha já mais de 30 annos.

AS ESTRADAS DE FERRO E O DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE S. PAULO



desenvolvimento e o progresso do Estado de S. Paulo devem-se immediatamente á estensão das vias ferreas. Onde quer que penetre a locomotiva para logo surgem as cidades, as lavouras, as officinas, as escolas, em fim, a vida humana em todas as suas manifestações.

Nesse sentido nenhum factor tem sido mais poderoso para o progresso do Estado de S. Paulo que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, pelo seu bem organizado serviço, pelas suas iniciativas uteis, pela progressiva e constante expansão dos seus trilhos, pela modicidade de seus fretes, pela prudente orientação financeira da sua administração.

Toda a zona chamada "Paulista", todas essas numerosas cidades, toda essa população activa que habita ao lado das linhas ferreas da Companhia Paulista, tudo isso em todas as suas relações de vida depende substancialmente da prompta, regular e rapida circulação offercida pela viação ferrea. De outra forma não se conceberia a existencia de todas essas lavouras, de todas essas cidades, de todas essas industrias, de toda essa população activa. Tirem a setrada de ferro e tudo isso

desapparecerá e se desorganizará, desaparecendo a população inteira que se expandia ao lado dos seus trilhos.

Para se comprehender melhor o que tem sido a acção da via ferrea basta se comparar o que eram as differentes localidades ha trinta annos atraz e o que são hoje.

Assim, por exemplo, na Estrada de Ferro Paulista, as localidades hoje mais importantes, considerado o valor das rendas das respectivas estações, são Campinas, Jahu', São Carlos, Rio Claro, Barretos, Jaboticabal.

Campinas em 1887 tinha apenas 41.253 habitantes e hoje tem 121.152 habitantes. Em 1887 a principal ou antes quasi exclusiva producção do municipio era o café, cuja exportação média annual era calculada em 10.500.000 kilos. Isso em 1887. Hoje Campinas, segundo o calculo antes da geada, tem 28.517.100 pés de café, tem uma importante lavoura de cereaes e de canna, sendo que só o engenho central em Villa Esther produzia 40.000 saccas.

O municipio de Jahu' contava em 1887 18.341 habitantes e actualmente conta 55.000 habitantes. Em 1887 o Jahu' não produzia senão cerca de 5.250.000



DR. M. P. TORRES NEVES
Ex-Inspector Geral da Companhia e actual Consultor Technico da Directoria

kilogrammas de café por anno, 150.000 de assucar e 75.000 de fumo. Hoje o Jahu', segundo a estatistica anterior á geadá, possui 18.520.000 pés de café; a sua criação compõe-se de cerca de 14.000 bovinos, . . . 28.000 caprinos, 35.000 suinos, 7.000 equinos e . . . 10.500 muares.

A população de São Carlos era em 1887 de 16.104 habitantes e hoje é de 72.000 habitantes. Nessa época, em 1887, a exportação de café do municipio de S. Carlos era de 1.000.000 de kilos approximadamente por anno. Actualmente, segundo as estatisticas anteriores á geadá S. Carlos tem 25.049.200 pés de café, tem uma criação importante de 20.550 bovinos, 3.920 ovinos, 6.000 caprinos e 22.590 suinos.

Jaboticabal não contava em 1887 senão 26.224 habitantes e hoje a sua população é de cerca de . . . 38.000 habitantes. Em 1887 a exportação de café de Jaboticabal limitava-se a 600.000 kilos por anno. Hoje a lavoura cafeeira de Jaboticabal comprehende cerca de 19.000.000 de pés de café, sendo que a canna é muito cultivada, com um grande engenho central a produzir só elle 7.000 saccas de assucar.

Esse parallelo pode ser prolongado indefinidamente.

Em 1867, ao inaugurar-se em S. Paulo o primeiro caminho de ferro, contava a antiga provincia de S.

Paulo cerca de 800.000 habitantes. Hoje o Estado de S. Paulo conta uma população de 4.000.000 de habitantes. Em 1867 a exportação do Estado era de cerca de 30.000:000\$000 por anno: hoje a exportação paulista orça por cerca de 430.000:000\$000. Em 1867 as rendas da União no Estado de S. Paulo eram no valor de cerca de 5.000:000\$000: hoje as rendas federaes em S. Paulo orçam por cerca de 100.000:000\$000. As rendas provinciaes em 1867 montavam apenas a . . . 1.593:857\$929: em 1918 as rendas estaduaes do Theouro montaram a cerca de 80.000:000\$000. A receita do municipio da Capital era de algumas dezenas de contos: hoje attinge a cerca de 15.000:000\$000 por anno.

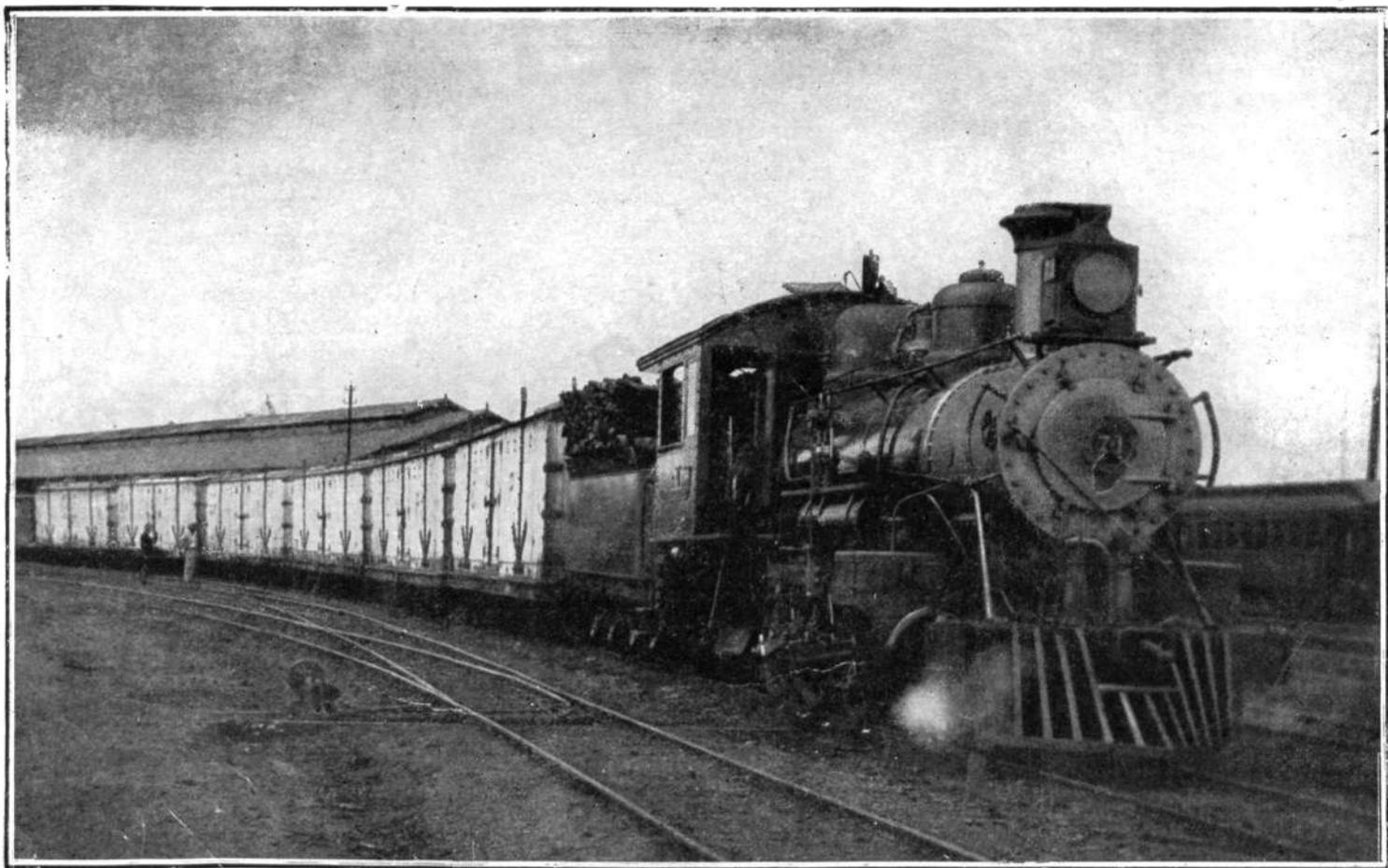
E assim por deante. Em consequencia do prolongamento dos trilhos ferroviarios, a vida brota em toda a parte, surge a actividade, as iniciativas se multiplicam, as cidades crescem, as lavouras se expandem, augmenta a população, a riqueza publica e particular avultam.

E é preciso render graças á Companhia Paulista de Estradas de Ferro que tem sido um instrumento perfeito de progresso do Estado. Si todos os serviços de natureza e utilidade publica funccionassem entre nós como funciona a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, com a regularidade de um relógio, o Estado de S. Paulo teria attingido ainda muito maior brilho e amplitude em seu progresso e em sua organização.



DR. FRANCISCO PAES LEME DE MONLEVADE.

Inspector Geral da Companhia e um dos mais notáveis
Engenheiros Brasileiros



TREM FRIGORIFICO NA ESTAÇÃO DE S. CARLOS



DR. ALBERTO DE MENDONÇA MOREIRA
Chefe da Linha da Companhia Paulista

Canto Inaugural

Aos Drs. Saldanha Marinho
e Falcão Filho



*Os Séculos são degraus imensos do infinito!
Ao limiar do espaço onde o tempo volteia,
Fundem-se a alma e a luz num giro louco e afflicto!
A morte é uma ficção, porque não morre a idéa!*

*O ser accorre ao ser! A' face do universo
Tudo caminha e vôa em turbilhões a flux!
O Senhor diz: — subir! — e espalha, verso a verso,
Hymnos do seu poder — a vida! a força! a luz!*

*O homem também vai á lucta, ao movimento!
O atomo-rei suspende o olhar perscrutador!
E fita e abraça a terra, a água, o fogo, o vento!
E segue avante além, roçando a glória em flor!*

*Rendeu-se humilde o chão! o mar curvou-lhe a esteira!
O ar, o proprio raio, o genio audaz venceu!...
Mas hoje o que lhe accende esta ancia venturceira?
O mysterio! o ideal! a immensidade! o ceu!*

*Recitado quando se abriu o cominho de ferro
entre Jundiahy e Campinas.*

*Lançai a aurea escada ao aureo firmamento:
O vulto — humanidade — enfim sahe da união!
Dos sonhos no fervor gera-se o pensamento!
Os caminhos são veias — tendem ao coração!*

*Transmuda-se em familia o que antes era o povo!
O braço se une ao braço, a voz se prende á voz!
Acabou-se a distancia! O mundo é um lar de novo!
Deixai passar o carro: as turbas vão d'apóz!*

*Deixae passar, oh! sim! a estrada é o rubro laço
Que aperta das nações os fulgidos laureis!
Deixae passar o carro — o sacrosanto abraço
Que vai de irmão a irmão em tremulos anneis!*

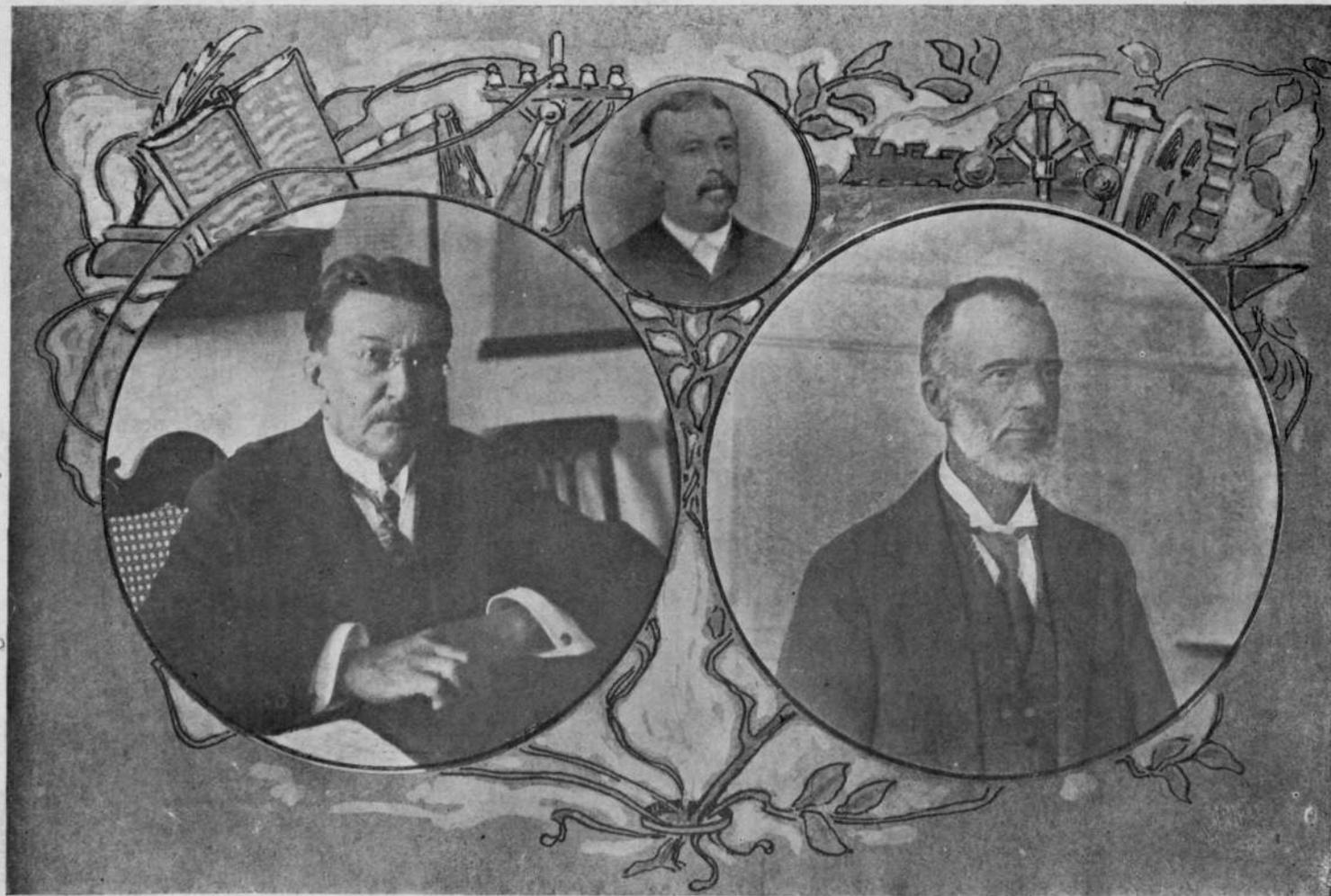
*Os Séc'los são degraus imensos do infinito!
A's rodas do progresso, — a aureola, o esplendor!
A idéa vem d'alli no giro louco e afflicto!
Chamava-se o trabalho ha de chamar-se o amor!*

11 DE AGOSTO
1872

FRANCISCO QUIRINO DOS SANTOS



DR. GABRIEL PENTEADO
Chefe do Tráfego da Companhia Paulista



Sr. Thomaz Hall, 1^o. Chefe das Oficinas da Companhia

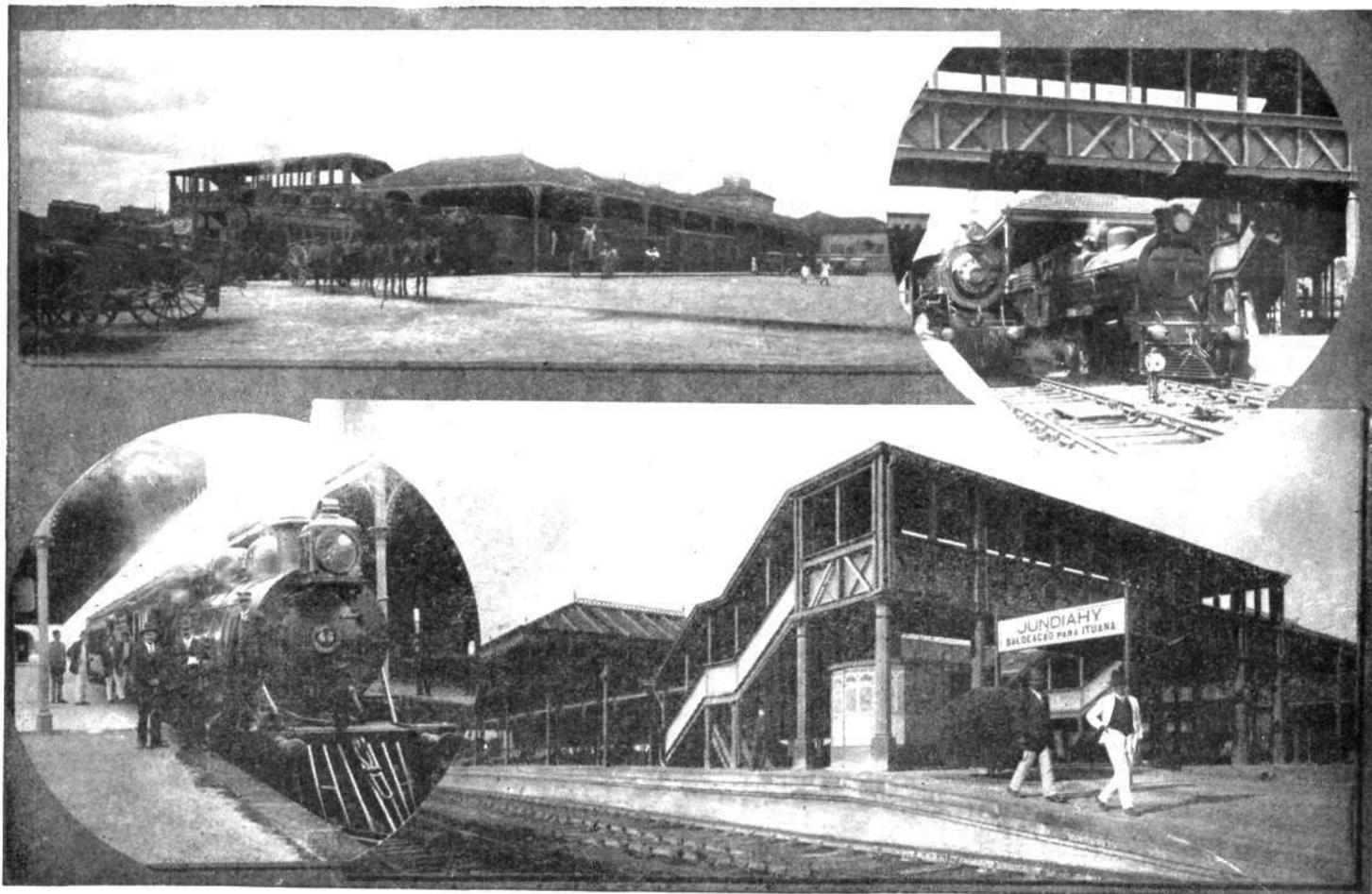
Sr. Azevedo Marques, Chefe do Almoarifado

Sr. Alfredo Willians, Chefe da Locomoção

PRIMEIROS
CHEFES DE
SERVIÇO DA
COMPANHIA



Wiliam Mather, Almoxarife — Dr. Riedman, 1.º Inspector Geral — Francisco Gonçalves de Campos, ex-chefe da contadoria — Benedicto Martins, ex-ajudante do trafego
 Max Mundi, Chefe do trafego — D. Ricardo G. B. David, Inspector do telegrapho
 Grupo: Dr. Walter Hammond, 2.º Inspector Geral — Max Mundi, Chefe de trafego — Dr. Horacio Boardman Cosc. 1.º Engenheiro de linha



A estação da S. Paulo Railway em Jundiahy
Experiencia de uma locomotiva, da Companhia Paulista com a presença do
Engenheiro Fiscal

Um trem no momento de ser substituida a locomotiva
da Ingleza pela da Paulista
Vista lateral da estação da S. Paulo Railway



A CIDADE de JUNDIAHY

Ponto terminal da São Paulo Railway e início da Companhia Paulista. ::

Camara Municipal

Confronto da Edificação actual e antes da Estrada de Ferro

Grupo Escolar

Sta. Casa de Misericórdia

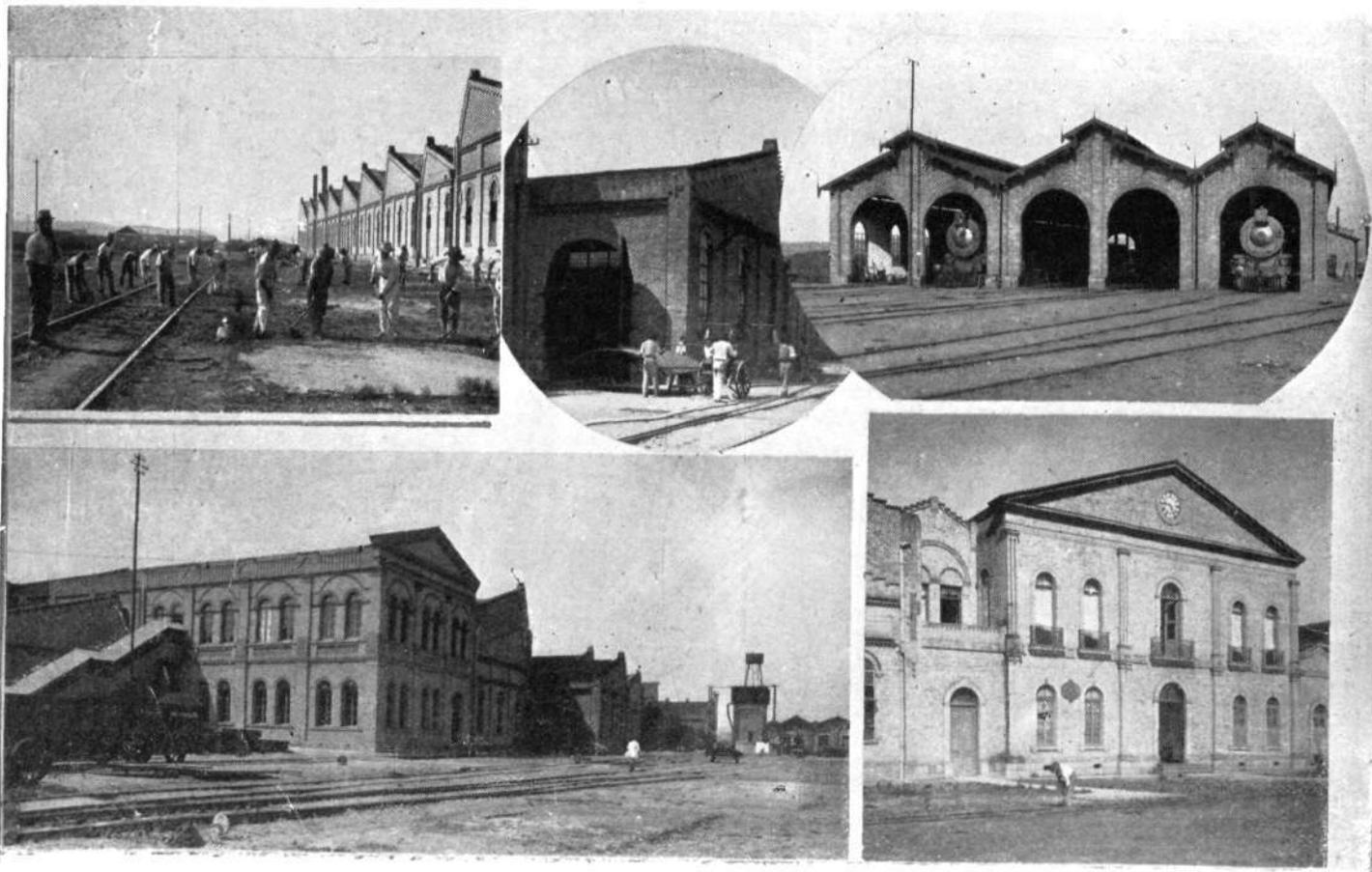
Circolo Italiano

Cadeia Publica

A Cidade vista desde a Estação

Igreja Matriz

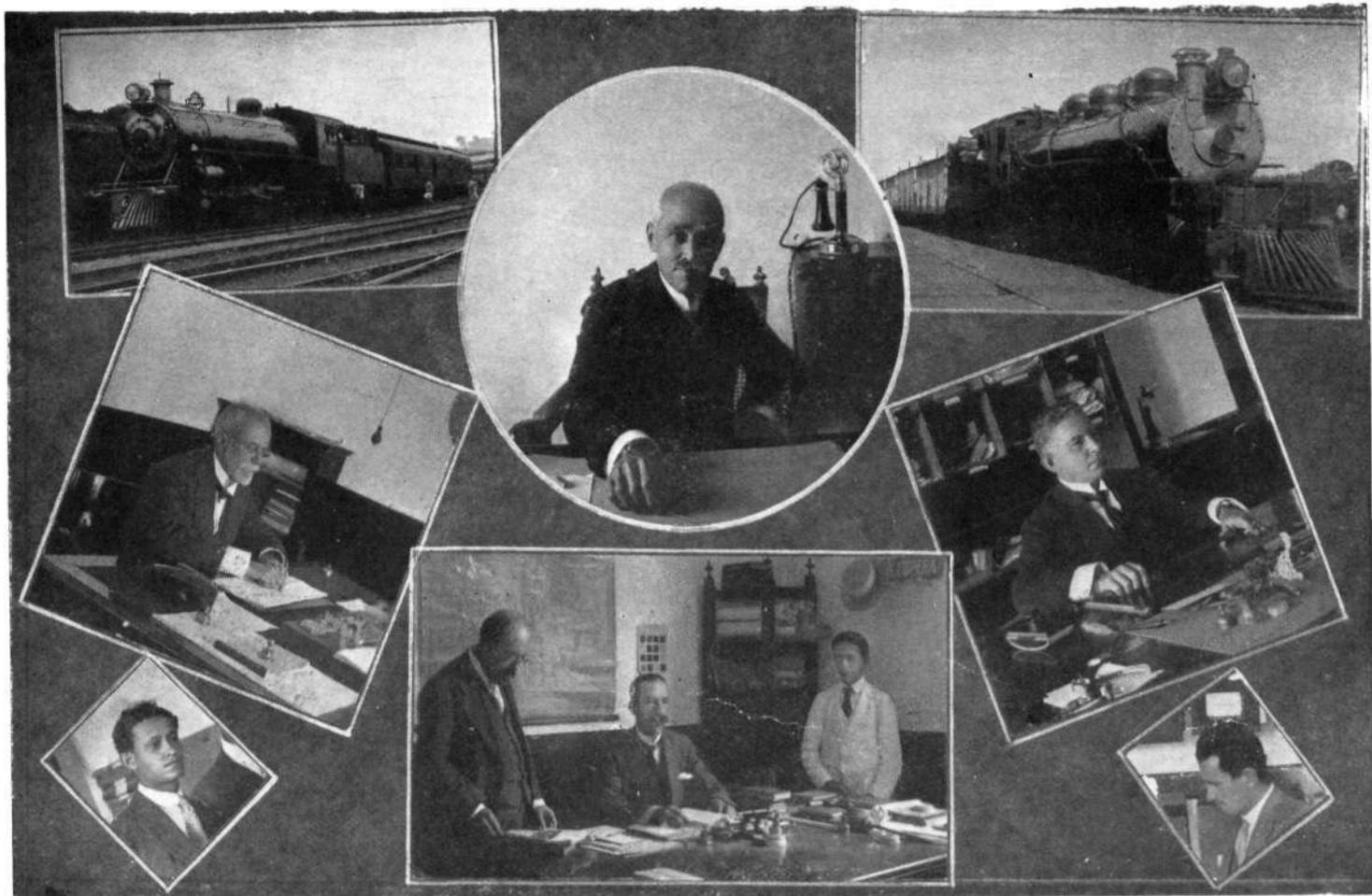
OFFICINAS DA COMPANHIA, EM JUNDIAHY



Em frente ás officinas
As officinas vistas da cidade

Corpo de Bombeiros

Casa das machinas
As officinas, vistas da linha



Dr. Antonio P. Canguçu ajudante do chefe da linha
Carlos de Oliveira, auxiliar

Dr. Alberto Moreira, chefe da linha
Drs. Dacio Aguiar de Moraes e Mauricio Damangim,
engenheiros architectos

Sr. Jades Paulo de Castro, escripturario da linha
Antonio Egydio Sobrinho, auxiliar

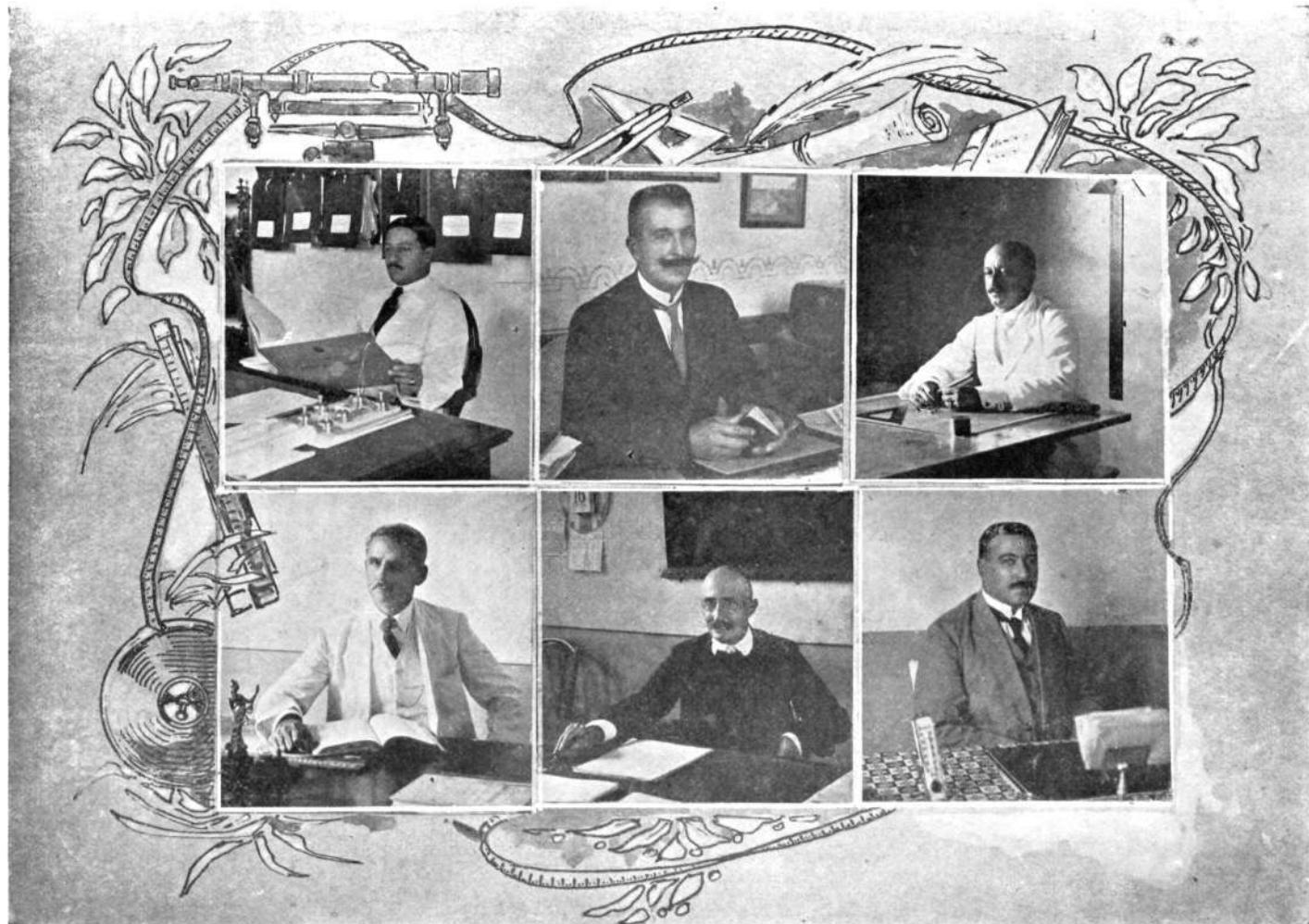
SERVIÇO
DE CONS-
TRUÇÕES



Sr. José de Oliveira, ajudante de Engenheiro

Dr. Silvio Soares de Camargo, Engenheiro Ajudante — Octavio Vaz de Oliveira, Auxiliar — Dr. Jayme Blandy, Engenheiro Ajudante
Dr. Pedro Soares de Camargo, 1.º Engenheiro de Construções — José Canterucci, Auxiliar — Dr. Emigdio R. Germano Filho, Engenheiro Chefe de Secção

ENGENHEIROS
RESIDENTES



Dr. Plinio Moreira, Jundiáhy

Dr. Afonso Pires Fleury, S. Carlos

Dr. Joaquim da Fonseca Rodrigues, S. Carlos

Dr. Deocleciano Teixeira de Carvalho, Araraquara

— Dr. Guilherme Bannitz, Dois Córregos

— Dr. Mariano de Araujo Bacellar, Jaboticabal

ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA — ALTITUDES.

| | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------------------------|-------|-----------------------------|-------|---------------------------------|-------|
| Água Vermelha | 808,4 | Cordeiro | 632,0 | Jaboticabal | 577,6 | Recanto | 529,9 |
| Alfredo Ellis | 704,8 | Corrego Rico | 524,0 | Jacuba | 559,9 | Remanso | 664,8 |
| Americo Brasiliense | 721,2 | Corrupira | 725,2 | Jacaré | 578,4 | Retiro | 850,6 |
| Andes | 624,4 | Corumbatahy | 575,0 | Jahú | 544,0 | Ribeirão Bonito | 588,0 |
| Angico | 718,8 | Descalvado | 647,8 | Joá | 526,0 | Rincão | 526,0 |
| Annapolis | 688,0 | Dois Corregos | 648,0 | São Jeronymo | 501,3 | Rio Claro | 612,5 |
| Araras | 611,0 | Elihú Root | 594,0 | Jundiáhy Paulista | 706,1 | Rocinha | 700,6 |
| Araraquara | 650,9 | Emas | 589,0 | Laranja Azeda | 563,2 | São Bento | 635,0 |
| Ararahy | 690,4 | Espraiado | 636,0 | Leme | 610,0 | São Carlos | 828,7 |
| Aterrado | 661,0 | Falcão Filho | 713,0 | Limeira | 542,4 | Saldanha Marinho | 748,0 |
| Aurora | 696,8 | Ferraz | 568,0 | Loreto | 595,0 | Samambaia | 690,8 |
| Ayrosa Galvão | 452,0 | Floresta | 702,3 | Louveira | 665,8 | Santa Eudoxia | 611,1 |
| Babylonia | 759,6 | Fortaleza | 656,5 | Macuco | 508,2 | Santa Gertrudes | 576,0 |
| Baguassú | 590,0 | Frigorifico | 494,3 | Mandenobo | 582,0 | Santa Olivia | 722,4 |
| Banharão | 687,0 | Graminha | 653,2 | Martinho Prado | 502,7 | Santa Rita | 759,4 |
| Baurú | 526,3 | Grauna | 608,4 | Mineiros | 648,0 | Santa Silveria | 699,0 |
| Batalha | 538,0 | Guarany | 524,4 | Moema | 615,2 | Santa Veridiana | 674,8 |
| Batoby | 545,9 | Guariba | 604,0 | Monjolinho | 664,6 | Santo Ignacio | 545,7 |
| Barretos | 521,2 | Guataparã | 510,0 | Morro Grande | 668,0 | Souza Queiroz | 604,7 |
| Barrinha | 489,0 | Guayanaz | 491,7 | Motuca | 607,6 | S. P. dos Agudos | 604,0 |
| Bebedouro | 532,8 | Haumond | 592,0 | Nova Odessa | 541,0 | Taboleiro | 821,0 |
| Biturcação | 748,0 | Horto | 710,4 | Oliveiras | 688,2 | Tamoyo | 784,6 |
| Bôa Vista | 637,8 | Hyppodromo | 834,3 | Ouro | 715,0 | Taperão | 657,6 |
| Brotas | 664,7 | Ibaté | 829,0 | Palmar | 582,2 | Tapuya | 583,0 |
| Cannela | 783,0 | Ibó | 579,1 | Palmeiras | 644,4 | Tayuva | 623,6 |
| Campo Alegre | 643,2 | Ibicaba | 564,0 | Pantano | 697,6 | Tatú | 513,0 |
| Campos Salles | 686,0 | Ibitirama | 677,0 | Passagem | 486,1 | Tombadouro | 6460 |
| Campinas | 693,2 | Iguatemy | 525,0 | Pederneiras | 507,2 | Torrinha | 758,0 |
| Capim Fino | 732,0 | Itaipú | 533,0 | Piatan | 584,0 | Tymbira | 559,2 |
| Capão Preto | 693,3 | Itapé | 588,0 | Piratininga | 528,0 | Ubá | 685,0 |
| Cauchin | 693,3 | Itaçuá | 507,0 | Pirassununga | 634,4 | Vallinhos | 660,3 |
| Casculho | 498,3 | Itatinguy | 525,6 | Pontal | 521,7 | Ventania | 689,0 |
| Conde do Pinhal | 747,8 | Ityrapina | 751,2 | Porto Ferreira | 549,7 | Villa Americana | 528,5 |
| Collina | 591,2 | | | Rebouças | 548,2 | Visconde do Rio Claro | 753,0 |



INSPECTORIA
e CONTADORIA

Contadoria — Secção de Wagões.
Sr. Joaquim Ferraz, chefe da Contadoria e seus auxiliares

Inspector e secretario, no gabinete de trabalho
Escriptorio Geral da Contadoria



Sr. Jorge Mundt, chefe do escriptorio do movimento, e seus auxiliares.

Sr. Arthur Clímaco Guimarães,
ajudante do trafego

Dr. Gabriel Pentead em seu gabinete de trabalho

Sr. Dr. Arthur G. Cangucú, ajudante do trafego
Chefe e auxiliares do escriptorio do trafego



Officina do Telegrapho — Secção Paulista
Chefe, Sr. Manoel Marques
Dr. Julio Moreira Filho — Engenheiro electricista

Primo Rivera Junior, Desenhista

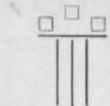
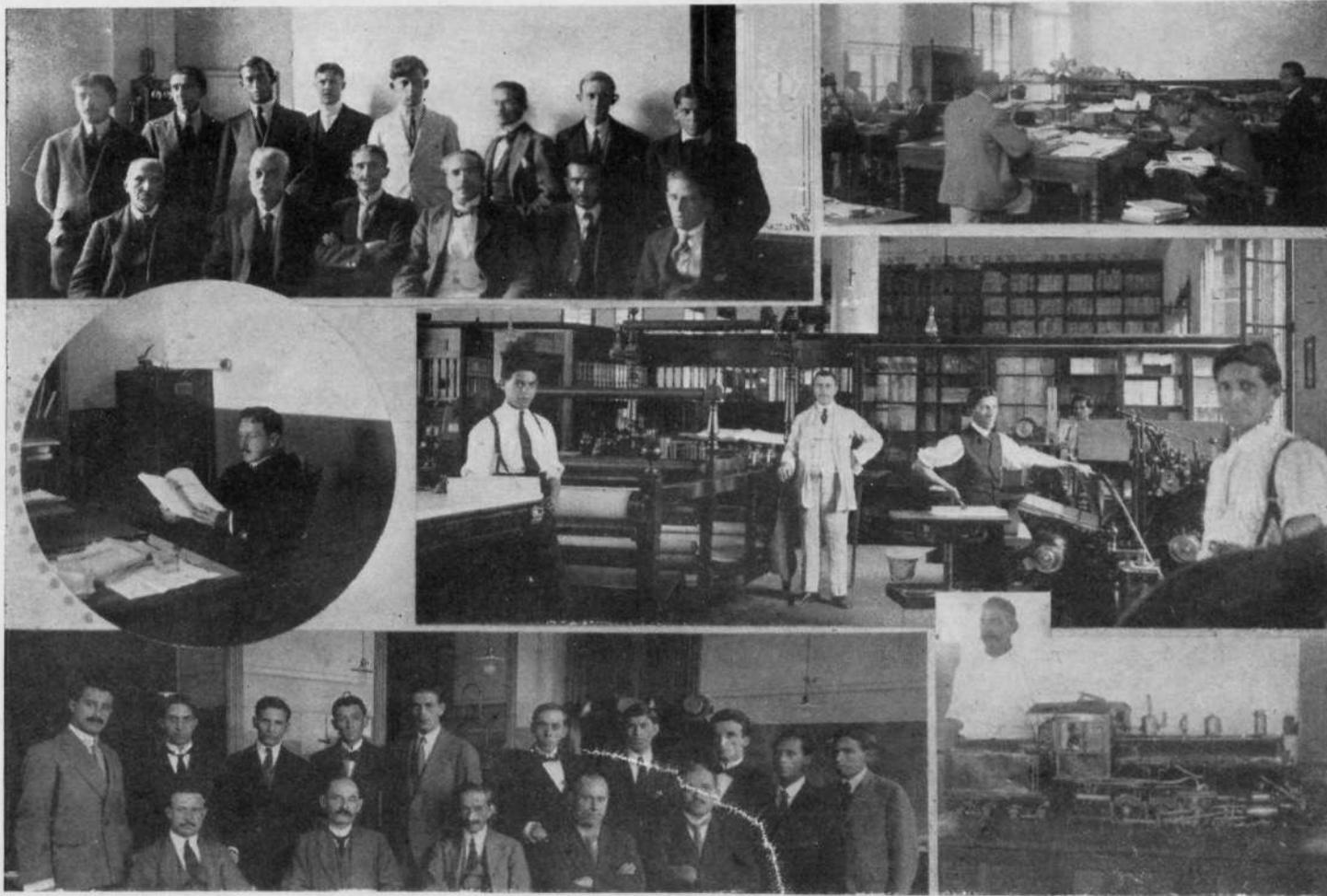
Dr. Antonio F. de A. Cavalcanti
engenheiro electricista

Officina do Telegrapho, Secção Rio Claro
Chefe Sr. Manoel Gomes de Matos
Dr. Oscar G. Canguçu — Engenheiro electricista



TREM P R 8 NO Km. 117, RAMAL DE DESCALVADO
TREM M S 3 DO RAMAL DE Sta. RITA EM PORTO FERREIRA

TREM P S 5 EM Sta. OLIVIA



**Repartição
da Estatística**

Pessoal do tele-
grapho em São
Paulo e outros.



Grupo dos empregados no escriptorio da estatística
Dr. Paulo Cavalheiro, chefe da estatística e secretario do inspector da companhia.
Empregados do Telegrapho em S. Paulo

Uma Secção da Contadoria
Typographia da Companhia em Jundiahy
Pequena Locomotiva construida pelo ajustador que apparece ao lado

DADOS ESTATISTICOS



PARA melhor orientar os nossos leitores sobre o desenvolvimento sempre crescente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, trasladamos para estas columnas alguns dados estatísticos e outras informações para fazer uma idéa exacta dos beneficios que, sob todos os pontos de vista collectivos, a grande Empreza vem prestando ha meio Seculo ao nosso Estado.

PESSOAL EFFECTIVO DA COMPANHIA

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, durante o anno de 1917, manteve o elevado numero de 5.485 func'ionarios effectivos, assim discriminados:

ESCRITORIO CENTRAL

Esta repartição mantém 11 func'ionarios effectivos.

INSPECTORIA GERAL

| | |
|---------------------------|---|
| Inspector Geral | 1 |
| Continuo | 1 |
| Total | 2 |

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA

| | |
|---------------------------------------|----|
| Chefe | 1 |
| Chefe de secção | 1 |
| Ajudante do chefe de secção | 1 |
| Escripturarios | 9 |
| Praticantes | 2 |
| Total | 14 |

CONTADORIA

| | |
|--|----|
| Contador | 1 |
| Ajudante do contador | 1 |
| Auxiliar do contador | 1 |
| Caixa | 1 |
| Ajudante do Caixa | 1 |
| Auxiliar do Caixa | 1 |
| Pagador | 1 |
| Ajudante de pagador | 1 |
| Auxiliares do Pagador | 2 |
| Chefes de Secção | 5 |
| Ajudantes dos Chefes de Secção | 5 |
| Escripturarios | 69 |
| Praticantes | 17 |
| Agente em Jundiáhy, S. P. R. | 1 |

REPARTIÇÕES
DIVERSAS



Pessoal do escriptorio do Almoarifado que trabalha sob a direcção do Snr. Azevedo Marques

O Snr. José Firmino Gomes, Caixa da Companhia em Jundiahy, e seus auxiliares
O pagador da Companhia Snr. Jorge Blandy que exerce o cargo desde o anno de 1890, e seus auxiliares

Pessoal do escriptorio da Locomoção ao Centro o Chefe Snr. José O. Brochado

DADOS ESTATISTICOS — CONTINUAÇÃO

| | |
|--|---|
| Ajudante do agente | 1 |
| Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados | 8 |
| Apontadores de carros, vagões e encerados | 5 |
| Typographos | 5 |
| Continuos | 5 |

Total 131

ALMOXARIFADO

| | |
|---|----|
| Almoxarife | 1 |
| Chefe do Deposito | 1 |
| Escrepturarios | 17 |
| Feitor | 1 |
| Praticantes de escripturarios | 5 |
| Conferentes | 1 |
| Armazenistas | 7 |
| Trabalhadores | 14 |

Total 47

TRAFEGO

| | |
|------------------------------------|-----|
| Escrepturarios | 77 |
| Officinas de Telegraphos | 37 |
| Trens | 186 |
| Telegraphos de estações | 306 |
| Estações | 297 |

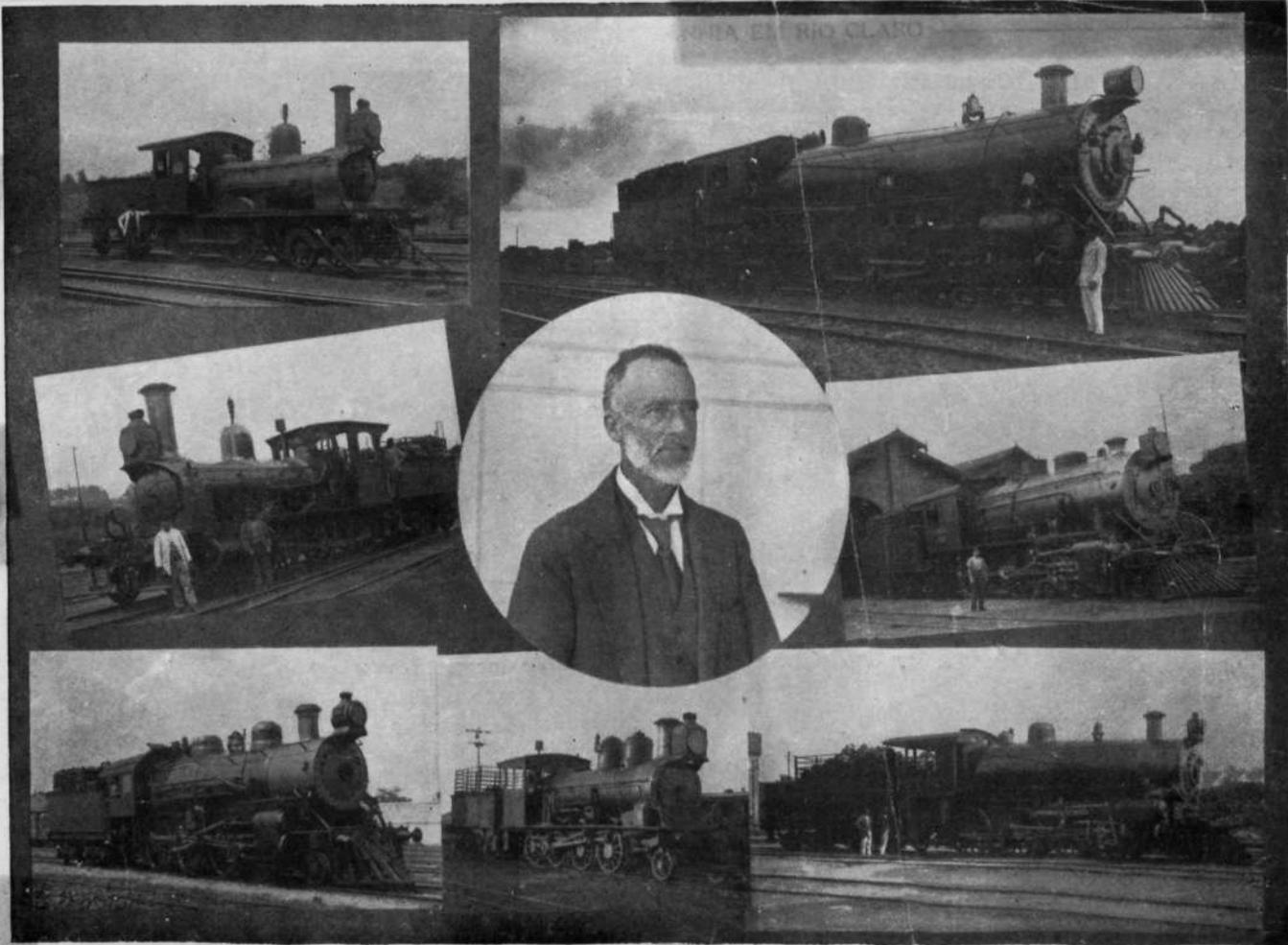
| | |
|--|-----|
| Armazens e esplanadas | 802 |
| Baldeações de Campinas, Rio Claro, Ityrarina e S. Carlos | 536 |

Total 2.241

LINHA PERMANENTE

| | |
|--|-----------------------------------|
| Engenheiro - chefe | 1 |
| Engenheiro - ajudante | 1 |
| Engenheiros - residentes | 6 |
| Engenheiro - architecto | 1 |
| Ajudante de engenheiro - residente | 1 |
| Desenhista | 1 |
| Escreptuario | 1 |
| Auxiliar de engenheiro - residente | 1 |
| Continuo | 1 |
| Mestres de linha | 17 |
| Feitores | } Turmas ordinarias 126 |
| | |
| Trabalhadores | } Turmas ordinarias 659 |
| | |
| Mestres de obras | 2 |
| Pedreiros | 43 |
| Serventes | 56 |
| Carpinteiros | 16 |
| Ferreiros | 8 |
| Malhadores | 8 |

LOCOMOTIVAS
DA BITOLA
DE 1m,60



N. 1. Primeira machina da Companhia - Passageiros

N. 15 machina Mixta

N. 70 machina de Passageiros

N. 91 machina de 100 toneladas ultimos typos comprados pela Companhia

Mr. ALFREDO WILLIAMS, Chefe da Locomoção — N. 1 machina de Passageiros, typo novo

N. 17 machina de Cargas

N. 72 machina de Passageiros

DADOS ESTATISTICOS — CONTINUAÇÃO

| | |
|--------------------------------------|---|
| Pintores | 6 |
| Machinistas dos britadores | 2 |

Total 1.014

LOCOMOÇÃO

| | |
|------------------------------------|----|
| Chefe da Locomoção | 1 |
| Chefe da Tracção | 1 |
| Inspector da Tracção | 1 |
| Engenheiro da Tracção | 1 |
| Chefe de escriptorio | 1 |
| Desenhista | 1 |
| Desenhista praticante | 1 |
| Escriptorios e ajudantes | 13 |
| Praticantes | 13 |
| Continuo | 1 |

Total 34

OFFICINAS

| | |
|---|-----|
| Chefes de officina | 2 |
| Sub-chefes de officina | 2 |
| Engenheiros praticantes | 2 |
| Mestres de officinas | 11 |
| Ajustadores | 99 |
| Apprendizes (officios diversos) | 164 |

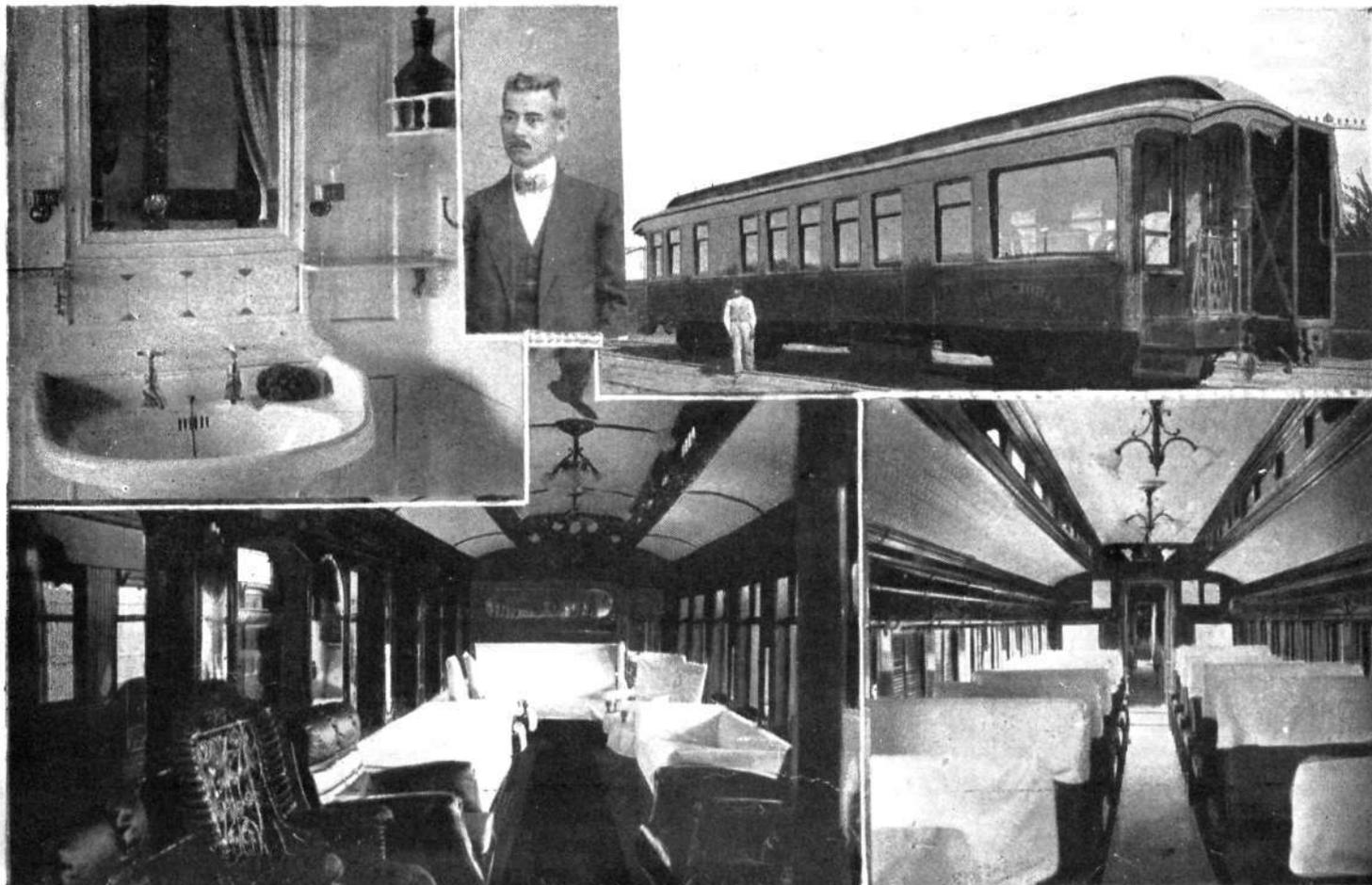
| | |
|-------------------------------------|-----|
| Caldeireiros e funileiros | 28 |
| Carpinteiros | 119 |
| Ferreiros | 43 |
| Fundidores | 21 |
| Limadores | 18 |
| Malhadores | 73 |
| Operarios diversos | 209 |
| Pedreiros | 10 |
| Pensionistas | 6 |
| Pintores | 34 |
| Serradores | 21 |
| Serventes | 18 |
| Torneiros | 43 |
| Trabalhadores | 310 |

Tracção 1.233

TRACÇÃO

| | |
|--|-----|
| Inspectores de locomotivas | 2 |
| Chefes de deposito | 3 |
| Encarregados de deposito | 10 |
| Escriptorio | 1 |
| Praticante | 1 |
| Machinistas | 191 |
| Foguistas | 204 |
| Limpadores | 94 |
| Ajustadores | 11 |
| Ajustadores ajudantes e aprendizes | 31 |

CARROS CONSTRUIDOS NAS OFFICINAS DA COMPANHIA EM RIO CLARO



Gabinete do Presidente no Carro da Directoria — Sr. Alfredo de A. Marques auxiliar da Inspectoria
Interior do Carro da Directoria — Bitola de 1m,00

Carro da Directoria - Bitola de 1m,00
Interior de um carro de 1.ª classe - Bitola de 1m,00

DADOS ESTATISTICOS — CONTINUAÇÃO

| | |
|----------------------------------|------------|
| Bombeiros e guardas | 17 |
| Lenheiros e carvoeiros | 161 |
| Mensageiros | 2 |
| Operarios diversos | 3 |
| Pensionistas | 4 |
| Trabalhadores | 15 |
| Total | <u>750</u> |

FISCALIZAÇÃO DE LENHA

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Fiscal geral da lenha | 1 |
| Fiscaes ajudantes da lenha | 7 |
| Total | <u>8</u> |
| Total geral | <u>5.485</u> |

TELEGRAPHO

Durante o anno de 1917, o movimento de telegrammas particulares e do Governo assignalou-se de um modo bastante significativo, attingindo o numero de 478.253, com 7.427.311 palavras, assim distribuidos:

| | <i>Telegrammas</i> | <i>Palavras</i> |
|----------------------------|--------------------|------------------|
| Trafego proprio | 227.827 | 4.035.795 |
| Trafego extranho | 199.820 | 2.724.987 |
| Em transitio | 50.606 | 666.529 |
| Total | <u>478.253</u> | <u>7.427.311</u> |



TRONCO — RIO CLARO A BARRETOS — BITOLA DE 1 m, 00



TREM P. 10 NO Km. 77,

ESBOÇO HISTORICO

DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO



estrada de ferro é hoje o grande factor da civilização.

A incorporação de um paiz ou de uma região á civilização só se dá com a criação da estrada de ferro, com a penetração da locomotiva, cujo silvo accorda a zona para a participação na vida collectiva do mundo moderno.

Por isso a Companhia Paulista de Estradas de Ferro pode considerar-se quiçá o mais poderoso propulsor da civilização no Brasil.

O Estado de S. Paulo deve-lhe em maxima parte a sua existencia actual, o seu intenso progresso, a sua variada produção, a sua lavoura cafeeira, os seus multiplos e progressivos centros urbanos, onde tantas e tantas existencias humanas encontram o conforto, a prosperidade, o trabalho, graças á rapida circulação ferro-viaria que organisa o viver colectivo.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro é o mais alto padrão da capacidade technica, administrativa e financeira do Brasil. Se tivéssemos outras tantas Com-

panhias Paulistas no Brasil, o nosso paiz equivaleria em riqueza e poder aos Estados Unidos.

Na existencia da Companhia Paulista, o que tem feito a sua singular prosperidade é a larga visão dos seus dirigentes, alliada ao criterio da selecção das capacidades que se harmonisam num conjuncto difficil de ser encontrado.

A sua superior gestão financeira tem permitido, conjunctamente com a redução de despesas de custeio, um aperfeiçoamento constante da circulação ferro-viaria, um alongamento paulatino de seus trilhos e uma redução notavel nos preços de transporte, tudo isso sem auxilio nenhum da administração publica, antes com o agravamento constante dos onus tributarios sobre todos os seus serviços. Foi a Companhia Paulista em S. Paulo a primeira que desistiu da garantia de juros, só a tendo recebido no periodo da construção da linha.

Para mostrar o que tem sido a Companhia Paulista como factor de intensidade de vida e progresso do Estado de S. Paulo, basta ver o quadro seguinte em que, de cinco em cinco annos, se observa a expansão dos indices principaes do seu desenvolvimento, incluindo-se tambem o ultimo anno de 1917:

| Annos | Extensão kilometrica em trafego | Numero de passageiros transportados | Numero de animaes transportados | Numero de toneladas transportadas de café e outras mercadorias | Receita Total da Companhia | Custo global das linhas e suas dependencias |
|-------|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|--|----------------------------|---|
| 1872 | 44 | 33.531 | — | 26.150 | 311:148\$940 | 4.161:158\$498 |
| 1876 | 106 | 156.952 | — | 84.137 | 1.126:189\$760 | 10.241:719\$893 |
| 1880 | 224 | 178.373 | — | 99.198 | 2.085:239\$370 | 15.159:043\$394 |
| 1884 | 243 | 165.839 | 4.321 | 154.768 | 2.586:301\$750 | 16.221:803\$661 |
| 1888 | 250 | 298.596 | 6.701 | 212.486 | 3.577:121\$476 | 18.022:199\$854 |
| 1892 | 667 | 809.040 | 20.026 | 412.414 | 9.227:635\$114 | 53.094:142\$021 |
| 1896 | 791 | 1.372.398 | 26.998 | 665.755 | 19.693:127\$477 | 77.067:073\$503 |
| 1900 | 807 | 1.052.900 | 31.819 | 676.812 | 22.071:945\$269 | 90.287:413\$372 |
| 1904 | 1.030 | 913.772 | 24.420 | 733.522 | 18.259:883\$130 | 106.819:368\$266 |
| 1908 | 1.058 | 1.084.081 | 36.072 | 959.942 | 22.664:421\$802 | 109.732:900\$832 |
| 1912 | 1.151 | 2.057.318 | 110.136 | 1.415.139 | 30.957:439\$941 | 123.899:170\$778 |
| 1916 | 1.234 | 1.997.294 | 218.658 | 1.404.415 | 31.926:225\$203 | 147.727:294\$277 |
| 1917 | 1.245 | 2.019.296 | 323.952 | 1.479.507 | 33.704:892\$084 | 150.990:265\$630 |

A efficiencia notavel da administração da Companhia Paulista demonstra-se pelo seu coefficiente de trafego, isto é, pela relação da despesa para a receita, coefficiente que é em média de 48 %.

Entretanto, ha pouco tempo, nos Estados Unidos, uma estatistica global de todas as estradas de ferro, demonstrava que 66 por cento da receita total do trafego eram absorvidos pelas despesas de custeio e os restantes 34 % eram applicados á remuneração dos accionistas e encargos de dividas.

Quanto ao seu regimen de fretes e á sua politica constante de redução gradual das taxas respectivas, é bastante notar que, com relação ao café, o principal producto paulista, têm sido os seguintes os fretes médios, por tonelada-kilometro dessa mercadoria:

| | <i>Réis</i> |
|----------------|-------------|
| 1898 | 276 |
| 1900 | 266 |
| 1902 | 225 |
| 1904 | 208 |
| 1906 | 206 |
| 1908 | 173 |
| 1910 | 149 |
| 1912 | 163 |
| 1915 | 165 |
| 1916 | 158 |

Com relação aos demais artigos, tem sido tambem essa a orientação dos dirigentes da Paulista — o diminuir-lhes os encargos de transporte para favorecer a expansão da producção, sendo hoje as suas tarifas as mais baixas entre todas as estradas do Estado.

*
* *

Em 16 de Fevereiro de 1867, inaugurára-se a linha ferrea de Santos a Jundiahy.

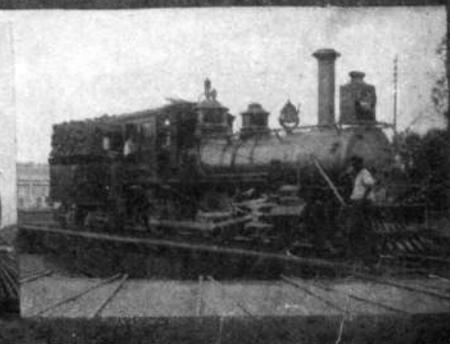
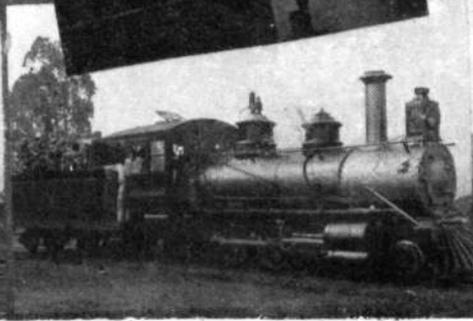
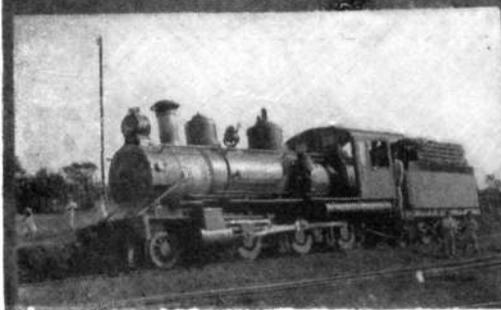
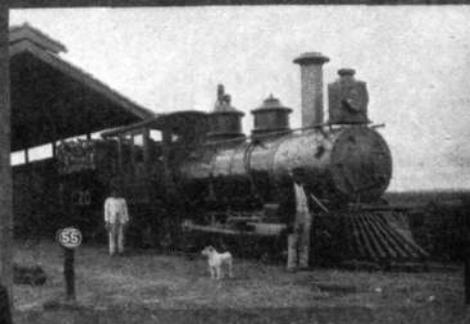
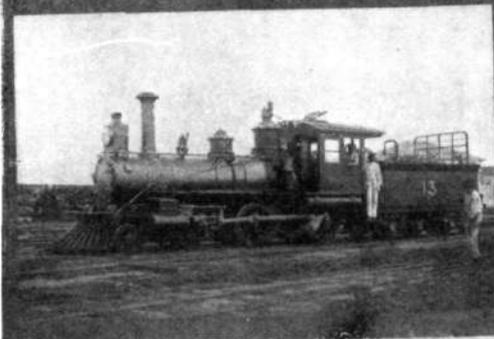
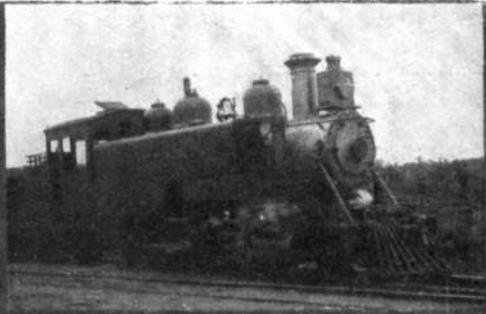
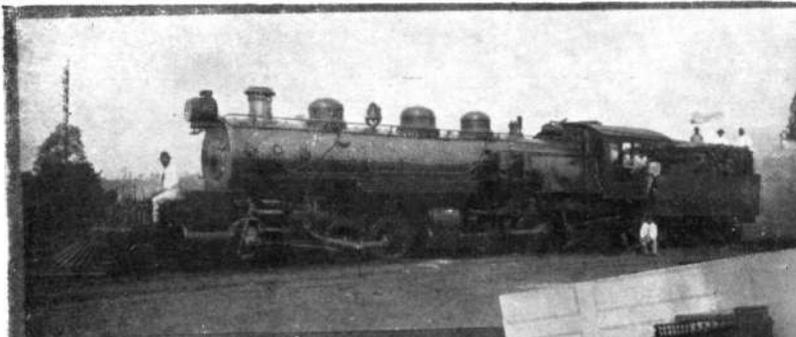
Esse facto veiu despertar a idéa do prolongamento do caminho de ferro a outros pontos da Provincia.

Ao Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho deve o Estado de S. Paulo a iniciativa da organização da Companhia Paulista. Desempenhava Saldanha Marinho o cargo de Presidente da Provincia e ao seu grande espirito surgiu então a idéa de convocar os homens mais eminentes de S. Paulo para, organizada uma empresa com capitaes sufficientes, levar a cabo o prolongamento da linha ferrea de Jundiahy a Campinas.

Devido á iniciativa de Saldanha Marinho, a 30 de Janeiro de 1868 installava-se provisoriamente, na Capital da Provincia, a "Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiahy a Campinas".

Si a iniciativa coube a Saldanha Marinho, a organização da empresa, a sua direcção inicial e o impulso com que foi levada a cabo devem-se a Clemente Falcão de Souza Filho, o primeiro presidente da Companhia.

LOCOMOTIVAS
DA BITOLA
DE 1.00

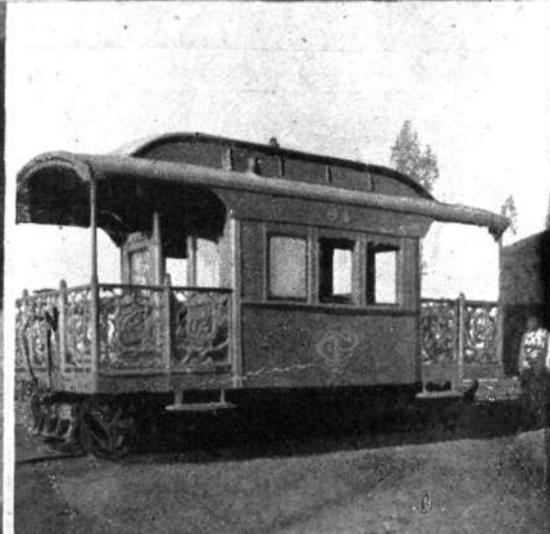
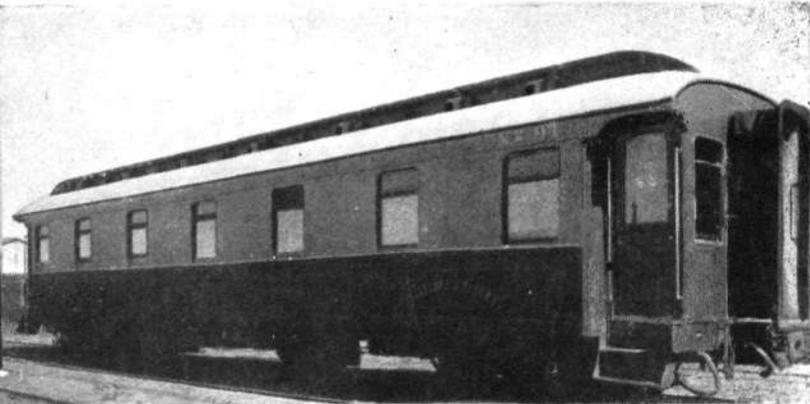


N. 89 machina dupla, Malé
» 13 machina de Passageiros
» 1 machina de Cargas

Dr. Jayme Cintra, Chefe da Tracção
N. 41 machina de Cargas

N. 82 machina de Manobras
» 70 machina de Cargas
» 24 machina de Passageiros

Carros construídos nas oficinas da Companhia em Rio Claro.



