

PUBLICADO NO CINCOENTENARIO DA SUA FUNDAÇÃO.

Parte of de 05

AO EXM.º SNR.

CONSELHEIRO ANTONIO DA SILVA PRADO

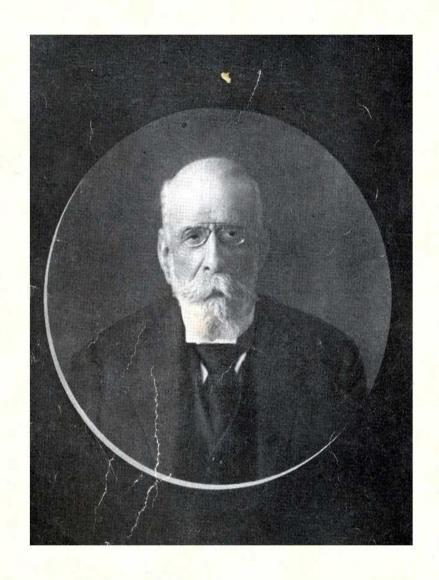
M. D. PRESIDENTE DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

HOMENAGEM

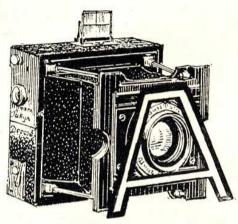
DO

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, nas-

ceu-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 esperança 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 superfetação. 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 licões.

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

distinguem, cada qual na sua esphera de acção, pela mesma competencia e pela mesma dedicação 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 funcciona como um relogio. Do que se passa dentro dos seus departamentos, só se sabe que tudo vae bem. O publico, em regra, só percebe, do immenso trabalho silencoso 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 technico estrangeiro, que as visitou, assegurava, recentemente, haver nellas encontrado, com surpresa, tudo quanto de melhor havia visto na especie, no extrangeiro.

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 correcção, urbanidade e zelo com que se porta.

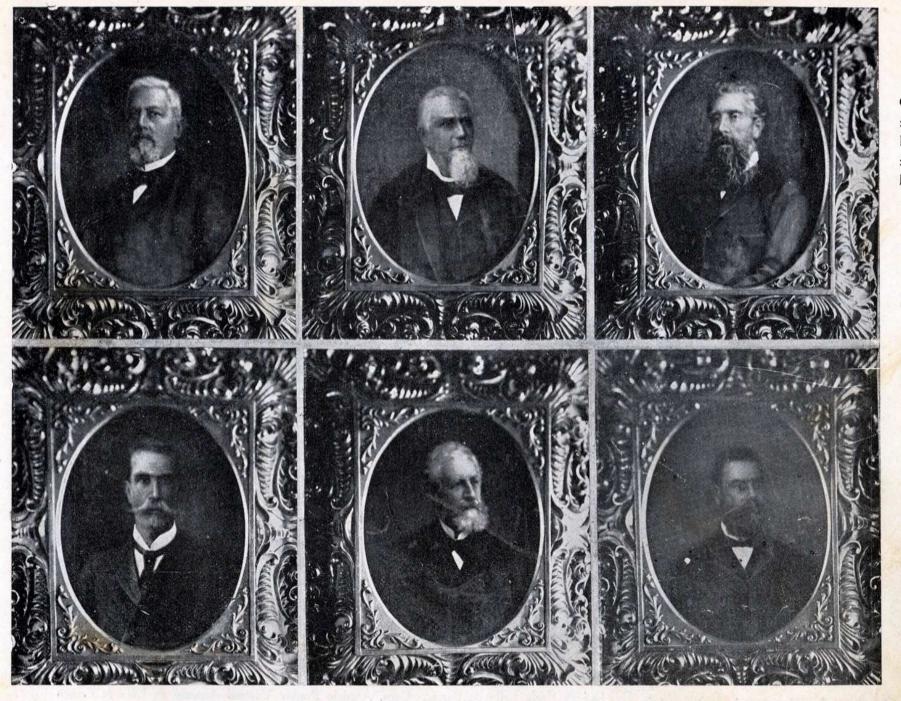
Nestas condições eu me achava na inilludivel obrigação moral de fazer um trabalho que, se não chegasse inteiramente á altura dos meritos da grande empresa, não os viesse apresentar sob uma luz dubia, que os diminuisse.

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 perfeitos 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 funccionarios 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



Dr. Elias Antonio Pacheco Chaves

Dr. Francisco Antonio de Souza Queiróz Cons. Joaquim Saldanha Marinho, fundador da Companhia Dr. Fidencio Nepomuceno Prates

Barão de Jaquára Dr. Clemente Falcão da Souza Filho



O Fundador e os antigos Presidentes da :: Companhia Paulista :::

ESBOÇO HISTORICO

DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO



estrada de ferro é hoje o grande factor da civilisação.

A incorporação de um paiz ou de uma região á civilisação só se dá com a creação da estrada de ferro, com a penetração da locomotiva, cujo silvo accorda a zona para a par-

ticipação na vida collectiva do mundo moderno.

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

O Estado de S. Paulo deve-lhe em maxima parte a sua existencia actual, o seu intenso progresso, a sua variada producção, 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 collectivo.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro é o mais alto padrão da capacidade technica, administrativa e financeira do Brasil. Se tivessemos outras tantas Companhias 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 permittido, conjunctamente com a reducção de despesas de custeio, um aperfeiçoamento constante da circulação ferro-viaria, um alongamento paulatino de seus trilhos e uma reducção notavel nos preços de transporte, tudo isso sem auxilio nenhum da administração publica, antes com o aggravamento 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 construcção 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:

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 Grunewald,
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 Jundiahy a Campinas, a extensão de 45 kilometros, com a bitola de 1m,60.

empresa. A 12 de va a Companhia da Provincia trucção de Campina Claro, na ex cuja a cab os tri Claro 1876

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

Mas não parou ahi a iniciativa da nova

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-Guassu', 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 kilomertos, 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, comprehendendo: 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 sabia 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 opportuna 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 innumeros cursos de agua potavel.

