

ALBUM

— ILLUSTRADO DA
COMPANHIA PAULISTA —
— DE ESTRADAS DE FERRO

PUBLICADO NO
CINCOENTENARIO DA SUA
FUNDAÇÃO.

1918

Parte 04 de 05



COMPANHIA PAULISTA



A vigência dos seus cinquenta 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 ali 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, também, 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-

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, d'a 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 Ityrapima, que encurtou o trajecto de cerca de 30 kilometros.

Além d'as 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-

COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

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 d'esta fórma a sua chegada a S. Paulo, completamente descansado. Acresce 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

COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

40 réis por tonelada e por kilometro, accrescida da taxa addicional 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^o menos, sobre a importancia anterior.

Sobre as tarifas de cereaes, a sua redução, hoje, é muito mais notavel, pois oscilla entre 60 e 80^o, 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^o mais barato que pela antiga tarifa.

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

Para o transporte de gado em pé, os seus fretes soffreram o abatimento de 25 a 35^o, e, quando feito em trens especiaes, a redução é de 50^o, 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^o 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 Jundiahy a Baurú, que se vence após

COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

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 producção 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 producção, 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

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 indispensaveis, cuja effectividade não consiste senão no barateamento do seu custo, na redução dos salarios dos colonos, na despesa do seu

acomodamento, 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 tambem 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% do seu valor, embora esta supertributação tenha de ser abolida logo que termine a guerra e se liquidem os compromissos assu-

COMPANHIA PAULISTA (CONTINUAÇÃO)

midos pelos 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, ainda 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 addicional 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 deste recurso, mais o compromisso dos juros sobre o capital emittido.

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 producção 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,

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 lhe tem procurado proporcionar, vamos fazer, em rapidos traços, referencias ligeiras aos melhoramentos que a conhecida e patriotica 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 impecavel 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 differentes typos; o numero de trens de pas-

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 apparelhamento tecnico, o que se verifica pelos concertos effectuados por ellas, recentemente, nos cinco navios ex-allemães, 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.

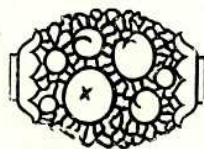
Além dos melhoramentos assignalados nestas linhas, infinidades delles ha, cuja enumeração demandaria um volume a isso especialmente destinado.

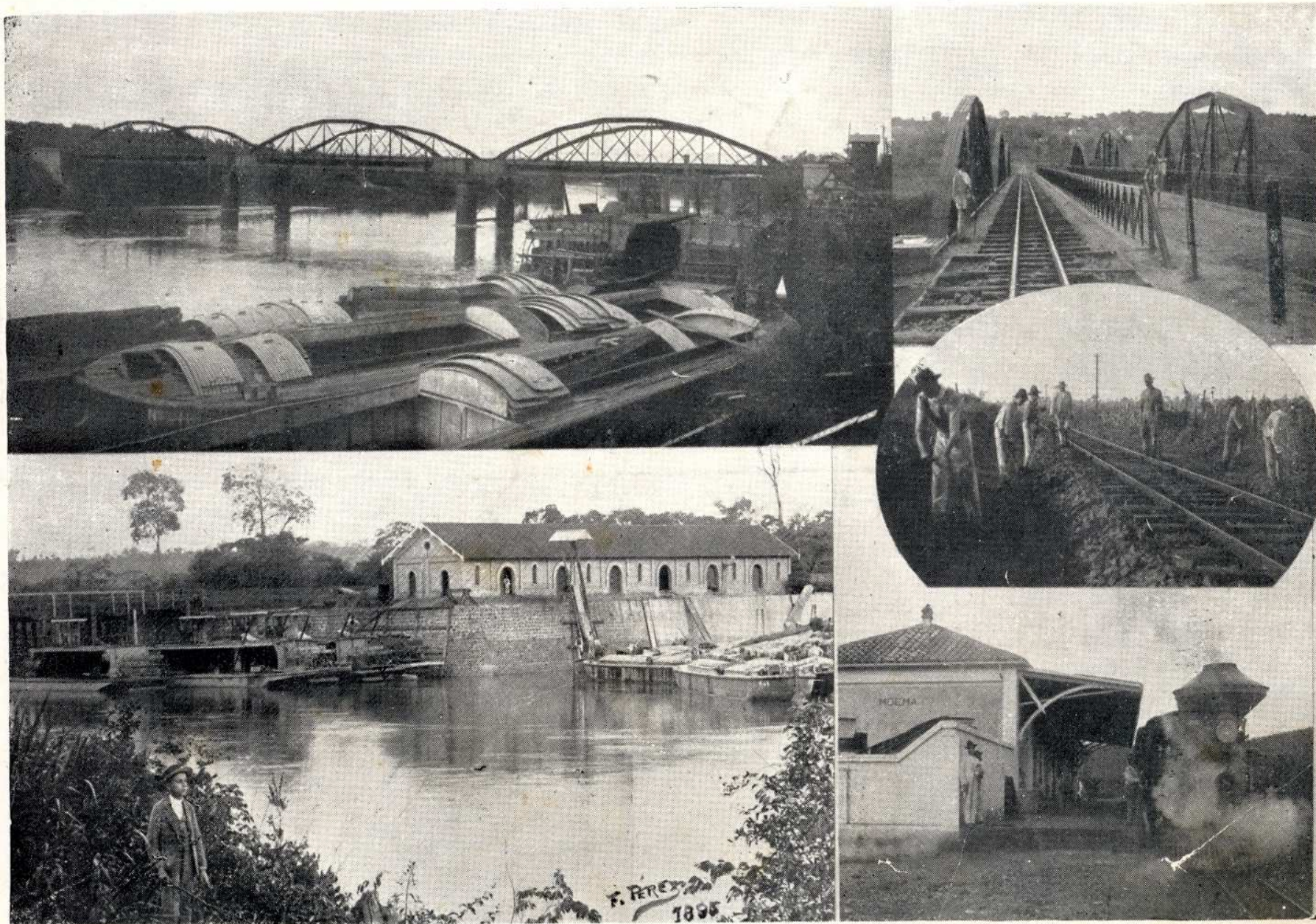
Si nos demos ao trabalho de analyzar as differentes funcções da Companhia Paulista, analyse esta que deveria ser mais completa e mais ampla, pois que a falta