Botequim da Estação de Guataparé

Sr. Graciliano Padilha inspetor de trens

Carro de Luxo — Bitola 1m, 60

Carro dormitório — Bitola de 1m, 00

Antigo Carro da Directoria da Secção Rio Claro, conhecido actualmente por carro dos medicos

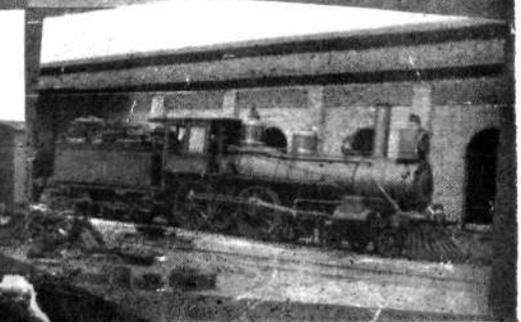
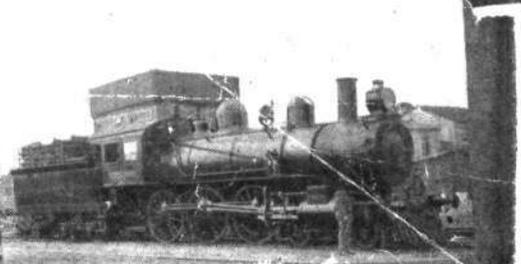


Pessoal superior das Oficinas de Jundiaby
 Moldes das peças dos navios ex-alemães confeccionados pela Companhia Paulista

Um trem na Estação de Limeira
 Turma de reparos das locomotivas

Car
dos as
da Con
om F

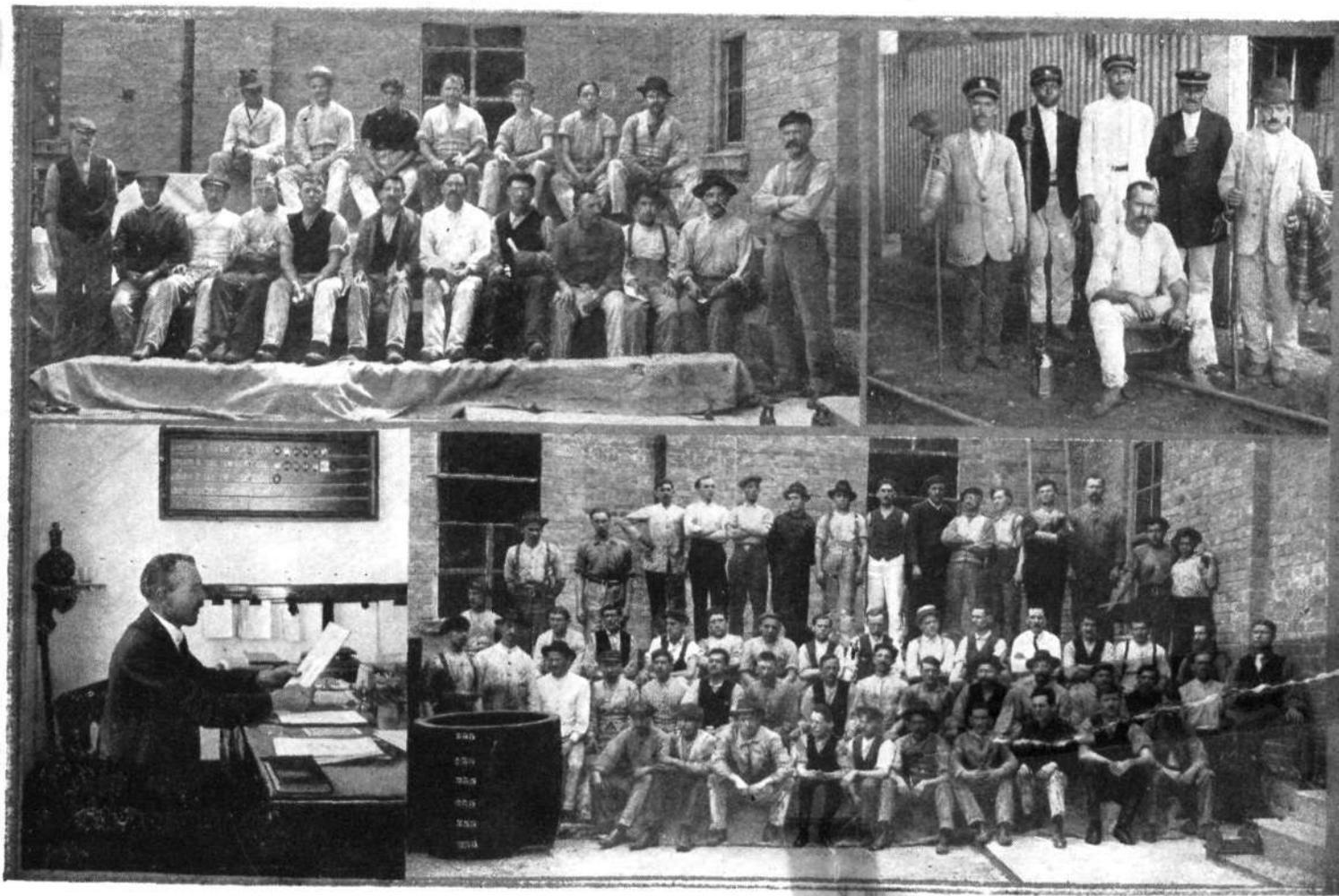
LOCOMOTIVAS
DA BITOLA
DE 1.60



N. 45 machina de Cargas
N. 8 machina de Passageiros
N. 9 machina de Manobras

N. 23 machina de Manobras
Dr. Osorio A. Cardoso, Inspector da Tracção
N. 30 machina de Manobras

N. 68 machina de Passageiros
N. 22 machina de Passageiros
N. 26 machina de Passageiros



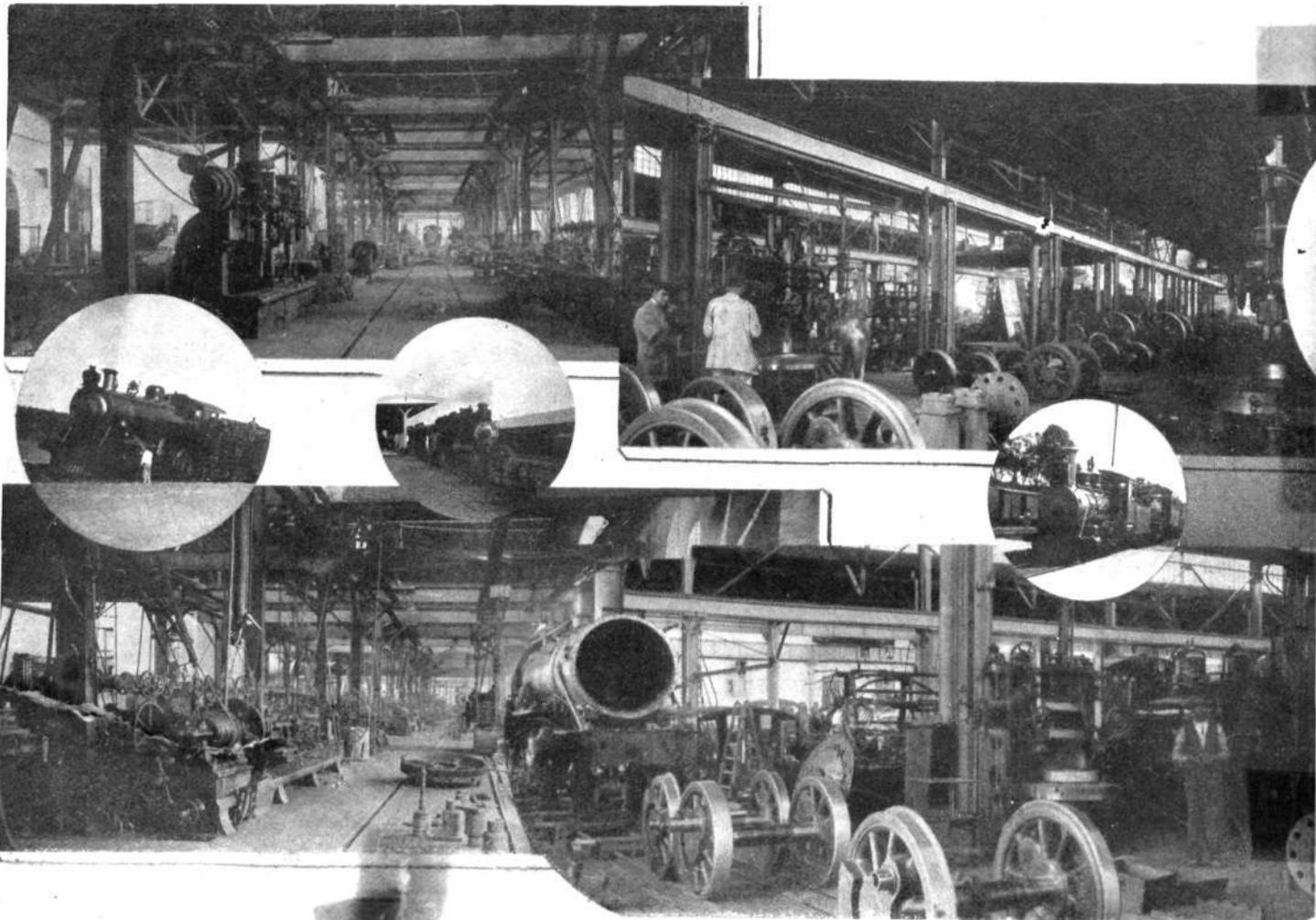
Grupo de aplainadores

Sr. Conrado, sub-chefe das oficinas, em seu gabinete de trabalho

Pessoal subalterno de uma estação

Grupo de ajustadores

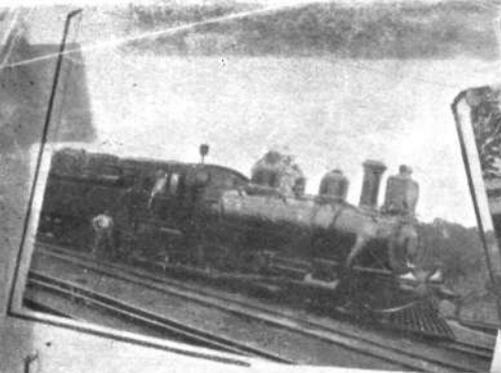
OFFICINAS DA
COMPANHIA
EM JUNDIAHY



Secção de tornearia
Secção de tornearia

Secção de Mechanica
Secção de Mechanica

LOCOMOTIVAS
DAS BITOLAS
DE 1,00 E
DE 0,60

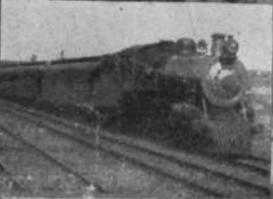


N. 27 machina de passageiros
N. 39 machina de passageiros
N. 26 machina de carga

Machina n. 11 da bitola de 0,60
Dr. Italo Morelli, Engenheiro da Tracção

N. 80 machina Mixta
N. 65 machina de passageiros
N. 85 machina de passageiros

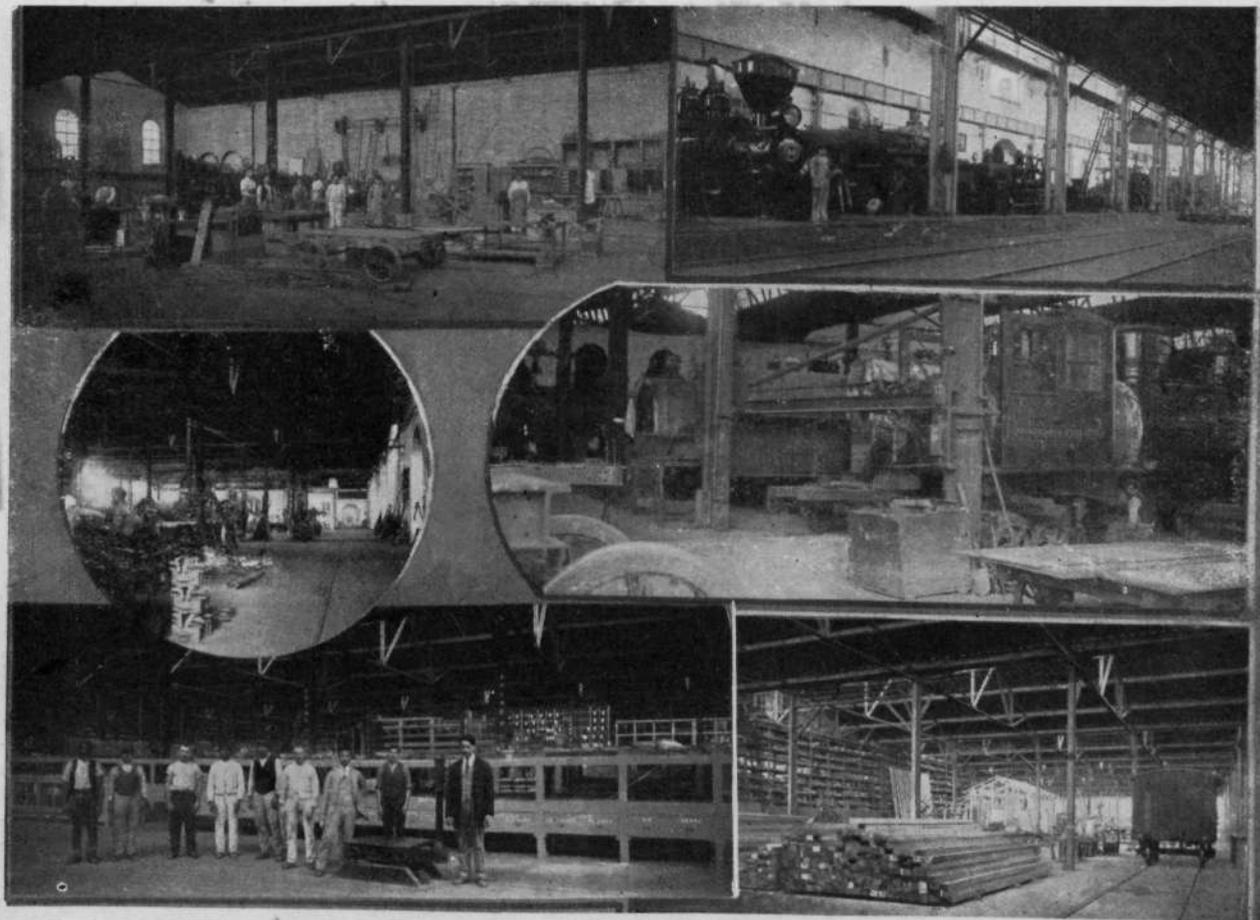
OFFICINAS DA
COMPANHIA
EM JUNDIAHY
E OUTROS



Ajustadores
Chefe do almoxarifado, em Campinas.
Sr. Gustavo Storch, chefe das oficinas em Jundiahy

Pessoal da manobra, em Ityrapina
Grupo de fundidos

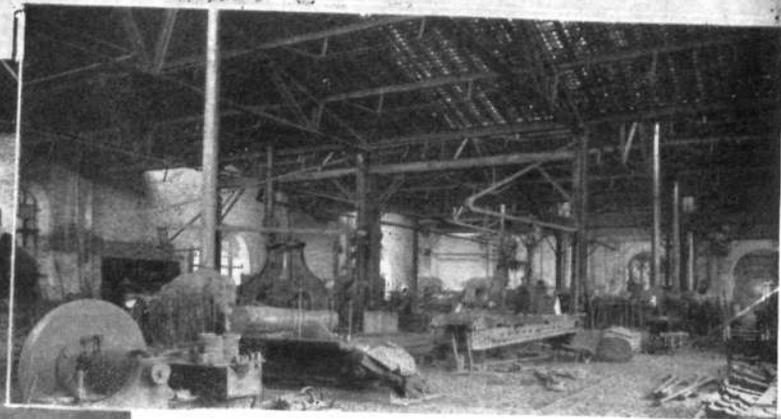
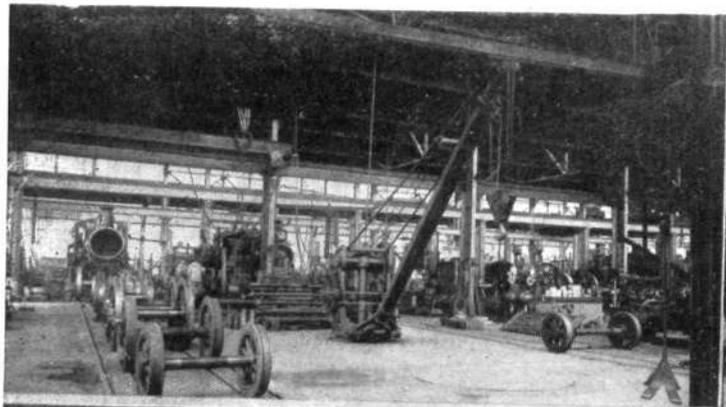
OFFICINAS DA
COMPANHIA,
EM JUNDIAHY



Secção de funileiros
Secção de Caldeiros
Deposito do almoxarifado e pessoal

Secção de concertos de locomotivas
Secção de concertos de locomotivas
Secção de carpintaria

OFFICINAS DA COMPANHIA, EM JUNDIAHY



Secção de ajustadores
Secção de fundição

Secção de modeladores
Secção de ferreiros (Forjas)

OFFICINAS DA COMPANHIA, EM JUNDIAHY



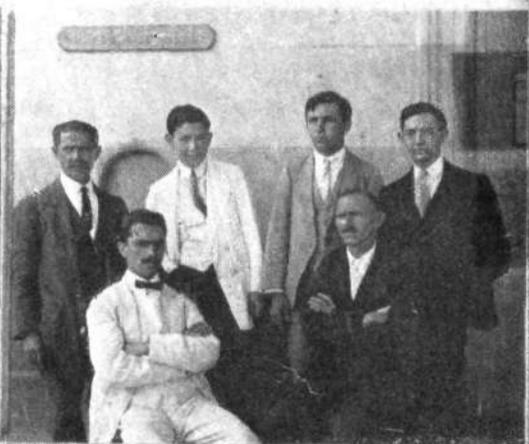
Secção de electricidade

Grupo de Ferreiros

Grupo de torneiros

Auxiliares de uma estação

OFFICINAS DA
COMPANHIA
EM JUNDIAHY
E OUTROS



Lavadores de carros — ITYRAPINA

Grupo de pintores

Grupo de torneiros

Pessoal de uma estação

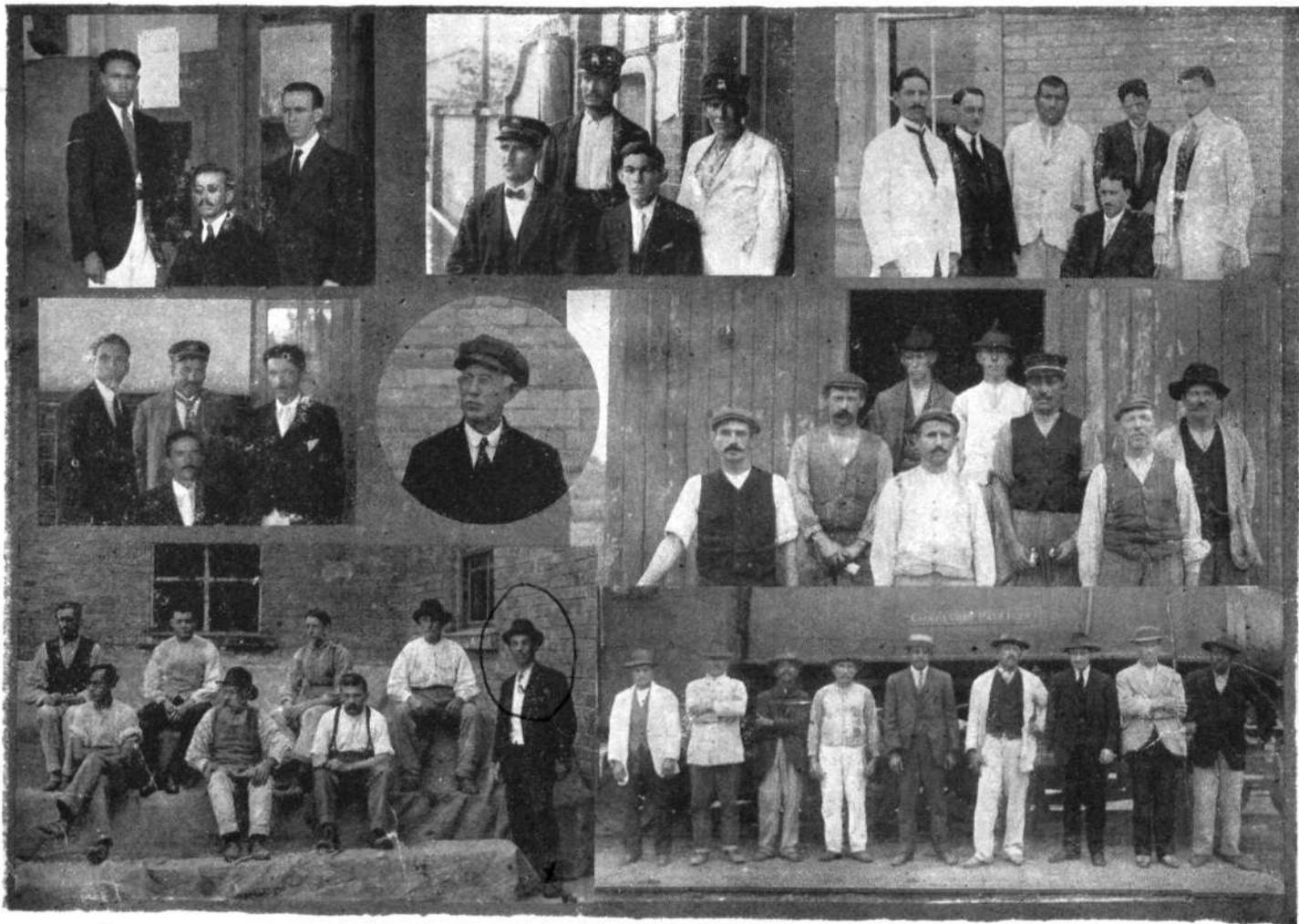


Grupo de pedreiros em Rio Claro
Grupo de caldeireiros

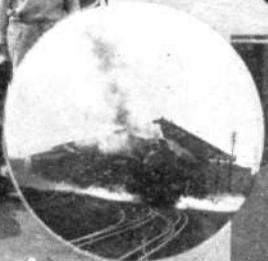
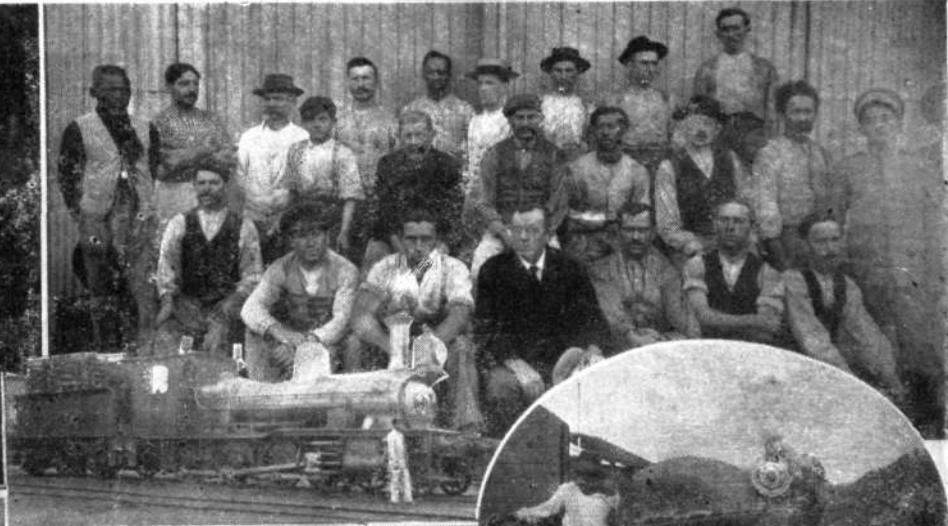
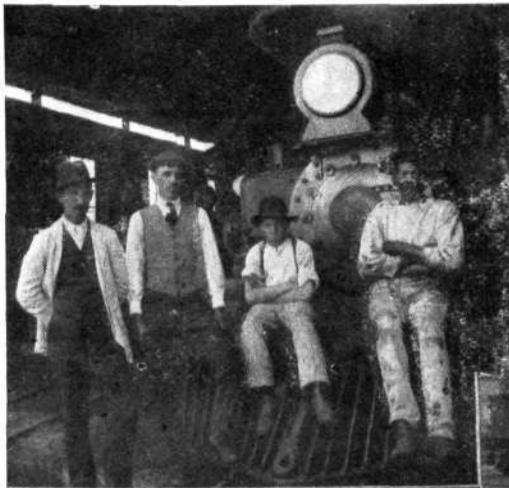
Grupo de funileiros

Guardas das porteiros

:: Funcionarios
de diversos de-
partamentos da
Companhia. ::



Pessoal de estação Pessoal de estação Pessoal do escriptorio da Agencia da "Paulista" na "S. P. R." em Jundiaby.
 Pessoal de estação Sr. Vianna, chefe do escriptorio da agencia na S. P. R. Grupo de examinadores de vehiculos na S. P. R.
 Grupo de modeladores das officinas em Jundiaby. Grupo de manobristas, em Jundiaby.

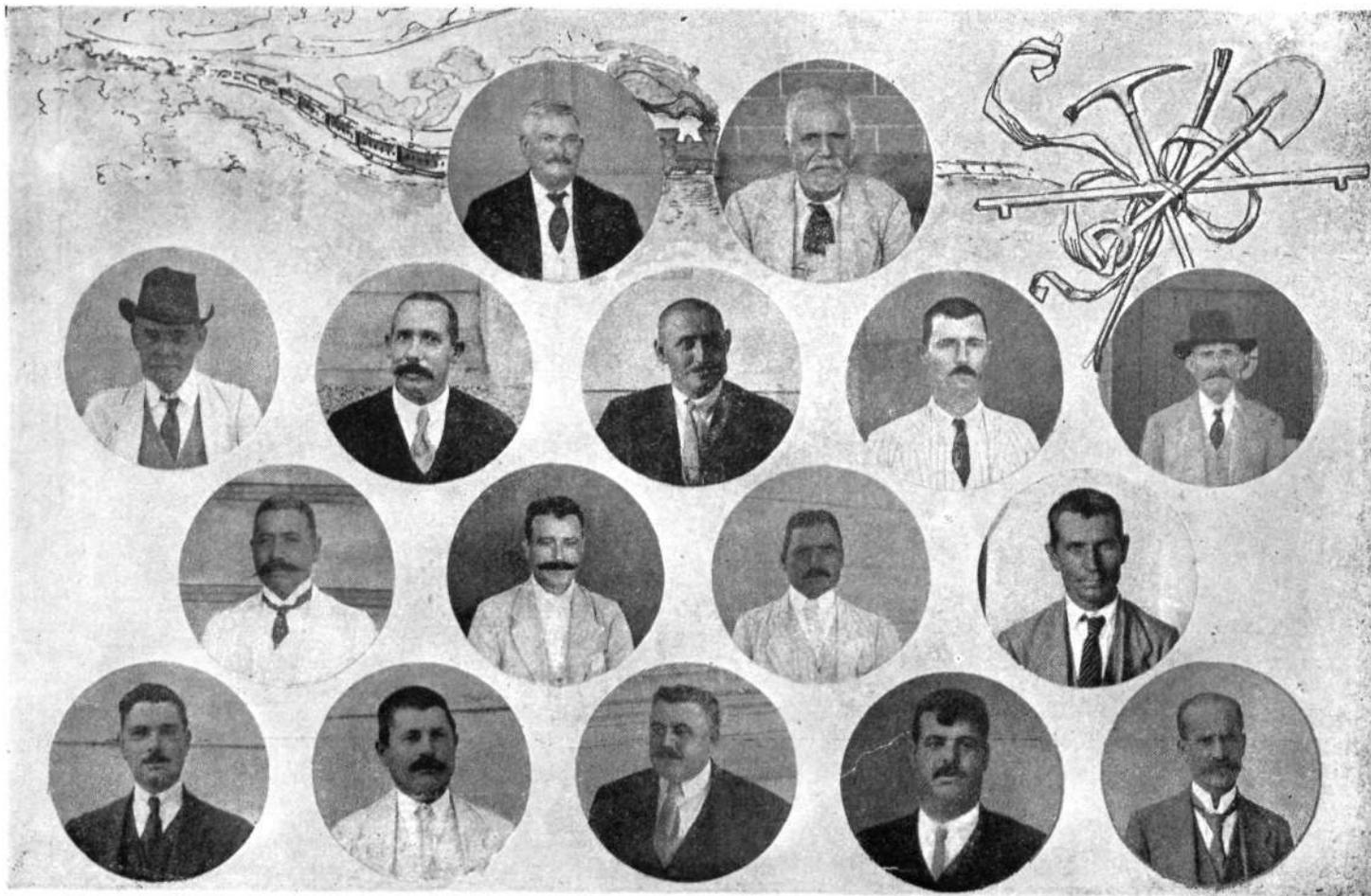


Chefe e auxiliares mechanicos em Porto Ferreira
Grupo de mechanicos em Campinas

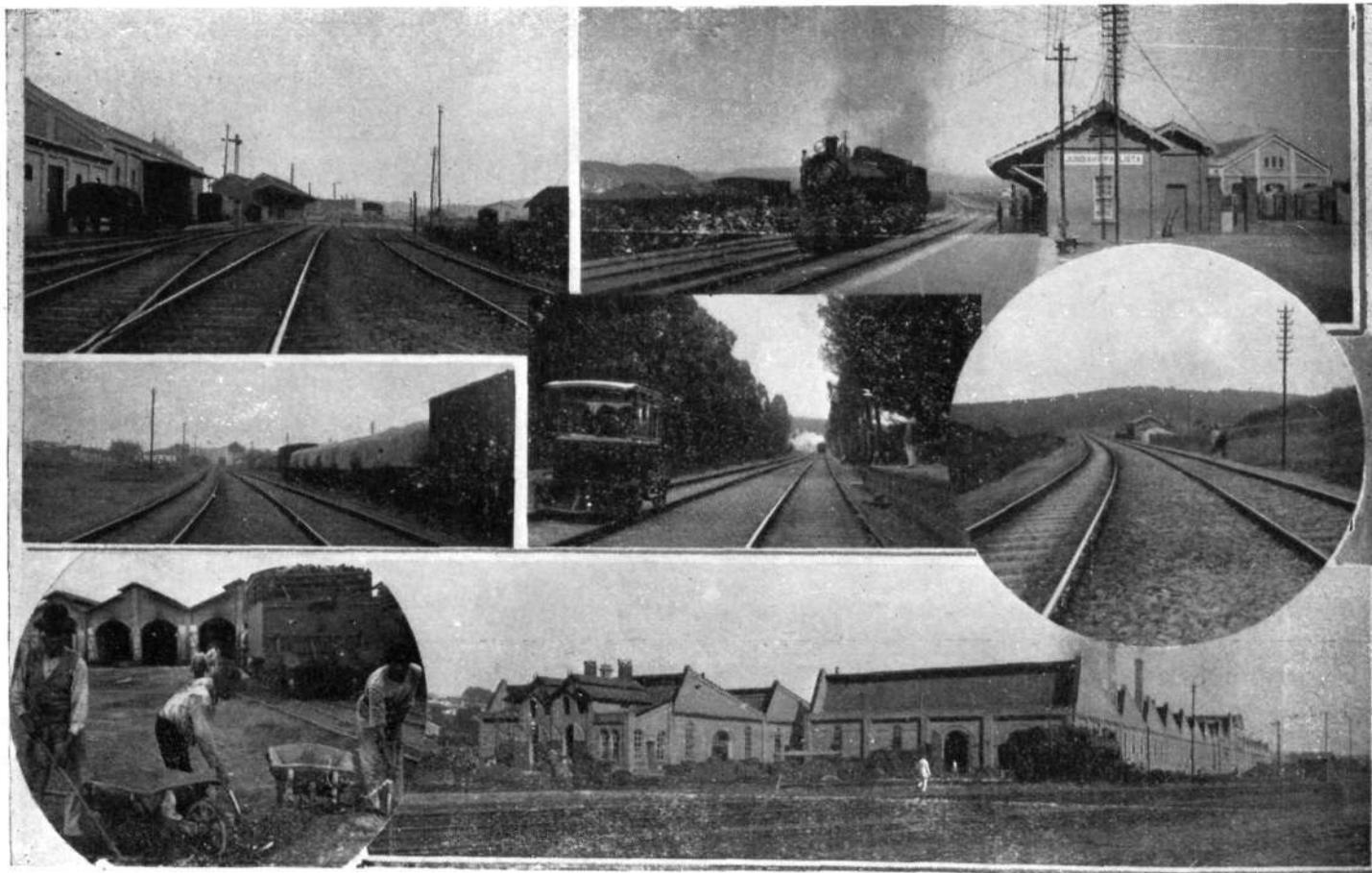
Grupo do pessoal do barracão em Jundiahy.
Descarregando carvão
Chapeiros das officinas em Jundiahy



MESTRES
LINHA DA
COMPANHIA

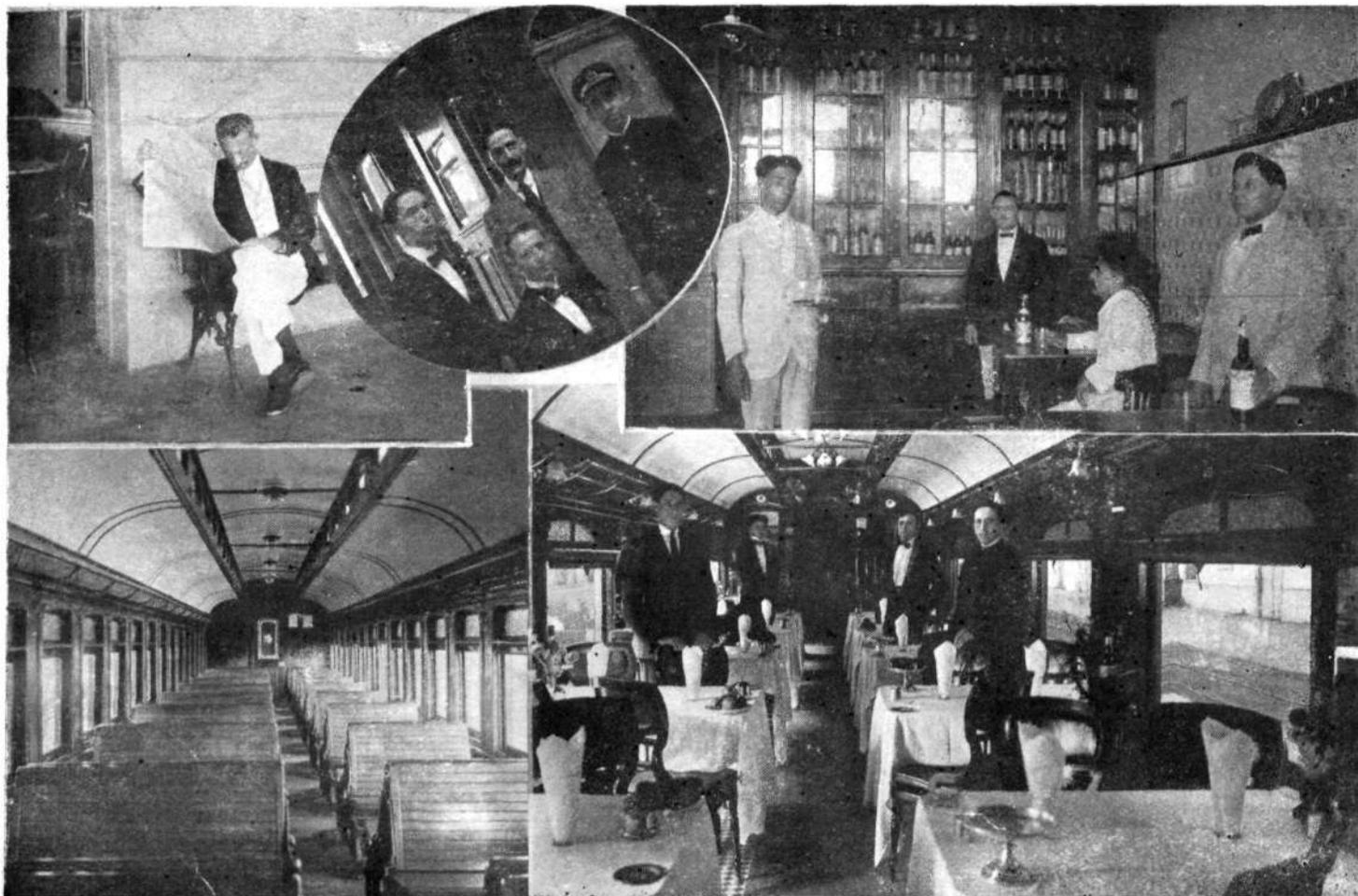


| | | | | | |
|-------------|---------------|----------|--------------|--------------------|----------------|
| | | LEME | S. VERIDIANA | | |
| BROTAS | DOIS CORREGOS | | BAURÚ | AGUDOS | PORTO FERREIRA |
| JABOTICABAL | | BARRETOS | S. EUDOXIA | PONTAL | |
| JUNDIAHY | CORDEIRO | | RIO CLARO | VISC. DO RIO CLARO | S. CARLOS |



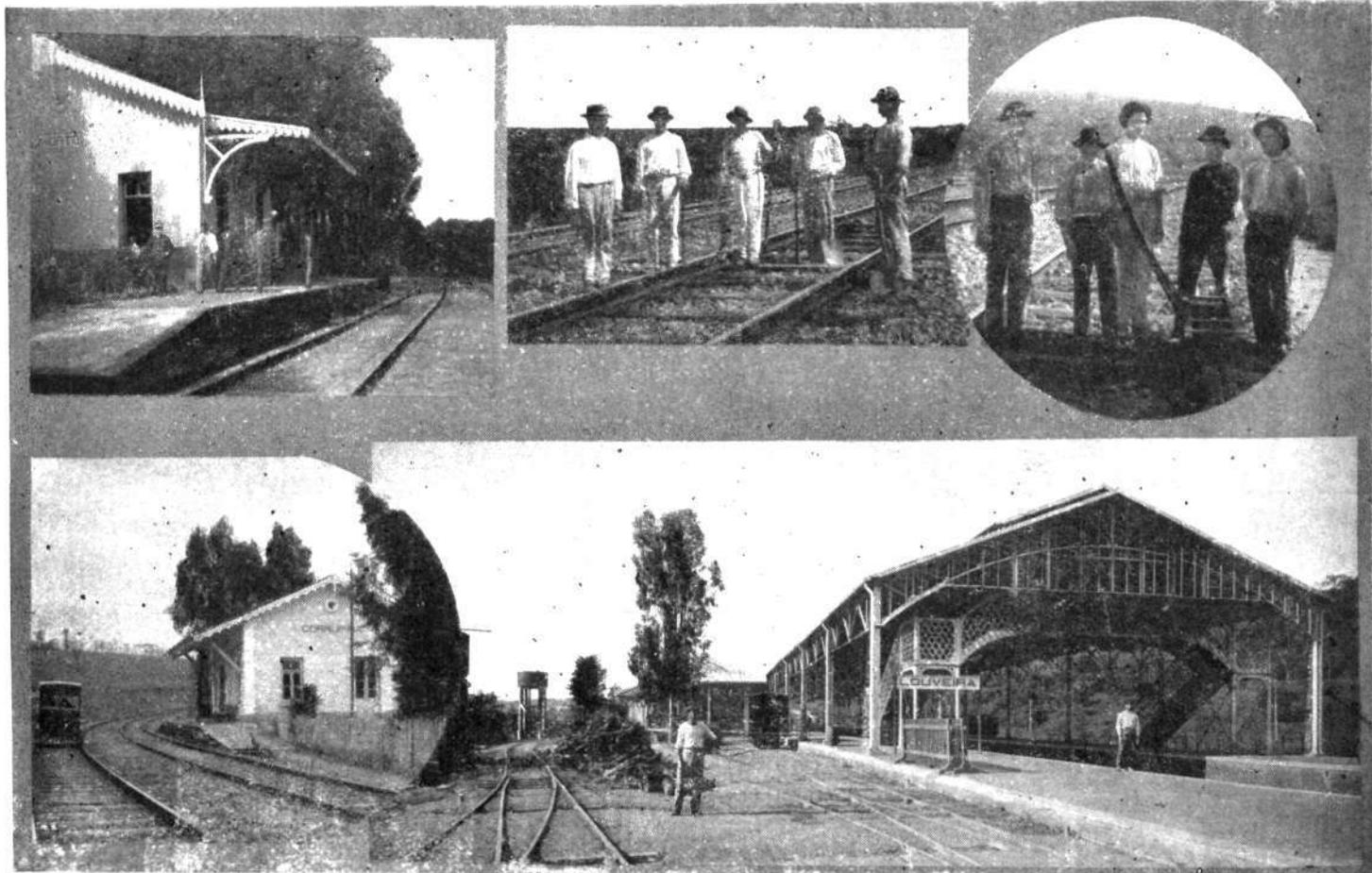
Entrada em Jundiahy Paulista
Kilometro 2
Emfrente a Casa de machinas Jundiahy

No Horto Florestal Km. 5
Estação Jundiahy Paulista
K. 3 - Dormentes de aço e dormentes de cimento armado
Officinas da Companhia em Jundiahy



Sr. Miari proprietário do Botequim de Araraquara
Interior de um carro de 2.ª classe

Grupo de empregados de um carro Restaurante Botequim da Estação de Rincão
Carro Restaurante da Bitola de 1m. 60



Horto-Posto telegraphico no Km. 5 — Inaugurado em 25 de Julho de 1904
Currupira-Posto telegraphico Km. 11, Inaugurado em 1 de Julho de 1905.

Turmas em serviço
Estação de Louveira Km. 16 — entroncamento da Itatibense

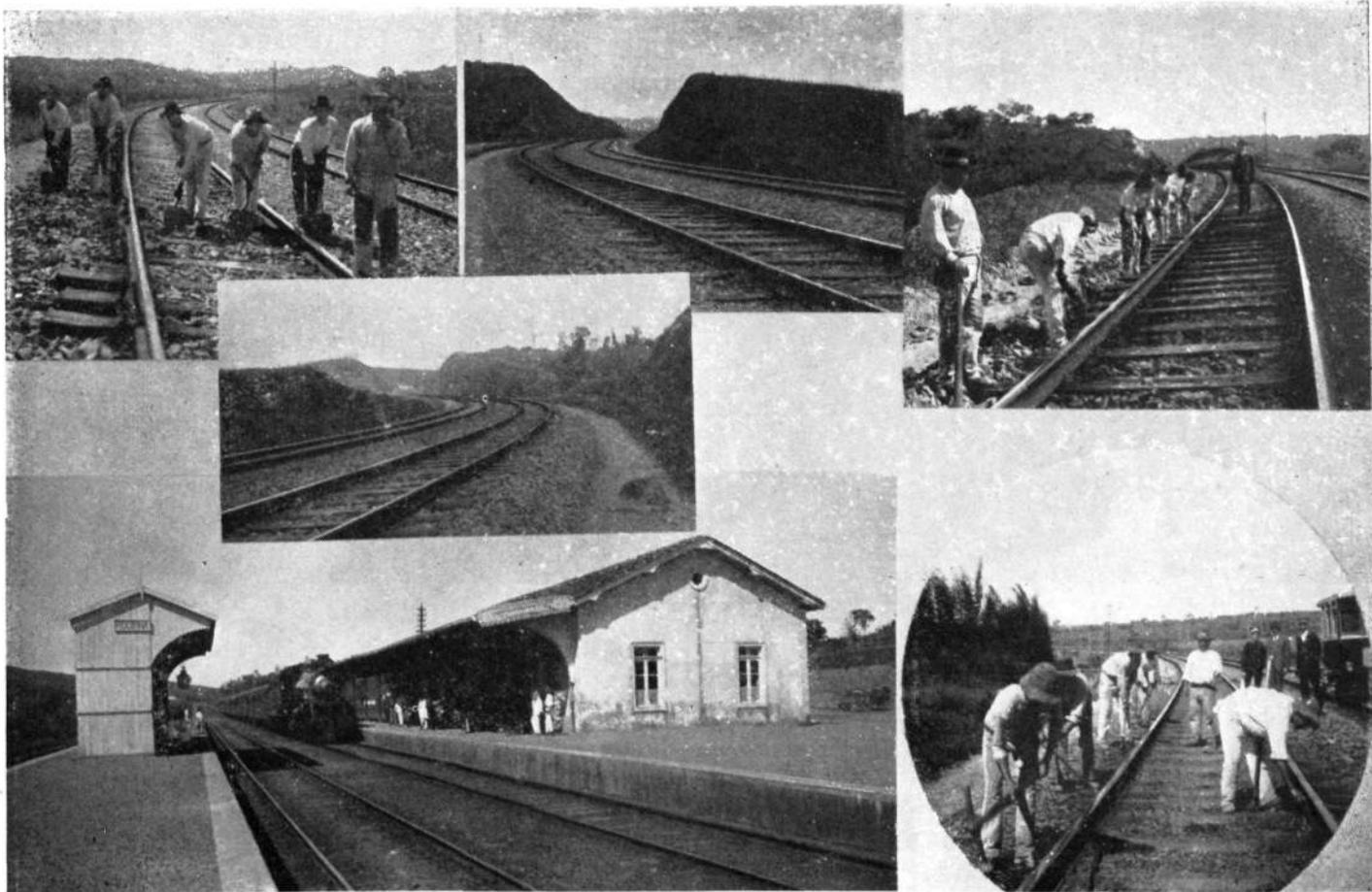
FUNCCIONARIOS DA COMPANHIA



Funcionarios do telegrapho na Estação de Campinas
Zeladora da sala de espera da Estação de Rio Claro
Telephonistas da Estação de Campinas.

Telephonistas da Estação de Jundiayh

Zeladora da sala de espera da Estação de S. Carlos
Zeladora da rouparia e auxiliares na Estação de S. Carlos
Zeladora da sala de espera da Estação de Campinas



Turma em Serviço

Trecho de linha no Km. 20

Trecho de linha no Km. 20

Estação de Rocinha Km. 23 - Inaugurada em 31 de Março de 1872

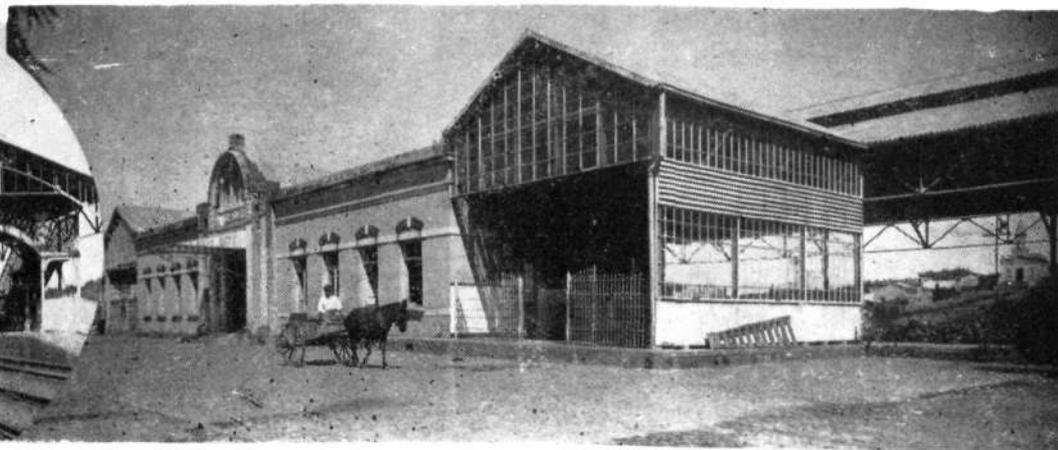
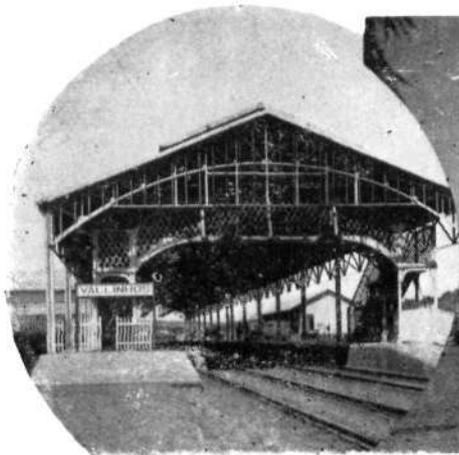
Turma em Serviço

Turma em Serviço

COMPANHIA
PAULISTA



CHEFES DE ESTAÇÕES



Casa de Turma reformada
Estação de Vallinhos - vista da linha

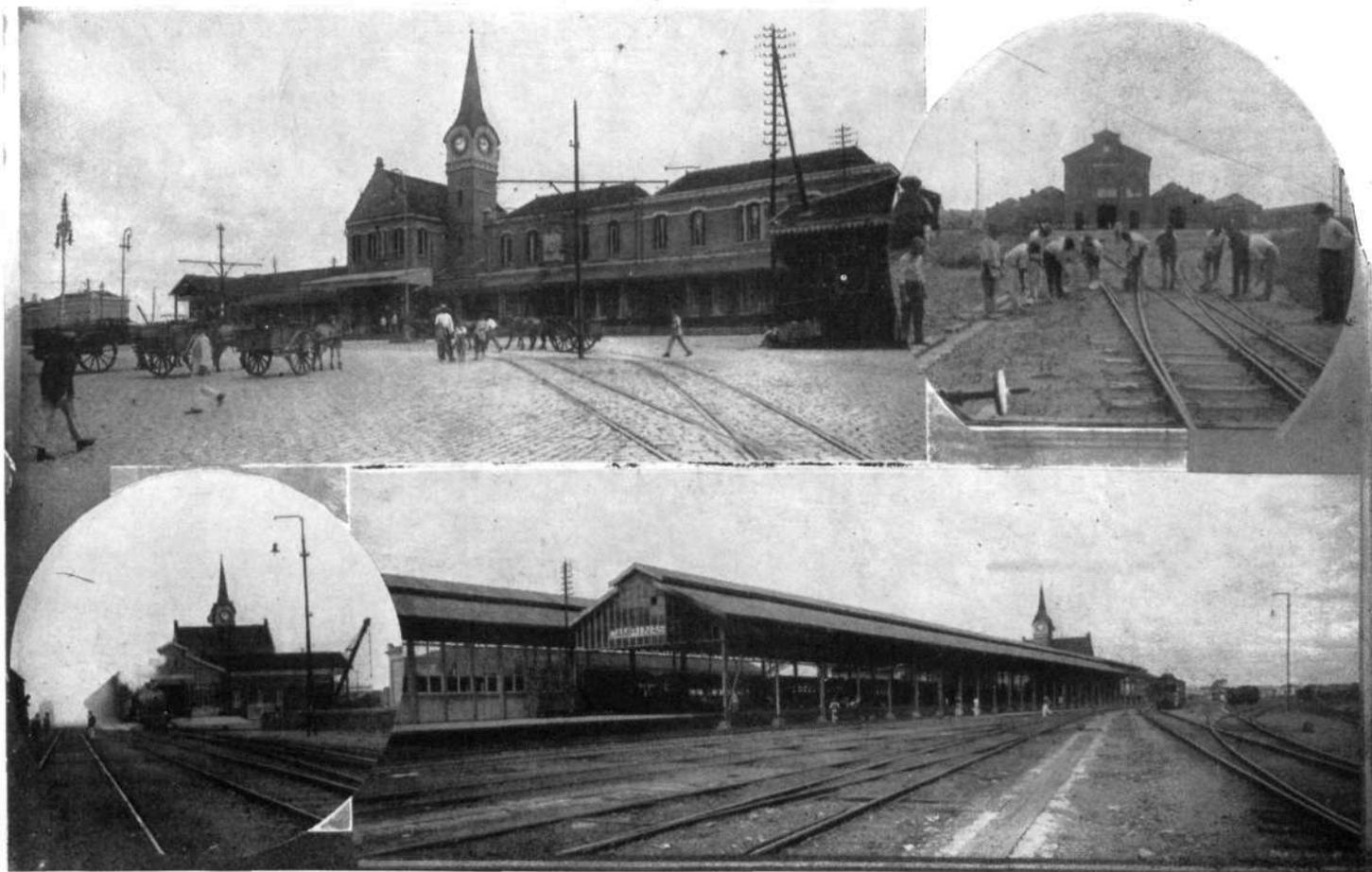
Uma turma em Serviço

A mesma estação, lado da entrada - Km. 31

Samambaia — Posto telegraphico Km. 38



CHEFES DE ESTAÇÕES

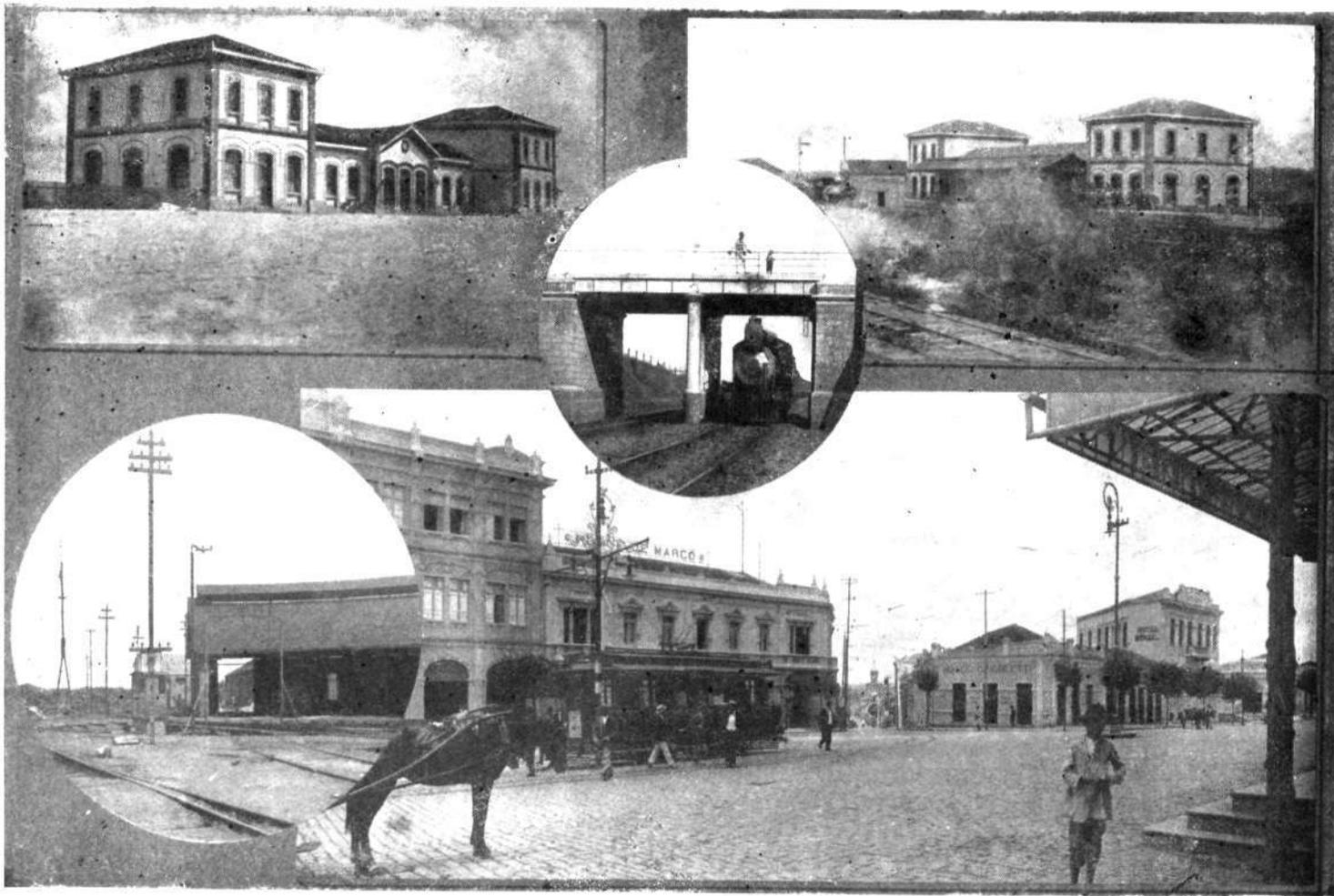


Vista lateral da estação

A estação de Campinas em 1918

A turma das chaves em serviço
A estação vista da esplanada das manobras

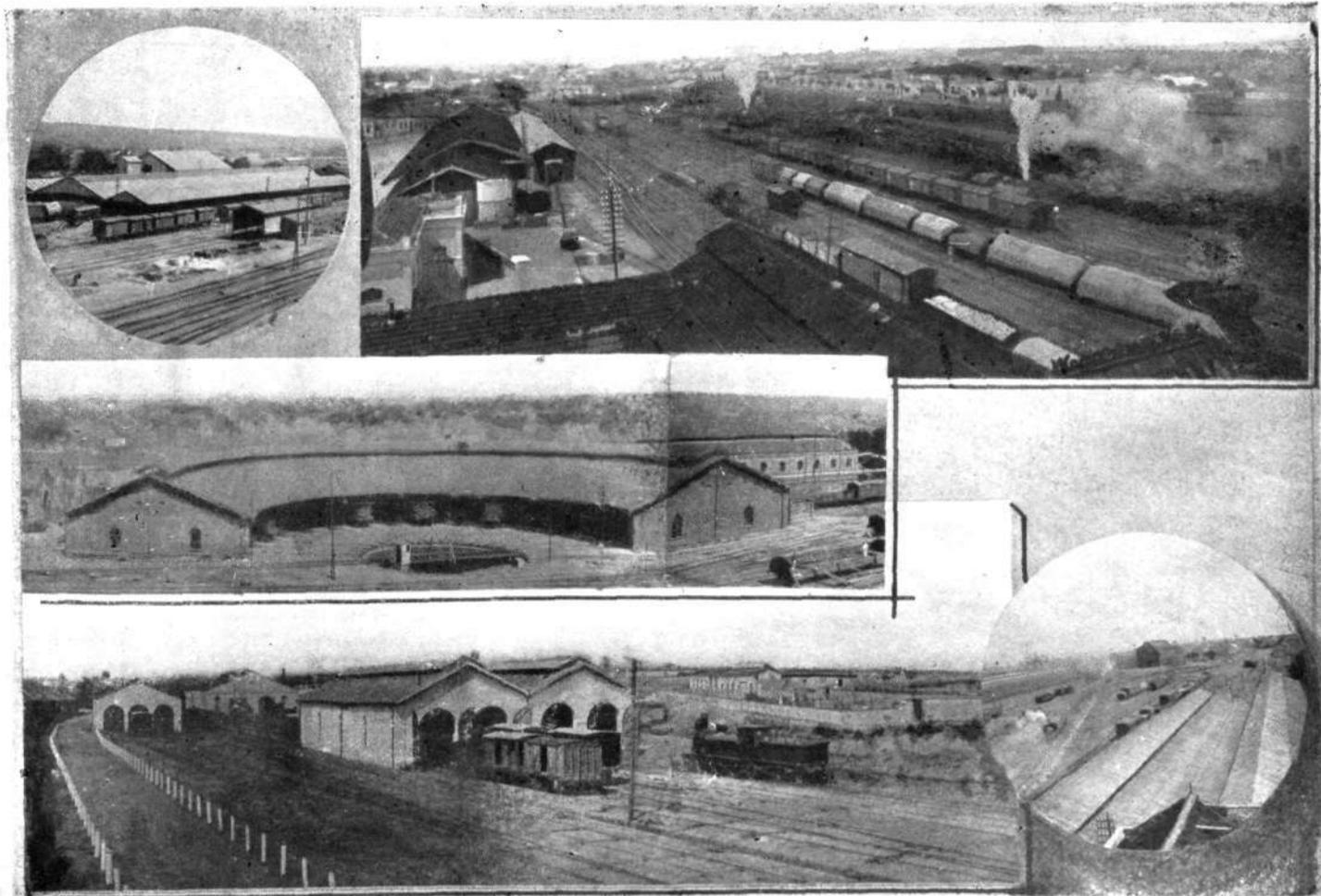
CAMPINAS
ANTIGA E
CAMPINAS
MODERNA



A estação de Campinas em 1872
Rotunda e virador electrico actuaes

A mesma estação em 1872, vista do lado da linha
A praça da estação actualmente

CAMPINAS
ANTIGA



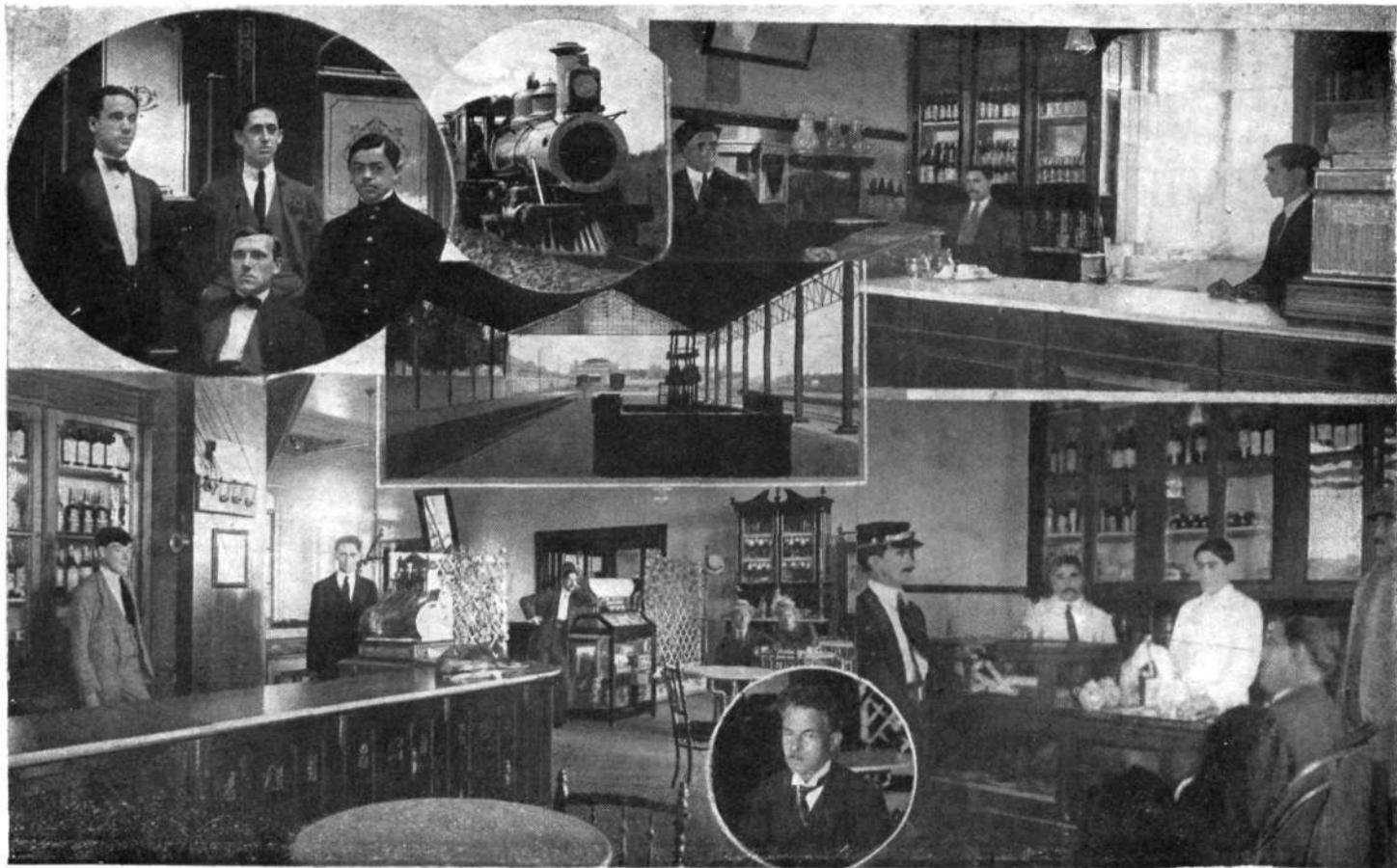
Trecho da esplanada da estação

Actual casa de machinas

Antiga esplanada, officinas e deposito de machinas

Actual esplanada da Estação

Trecho da actual estação

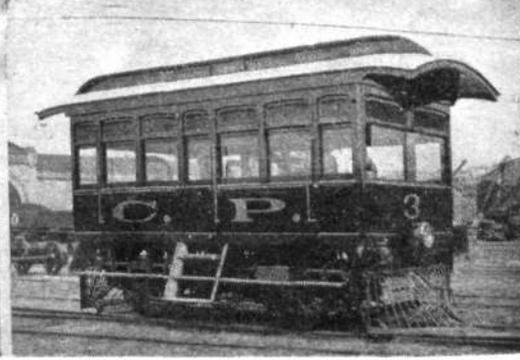
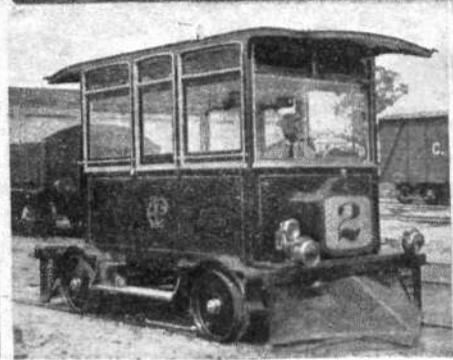
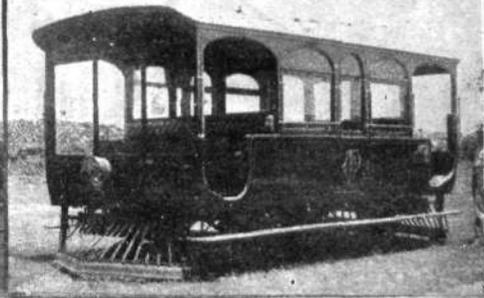
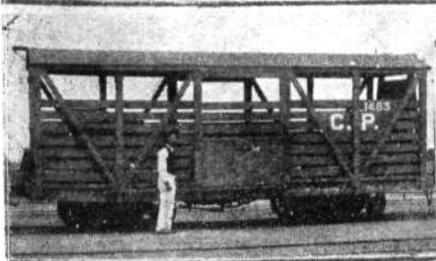
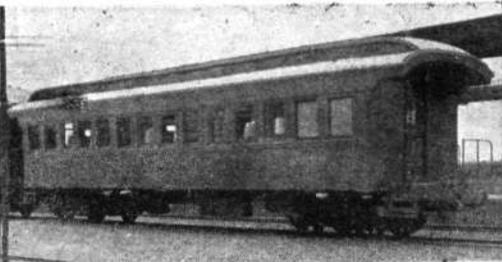
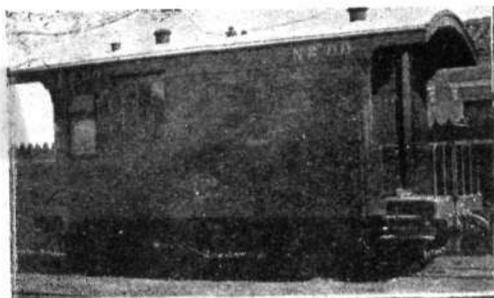


Pessoal de um Carro Restaurante
Restaurante e Botequim da Estação de Campinas

Plataforma da Estação de Rio Claro
Sr. Vieira gerente do Restaurante de Campinas

Botequim da Estação de São Carlos
Botequim da Estação de Bebedouro

MATERIAL
RODANTE



Carro correio bitola 1m, 00

Gaiola para gado

Carrinho de plataforma para baldeação de animais

Carro da bitola de 1m, 00

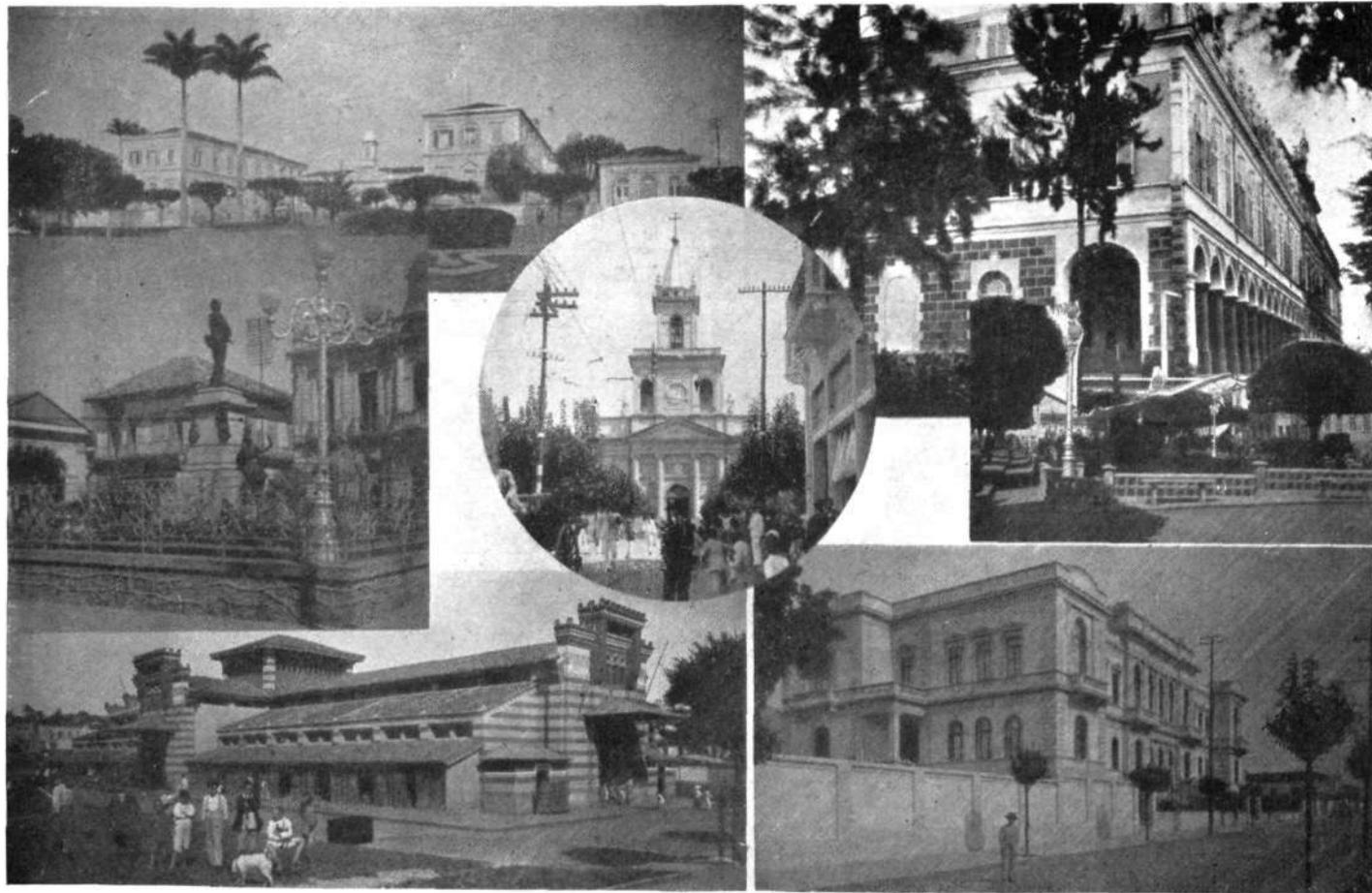
Automovel da bitola de 1m, 00

Automovel N. 2 da bitola de 1m, 60

Vagon da bitola de 1m, 00

Automovel N. 1 da bitola de 1m, 60

Automovel N. 3 da bitola de 1m, 60

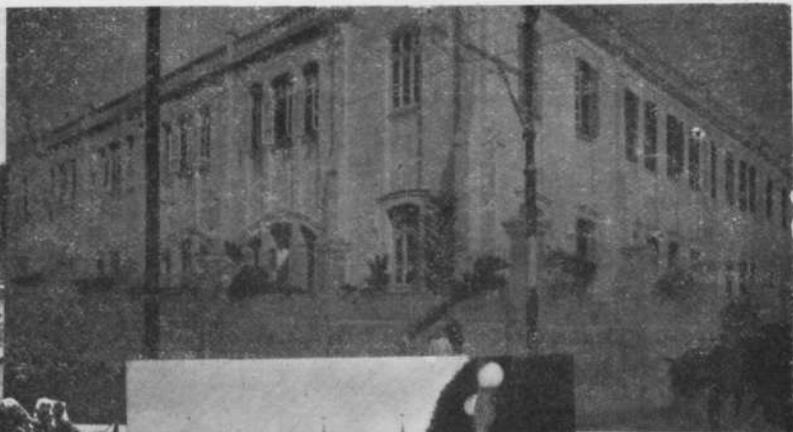
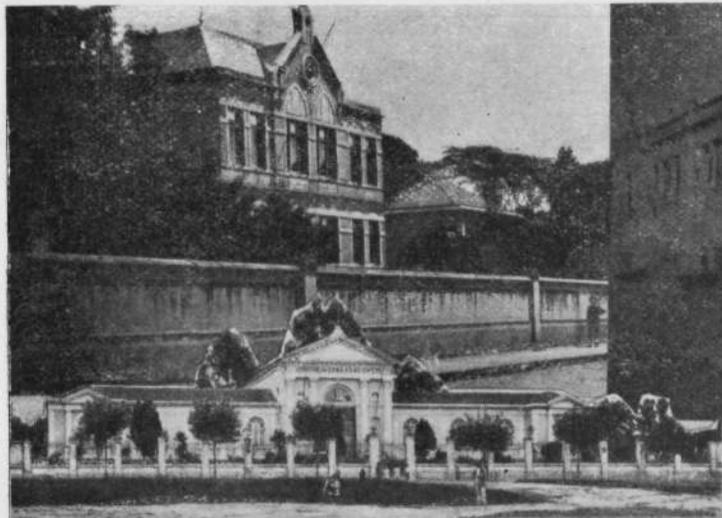