Além disso, de Corumbá, dizia o Eng. Schnoor, deve necessariamente partir a estrada de ferro que porá em communicação 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 élo 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 rêde 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 Pastoril, que, entre as emprezas 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 re levantes 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 Penteado, o infatigavel chefe do Trafego; e tantos outros cujos nomes seria longo enumerar.

MARIO PINTO SERVA

Canto Inaugural

Aos Drs. Saldanha Marinho e Falcão Filho

Os Séclos são degráus immensos 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 tambem vai á lucta, ao movimento!
O atomo-rei suspende o olhar perscrutador!
E fita e abrange a terra, a agua, o fogo, o vento!
E segue avante além, roçando a gloria 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 ventureira?
O mysterio! o ideal! a immensidade! o ceu!



Recitado quando se abrio o caminho de ferro entre Jundiahy e Campinas.

Lançai a aurea escada ao aureo firmamento:

O vulto — humanidade — emfim 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 degráus immensos 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!

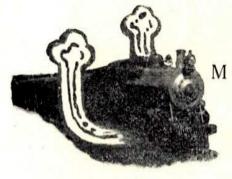
11 DE AGOSTO 1872

FRANCISCO QUIRINO DOS SANTOS



O Conselheiro Antonio Prado em escursão pelos hortos da Companhia, acompanhado do Dr. Edmundo Navarro de Andrade, Chefe do ser-

A COMPANHIA E OS SEUS EMPREGADOS



M dos indicios mais suggestivos da ordem mantida na Estrada é a regularidade dos horarios. Essa regularidade só existe em estradas bem administradas, e só por si é uma prova de boa admis-

tração, tal a rêde de previsões e de providencias de varia natureza, tal o mechanismo 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 approximações longamente variaveis. Ao contrario, o limite dessas variações tem sido reduzido ao minimo possivel, durante muitos annos já decorridos.

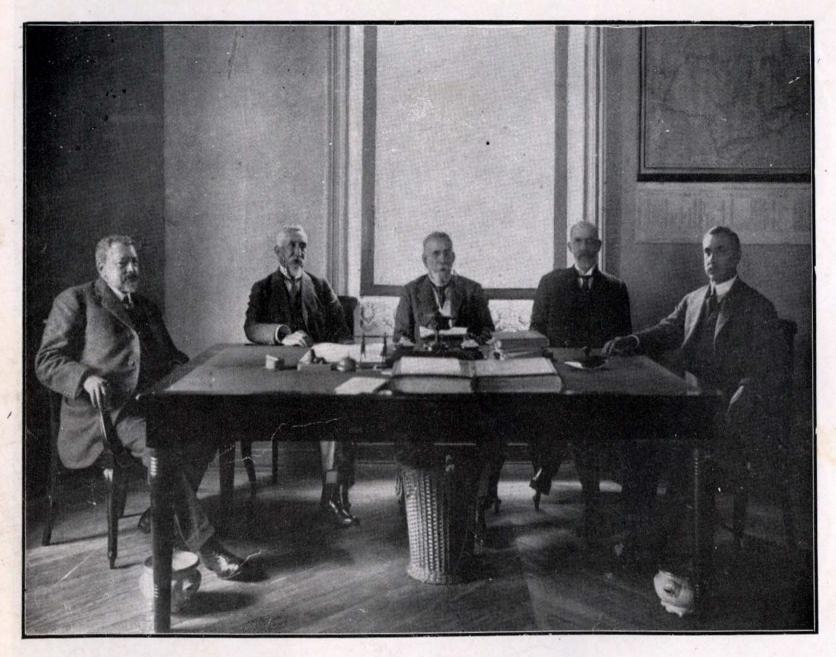
Outro ponto que resalta aos olhos do observador é a rigorosa limpeza e conforto dos carros de passageiros e das estações, uns e outras munidos de tudo quanto é necessario para a maior commodidade dos viajantes. E não só dos viajantes, senão tambem dos proprios empregados, aos quaes a Companhia não concede apenas taes regalias, mas ensina a prezal-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 accommodações reservadas aos chefes e suas familias. Aposentos vastos, arejamento perfeito, agua encanada, boa illuminação, 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 accommodações 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.



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

O ESCRIPTORIO CENTRAL DA COMPANHIA



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



DR. ADOLPHO AUGUSTO PINTO

Chefe do Escriptorio Central da Companhia e Engenheiro

Auxiliar da Directoria, cargo que exerce ha já mais de 30 annos.