COMPANHIA PAULISTA (CONCLUSÃO)

de espaço nos inhiibe 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-

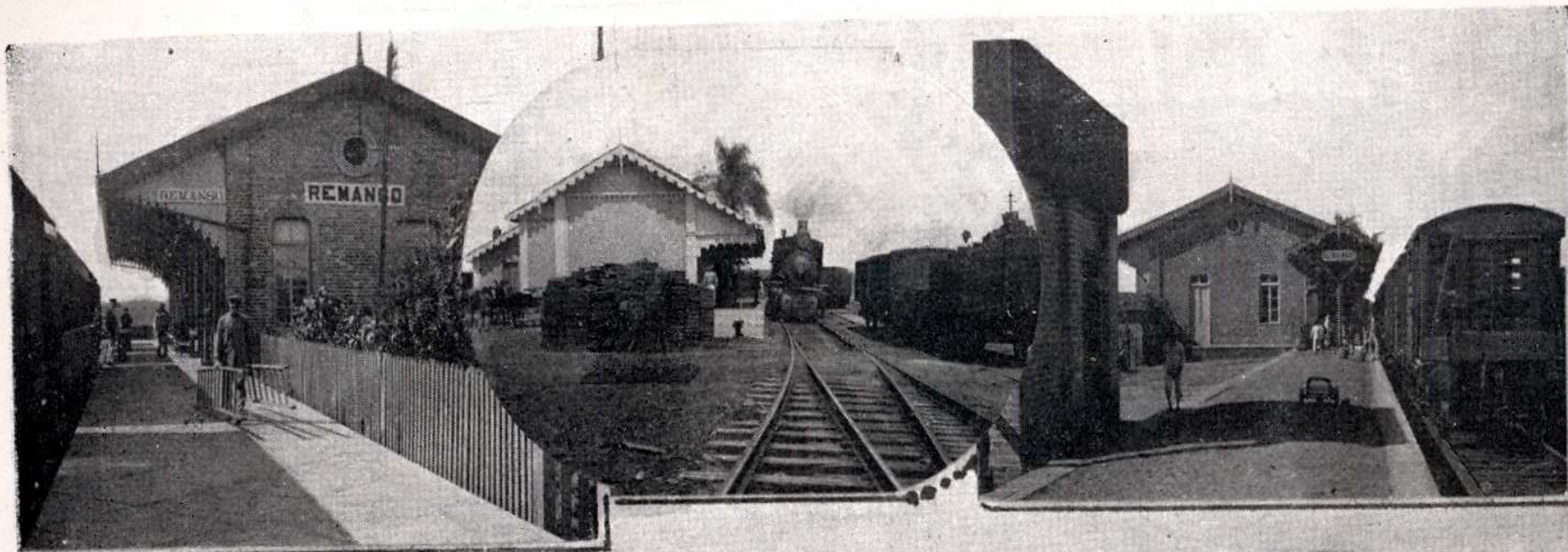
ta social, pois que ao seu tirocinio, ao seu grande desscor-tinio administrativo, ao seu raro desprendimento patriótico, devemos o progresso do nosso Estado, quer no ramo agricola, quer na esphera commercial, quer no campo industrial.