Beneficencia Portuguesa
Monumento a Carlos Gomes
Mercado Municipa

Matriz Nova

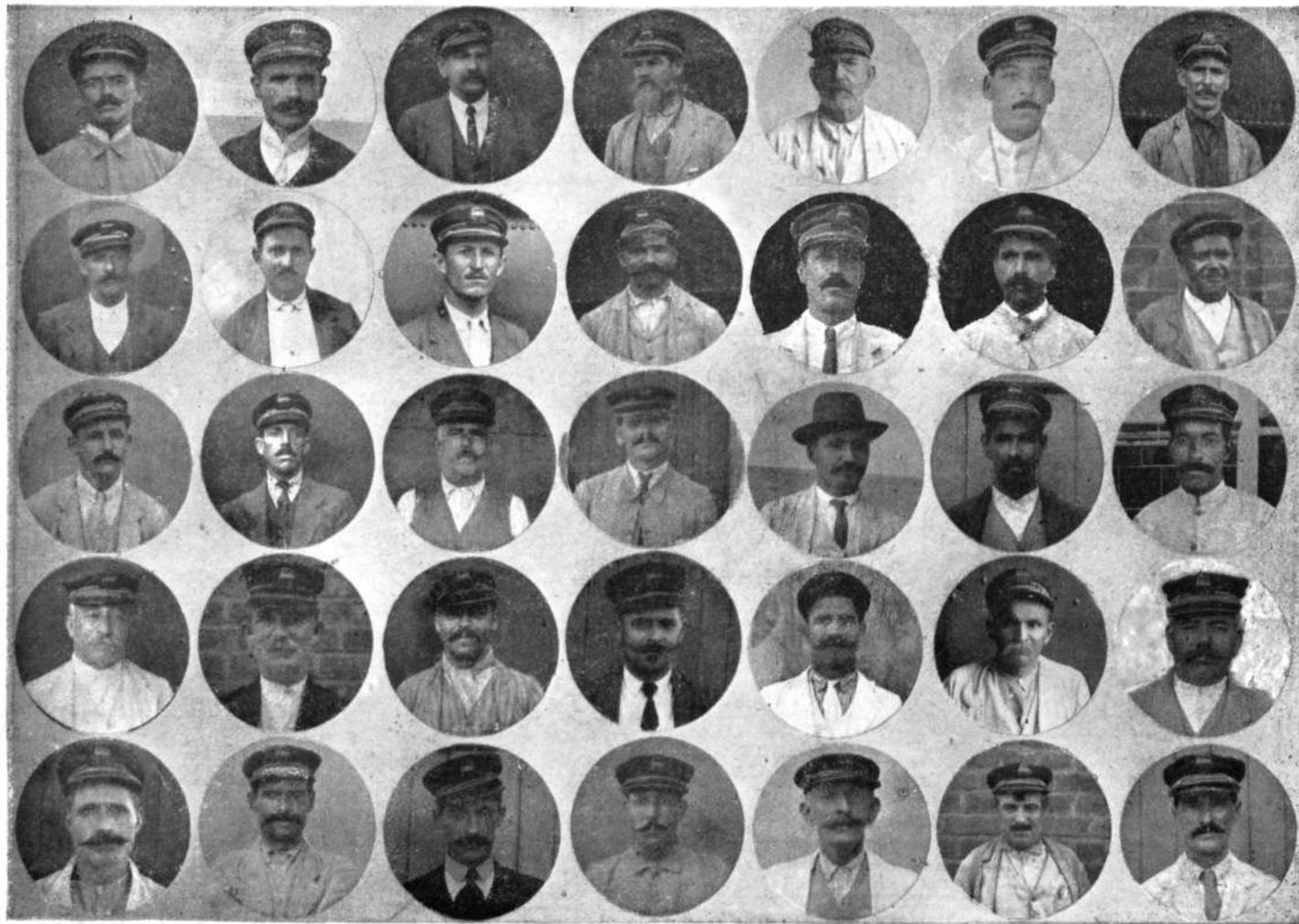
Collegio dos Salesianos
Escola Profissional "Bento Quirino"

CIDADES
SERVIDAS
PELA
COMPANHIA,
CAMPINAS
EM 1918

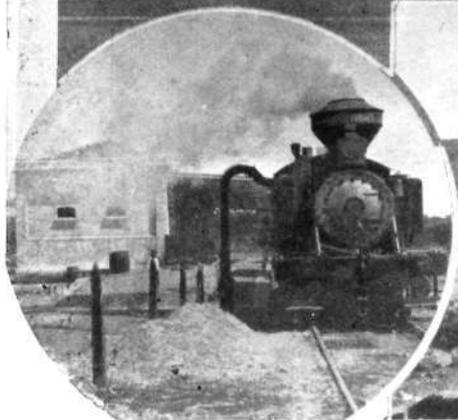


Grupo Escolar
Círculo Italiano
Sociedade de Artes e Ciências

Colégio de uma associação
Largo do Rozário



MACHINISTAS



Grupo Escolar de Santa Barbara

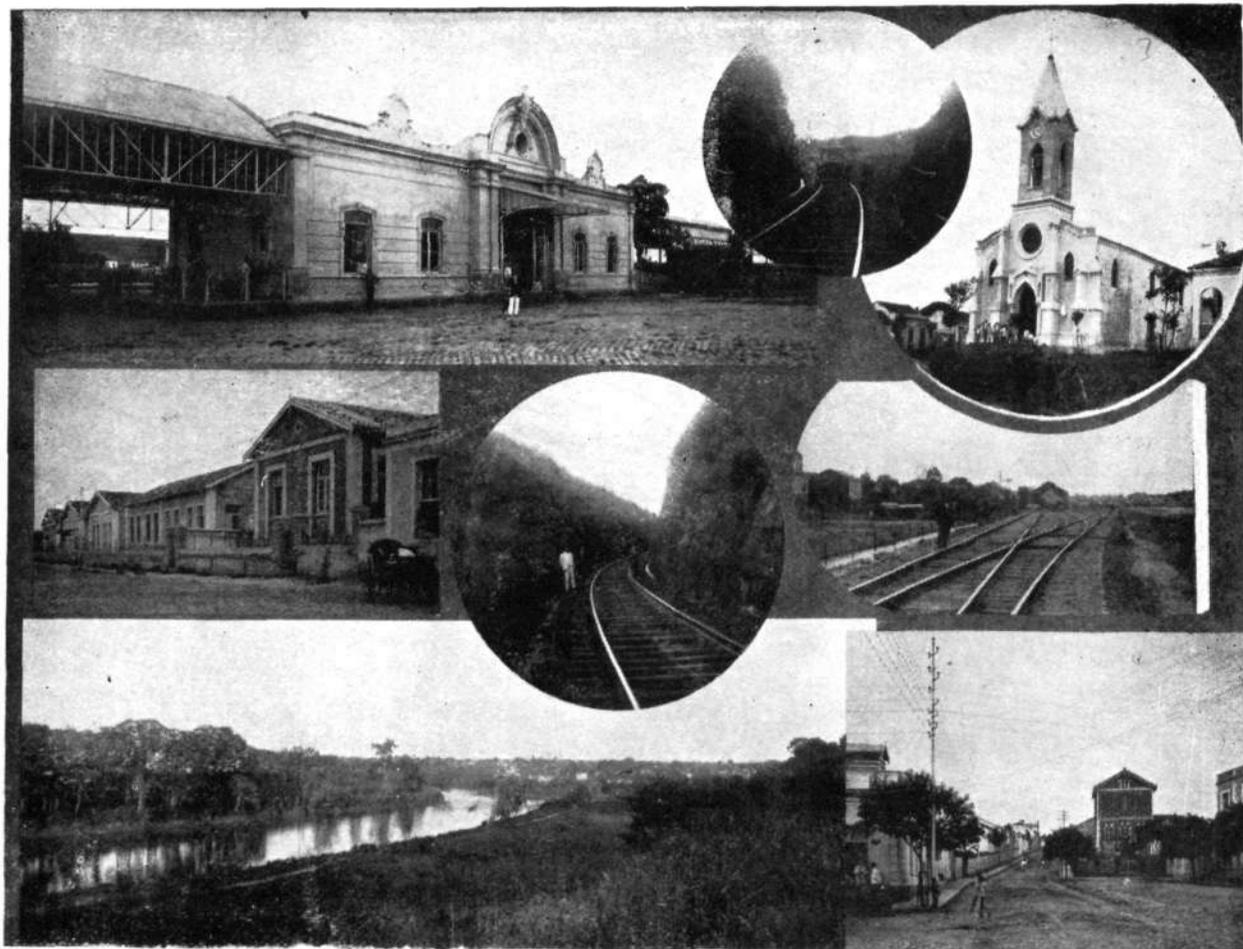
Vista panoramica da Cidade

Trecho do Jardim e Igreja em construção

Na Estação de Santa Barbara, km. 12,701

Pontilhão no Km. 13

Na porta do Engenho



Estação de Villa Americana - inaugurada em 27 de Agosto de 1875

Casas da Cia. - Residências dos empregados

Paisagem do Rio Atibaia — Paralelo a linha

Linha no km. 85

Linha no km. 85

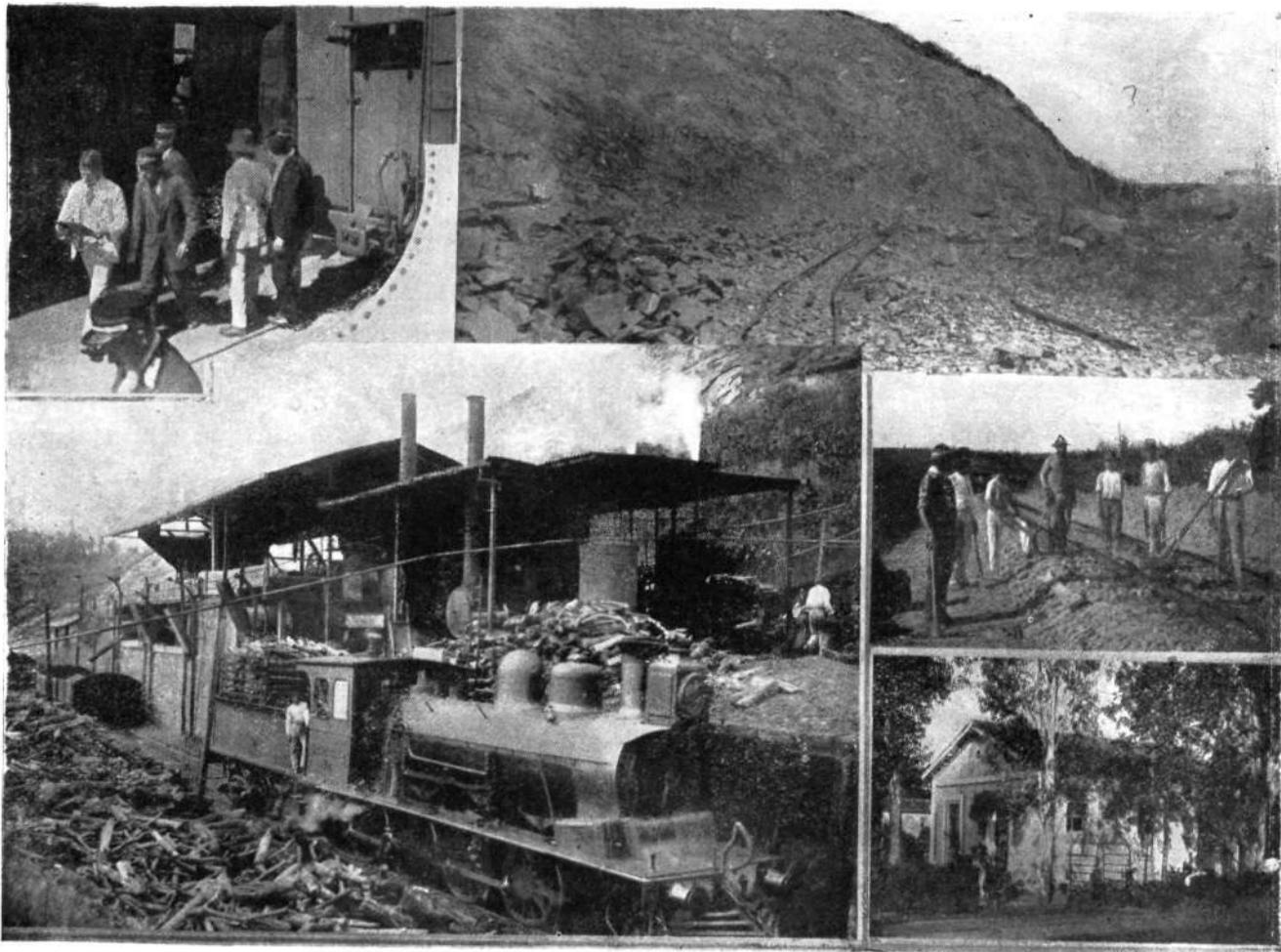
Igreja de Villa Americana

Vista da estação - Lado da linha

Uma rua de Villa Americana



GUARDAS TRENS



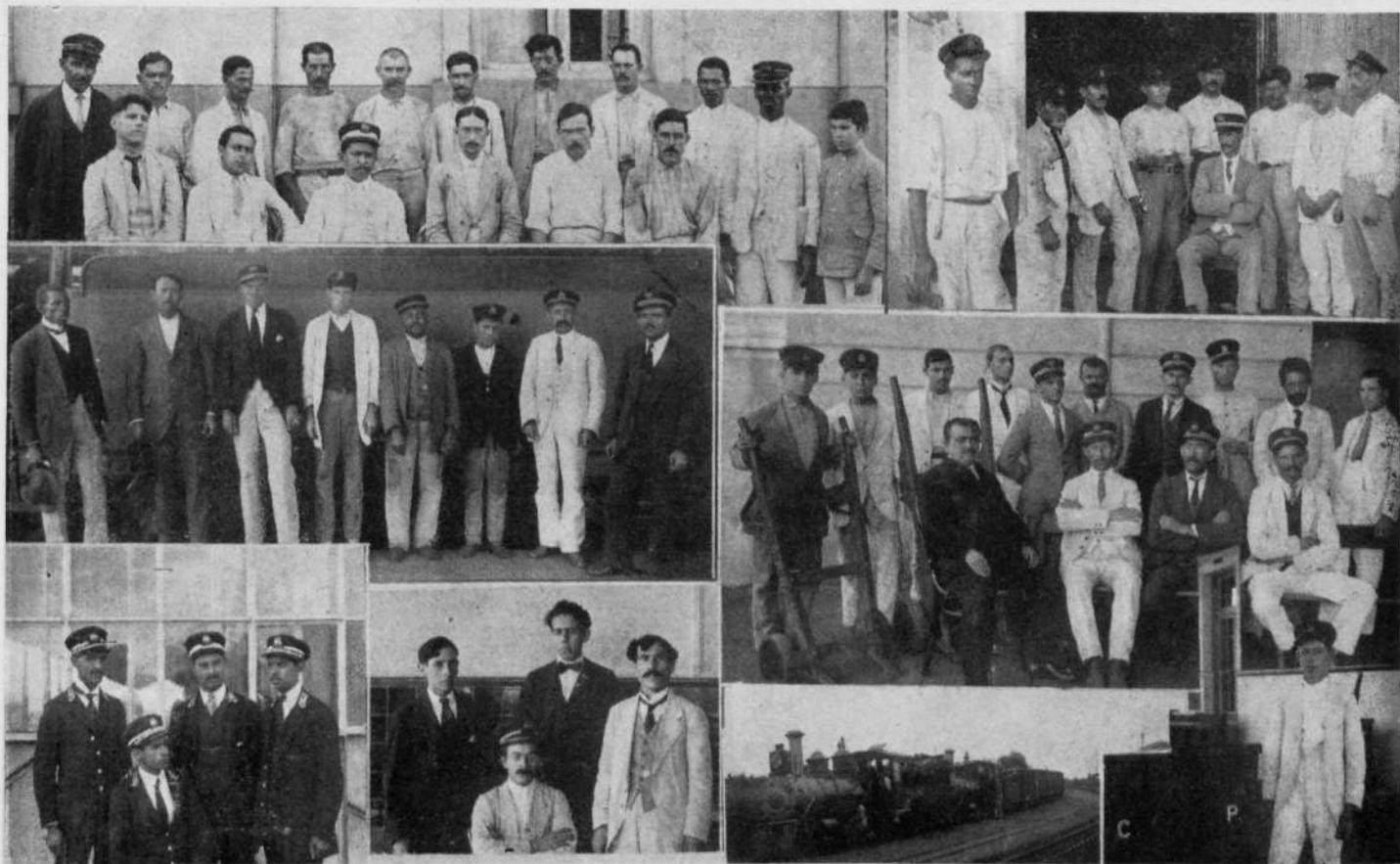
Instantaneo tirado em Ibaté, na occasião do cruzamento de trens

Funcionamento das machinas britadoras.

Pedreira de Tatú, que forneceu durante 10 annos 319.680 metros cubicos de pedra britada, 20.212 de pedra para construcção e 16.315 de cascalho.

Turma em serviço
Casa de chefe de estação

FUNCCIONARIOS DA COMPANHIA



Pessoal da estação de Pontal

Pessoal de Ribeirão Bonito

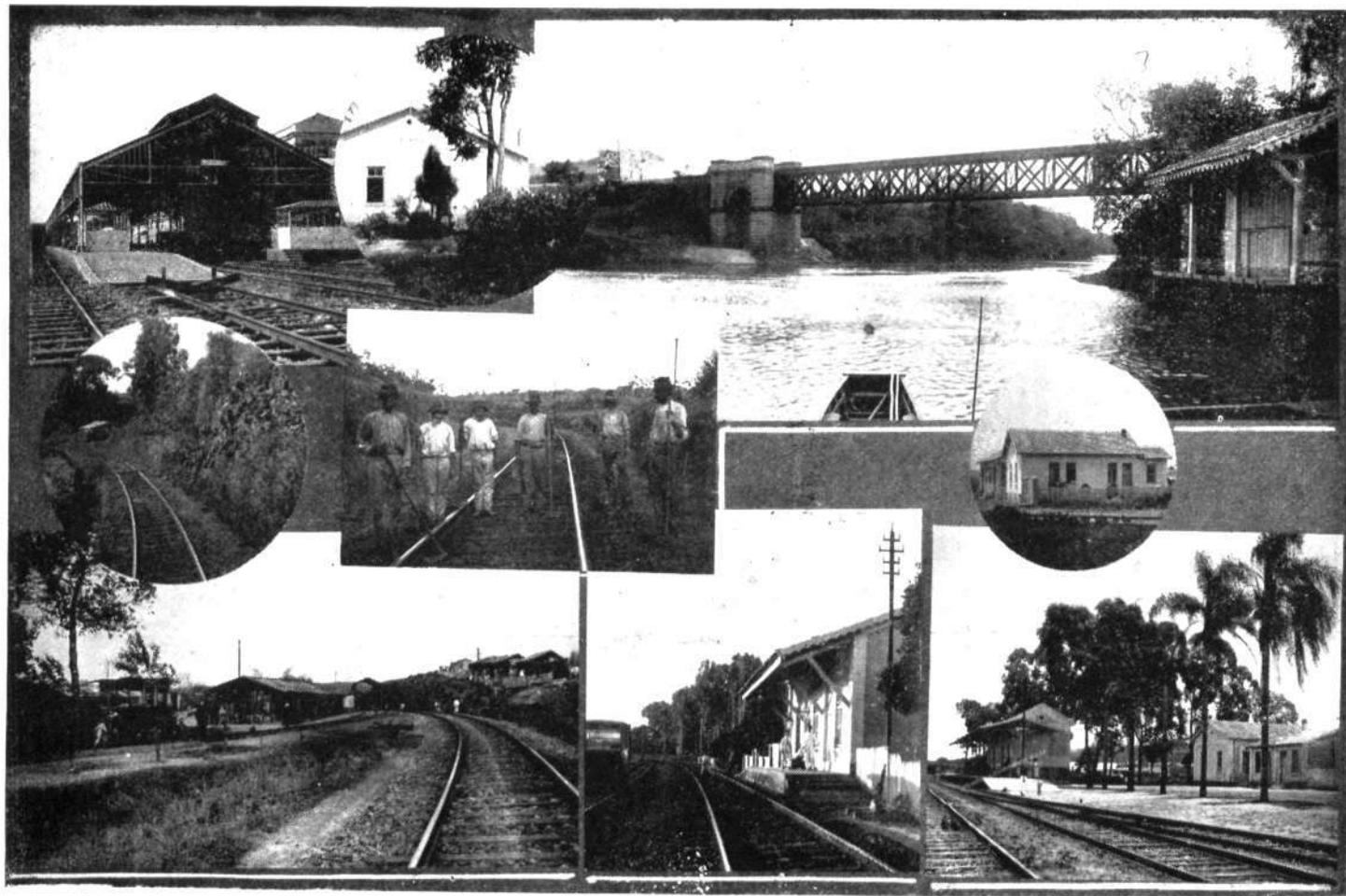
Porteiros em Campinas

Pessoal de Louveira

Na porta do armazem de Louveira

Pessoal de Araraquara

No despacho de bagagens



Estação de Limeira

Itaipú

Turma em serviço

Bifurcação do ramal da pedra de granito

São Jerônimo

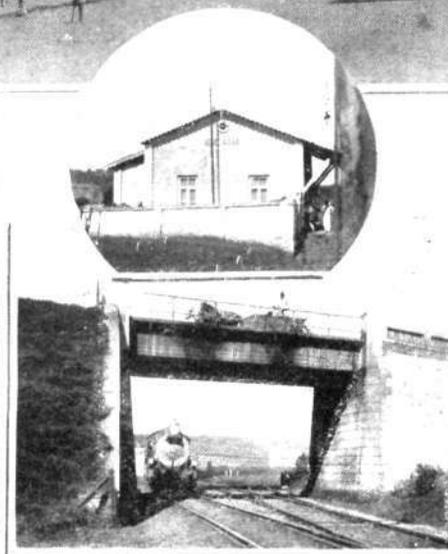
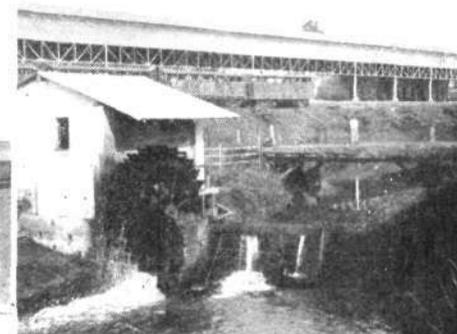
Ponte sobre o Rio Atibaia

Casas de empregados

Estação de Tatú



FOQUISTAS



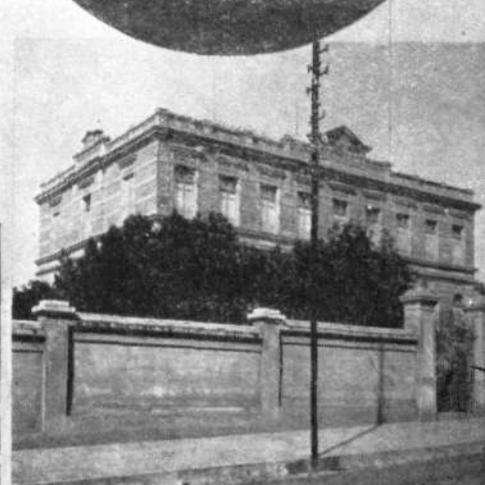
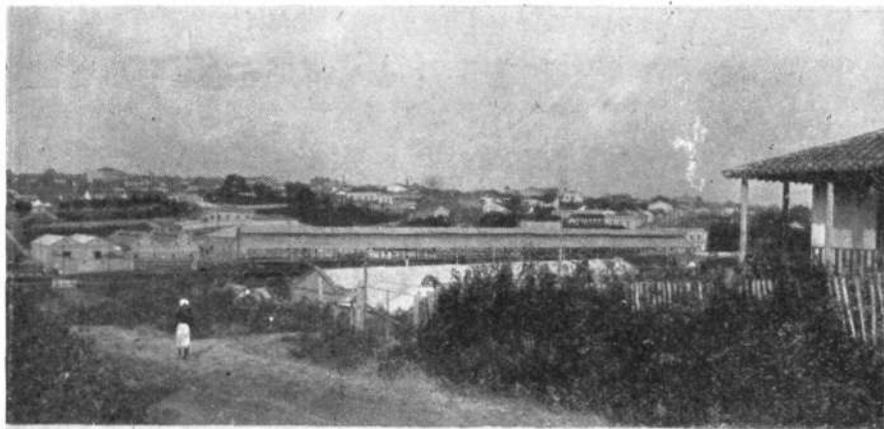
Estação de Limeira km. 106 - inaugurada em 30 de Julho de 1876

Jardim da estação de Cordeiro

Ibicaba — posto telegraphico
Passagem superior em Cordeiro

Limeira — plataforma da estação

Botequim da Estação de Cordeiro



Cadeia Publica

Vista panoramica da Cidade

Paço Municipal

Igreja Mariz
Grupo Escolar



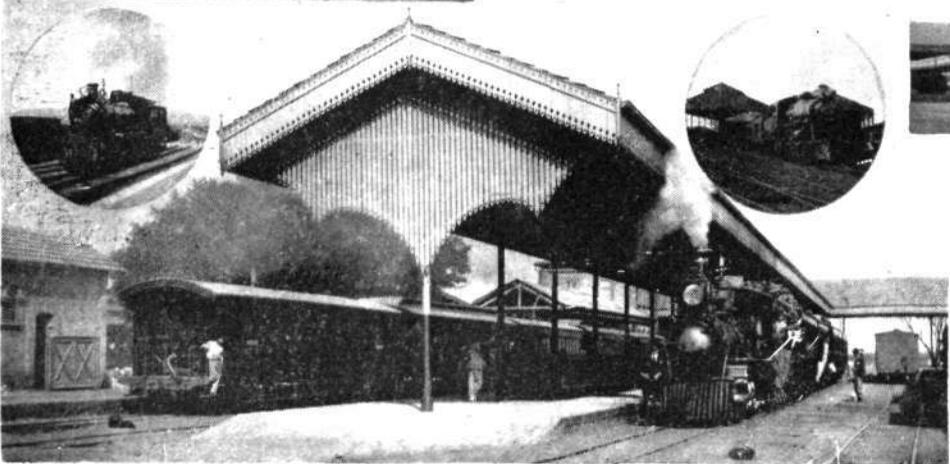
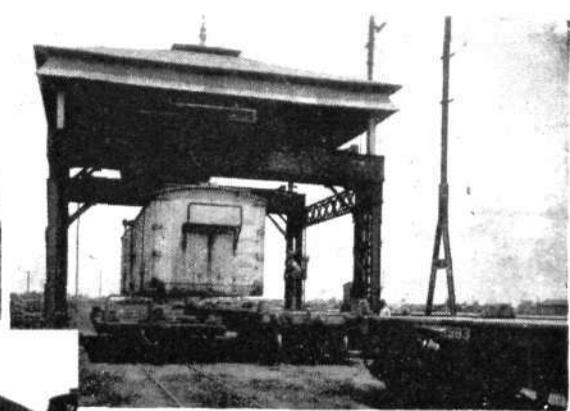
Casas da Companhia em Limeira
Estação de Sta. Gertrudes, km. 126
Igreja de Sta. Gertrudes

Turma em Serviço
Estação de Cordeiro, entroncamento do Ramal de Descalvado - km. 117
Turma em Serviço
Estação de Cordeiro, lado Norte



Diversos grupos de empregados de estações

TRONCO —
 JUNDIAHY a
 SÃO CARLOS
 BITOLA DE
 1m. 60



Estação actual de Rio Claro - Km. 134

Estação antiga

Estação antiga de Rio Claro depois de reformada

Apparelho electrico para a baldeação dos wagões frigorificos em Rio Claro

Antigo jardim da estação

Rua de Rio Claro, vendo-se, ao fundo a estação antiga



Santa casa
Theatro Phenix
Igreja Matriz

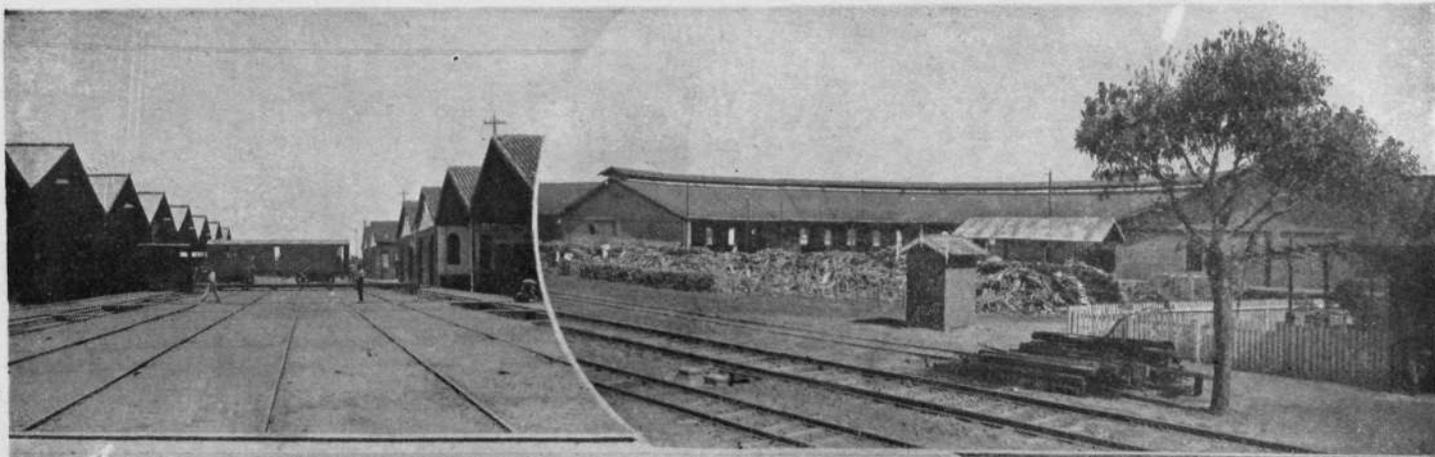
Cadeia publica
Gruta do Jardim Publico
Entrada do Jardim Publico

Antigo mercado hoje Quartel
A cidade vista da porta da estação
Grupo Escolar



Pessoal de uma estação
Auxiliares do escriptorio da locomoção, em Jundiahy

Pessoal do escriptorio da estação de Rio Claro
Pessoal do armazem de Rio Claro



Transporte de um carro, de uma para outra seção nas oficinas
Vista da esplanada das oficinas

Vista exterior da casa de machinas
Um trecho da esplanada

OFFICINAS DA
COMPANHIA;
EM RIO CLARO

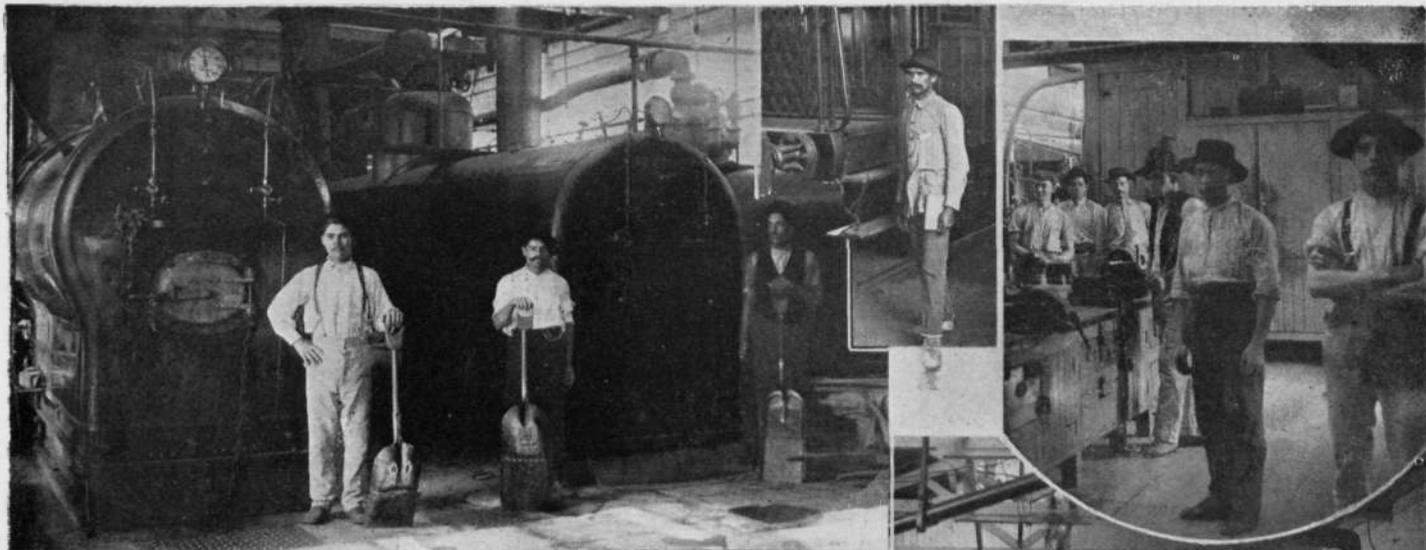


Pessoal superior da direcção das officinas
Sr. Primo Rivera, Chefe da secção de carpintaria em seu gabinete de trabalhos

Sr. James Fernie, sub-
chefe das officinas

Mr. Adão Gray - Chefe das officinas em sua meza
de trabalhos

Residencia do mestre das officinas
Vista das officinas

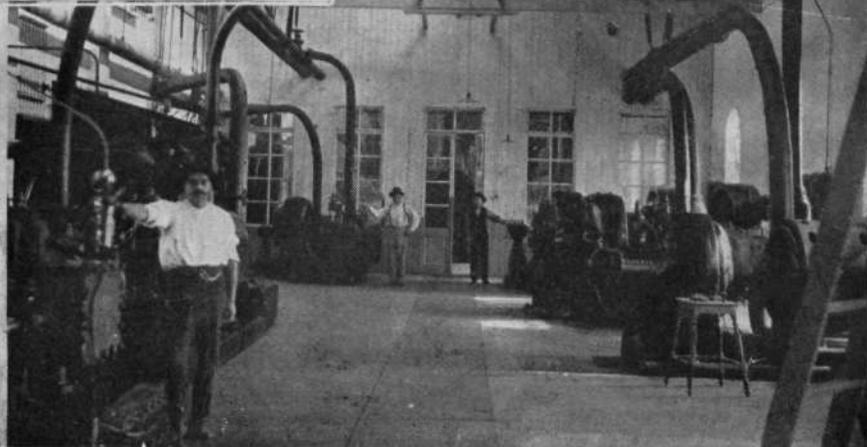


OFFICINAS DA,
COMPANHIA
EM RIO CLARO



Machinas fixas

Secção de electricidade



Secção de electricidade

Sala das turbinas

OFFICINAS DA COMPANHIA, EM RIO CLARO



Escritorio do almoxarifado
Grupo de marceneiros

Escritorio da tracção
Grupo de fundidores

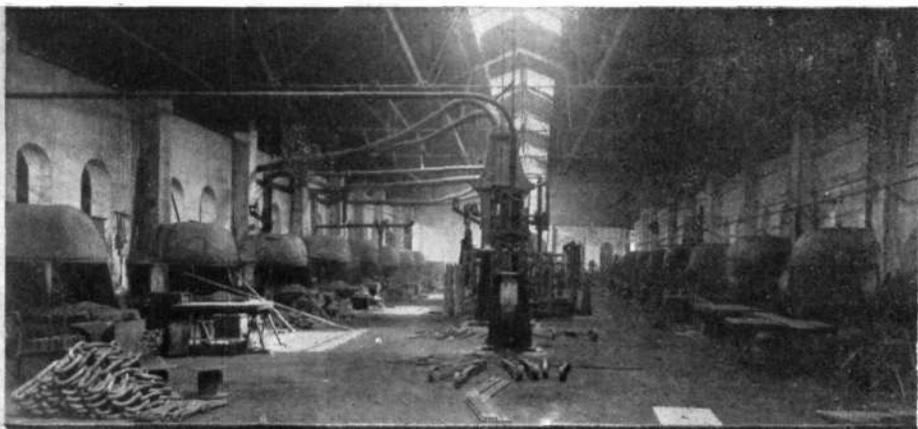


Reparadores de wagons

Grupo de ajustadores

Grupo de carpinteiros

Chapeiros



Grupo de ajustadores em São Carlos

Secção de mechanica e ferreiros

Secção de ferreiros (Forjas)

Grupo de ajustadores em São Carlos

OFFICINAS DA COMPANHIA EM RIO CLARO



Secção de pintura

Grupo de serradores

Grupo de ajustadores

Armazem do almoxarifado e pessoal



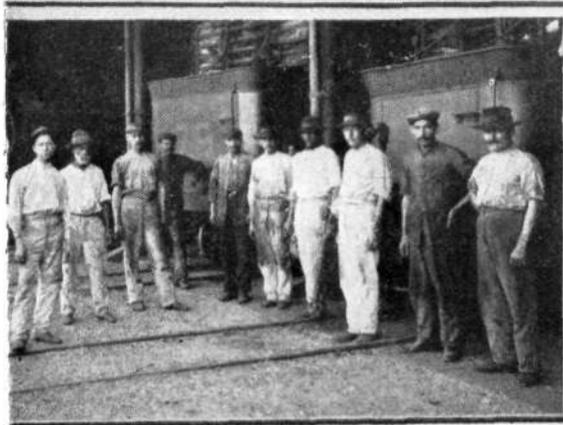
Telegrapho das officinas

Grupo de pintores

Grupo de ferreiros

Despachantes de encomendas, na officina

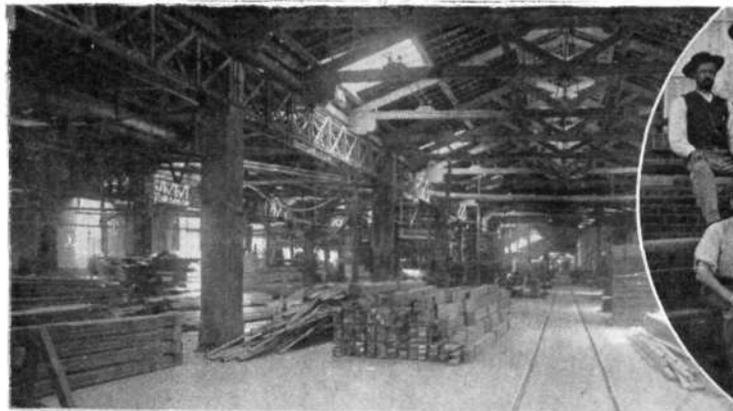
OFFICINAS DA COMPANHIA, EM RIO CLARO



Grupo de ferreiros
Pessoal de reparos de locomotivas

Escritorio das officinas
Secção de breacks

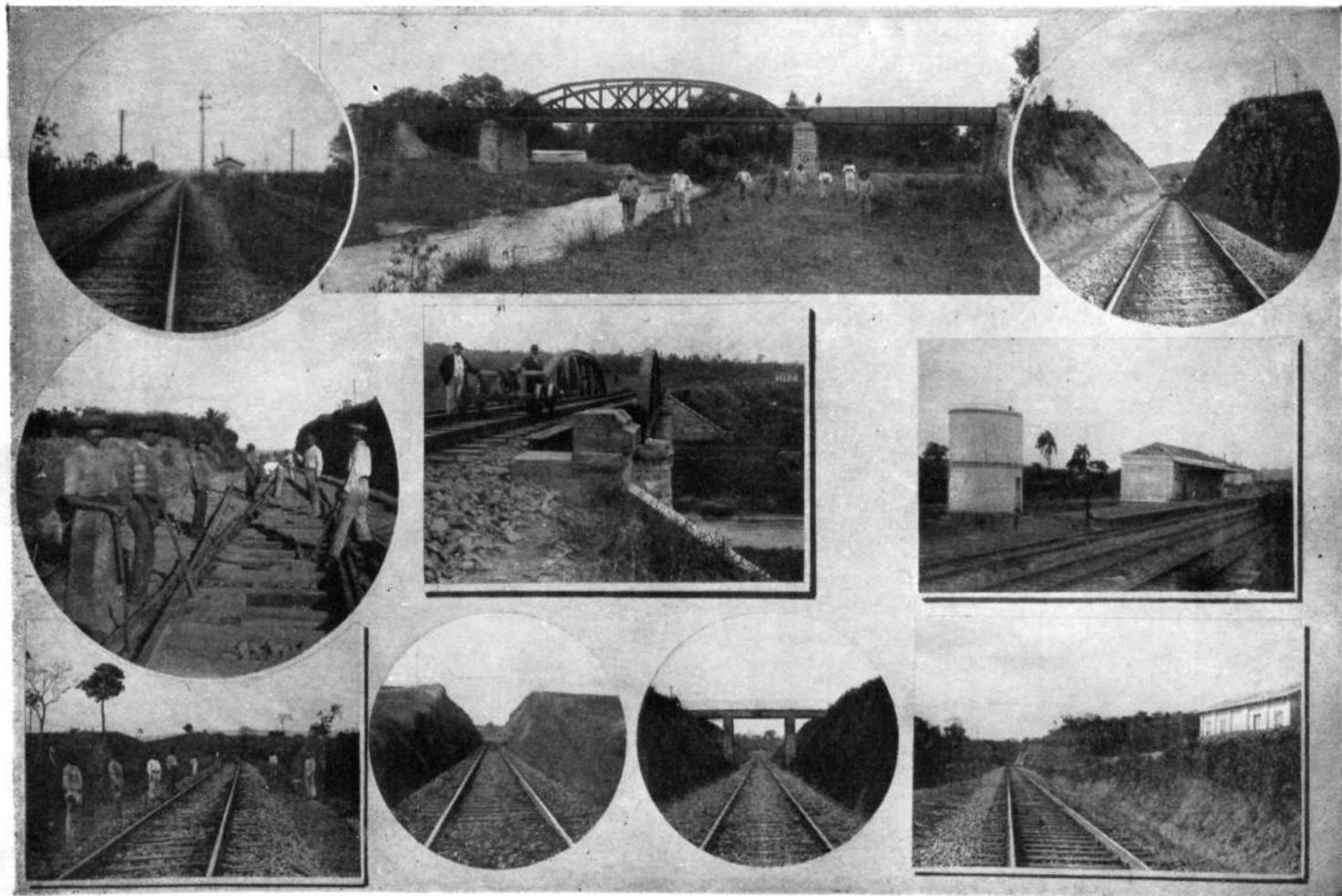
OFFICINAS DA COMPANHIA EM RIO CLARO



Secção de carpintaria
Grupo de caldeireiros

Grupo de carpinteiros
Secção de ajustadores

TRONCO —
 JUNDIAHY A
 SÃO CARLOS
 BITOLA
 DE 1, m 60



Bifurcação da bitola de 1, m com a de 1, m 60

Colocação de desvios para a nova estação de Camaquã

Turma na linha

Ponte sobre o rio Corumbatahy (linha nova)

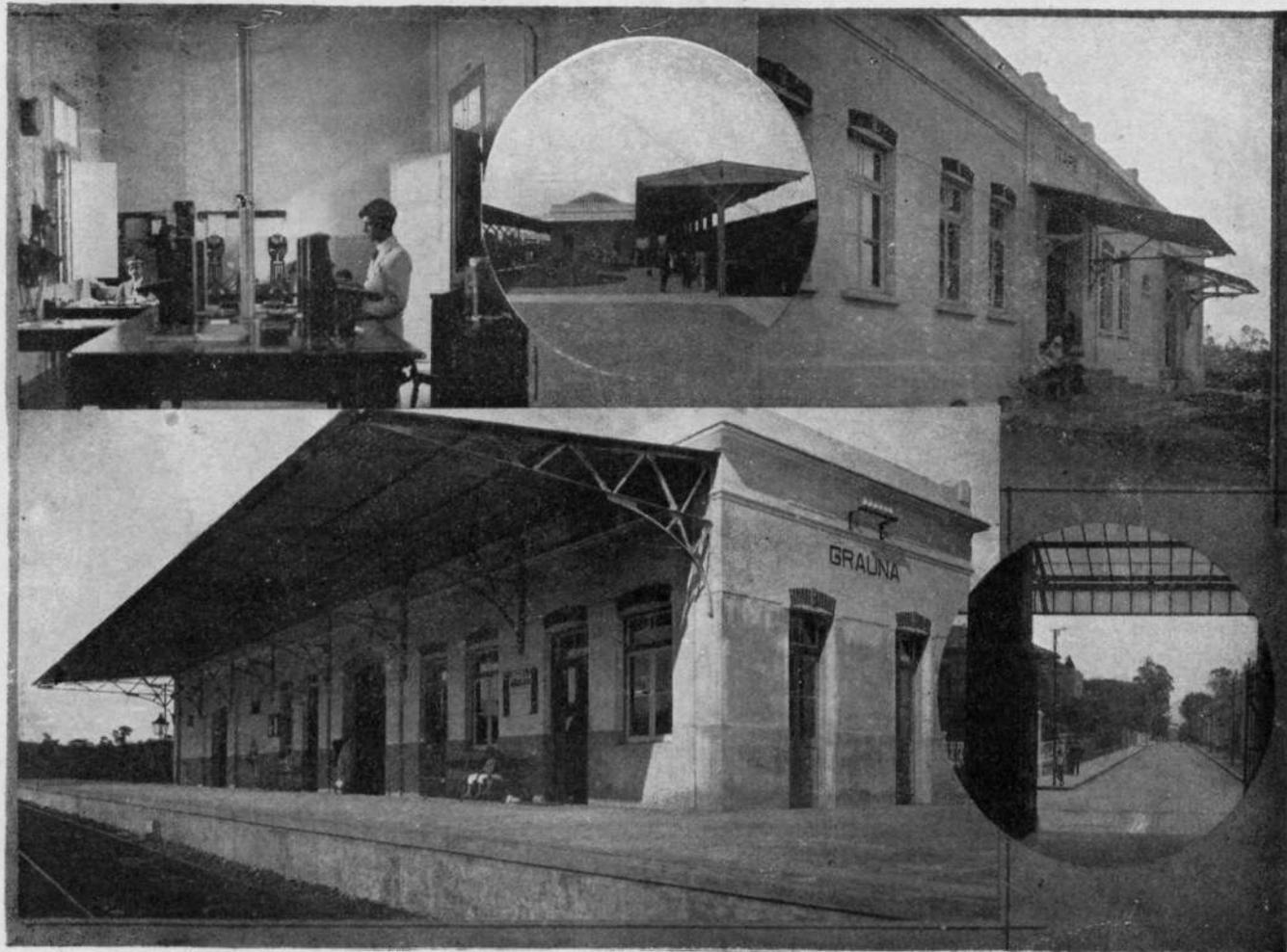
Ponte sobre o rio Corumbatahy

Trecho de linha, e passagem superior de cimento armado

Trecho de linha

Estação de Batovy

Trecho de linha



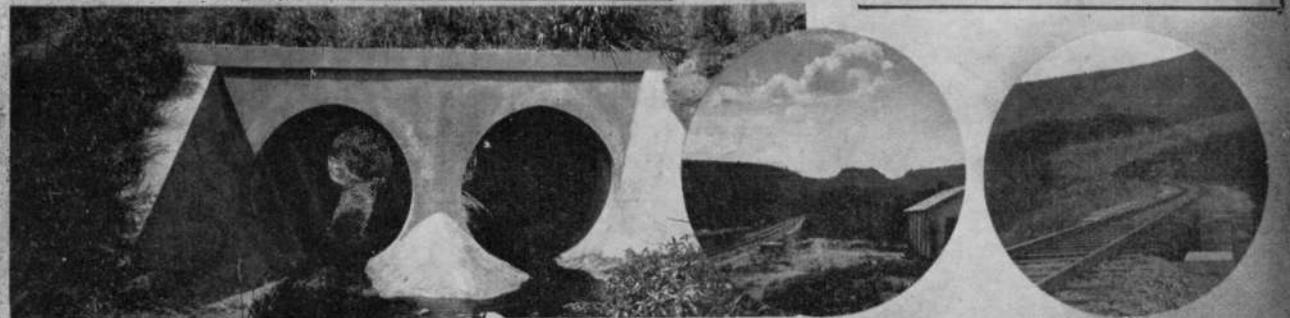
Interior da Estação de Tatú

Trecho da plataforma da estação de Ityrapina
Estação de Graúna

Entrada de uma estação
Trecho de Rio Claro



TRONCO
JUNDIAHY
A SÃO
CARLOS.
BITOLA
DE 1m, 60



Dois aspectos da ponte do Rio Cabeça
Pontilhão de cimento armado no km. 157

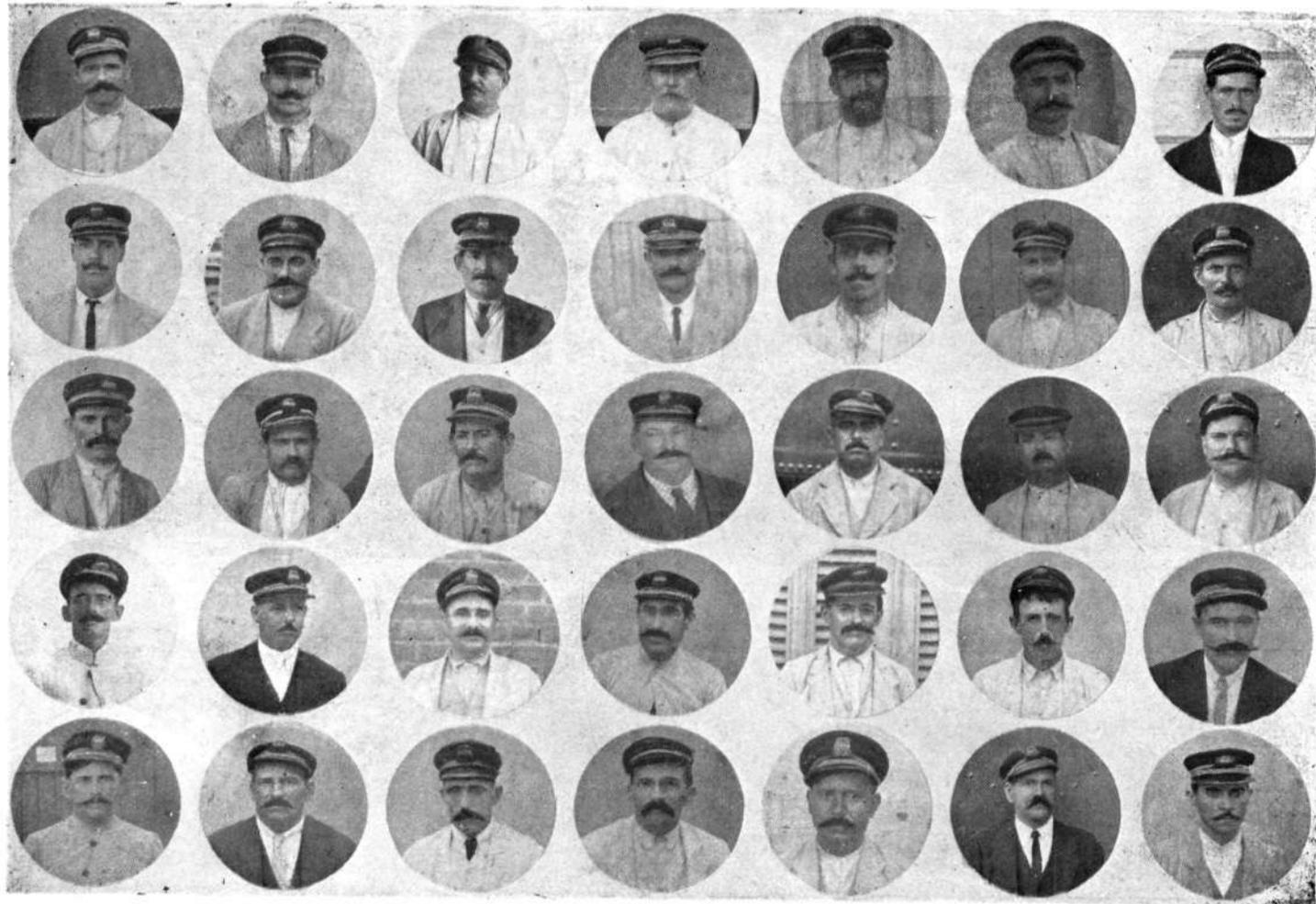
Estação de Graúna, km. 163
Trechos de linha

Estação de Itapé, no km. 157, inaugurada em 1 de Junho de 1916.

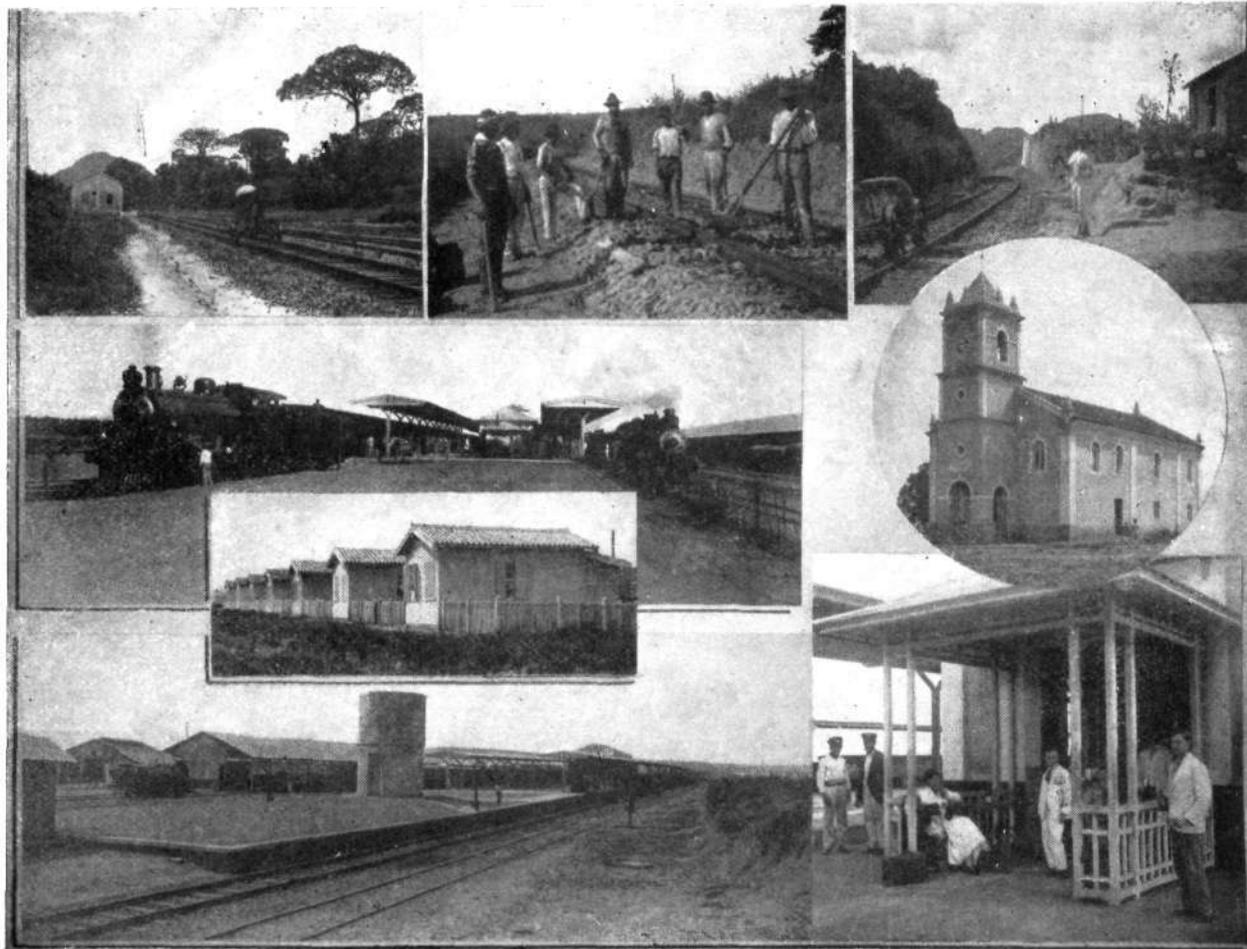
Vencendo a subida para Ityrapina, antigo Morro Pelado que se vê no alto da photographia



FUNCCIONARIOS DA COMPANHIA



MACHINISTAS

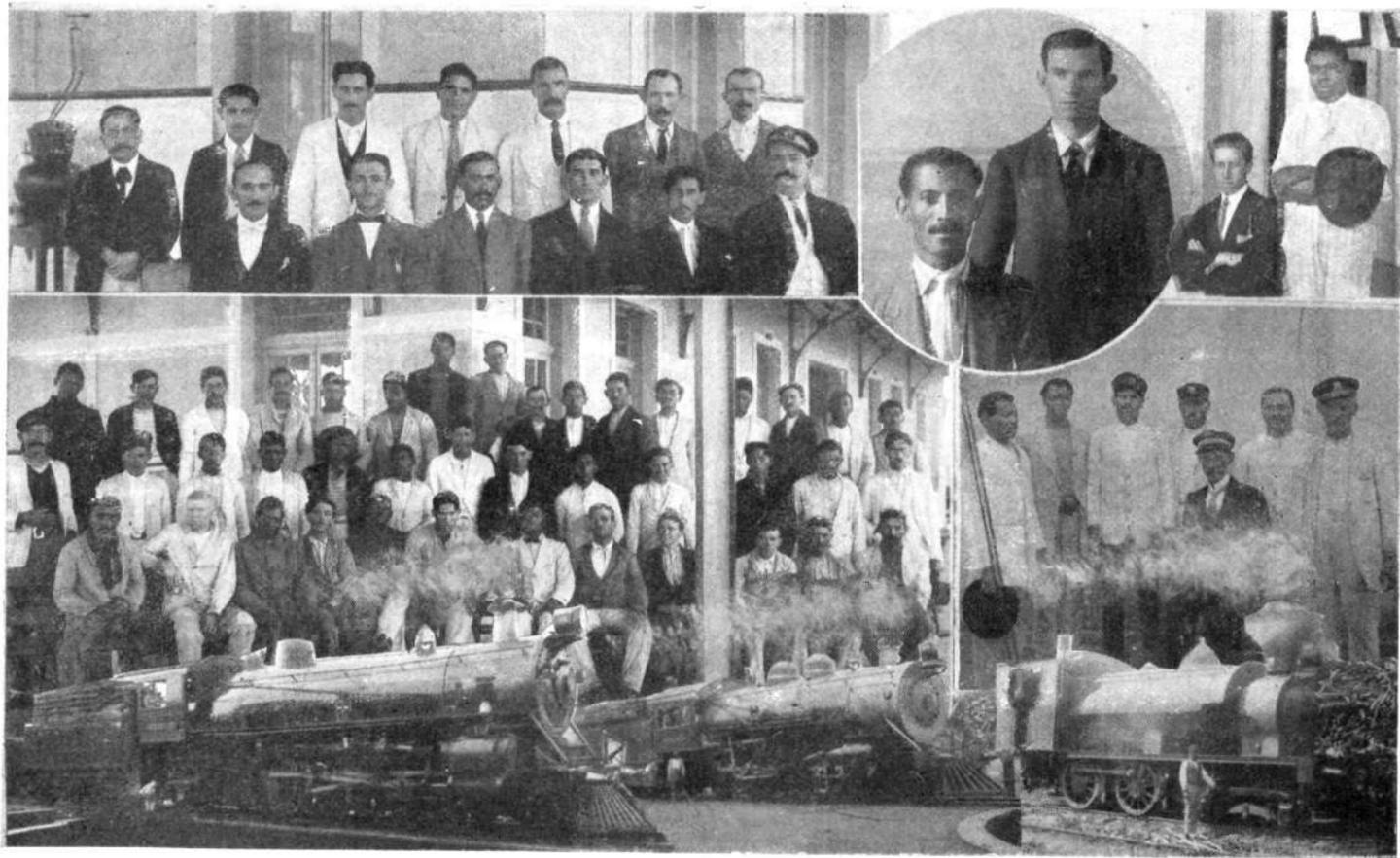


TRONCO
 JUNDIAHY
 A SÃO
 CARLOS
 Km. 216, 608
 — BITOLA
 DE 1m, 60

UBA* - Posto Telegraphico Km. 169
 Turma na Linha
 Estação de Ityrapina, entroncamento do Ramal de Jahú Km. 175
 Villa da Paulista, residencia dos empregados em Ityrapina
 Estação de Ityrapina e Armazens da Baldeação

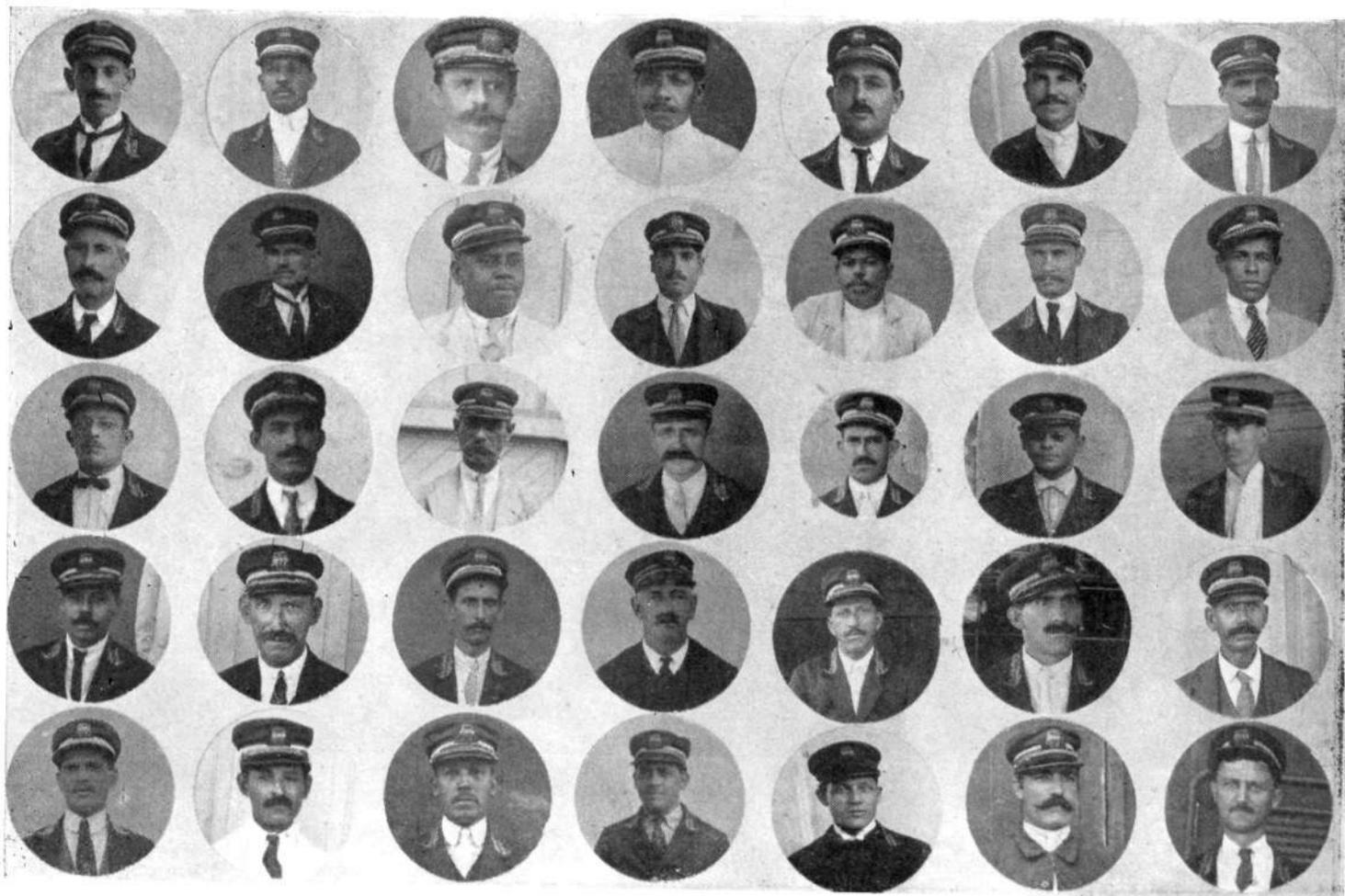
Guarda de Passagem
 Igreja de Ityrapina

Botequim da Estação, Ityrapina

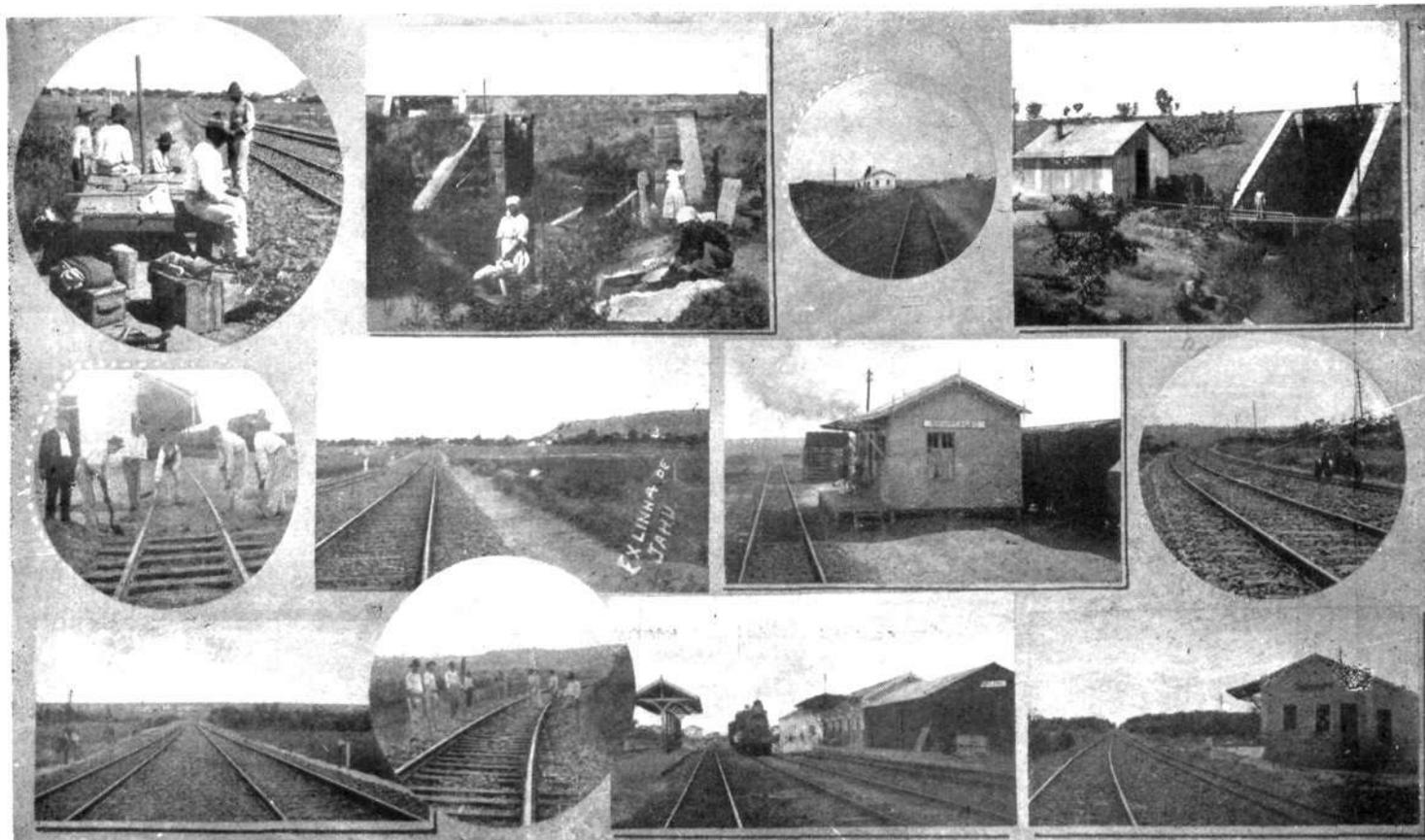


Conferentes do armazem da baldeação em Ityrapina
Grupo do pessoal da baldeação em Ityrapina

Chefes do escriptorio da baldeação
Funcionarios de uma estação



GUARDA-TRENS E AJUDANTES



Uma turma na hora da refeição

Ponte do antigo ramal de Jarú

Tupy - antigo posto telegraphico

Casa de Bombas elevadoras de agua para a Estação de Ityrapina.

Turma das chaves, Ityrapina

Entrada em Ityrapina

Bifurcação Posto telegraphico, km. 183

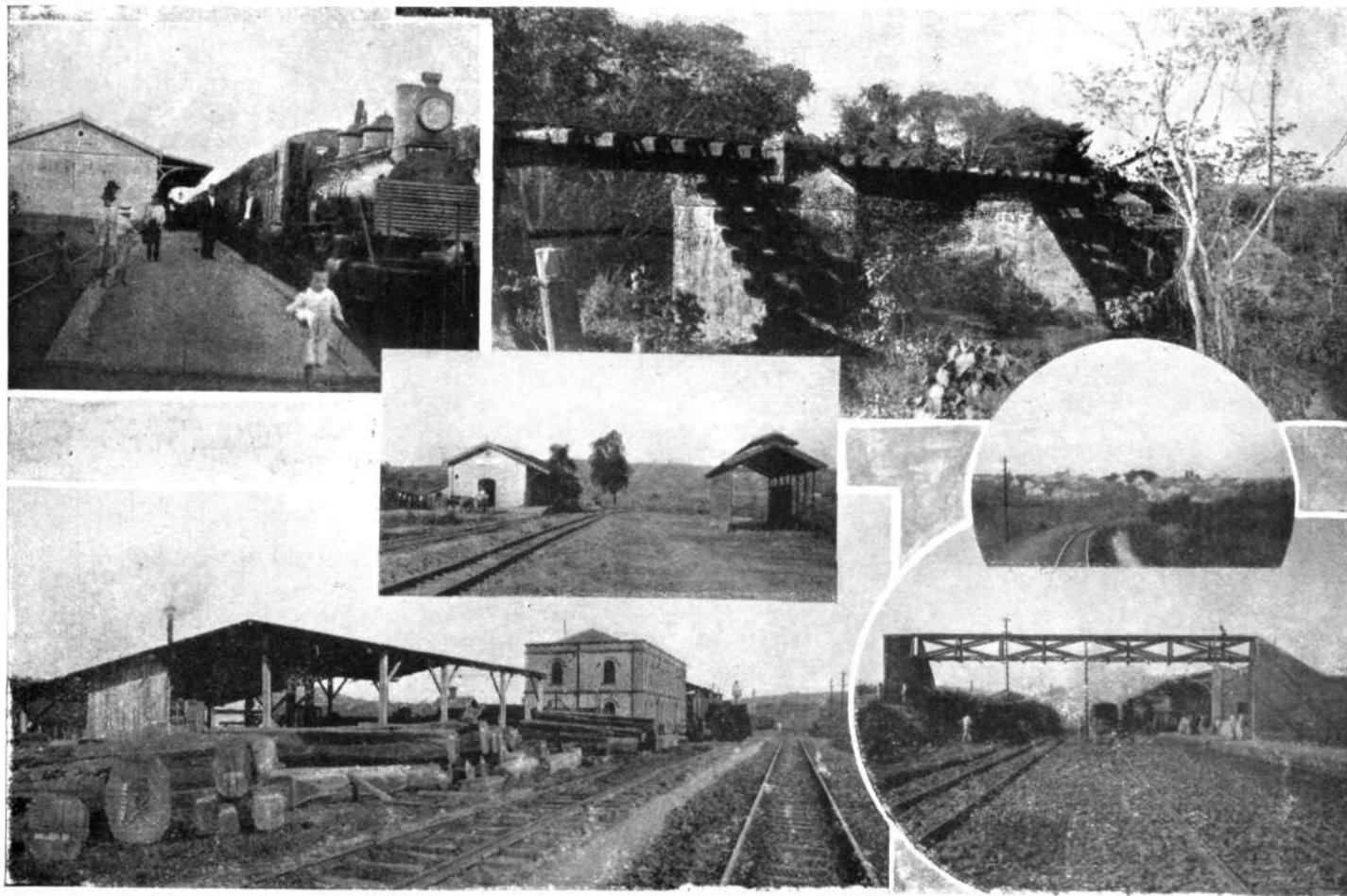
Linhas Parallelas, bitolas de 1m, 00 e de 1m, 60

Linhas parallelas, bitola de 1m 00, km. 65 e bitola de 1m 60, km. 188

Turma em Serviço

Estação Corde do Pinhal antiga Colonia, no km. 196 inaugurada em 1884

Cayuby, antigo posto telegraphico, actualmente residencia de empregados



TRONCO —
RIO CLARO —
a BARRETOS
— BITOLA
DE 1m, 00.