DR. M. P. TORRES NEVES

Ex-Inspector Geral da Companhia e actual Consultor Technico da Directoria



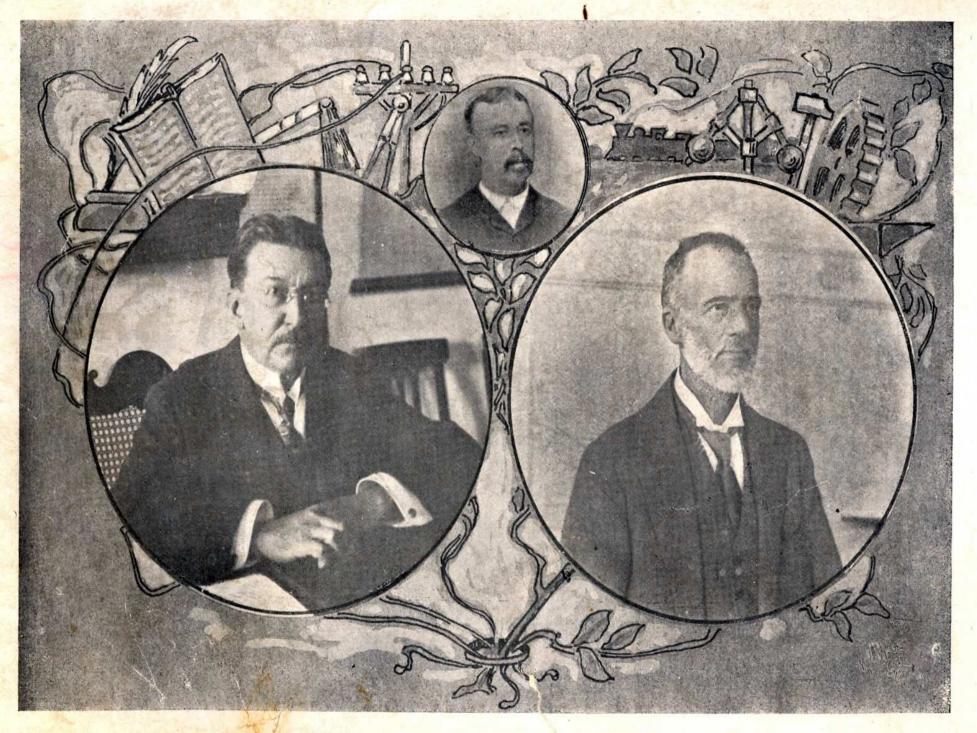
DR. FRANCISCO PAES LEME DE MONLEVADE Inspector Geral da Companhia e um dos mais notaveis Engenheiros Brasileiros



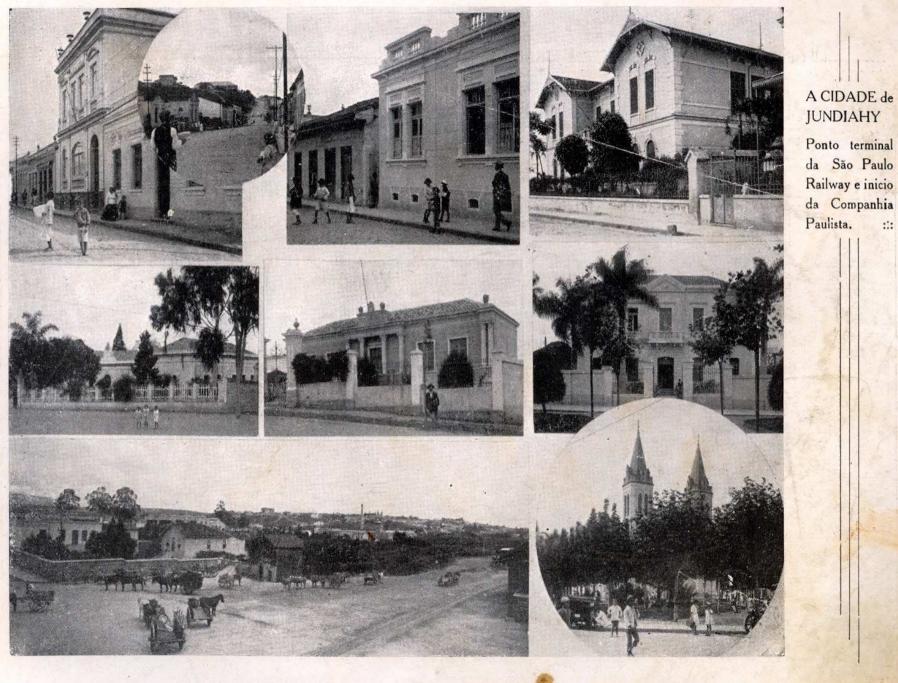
DR. ALBERTO DE MENDONÇA MOREIRA Chefe da Linha da Companhia Paulista



DR. GABRIEL PENTEADO Chefe do Trafego da Companhia Paulista



Sr. Thomaz Hall, 10. Chefe das Officinas da Companhia
Sr. Azevedo Marques, Chefe do Almoxarifado
Sr. Alfredo Willians, Chefe da Locomoção