A nova ponte sobre o rio Mogy Guassú, 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



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



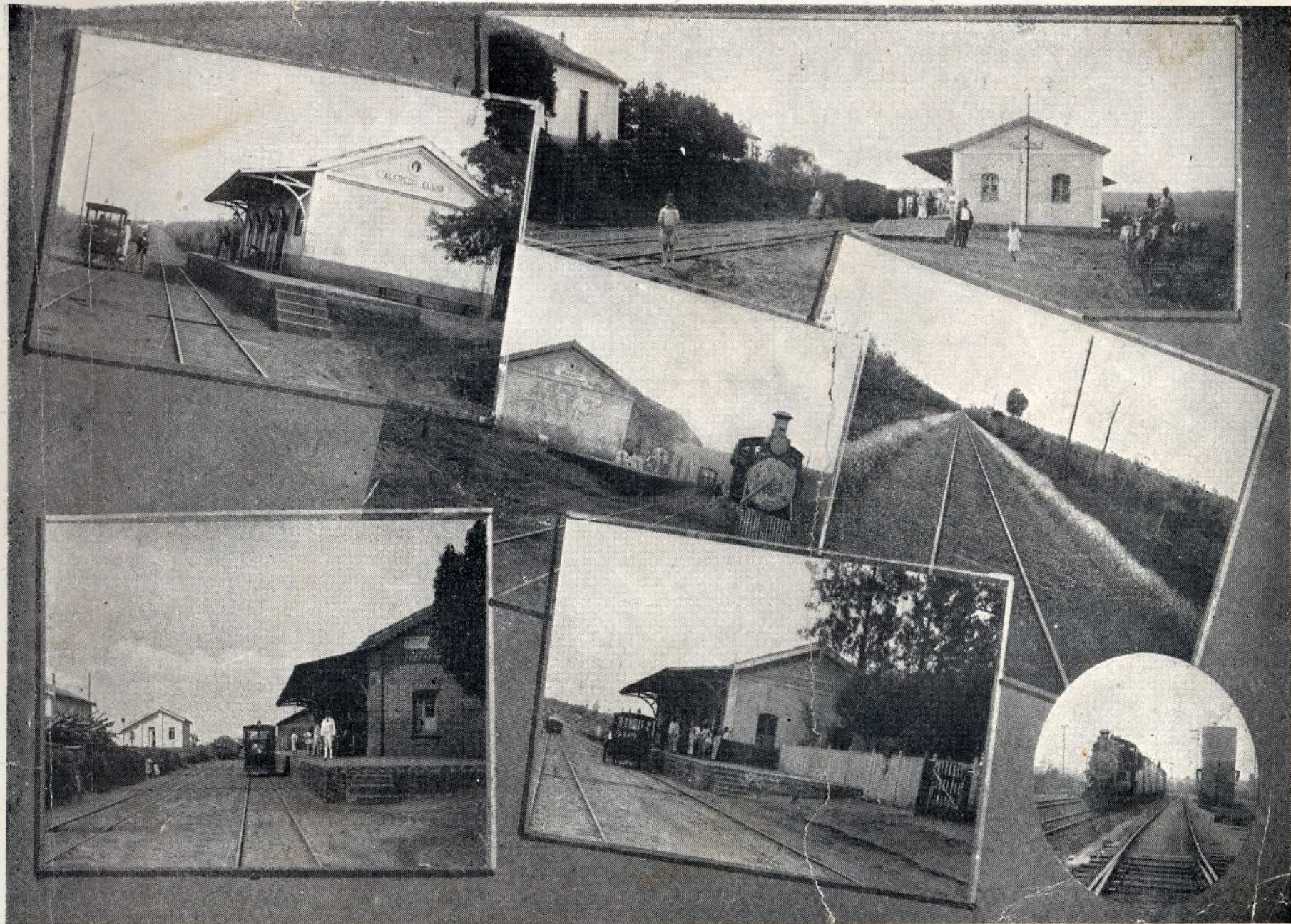
Remanso, Km. 10, inaugurada em 4 de
Novembro de 1884

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 Guabirola,
inaugurada em 30 de Setembro de 1877