Estação de Morro Grande, km. 15 - Primeira da antiga Cia. Rio Claro, inaugurada em 15 de Outubro de 1884

Estação de Ferraz, Km. 21 inaugurada em 31 de Outubro de 1896
Serraria e Ceramica Mechani a, ao lado da linha, em Corumbatahy

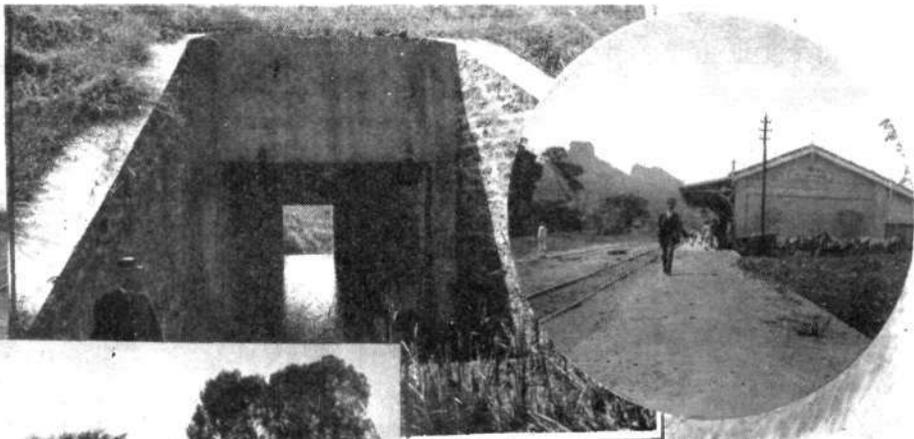
Ponte sobre o Rio Corumbatahy, Km. 22

Vista de Corumbatahy
Estação de Corumbatahy, km. 28, inaugurada em 15 de Outubro de 1894



Grupos de pessoal de diversas estações

TRONCO
RIO CLARO
a BARRETOS
EITOLA
DE 1m, 00

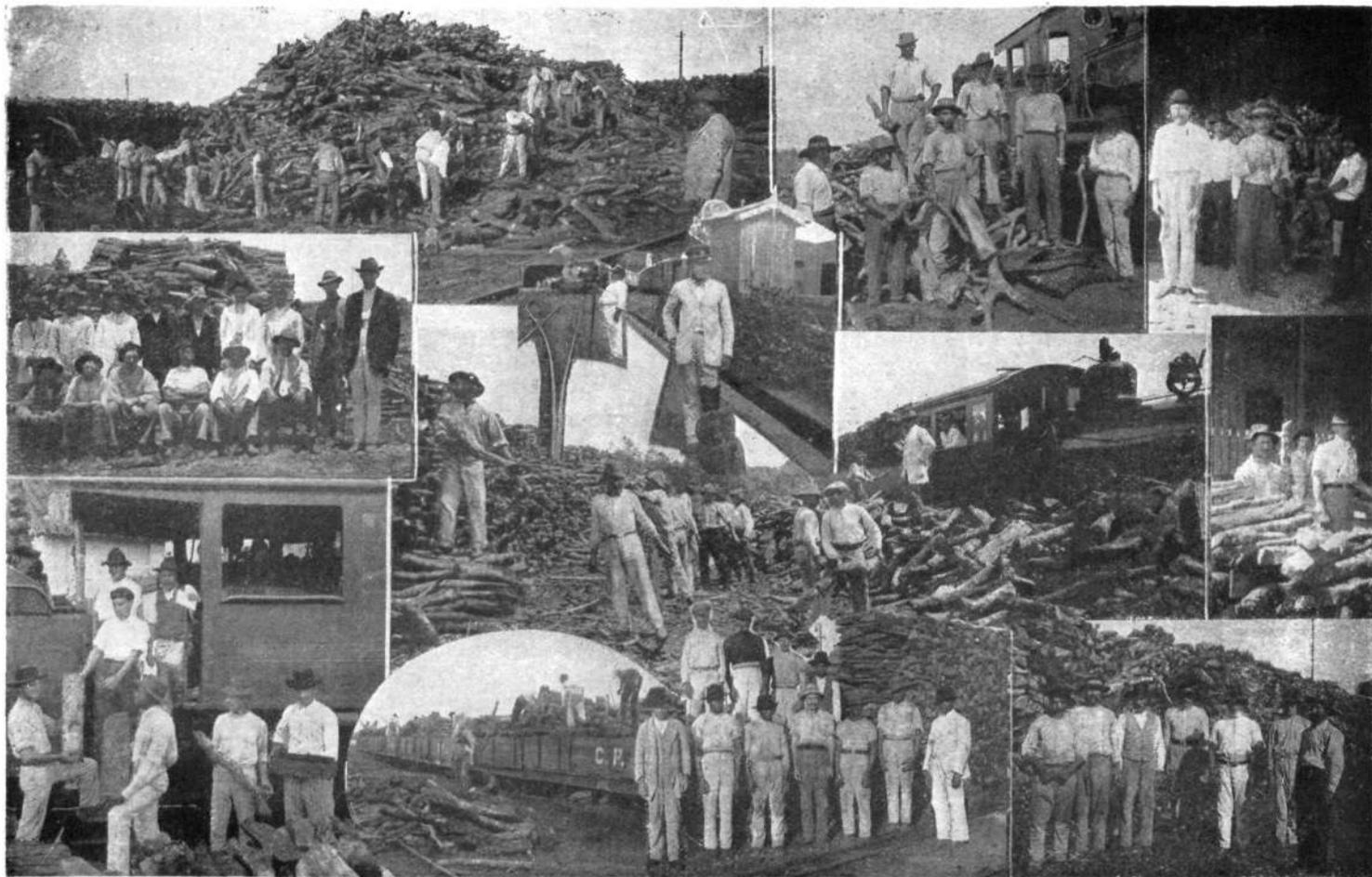


Cruzamento de trens em Visconde de Rio Claro
Placa de marmore, em memoria do Visconde
de Rio Claro, na estação do mesmo nome.
Estação de Visc. do Rio Claro, inaugurada
em 15 de Outubro de 1884

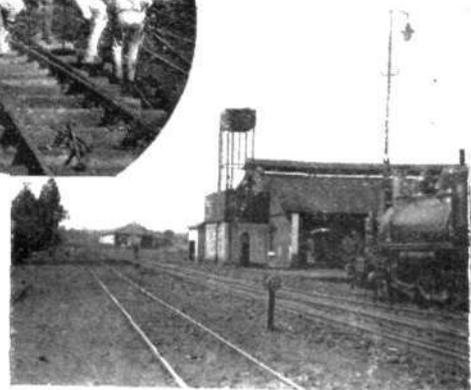
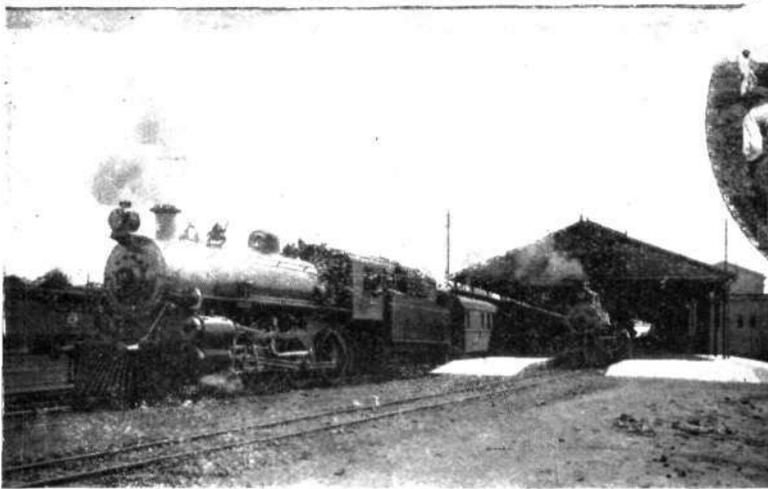
Pontilhão de cimento armado no km. 44
Estrella, antigo posto telegraphico,
actualmente abandonado.
Estação de Annapolis, Km, 41

Estação de Oliveiras, km. 44, vendo-se ao
fundo o morro do Cuscuzeiro.
Passagem superior no km. 45

DEPOSITOS DE LENHA DA COMPANHIA



Diversos aspectos de carregamento de lenha.



Trens das duas bitolas saindo de São Carlos para Rio Claro

Estação de São Carlos, Km. 205,308 da bitola 1m, 60 e 74,304 da bitola 1m, 00 inaugurada em 15 de Outubro de 1884, entroncamento e baldeação dos ramaes de Agua Vermelha e R. Bonito

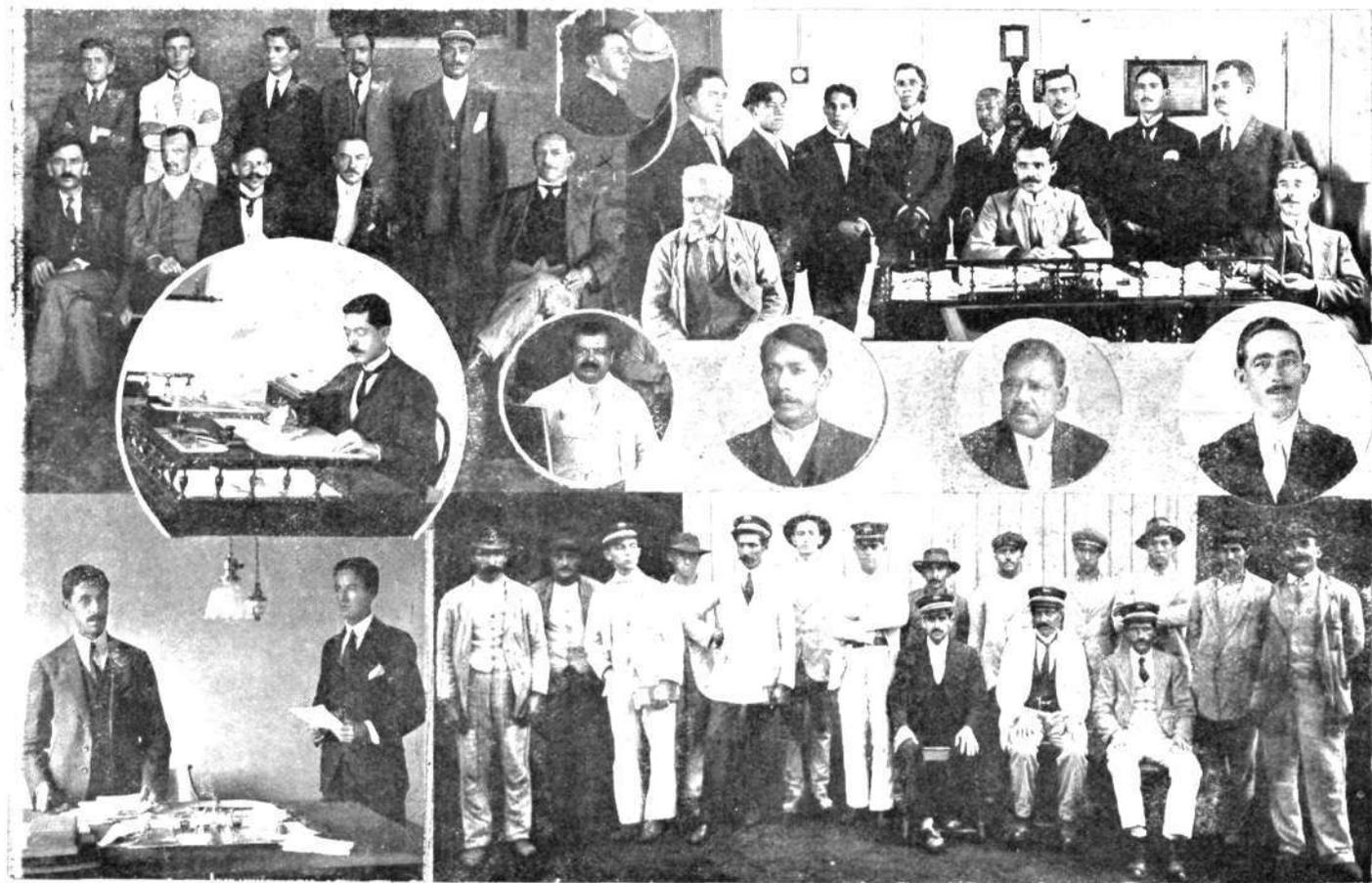
A Estação de São Carlos vista de fóra

Turmas reunidas em São Carlos

Entrada do trem do interior em São Carlos

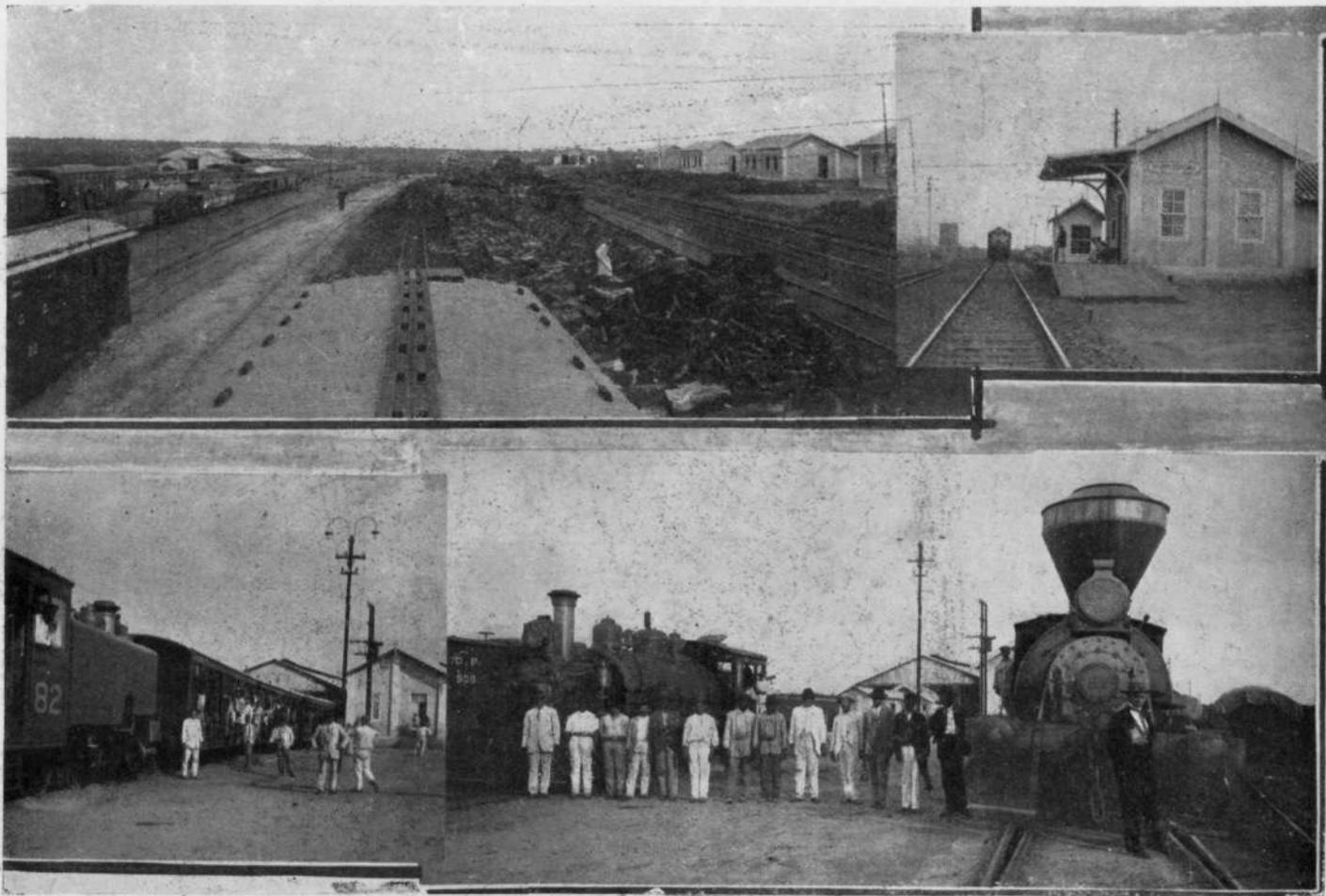
Deposito de machinas e carros em São Carlos

FUNCCIONARIOS DE DIVERSOS DEPARTAMENTOS EM SÃO CARLOS



Grupo de escripturarios do armazem
Sr. João P. Camargo, ajudante do movimento
Sr. Mario de Araujo, ex-inspektor do trafego

Grupo da secção de movimento
Sr. Vicente Jannicelli, Fiscal de Carros
Grupo do pessoal do armazem



Entrada das duas linhas do tronco em São Carlos e esplanada da baldeação. Hippodromo, Posto telegraphico km, 205
Trem do pessoal da baldeação entre o Hippodromo e São Carlos. Pessoal e machinas de manobras no campo da baldeação de São Carlos

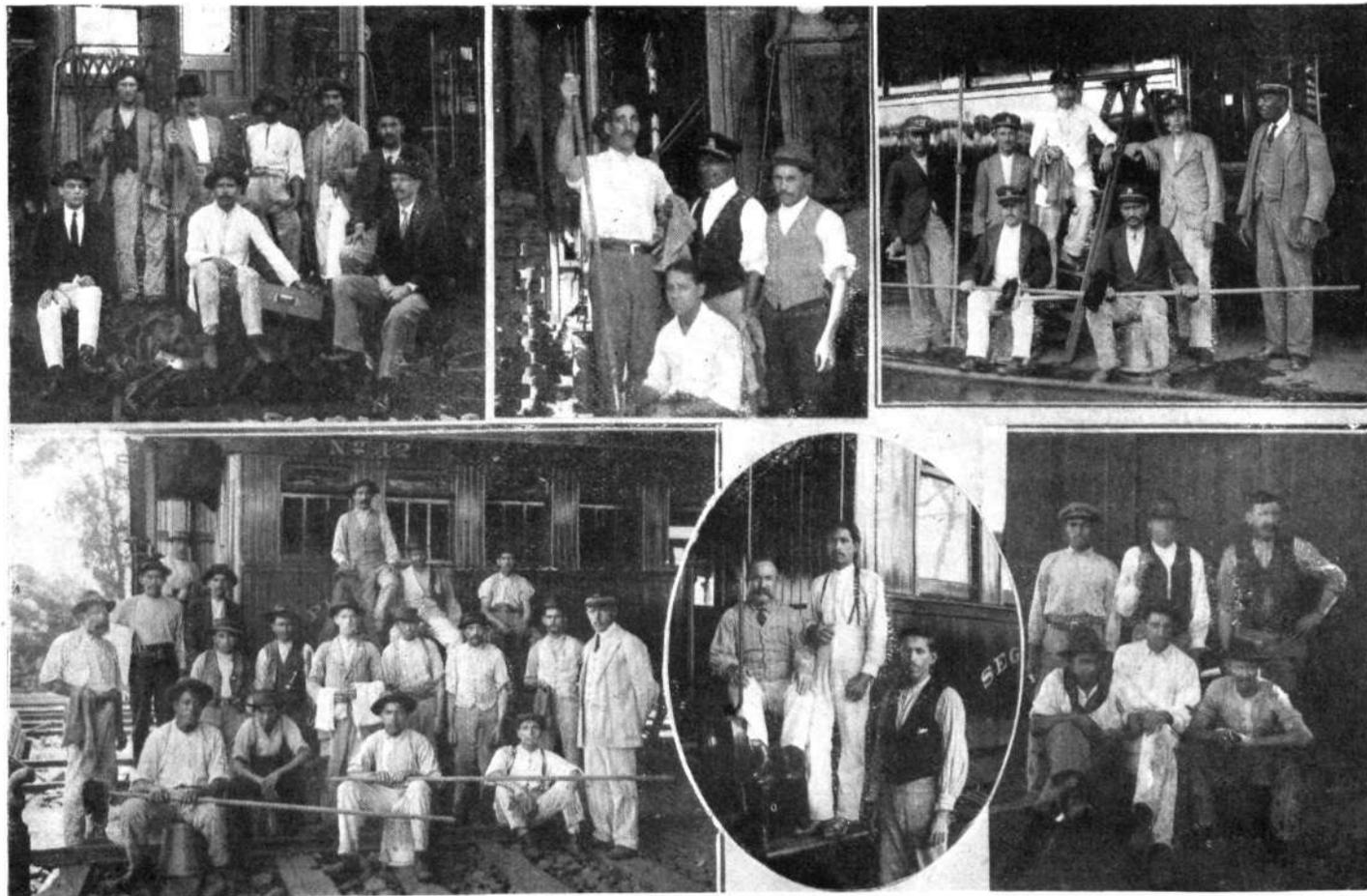


Grupo dos trabalhadores da baldeação
Escripturarios da baldeação
Conferentes e chefe da baldeação

Manobrista

Guardas noite

Guardas noite



Turmas de Campinas, Rio Claro, São Carlos e outros

CIDADES
SERVIDAS
PELA
COMPANHIA,
SÃO CARLOS
EM 1918.



Colegio São Carlos

Rua São Carlos e a Matriz antes da reforma

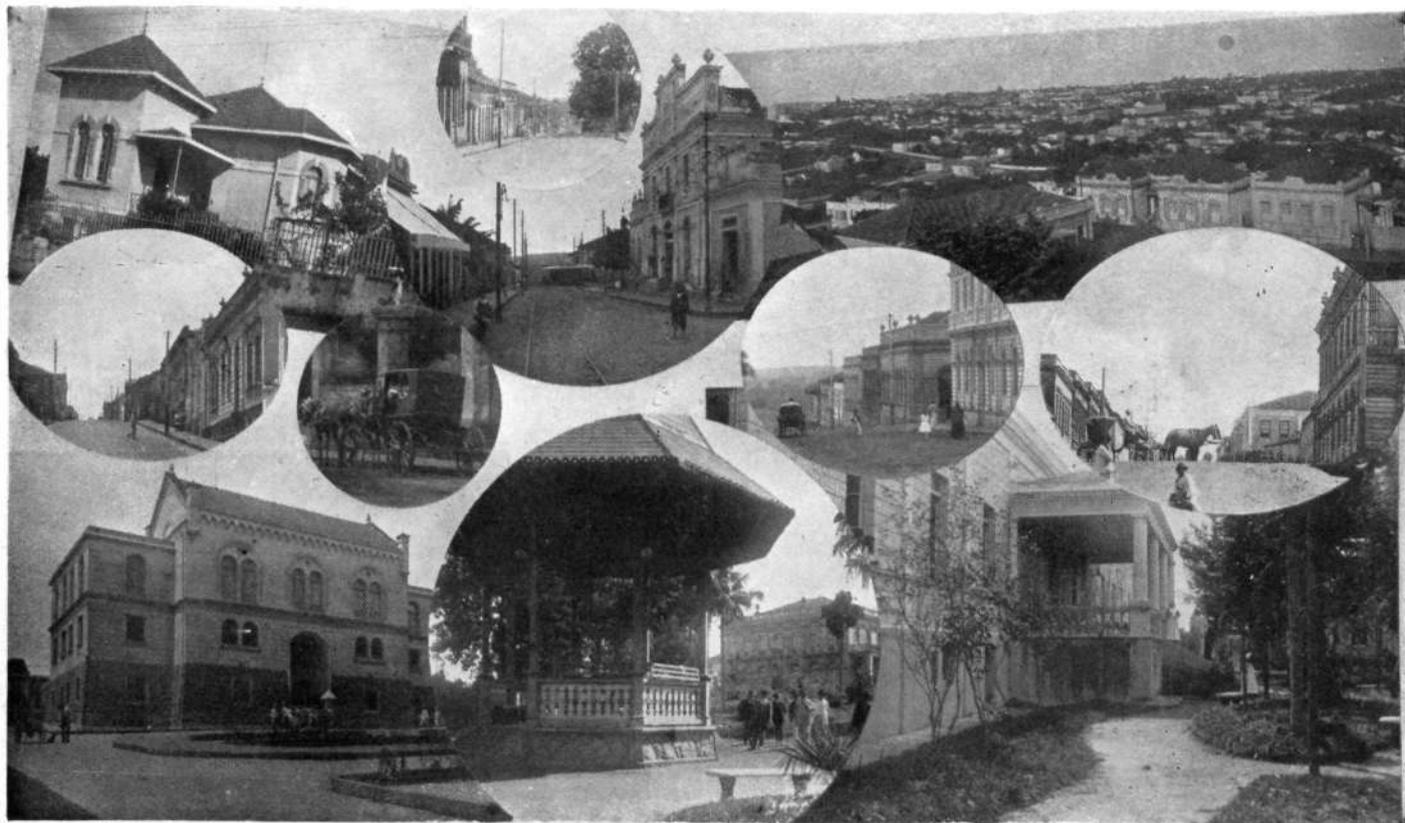
Igreja Cathedral depois de reformada

Coreto do Jardim Público

Edifício da Escola Normal

Escola Normal, hoje, Grupo Escolar

Grupo Escolar C. el Paulino Carlos



Propriedade e residencia do dr. Fleury
Um trecho da rua Dona Alexandrina
Cadeia e Forum

Theatro São Carlos

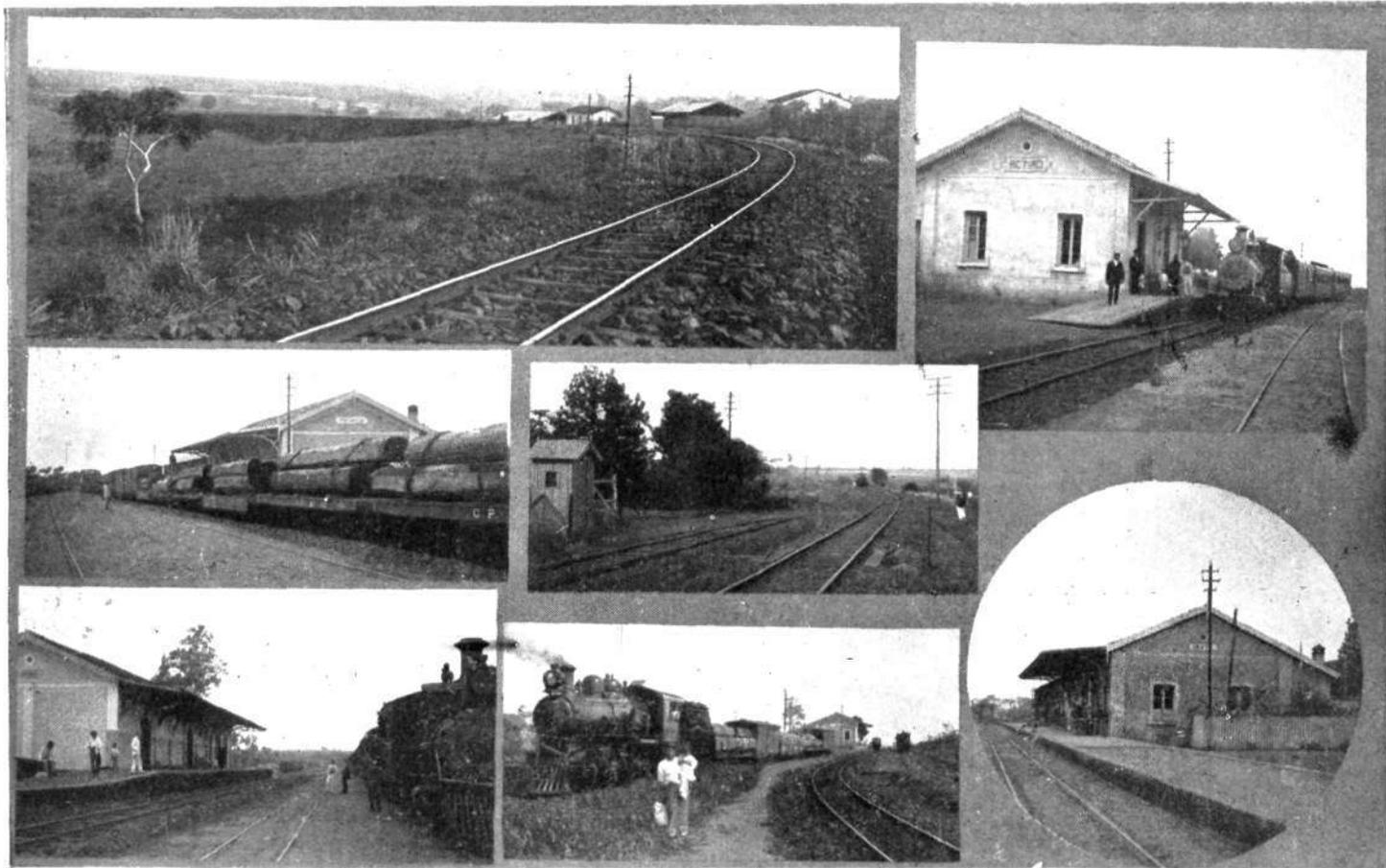
Um trecho do Jardim Publico

Vista panoramica de São Carlos

Um trecho da rua Conde

Um trecho da rua São Carlos

Jardim e entrada da Santa Casa



Curva e Ponte do Monjolinho, Km. 78
Estação de Fortaleza, Km. 105, inaugurada em 18 de Janeiro de 1885

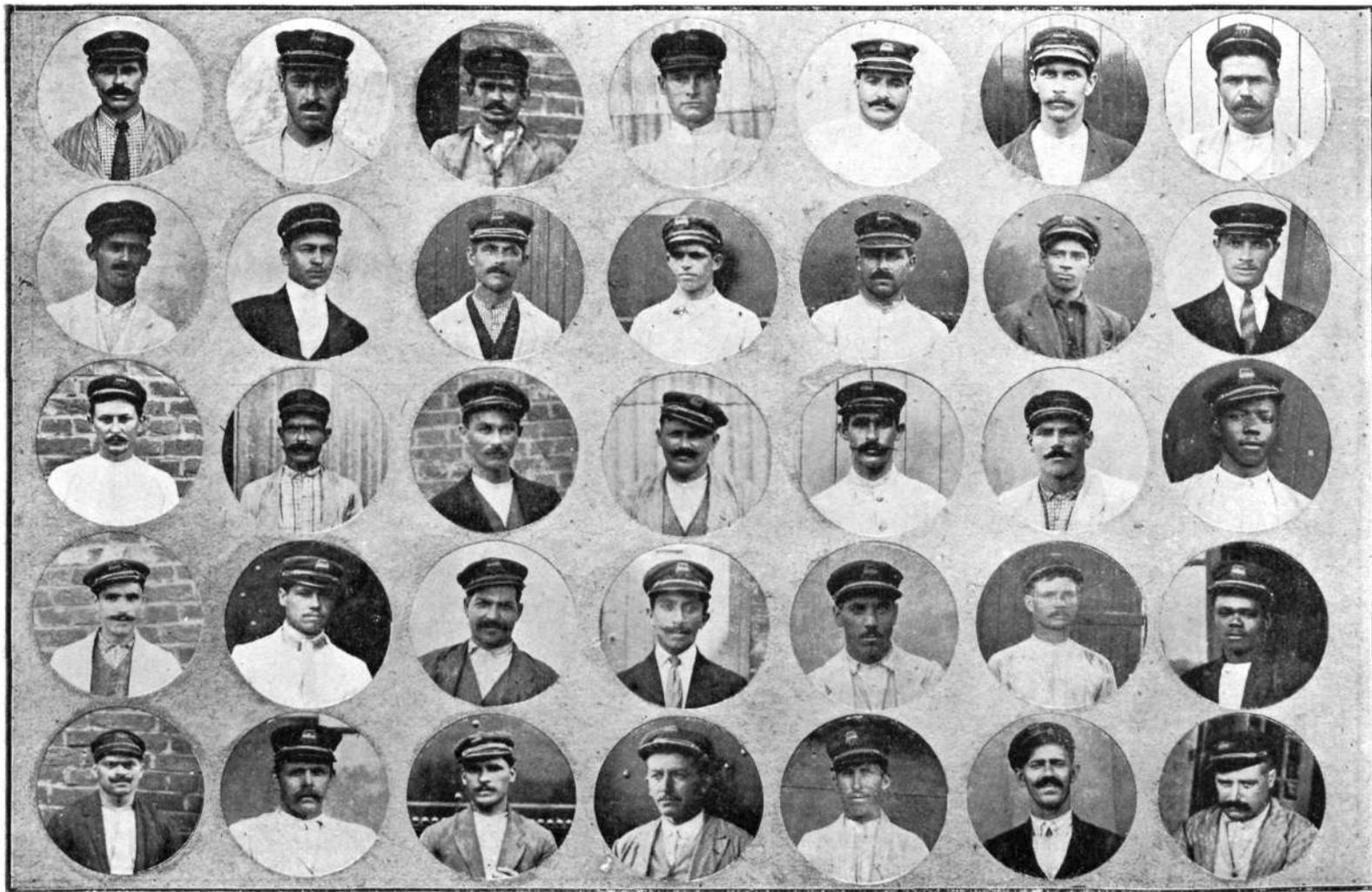
Estação de Ouro, Km. 115, inaugurada em 1 de Fevereiro de 1897

Linhas paralelas do tronco e ramal de R. Bonito

Tamoyo, posto telegraphico, Km. 98

Retiro, posto telegraphico, Km. 82. O ponto mais alto de todas as estações da Companhia

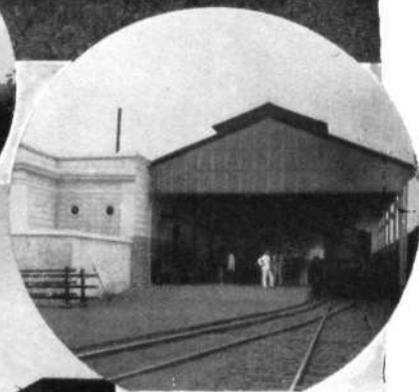
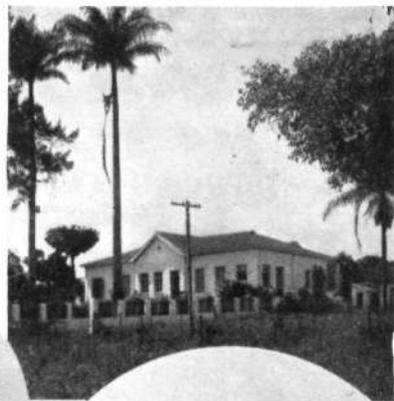
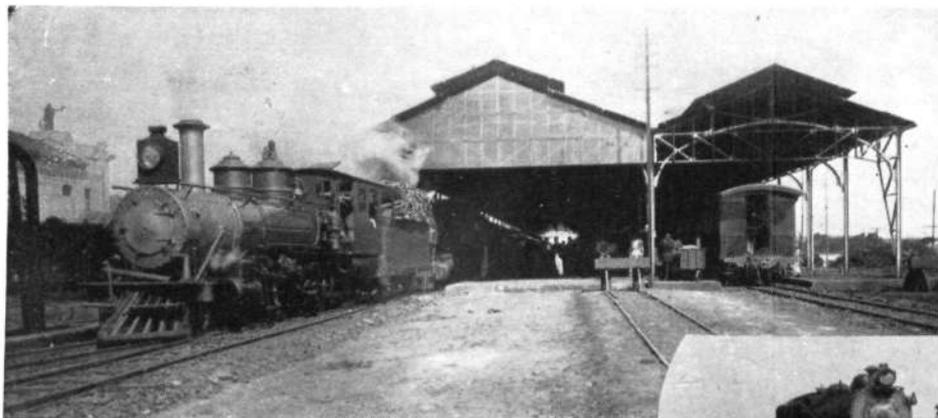
Estação de Ibaté, Km. 92, inaugurada em 18 de Janeiro de 1885



Funcionarios
da Companhia



FCGUISTAS



Estação de Araraquara, km, 125, inaugurada em 18 de Janeiro de 1885 — entrocamento da

Estrada de Ferro São Paulo Northern Railroad

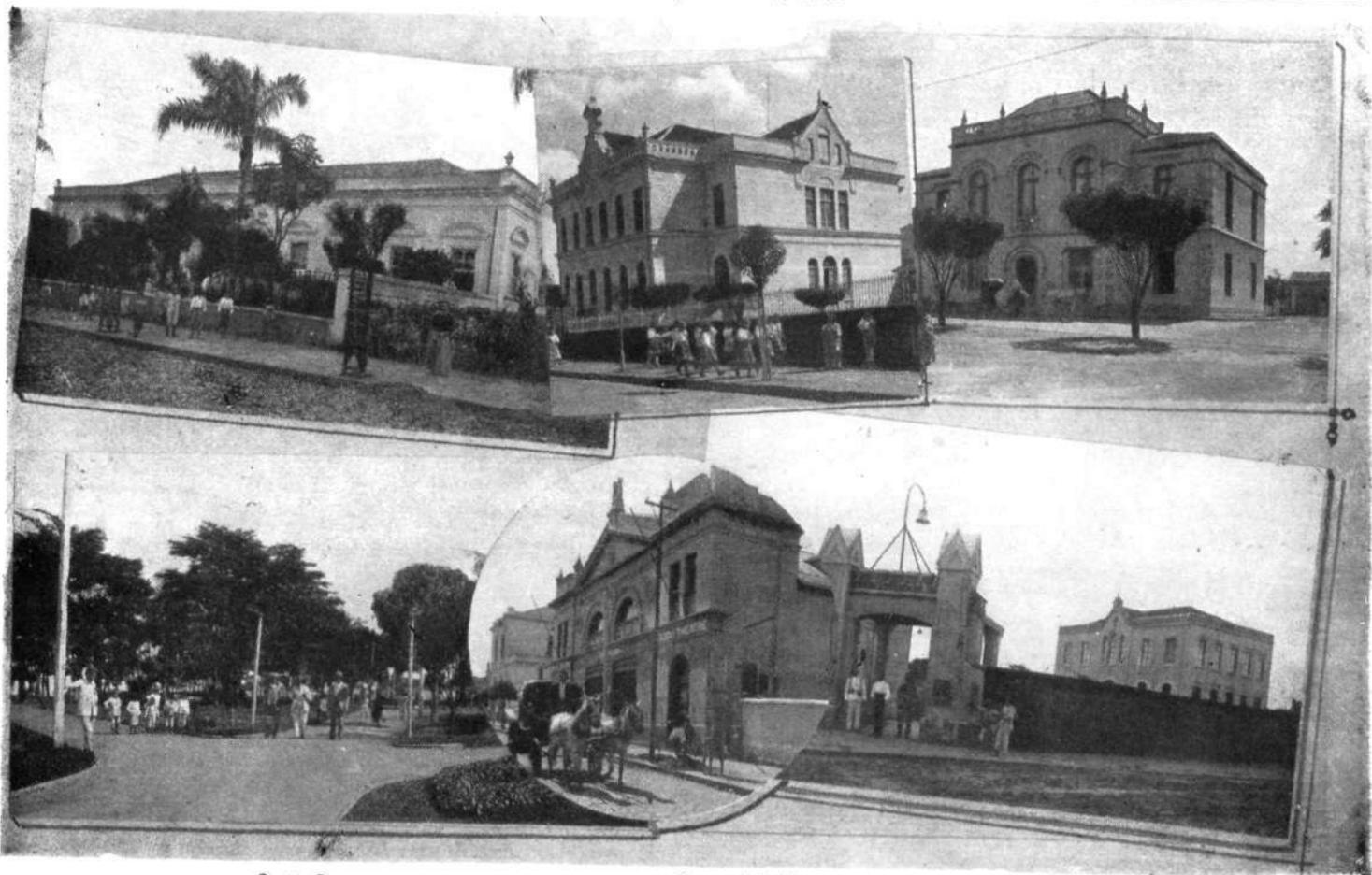
A Estação de Araraquara vista de fora

Entrada em Araraquara

Casa da Companhia, morada do

engenheiro residente

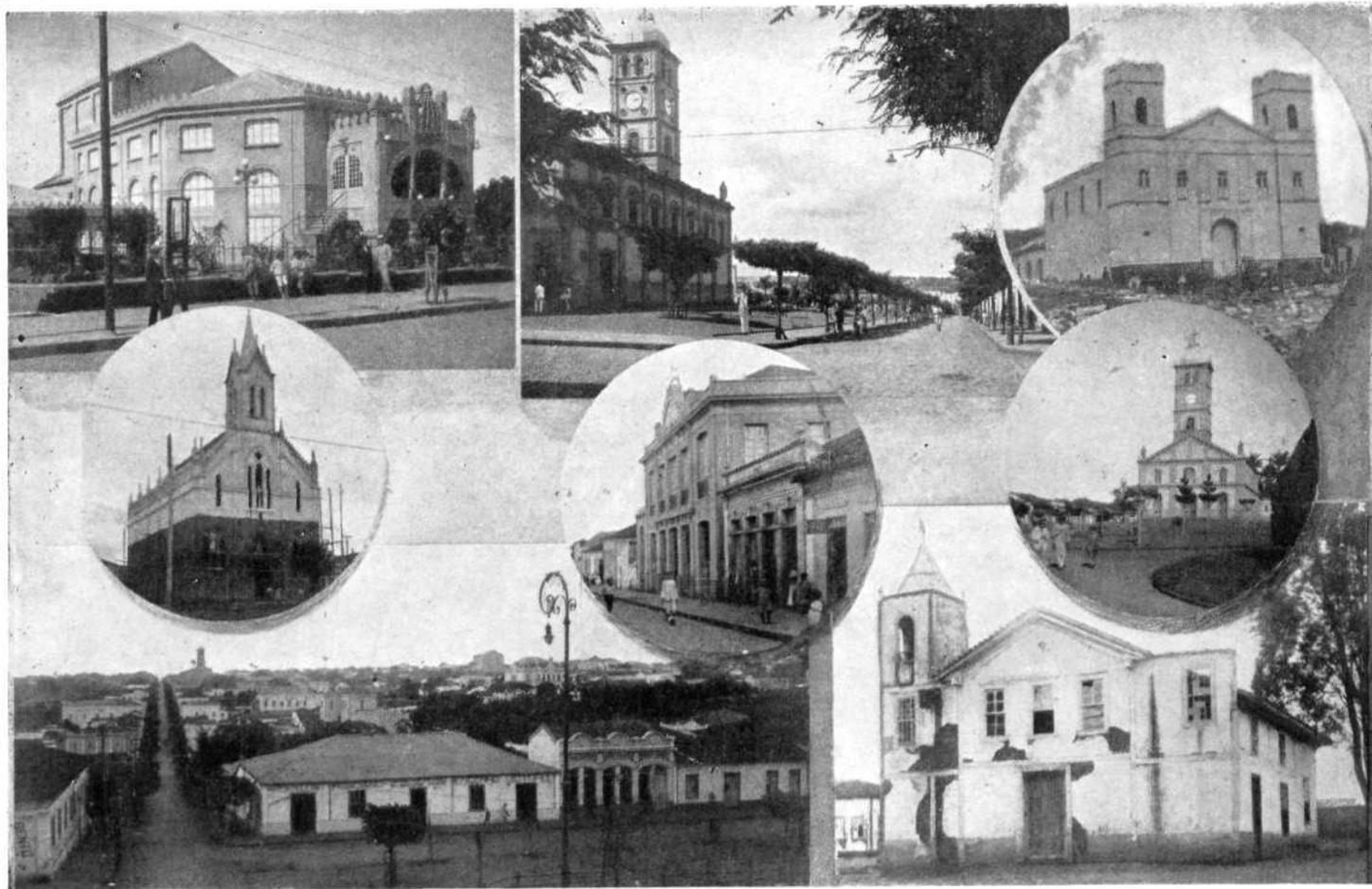
Estação de Araraquara



Santa Casa
Trecho do Jardim

Grupo Escolar
Polytheama

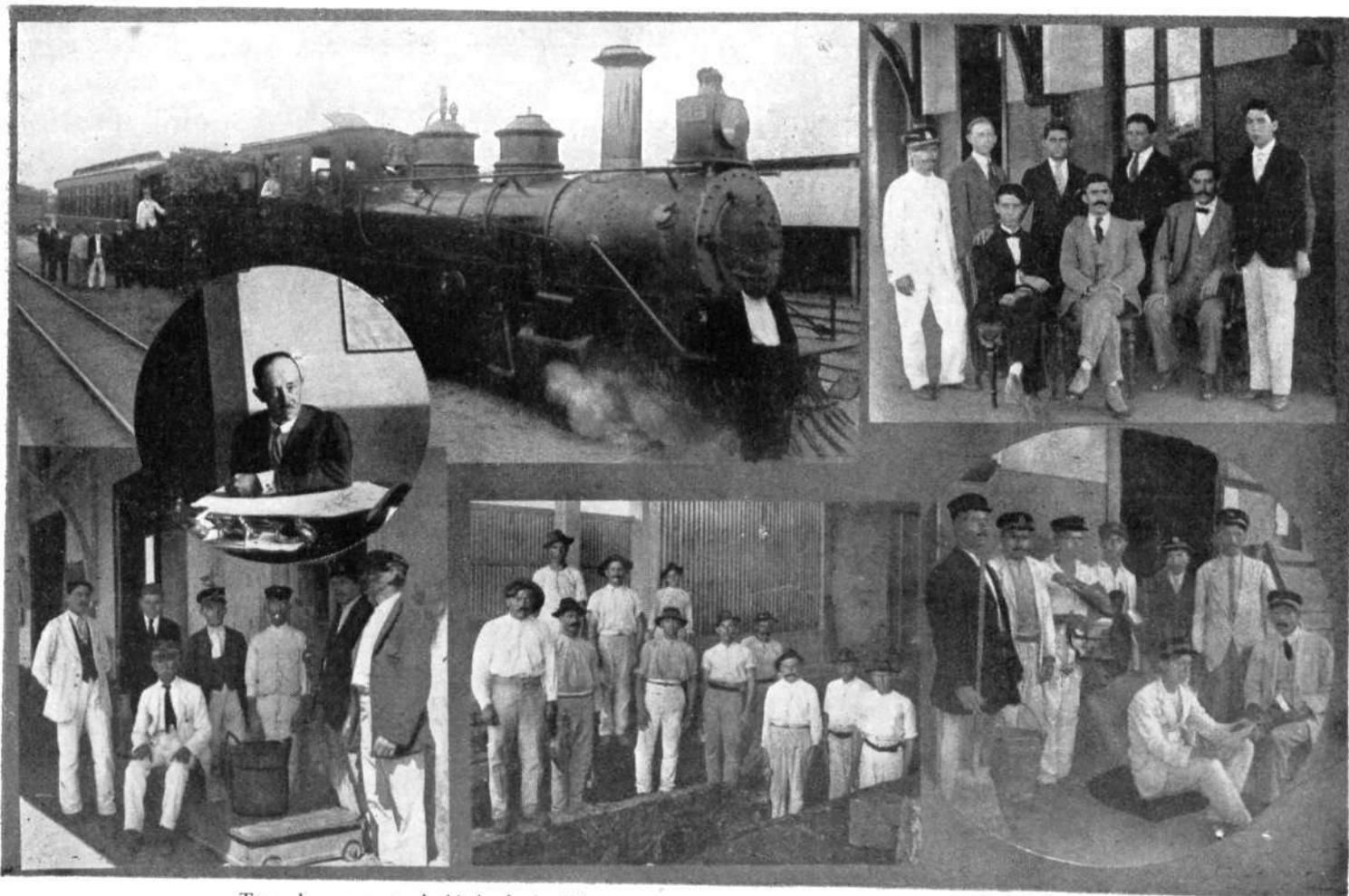
Camara Municipal
Cadeia Publica



Theatro Municipal
Actual Igreja de Santa Cruz
Vista panorâmica, desde a estação

Igreja Matriz (Face lateral)
Theatro em construção

Igreja Matriz, anterior
Matriz actual
Antiga capella de Santa Cruz



DIVERSAS
SECCÕES DA
COMPANHIA



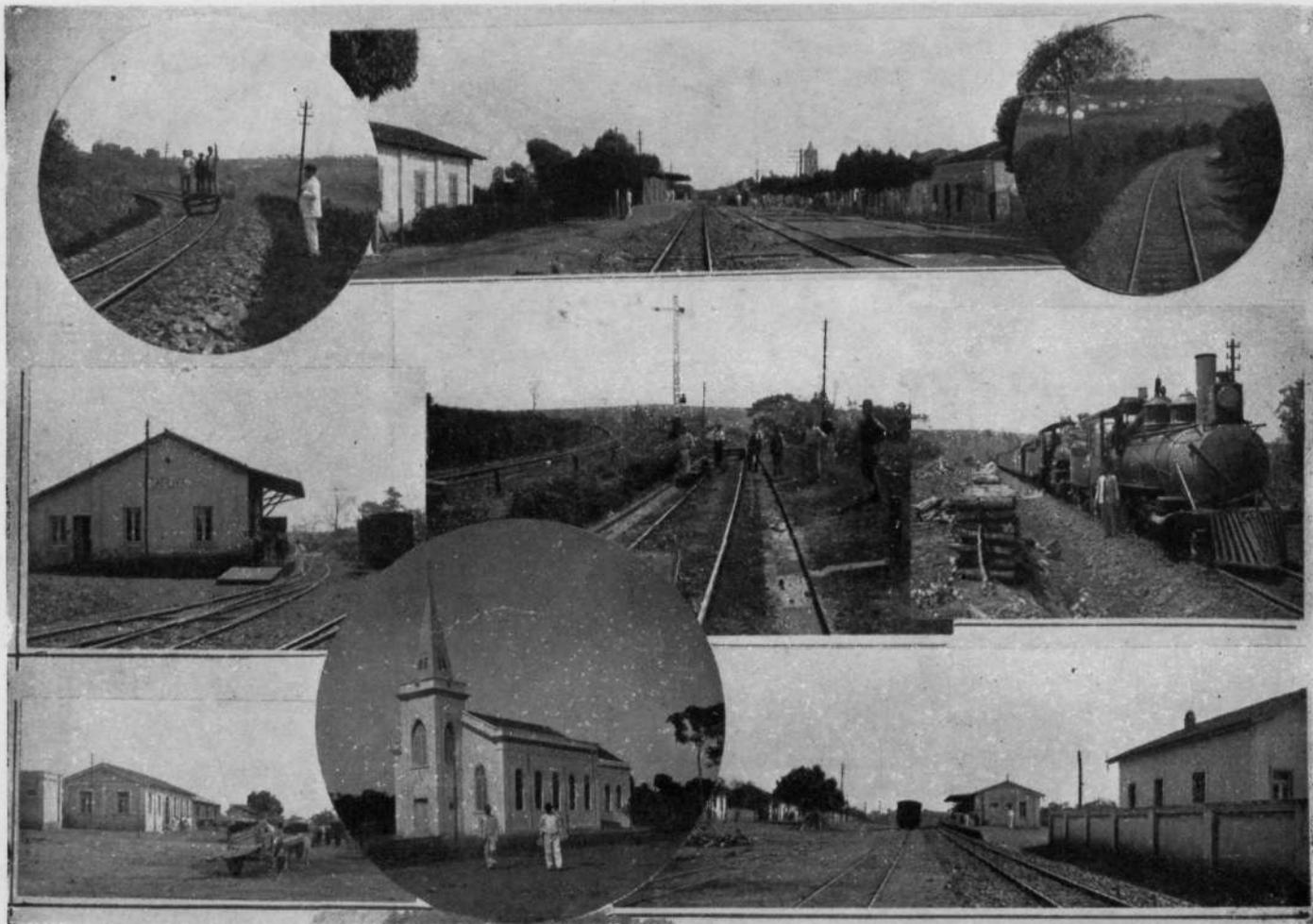
Trem de pagamento da bitola de 1m,00
Sr. Julio Simões inspector de locomotivas
Na estação de Rocinha

Turma de pedreiros reformando a casa de machinas
de Barretos

Pessoal de uma estação

Na plataforma da estação

TRONCO
RIO CLARO a
BARRETOS.
BITOLA
DE 1m, 00)
Kms. 329,644



Na Serra do Borba
Tapuya, posto telegraphico, km. 150
Sta. Lucia, Largo da Estação

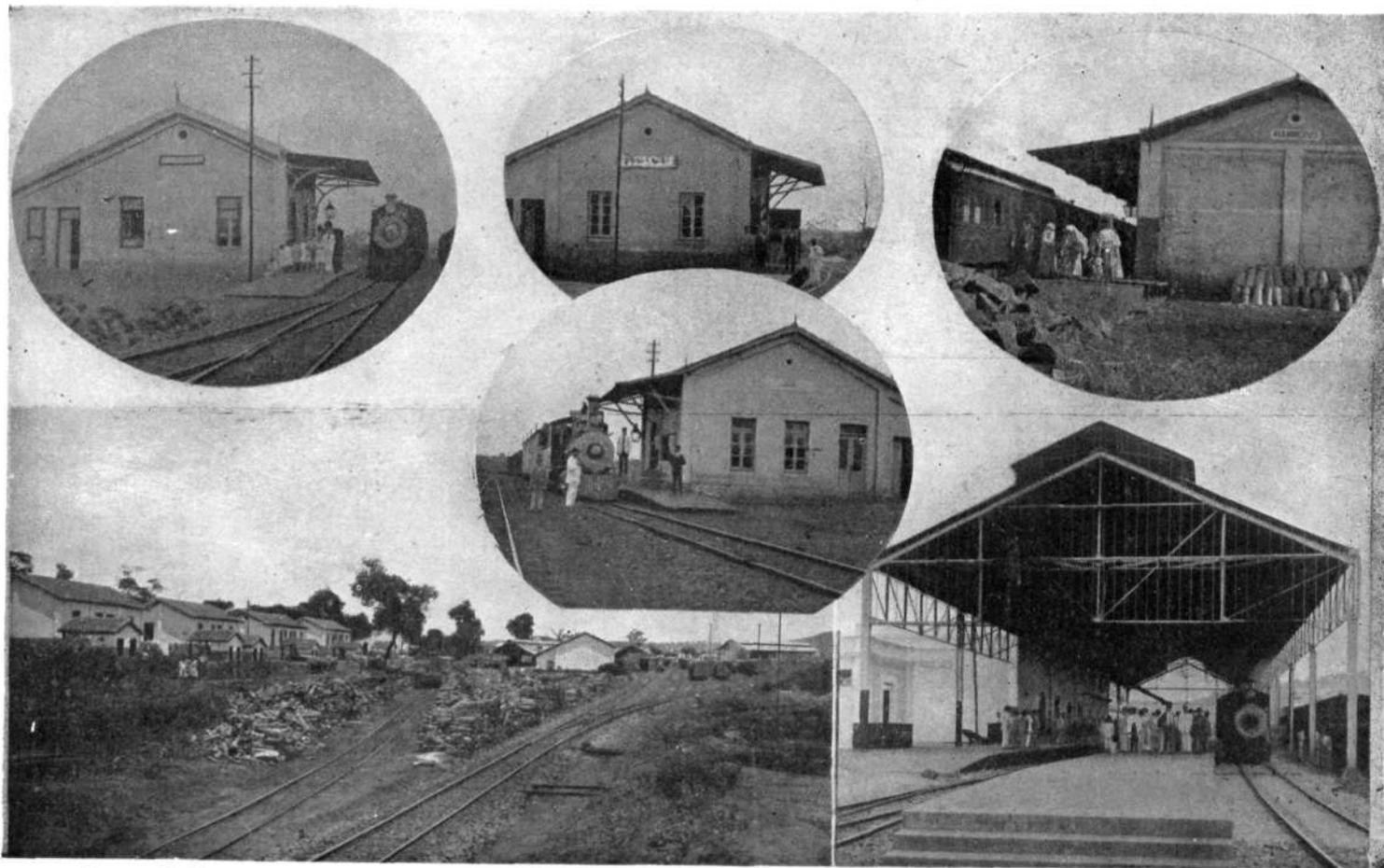
Estação de Americo Brasiliense, km. 139, inaugurada em 1 de Abril de 1892
Desvio especial em Tapuya, para lavagem das gaiolas de gad.
igreja de Sta. Lucia

Serra do Borba
Machina tomando lenha
Estação de Santa Lucia, Km. 142

FUNCCIONARIOS DA COMPANHIA



Grupos de empregados de diversas estações



Estação de Tymbiras, km. 163

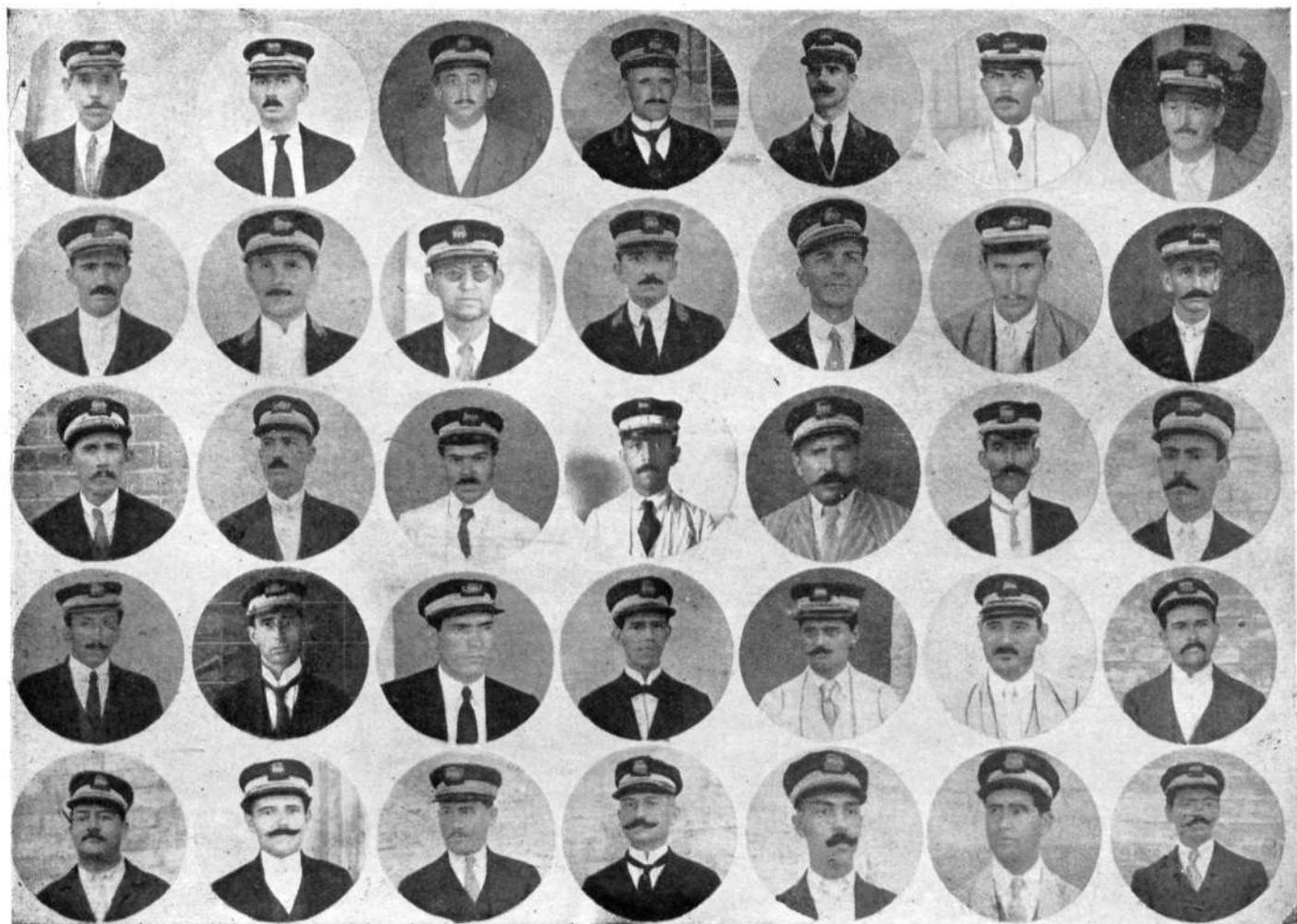
Estação de Motuca, km. 173

Joá posto telegraphico, km. 182

Esplanada da estação de Rincão e casas de empregados

Estação de Hammond, km. 191, inaugurada em
6 de Junho 1892

Estação de Rincão, km. 157, entroncamento do
Ramal de Mogy-Guassú



CHEFES DE ESTAÇÕES



Ponte sobre o Corrego Rico

Estação de Guariba, lado de fora, Km. 197, inaugurada em 6 de Junho de 1892

Estação de Corrego Rico, Km. 209

Casa da Companhia, morada do engenheiro residente em Jaboticabal

Estação de Jaboticabal, Km. 220, inaugurada em 5 de Maio de 1893, entrocamento da estrada de Ferro de Jaboticabal

PERCURSO DE LOCOMOTIVAS

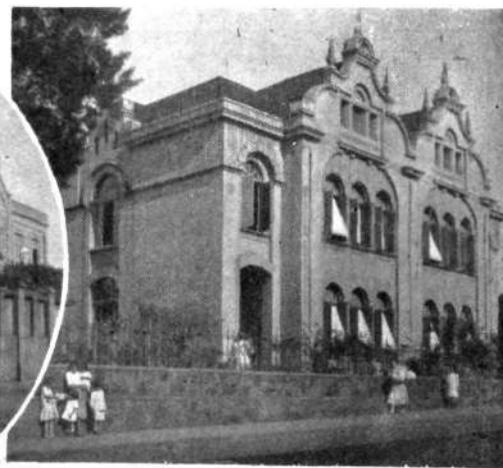
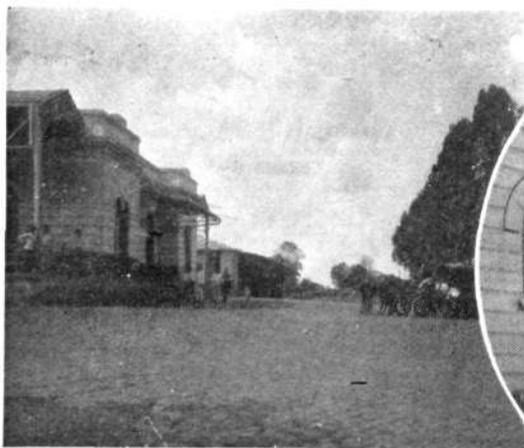
O quadro abaixo dá o numero de Kilometros percorridos pelas locomotivas da companhia desde o anno de 1897 até Dezembro de 1917, com as differenças verificadas, tendo-se sempre em vista o anno anterior

| ANOS | Bitola de 1m, 60 | Bitola de 0m, 60 | TOTAL | Bitola de 1m, 00 | Total geral | DIFFERENÇA | |
|------|------------------|------------------|-----------|------------------|-------------|------------|---------|
| | | | | | | Mais | Menos |
| 1917 | 3.879.389 | 97.906 | 3.977.295 | 4.729.412 | 8.707.707 | 717.536 | — |
| 1916 | 3.695.516 | 86.930 | 3.782.456 | 4.206.715 | 7.989.171 | 1.079.127 | — |
| 1915 | 3.239.556 | 77.613 | 3.317.169 | 3.593.675 | 6.911.044 | 115.865 | — |
| 1914 | 2.953.134 | 80.413 | 3.033.537 | 3.761.632 | 6.795.179 | — | 727.686 |
| 1913 | 3.219.035 | 136.756 | 3.355.791 | 4.167.074 | 7.522.865 | 1.319.497 | — |
| 1912 | 2.615.405 | 122.837 | 2.738.238 | 3.465.180 | 6.203.368 | 947.964 | — |
| 1911 | 2.427.605 | 70.232 | 2.497.837 | 2.757.657 | 5.255.404 | 536.147 | — |
| 1910 | 2.264.696 | 66.462 | 2.331.158 | 2.388.099 | 4.719.257 | 113.245 | — |
| 1909 | 2.142.272 | 69.196 | 2.211.468 | 2.394.544 | 4.606.012 | 583.310 | — |
| 1908 | 1.828.326 | 87.249 | 1.915.575 | 2.107.127 | 4.022.702 | 177.809 | — |
| 1907 | 1.779.755 | 70.241 | 1.849.996 | 1.994.897 | 3.844.893 | 227.522 | — |
| 1906 | 1.720.916 | 77.992 | 1.798.908 | 1.818.465 | 3.617.371 | 248.256 | — |
| 1905 | 1.625.158 | 74.044 | 1.699.202 | 1.669.913 | 3.369.115 | — | 129.439 |
| 1904 | 1.645.800 | 76.861 | 1.722.664 | 1.775.890 | 3.498.554 | 27.046 | — |
| 1903 | 1.629.273 | 75.133 | 1.704.406 | 1.767.102 | 3.471.508 | — | 115 |
| 1902 | 1.691.082 | 79.111 | 1.770.193 | 1.701.400 | 3.471.663 | 92.930 | — |
| 1901 | 1.742.639 | 88.234 | 1.830.872 | 1.547.861 | 3.378.753 | 438.577 | — |
| 1900 | 1.585.200 | 89.500 | 1.674.700 | 1.265.456 | 2.640.156 | 40.747 | — |
| 1899 | 1.593.544 | 69.702 | 1.663.246 | 1.236.163 | 2.899.409 | — | 23.702 |
| 1898 | 1.586.266 | 75.885 | 1.662.151 | 1.260.960 | 2.923.111 | — | 204.222 |
| 1897 | 1.692.831 | 121.140 | 1.813.971 | 1.313.362 | 3.127.333 | — | — |

EXISTENCIA DO MATERIAL RODANTE

A existencia do material de tracção e rodante da Companhia Paulista, era o seguinte em 31 de Dezembro de 1917

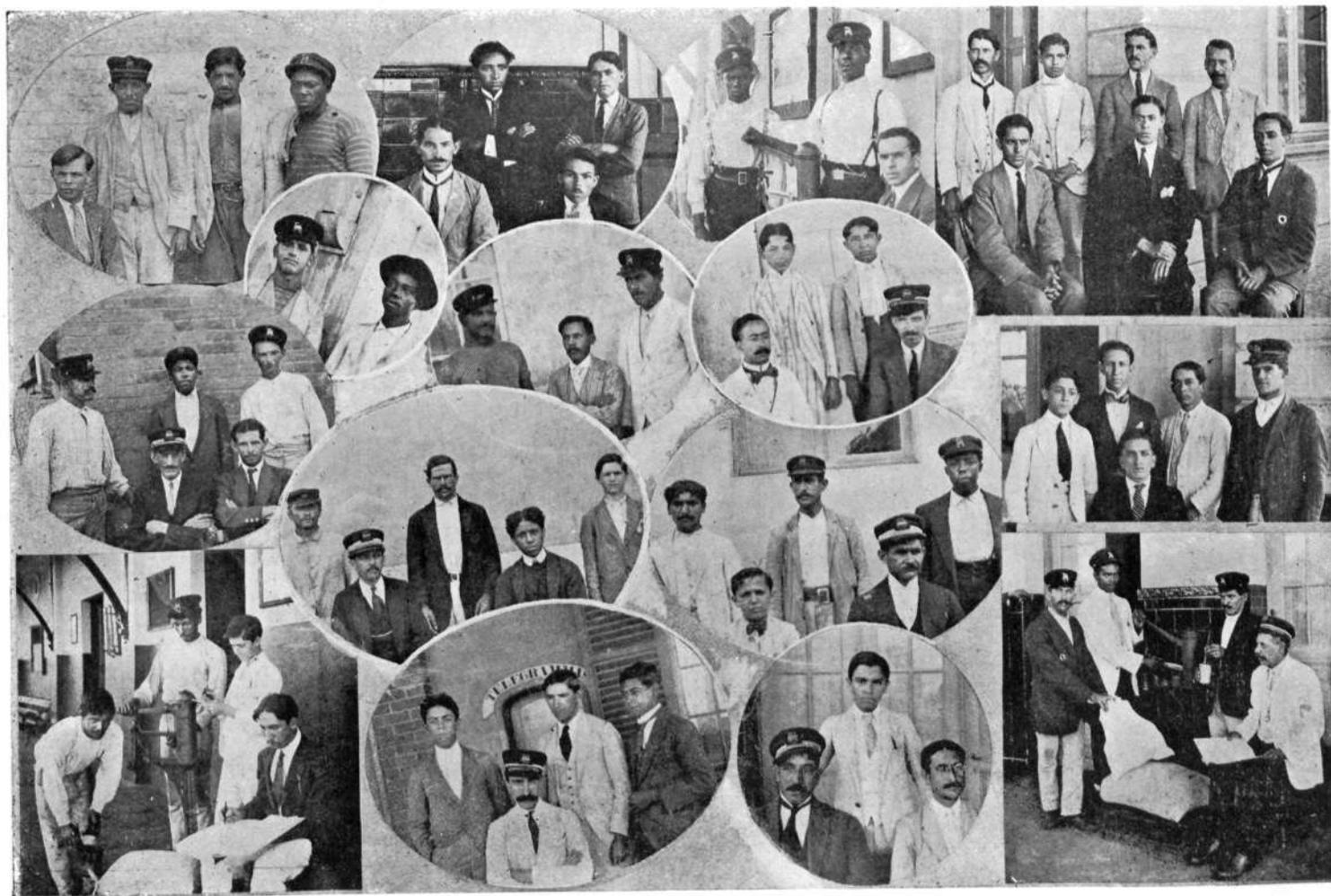
| DESCRIPÇÃO | Secção Paulista | | Secção R. Claro | Total |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-------|
| | Bitola de 1m,60 | Bitola de 0m,60 | Bitola de 1m,00 | |
| Locomotivas | 82 | 9 | 82 | 173 |
| Carros da Directoria | — | — | 1 | 1 |
| » de inspecção | — | — | 2 | 2 |
| » para pagamentos | 1 | — | 2 | 3 |
| » de luxo | 7 | — | — | 7 |
| » restaurantes | 8 | — | 4 | 12 |
| » de 1.a classe | 21 | 2 | 26 | 49 |
| Carro de 1.a classe, especial | 1 | — | — | 1 |
| Carros de 2.a classe | 14 | 6 | 28 | 48 |
| » compostos | 13 | 3 | 17 | 33 |
| » dormitorios, especiaes | 1 | — | 3 | 4 |
| » dormitorios, para passageiros | — | — | 10 | 10 |
| » reservados | 3 | — | 2 | 5 |
| » reservados para presos | 1 | — | 1 | 2 |
| » para bagagem | 17 | 3 | 22 | 42 |
| » para correio | 5 | — | 5 | 10 |
| » funebres | 1 | — | 1 | 2 |
| » para conducção de pessoal | — | — | 3 | 3 |
| » para animaes de raça | 2 | — | — | 2 |
| » frigorificos para leite | 2 | — | — | 2 |
| » para transporte de carruagens | 3 | — | 2 | 5 |
| Automoveis para serviços do trafego | 3 | — | 1 | 4 |
| Vagões de soccorro | 4 | — | 3 | 7 |
| Vagões diversos | 2.011 | 54 | 1.462 | 3.527 |
| Carretões para transporte de locomotivas | 2 | — | — | 2 |
| Guindastes á mão (ambulantes) | 2 | — | 2 | 4 |
| Guindastes a vapor | 6 | — | 3 | 9 |