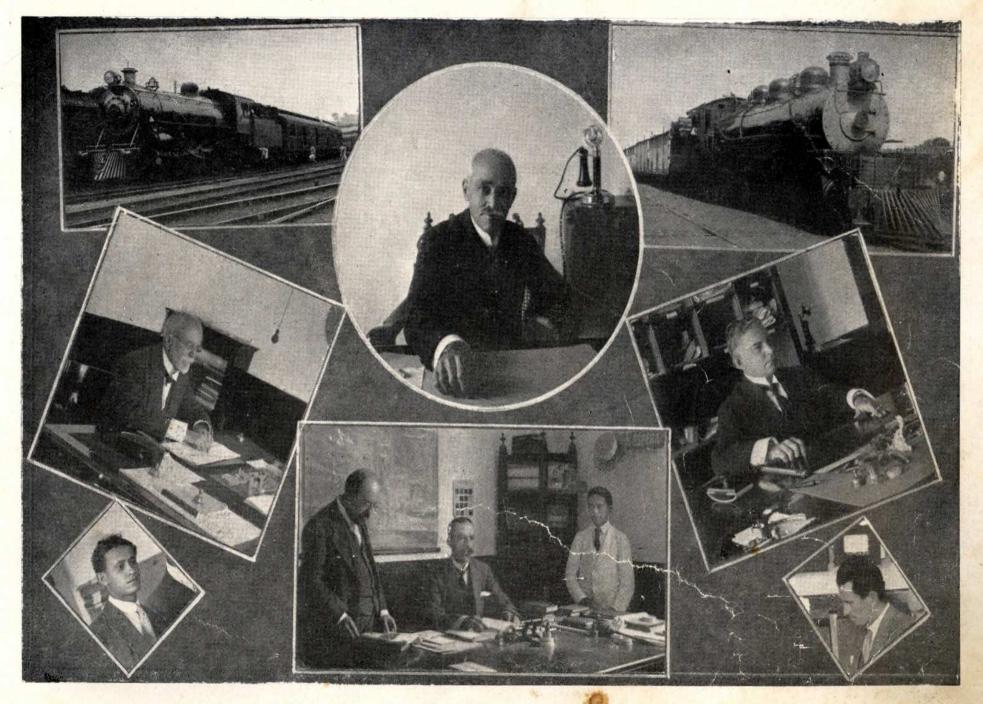
Camara Municipal

Confronto da Edifação actual e antes da Estrada de Ferro

Sta. Casa de Misericordia Circolo Italiano
A Cidade vista desde a Estação

Grupo Escolar

Cadeia Publica Igreja Matriz

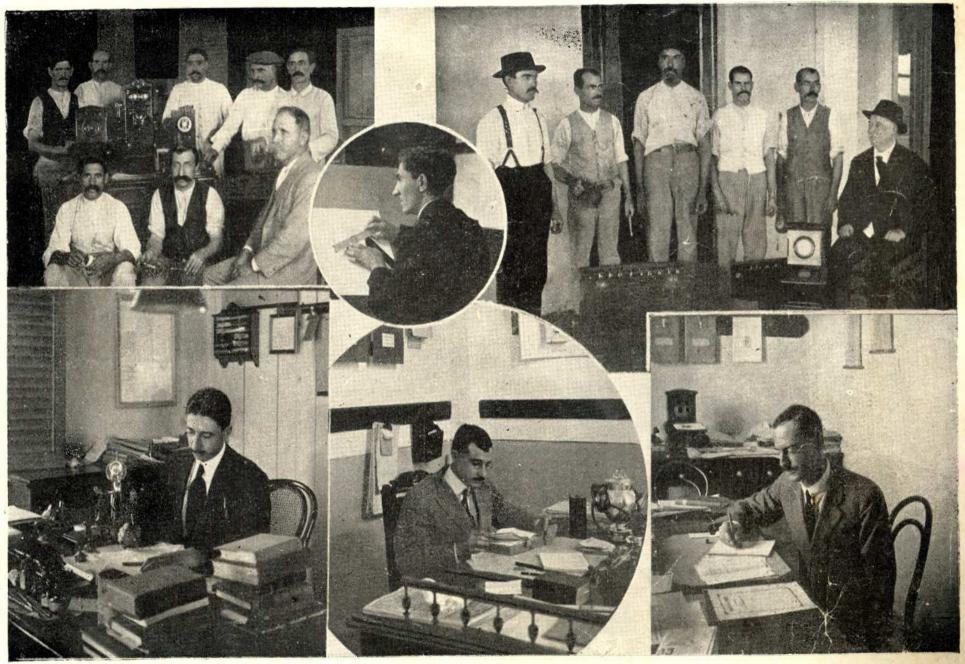


Dr. Antonio P. Canguçú ajudante do chefe da linha
Carlos de Oliveira, auxiliar

Dr. Alberto Moreira, chefe da linha
Carlos de Oliveira, auxiliar

Drs. Dacio Aguiar de Moraes e Mauricio Damangim,
engenheiros architectos

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



Officina do Telegrapho — Secção Paulista N Primo Rivera Junior, Desenhista Chefe, Sr. Manoel Marques Dr. Julio Moreira Filho — Engenheiro Electricista

Officina do Telegrapho, Secção Rio Claro Chefe Sr. Manoel Gomes de Matos

Dr. Antonio F. de A. Cavalcanti engenheiro electricista

Dr. Oscar G. Canguçú — Engenheiro electricista

REPARTIÇÕES DIVERSAS



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

Blandy que exerce o cargo desde o anno de 1890, e seus auxiliares

O pagador da Com

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



Wiliam Mather, Almoxarife
Max Mundt, Chefe do trafego — Dr. Riedman, 1.º Inspector Geral — D. Ricardo G. B. David, Inspector do telegrapho
Grupo: Dr. Walter Hammond, 2.º Inspector Geral — Max Mundt, Chefe de trafego — Dr, Horacio Boardman Cosc. 1.º Engenheiro de linha



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, 1.0 Engenheiro de Construcções — José Canterucci. Auxiliar — Dr. Emigdio R. Germano Filho, Engenheiro Chefe de Secção



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 FM Sta. OLIVIA



Grupo dos empregados no escriptorio da estatistica

Dr. Paulo Cavalheiro, chefe da estatistica 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

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 organisado 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 offerecida 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 desorganisará, desapparacendo 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

kilogrammas de café por anno, 150.000 de assucar e 75.000 de fumo. Hoje o Jahu', segundo a estatistica anterior á geada, possue 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 geada 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 Thesouro 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 funcciona a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, com a regularidade de um relogio, o Estado de S. Paulo teria attingido ainda muito maior brilho e amplitude em seu progresso e em sua organisação.