Carregando latas de leite na estação de Araras



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

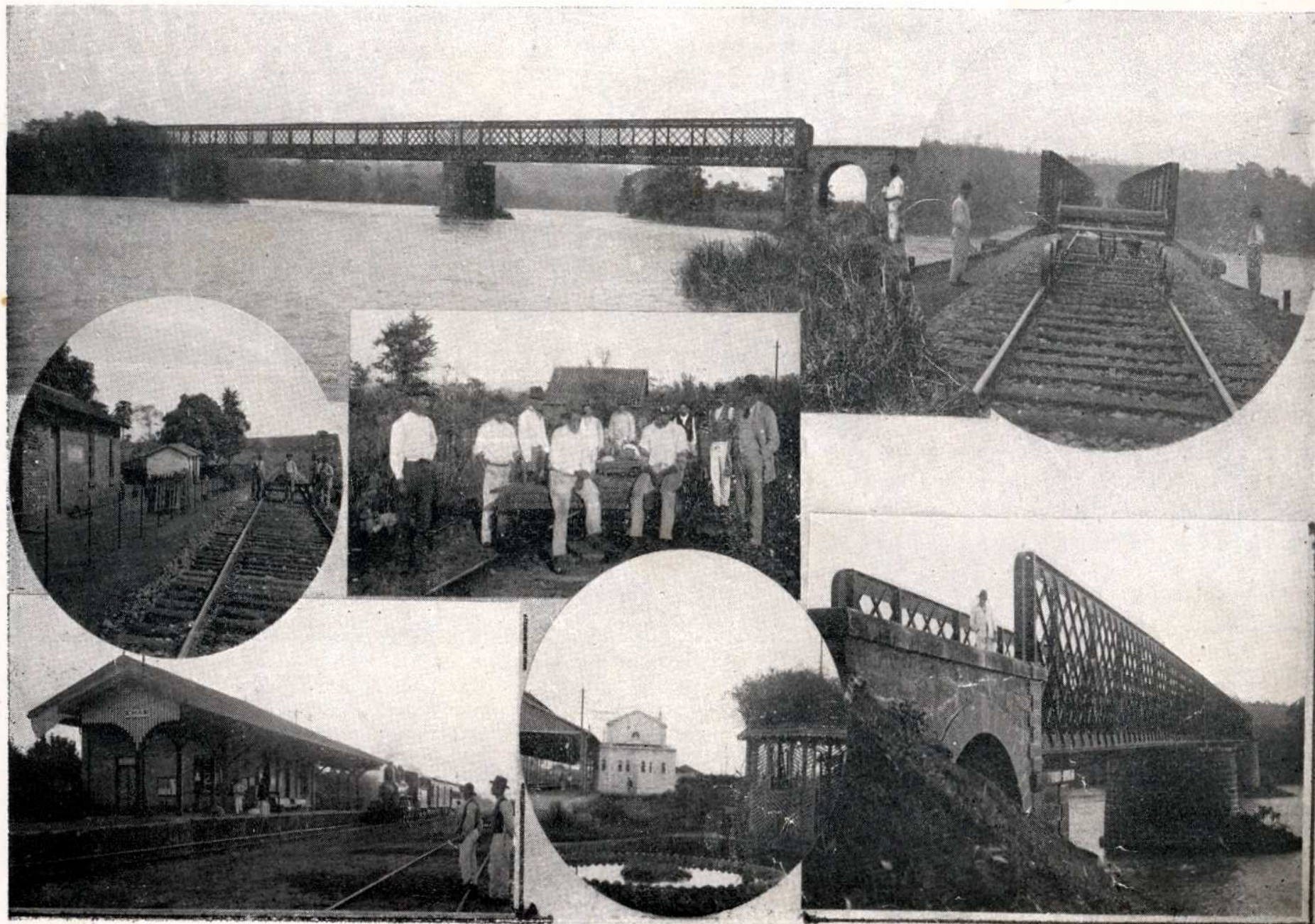
Estação de Arrahy, Km. 51, inaugurada em 2 de Setembro de 1892

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

A maior recta nesta linha.

Trem sahindo de São Carlos



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

Excursão da linha nos trollys das turmas

Estação de Emas, Km. 6

Outros aspectos da mesma ponte

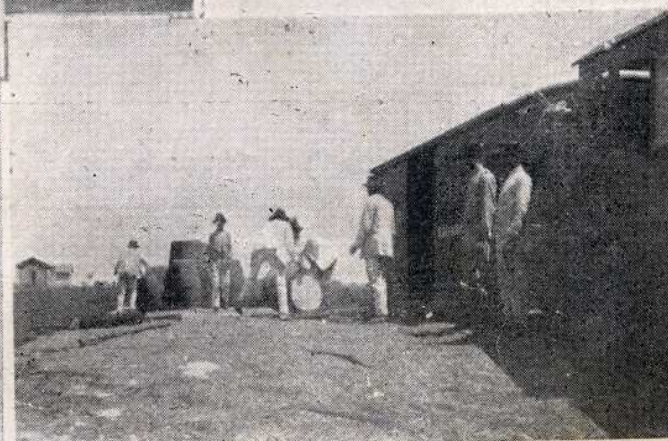
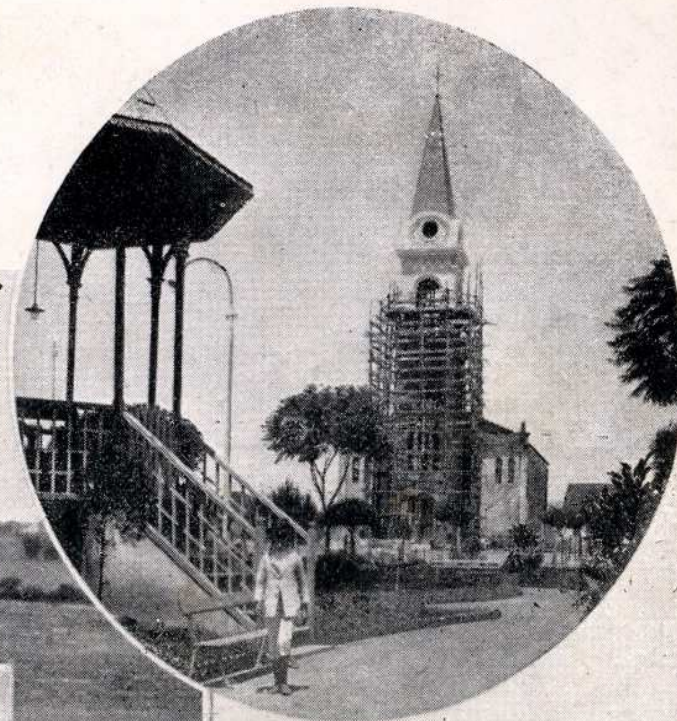