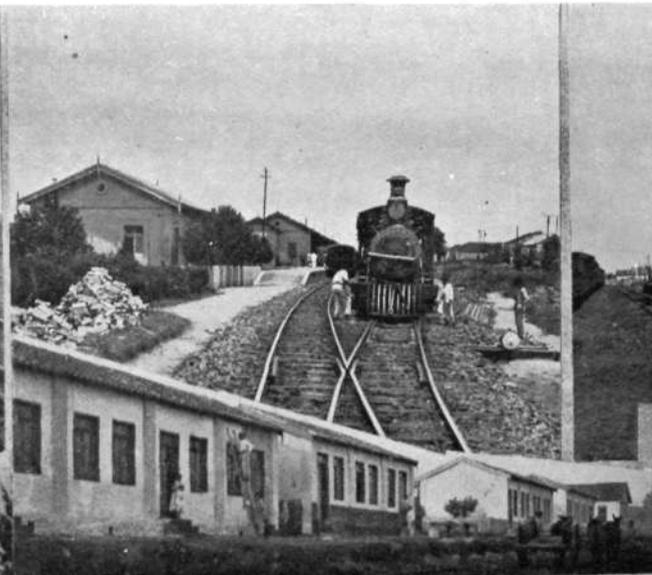
Largo da estação
Gymnasio São Luiz

Cadeia publica
Igreja de Guariba

Grupo Escolar
Colegio Sto. André



Grupos de empregados de diversas estações



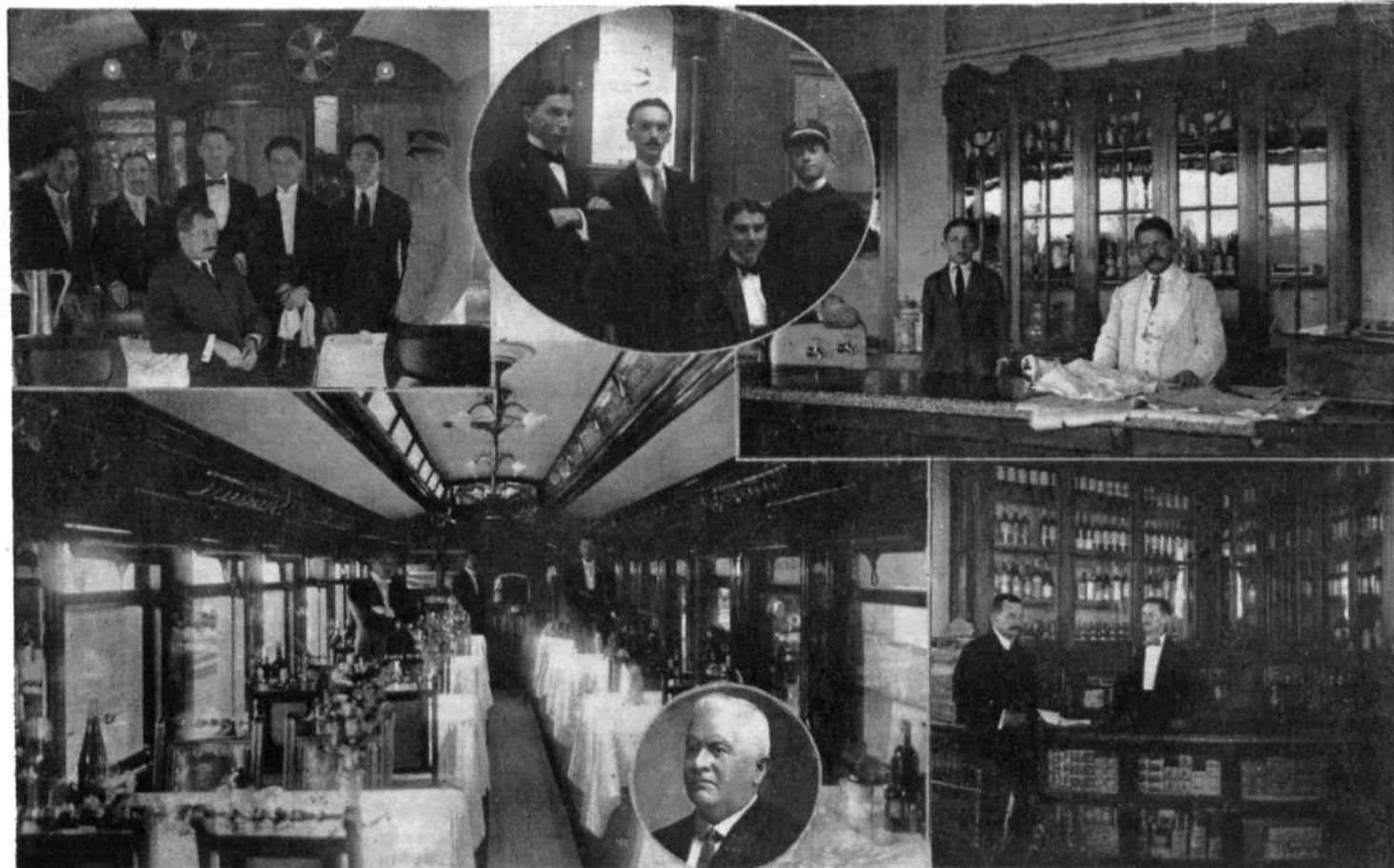
Estação de Gramminha

Estação de Andes

Estação de Ibitirama
Grupo de casas de empregados
Na estação de Andes

Estação de Tayuva

Igreja de Tayuva



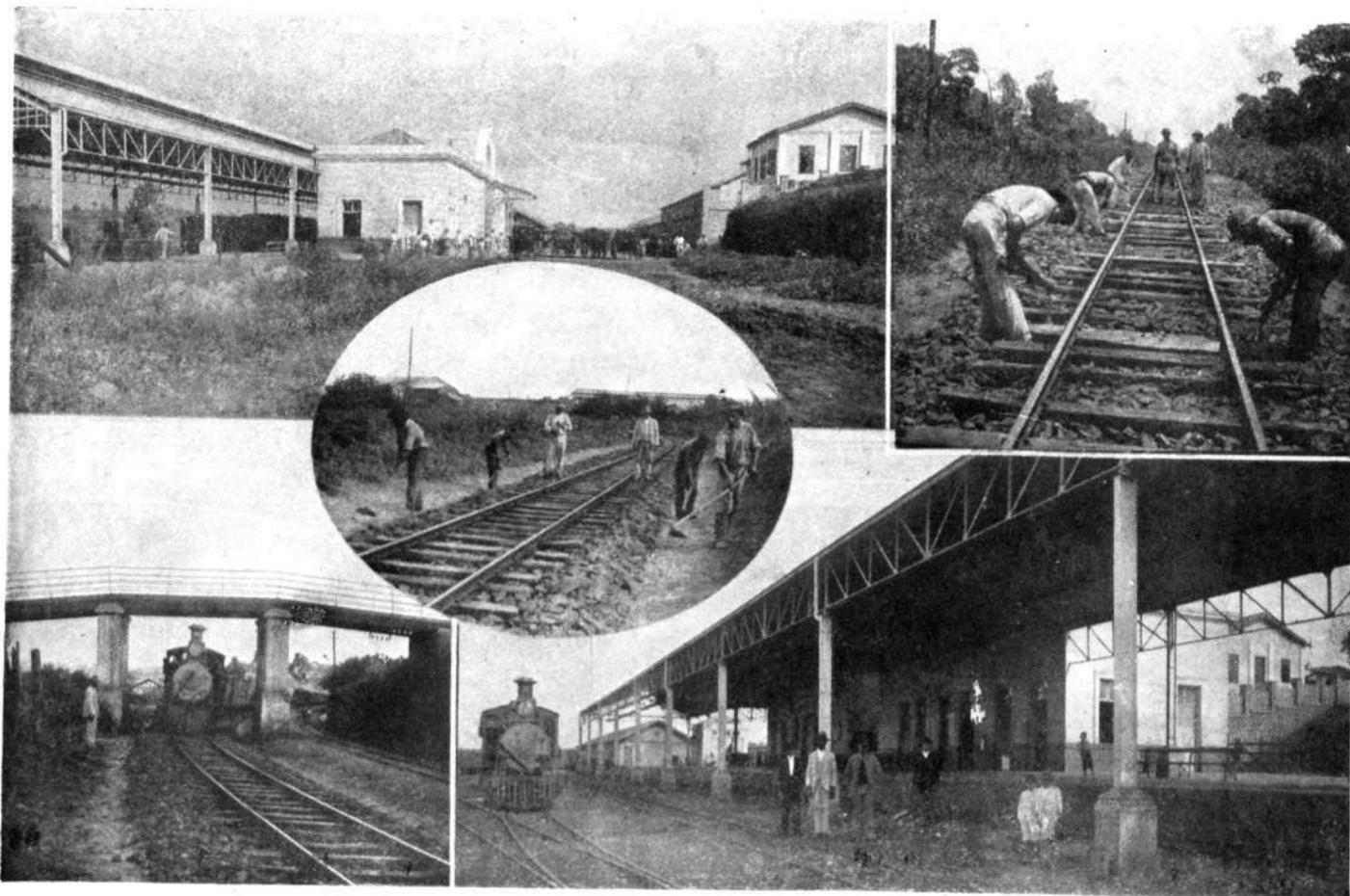
Interior do carro restaurante do sr. Pedro Estein

Pessoal de um carro restaurante

Carro restaurante da bitola de 1m,00 de serviço entre São Carlos a Barretos

Botequim da plataforma da estação de São Carlos

Botequim da estação de São Carlos



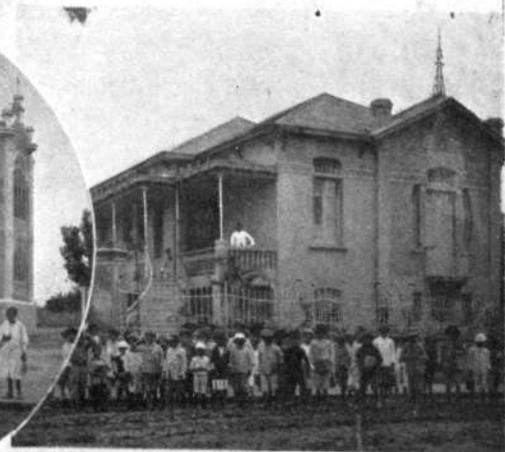
Estação de Bebedouro entroncamento da São Paulo Goyaz

Turma da conserva limpando as margens da linha

Passagem superior sobre as linhas Paulista e S. Paulo-Goyaz

Turma em serviço

A nova estação de Bebedouro, Km. 273,134, inaugurada a primeira estação em 29 de Dezembro de 1902



Camara Municipal
Grupo Escolar

Igreja Matriz, em construção

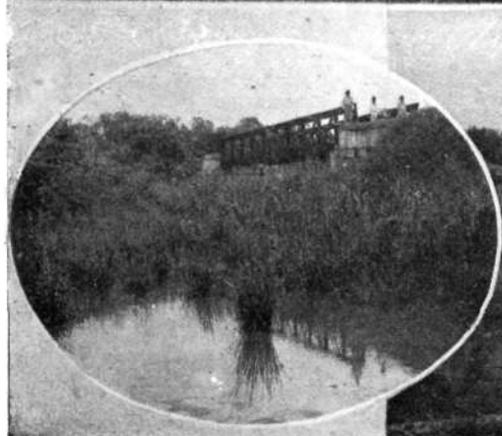
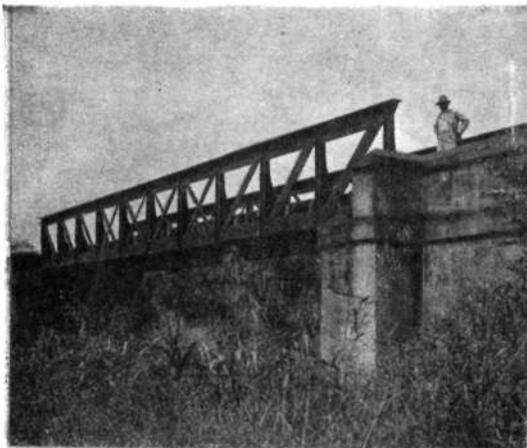
Uma casa moderna

Vista panoramica da cidade, vendo-se ao lado o leito da «São Paulo-Goyaz»

Cadeia Publica



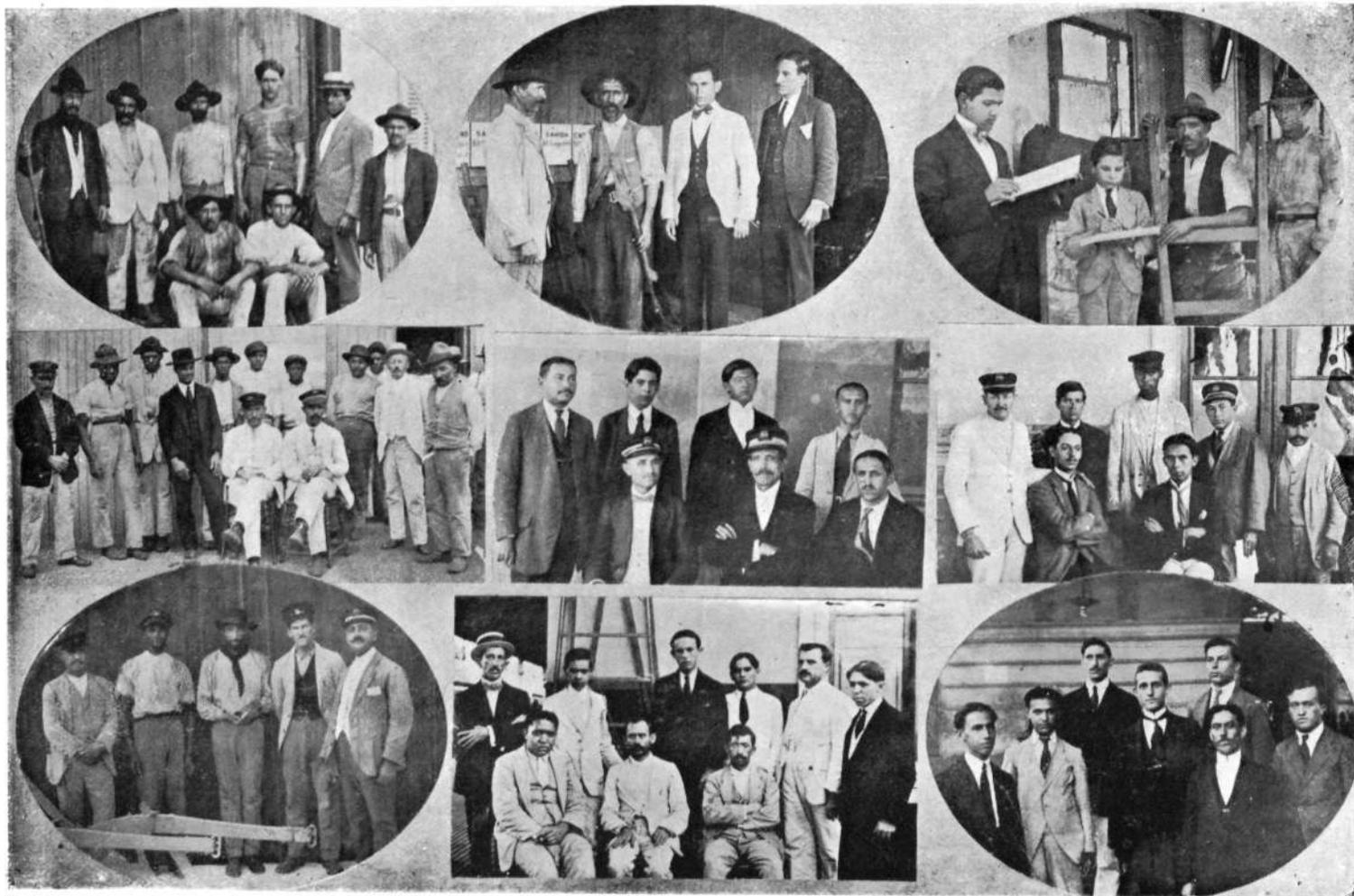
Empregados de diversas secções



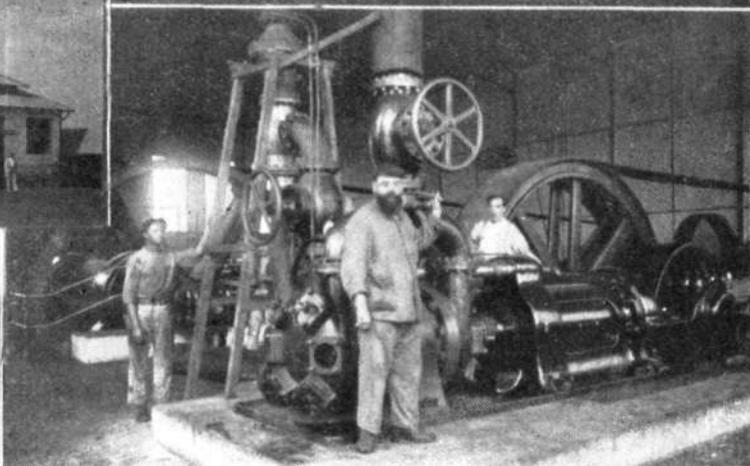
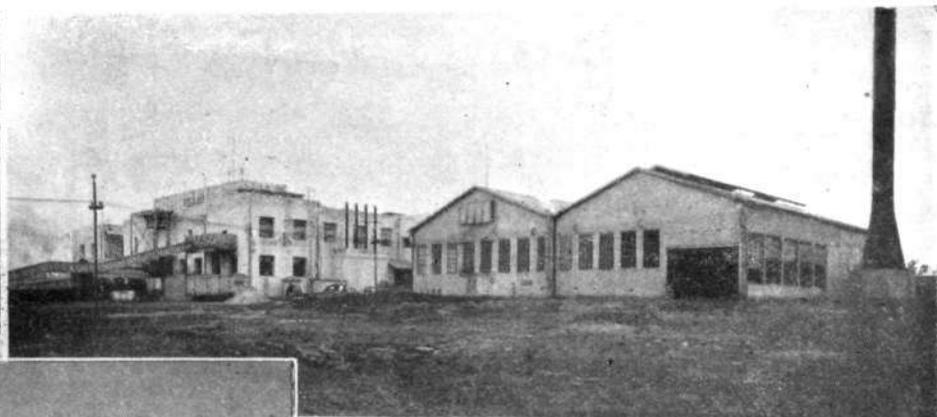
Ponte sobre o rio da Onça, Km. 294
Ponte sobre o Corrego Mandembo, Km. 285

Estação de Mandembo, Km. 289

Uma turma substituindo os dormentes
Estação de Colina



Grupos de empregados de diversas secções



Sala das caldeiras

Escritorio do frigorifico

Outro aspecto do edificio

Vista exterior do edificio

Sala das machinas fixas

TRONCO —
RIO CLARO
A BARRETOS.
BITOLA
DE 1m, 00
Km. 329, 644



Estação de Barretos, ponto terminal da linha, km. 329, 644, inaugurada em 1 de Julho de 1912

Palmar, desvios para embarque de gado e carregamento de madeiras

Estação Frigorífico, km. 324, entroncamento do ramal do frigorífico

Campo de Palmeiras de onde deriva o nome da Estação de Palmar

Estação de Palmar, Km. 317, inaugurada em 1 de Fevereiro de 1912.

Turma em serviço



Grupo Escolar

Cadeia Publica

Paço Municipal

Igreja Matriz

Vista panoramica desde a estação
Casa antiga (antes da Estrada de Ferro)

Casa moderna

Falchi o melhor chocolate!

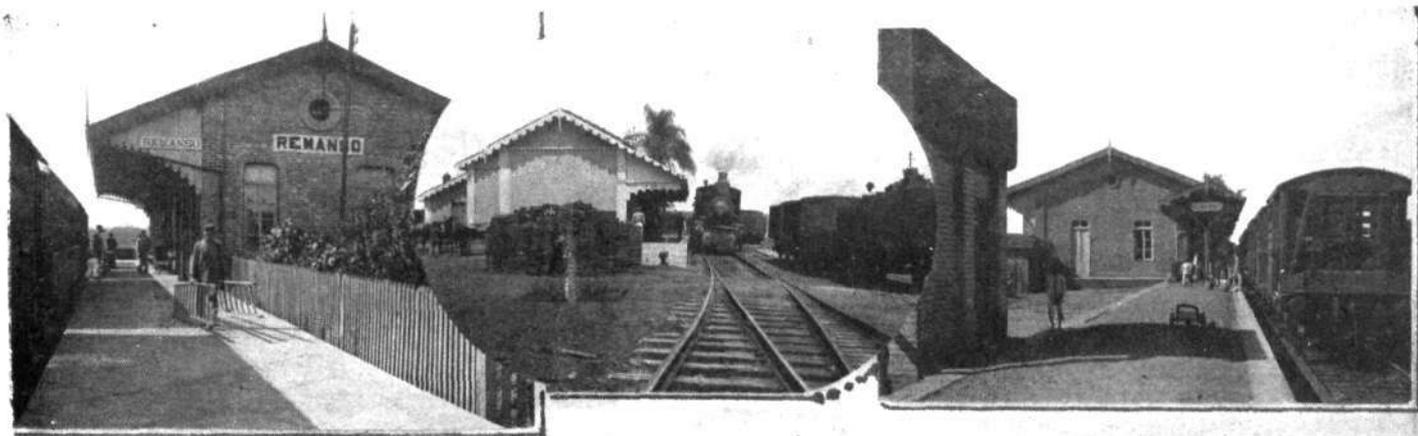


FALCHI
Bon=Bons
E
Chocolates

— **OS PREFERIDOS** —

Rua Boa Vista N. 28

São Paulo



RAMAL —
CORDEIRO A
DESCALVADO
BITOLA DE
1m. 60 —
Kms. 106,808



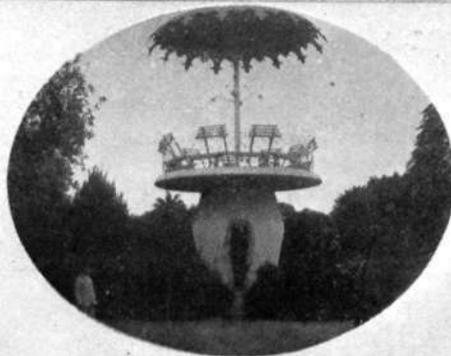
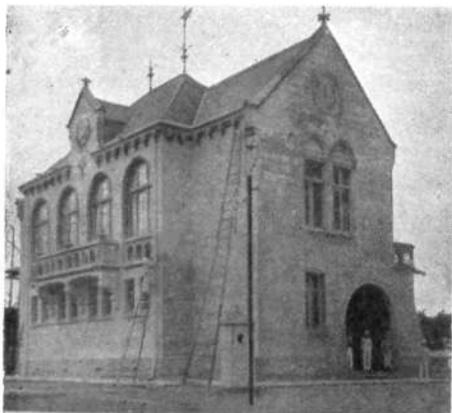
Remanso, Km. 10, inaugurada em 4 de
Novembro de 1884

Estação de Loreto, Km. 22, inaugurada em 8
de Dezembro de 1899.

Estação de Araras, Km. 18, inaugurada em 10 de Abril de 1877

Estação de Elhir Root, Km. 28, antiga Guabiroba,
inaugurada em 30 de Setembro de 1877

Carregando latas de leite na estação de Araras



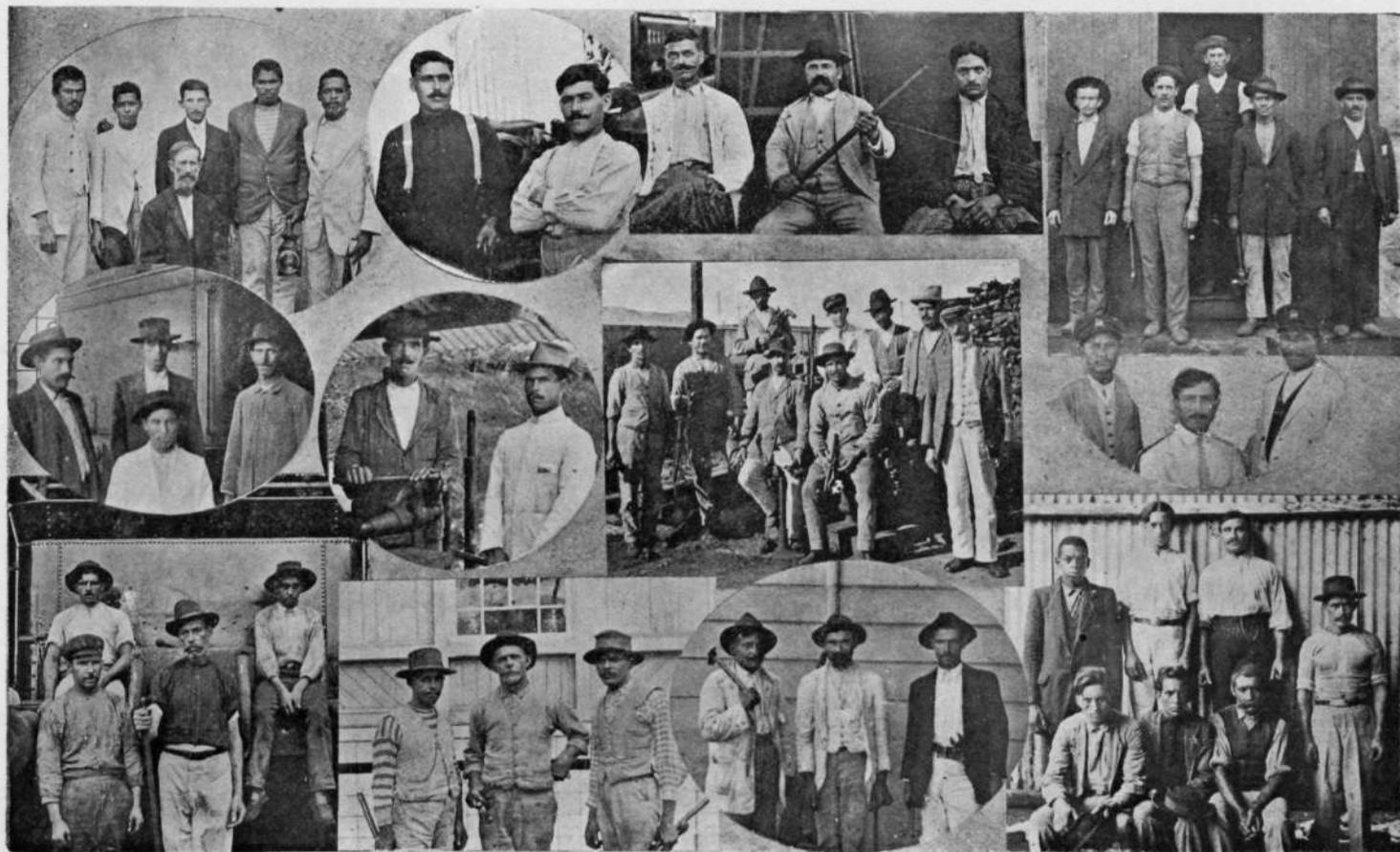
Cadeia Publica

Igreja Matriz

Paço Municipal
Coreto do Jardim

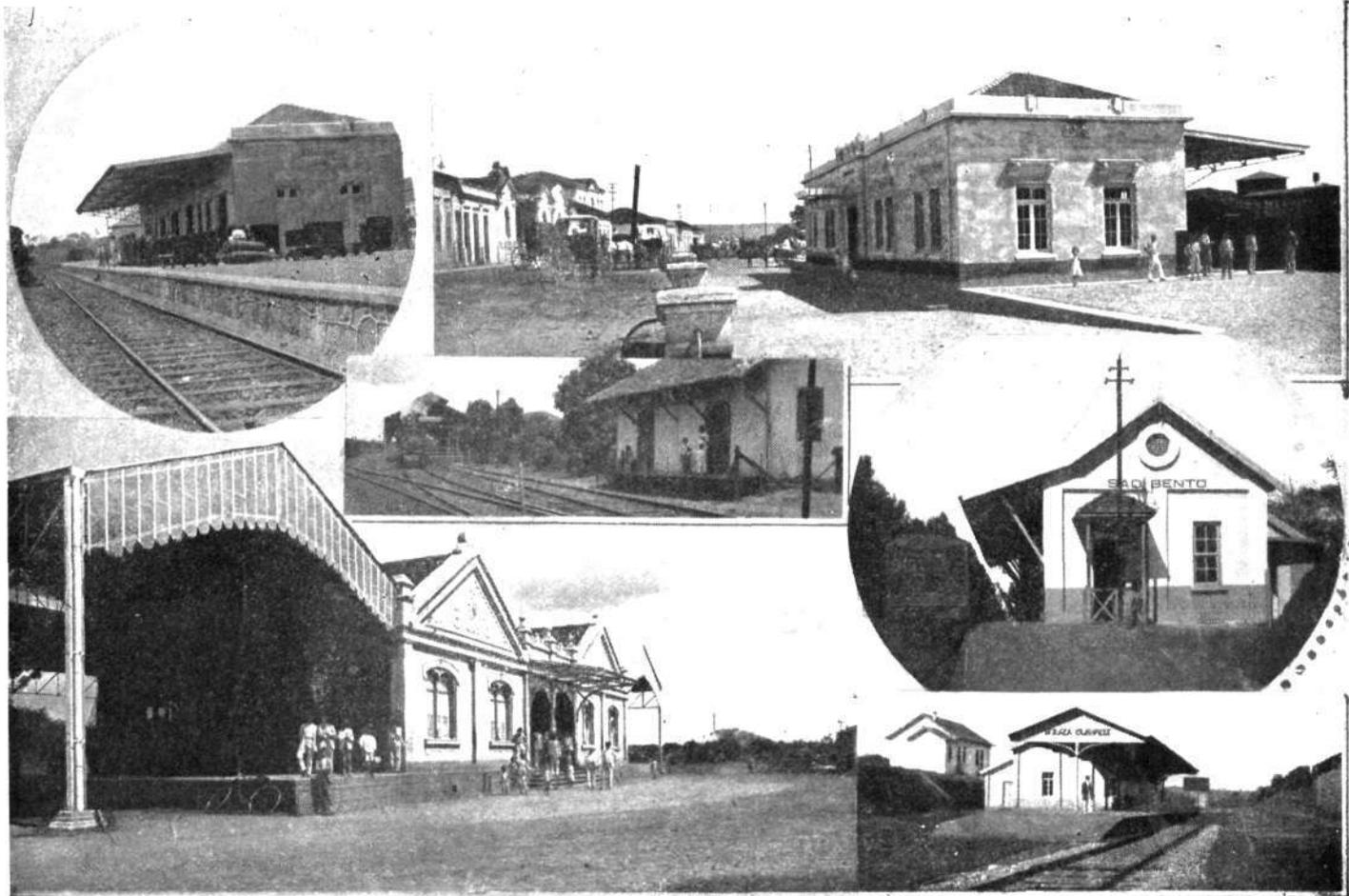
Vista panoramica desde a estação

Grupo Escolar
Santa Casa, em construcção
Colegio «N. S. Auxiliadora»

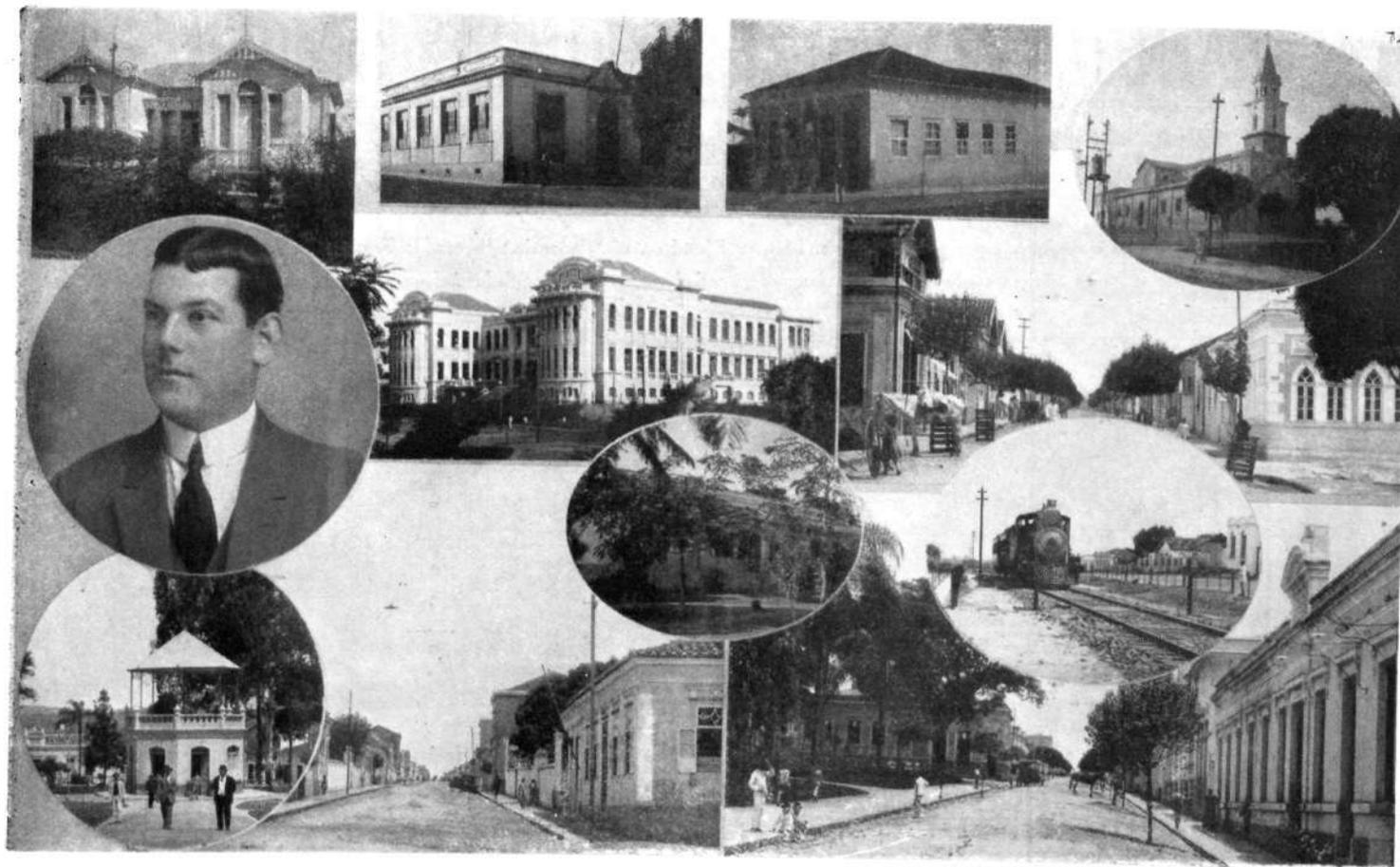


Grupos de empregados examinadores de vehiculos e outros

RAMAL —
CORDEIRO A
DESCALVADO
BITOLA DE
1m, 60 — Kms.
106,808



Estação de Leme, vista da linha, Km. 45 A nova estação de Leme, recentemente construída, inaugurada a primeira em 30 de Setembro de 1887
 Pirassununga, casa que serviu de estação de 24 de Outubro de 1878 a 1884, em que foi construída a actual São Bento, Km. 37, inaugurada em 1 de Dezembro de 1885
 Estação de Pirassununga, Km. 69, depois da última reforma Souza Queiroz, Km. 55, inaugurada em 1 de Outubro de 1896



Camara Municipal
Dr. Fernando Costa - Prefeito Municipal

Coreto do Jardim

Grupo Escolar
Escola Normal em construção

Trecho de rua

Santa Casa

Casa de edificação antiga

Matriz Nova
Trecho de rua
Avenida Dr. Fernando Costa
Mercado Municipal

COMPANHIA FIAÇÃO E TECIDOS S. CARLOS

FUNDIÇÃO, OFFICINA MECHANICA E SECÇÕES DE ELECTRICIDADE
FUNDE-SE FERRO E BRONZE

Concerta-se toda e qualquer especie de Machinas, Motores Electricos, etc. Faz-se installações de Força e Luz, em fim executam-se todos os serviços concernentes a esses ramos garantindo-se muita modicidade nos preços e bons trabalhos.



Engenho para Descarçar Algodão. Machinismos modernos com prensas para fardos de Exportação.

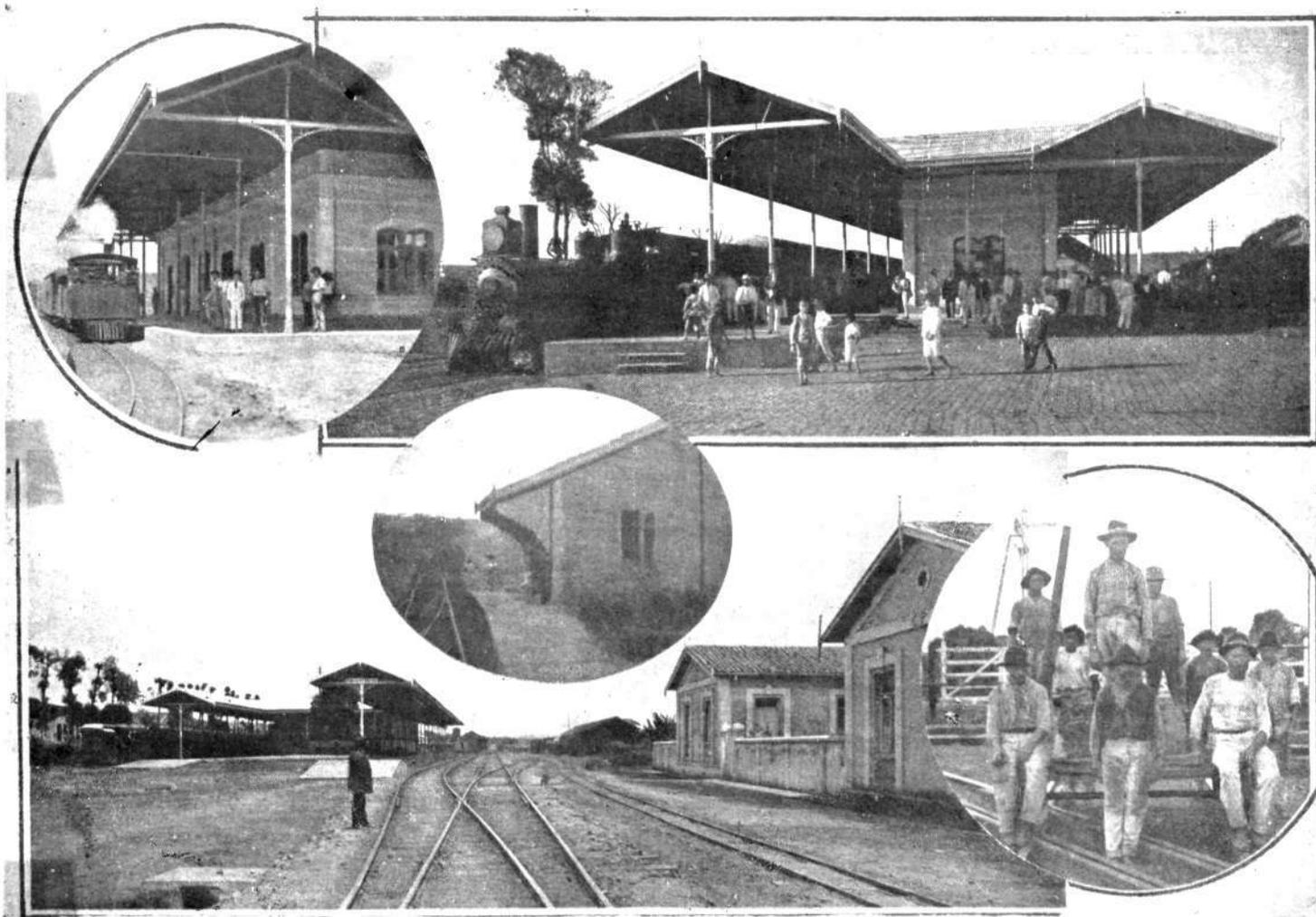
PRODUCCÃO DIARIA 15.000 KILOS

Compra-se qualquer quantidade de Algodão em caroço, serviço de Descarçamento por conta de terceiros.

RUA AQUIDABAN
PROXIMO A' ESTAÇÃO

S. CARLOS

CAIXA POSTAL N. 296
End. Telegraphico: FIATECI



RAMAL —
CORDEIRO A
DESCALVADO,
BITOLA de 1m,06
Kms. 106,808



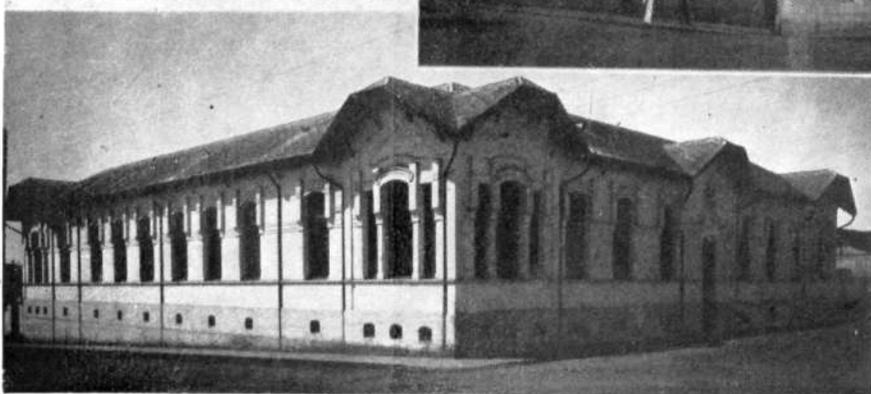
Descalvado, plataforma do ramal Descalvadense

Estação de Descalvado, Km. 106,808, inaugurada em 7 de Novembro de 1881

Laranja Azeda, Km. 72,917, bifurcação do ramal de Sta. Veridiana

Estação de Porto Ferreira, Km. 88,429, inaugurada em 15 de Janeiro de 1880, entroncamento do ramal de Sta. Rita.

Turma de conserva de Porto Ferreira, recolhendo do trabalho



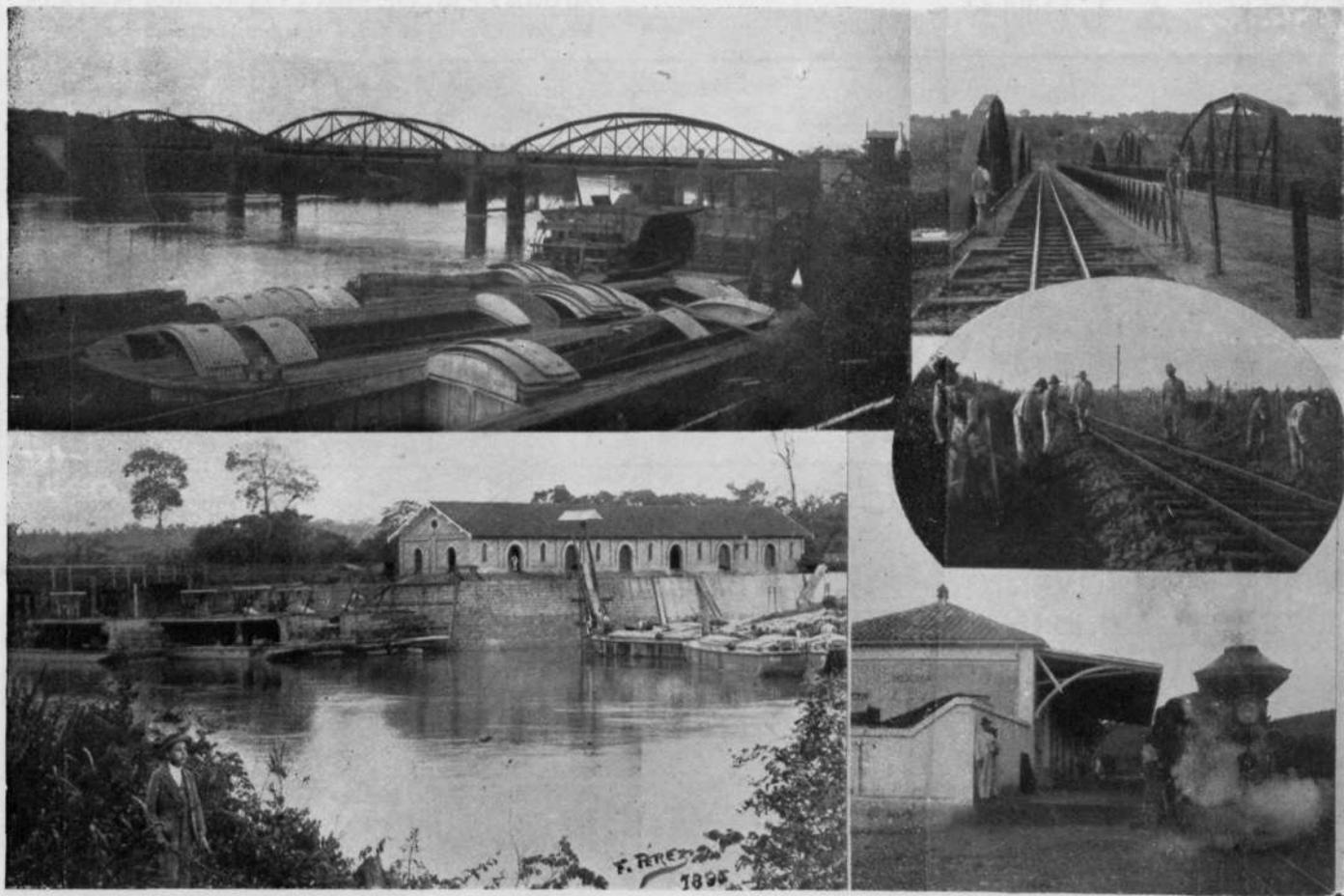
Descalvado - Cadeia Publica

Descalvado - Santa Casa
Descalvado - Grupo Escolar

Porto Ferreira - Grupo Escolar

Porto Ferreira - Igreja

Descalvado — Igreja



A nova ponte sobre o rio Mogy Guasú, em Porto Ferreira, que serve para o ramal de Santa Rita e estrada de rodagem
Porto Ferreira, no tempo da Navegação Fluvial Paulista, vendo-se ao lado a antiga ponte de madeira.

A mesma ponte, sobre o rio Mogy, vista de frente.
Turma da conserva limpando as margens da linha.
[Estação de Moema, km. 37, inaugurada 1 - 8 - 1913

RAPPA & COMP. - IMPORTADORES

ARMAZEM DE SECCOS E MOLHADOS
Rua Barão de Jundiahy N. 72



Caixa do Correio N. 23

Endereço Telegraphico:

RAPPA

Deposito no
desvio

RAPPA & COMP.

VINHOS POR ATACADO

Importação-Exportação

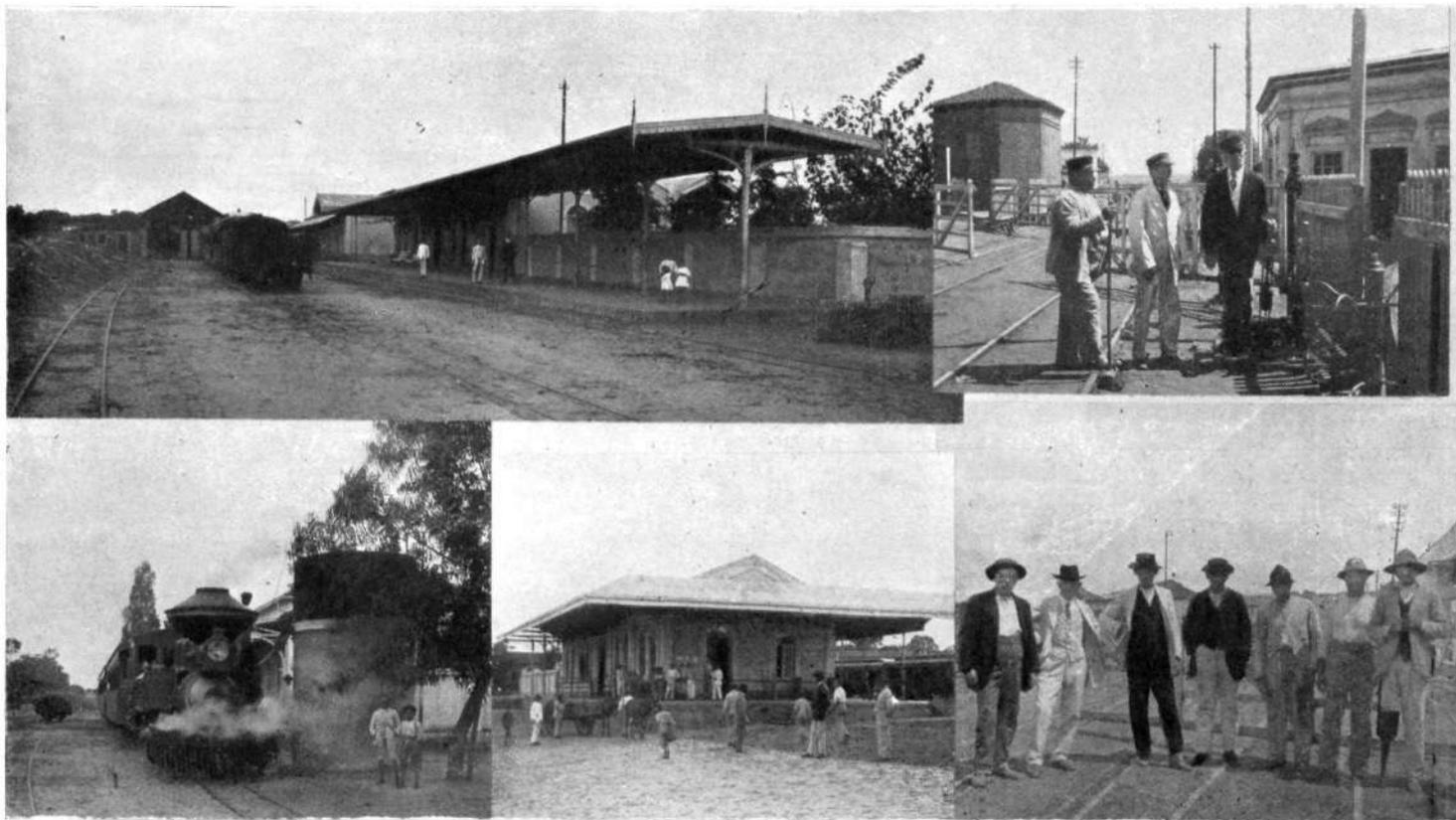
A. DE VECCHI

Largo dos Guayanazes, 22-A - Caixa Postal, 163 - SÃO PAULO

GRANDE ESTABELECIMENTO

ENOLOGICO EM JUNDIAHY

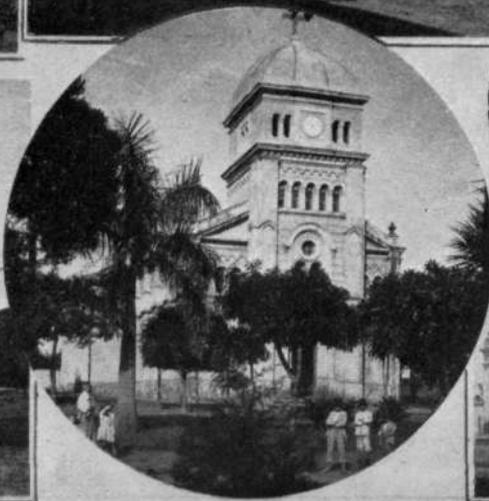
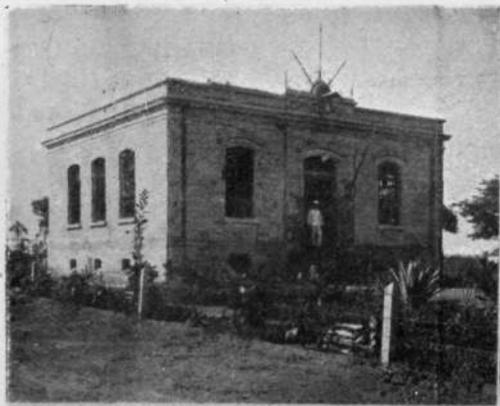




Estação de Santa Rita, km. 28, inaugurada em 1 de Dezembro de 1899
O trem de passageiros na estação de Sta. Olívia, km. 23

A estação de Sta. Rita, vista do lado da cidade

Pessoal das porteiros na rua General Ozorio, em São Carlos
Pessoal de porteiros em Rio Claro



Leme — Cadeia Publica

Leme — Camara Municipal

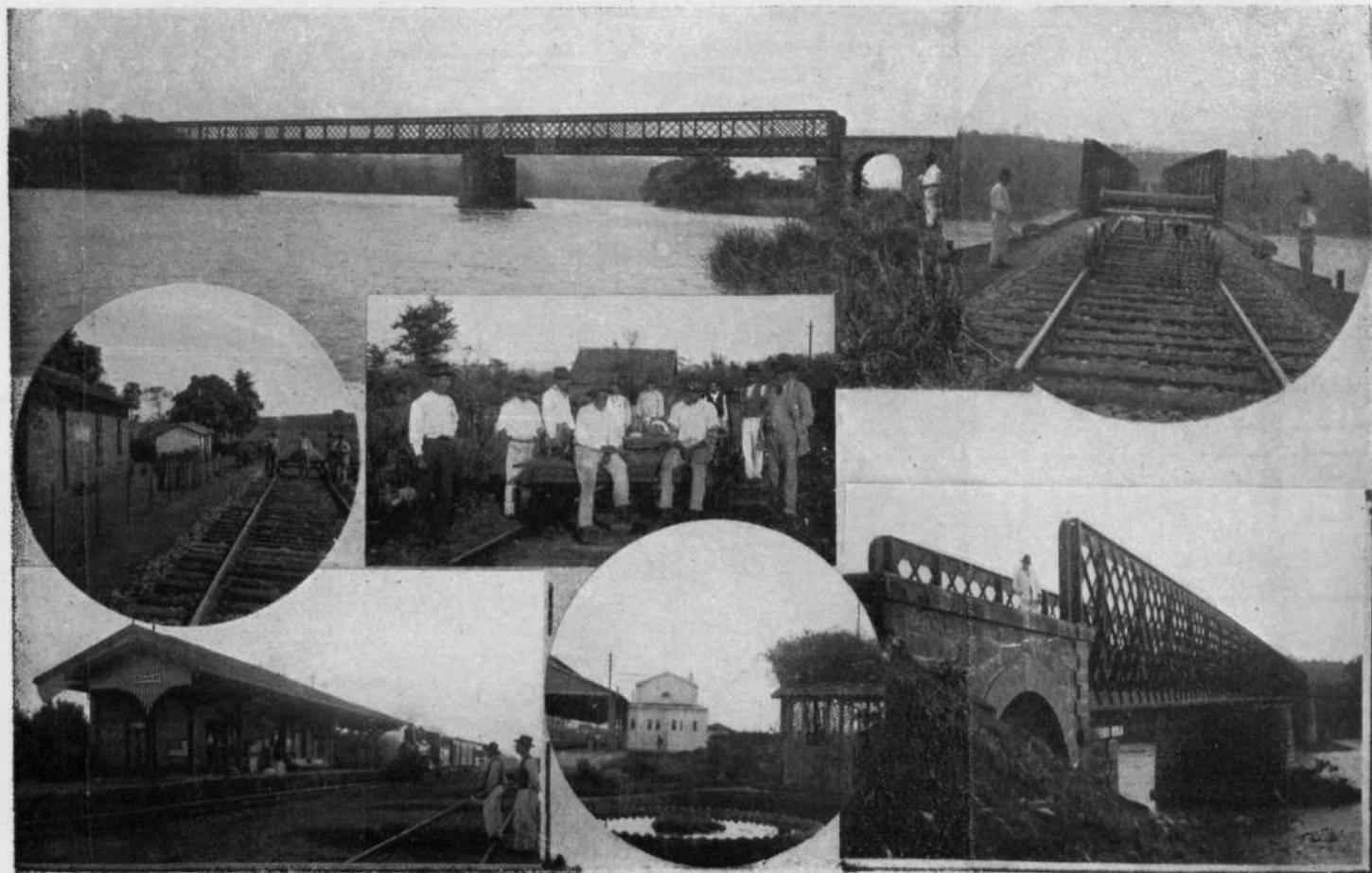
Leme — Grupo Escolar

Leme — Igreja Matriz

Santa Rita — Igreja Matriz

Santa Rita — Camara Municipal

Santa Rita — Grupo Escolar



Ponte sobre o rio Mogy-Guassú no ramal de Santa Veridiana

Excursão da linha nos trolleys das turmas

Estação de Emas, Km. 6

Outros aspectos da mesma ponte

Arruda, Campos & Cia. - Rua Conde do Pinhal N. 25

LARGO DA SE' SÃO CARLOS

Correspondentes do BANCO do BRASIL

Casa denominada:

"EMPORIO S. CARLOS"

Completo sortimento de
Seccos e Molhados finos

Compra e venda de
cereaes, cafés, etc.

TELEPHONE N.º 63



Comp. Mechanica e Importadora de S. Paulo

ESCRITORIO: Rua 15 de Novembro N. 36 -:- OFFICINAS e FUNDIÇÃO: Rua Mosenho? Andrade - Braz

FILIAES em Santos, Rio de Janeiro e Londres

IMPORTADORES de toda a classe de material para construções e para Estradas de Ferro, Locomotivas, Trilhos, Carvão, Ferro e Aço em grosso, Oleos, Cimentos, Asphalto, Tubos para abastecimento d'agua, Material Electrico, Navios de Guerra, Rebocadores, Lanchas e Automoveis "FIAT" etc. FABRICANTES de Mochinas de café e para a lavoura, de Material ceramico e sanitario, Fabrica de pregos, parafusos e rebites, Fundição de ferro e bronze, etc.

Grande Serraria a Vapor — Constructores e Empreiteiros

AGENTES de Raobey & Co. — Fabrica "FIAT" (Automoveis) — Fabrica de Ferro Esmaltado "SILEX" — Comp. Paulista de Louça Esmaltada. — Societá Italiana Transaerea "SIT" (Aeroplanos e hydroplanos Bleriot "SIT". — Soc. de Productos Chímicos "L. Queiroz" etc.

DEPOSITO, FABRICAS e GARAGE: Rua Monsenhor Andrade e Americo Brasiliense - BRAZ

ESTABELECIMENTO CERAMICO: Agua Branca — Telephone No. 1015

Codigos em uso: A. B. C. 5.^a edição, A. I., A. Z., Western União, Lieber's, Bently's e Ribeiro

FUNCCIONARIOS
DA COMPANHIA
EM CAMPINAS



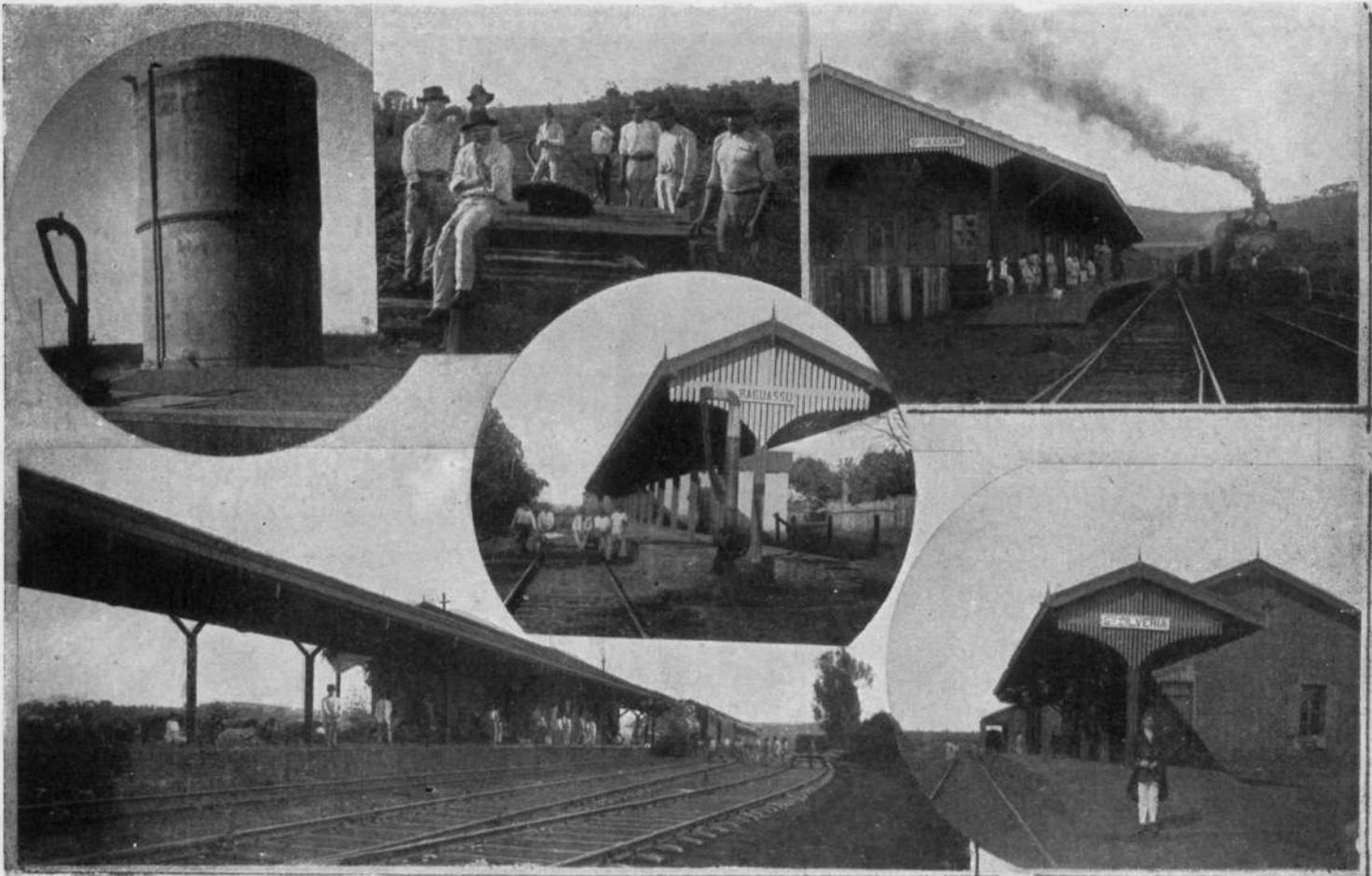
Pessoal da bilheteria

Chefe e conferentes do armazem da baldeação

Chefe e auxiliares do escriptorio da baldeação
Grupo dos trabalhadores do armazem da baldeação

Encarregados dos despachos das encommendas
Pessoal do escriptorio do chefe da estação

RAMAL
 LARANJA AZEDA
 A SANTA
 VERIDIANA.
 BITOLA DE 1m, 60
 Km. 38,922



Um dos novos depositos de agua, de cimento armado

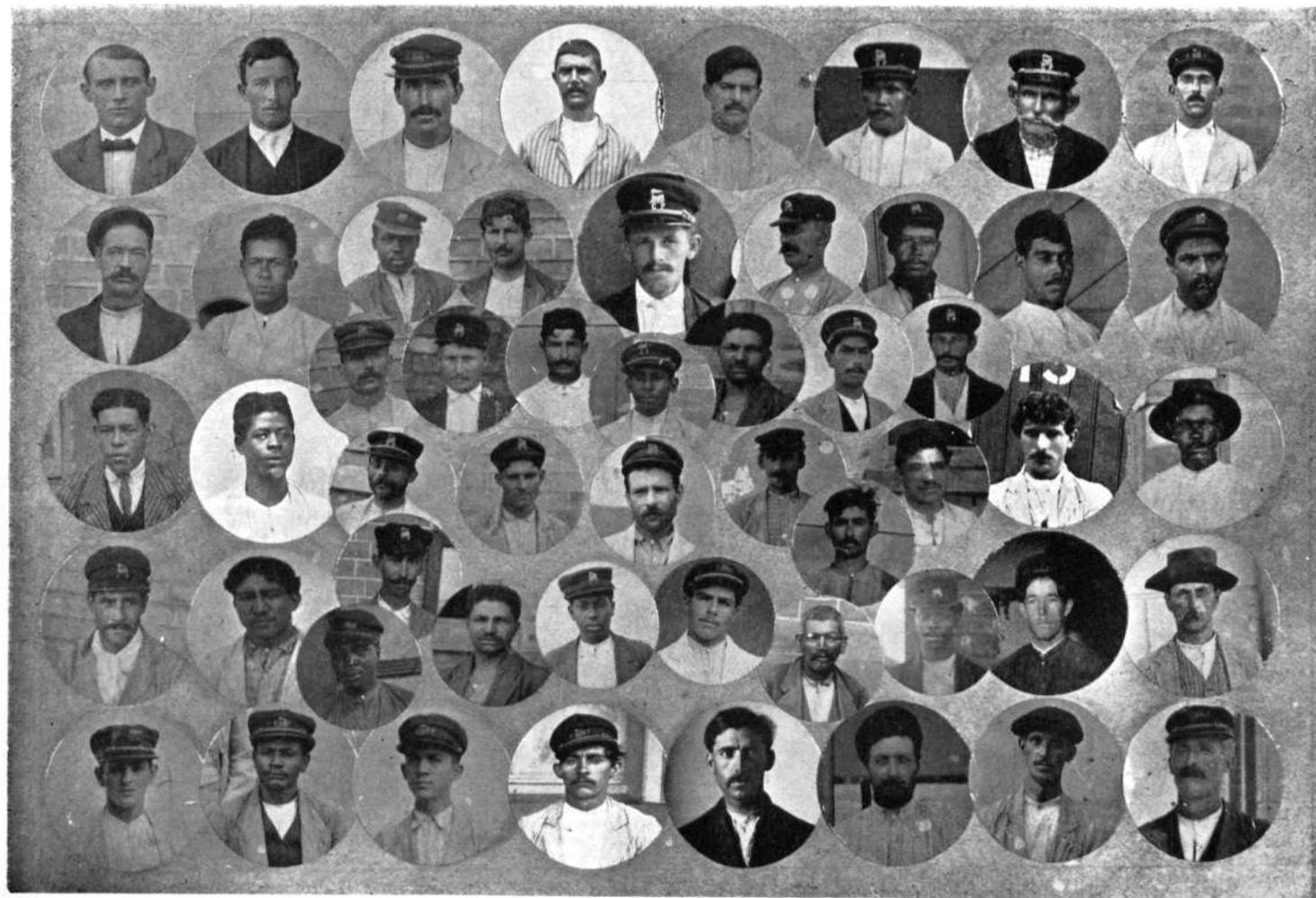
Uma excursão na linha no trolley da turma

Estação de Santa Veridiana, Km. 38,922, inaugurada em 20 de Fevereiro de 1893. ponto terminal da linha. baldeação para a Mogyana

Estação de Baguaassú, Km. 13

Estação de Palmeiras, Km. 33

Santa Silveria, Km. 24



Portadores de diversas estações

FERRAGENS - MACHINISMOS

Utensilios Agricolas e Industriaes-En-
canamentos e seus pertences Artigos
Sanitarios Lonas e Encerados para
Terreiros e Carroças, Oleos - Tintas
Vernizes e Lubrificantes. ::

END. TELEGRAPHICO: ЖАБРИНБО

::

CAIXA DO CORREIO N. 704
ТЕЛЕРБ. - СЕНТРАБ - 2948

COUTINHO & C.^{IA}

IMPORTADORES

ESCRITORIO:

RUA JOSÉ BONIFACIO N. 28

ARMAZEM COM CHAVE:

AVENIDA RUDGE N. 5

S. PAULO

Société Financière et Commerciale

Franco - Brésilienne

CASA NATHAN

CASA ESPECIAL DE
FERRAGENS, MACHI-
NAS, TINTAS, OLEOS,
MOINHOS, BOMBAS, ETC.

S. PAULO

SANTOS

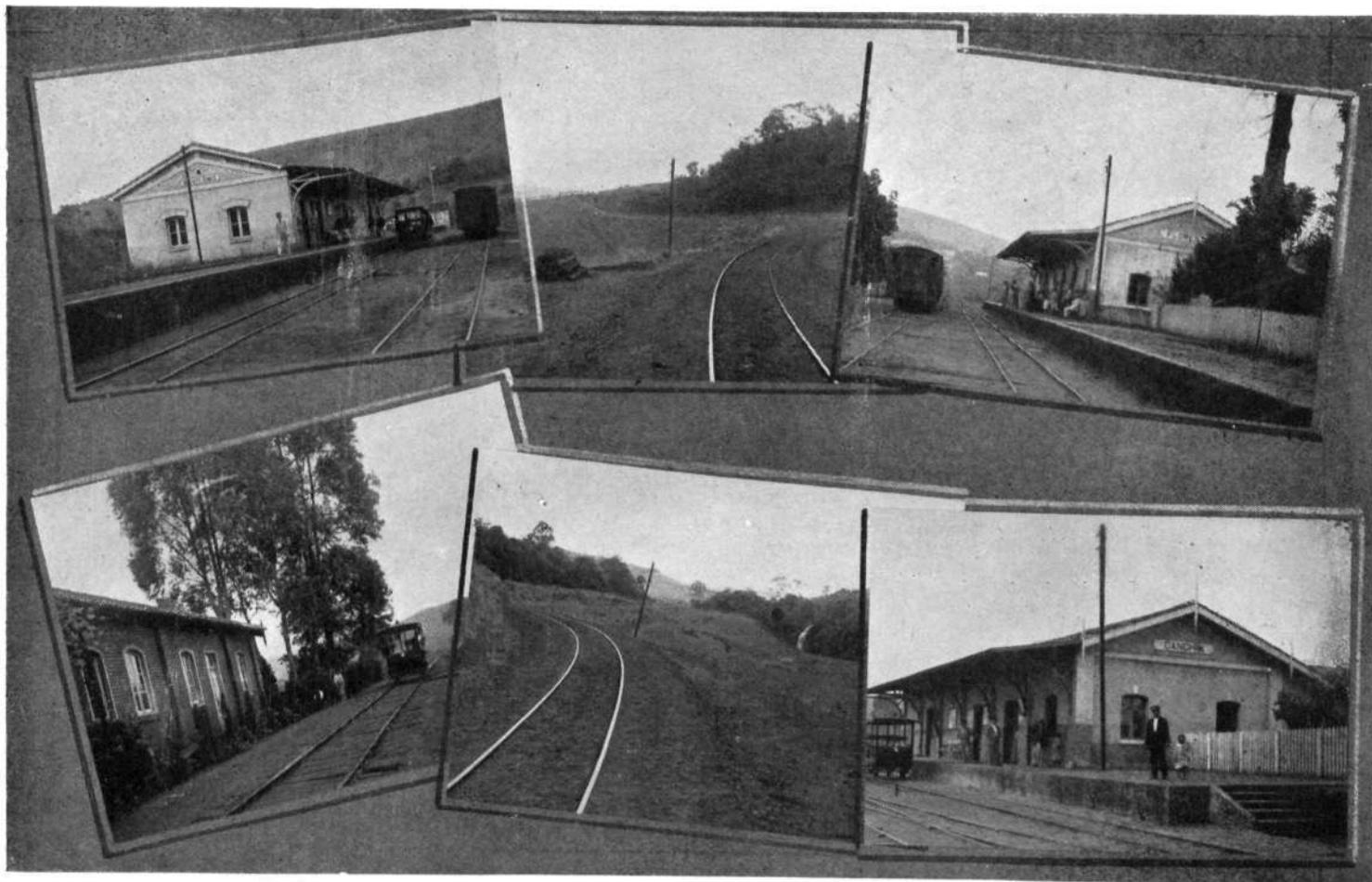
PARIS

Machinas Agricolas e para as Industrias

Phosphoros "TREVO"

RUA S. BENTO, 43-A

CAIXA K ~ S. PAULO



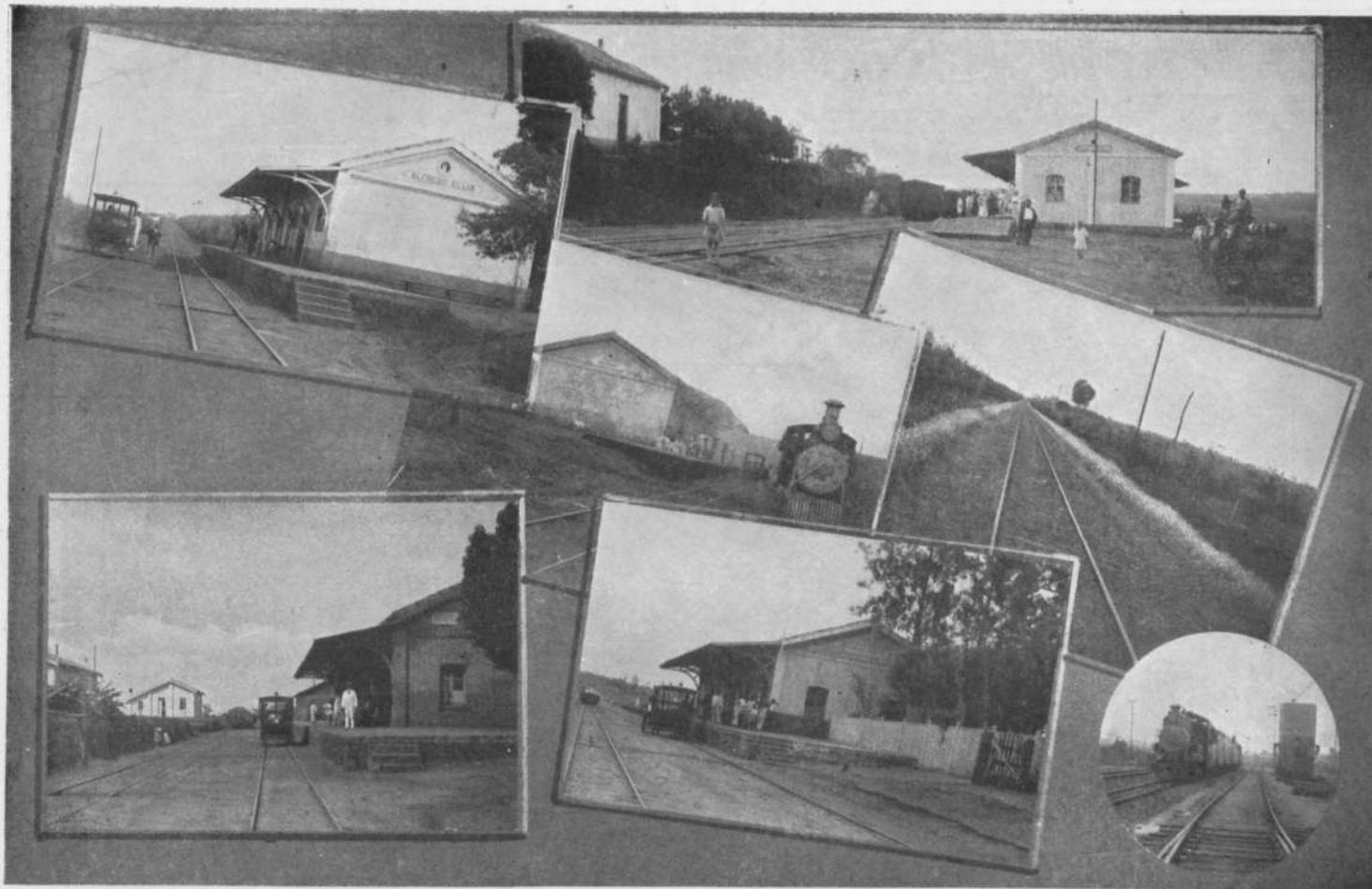
Estação de Babylonia, Km. 19, inaugurada em 1 de
Abril de 1892
Casa de Turma no Km. 17

Trecho da linha
De Floresta a Babylonia

Estação de Floresta, km. 23, inaugurada em 1 de Abril de 1892
Estação de Canchim, km. 26, inaugurada em 1 de
Outubro de 1895



Guardas, ajudantes e praticantes de trens



RAMAL —
S. CARLOS
A SANTA
EUDOXIA.
BITOLA DE
1m,00
Kms. 62,976.