DADOS ESTATISTICOS



ARA melhor orientar os nossos leitores sobre o desenvolvimento sempre crescente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, trasladamos para estas columnas alguns dados estatisticos 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 funccionarios effectivos, assim discriminados:

ESCRIPTORIO CENTRAL

Esta repartição mantem 11 funccionarios effectivos.

INSPECTORIA GERAL

Inspector	Ge	ral			2.00	(•))	- 4
Continuo		٠				1	Ì

Total 2

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA

							Q.
Chefe			•:				1
Chefe de secção	*		*			÷	
Ajudante do chefe de	secç	ão					
Escripturarios						12	9
Praticantes							2
1 raticalités : :	•		•				
					To	otal	14
CON	VТ	A D	DI	۸			
COI	N I A	ADO	ואכ	A			
Contador	87		7	-		29	1
Ajudante do contador		•0.	1820	- 65	58	20	i
			•			•	
Auxiliar do contador		•	٠			1	1
Caixa	*	(34)		•		(19)	1
Ajudante do Caixa		0.45	-	10			1
Auxiliar do Caixa .				•	•	C1 • 11	i
		200	3.6	•	¥		
Pagador			æ.		•	0)*(1
Ajudante de pagador						×-	1
Auxiliares do Pagador		20					2
Chefes de Secção .			12	*	*	S.	2 5 5
					•	(*))
Ajudantes dos Chefes	de	Sec	ção		•		5
Escripturarios							69
Praticantes					34	Weig	17
The state of the s					•	•	1 /
Agente em Jundiahy, S.	. Г.	K.	*	¥0.			I

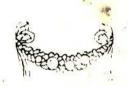
			•
DADOS ESTATISTICOS — Continuação			
Ajudante do agente	1.	Armazens e esplanadas	802
Encarregados da escripta de carros, vagões e		Baldeações de Campinas, Rio Claro, Ityra-	T 0 (
encerados	8	pina e S. Carlos	536
Apontadores de carros, vagões e encerados	5		2 2 4 1
Typographos	5,	Total	2.241
Continuos	5	LINUA DEDMANENTE	
	3 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 -	LINHA PERMANENTE	
Total	131	Engenheiro - chefe	1
AL MOVA BUEADO		Engenheiro - ajudante	1
ALMOXARIFADO		Engenheiros - residentes	6
Almoxarife	1	Engenheiro - architecto	1
Chefe do Deposito	1	Ajudante de engenheiro - residente	1
Escripturarios	17	Desembista	1
Feitor	1	Escripturario	1
Praticantes de escripturarios	5	Auxiliar de engenheiro - residente	1
Conferentes	1	Continuo	1
Armazenistas	7	Mestres de linha	17
Trabalhadores	14	Turmas ordinarias	126
	5	Feitores Turmas extraordinarias	3
Total	47	Trabalhadores . Turmas ordinarias	659
TRAFEGO		Turmas extraordinarias .	54
		Mest es de obras	2
Escripturarios	77	Pedreiros	43
Officinas de Telegraphos	37	Serventes	56
Trens	186	Pedreiros	16
Telegraphos de estações	306	Ferreiros	8
Estações	297	Malhadores	8

DADOS ESTATISTICOS — Continuação

Pintores		6 2	Caldeireiros e funileiros
•			Ferreiros
	Total	1.014	Fundidores
			Limadores
LOCOMOÇÃO			Malhadores
			Operarios diversos
Chefe d'a Locomoção		1	Pedreiros
Chefe da Tracção	14	1	Pensionistas 6
Inspector da Tracção		1	Pintores
Engenheiro da Tracção	-0 * 0 0 *	1	Serradores
Chefe de escriptorio		1	Serventes
Desenhista	3.23	1	Torneiros
Desenhista praticante		1	Trabalhadores
Escripturarios e ajudantes		13	
Praticantes		13	Tracção 1.233
Continuo		1	TD 4 00 7 0
			TRACÇÃO
	Total	34	Inspectores de locametivas
		100 6	Inspectores de locomotivas
			Chefes de deposito
OFFICINAS			Chefes de deposito
			Chefes de deposito
Chefes de officina			Chefes de deposito
Chefes de officina		2 2	Chefes de deposito
Chefes de officina		2 2 2	Chefes de deposito
Chefes de officina		2 2 2 11	Chefes de deposito 3 Encarregados de deposito 10 Escripturario 1 Praticante 1 Machinistas 191 Foguistas 204 Limpadores 94
Chefes de officina		2 2 2	Chefes de deposito

DADOS ESTATISTICOS — Continuação

Bombeiros e guardas		17	TELEGRAPHO
Lenheiros e carvoeiros		161	1 1017
Mensageiros		2	Durante o anno de 1917, o movimento de telegram-
Operarios diversos		3	mas particulares e do Governo assignalou-se de um modo
Pensionistas		4	bastante significativo, attingindo o numero de
Trabalhadores		15	478.253, com 7.427.311 palavras, assim distribuidos:
	Total	750	Telegrammas Palavras
FISCALIZAÇÃO	DE LENHA		Trafego proprio 227.827 4.035.795
Fiscal geral da lenha		1	Trafego extranho 199.820 2.724.987
Fiscaes ajudantes da lenha .	 Total	$\frac{7}{8}$	Em transito 50.606 666.529
	Total geral	5.485	Total 478.253 7.427.311