Turma em serviço no km. 129

Antiga officina no tempo da Companhia Rio Claro
Actual estação de Jahu', 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



Grupo Escolar de Santa Barbara

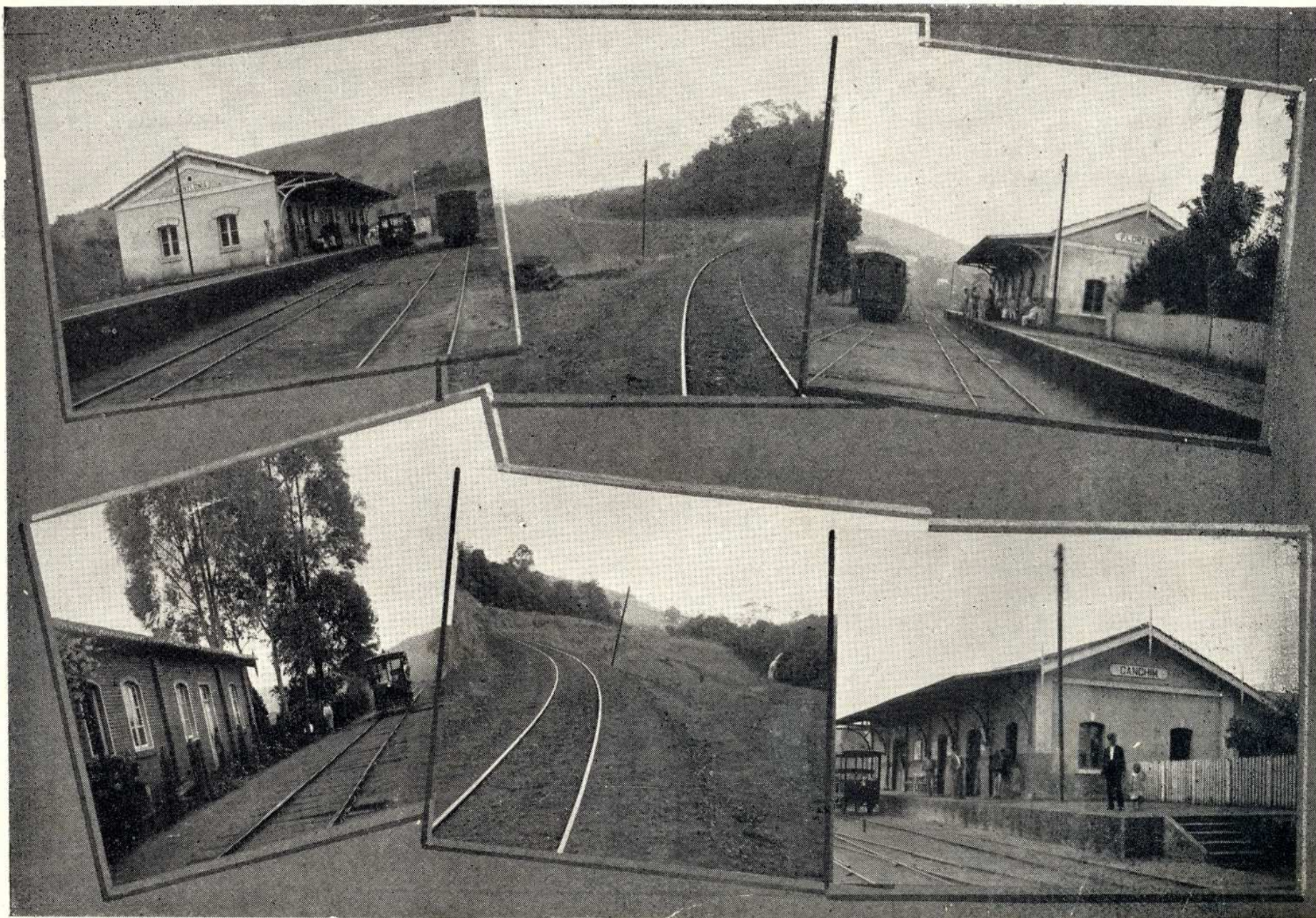
Vista panoramica da Cidade

Na Estação de Santa Barbara, km. 12,701

Pontilhão no Km. 13

Trecho do Jardim e Igreja em construção

Na porta do Engenho



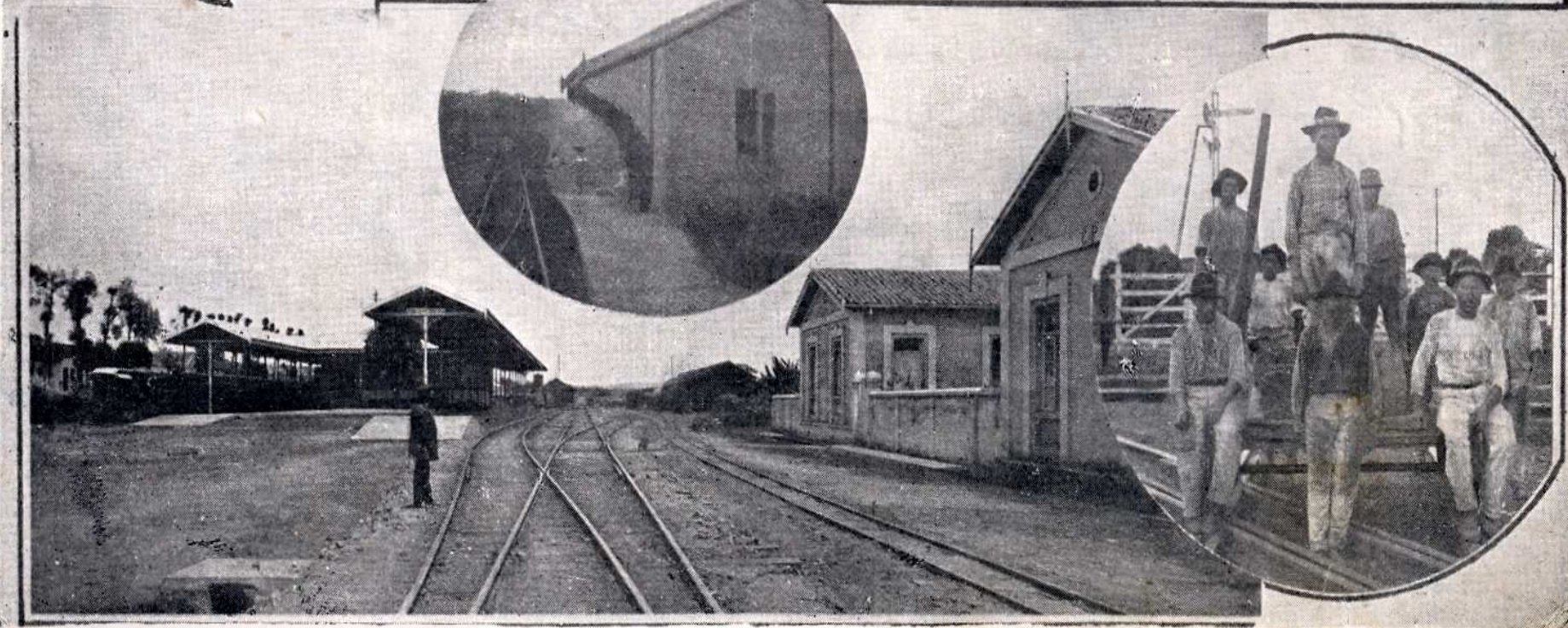