Estação Alfredo Ellis, km. 55, inaugurada em 1 de Outubro de 1906 Estação de Santa Eudoxia, km. 62,976, inaugurada em 20 de Setembro de 1893
 Estação de Arrahy, Km. 51, inaugurada em 2 de Setembro de 1892 A maior recta nesta linha.
 Estação de Agua Vermelha, Km. 40, inaugurada em 1 de Abril de 1892 Estação de Capão Preto, km. 30, inaugurada em 2 de Setembro de 1892 Trem sahindo de São Carlos

Companhia Fiação e Tecidos "São Bento"

FABRICA EM JUNDIAHY



Escriptorio Central: Rua São Bento N. 43 - Sobrado

SÃO PAULO

TELEPHONE N. 1450-Central



Endereço Telegraphico: "SAMBENTO"

CAIXA DO CORREIO, 337



Estação de Guatapar, km. 12, inaugurada em 30 de Dezembro de 1901
Ponte sobre o Rio Mogy, vista lateral.

Entroncamento da Mogyana em Guatapar
A mesma ponte, sobre o Rio Mogy, vista de frente

LOJA VIOLETA

Fundada em 1872, data da inauguração da Companhia Paulista, é uma das poucas casas da zona que pode com razão applicar o lemma, O que dura vence.



ESPLENDIDO SORTIMENTO DE FAZENDAS, MODAS, ARMARI-NHO, PERFUMARIAS. CONFEC-ÇÕES, CHAPEOS DE SOL E DE CABEÇA. OBJECTOS A PHAN-TASIA ARTIGOS DE NOVIDADE

GRANDE ALFAIATARIA

SORTIMENTO COMPLETO DE CASIMIRAS E BRINS

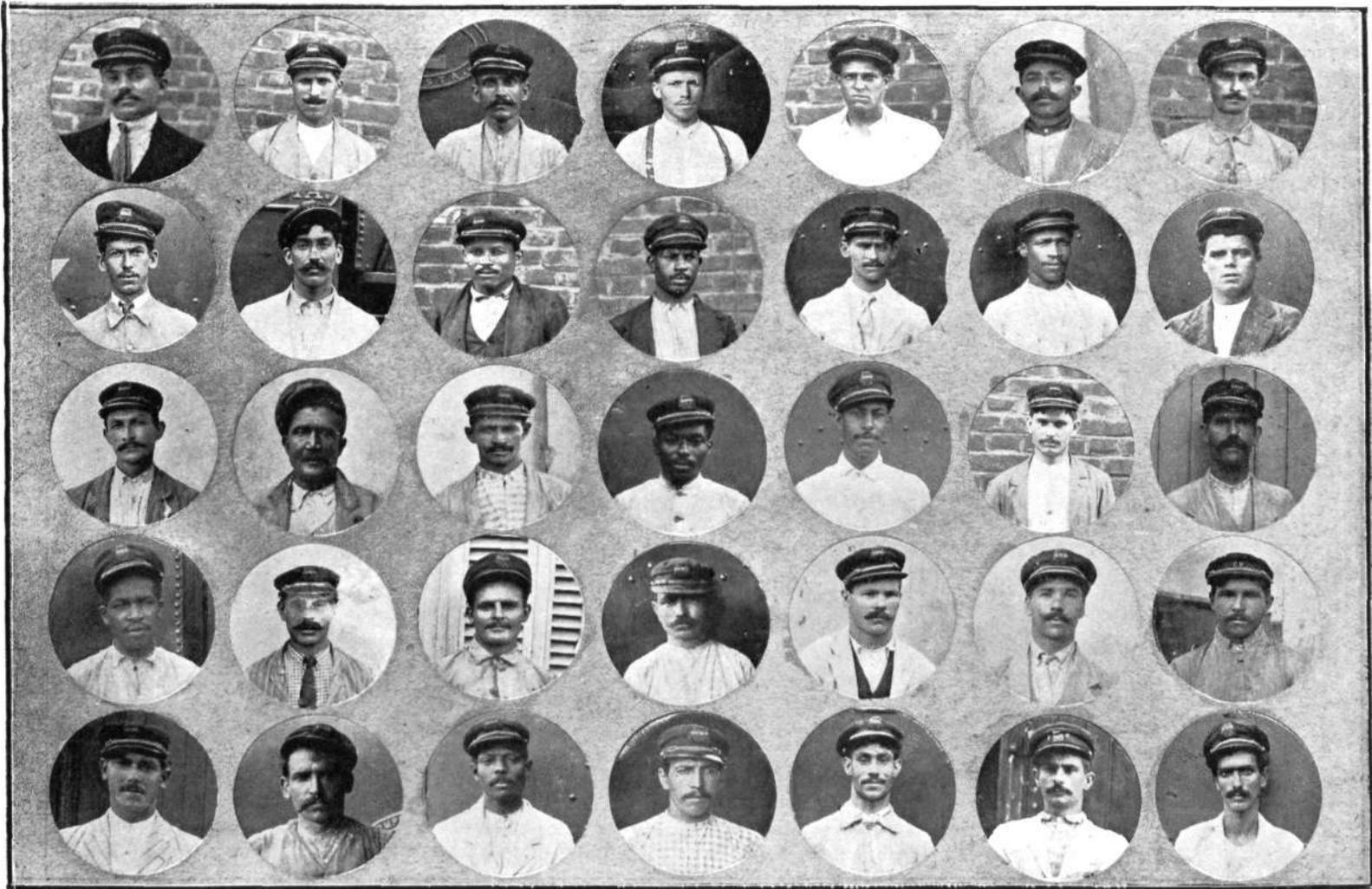
VENDAS A DINHEIRO, PREÇOS SEM COMPETENCIA E MUITA SINCERIDADE

SEMPRE CRESCENDO

DEPOSITO DO AFAMADO CALÇADO CLARK

ANNIBAL SILVA

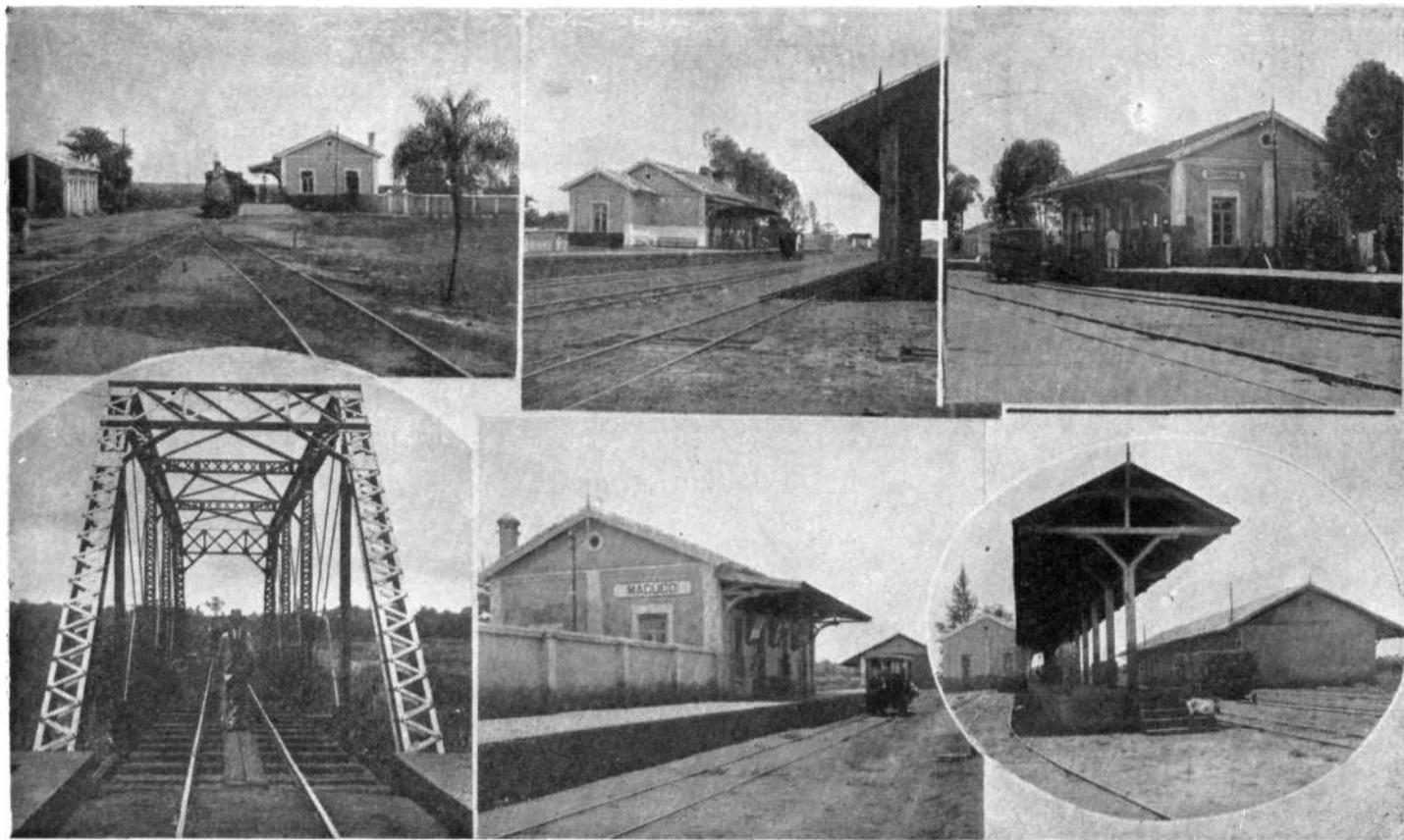
RUA CONDE DO PINHAL N. 64 — SÃO CARLOS — Telephone N. 38



Funcionarios
da Companhia



FOGUISTAS



Estação de Guarany, km. 25

Ponte sobre-o Rio da Onça

Estação de Martinho Prado, km. 40

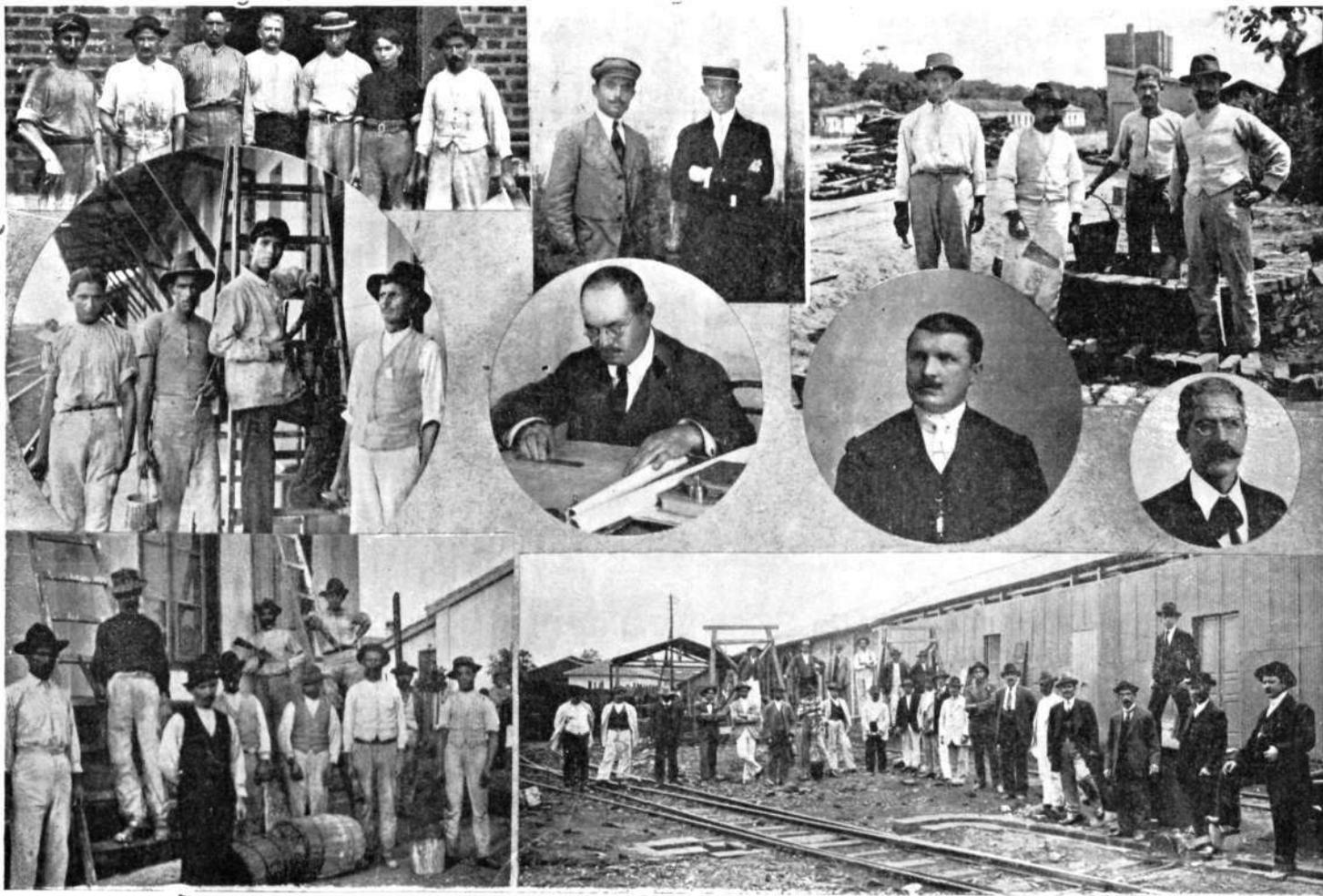
Estação de Macuco, km. 68, inaugurada em 25 de Março de 1903

Estação de Barrinha, km. 57, inaugurada em

1 de Fevereiro de 1903

Estação de Passagem, km. 79, bifurcação da São Paulo-Goyaz

SECÇÃO DE
OBRAS DA
COMPANHIA



Carpinteiros em Campinas
Turma ambulante de pintores

Turma ambulante de pedreiros

Carpinteiros
Sr. Nicolau Borelli mestre geral de
obras da Secção Paulista

Sr. Francisco Cristana, mestre geral
de obras da secção Rio Claro

Turma de pedreiros em serviço
Sr. Nicolau Rayel
funileiro encanador

Grupo de pessoal da secção de São Carlos em frente á officina

ADVOCACIA E PROCURATORIOS

O DR. JOSUÉ DA COSTA LAGE

(DA FACULDADE DE DIREITO DE SÃO PAULO - TURMA DE 1887.)

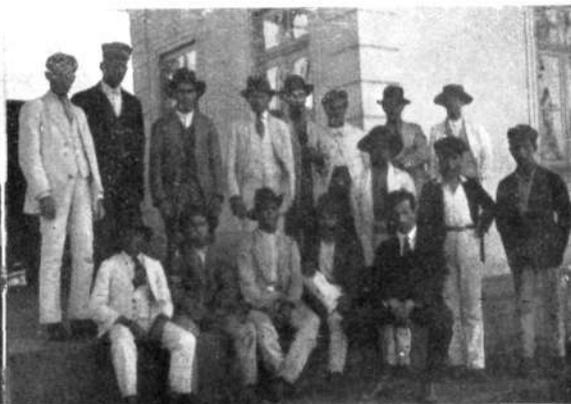
EX-FUNCCIONARIO DA INSPECTORIA DE TERRAS E
COLONISAÇÃO DO ESTADO DE S. PAULO, COM LONGA
E ESPECIAL PRATICA SOBRE QUESTÕES DE TERRAS

TERRA UBICUMQUE ERIT SUO DOMINO CLAMAT

S. PAULO

Escritorio: Largo da Sé, 2 - sala, 7 - 1.º andar - Telephone, 3295 Central

Residencia: Rua Chuy N. 17 (Paraiso) - Telephone N. 4727 Central



Estação de Pontal. Ponto terminal da Paulista, entroncamento da Mogyana, km. 93,
inaugurada em 25 de Março de 1903

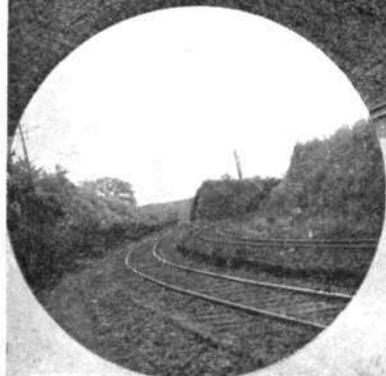
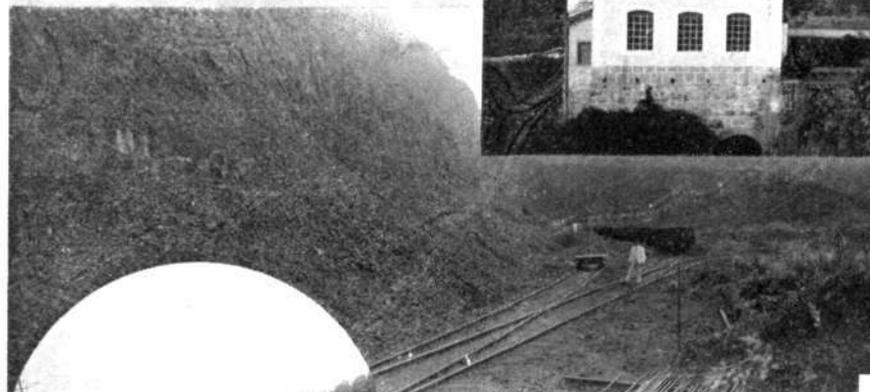
Estação de Cascalho, km. 85

Trecho de linha entre Rincão e Guataparã

Grupo de empregados da estação de Guataparã

Interessante instantaneo tirado na estação de Pontal

RAMAL —
SÃO CARLOS
A RIBEIRÃO
BONITO. —
BITOLA DE
1m,00
Kms. 40,071



Estação de Angico, km. 9

Pedreira do Monjolinho no km. 4 do ramal de R. Bonito, onde a Cia. extrahiu mais de 175.000 m.³ de pedra britada para suas linhas.

Salto do Monjolinho e Usina da Cia. Paulista de Electricidade

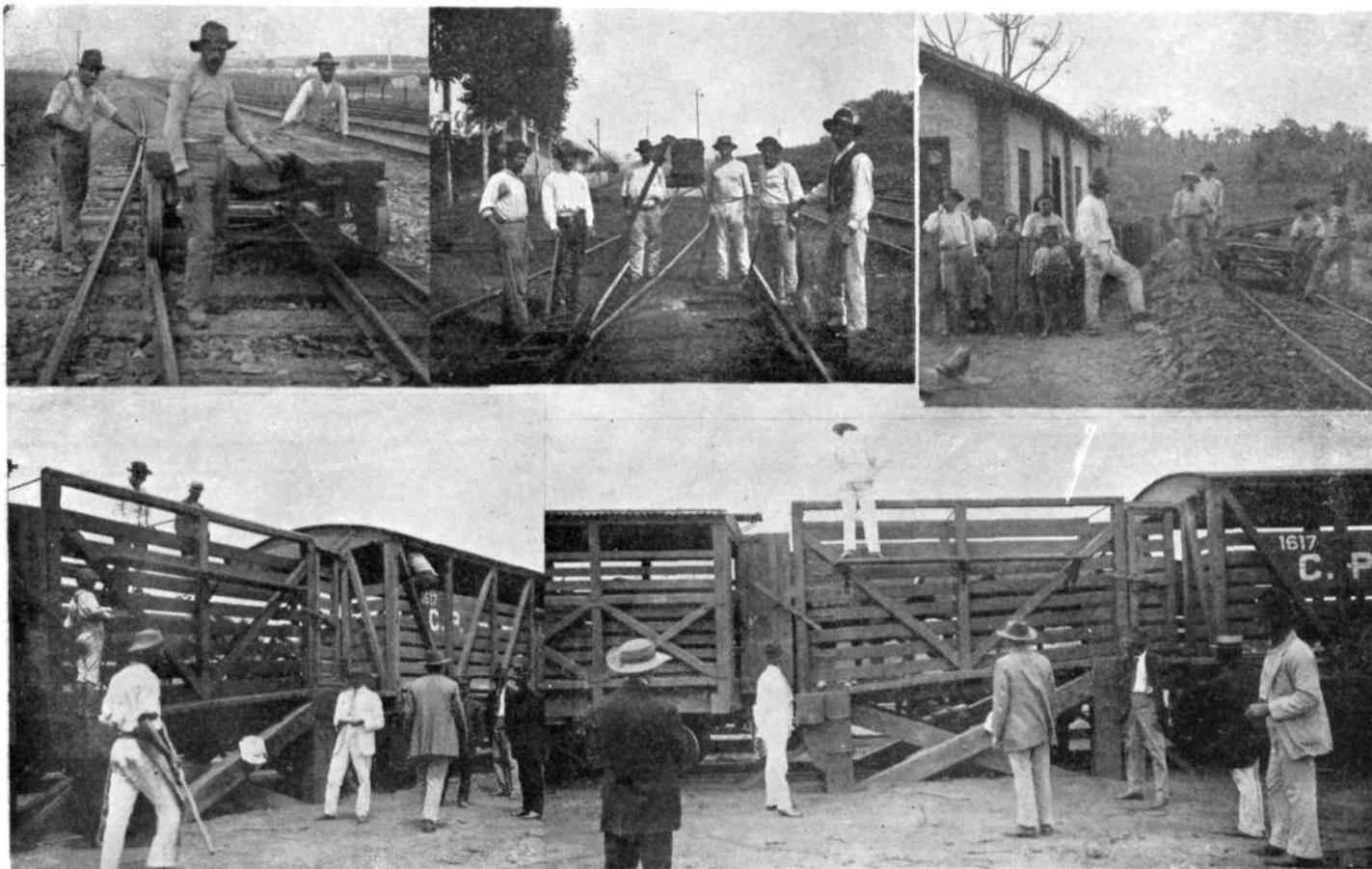
Desvio da Pedreira do Monjolinho

Ponto de separação da linha do tronco e ramal de R. Bonito

Passagem superior no km. 5

Turma em serviço, km. 5

VARIOS ASPECTOS DO SERVIÇO DA COMPANHIA



Turma em serviço na chave da Jundiáhy-Paulista

Turma de conserva residente em Cordeiro.

Uma turma de volta de uma excursão na linha

A interessante operação da baldeação de gado da bitola de 1m,00 para a de 1m,60 na estação de São Carlos.

End. Telegr. «SERVA»
Telephone 3056
Caixa Postal 1275

L. SERVA & C.^{IA}

DEPOSITO :
Rua Tenente Penna N. 3
Telephone 163 - B. Retiro

.....
Rua da Quitanda, 5 — SÃO PAULO
.....

IMPORTADORES DE :

MATERIAES PARA ESTRADAS DE FERRO, FABRICAS E OFFICINAS E DE FERRAGENS EM GERAL

UNICOS AGENTES EM S. PAULO de :

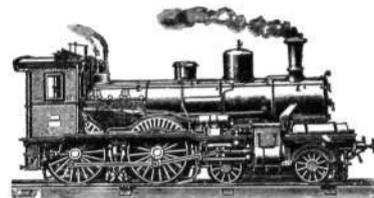
The British Explosives Syndicate Ltd, Glasgow — *Dynamite «Torpedeiro» explosivos em geral.*
Cie. Centrale de Construction - Haine - St. Pierre — *Carros, vagões, material rodante em geral, estruturas metallicas, pontes, etc.*
The Hasler Telegraph Worms - Londres — *Apparelhos indicadores de velocidade e seus accessorios.*
Aciéries et Fonderies d'Art de Haine - St. Pierre & Metallurgique Lilloise — *Caixas de graxa, eixos, «Pièces de Rechange», para material rodante em geral, etc.*

AGENTES E DEPOSITARIOS

dos Vernizes marca «Best Railway Varnish» fabricados pela London Varnish & Enamel C. Ltd. (Success. de Conrad Wm. Schmidt Ltd.)

Armazem de Seccos e Molhados,
Ferragens, Louças e casa de Pensão

DE ALONSO PÉREZ



ex empregado do Companhia Paulista e fornecedor de muitos de seus antigos companheiros de trabalho.

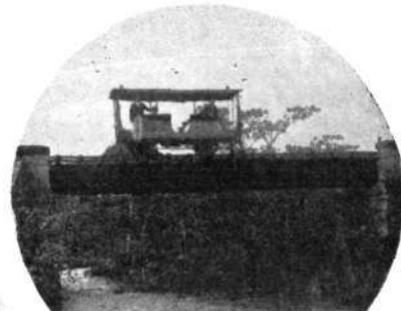
CASA SERIA E BARATEIRA

Rua Altino Arantes N. 20

TELEPHONE N. 4

DOUS CORREGOS

EM FRENTE DA ESTAÇÃO



Turma no km. 30
Estação de Monjolinho, km. 14, inaugurada em
10 de Maio de 1894
Ponte sobre o Rio Jacaré

Estação de Jacaré, km. 24, inaugurada
em 10 de Maio de 1894
Linha no km. 21
Passagem superior em Sto. Ignacio

Ponte sobre o Rio Monjolinho
Estação de Santo Ignacio, km. 30, inaugurada
em 1 de Novembro de 1912
Antiga pedreira do Jacaré, km. 29

HOTEL HENRIQUE

ESTABELECIMENTO DE 1.ª ORDEM

WAGONS RESTAURANTS DE
SÃO CARLOS A BARRETOS

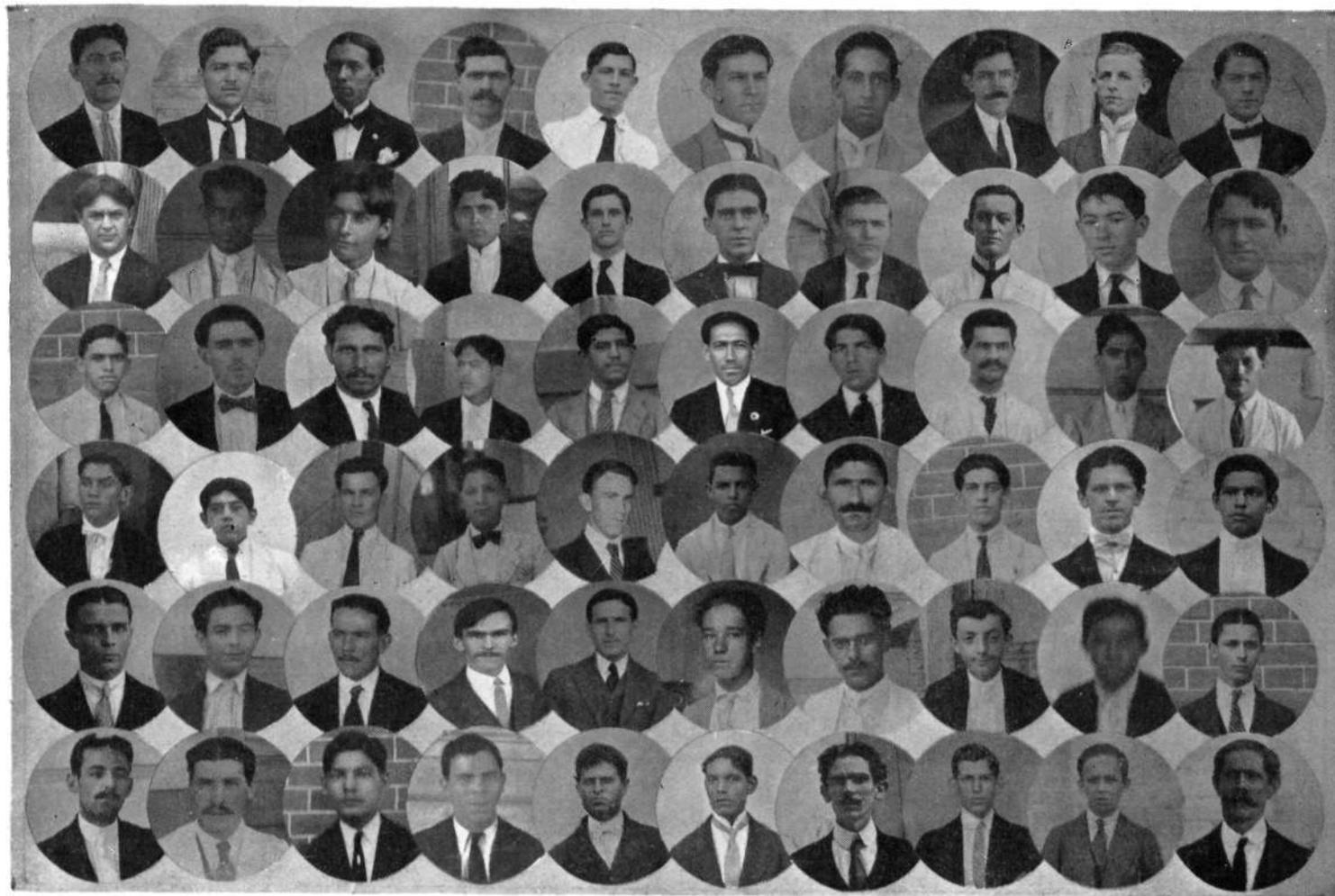
BOTEQUINS DAS ESTAÇÕES
DE SÃO CARLOS E RINCÃO



HENRIQUE GREGORI

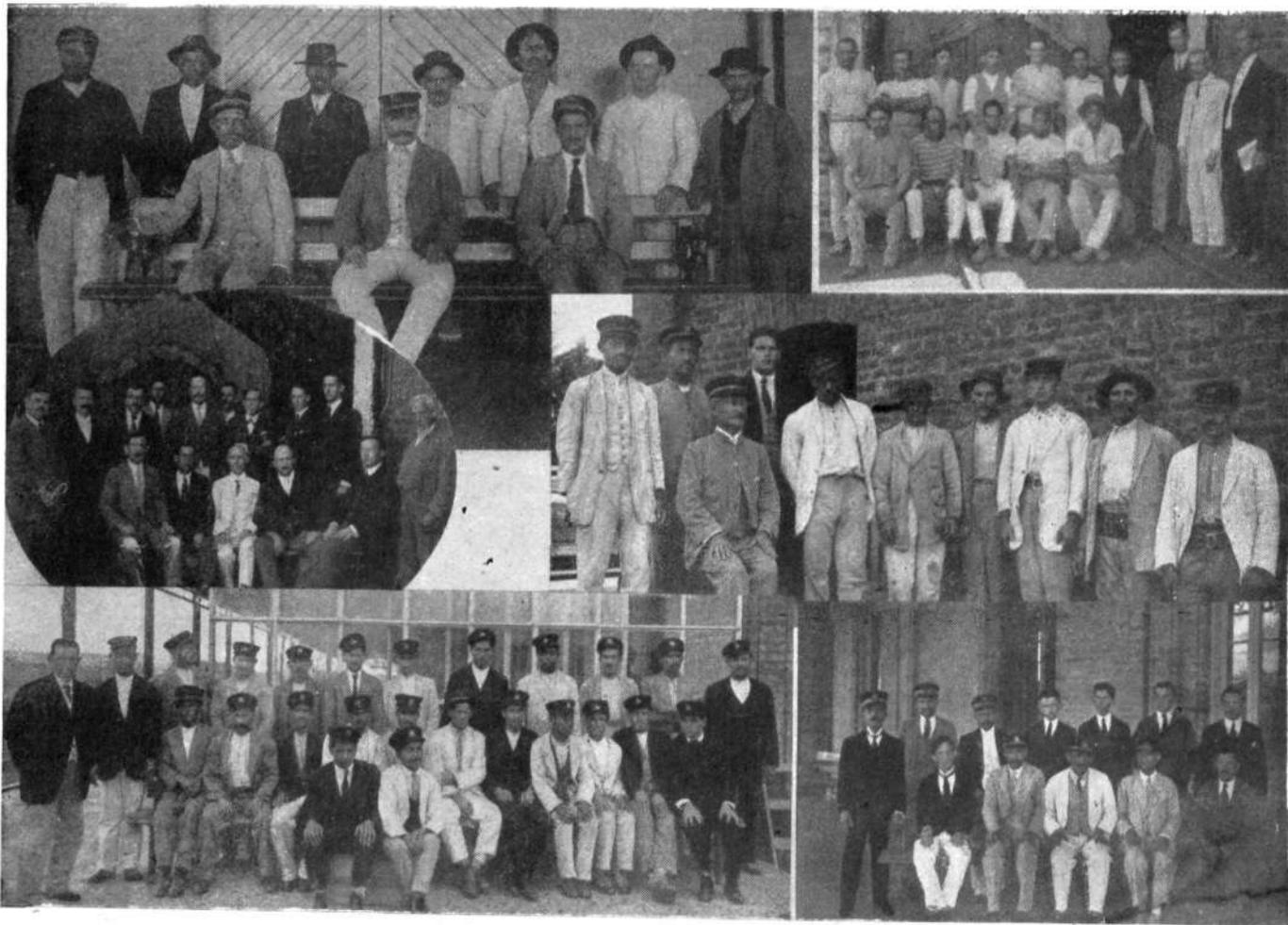
SÃO CARLOS

Rua General Osorio N. 28



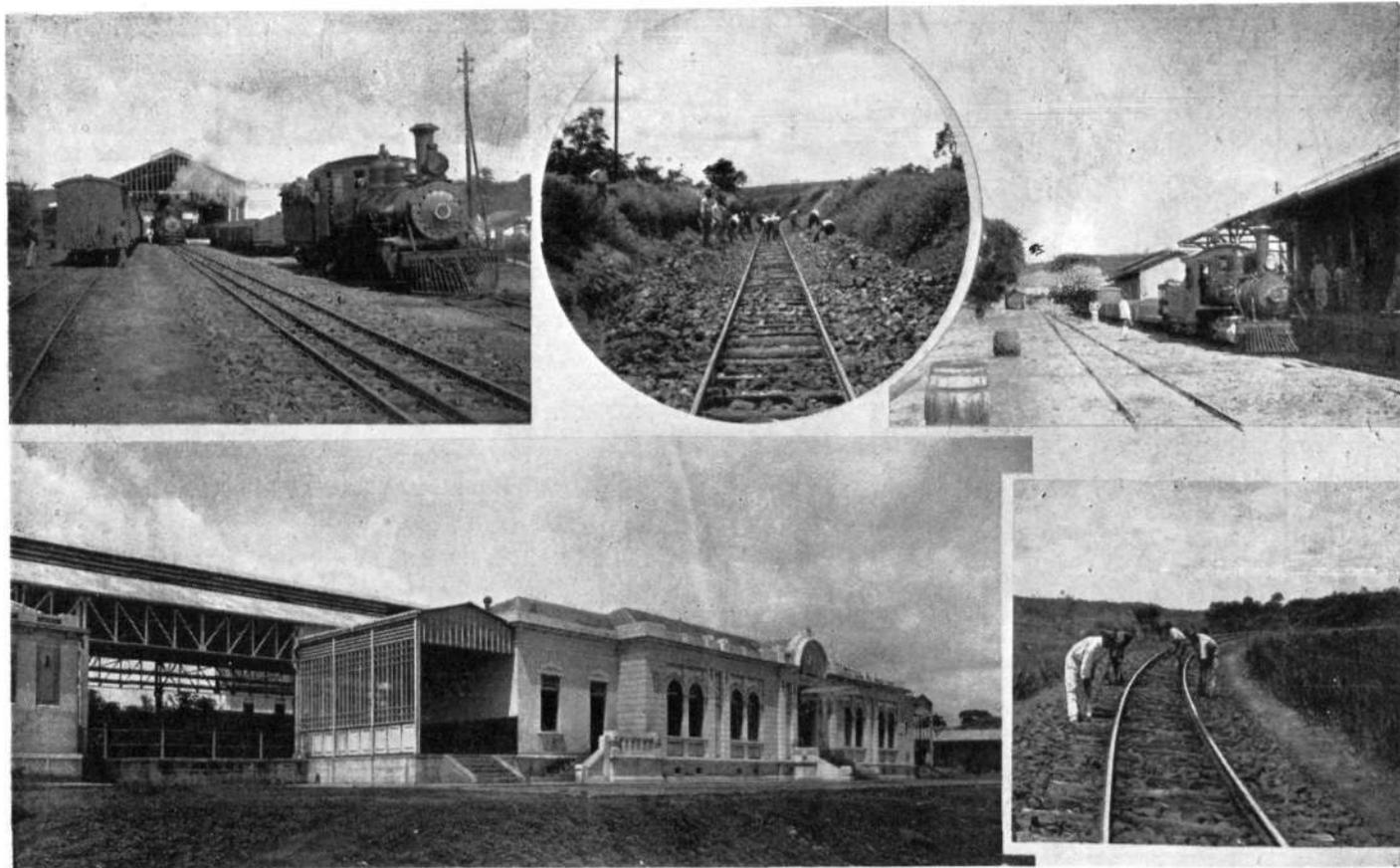
Telegraphistas e praticantes

Funcionários
da Companhia



Empregados de plataforma da estação de Rincão.
Pessoal do escriptorio do armazem de Campinas
Grupo de pessoal da plataforma da estação de Campinas

Pessoal do armazem de Campinas
Pessoal do armazem de Jaboticabal
Outro grupo de empregados da estação de Campinas.



Entrada da Douradense em Ribeirão Bonito
Estação de Ribeirão Bonito, inaugurada em 10 de Maio de 1894, ponto terminal da Paulista e inicial da Douradense

Turma empedregulhando o leito da estrada

Ribeirão Bonito, estação antiga
Turma em serviço

HUGO HEISE & CIA.

RUA FLORENCIO DE ABREU, 12 — — — CAIXA POSTAL, 252

————— SÃO PAULO —————



IMPORTADORES DE

ARTIGOS PARA ENCANAMENTOS DE AGUA E ESGOTTOS. TUBOS, CONNEXÕES E CHAPAS DE FERRO GALVANIZADO.

ARTIGOS SANITARIOS:

AQUECEDORES, BANHEIRAS, LAVATORIOS, PIAS, LATRINAS.

GRANDE VARIEDADE DE

LUSTRES, LAMPEÕES E ARANDELLAS PARA GAZ E LUZ ELECTRICA.

AZULEJOS, LADRILHOS, FERRAGENS, PARA CONSTRUÇÕES.

PROPRIETARIOS DA

FABRICA METALLURGICA S. PAULO

SÃO PAULO :: RUA DUTRA RODRIGUES, 27-31



Grupo Escolar
Igreja Matriz

Cadeia Publica
Camara Municipal

Trecho do jardim publico
A Igreja primitiva da cidade em confronto
com a actual quando em contrução

SERRARIA DO PARY DE A. GUIDOTTI



Vista principal do edifício

Premiada com
medalha de
ouro na Expo-
sição Nacional
de 1908 e med-
alhas de prata
e bronze na Ex-
posição de
Bruxellas

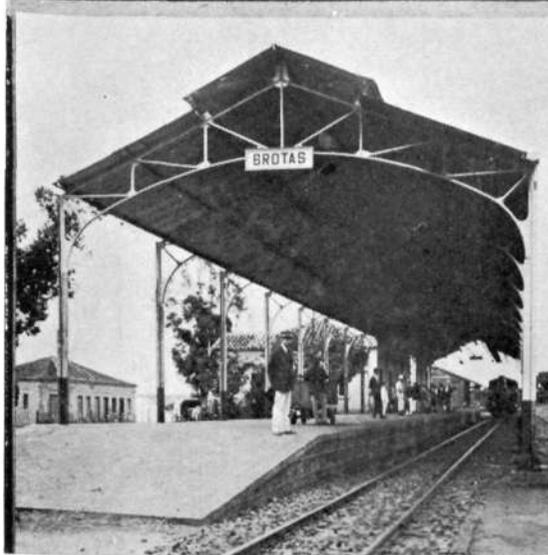


R. Henrique Dias
15 e D. Elisa Wi-
thacker - (Braz)

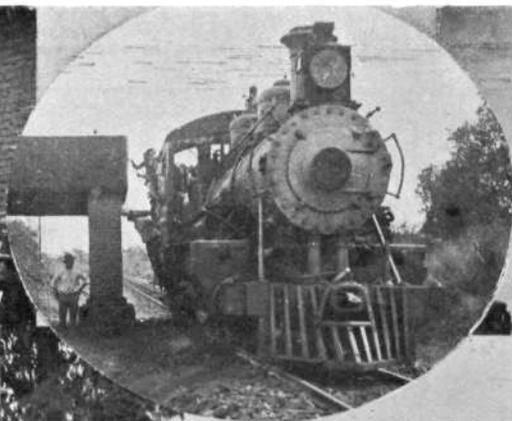
TELEPH. 901
— Braz —

SÃO PAULO





Turma de conserva em frente a casa de residência
Estação de Brotas, kms. 52



Locomotiva tomando agua
Estação de Brotas vista da cidade
Ponte sobre o Rio Jacaré



Estação de Campo Alegre, kms. 20, inaugurada em 1-7-1885
Aterrado, posto telegraphico, km. 42.

RAMAL —
ITYRAPINA
A JAHU —
BITOLA DE
1,000 — Kms.
144,324





SERRARIA DO PARY

A. GUIDOTTI

R. Henrique Dias, 15 e
d. Elisa Withacker
(Braz)



TELEPHONE 901 Braz

SÃO PAULO



Um interior das officinas
Escriptorio do estabelecimento





CIDADES
SERVIDAS
PELA
COMPANHIA.
BROTAS em 1918



Igreja Matriz
Sr. Angelo Piva, Prefeito Municipal
Casa antiga e casa moderna

Um canto do Jardim

Trecho de rua
Cadeia
Grupo Escolar

Salto do Jacaré
Usina Electrica
Casa Cesarino

Otto Stück
Artigos para Photographia

Teleph : Central 2160
Caixa Postal N.º 433

SÃO PAULO
Rua Boa Vista, 45-A

TYPOGRAPHIA "ARTISTICA"

OFFICINA ESPECIAL PARA OBRAS

Executa-se todo e qualquer trabalho
concernente a arte typographica ::

Amador González Ferreria

IMPRESSÕES DE LUXO, TRABALHOS
RAPIDOS E EXECUÇÃO PERFEITA

:: :: PREÇOS DA CAPITAL :: ::

Rua Major José Ignácio N. 47

S. CARLOS

Est. de S. Paulo



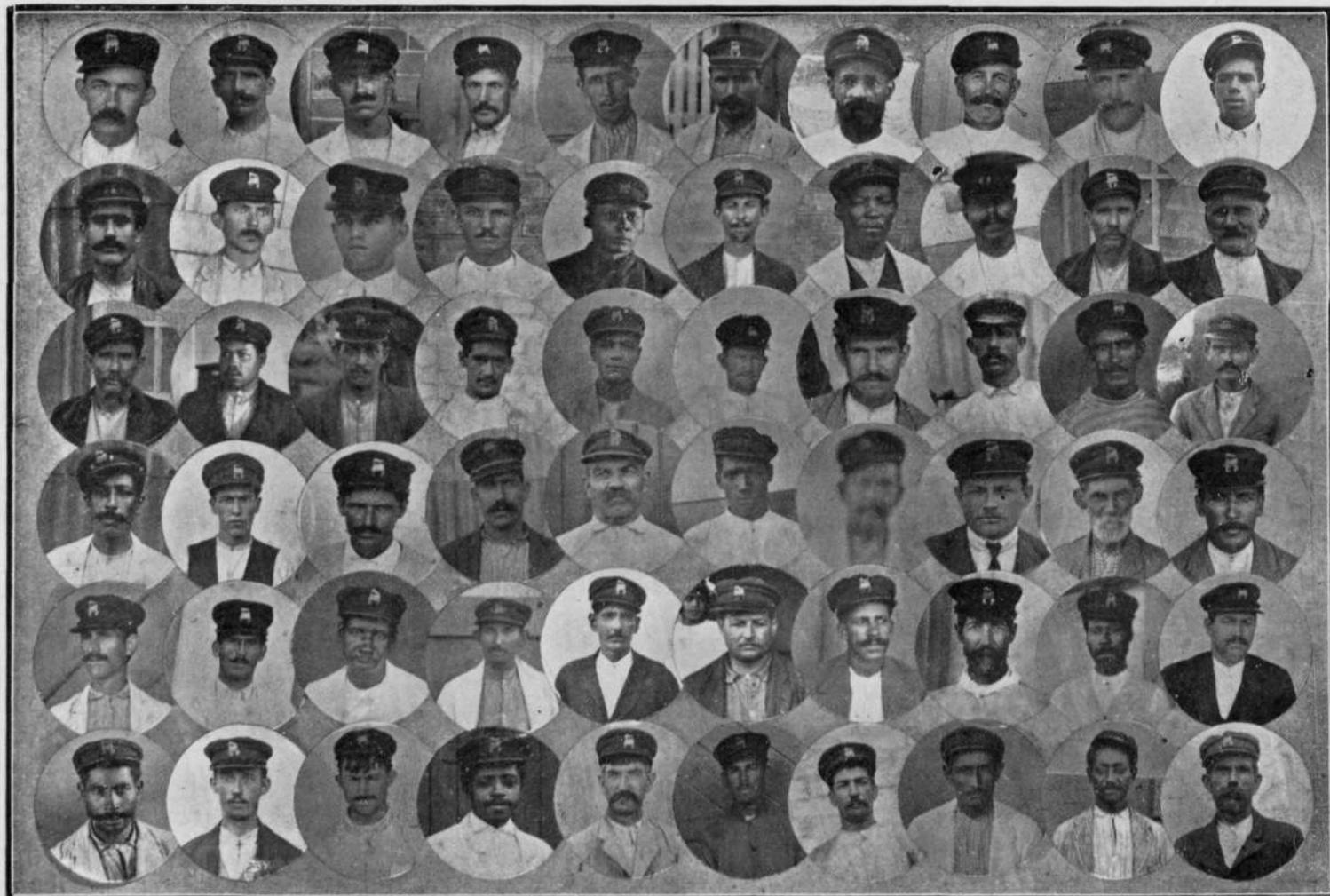
RAMAL —
ITYRAPINA
À JAHU' —
BITOLA DE
1m,00 —
Kms. 144,324



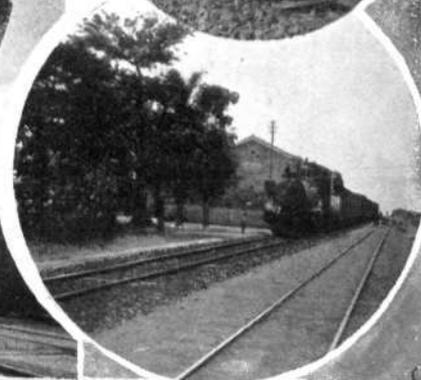
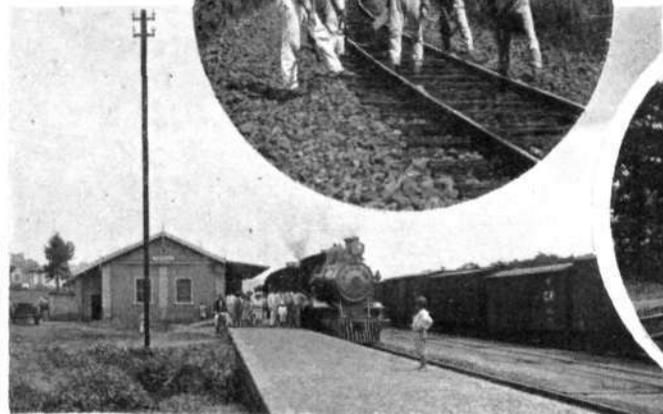
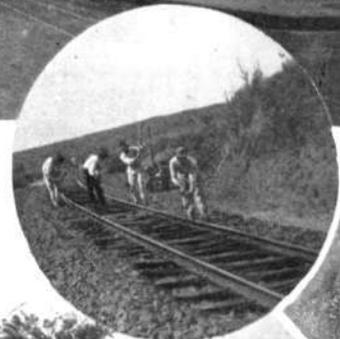
Trecho de linha na mesma serra
Trecho de linha galgando a serra de Brotas
Caixa de agua na mesma serra.
Panorama da serra de Brotas, vista de cima.

Estação de Espraiado, km. 62
Trecho de linha na mesma serra
Casa de turma no km. 68





Portadores de diversas estações



Canella - Posto telegraphico, km. 73

Morro de onde se origina o nome da estação e cidade de Torrinha.

Uma excursão na linha, em demanda de Jahú
Turma de conserva em serviço
Estação de Torrinha, km. 84, inaugurada em 7 de
Setembro de 1886

Estação de Taboleiro, km. 92
Turma na linha

Estação de Ventania, km. 102

CONDUCCÃO DE TRENS

Em 1917, as despesas com a condução de trens custaram á Companhia Paulista, a importante quantia de 5.359:948\$236, mais 669:361\$387 que em 1916.

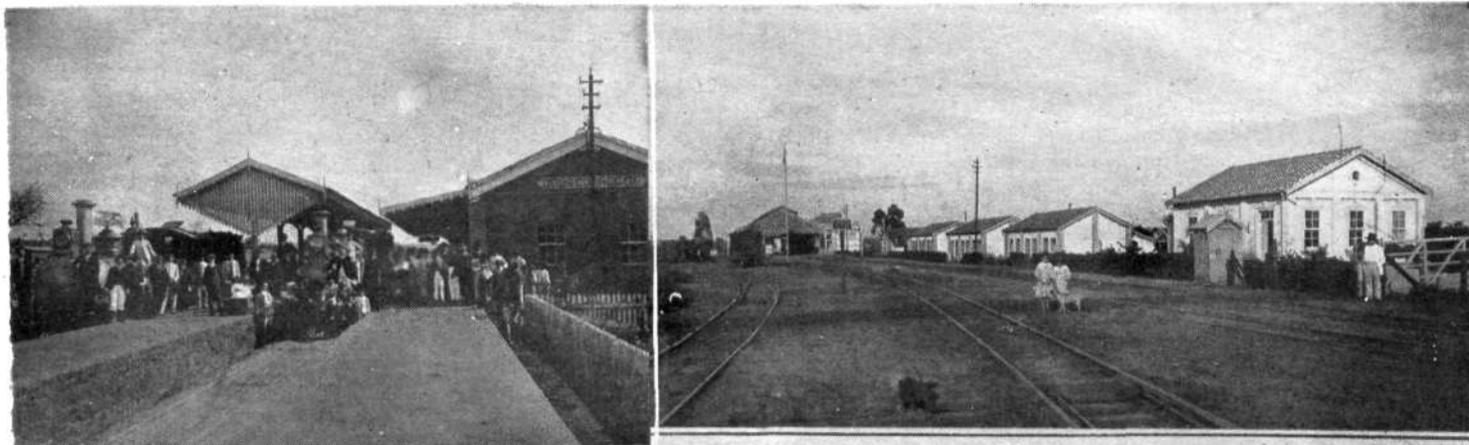
Sómente a lenha importou em 3.285:175\$475, contra 2.793:563\$340 do anno anterior.

As causas do referido augmento de despesas foram: o numero de kilometros, bem maior, percorrido pelas locomotivas, a alta de preços do material no mercado e a concorrência na obtenção da lenha, que veio augmentar por sua vez, o preço do combustível, nas diversas zonas.

O quadro seguinte mostra o numero médio de vehiculos rebocados e o consumo de material por typo de locomotivas, nas linhas de 1.m60 e 0.m60 :

BITOLA DE 1m,60

| Numero das Locomotivas | Typo | Numero de vehiculos rebocados | Consumo kilométrico medio | | | |
|--------------------------------|-----------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------|
| | | | Carvão em Kgrs. | Lenha em m. ³ | Lubrifican-tes em lits. | Estopa em Kgrs. |
| 1 a 6 | Passageiros | 13,50 | — | 0,084 | 0,029 | 0,009 |
| 7 | Manobras | — | — | 0,122 | 0,023 | 0,006 |
| 8, 38 a 41 e 48 a 50 | Passageiros | 7,26 | — | 0,102 | 0,023 | 0,005 |
| 12 a 15 | Mixtas | 8,80 | — | 0,099 | 0,014 | 0,008 |
| 17 e 18 | Cargas | 4,59 | — | 0,053 | 0,014 | 0,003 |
| 19 a 21 | Cargas | 6,58 | — | 0,068 | 0,012 | 0,005 |
| 22 | Passageiros | 1,78 | 5,921 | 0,002 | 0,027 | 0,007 |
| 23 | Manobras | — | — | 0,115 | 0,024 | 0,006 |
| 24 a 26 | Passageiros | 3,76 | — | 0,099 | 0,026 | 0,005 |
| 27 a 29 e 33 a 37 | Cargas | 17,71 | — | 0,147 | 0,024 | 0,005 |
| 30 a 32 | Manobras | — | — | 0,103 | 0,018 | 0,006 |
| 42 a 47 e 54 a 57 | Cargas | 32,85 | — | 0,176 | 0,035 | 0,005 |
| 51 a 53 e 64 a 67 | Manobras | — | — | 0,108 | 0,018 | 0,007 |
| 58 a 63 | Cargas | 25,89 | — | 0,150 | 0,035 | 0,005 |
| 68 e 69 | Passageiros | 16,31 | — | 0,121 | 0,024 | 0,005 |
| 70 e 71 | Passageiros | 14,10 | — | 0,131 | 0,032 | 0,006 |
| 72 a 77 | Passageiros | 21,00 | 4,053 | 0,071 | 0,037 | 0,008 |
| 78 e 79 | Manobras | — | — | 0,120 | 0,022 | 0,007 |
| 80 a 82 | Cargas | 33,82 | — | 0,270 | 0,042 | 0,008 |
| 90 a 93 | Passageiros | 21,85 | — | 0,097 | 0,053 | 0,008 |
| BITOLA DE 0,m 60 | | | | | | |
| 3 a 11, | Mixtas | 6,04 | — | 0,065 | 0,022 | 0,002 |



Antiga estação de Dous Corregos, inaugurada em 7 de Setembro de 1886
Actual estação de Dous Corregos, km. 112



Estação e casas de empregados da Companhia
Conserva junto á casa de residencia

SERRARIA A VAPOR "SANTA ROSA"

FUNDADA EM 1908

— DE —

F. Ferreira & Santiago

Estabelecimento que mantém uma media de 450 operarios, incluindo os trabalhadores occupados em tirar as toras das mattas, transportar e carregar.

Produção mensal, em media de 1750 metros cubicos.

CARPINTARIA E TORNEARIA

Completo deposito de materiais para contruções
Madeira em toras, serradas e aparelhadas

Lenha em deposito permanente

Aprompta qualquer encomenda por maior e mais fino que seja o trabalho, molduras e mais encomendas de obra moderna

SERIEDADE E PROMPTIDÃO

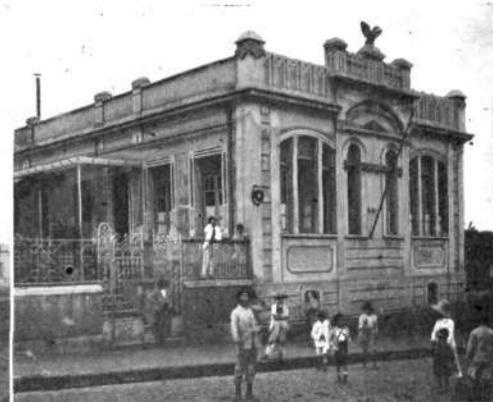
R. do Mercado esq. da Visconde Inhauma

TELEPHONE, 77

SÃO CARLOS

FILIAL

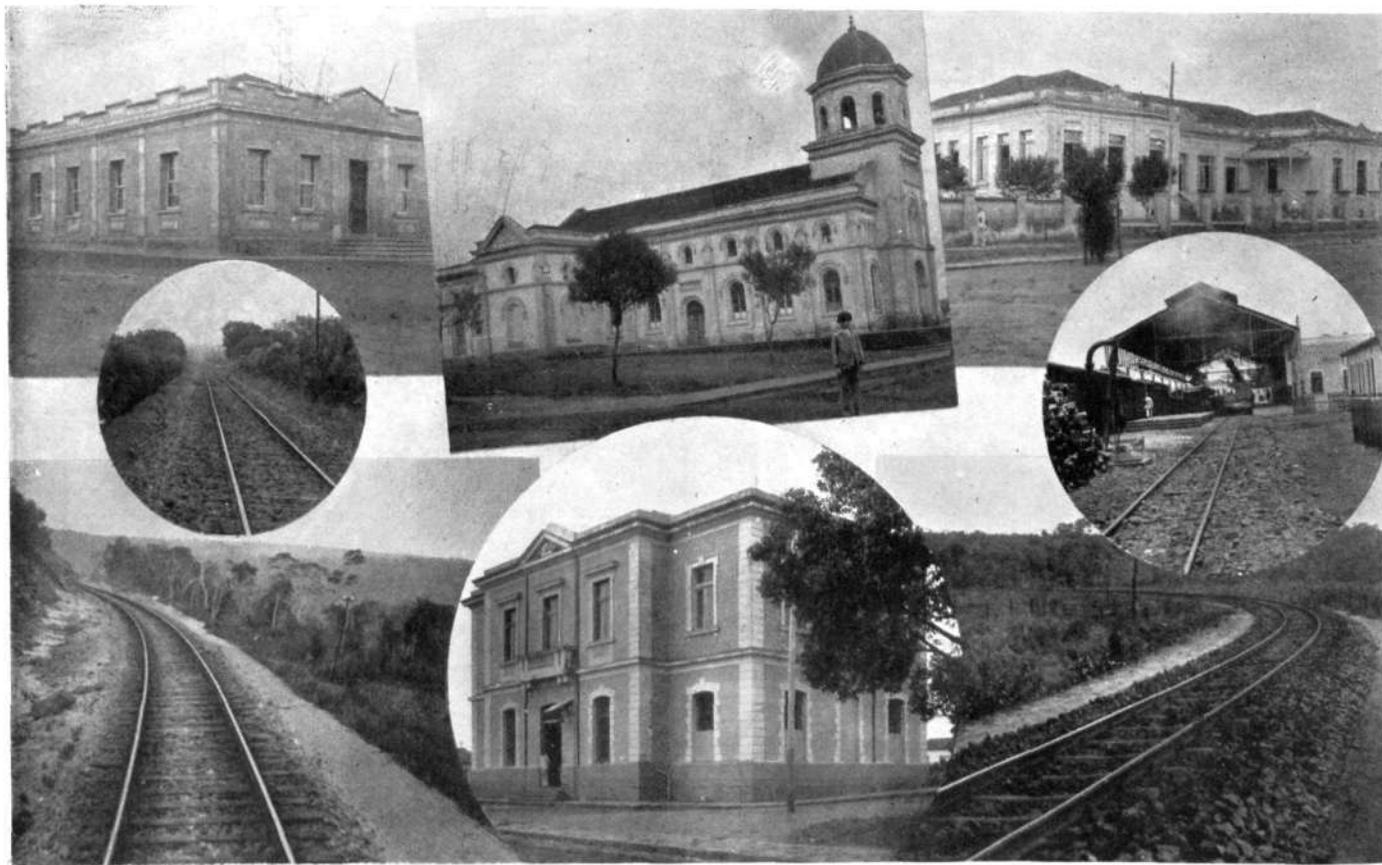
R. AMADOR BUENO N. 266
SANTOS



Vista lateral da Serraria

Residencia e propriedade do Sr. Francisco Ferreira

O edificio da Serraria visto das duas frentes



Grupo Escolar

Igreja Matriz
Cadeia Publica
Diversos aspectos da linha

Camara Municipal

Casa Gallego Diaz



FAZENDAS, ARMARINHO,
ROUPAS FEITAS, CHAPÉOS

DE SOL E DE CABEÇA, CALÇADOS, ETC.

ARMAZEM DE SECCOS E
MOLHADOS, FERRAGENS,
LOUÇAS - GENEROS DO PAIZ

FILIAL :
BOTEQUIM DA ESTAÇÃO
E CASA DE PENSÃO

JOSE' GALLEGO DIAZ

EX-EMPREGADO DA COMPANHIA PAULISTA É HOJE FORNECEDOR DE MUITOS DE SEUS ANTIGOS COMPANHEIROS

ITYRAPINA
EST. de S. PAULO

HOTEL MACHADO

(PREDIO PROPRIO)

CONFORTO ABSOLUTO AOS
SNRS. VIAJANTES E EXMAS.
FAMILIAS - SERVIÇO A CAPRI-
CHO E ESPECIALIDADE EM
BANQUETES.

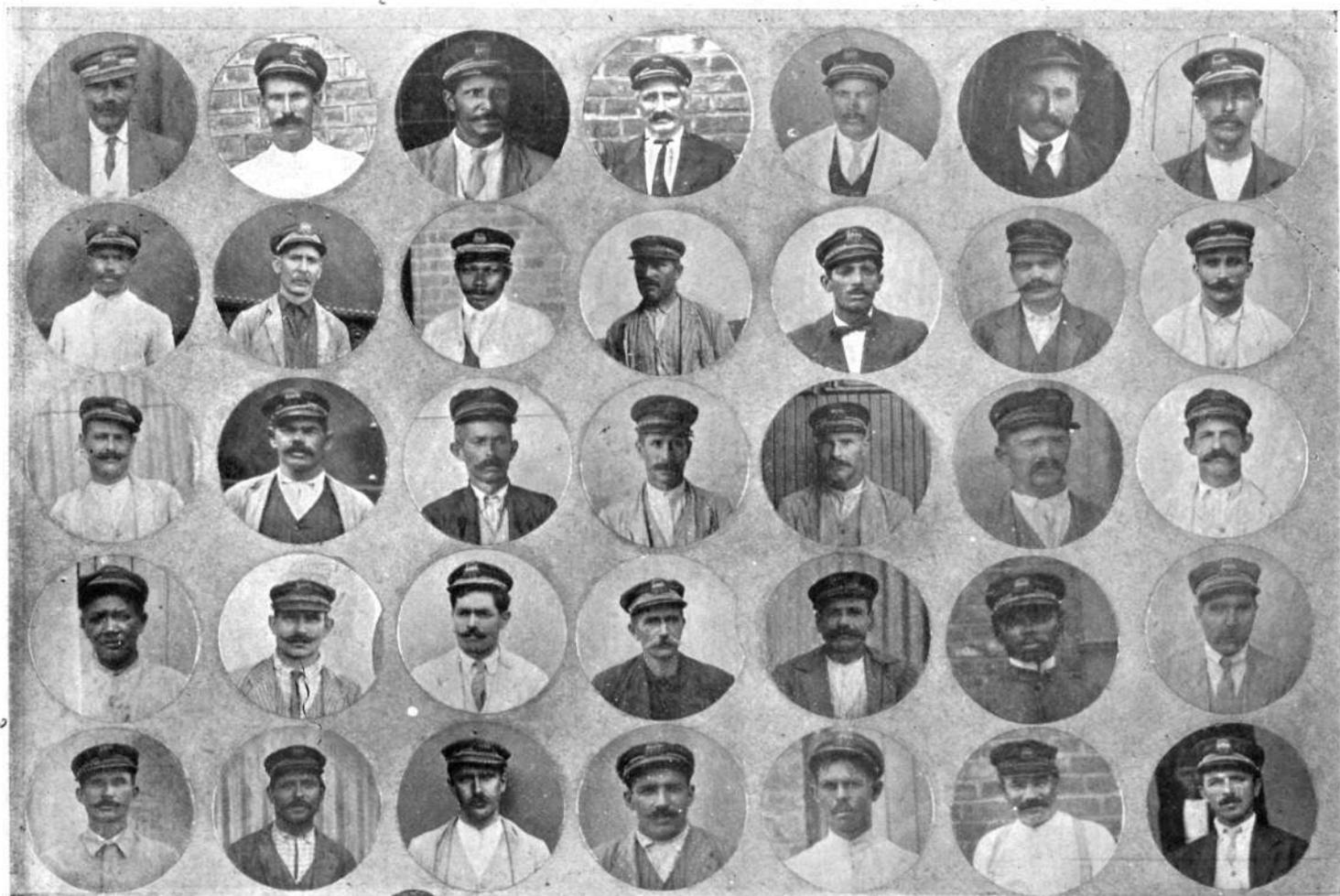
BOTEQUIM NA ESTAÇÃO



S. MACHADO

EM FRENTE Á ESTAÇÃO

PEDERNEIRAS



MACHINISTAS



Turma em serviço no km. 129

Antiga officina no tempo da Companhia Rio Claro

Actual estação de Jahú, inaugurada a antiga em 19 de Fevereiro de 1887

Ponto terminal da Paulista, entroncamento com a Douradense

Estação de Banharão, km. 130

Estação de Mineiros, km. 121



Igreja Matriz
Grupo Escolar

Cadeia Publica

Santa Casa

Camara Municipal

COMPANHIA PAULISTA



A vigencia dos seus cincoenta annos de existencia, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro demonstrou a sua evolução progressista, manifestada principalmente em relação ás tarifas.



Innegavelmente, estas hoje se acham modificadas em beneficio do publico, relativamente ás primitivas, apesar da consideravel desvalorização dos meios circulantes e da alta formidavel dos preços de todas as cousas.

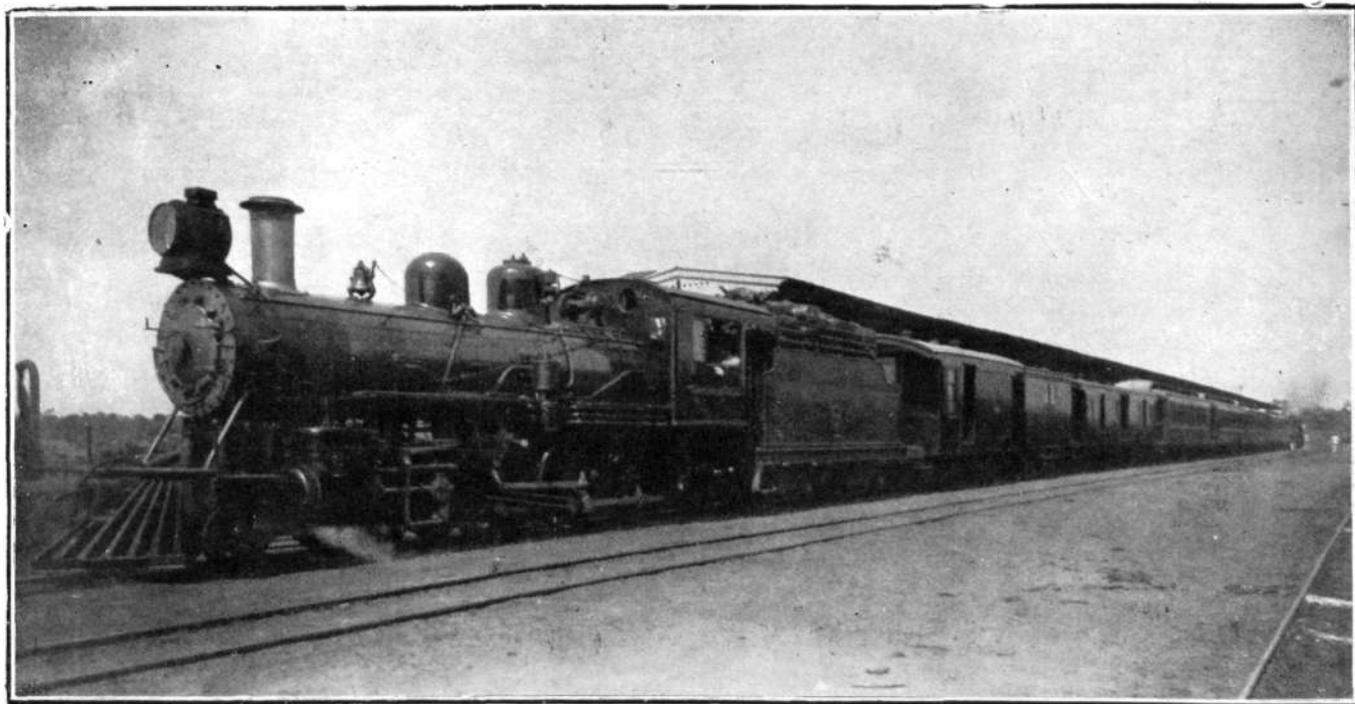
A primeira modificação que soffreu o antigo regimen tariffario, cujos preços eram proporcionaes ás distancias, foi a adopção de tarifas differenciaes, que foram tambem adoptadas pelas outras estradas do Estado, facilitando, por esta fórma, o desenvolvimento da sua zona agricola.

Notavel, tambem, foi a medida posta em pratica pela Companhia Paulista, em 1881, reduzindo de 50% os fretes dos cereaes, o que muito concorreu para o barateamento dos generos alimenticios e a intensificação da sua cultura.

Não param ahi os esforços da Companhia em proporcionar ao publico todas as commodidades que se devem esperar de uma via ferrea : em 1892 ella patenteou ainda o seu interesse em pról do engrandecimento do nosso Estado, adquirindo de uma empresa estrangeira a Estrada do Rio Claro, afim de subordinar-a aos beneficios do seu antigo regimen tariffario.