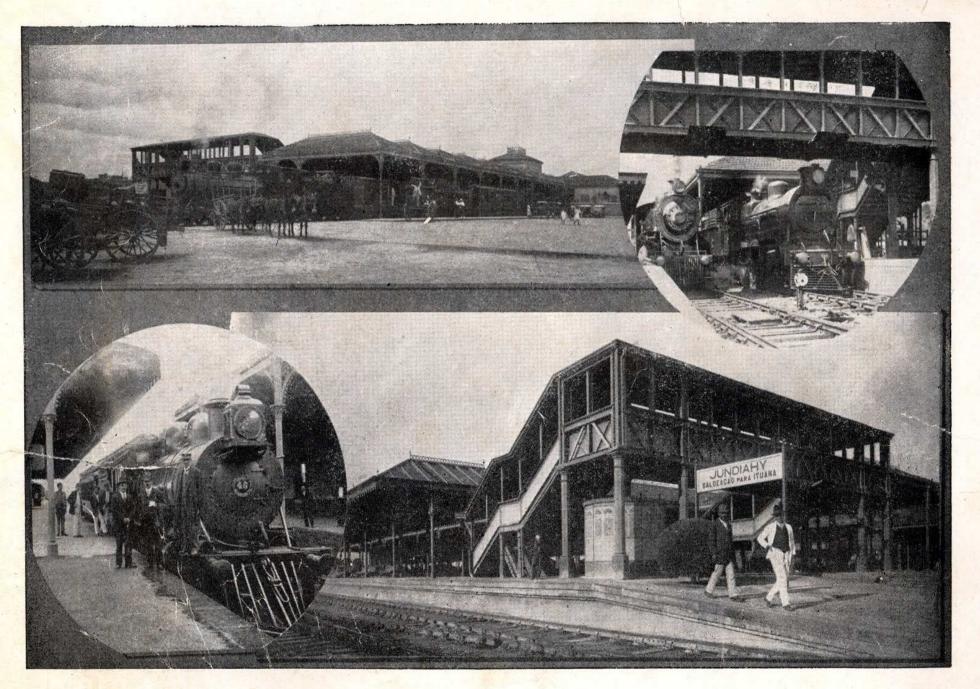


Grupo dos empregados no escriptorio da estatistica

Dr. Paulo Cavalheiro, chefe da estatistica 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