Estação de Babylonia, Km. 19, inaugurada em 1 de
Abril de 1892
Casa de Turma no Km. 17

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



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



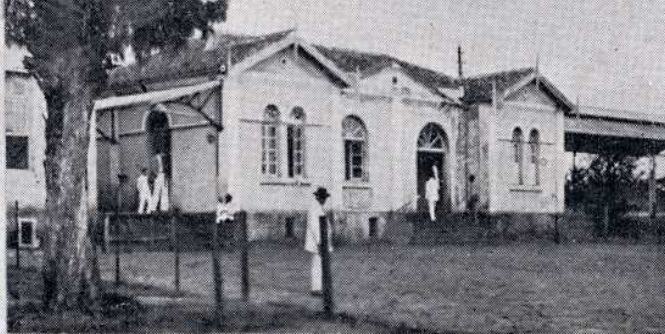
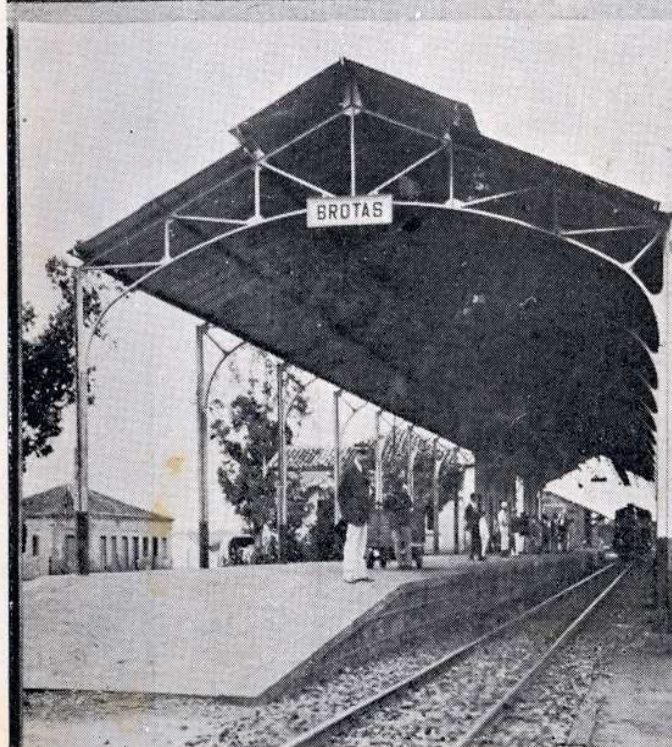
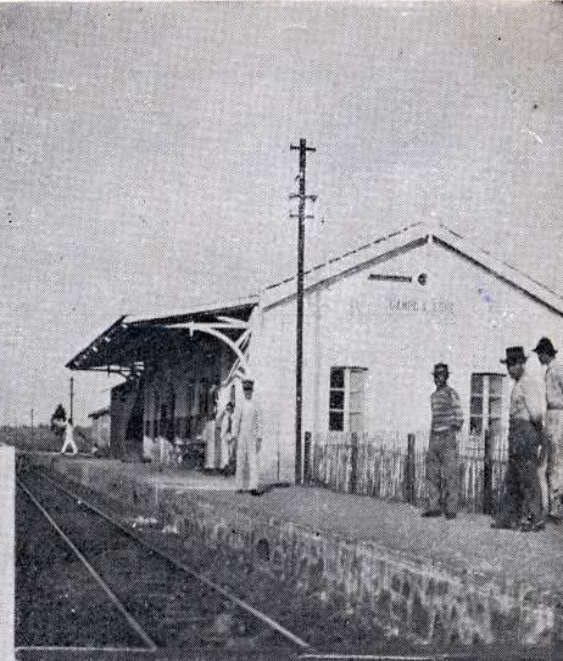
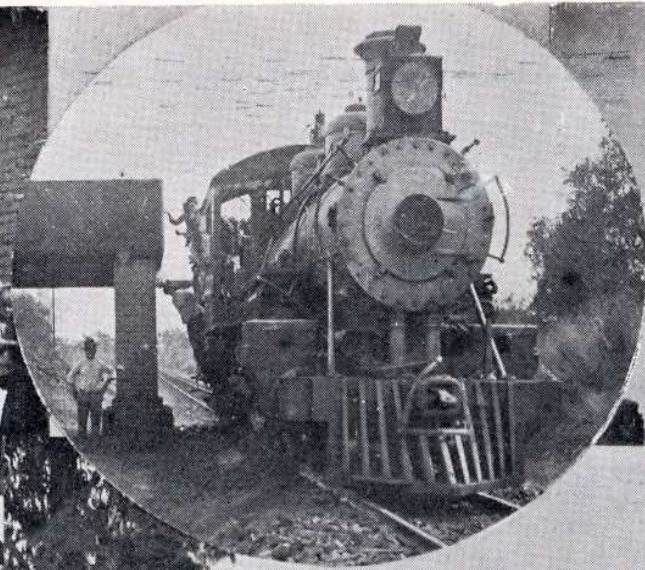
Descalvado, plataforma do ramal Descalvadense