Não é demais, tambem, citar nestas linhas mais uma prova do generoso esforço da Companhia Paulista : como o ramal de Jahú fôra derivado da estação de Visconde do Rio Claro e dahi resultára um exagerado per-

OS GRANDES TRENS DA COMPANHIA



Trem P. J. 5 na estação de Ityrapina



“A SUL AMERICA”

GRANDE FABRICA DE CONSERVAS
ALIMENTICIAS

Marmeladas, Goiabadas, Cocadas,
Bananadas, Laranjadas e Pecegadas.

MASSAS DE TOMATES

Fructas de todas as qualidades
em Caldas e esterilizadas.

Bolachas, Confeitos, Caramellos,
Chocolates, Cocos da Bahia, etc.

A. A. Macedo

Unico fabricante do Molho nacional “INCOMPARAVEL”

VENDAS POR ATACADO

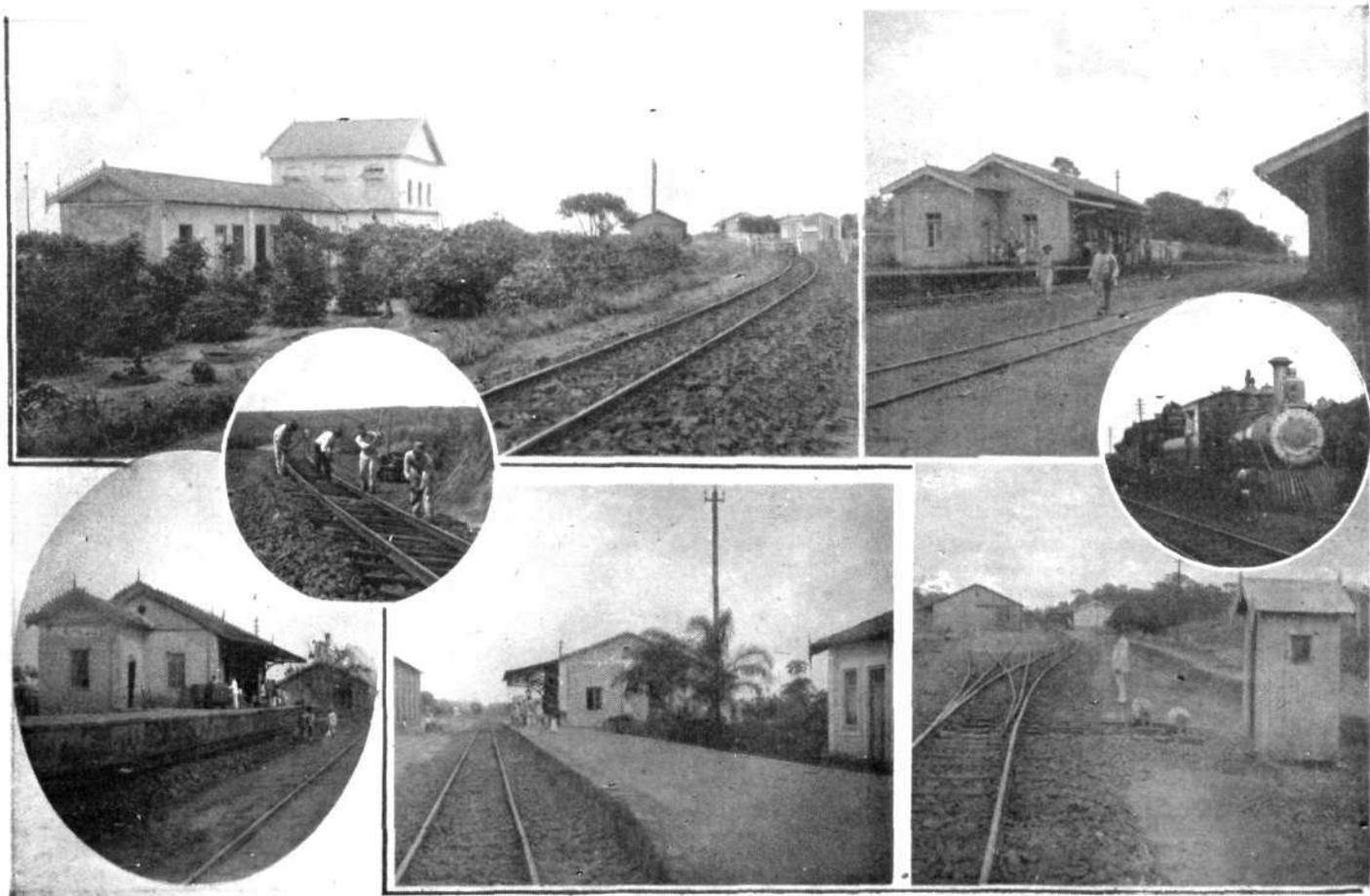
Escritorio e Deposito : AVENIDA TIRADENTES, 174

Fabrica : RUA EDUARDO CHAVES N. 5

Proximo ás Estações da Luz e Sorocabana, Bonds da Ponte Grande e Sant'Anna

TELEPHONE, 2925 - CIDADE

SÃO PAULO



Estação de Campos Salles, km. 32. Ponto de desembarque para a cidade de Barra Bonita, que muito deve, de seu progresso, á Companhia.

Turma em serviço

Estação de Saldanha Marinho, km. 10, inaugurada em 1 de Julho de 1899

Estação de Capim Fino, km. 18

Estação de Iguatemy, km. 43. Inaugurada em 25 de Março de 1903.

Trem na linha

Estação de Falcão Filho, km. 27

COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

curso para as mercadorias destinadas ás estações do ramal ou dalli procedentes, onerando proporcionalmente o seu transporte, resolveu, ella, allivial-as, bem como aos viajantes, da despesa correspondente ao excesso do percurso, não obstante fazer-se o trafego com todos os onus do desenvolvimento da linha, emquanto não foi o seu traçado convenientemente rectificado, como ella o fez, recentemente, com a construcção da linha, passando por Ityrapina, que encurtou o trajecto de cerca de 30 kilometros.

Além das diversas medidas postas em pratica pela Companhia, successivas modificações vêm aperfeiçoando, em todos os sentidos, e de anno para anno, o regimen das suas tarifas.

E para provar a lisura e as boas intenções da sua Directoria para com os interesses da collectividade, basta citar as reformas adoptadas pelas empresas congeneres do Estado, obedecendo ás iniciativas da Companhia Paulista.

Com referencia ás bases das tarifas, destaca-se como effeito do seu grande alcance administrativo, a redução

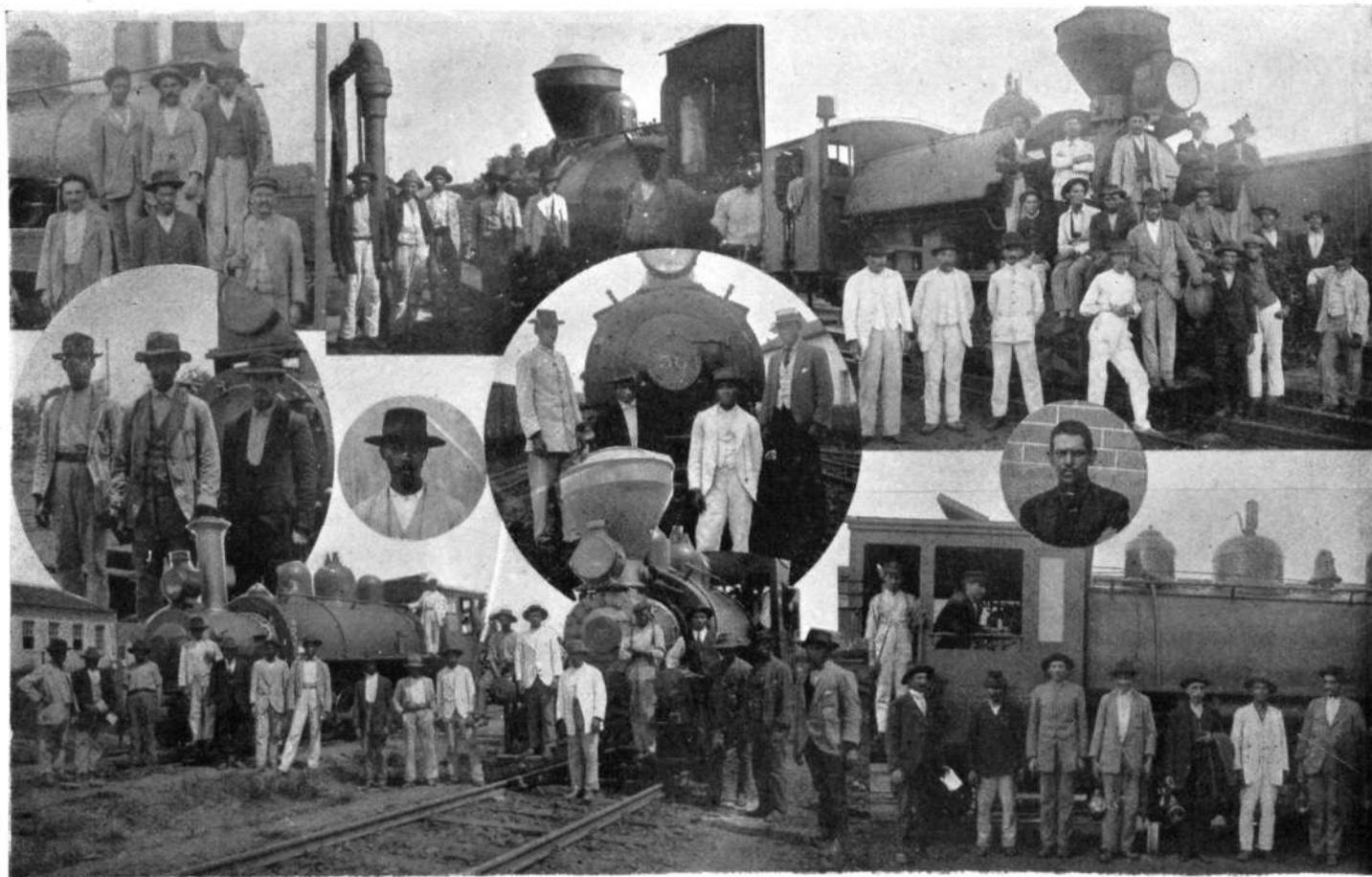
das tabellas 1-A, 2-A e 4, que comprehendem, respectivamente, os transportes de bagagens, artigos de facil deterioração e generos alimenticios em geral.

A applicação dos fretes das tabellas 12, 13 e 14 foi modificada, tornando-se mais pratica e equitativa, pois foram adoptadas as bases das tarifas para uma tonelada, ao em vez de vigorarem para cinco toneladas.

Favorecendo o despacho das mercadorias de pouco peso, foi dividida a tabella 14, ficando na primeira divisão, as mercadorias pesadas que offereçam peso superior a cinco toneladas e na segunda as mercadorias leves que, susceptiveis de abranger toda a capacidade de um vagão simples, pesem menos de cinco toneladas, sendo estabelecido para esta divisão fretes inferiores aos da primeira.

As tarifas para os transportes de valores soffreram, tambem, grande redução, bem como as de transportes de doentes e trens especiaes, sendo abolidas as taxas addicionaes applicadas ao transporte de grandes volumes, excepto em casos extraordinarios.

Muitas disposições novas foram creadas, entre as quaes sobrelevam as que permittem despachos, com aba-



Secção de manobra de Dous Corregos

Secção de manobra de Araraquara

Secção de manobra da bitola 1m,00 e 1m,60 de Rio Claro

Secção de manobra de Cordeiro

Secção de manobra de Rincão

Secção de manobra de Campinas

Secção de manobra da estação de São Carlos

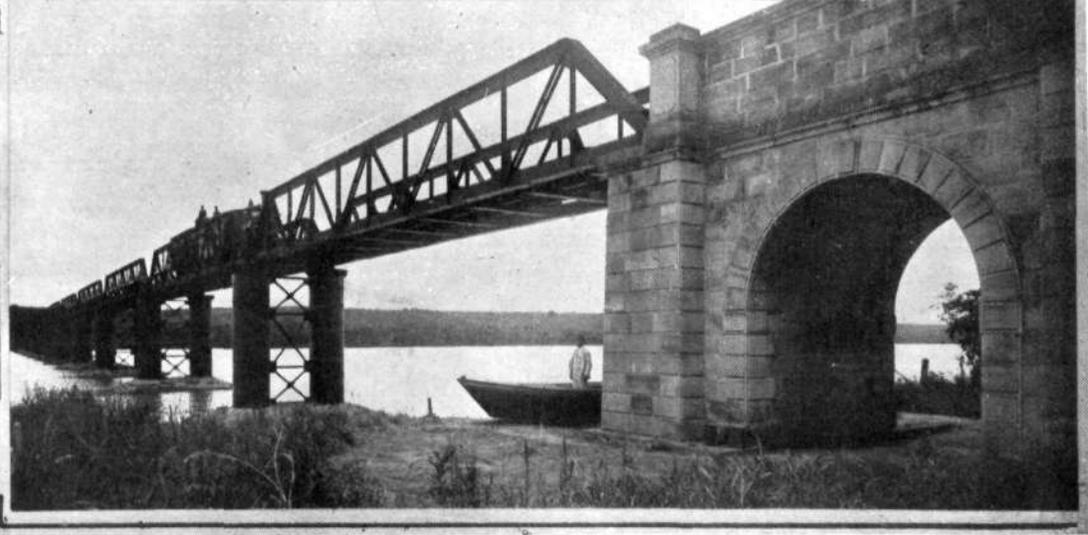


Interior da Fabrica

Secção da escolha das fructas



RAMAL DE
AGUDOS — DOUS
CORREGOS A
PIRATININGA.
BITOLA DE 1m,00
Kms. 120,552



Trecho de linha na margem do rio Tietê
Residencia do guarda da ponte, que se menciona ao lado

Entrada da ponte sobre o rio Tietê

Pontilhão entre as estações de Iguatemy e Ayrosa Galvão

A grande ponte metallica construida sobre o rio Tietê, e que mede 400 mts. de extensão.



timento, de encomendas em trens de mercadorias não demoradas, e as entregas a domicilio.

Passaram para tabellas sujeitas a fretes muito mais baratos, 332 artigos, grande numero dos quaes de intenso consumo.

Pelas normas applicadas no Telegrapho Nacional, a Companhia remodelou o serviço d'este ramo de sua actividade, mantendo com aquella mutua correspondencia, o que permittiu não só a ampliação e melhoria de sua acção, como tambem a redução das taxas telegraphicas.

Não será exagero notificarmos aqui, a resolução da Companhia, emittindo, desde 1914, passagens de ida e volta, validas por 30 dias, com 20^o de abatimento, constituindo este facto uma prova de que a administração, não descurando os interesses da empresa, procura proporcionar á collectividade vantagens e commodidades que não se verificam em qualquer das suas congeneres.

Com relação á industria pecuaria, é digna de nota a série de medidas tomadas pela Companhia, contribuindo sensivelmente para a valorização deste novo ramo da actividade economica do Estado.

Sobre este assumpto, é bastante citar o que se refere ás suas tarifas, lembrando que foi estabelecido, com o concurso da São Paulo Railway, um serviço especial de trens continuos entre Barretos e S. Paulo, mediante modica tarifa, para o transporte de gado, facilitando desta fórma a sua chegada a S. Paulo, completamente descansado. Accresce ainda, sobre este ponto, o interesse da Companhia pelos pequenos criadores de toda a zona servida pelas suas linhas, favorecendo-os, mediante fretes insignificantes, com o transporte de animaes em trens ordinarios de mercadorias.

Que as tarifas actualmente cobradas nas linhas da Companhia são, innegavelmente, muito mais modicas do que as que vigoravam em outros tempos, quando o seu custeio era muito menos avultado que hoje, é facil, e convém patentear, tomando para comparação, o transporte do café : antigamente, o transporte desta rubiacea custava 20 réis por arroba e por legua, qualquer que fosse a distancia a percorrer, correspondendo a 206 réis por tonelada e por kilometro; hoje a tarifa é differencial, decrescendo, progressivamente, com a distancia, de 195 a



Turma de conserva em Rocinha
Vagão que serviu de posto telegraphico durante
muito tempo, na chave da pedreira de Tatú.

Sr. Carlos Martins, mestre-linha de Sta. Lucia
Retratos de diversos funcionarios
da Companhia

Turma das chaves em Rio Claro
A Malé, locomotiva dupla da bitola de 1m,00

TELEPHONE

"A SUL AMERICA"

A.A. MACEDO

GRANDE FABRICA DE CONSERVAS ALIMENTICIAS

A.A. MACEDO

S. PAULO

"A SUL AMERICA"

A.A. MACEDO

S. PAULO

GRANDE FABRICA DE CONSERVAS ALIMENTICIAS

TELEPHONE



2925 (CIDADE)

AVENIDA TIRADENTES 174 S. PAULO

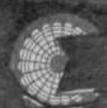


AVENIDA TIRADENTES 174 S. PAULO

TELEPHONE 2925 (CIDADE)

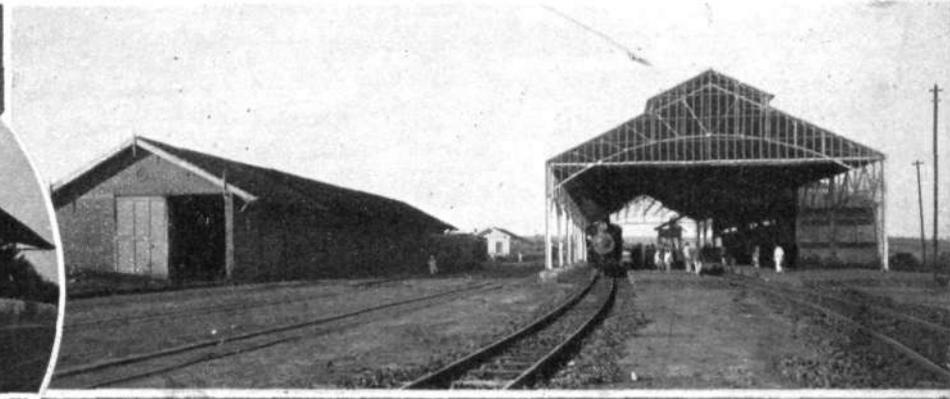




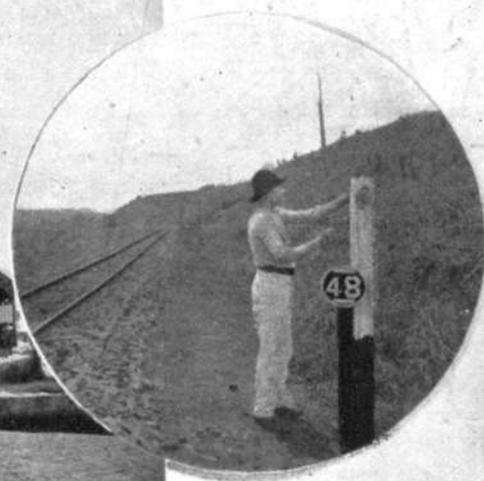


GOIABADA ESPECIAL

Seção de collocar rotulos e encaixotamento
 Seção de varejo na fabrica



RAMAL DE
AGUDOS — DOUS
CORREGOS A
PIRATININGA —
BITOLA DE 1m,00
Kms. 120,552



Estação de Ayrosa Galvão, km. 53, situada na margem do rio Tieté

Vista da entrada da estação de Pederneiras

Estação de Pederneiras, km. 63,551, vista do lado da cidade, de construção moderna e uma das mais elegantes da Companhia. Entroncamento do ramal de Baurú. Inaugurada em 1 de Outubro de 1913

O rondo trocando chapa, no poste da divisa no km. 48.



COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

40 réis por tonelada e por kilometro, accrescida da taxa adicional de café, tendo de percorrer uma distancia de 300 kilometros, com destino a Santos, pagava, antigamente, de frete, 3\$700, hoje, essa mesma sacca de café, percorrendo a mesma distancia e com o mesmo destino, pagaria nada mais de 2\$648 réis, ou 30% menos, sobre a importancia anterior.

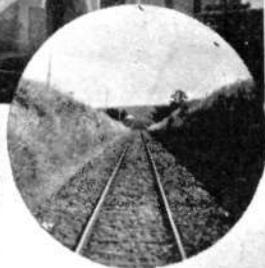
Sobre as tarifas de cereaes, a sua redução, hoje, é muito mais notavel, pois oscilla entre 60 e 80%, segundo o percurso. Pela antiga tarifa um sacco de arroz, feijão ou milho, pesando 60 ks., pagava, para a distancia de 300 kms. 2\$781, ao passo que actualmente o seu frete custa apenas 660 réis, isto é, 75% mais barato que pela antiga tarifa.

Com relação ao transporte de madeiras, o abatimento das suas tarifas foi de 20%.

Para o transporte de gado em pé, os seus fretes soffreram o abatimento de 25 a 35%, e, quando feito em trens especiaes, a redução é de 50%, relativamente aos fretes antigos.

Não se encerra nestas demonstrações a série de esforços empregados pela Companhia em prol dos que necessitam dos seus valiosos serviços : queremos nos referir aos preços das passagens; pela tarifa contractual, primitiva, o individuo que precisasse viajar em primeira classe, teria que pagar 90 réis por kilometro, sem attenção ao percurso, ao passo que actualmente os preços são muito mais commodos, diminuindo progressivamente de 70 até 30 réis por kilometro, conforme a distancia a percorrer. Ha ainda os bilhetes de ida e volta, que, além de estabelecer o direito ao prazo de 30 dias para o regresso, soffreu o abatimento de 20% sobre os preços ordinarios, havendo tambem os bilhetes de excursão, que conferem aos itinerantes vantagens e direitos especiaes. Mereceu especial attenção da Companhia a classe dos que têm de viajar frequentemente, aos quaes a empresa facilita a emmissão de cadernetas kilometricas, em virtude das quaes o percurso de cada kilometro custa unicamente 30 réis.

Por exemplo : o viajante que tiver de transpor o longo percurso de Jundiáhy a Baurú, que se vence após



Grupo Escolar em construção
Igreja Matriz

Camara Municipal
Vista panoramica da cidade, tirada desde a estação

FABRICA DE TELHAS

(MOVIDA A ELECTRICIDADE)

ALBERTO BORSETTO = PEDERNEIRAS
E. de S. Paulo



Afamadas Telhas
"RAINHA"

Privilegiada com o
decreto 9656
de 1.º de Agosto
de 1917

Mais elegantes,
solidas e
economicas
do que qualquer
outra

TELHAS
imitação marseilha

TIJOLLOS
furados, prensados
para calçadas,
parques, jardins, etc.

Media da produçõo mensal 150 milheiros — 86 operarios — Força moltriz 20 HP. — Barro da margem do Tietê, desalo particular entre Ayrosa, Galvão e Pederneras
annexa a ponte da Companhia Paulista — Propriedade de ALBERTO BORSETTO



Portadores, telegraphistas e praticantes

um dia inteiro de viagem, de posse de uma caderneta kilometrica de 1.^a classe, fará a viagem gastando apenas 11\$222.

E si os preços das passagens ainda não são mais reduzidos, isso se deve unicamente aos impostos que peçam sobre os bilhetes, na importancia de 30^o para a União e 10^o para o Estado.

Tornando patentes estes factos, que dizem directamente com os interesses collectivos, não podemos deixar de reconhecer que a Directoria da importante via-ferrea tem ao lhe presidir os actos, de par com os interesses da empresa, o seu patriotismo e a ampla visão das necessidades do publico em geral.

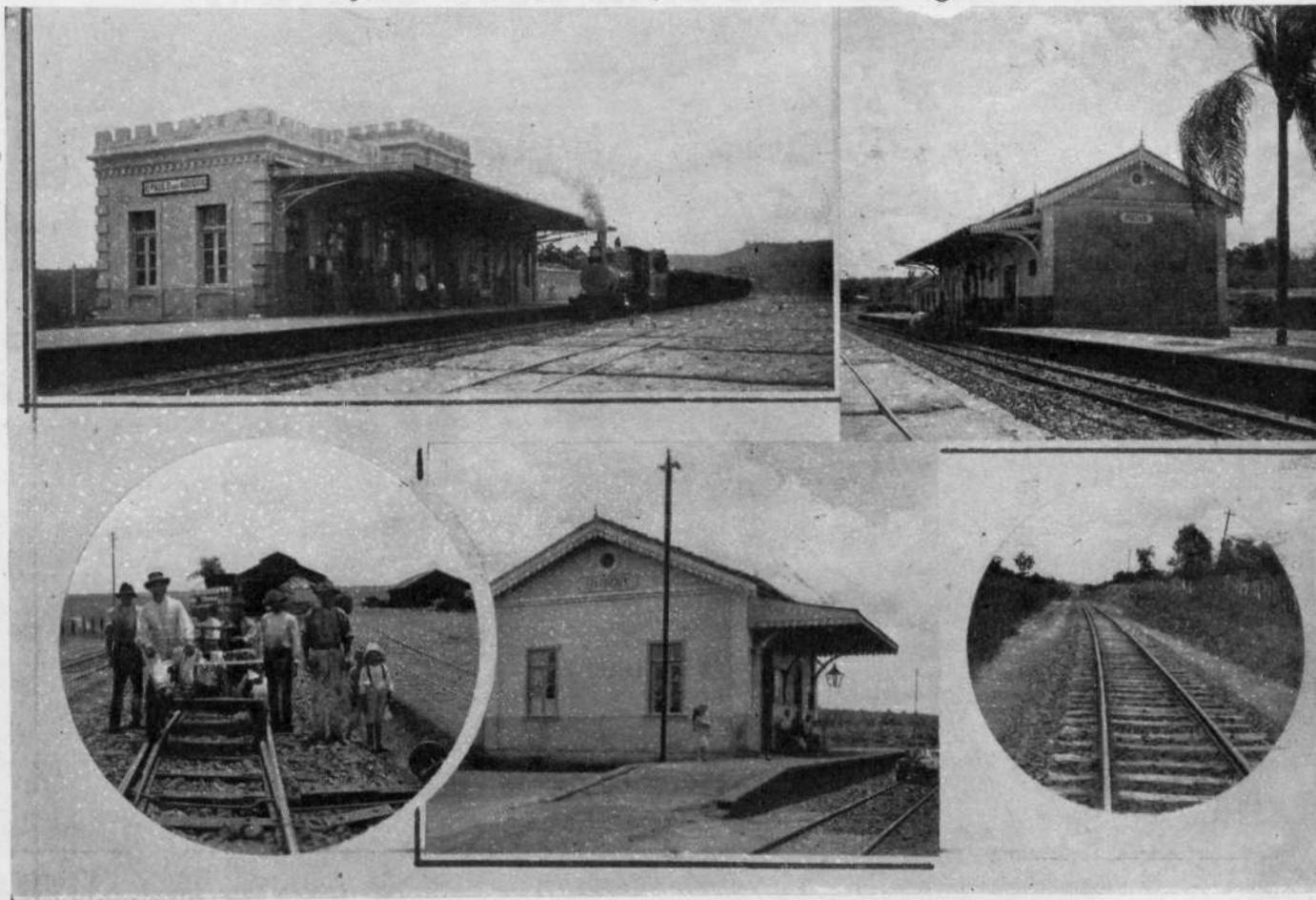
Vamos tratar, agora, de um assumpto que implica a classe que constitue o motor da nossa grandeza, o pão sobre o qual giram todos os nossos ramos de actividade economica : o café.

Um dos ramos que mais contribuem para a receita geral da Companhia, é o café, dando-lhe a cifra média de 40^o de rendimento.

E' fóra de duvida que a maior riqueza do Estado de S. Paulo reside na cultura da deliciosa rubiacea, cuja intensificação se deve á fertilidade das terras em que é cultivada, á situação geographica do Estado e ao regimen climatologico á que obedece. Mas, para que estas condições de primazia subsistam inabalavelmente, já para o seu dominio economico, já para o seu desenvolvimento e produção ininterruptos, mantendo-se em equilibrio entre offerta e procura do producto, já para garantia de uma valorização que remunere equitativa e compensadamente o productor, duas cousas são indubitavelmente necessarias : promover-se o augmento continuo do consumo e tornar-se o seu custo tão barato quanto seja necessario, de fórmula a facilitar a collocação do artigo em grande escala e fazer com que o lavrador perceba um lucro razoavel, como premio do seu trabalho.

Pelo que respeita ao café, não se faz outra coisa senão alargar a sua produção, não se cogitando convenientemente da sua propaganda e do seu consumo.

Para a solução do problema, que será compativel com os interesses que lhe estão ligados, como base da



Estação de Agudos, km. 94, inaugurada em 7 Dezembro de 1903.
Turma preparada para uma excursão na
linha, de Pederneiras a Agudos.

Estação de Itatinguy, km. 72, inaugurada
em 7 de Dezembro de 1903

Estação de Piatan, km. 80, na antiga povoação de Fortaleza.
Trecho de linha, a maior
recta deste ramal.

Livraria e Papelaria

Movida a electricidade

Objectos para escriptorio
Livros em branco - Ro-
mances-etc.-Quadros-Es-
pelhos e Brinquedos. :

Especialidade

:: em ::

Cartões
Postaes

Carimbos de Borracha
Corôas - Artigos de
Phantasia - Fogos e Ar-
tigos de Carnaval. ::

Francisco

Gravina

CAIXA POSTAL-25

Largo da Matriz N. 15

ARARAQUARA

Indústria da Casa FRANCISCO GRAVINA



SECÇÃO INDUSTRIAL

Grande Fabrica
de Massas Ali-
menticias ::
"GRAVINA"

Movida a electricidade
Montada com machinis-
mos modernos.

Fabricação continua de
massas de primeira qua-
lidade, massas glutina-
das letria, etc. ::

F. Gravina
& Comp.

Largo da Matriz, 13

CAIXA POSTAL-25

TELEPHONE N. 140

ARARAQUARA



R. 13 de Maio que termina na estação da Sorocabana.
Grupo Escolar

Igreja Matriz, recentemente construída
Cadeia Publica

R. 13 de Maio que inicia na Estação da
Companhia Paulista,
Camara Municipal

COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

fortuna publica e particular, reclamam-se urgentes providencias para o barateamento do custo da producção.

Não resta a menor duvida que a ultima guerra veio perturbar a vida economica dos povos, impedindo o funcionamento regular dos diversos ramos da actividade mundial. E a cultura do café é uma das que mais soffreram os reflexos da anomalia sangrenta, resultando-lhe, a repressão nos preços do producto no seu consumo e, o que é peor, na sua exportação. Mas isto não nos deve impressionar, pois que, promovendo-se a intensificação do consumo e augmentando-se consideravelmente a sua producção, os mercados exportadores forçosamente terão de se descongestionar.

Não é, por isso, ahí, que reside o perigo. Elle está em o productor não resistir á baixa; o mal está em não se manter o nosso café em situação de dar lucro ao lavrador, se a sua cotação soffrer sensível declínio.

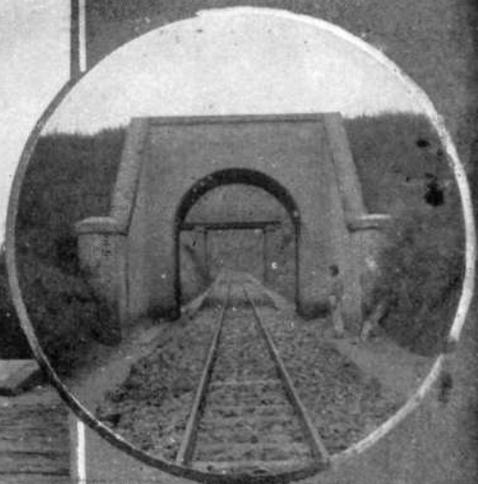
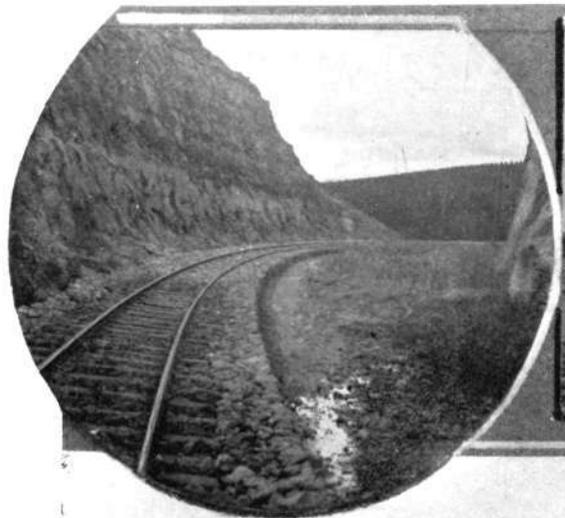
Contra este facto é que se faz necessaria a applicação de providencias indispensave's, cuja effectividade não consiste senão no barateamento do seu-custo, na redução dos salarios dos colonos, na despeza do seu

acondicionamento, na diminuição dos fretes ferroviarios, nas taxas de embarque e nos tributos de exportação.

Mas, para que a producção do artigo se intensifique de modo a conciliar todos os interesses entre productores e consumidores, é preciso que se faça desaparecer a falta de braços com que luctam os lavradores o que determinaria a alta do salario.

Para resolver esta questão, a Companhia Paulista tem feito tudo quanto está ao seu alcance. Não só concedeu transporte gratuito aos immigrants que queiram localisar-se nas zonas abrangidas pelas suas linhas, como também offereceu ao governo estadual o transporte gratuito de todos os desoccupados de S. Paulo que desejem dedicar-se á agricultura, no interior.

Ao par da falta de braços, o que mais avulta, é a questão dos impostos de exportação, pelos quaes cada sacca de café não póde de xar o porto de Santos sem pagar o tributo de 7\$000, nada menos de 25^o do seu valor, embora esta supertributação tenha de ser abolida logo que termine a guerra e se liquidem os compromissos assu-



RAMAL DE
AGUDOS — DOUS
CORREGOS A
PIRATININGA. —
BITOLA DE 1m,00
Kms. 120,522



Trecho de linha na serra de Agudos

Estação de Taperão. km. 99, inaugurado em 7 de
Setembro de 1904.

Outro trecho de linha na serra de Agudos

Estação de Agudos, vista do lado da cidade

Passagem do cruzamento da Sorocabana com a Paulista

CASA NOVAES ◊ R. Major José Ignacio N. 36 ◊ S. CARLOS
CAIXA POSTAL N. 252 ————— TELEPHONE N. 44

Grande sortimento de Secos e Molhados finos, Ferragens, Louças, Armas e munições, objectos de fantasia e Escriptorio

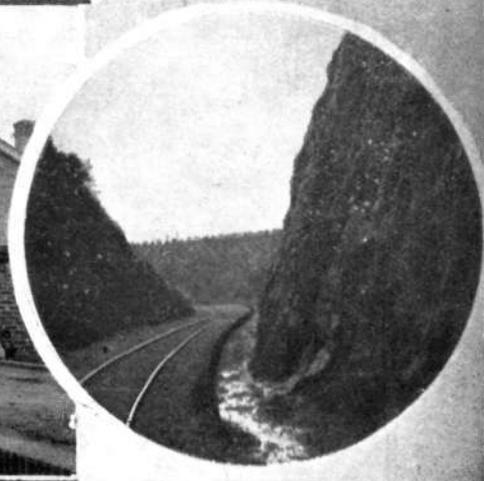
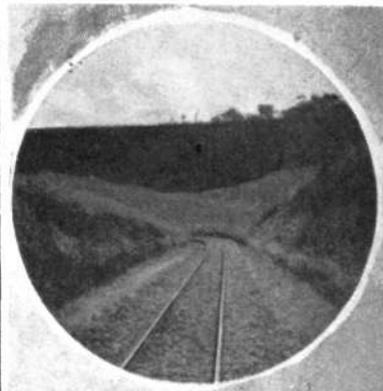


Bebidas e generos alimenticios de 1.ª qualidade, caprichosamente escolhidos, importação directa de grande parte de seus artigos, que vendem por preços modicos.

Casa seria e de primeira ordem

NOVAES & COMP.

AGENTES DO BANCO DE S. PAULO



Estação de Piratininga, kms. 120,552. Inaugurada em 25 de Janeiro de 1905.
Estação de Itaquá, km. 107

Estação de Batalha, km. 114

Um trecho de linha depois da serra de Agudos
Outro trecho de linha na mesma serra

midos pelòs dirigentes do Estado, quando da valorização do café.

A seguir não será descabido considerar a questão das taxas ferroviarias, pelas quaes o transporte de uma sacca de café, do interior á Santos, custa ao lavrador 4\$000.

Mas, a'nda neste sentido, não podemos deixar de reconhecer o esforço da Companhia Paulista em tornar menos asphyxiante a situação do agricultor; ella, embora a sua renda de transporte de café não tenha ainda attingido o limite contractual, resolveu el minar gradualmente a tarifa movel adicional a que está sujeito o seu transporte, depois que terminasse a guerra, nos termos da proposta feita ao Governo do Estado.

Considerado o frete ferroviario, temos a examinar as taxas de embarque do café em Santos, taxas que têm determinado justas e geraes reclamações por serem excessivamente onerosas, demandando, portanto, convenientes modificações.

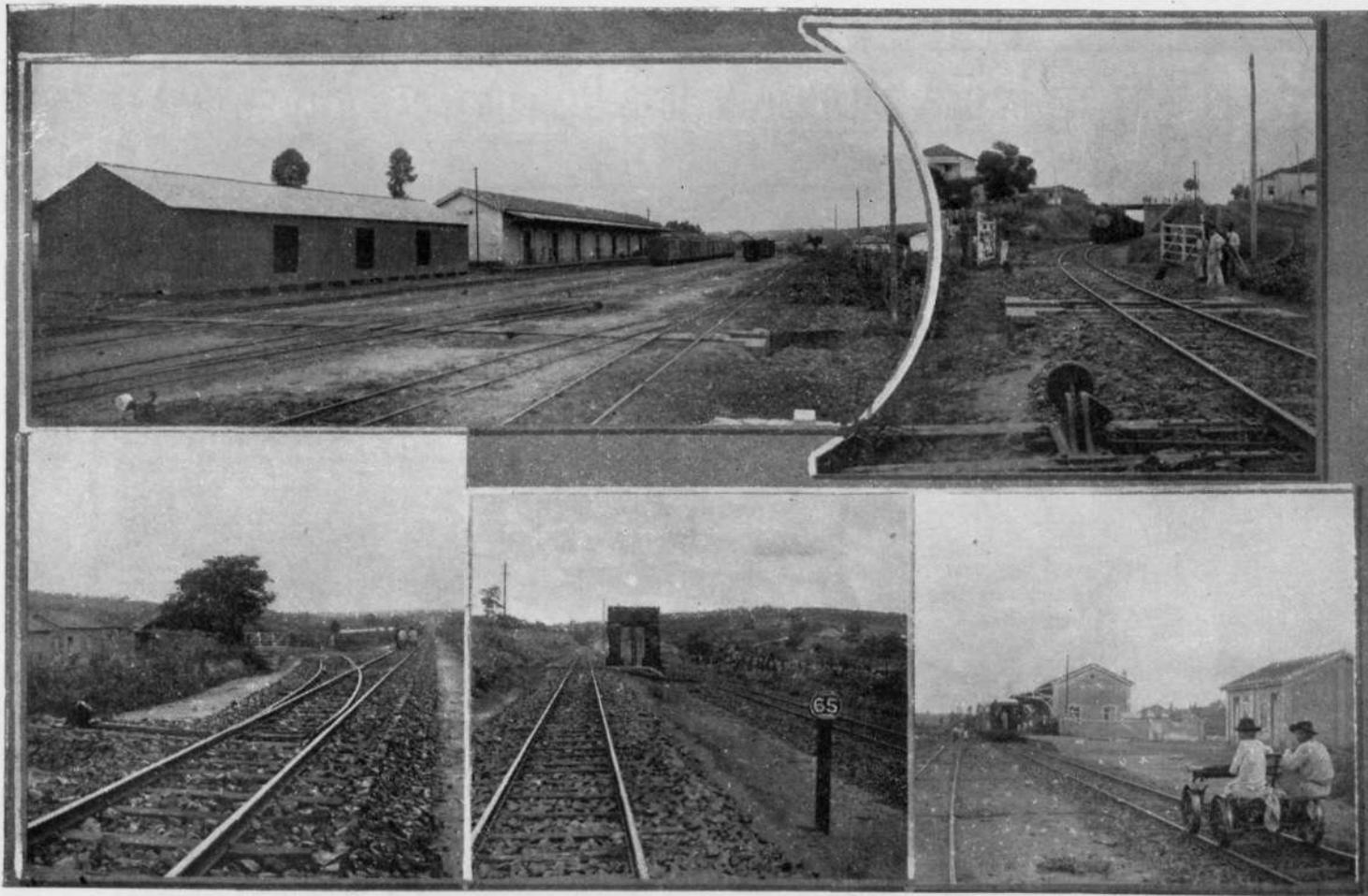
A esta situação accrescente-se o facto de ser diminuto o numero de lavradores em condições de custear as suas lavouras sem recorrer ao credito ou ao penhor agri-

cola, o que acarreta, aos que lançam mão de este recurso, mais o compromisso dos juros sobre o capital emitido.

De modo que, sobrecarregado o producto com uma infinita série de contribuições a satisfazer, desde a cultura, até a partida do porto de Santos, a sua despesa eleva-se, no minimo, a 31\$000 por sacca, sendo, por isso, necessaria uma reacção radical para que esse total soffra, pelo menos, a redução de 20%^o, afim de que o seu consumo possa generalizar-se em todo o mundo, a sua produção se torne mais intensa, supplantando os seus succedaneos e os seus concurrentes naturaes ou artificiaes, e o seu preço possa estar ao alcance de todas as bolsas.

Quando isto acontecer, estará completamente resolvido o problema do nosso café. Serão então aproveitadas as terras fertilissimas ainda disponiveis nas extensas e uberrimas faixas entre o Tieté e o Feio, entre o Feio e o Peixe, e entre o Peixe e o Paranapanema, fazendo-se elevar, então, a um billião de arbustos, o incomparavel patrimonio cafeeiro do nosso rico Estado.

Pelo que toca á Companhia Paulista, a sua Directoria, no afan de colher louros para a operosa empresa,



RAMAL —
 PEDERNEIRAS
 A BAURU* —
 BITOLA DE
 1,00 Km. 38,178

Estação provisória da Companhia Paulista, em Baurú, no km. 38,178, e esplanada da baldeação para a Noroeste e Sorocabana, inaugurada em 8 de Agosto de 1910.

Trecho de linha

Caixa de água entre as linhas de Agudos e Baurú

Entrada de um trem na estação de Baurú
 Entrada na estação de Guayanaz, km. 17

CASA PINTO

RUA CAP. SALOMÃO N. 15-B

(LARGO DA SÉ.)

IMPORTAÇÃO DIRECTA



Vidros para Vidraças,
papeis pintados para for-
rar casás, Molduras pa-
ra quadros. Espelhos,
Cristais, Estampas, Te-
lhas de Vidro, Diamantes
para cortar vidros, Pa-
pelão, Tapetes, Zap-
chos, etc.

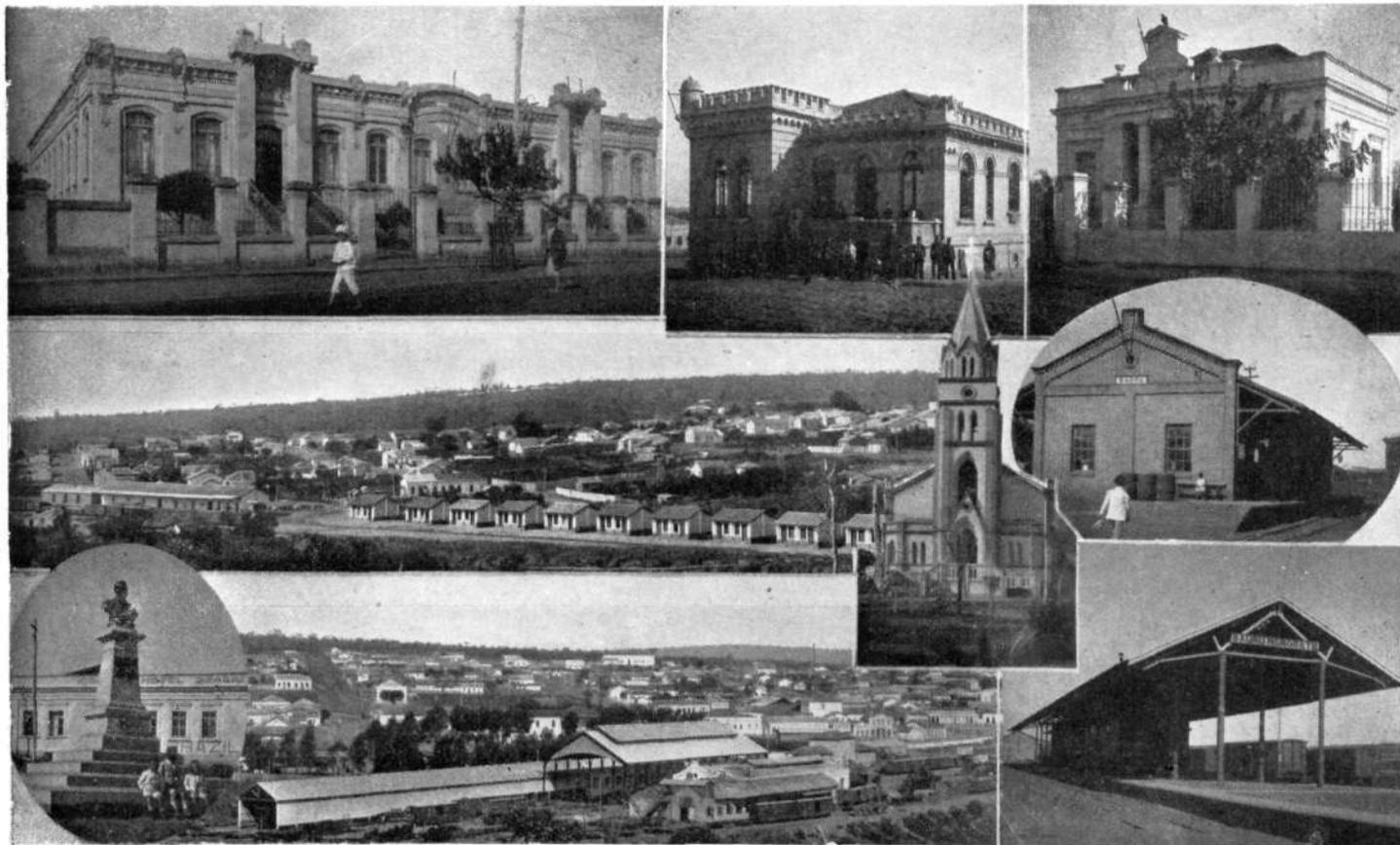
COBOCAM-SE VIDROS
Tanto na CAPITAL
como no INTERIOR

PREÇOS MODICOS

A. PINTO DE ALMEIDA S. PAULO

CIDADES SERVIDAS PELA COMPANHIA — BAURU' EM 1918

Ponto terminal da "Comp. Paulista" e da "Sorocabana Railway" e inicial da "Noroeste do Brasil"



Grupo Escolar
Vista parcial e estação da «Paulista»
Vista parcial e officinas da "Noroeste"

Cadeia Publica
Igreja Matriz

Camara Municipal
Estação da "Sorocabana"
Estação da "Noroeste"

COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

dignificando-a como o factor maximo do progresso agricola do Estado, o que prova o ardoroso patriotismo com que rege os seus destinos, está prompta a concorrer generosamente para o alevantamento da nossa agricultura, concedendo o transporte gratuito da corrente immigratoria e demais braços que se destinem á lavoura e a nova redução de 15^o nas tarifas do café, pela eliminação da tarifa movel.

Terminando estas nossas vagas e incolores considerações sobre o funcionamento da Companhia Paulista, trazendo a publico o que ella tem feito para tornar realidade o accesso da collectividade aos beneficios que ella tem procurado proporcionar, vamos fazer, em rapidos traços, referencias ligeiras aos melhoramentos que a conhecida e patriótica via-ferrea tem introduzido nos seus serviços.

Como se viu em outra parte deste "Album", a Companhia foi fundada em 1868 para construir o trecho de

Jundiahy a Campinas, cuja extensão é, apenas, de 45 kilometros.

Com a administração impeccavel que ella sempre logrou ter, desde os seus primórdios, a Companhia foi, progressivamente, desenvolvendo o seu systema de transporte, quer construindo novas linhas, quer adquirindo outras empresas, de modo a contarem actualmente as suas linhas 1.245 kilometros de extensão, cujo trafego é feito em excellentes condições.

A sua via permanente acha-se totalmente protegida com o lastro de pedra britada; foram aperfeiçodas as suas condições technicas, abrandando-se muitas rampas e alargando-se as curvas mais apertadas; executaram-se muitas passagens superiores e outras obras d'arte, a bem da segurança do movimento; procedeu-se á reconstrucção de muitos edificios do trafego, levantando-se outros novos, nos logares onde eram requeridos; o material rodante foi enormemente augmentado, não só na quantidade como na efficiencia de diferentes typos; o numero de trens de pas-



SECÇÃO
ESPECIAL DA
FISCALIZAÇÃO
DA LENHA

Dr. Leopoldino de Faria, fiscal geral da lenha cercado de seus ajudantes.

Faltão nesta pagina por não ter conseguido as photographias, os ajudantes Srs. Pedro G. de Camargo de Pederneiras, Paulo José de Mello de Campinas, José de Almeida de Jundiahy e Marcellino Prado de Piras-ununga.

Camisaria Barros

62ª - Rua de São Bento - 62ª

(PROXIMO Á PRAÇA ANTONIO PRADO)

Artigos finos

para

HOMENS

TELEPHONE:
Central, 3313

Caixa Postal N. 1408

São Paulo

Banco de Credito Internacional

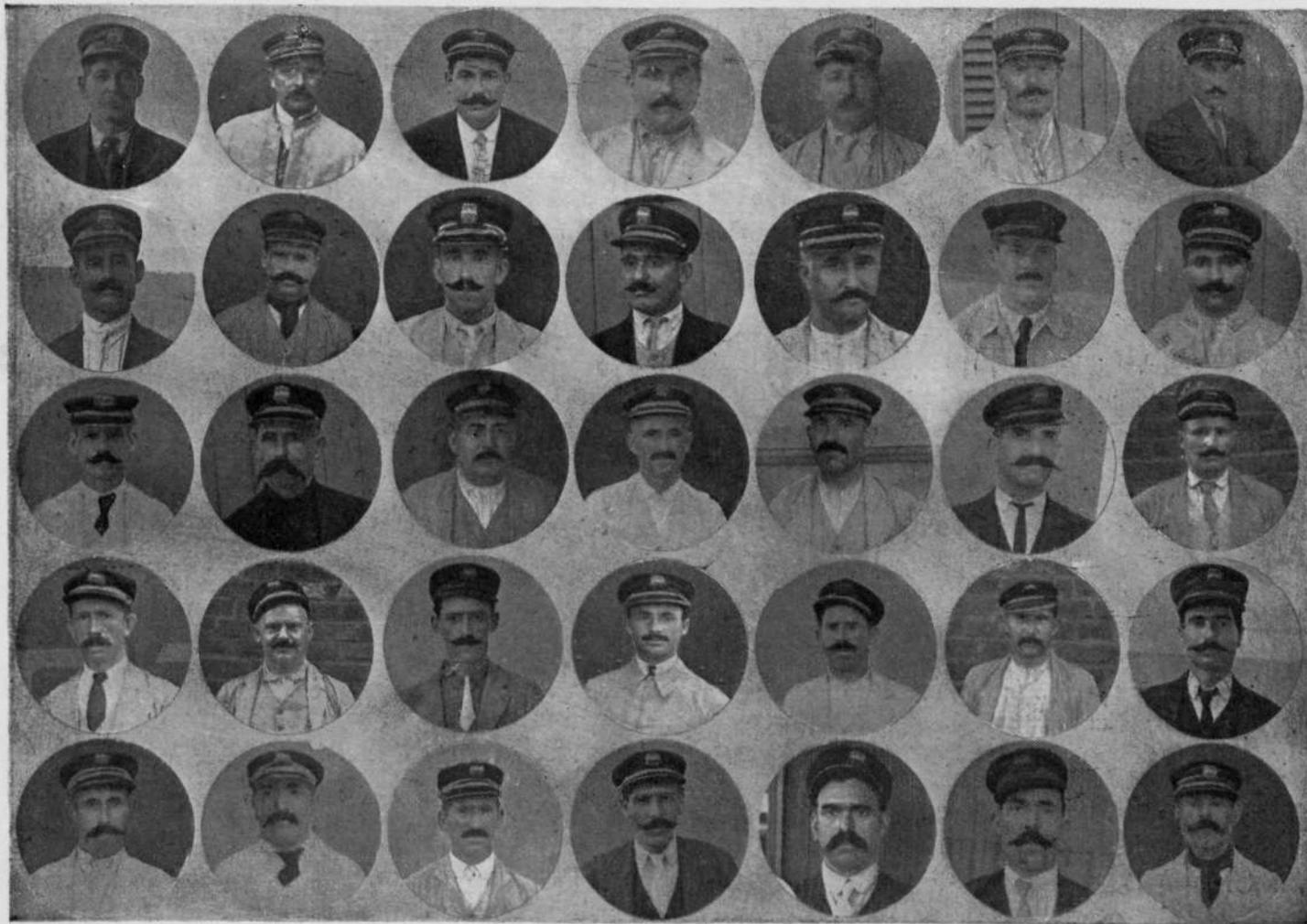
Director: João Angelo Appratti



Séde Social, RUA GENERAL OSORIO N. 137
— Agencia em Araraquara, RUA DO COMMERCIO N. 547
Secção Bancaria, Descontos, Cheques, Remessas directas para
Italia, Portugal e Hespanha

Sub-agencia maritima. Venda de passagens para todos os portos da Europa e da America
Secção de mercadorias, secos e melhados por atacado e importação directa de
generos italianos

Rua General Osorio N. 137 — SÃO CARLOS



MACHINISTAS

COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

sageiros foi consideravelmente elevado, tornando-se muito mais rapidas as viagens nas suas differentes linhas; as suas officinas, melhor installadas em predios adequados, foram providas do mais completo aparelhamento tecnico, o que se verifica pelos concertos effectuados por ellas, recentemente, nos cinco navios ex-allemaes, apprehendidos pelo Governo Federal, no porto de Santos; crearam-se os serviços de carros-restaurants, de carros "Pulman", de carros-dormitorios e de carros-automoveis, e se estabeleceu o serviço frigorifico entre Barretos e Santos, bem como o de trens especiaes continuos para a conducção do gado em pé, procedendo-se tambem á duplicação do tronco, até Campinas, prolongando-se a bitola larga de Rio Claro a São Carlos, com passagem por Ityrapina, resultando disso a diminuição de cerca de 30 kilometros para as communicações com os ramaes de Jahú, Agudos e Baurú, assim como com a Noroeste do Brasil.

Para fomentar o progresso de toda a zona tributaria de seu systema de transporte, a Companhia tem procurado auxiliar, por diversos modos, as empresas de es-

tradas de ferro regionaes, taes como as companhias Douradense, Araraquarense, São Paulo-Goyaz, etc., fornecendo-lhes trilhos, locomotivas e carros já uzados, á preços minimos, transportando-lhes materiaes com grande redução nas tarifas, e, emfim, emprestando-lhes capitaes a prazos longo e juros annuaes muito modicos.

Queremos assignalar, tambem, nestas linhas, o estabelecimento da navegação a vapor, que a Companhia fez funcionar, durante muitos annos, no Rio Mogy-Guassú, em Porto Ferreira, até a confluencia com o Rio Pardo, em virtude do que tomaram tal impulso as zonas marginaes, que se tornou uma necessidade a construcção da linha de Rincão a Pontal, margeando o Guassú, o que foi feito mais tarde.

Além dos melhoramentos assignalados nestas linhas, infinidades delles ha, cuja enumeração demandaria um volume a isso especialmente destinado.

Si nos demos ao trabalho de analyzar as differentes funcções da Companhia Paulista, analyse esta que deveria ser mais completa e mais ampla, pois que a falta



Funcionarios
da Companhia

FOGUISTAS

PREMIADA FABRICA A VAPOR DE CADEIRAS

FUNDADA EM 1895

TORNEARIA E MARCENARIA

Sperandio Pellicciari



INTERIOR DA OFFICINA

Fornecedor da
Companhia Paulista

JUNDIAHY

RUA DO BOSQUE, 12-14

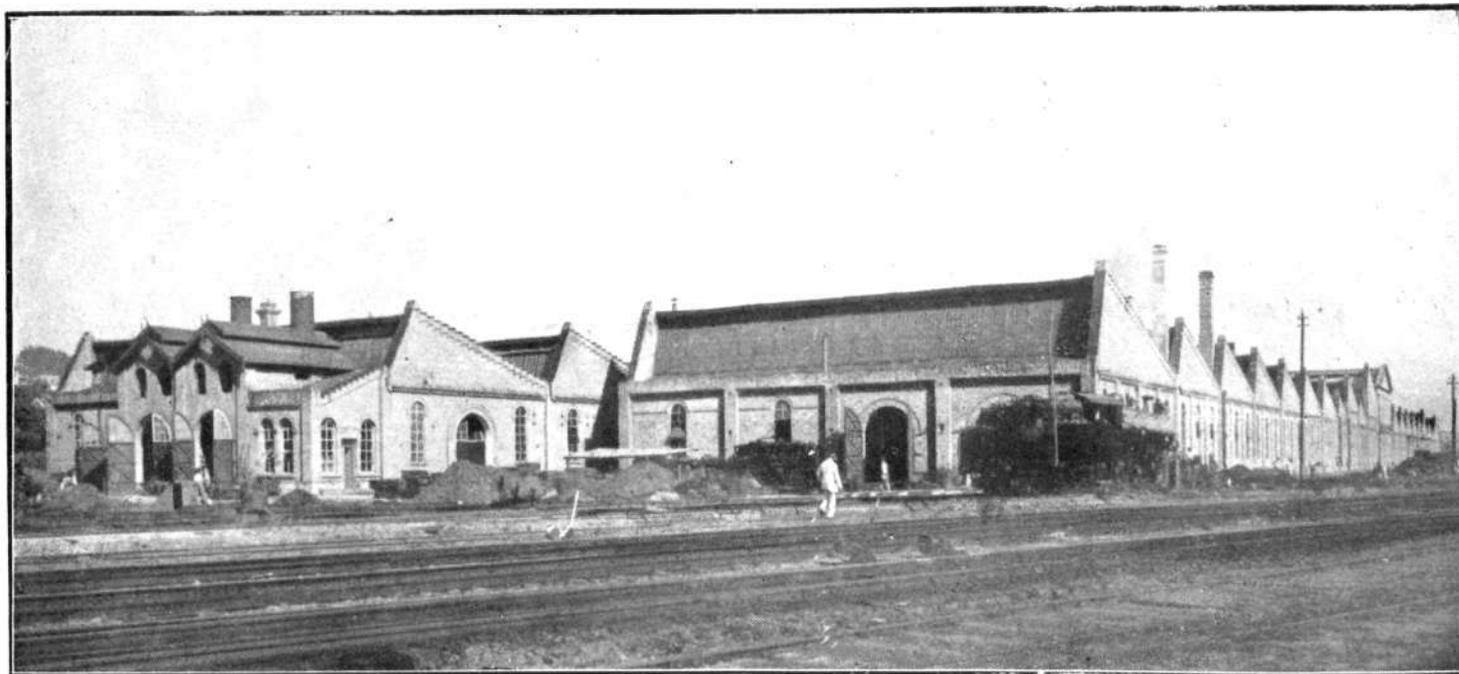
* EST. DE SÃO PAULO

A media da produçõo annual
é de: 2.000 duzias de cadei-
ras, feitas todas com madeiras
de lei.



GRUPO DOS EMPREGADOS DA OFFICINA

OS GRANDES MELHORAMENTOS DA COMPANHIA PAULISTA



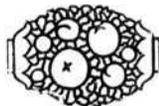
Edifício onde funcionam a inspeção e oficinas em Jundiahy



COMPANHIA PAULISTA (CONCLUSÃO)

de espaço nos inibe de apresentar um trabalho de accordo com o fim nesta obra vislumbrado, foi com o intuito de render uma homenagem aos membross da sua Directoria, não occultando, muito pelo contrario, patenteando cabalmente os esforços dispendidos por esses heróes da conqui-

ta social, pois que ao seu tirocinio, ao seu grande desscortinio administrativo, ao seu raro desprendimento patriotico, devemos o progresso do nosso Estado, quer no ramo agricola, quer na esfera commercial, quer no campo industrial.





Chefes effectivos e substitutos de estações

GRANDE FABRICA DE
OXIGENIO E ACETYLENO

S. MC. LAUGHLAN & Comp.

ENGENHEIROS

CASA MATRIZ Rio de Janeiro - Rua S. Pedro, 67

FILIAL em Jundiahy - São Paulo

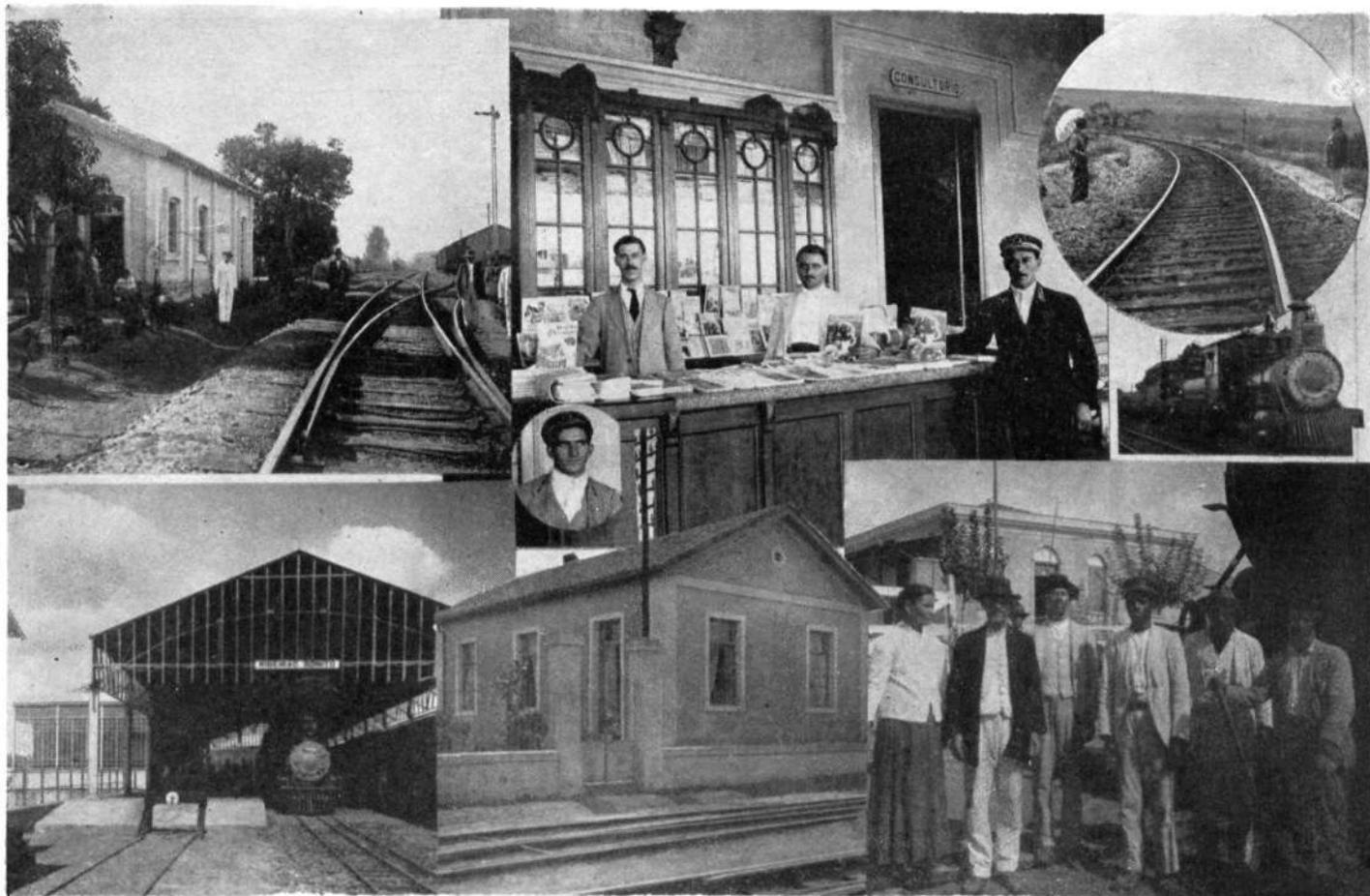
A primeira Industria deste genero no Brazil



Armazem central da Fabrica á rua São Pedro, 67 — Rio



Vista da Fabrica no Rio de Janeiro
Duas vigas de 0,50 soldadas pelo processo Oxy-Acetyleno



Trecho da linha em frente a casa de turma em Nova Odessa
Entrada do trem de S. Paulo na estação de
Ribeirão Bonito

Livraria e venda de jornaes da protectora dos
empregados da companhia em S. Carlos
Modelo de casas de empregados

Trecho de linha perto de Ubá
Guardas porteiras e chefes de chaves em Campinas

OBRAS DE ASSISTENCIA AO PESSOAL



PARA quantos conhecem o organismo operario e sua importancia no mecanismo industrial, não é necessario encarecer a necessidade e o merecimento das obras de assistencia em suas differentes modalidades.

A Companhia Paulista não tem deixado de lado este interessante problema, do qual vem cuidando com a mesma solitudine empregada em garantir a segurança, commodidade e rapidez dos serviços de transporte a seu cargo, assim como em zelar os interesses de seus accionistas.

No ultimo Relatorio da Directoria, teve ella ensejo de referir as obras custeadas pelo fundo de pensões, tanto pelo que diz respeito á aposentadoria concedida aos funcionarios cahidos em invalidez, como quanto aos auxilios prestados ás

familias de empregados fallecidos, que tenham ficado ao desamparo de meios de subsistencia, importando em 127:108\$000 as despesas feitas em 1917 com as respectivas folhas.

Outra forma de assistencia necessaria é a que tem por fim soccorrer o pessoal menos favorecido de meios, assim como as respectivas familias — proporcionando-lhes tratamento medico prompto e competente, em domicilio ou em hospital, e os medicamentos necessarios.

E' tarefa esta a cargo da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista, fundada em 1885, que conta, para o exercicio de sua humanitaria missão, não só com as contribuições de seus socios, variando de 1\$300 a 4\$000 por mez, como tambem com subvenções de varias ordens prestadas pela Companhia, taes como o producto de multas e outros auxilios, que, em 1917, importaram em 64:000\$000. O patrimo-



Interior da Pharmacia em Rio Claro

Interior da Cooperativa em Rio Claro

Pharmacia e consultorio medico da Beneficente em Jundiaby

Empregados da Cooperativa em São Carlos

Grupo tirado nos fundos da Recreativa dos empregados da Companhia, em Jundiaby, por occasião da eleição da nova directoria (1918) da Cooperativa.

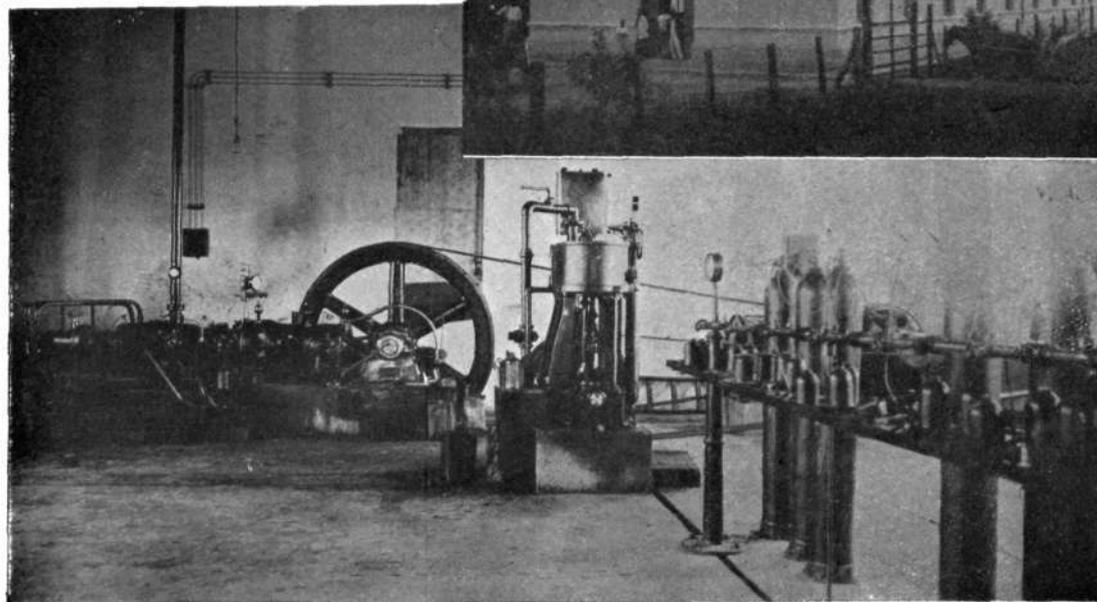
GRANDE FABRICA DE

OXIGENIO E ACETYLENO

DE

S. Mc. Lauchlan & Comp. — Engenheiros

Casa Matriz — RIO DE JANEIRO — Rua São Pedro, 67
FILIAL EM JUNDIAHY — SÃO PAULO



—
A primeira

industria

deste

genero

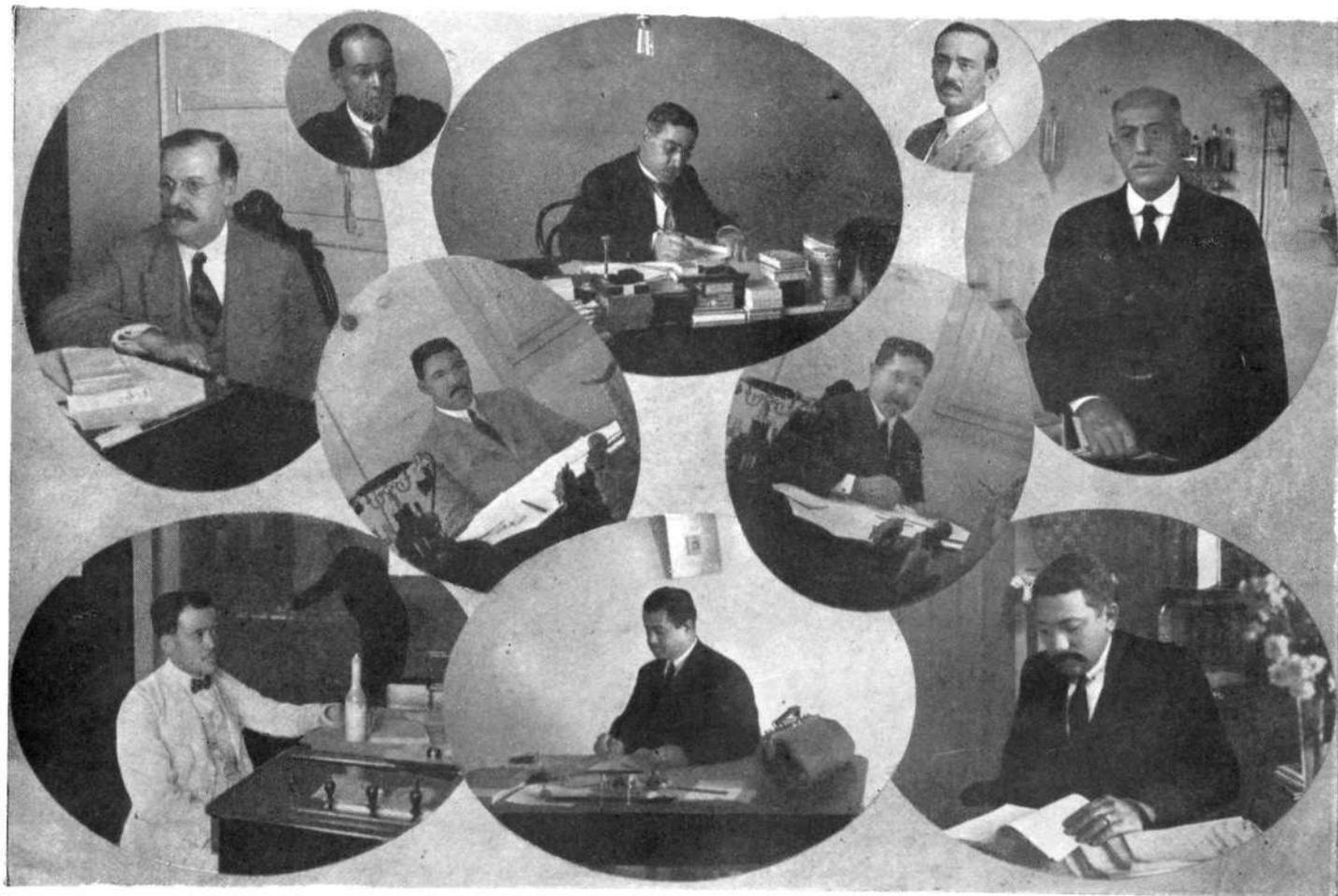
no

Brazil



Vista da fabrica em Jundiáhy — São Paulo

Interior da mesma fabrica



Sociedade
Beneficente
dos empregados
da Companhia
Paulista



Alguns dos srs. medicos e gerente da pharmacia em Rio Claro.