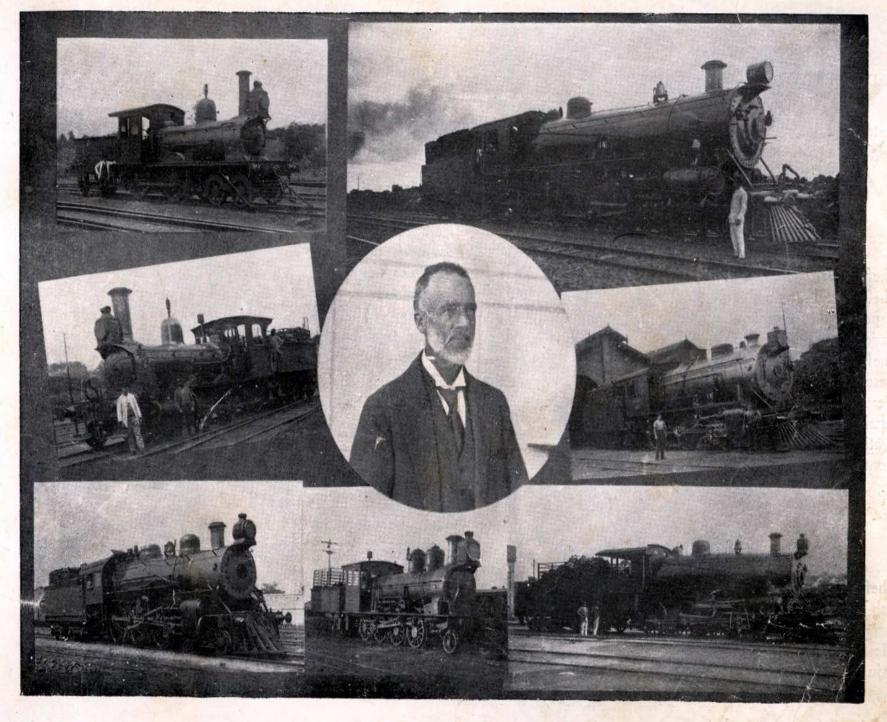


A estação da S. Paulo Railway em Jundiahy

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



LOCOMOTIVAS
DA BITOLA
:::',DE 1m,60

N. 1. Primeira machina da Companhia - Passageiros

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

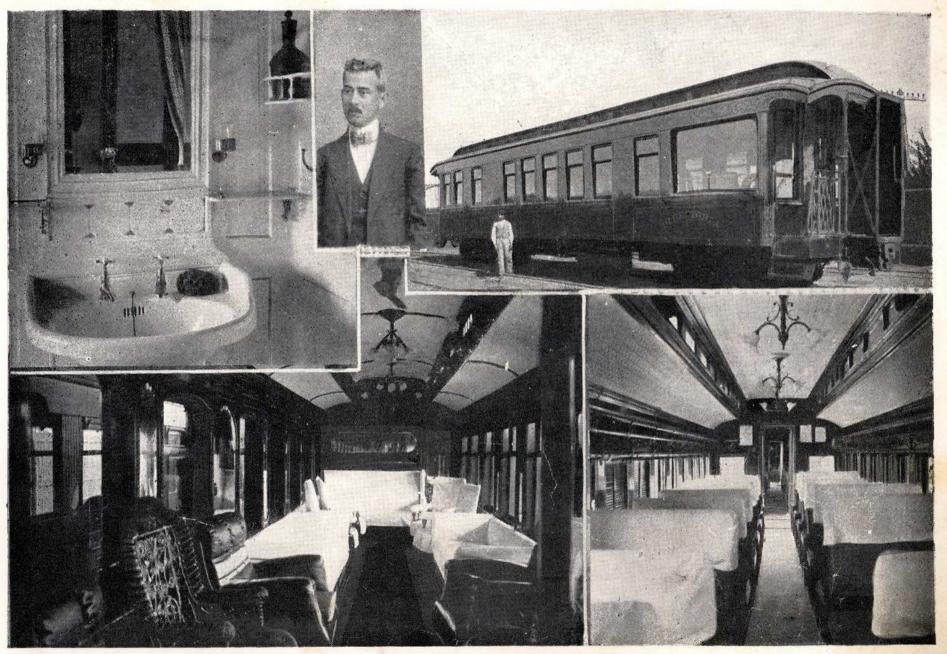
N. 15 machina Mixta

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

N. 70 machina de Passageiros

N. 17 machina de Cargas

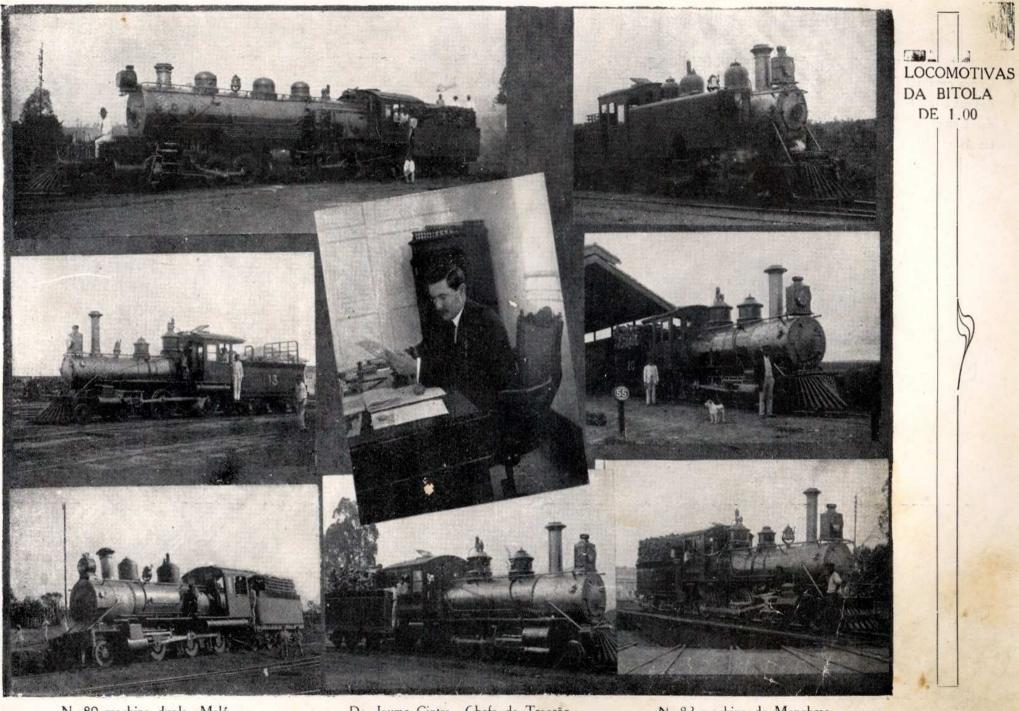
N. 72 machina de Passageiros



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

Interior do Carro da Directoria — Bitola de 1m,00

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



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

» 1 machina de Cargas

Dr, Jayme Cintra, Chefe da Tracção

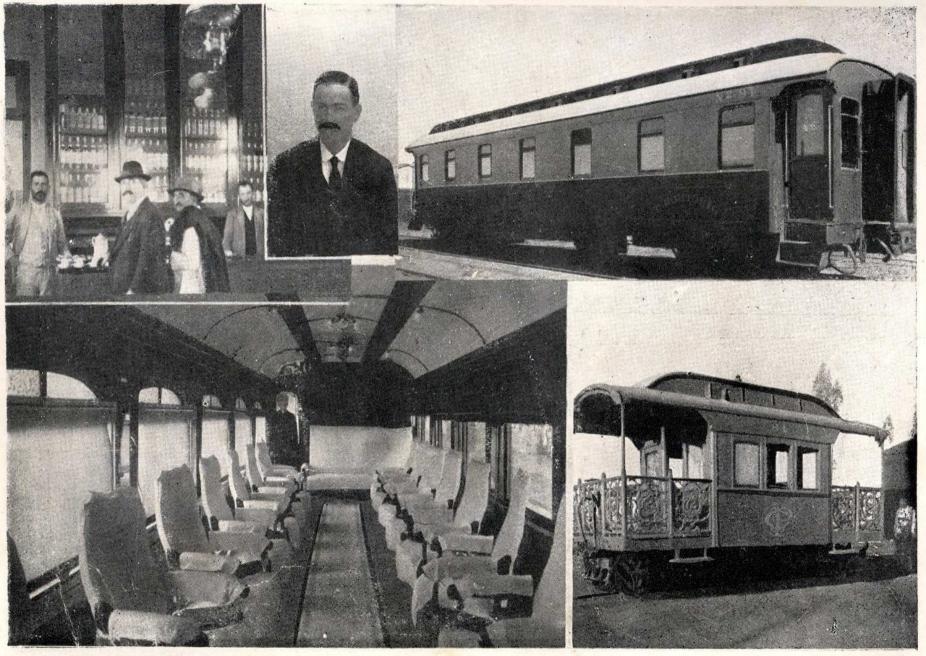
N. 41 machina de Cargas

N. 82 machina de Manobras

DE 1.00

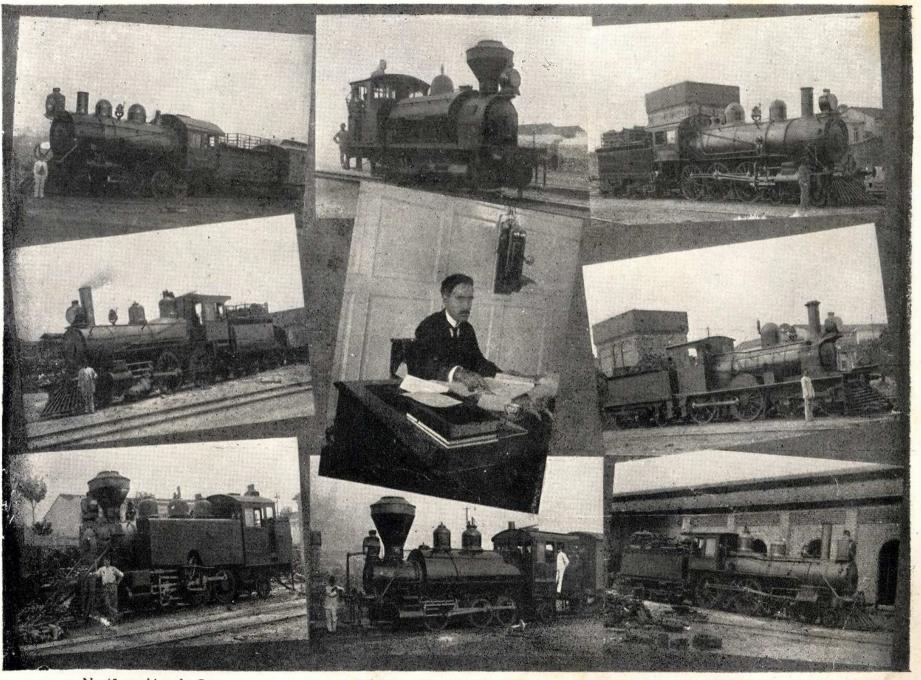
- » 70 machina de Cargas
- » 24 machina de Passageiros