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

Turma de conserva de Porto Ferreira,



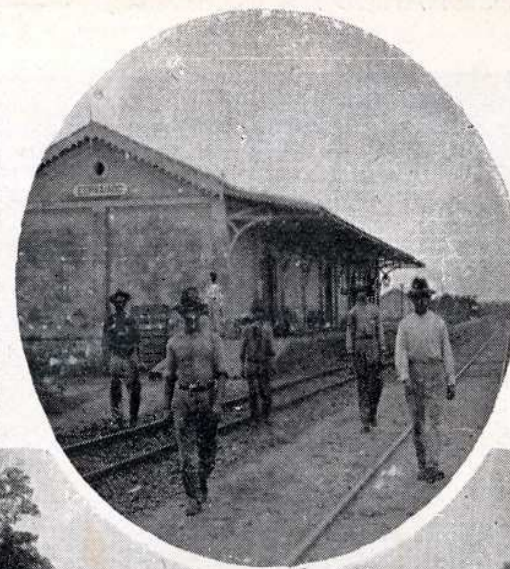
RAMAL —
ITYRAPINA
A JAHU —
BITOLA DE
1,00 — Kms.
144,324



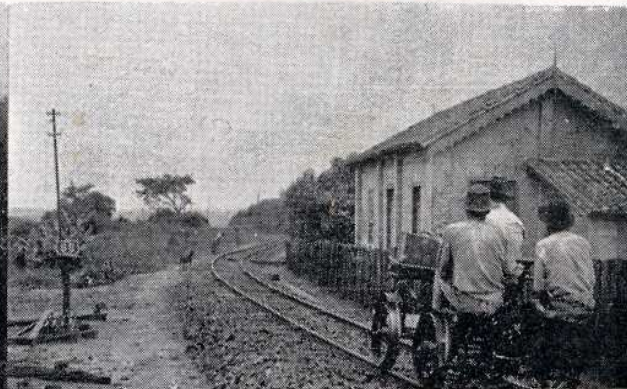
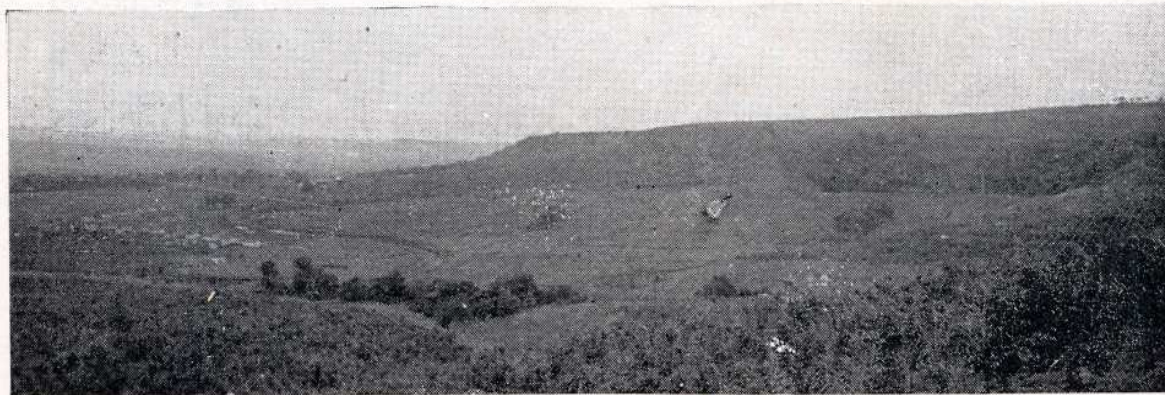
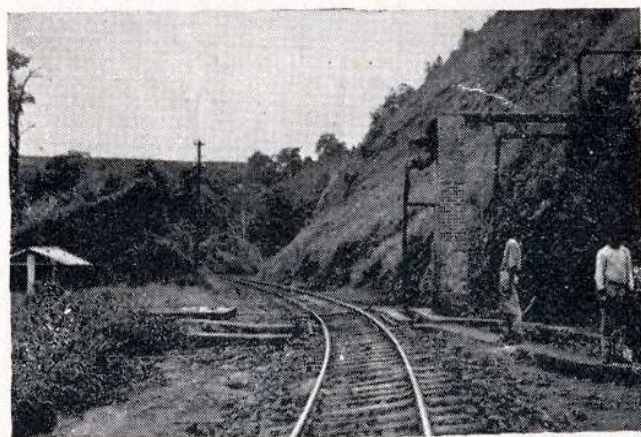