NOTA — Nesta pagina faltão os retratos dos medicos residentes em Jundiaby, Limeira, Porto Ferreira, Jaboticabal e outros por não ter conseguido as photographias

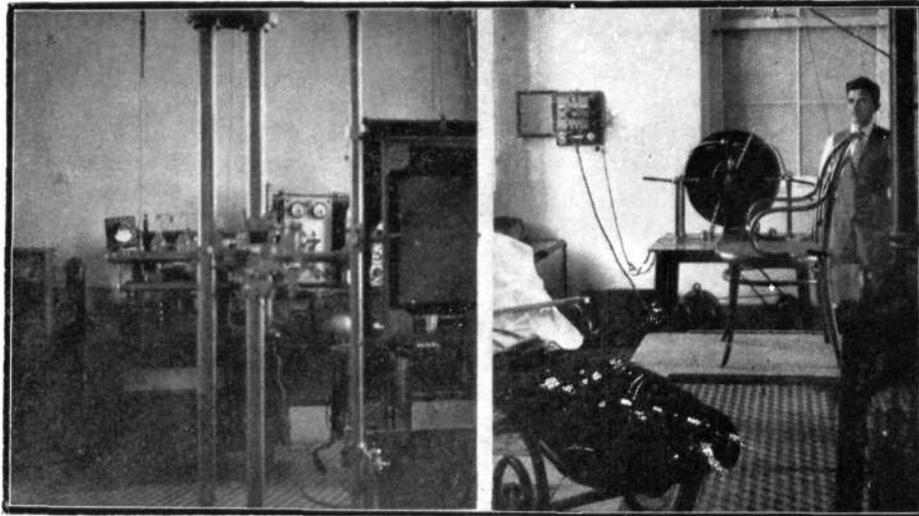
OBRAS DE ASSISTENCIA AO PESSOAL (CONTINUAÇÃO)

nio social, em titulos immoveis, é de
154:286\$170.

Fazem parte desta associação 11.517 pessoas,
das quaes 4.023 são empregados da Companhia
e 7.494 membros de suas familias.

divididas para esse fim em 13 diferentes cir-
cumscripções, tendo cada uma a respectiva sé-
rie em centro de numeroso pessoal..

Tem sido de inestimavel vantagem para o
tratamento de muitos empregados um gabinete



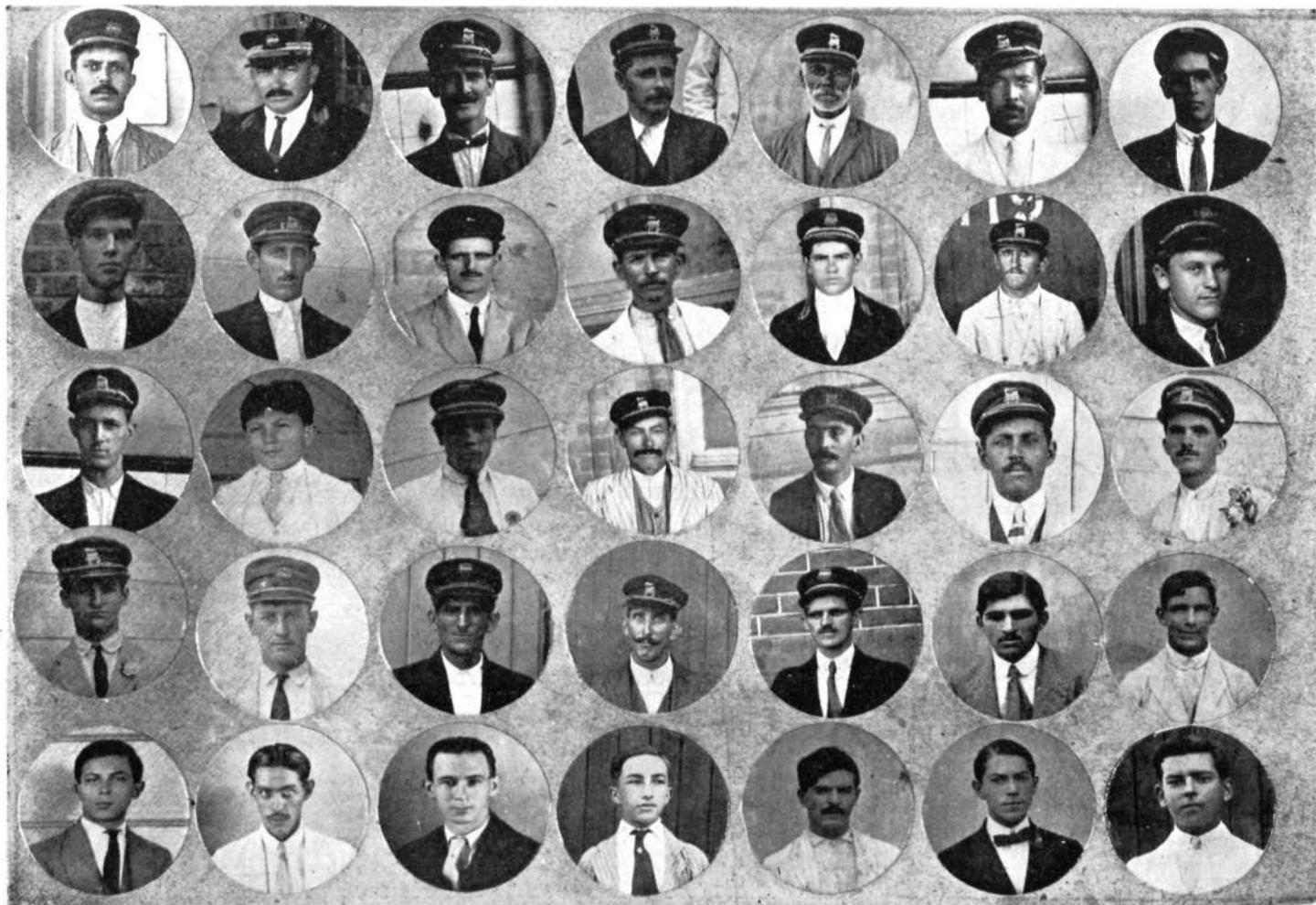
SCCIEDADE
BENEFICIENTE
DOS EMPREGADOS
DA COMPANHIA



Gabinete electro-
therapico
Campinas

A assistencia medica e pharmaceutica de tão
avultada collectividade é feita por habilitado cor-
po medico, achando-se as linhas da Companhia

electro-therapico, installado em Campinas, talvez
o mais completo estabelecimento desse genero que
existe no Estado.



Guardas, ajudantes, praticantes e telegraphistas



O ESTADO DE S. PAULO

E

O CENTENARIO DA INDEPENDENCIA

Um seculo de Evolução Politico-Economico

1822 - 1922

Obra ricamente illustrada, em 6 volumes, com escolhida collaboração de intellectuaes e profissionaes competentes e technicos, de reconhecido merecimento.

1.º VOLUME (já á venda 20\$000) de 500 paginas em papel glacé, formato 22 x 30 com mais de 1.500 gravuras, e luxuosamente encadernado sob o titulo

O COMMERCIO E A INDUSTRIA DE SÃO PAULO

Prof. Roberto Capri

Unico Autor e Proprietario

Rua da Consolação, 370 **S. PAULO** Telephone, 1224 Cidade



Funcionarios
da Companhia



Grupo de meninos encarregados da escolha das varreduras do — Guardas portão na estação
armazem da baldeação em Campinas.

Grupo dos empregados de escriptorio e telegrapho de
uma estação

Telegraphistas e portadores de uma estação

Pessoal do lenheiro da estação de Campinas

No despacho de encomendas de uma estação

Empregados de armazem plataforma e bagagem de uma estação

OBRAS DE ASSISTENCIA AO PESSOAL (CONTINUAÇÃO)

Além da Sociedade Beneficente, funciona também, desde 1904, a Associação Protectora das Famílias dos Empregados da Companhia Paulista, cujo fim é crear para as famílias dos socios, quando fallecem, um peculio, tão necessario em taes circumstancias. Mediante uma joia de Rs. 5\$000 e uma contribuição de Rs. 3\$000 em cada caso de morte, é facultativo a todos os empregados fazerem parte desta util associação, que em 1917 contava 1.244 socios, tendo já pago 140 peculios.

A importancia dos peculios tem variado com o numero de socios, mas no ultimo anno foi fixada em 3:000\$000.

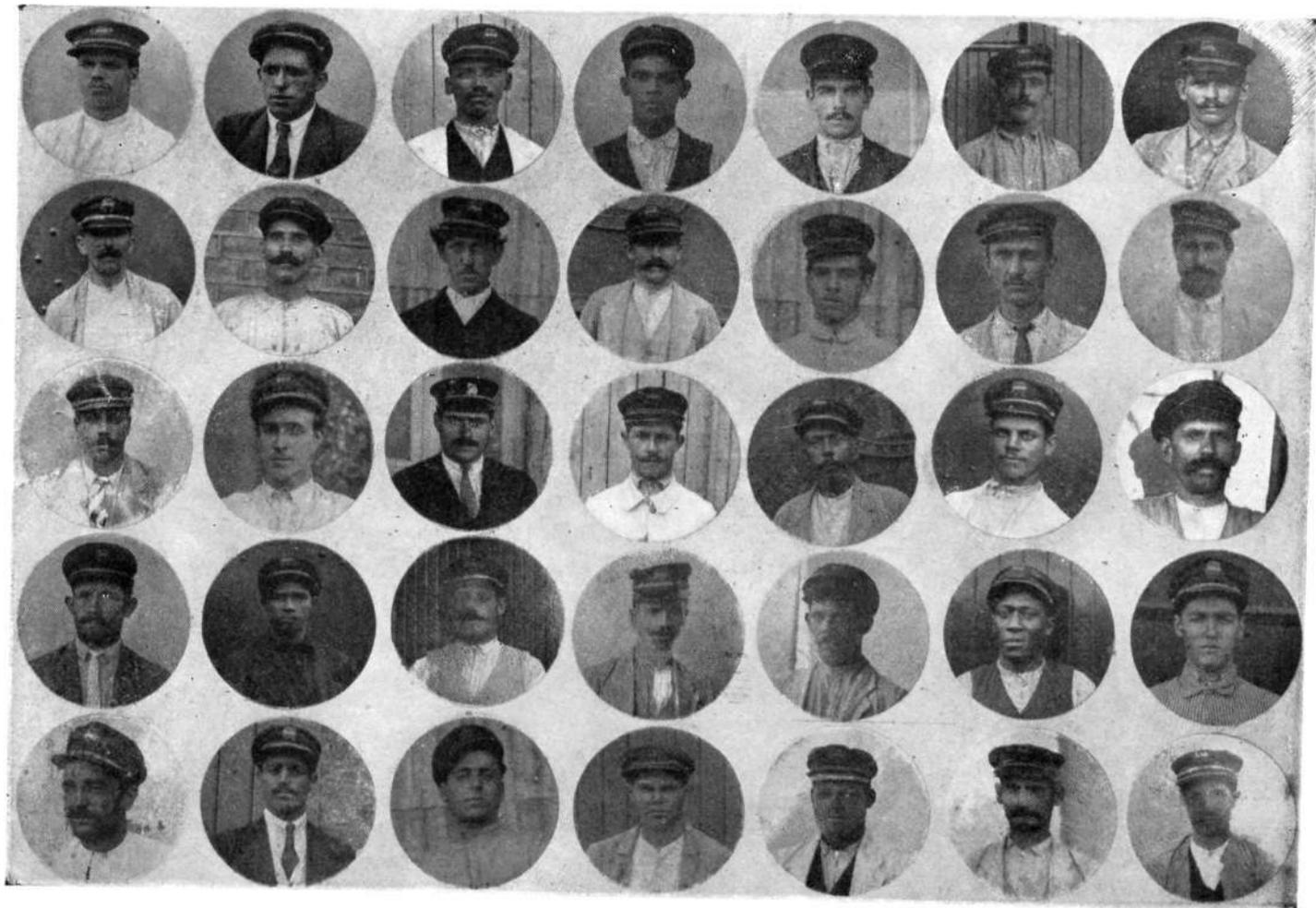
A Companhia concede á esta associação a importancia proveniente da concessão da venda de jornaes em seus trens e estações, que orça por cerca de 18:000\$000 por anno.

Além destas duas sociedades, tão directamente ligadas á Companhia e que della recebem os auxilios mencionados, existem as cooperativas de consumo, cujo papel não é menos importante para as famílias do seu funcionalismo. Uma dellas,

que tem sua séde em Jundiahy e recentemente abriu uma succursal em Rio Claro, é hoje um dos mais importantes institutos desta natureza que se têm constituido no Estado, contando 2.770 associados e tendo registrado um movimento de vendas, em 1917, na importancia de 947:004\$960, não só de generos alimenticios como de vestuarios e objectos de uso domestico.

A Companhia auxilia esta Sociedade não só permittindo o desconto dos debitos dos associados nas folhas de pagamento, como concedendo isenção de fretes, em suas linhas, dos generos que a mesma adquire e vende aos seus associados.

E' também digna de menção a Coperativa de S. Carlos, fundada em 1902, neste importante centro ferro-viario, destinada aos mesmos fins e gosando dos mesmos favores. O seu movimento, menor que o de sua congenere de Jundiahy, porque o numero de socios não pode ser avultado, não deixa de ser um dos mais auspiciosos, pois conta ella 743 associados e a importancia de suas vendas se elevou no anno proximo findo a... 485:967\$982.



FOQUISTAS



GRANDE HOTEL
DA
ROTISSERIE

SPORTSMAN

O MELHOR E MAIS BEM SITUADO NO
CENTRO DA CIDADE
EM FRENTE A ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL

JOÃO SERRACHIOLI

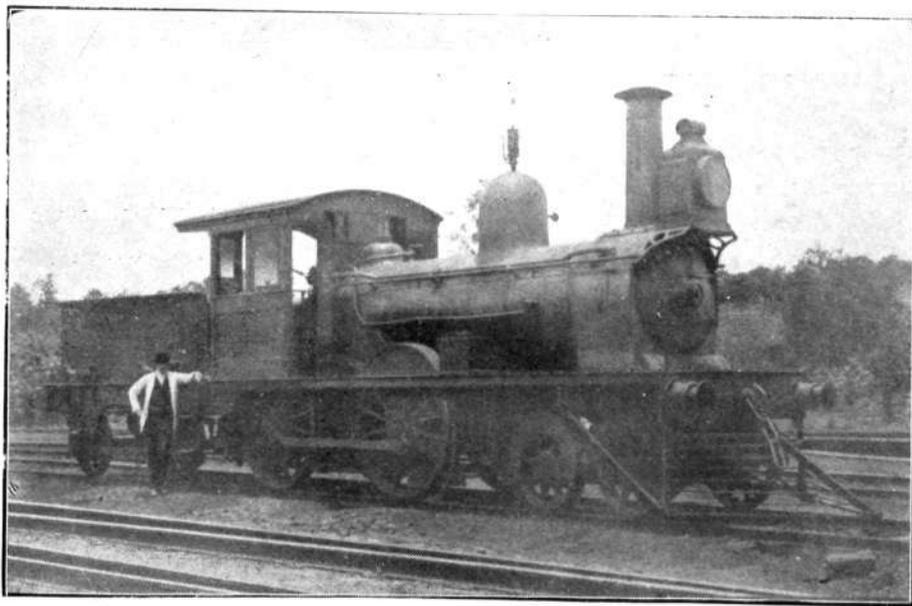
TELEPHONE No. 135

CAIXA POSTAL No. 39

Rua 15 de Novembro N. 138

SANTOS

MACHINA N. 1 - BITOLA DE 1,m 60 - do primeiro grupo adquirido pela Companhia



Locomotiva que bem merece ser conservada em lugar apropriado, como lembrança dos serviços prestados e do papel que representa na historia da fundação da Companhia.

OBRAS DE ASSISTENCIA AO PESSOAL (CONCLUSÃO)

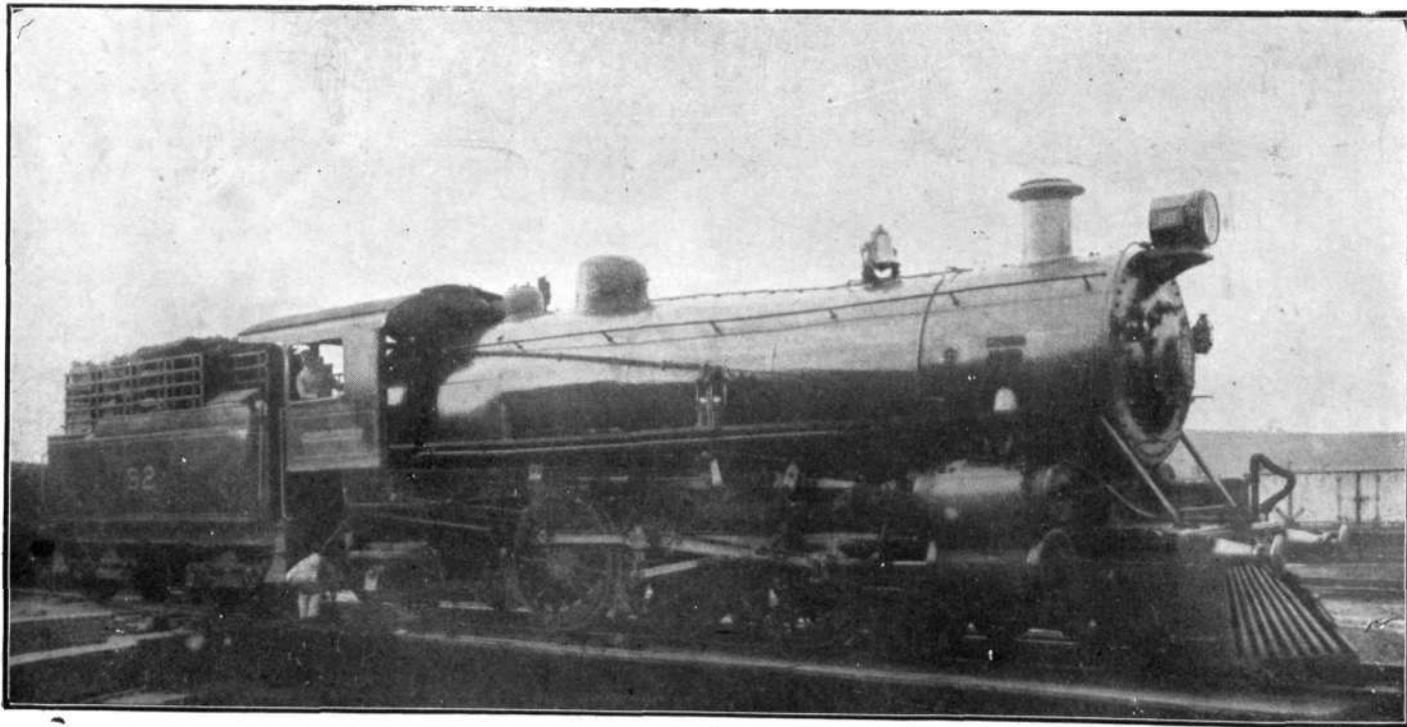
Dos dados expostos resulta que do numero total de empregados da Companhia cerca de 70 % faz uso das cooperativas de consumo; a porcentagem é animadora para estas instituições, justificando também a protecção que merecem da Companhia.

Seria uma lacuna não mencionar uma outra associação, mais modesta, o Centro Beneficente dos Empregados das Locomotivas da Companhia Paulista, fundada em 1901 e destinada a soc-

correr os seus socios, quando enfermos, com um peculio mensal de Rs. 25\$000, e ás viúvas e filhos menores dos que fallecem, abonando-lhes pensões. Dos 103 socios que possuia em 1917, todos machinistas e foguistas das linhas de 1m,60, 18 foram soccorridos com donativos diversos, importando em um total de Rs. 1:087\$000. A pequena associação, de tão evidente utilidade, devia ser imitada em outras corporações de empregados da Companhia.



MACHINA N. 92 — BITOLA DE 1m,60 — do grupo das ultimas adquiridas pela Companhia



Uma das grandes locomotivas da American Locomotive Company, de 100 toneladas, cujo confronto com a n.º 1 permite-nos avaliar o desenvolvimento da Companhia durante os seus cinquenta annos de existencia



HOLMBERG, BECH & Co.

IMPORTADORES

EXPORTADORES

SÃO PAULO

RUA LIBERO BADARÓ N. 31

Telephone Central-3230 - Caixa Postal-829

Endereço Telegraphico SVEA



RIO DE JANEIRO - S. PAULO - SANTOS
STOCKHOLM - NEW-YORK



HOLMBERG, BECH & Co.

IMPORTADORES

EXPORTADORES

SÃO PAULO

RUA LIBERO BADARÓ N. 31

Telephone Central-3230 - Caixa Postal-829

Endereço Telegraphico SVEA



RIO DE JANEIRO - S. PAULO - SANTOS
STOCKHOLM - NEW-YORK

NOTICIAS SOBRE AS CIDADES SERVIDAS PELA COMPANHIA

JUNDIAHY — Comarca, 31.000 habitantes. 706 met. de altitude acima do nivel do mar. Ponto terminal da São Paulo Railway e inicial da Companhia Paulista e da Secção Ituana da E. de F. Sorocabana. Centro industrial muito importante, destacando-se 3 fabricas de tecidos, 3 ceramicas, 1 fabrica de louças, 1 de moveis e 1 de oxygenio, além das grandes officinas da Comp. Paulista, com perto de 1.000 operarios, que, com os dos outros estabelecimentos fabris impulsionam o progresso da cidade. Nota-se tambem uma importante ferraria electrica. Nesta cidade acha-se instalada a Contadoria da Companhia Paulista. Possui esplendida illuminação electrica, jardins, construcções modernas, commercio desenvolvido, estabelecimentos de ensino, hoteis, communicações telephonicas, etc. Conta, tambem, bom serviço de carros e automoveis.

CAMPINAS — Séde de comarca, com duas varas judiciarias. População, 91,500 habitantes. Zona agricola, produzindo café, canna, cereaes, algodão, fructas, vinho e etc.

Commercio intenso, destacando-se as casas João Jorge, uma das mais importantes do Estado, industria bem desenvolvida. Acha-se situada a 694 mets. acima do nivel do mar. E' a séde dos Bispado de Campinas, possuindo magnifica Cathedral, além de outras Igrejas. Contam-se innumeras obras modernas, destacando-se theatros, Grupos Escolares, Gymnasio do Estado, Escola Normal Primaria, Escola Profissional "Bento Quirino", Beneficencia Portuguesa, Circulo Italiano, etc. A sua situação industrial é magnifica, notando-se grande numero de fabricas de diversos artigos.

E' a séde de muitas companhias e sociedades anonymas, das quaes se salientam a linha de bondes electricos, Companhia de Gaz, Empreza de Aguas e Exgottos, além de um bom serviço telephnico.

E' o ponto inicial das E.E. de Ferro Mogyana, Funi-lense e Ramal Ferreo Campineiro.

Encontram-se em Campinas esplendidos hoteis e aprimorado serviço de carros e automoveis.

NOTÍCIAS SOBRE AS CIDADES SERVIDAS PELA COMPANHIA (CONTINUAÇÃO)

VILLA AMERICANA — Pertence á comarca de Campinas. Bom centro commercial e industrial, além de ser uma importante zona agricola. Possui a fabrica de tecidos "Carioba", que lhe dá muita vida. Tem alguns hotéis, muitos estabelecimentos de instrucção, serviços de illuminação electrica e telephonico, construcções boas e modernas.

LIMEIRA — Séde de comarca, com 35.000 habitantes e a 542 metros acima do nivel do mar. Teve origem esta cidade no anno de 1824 e foi creada freguezia por decreto imperial de 9 de Dezembro de 1830.

Produce café, canna, cereaes e laranjas, que em 1917 a sua exportação foi calculada em duzentos contos de réis, no minimo, e, pelas grandes plantações que ainda não produzem, a exportação, daqui a tres ou quatro annos, será de quinhentos contos de réis, seguramente.

Da sua industria, que é bem desenvolvida, destacam-se as fabricas de phosphoros e de chapéus "Prada". Illuminada á luz electrica e servida pela Empreza Telephonica Bragantina. As suas construcções são feitas no estylo moderno, destacando-se os edificios da Camara Municipal,

Grupo Escolar, Cadeia Publica, Igreja Matriz, Theatro da Paz, e outros particulares. Possui jardins, hotéis e perfeito serviço de carros e automoveis.

O seu commercio é bastante intenso, havendo numerosos estabelecimentos atacadistas. Km. 167 da Comp. Paulista.

RIO CLARO — Importante séde de comarca, com 40.000 habitantes, e a 613 mets. acima do nivel do mar. A sua producção agricola compõe-se de café, canna e cereaes. Conta com as officinas da Companhia Paulista, cujos operarios, em numero de mais de mil, dão-lhe muita vida. Centro industrial importante, com fabricas de cervejas, licorres e gazosas, de calçados, de cigarros, além de outras pequenas industrias. Commercio muito desenvolvido, notando-se diversas casas commerciaes importantes. As suas construcções obedecem ao estylo moderno, salientando-se os Grupos Escolares, Cadeia Publica, Igreja Matriz, Agencia do Correio, theatros Variedades e Phenix e outros edificios particulares. Possui bons hotéis, perfeitos serviços telephonico e de aguas e exgottos, bons jardins, automoveis e carros de praça, etc.

Está situada no km. 194 da Comp. Paulista.

NOTICIAS SOBRE AS CIDADES SERVIDAS PELA COMPANHIA (CONTINUAÇÃO)

SÃO CARLOS — Séde de comarca e do Bispado de São Carlos. A sua população está computada em 71.200 habitantes, sendo situada a 829 mts. acima do nivel do mar.

Centro productor de café, canna, cereaes, fumo, algodão, etc., e com a industria pecuaria bem adiantada.

Acha-se installada nesta cidade uma officina para reparos da Companhia Paulista, com um contingente de 50 operarios. Ponto de baldeação para Ribeirão Bonito, Douradense, Santa Eudoxia e Araraquense, que mantem elevado numero de empregados.

Possue 2 Grupos Escolares, Escola Normal Secundaria, Collegio São Carlos, que funciona em edificio proprio, um dos melhores do Estado, fabricas de tecidos e outros artigos, bons hotéis, optimo serviço de automoveis, installação telephonica de primeira ordem, commercio importante, jardins, modernas edificações e brevemente será installado o Gymnasio Diocesano.

A sua configuração é uma das mais bellas do Estado. A sua população é servida por um esplendido serviço de bondes electricos. Acha-se no km. 267 da Companhia Paulista.

ARARAQUARA — Séde de comarca. População, 35.000 habitantes. Altitude, 651 mts. acima do nivel do mar.

Produce café, cereaes, canna e até antes das ultimas geadas, era um dos maiores centros exportadores de abacaxi. A sua industria pecuaria é importantissima. É dotada de construcções modernissimas. Possui magnificos estabelecimentos de ensino, casas de diversões, das quaes se destaca o sumptuoso Theatro Municipal, bons hotéis, optimos logradouros publicos, excellente illuminação electrica, reputada uma das melhores do Estado, bons serviços telephonicos e de aguas e exgottos, dispondo tambem de amplas e hygienicas repartições publicas.

Centro commercial importante e industria bastante desenvolvida.

Está situada no km. 317 da Companhia Paulista.

JABOTICABAL — Séde de comarca, com 35.000 habitantes, e a 578 mts. de altitude acima do nivel do mar. A sua cultura agricola compõe-se de café, cana, arroz, legumes e mandioca. Cidade prospera, com um bom commercio e alguma industria. A sua edificação é bem feita,

FABRICA DE MOVEIS ESCOLARES

EDUARDO WALLER

FUNDADA EM 1896

COM EXPORTAÇÃO PARA TODOS OS ESTADOS DO BRAZIL



GRANDES PREMIOS E MEDALHAS DE OURO

A carteira escolar é um objecto muito mais interessante do que parece á primeira vista. Sendo um movel que se destina ás crianças no seu primeiro desabrochar, e aos jovens e senhoritas na sua primeira mocidade, deve elle ter certos requisitos de construcção, que correspondam ás exigencias actuaes da hygiene; e mais outros tantos de esthetica, que possam despertar o agrado de quantos d'elle se utilizem. A commodidade material reunida á intellectual concorre grandemente para facilitar a assimilação das varias disciplinas ministradas nas escolas. É um

objecto, pois, que merece toda a attenção dos que se encarregam dessa parte importantissima do nosso importantissimo mechanismo social.

E a nossa Fabrica, que está montada com todos os aperfeiçoamentos da technica moderna, se acha hoje completamente habilitada a confeccionar esse mobiliario especial, executando-o com esmero e presteza, a par do progresso que tem experimentado a instrucção pública de todos os paizes do mundo.

Dos nossos modelos de carteiras os que maior sahida têm são; "BRAZIL" aperfeiçoado, para *uma e duas* pessoas, que goza de muita popularidade por sua elegancia e solidez. Tem a grande vantagem de occupar pouco espaço, ser confortavel e de facil transporte: é o typo escolhido pelo Governo para os Grupos Escolares, e pelos principaes estabelecimentos de ensino particular. "HYGIENICA" e "ADJUSTABLE", *individuaes*, cujos ferros são de construcção especial afim de se poder gradual-os de tal maneira que correspondam á altura requerida pelo tamanho do alumno: adulto ou menor. É o modelo recomendavel e preferido nas Escolas Normaes, Collegios Militares e etc.

QUEIRAM PEDIR CATALOGOS E INFORMAÇÕES MINUCIOSAS

Rua Antonia de Queiroz, 65 (Consolação) — Telephone: 1216 Cidade, — S. PAULO

NOTICIAS SOBRE AS CIDADES SERVIDAS PELA COMPANHIA (CONTINUAÇÃO)

destacando-se, além de outros particulares, dos predios do Grupo Escolar, B:ibliotheca, Theatros, dous magnificos collegios e a Estação das Estradas de Ferro. E' servida de optimos hoteis e de boa illuminação electrica. Ponto inicial da E. de F. e Melhoramentos de Jaboticabal. Acha-se no km. 413 da Companhia Paulista.

BEBEDOURO — Comarca. População, 23.500 habitantes. Altitude, 532 mts. acima do nivel do mar. Produção agricola café, canna, cereaes, legumes, etc. Possui Grupo Escolar, Jardins, luz electrica, telephone, bons hoteis, etc. Km. 471 da Companhia Paulista.

BARRETOS — Séde de comarca, com 24.000 habitantes. Altitude, 522 mts. acima do nivel do mar. Possui grandes pastagens, onde cultiva a industria pecuaria em grande escala, contando para mais de 100.000 cabeças de gado. Tem um grande matadouro e installações frigorificas, abastecendo muitas cidades e mesmo a Capital. Produz café, cereaes, fumo, etc. A configuração da cidade é excellente e a sua edificação muito boa.

Tem Grupo Escolar, luz electrica, bons hoteis, serviços telephonico e de automoveis e carros.

Está no Km. 528, ponto terminal da Comp. Paulista.

RIBEIRÃO BONITO — Comarca. População, 9.000 habitantes. A 588 mts. de altitude. Cultura agricola : café, canna, cereaes e criação de gado. Grupo Escolar e mais escolas particulares, bons hoteis, boas edificações e cidade prospera. Ponto terminal da Companhia Paulista e inicial da E. de F. Douradense.

Situada no Km. 307 da Companhia Paulista.

ARARAS — Comarca. População, 20.000 almas. Altitude, 611 mts. Produz café, canna, cereaes, fumo e fructas. Tem Grupo Escolar, luz electrica, serviço telephonico e boas edificações publicas e particulares. Está no km. 196 da Companhia Paulista.

LEME — Municipio. Pertence á comarca de Araras. População, 12.000 habitantes. Altitude, 610 mts. Cultiva café, canna, cereaes e madeiras de lei. Grupo Escolar e

NOTÍCIAS SOBRE AS CIDADES SERVIDAS PELA COMPANHIA (CONTINUAÇÃO)

escolas particulares, telephone, correio, telegrapho, um bom jardim, hoteis e bons edificios, destacando-se a Igreja Matriz. Km. 223 da Companhia Paulista.

PIRASSUNUNGA — Séde de comarca, com 24.000 habitantes e situada a 637 mts. acima do nivel do mar. Uma das mais prosperas e bellas cidades do Estado. Pirassununga foi edificada sobre uma collina á margem do Ribeirão do Ouro. O seu clima é quente e secco durante o verão e frio e secco durante o inverno, sendo, por isso, muito saudavel. Possui excellentes installações de agua e exgottos, boa illuminação publica á electricidade, Cadeia e Forum, Grupo Escolar, Hospital, Desinfectorio, Collegios particulares, Escola Normal, um dos monumentos da engenharia do Estado, Theatro São Francisco, Mercado Municipal, Santa Casa de Misericordia, Asylo da Velhice e Mendicidade, Tiro de Guerra 22, Usina electrica, Igreja Matriz, Capella do Rosario, Capella de Santa Cruz, Igreja Methodista, Sociedade Italiana Mutua de Soccorros, etc. A sua producção agricola consta de café, canna, cereaes, mamona, algodão, fructas, etc. Está situada no Km. 246 da Companhia Paulista.

PORTO FERREIRA — Municipio. Comarca de Pirassununga. População, 8.000 almas. Altitude, 550 mts. Agricultura : café, canna e cereaes. Possui telephone, grupo escolar, illuminação electrica, boa edificação, theatros e hoteis.

Ha uma cachoeira, onde se acha installada a Usina electrica. Está no Km. 267 da Companhia Paulista.

DESCALVADO — Séde de comarca, com 27.000 habitantes, a 648 mts. de altitude. Produz em grande escala, café, canna e fumo. Possui Grupo Escolar, escolas particulares, serviço telephonico, illuminação electrica, bons hoteis, bem installado hospital, edificação satisfactoria, etc. Acha-se no Km. 285 da Companhia Paulista.

SANTA RITA — Comarca. População, 14.000 habitantes. Altitude, 760 mts. Producção : café, canna, cereaes. Cultiva a pecuaria. Possui : serviço telephonico, escolas, hoteis, luz electrica, etc. Cidade bem edificada e hygienica. Km. 293 da Companhia Paulista.

BROTAS — Séde de comarca, com a população de 15.000 habitantes e a 645 mts. acima do nivel do mar.

NOTICIAS SOBRE AS CIDADES SERVIDAS PELA COMPANHIA (CONTINUAÇÃO)

Produz café em grande escala, além de intensa produção de cereaes, canna, mamona, etc. A sua industria pecuaria é notavel, sendo as suas pastagens abrigo de mais de 25.000 cabeças de gado bovino, 5.000 de raça cavallar, 5.000 de raça muar, 3.000 de raça caprina, 1.500 de raça ovina e 30.000 de raça suina.

A cidade é bem edificada, e possui bom abastecimento d'agua, illumination electrica, serviço telephonico, posto meteorologico, Igreja Matriz, Capella de Santa Cruz, Cadeia Publica, imprensa, casas de diversões, associações de diversos generos, grupo escolar e collegios particulares, hoteis, etc. Acha-se no Km. 271 da Companhia Paulista.

DOUS CORREGOS — Comarca. 15.000 habitantes. Altitude, 648 mts. Produz café, fumo, cereaes, etc., e possui grupo escolar, hoteis, jardim, illumination electrica, serviço telephonico, escolas particulares e boa edificação.

Está no km. 332 da Companhia Paulista.

JAHÚ — Séde de comarca, com 48.000 habitantes e a 544 mts. acima do nivel do mar. Produz com intensidade, café, canna, cereaes, fumo, etc. E' dotada de uma boa illumination electrica, serviços telephonico e de aguas e ex-

gottos, jardins, magestosa Igreja Matriz, dois Grupos Escolares, Collegios particulares, Santa Casa de Misericordia, excellentes hoteis, etc. Centro commercial de primeira ordem, com uma industria regular. Edificação moderna e hygienica. Situada no Km. 364 da Comp. Paulista.

PEDERNEIRAS — Municipio pertencente á comarca de Jahú. População, 25.000 almas. Altitude, 507 mts. Produz café, em grande escala, canna, cereaes, mamona, algodão, fumo, mandioca, batatas, amendoim etc., e cultiva a industria pecuaria, sendo um dos bons centros de exportação de gado. A cidade é bem edificada, possuindo Grupo Escolar, serviço telephonico, abastecimento d'agua, hoteis, associações, Igreja Matriz, algumas industrias florescentes, destacando-se a grande Ceramica do s. Alberto Borsetto, fornecedor da Companhia Paulista, que mantém uma média de 80 operarios e dá grande impulso á cidade.

Ponto inicial do ramal de Agudos. Está collocada no Km. 395 da Companhia Paulista.

AGUDOS — Comarca. População, 12.000 almas. Altitude, 594 mts. Produz café, canna, cereaes, fumo, etc. Edificação moderna e bem feita. Illuminação electrica, ser-

ANUARIO FRANÇA

DA INDICAÇÕES COMPLETAS

DE

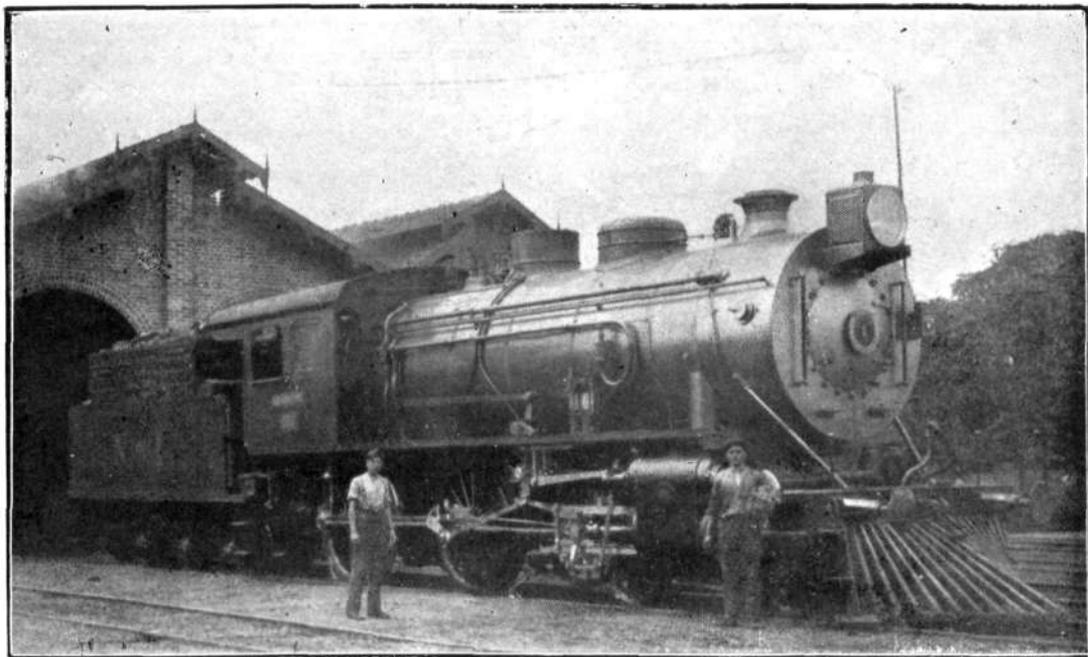
S. PAULO - INTERIOR - RIO DE JANEIRO

PEDIDOS AO DIRECTOR

ANTONIO M. FRANÇA

CAIXA 543 — TEL. 4591 CENTRAL

— S. PAULO —



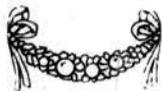
Locomotiva moderna, própria para grandes velocidades, pertence ao grupo dos 6 números correlativos, adquiridos pela Companhia para substituir as antigas.

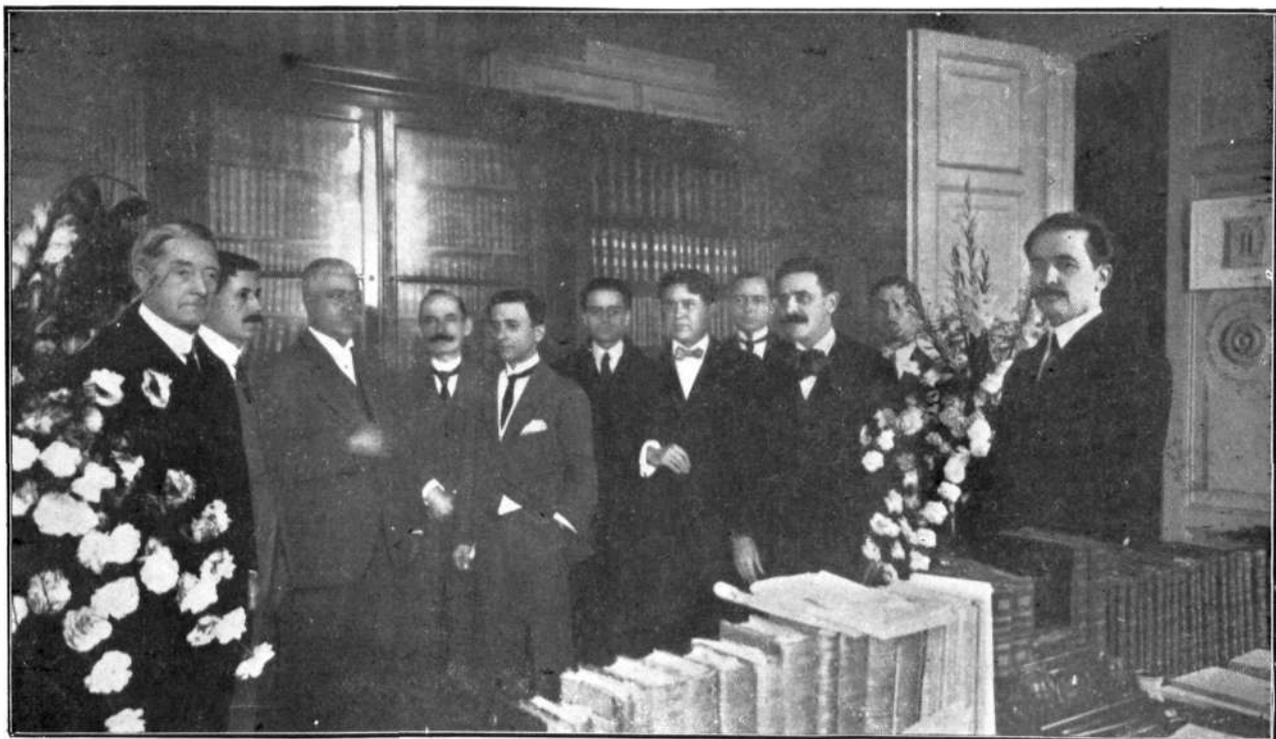
NOTÍCIAS SOBRE AS CIDADES SERVIDAS PELA COMPANHIA (CONCLUSÃO)

viço de águas e esgotos e rede telephonica muito bons. Possui Grupo Escolar, escolas particulares, theatros, jardins, hotéis, hospital, etc. É ponto de parada da Estrada de F. Sorocabana e está situada no Km. 412 da Comp. Paulista.

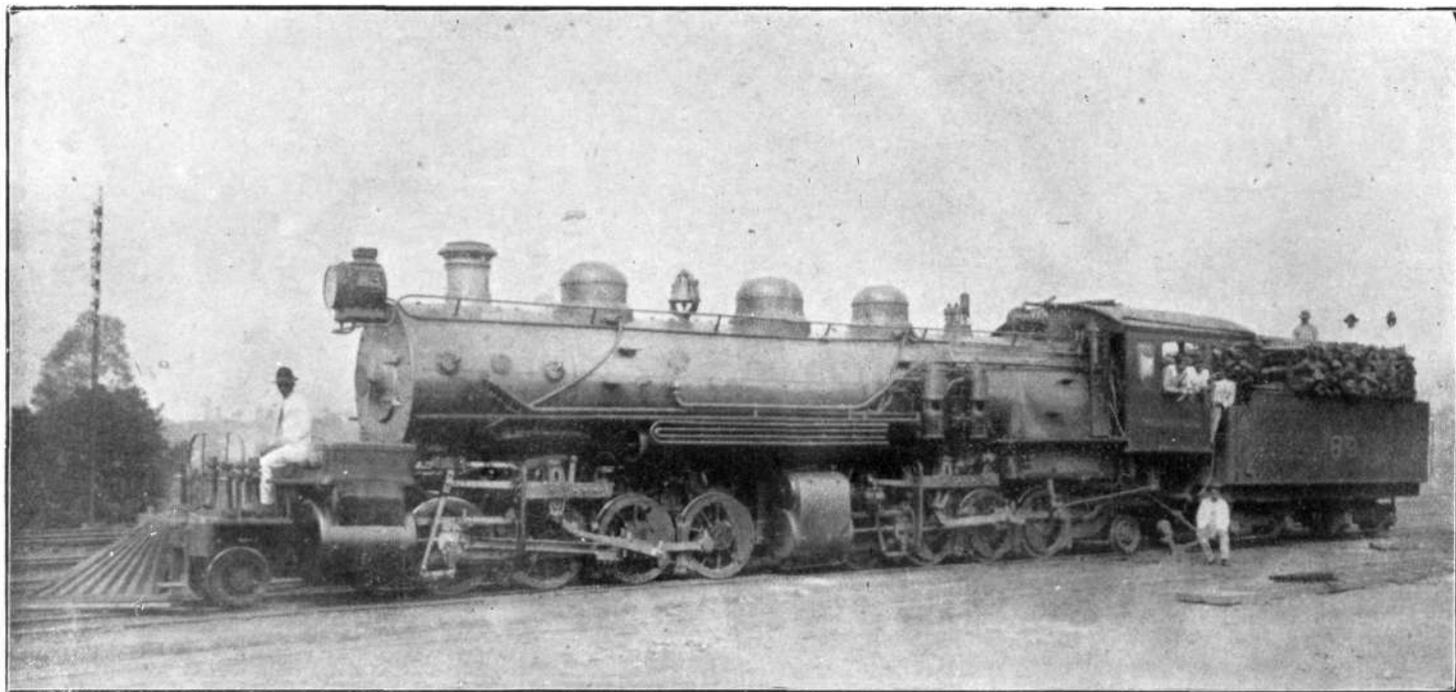
BAURÚ — Comarca. População, 17.000 habitantes. Altitude, 499 mts. Ponto terminal das Sorocabana e Pau-

lista e inicial da E. de F. Noroeste. Centro agrícola industrial, entreposto para toda a zona da Noroeste. Produz café, cereaes, mamona, canna, algodão, etc., possui Grupo Escolar, escolas particulares, iluminação electrica, Santa Casa, Cadeia Publica, Igrejas Matriz e Presbyteriana, redes de esgotos e telephonica, optimos hotéis, casas de diversões, etc. Situada no Km. 439 da Companhia Paulista.

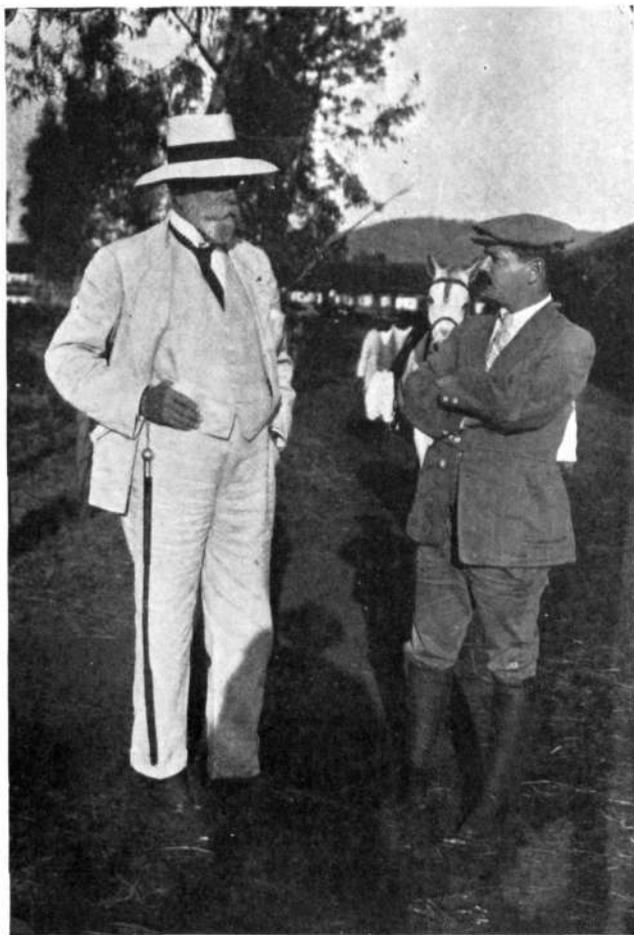




Manifestação promovida pelos empregados do escriptorio central ao Dr. Adolpho Pinto, chefe do mesmo escriptorio, por ocasião do completar o homenageado trinta annos de exercicio do cargo.



Locomotiva dupla (Malet), igual ao numero 90, as mais possantes que possui a Companhia para a bitola 1m,00, pucham 40 vagões carregados.



O Conselheiro Antonio Prado em
escursão pelos hortos da Compa-
nhia, acompanhado do Dr. Edmundo
Navarro de Andrade, Chefe do ser-
::: viço Florestal :::

HOTEL UNIÃO

DE

DAVID DA COSTA FUNFAS

MAGNIFICOS
COMMOTOS
PARA PASSAGEIROS
E EXMAS. FAMILIAS

ASSEIO E
PREÇOS MODICOS



RUA GENERAL
OSORIO, 109 e 111

SÃO CARLOS



PHOTOGRAPHIA AMERICANA

Estabelecimento de
1ª ordem em ::
Portraits interiores
ampliações e re-
tratos a oleo ::
Executa-se qual-
quer encomenda
:: de chamada á
domicilio ::

PREÇOS
MODICOS



RUA BARÃO DE
ITAPETININGA

25

TELEPHONE CENTR.

5332

S. PAULO



O SERVIÇO FLORESTAL DA COMPANHIA



ABE á Companhia Paulista de Estradas de Ferro a gloria de ter iniciado, no Brasil, a cultura florestal em larga escala, emprehendimento cujos resultados economicos são já hoje bem conhecidos e que,

dentro em pouco, se manifestarão em toda a sua magnitude.

Por officio dirigido em 7 de Outubro de 1903 pelo illustre chefe do Escripatorio Central, Dr. Adolpho A. Pinto, ao Presidente da Companhia, Conselheiro Antonio Prado, foi proposta a criação de um horto florestal em que fossem experimentadas varias culturas da flora lenhosa indigena e exotica, afim de se estudar, entre ellas, quaes as que deviam ser aproveitadas e desenvolvidas.

Em 23 de Dezembro daquelle mesmo anno, foi adquirido um lote de terras com a area de cerca de 43

alqueires ou 104,6 hectares, entre as cidades de Jundiahy e Campinas, onde logo foram iniciadas varias culturas florestaes, a cargo do Dr. Edmundo Navarro de Andrade, hoje chefe do Serviço Florestal da Companhia. Cinco annos duraram os trabalhos experimentaes em Jundiahy e numa pequena parcella de terreno que a Companhia possuia junto á estação de Boa Vista, proximo a Campinas, tendo os resultados obtidos levado esta empresa a dar inteira preferencia aos eucalyptos para as suas culturas florestaes.

Actualmente, o Serviço Florestal tem a seu cargo os hortos de Jundiahy, Boa Vista, Rebouças, Tatu', Cordeiro, Loreto, Rio Claro e Camaquan, com uma area total de 2.966 alqueires ou 7.177 hectares, todos marginando a linha de bitola larga.

Com a aquisição destas terras despendeu a Companhia, até 31 de Dezembro de 1917, a importancia de 937:769\$315 reis, o que dá como custo medio do alqueire, incluindo as despesas de escriptura, registros,

etc., a quantia de 317\$135 reis, ou sejam, por hectare, 131\$065, descontando-se da area total uma pequena parcella de 8 alqueires que a Companhia já possuia junto á estação de Boa Vista.

Em 31 de Dezembro de 1917, havia definitivamente plantadas 3.502.100 arvores, das quaes. 3.430.300 eram eucalyptos.

O seguinte quadro indica o numero total de arvores plantadas em 31 de Dezembro de cada anno, a contar da data do inicio da cultura florestal:

| <i>Anno</i> | <i>Nº. de arvores</i> | <i>Diferença a mais sobre o anno anterior</i> |
|-------------|-----------------------|---|
| 1904 | 16.050 | — |
| 1905 | 27.560 | 11.510 |
| 1906 | 39.455 | 11.895 |
| 1907 | 46.223 | 6.768 |
| 1908 | 60.000 | 13.777 |
| 1909 | 85.600 | 25.600 |
| 1910 | 188.400 | 102.800 |
| 1911 | 321.612 | 133.212 |
| 1912 | 575.337 | 253.725 |
| 1913 | 685.863 | 110.526 |

| | | |
|------|-----------|-----------|
| 1914 | 958.460 | 272.597 |
| 1915 | 1.210.460 | 252.000 |
| 1916 | 2.114.380 | 903.920 |
| 1917 | 3.502.100 | 1.387.720 |

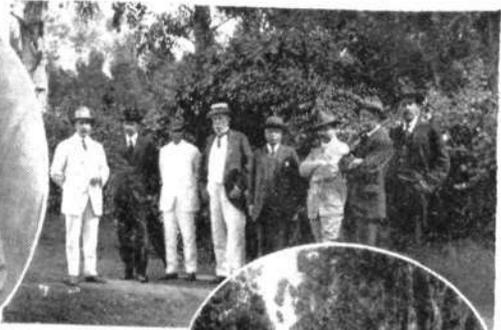
Em 31 de Dezembro de 1917, havia definitivamente plantados no Serviço Florestal 1.010 alqueires de terras ou 2.444 hectares.

Tendo a Companhia despendido até essa data, com este serviço, a quantia de 1.662:632\$609 réis e existindo então nos seus hortos 3.502.100 arvores definitivamente plantadas, tem-se que cada arvore está á Companhia por 475 réis, em média, comprehendendo todas as despesas de custeio feitas desde o inicio dos trabalhos, em 18 de Janeiro de 1904.

E' interessante comparar-se o preço médio de cada arvore plantada nos diversos annos de vida do Serviço Florestal :

| | | | |
|----------------------------|-------|--------|------|
| Até 31 de dezembro de 1908 | . . . | 2\$362 | reis |
| Até 31 de dezembro de 1909 | . . . | 2\$008 | " |
| Até 31 de dezembro de 1910 | . . . | 1\$177 | " |
| Até 31 de dezembro de 1911 | . . . | \$808 | " |
| Até 31 de dezembro de 1912 | . . . | \$805 | " |
| Até 31 de dezembro de 1913 | . . . | \$873 | " |

HORTOS
FLORESTAES
DA
COMPANHIA



Uma ponte do horto, em Loreto

Interior do escriptorio em
Santo Antonio

Dr. Edmundo Navarro de Andrade
chefe do serviço florestal

Uma ponte do horto em Rio Claro

Casa da residencia do chefe do horto, em Rio Claro

Interior do escriptorio do Dr. Navarro em Rio Claro

Canteiros de mudas de eucalyptus

O presidente e directores da Companhia em visita ao horto de Rio Claro
Diversos aspectos do horto
O presidente e directores da Companhia admirando um gigantesco eucalyptus

| | |
|------------------------------------|---------|
| Até 31 de dezembro de 1914 | \$845 " |
| Até 31 de dezembro de 1915 | \$811 " |
| Até 31 de dezembro de 1916 | \$550 " |
| Até 31 de dezembro de 1917 | \$475 " |

No horto de Rio Claro, séde do Serviço Florestal, estão installados os grandes viveiros de eucalyptos para o fornecimento de mudas a todos os outros hortos, não tendo sido julgado vantajoso estabelecer um viveiro em cada horto, attentas as despesas relativamente grandes das installações e a quantidade de agua necessaria para os viveiros, sendo que em Rio Claro, onde nascem cerca de 8.000.000 de mudas por anno, são necessarios 100.000 litros de agua diariamente, para as indispensaveis regas.

As mudas, devidamente desenvolvidas e habituadas a todo o sol, são distribuidas em dois auto-caminhões, que transportam cerca de 50.000 mudas por dia, em caixotes de 50, para o desvio da estação.

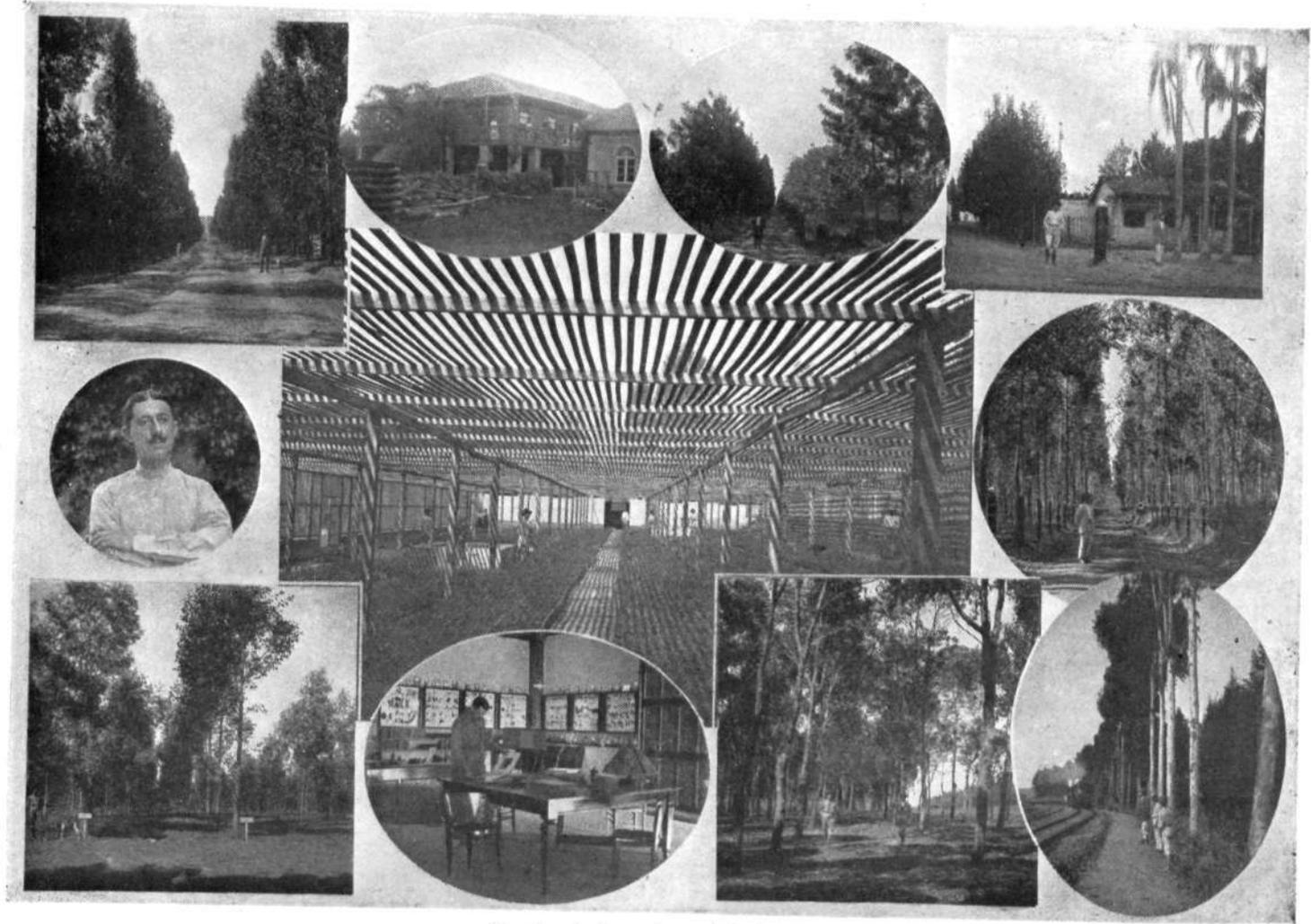
Levando-se em conta apenas a mão de obra nos viveiros, cada muda é produzida por 2 réis. Mesmo que a isto se addicione o valor das sementes, o preço dos caixotes adquiridos annualmente e o custo de diversos

materiaes empregados neste serviço, cada muda é produzida e collocada no lugar da plantação definitiva por cerca de 10 réis.

A Companhia Paulista resolveu, juntamente com a do eucalypto, tentar outras culturas, uma vez que, em alguns dos seus hortos, dispõe de terras boas, com o fim de custear em parte, as suas plantações florestaes. Foi tambem resolvido conservar-se uma parte dos cafezaes existentes por occasião da compra das terras, mantendo actualmente, em cultura, cerca de 330.000 pés que, nos dois ultimos annos, renderam, livre de fretes e commissoes, 250:972\$450 réis. Em 1917, a renda total das diversas culturas mantidas pelo Serviço Florestal, e da venda de lenha dos mattos que vão sendo derrubados para a sua substituição por eucalyptos, foi de 168:538\$410 réis e desde que foi esta medida posta em pratica pela Companhia, 633:683\$159 réis.

Todas as sementes empregadas nos viveiros de Rio Claro são positivamente de arvores adultas e acclimadas, do horto de Jundiahy, e foram empregadas, na sementeira de 1917, 195.750 grammas de sementes ou mais 105 kilos do que no anno anterior, em que foram semeadas 90.300 grammas. Do horto de Jundiahy, foram

HORTOS
FLORESTAES
DA
COMPANHIA



Dr. Octavio Vecchi sub-chefe dos hortos florestaes
Canteiro da collecção de eucalyptos, em Loreto

Aspectos do horto florestal de Loreto
Ripado
Interior do escriptorio do Dr. Vecchi, em Loreto

Aspecto de uma alameda do horto em Loreto
Campo de eucalyptos em Boa Vista
Um aspecto do horto, em Jundiahy

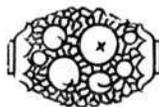
ainda vendidas sementes, em 1917, no valor de réis 5:358\$190, contra 1:402\$300 em 1916.

Em 1917, o viveiro de Rio Claro forneceu 71.750 caixotes com 3.587.500 mudas de eucalyptos, que foram empregadas nas novas plantações e replantações de fálhas em plantações anteriormente feitas.

A Companhia possui em diversos dos seus hortos, essencias exoticas e indigenas, em pequenas parcellas e attingindo um total de 71.800 plantas, entre casuarinas, grevilleas, alfineiros do Japão, pinheiros, acacias, cupressus, jaracandá mimoso, dilenias, palmeiras

diversas, platanos, etc., tendo, além disto, cinco collecções de eucalyptos nos hortos de Rio Claro, Jundiahy, Loreto, Boa Vista e Tatú, e está estabelecendo outras em Campinas e Rio Claro (secção Santo Antonio), estas ultimas constando de talhões de mais de 100 pés, de diversas especies de eucalyptos, tendo representadas mais de 65 especies.

Em Loreto foi iniciado o estudo da flora iennosa indigena do Estado de São Paulo, tendo o Chefe do Serviço e seu ajudante colleccionado ali abundante material sobre o assumpto.



HORTOS
FLORESTAES
::: DA
COMPANHIA



Diversos aspectos do horto florestal, em Rio Claro

Residencia do guarda-porteita

Carregamento de postes de eucalyptus, para o telegrapho, em Boa Vista

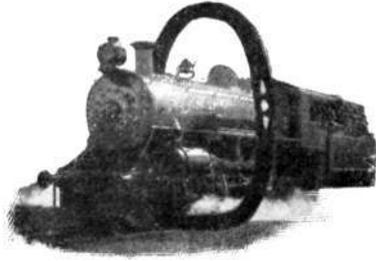
Chefe e auxiliares da direcção dos hortos florestaes

Casa de residencia da Fazenda Santo Antonio,
em Rio Claro

Entrada do horto, em Rio Claro

Acondicionamento de mudas,
para transporte

RESUMO



“ALBUM” contem :

Páginas especiaes de todas as cidades servidas pela Companhia, com os edificios publicos mais importantes e algumas casas antigas em confronto com as edificações modernas.

As paginas das CIDADES, são : Jundiahy, 1 pagina; Campinas, 2 pags.; Villa Americana, 1 pag.; Limeira, 1 pag.; Araras, 1 pag.; Leme e Santa Rita, 1 pag.; Pirassununga, 1 pag., destacando-se nella o grande edificio da Escola Normal; Porto Ferreira e Descalvado, 1 pag.; Rio Claro, 1 pag.; S. Carlos, 2 pags., destacando-se nellas o edificio da Escola Normal; Ribeirão Bonito, 1 pag., apparecendo na

mesma a igreja primitiva, que demonstra a pobreza das construcções, antes da estrada de ferro; Araraquara, 2 pags.; Jaboticabal, 1 pag. destacando-se a bella igreja do novo municipio de Guariba; Bebedouro, 1 pag.; Barretos, 1 pag., destacando-se nella uma casa assobradada, de construcção antiga, e que foi, não ha muito tempo ainda, considerada como um edificio notavel na florescente localidade, onde hoje abundam predios em tudo superiores á esse; Brotas, 1 pag., destacando-se o Salto do Jacaré-Pipira; Dous Corregos, 1 pag.; Jahú, 1 pag.; Pederneiras, 1 pag.; Baurú, 1 pag.; Agudos, 1 pag.

Pagina especial do exterior das Officinas de Jundiahy; diversas paginas dos interiores, com as respectivas secções de trabalho e grupos do pes-

soal das mesmas; exteriores das Officinas de Rio Claro e a grande esplanada dos desvios para o movimento de materiaes destinados ás mesmas; vistas das diversas secções interiores e grupos do respectivo pessoal. Paginas especiaes, contendo uma locomotiva de cada typo usado pela companhia desde a sua fundação, destacando em paginas á parte alguns modelos mais importantes, para fazer o confronto entre o n.º 1 antigo e o n.º 1 moderno e o typo 90, adquiridas ultimamente.

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS. — Jundiahy. Inglesa, com o serviço de ligação da locomotiva da Paulista aos trens para o interior. — Jundiahy-Paulista. Horto, Posto telegraphico creado para o Horto Florestal. Corrupira, posto telegraphico; Louveira, entroncamento da Itatibense, estação moderna, ampla e elegante. Rocinha, Vallinhos, estação moderna, igual á de Louveira; Samambaia, posto telegraphico; Campinas, entroncamentos da Mogyana, da Funilense e da São Paulo e Minas, reformada e

augmentada depois da photographia que apparece no "Album", elegante e commoda; Boa Vista, estação moderna, encravada no Horto Florestal do mesmo nome; Jacuba, Rebouças, estação moderna, obedecendo á todas as prescripções da hygiene; Nova Odessa, antiga Pombal, posto Zootechnico do Estado; Recanto, posto telegr., chave para o ramal de Santa Barbara; Santa Barbara, estação moderna, ponto terminal do ramal; Villa Americana, estação reformada, com ampla plataforma; S. Jeronymo, posto telegr., na margem do Rio Atibaia; Tatù, estação nova, ponto de cruzamento de diversos trens; Itaipú, posto telegr.; Limeira, estação reformada, commoda e elegante, com magnifica plataforma; Ibicaba, posto telegr.; Cordeiro, estação antiga, mas uma das melhores da Comp., já antes da reforma, e hoje ampliada com magnificas plataformas, bello jardim e botiquim ao centro; entroncamento do ramal de Descalvado; Remanso, Araras, estação antiga, porém boa e com magnificas plataformas; Loreto, Elihu

Root, antiga Guabiroba, São Bento, Leme, estação moderna, igual á de Rebouças; Souza Queiroz, ultimamente reformada; Pirassununga, estação antiga, porém boa, de construcção elegante e ultimamente dotada de grande plataforma, onde se organiza o trem do ramal de Santa Veridiana; Laranja Azeda, posto telegr., chave do ramal de Santa Veridiana; Porto Ferreira, estação moderna, commoda, com magnificas plataformas, uma dellas para o ramal de Santa Rita, bitola de 60 cent.; Descalvado, estação moderna, com magnificas plataformas, uma dellas para o ramal Descalvadense; Santa Rita, ramal do mesmo nome, estação bem construída e commoda; Santa Olivia e Moema, estações modernas, no mesmo ramal; No Ramal de Santa Veridiana : Emas, Baguassú e Santa Silveria, estações antigas mas commo-
das e com boas plataformas; Palmeiras, estação antiga, mas com boa plataforma e magnificas casas para residencia dos empregados; Santa Veridiana, ponto terminal do ramal, baldeação para a Mogya-

na, estação commoda, com boa plataforma e uma magnifica villa para residencia dos empregados; Santa Gertrudes, no tronco, estação antiga, ultimamente reformada; Rio Claro, estação moderna, ampla, commoda, com grandes plataformas, sahindo de uma dellas a linha de 1,00m para Barretos; Batovy, estação moderna, como as de Itapé e Graúna, todas do tronco, a S. Carlos; Ubá, posto telegr.; Ityrapina, estação moderna, construída recentemente, com vastas plataformas, uma dellas para o ramal de Jahú, ponto de partida do mesmo; Bifurcação, posto telegr.; Conde do Pinhal, antiga estação de Colonia; Hyppodromo, posto telegr., especialmente para as chaves do Campo da baldeação de S. Carlos; Morro Grande, na bitola de 1,00m; Ferraz, Corumbatahy, Anapolis, Oliveiras, Visconde do Rio Claro, todas antigas e no tronco de Rio Claro a Barretos; São Carlos, estação antiga, já muitas vezes modificada, mas com boa plataforma, de onde partem, além do tronco, os dois ramaes de Ribeirão Bonito e



Photographia Pérez
Fundada em 1893,
com o primeiro atelier
em São Carlos,
à rua Carvalho, 27
actualmente, rua
Alexandrina, 32;
Successor Bartholo-
meu Sarracino. ::

2.a instalação, rua Carvalho, 23; inaugurada em 24 de Dezembro de 1895

3.a instalação, rua 7 de Setembro, 21, largo Municipal; inaugurada em 20 de Setembro de 1904

4.a instalação, rua D. Alexandrina, 32; inaugurada em 20 de Outubro de 1915.

1.a instalação, rua Carvalho, 27, Largo da Matriz; inaugurada em 20 de Julho de 1893.

Interior do atelier da actual photographia.



EVIDO ás nossas instalações dotadas de machinismos e materias modernos e aperfeiçoados, o nosso estabelecimento está apto a executar qualquer trabalho inherente á industria graphica, offerecendo vantagens não só na factura artistica como tambem na modicidade dos preços. ◻

Possuindo enorme e variado sortimento de papel, importado directamente dos Estados Unidos e da Europa, podemos aviar qualquer encommenda e satisfazer o mais refinado gosto. ◻

A nossa secção de livros em bran-

co e impressos commerciaes é largamente desenvolvida de modo a confeccionar com pontualidade inexcidivel os trabalhos que nos forem confiados. ◻



RUA JOÃO ADOLPHO, 60

SÃO PAULO

TELEPHONE CENTRAL 2988



9/10

Quinto Relato 1959
Ant. P. nico 1961
Escripciones 1961
Departamento
de los
Manos