Carros construidos nas officinas da Companhia em Rio Claro.



Botequim da Estação de Guatapará Sr. Graciliano Padilha inspector de trens Carro de Luxo — Bitola 1m, 60

Carro dormitorio — Bitola de Im, 00 Antigo Carro da Directoria da Secção Rio Claro, conhecido actualmente por carro dos medicos



LOCOMOTIVAS DA BITOLA DE 1.60

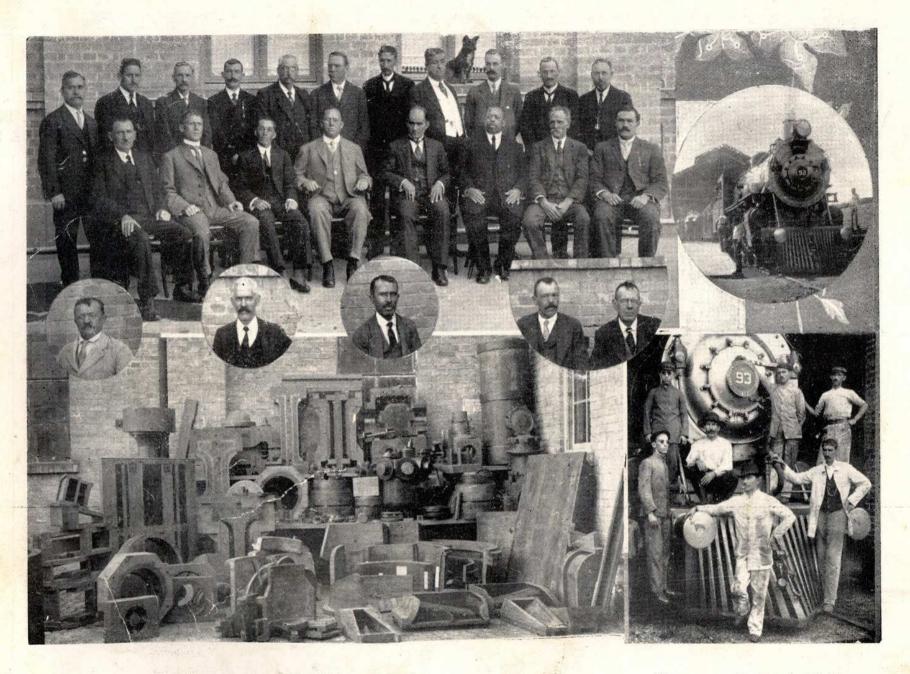
N. 45 machina de CargasN. 8 machina de PassageirosN. 79 machina de Manobras

N. 23 machina de Manobras

Dr. Osorio A. Cardoso, Inspector da Tracção

N. 30 machina de Manobras

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



Pessoal superior das Officinas de Jundiahy

Moldes das peças dos navios ex-allemães concertados pela Companhia Paulista

Um trem na Estação de Limeira Turma de reparos das locomotivas



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

N. 39 machina de passageiros

N. 26 machina de cargas

Dr. Italo Morelli, Engenheiro da Tracção

N. 65 machina de passageiros

N. 85 machina de passageiros