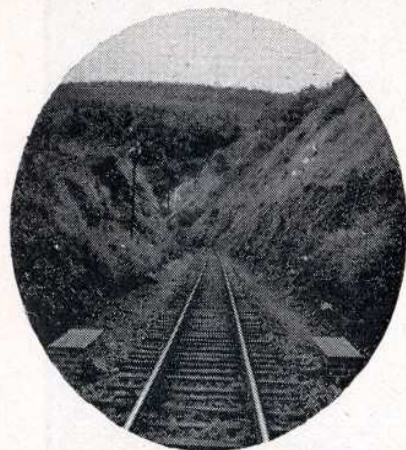
Turma de conserva em frente a casa de residência
Estação de Brotas, kms. 52

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.

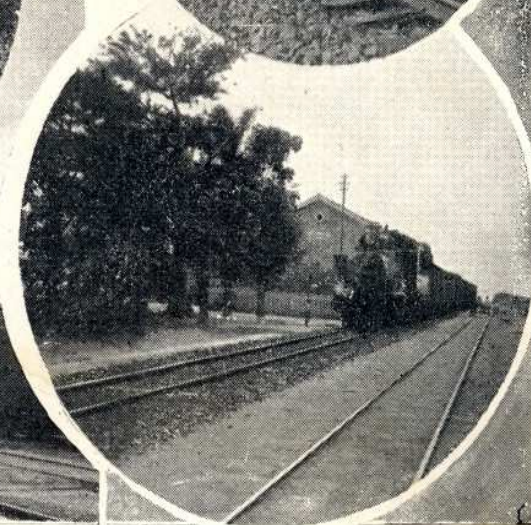
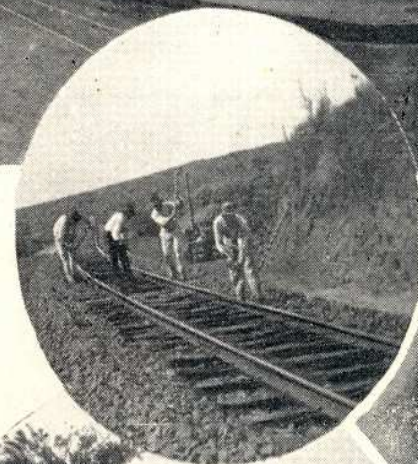
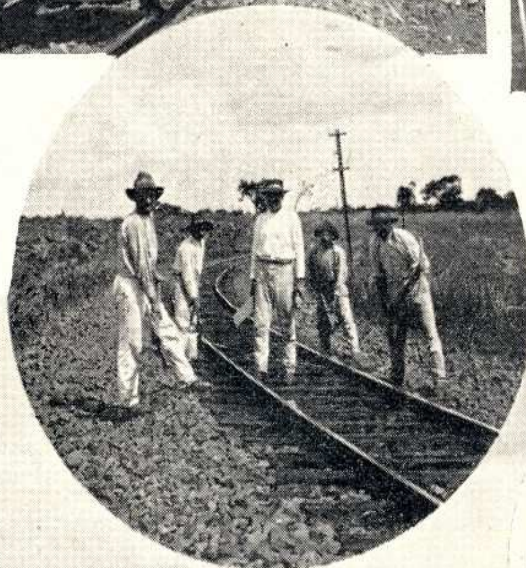
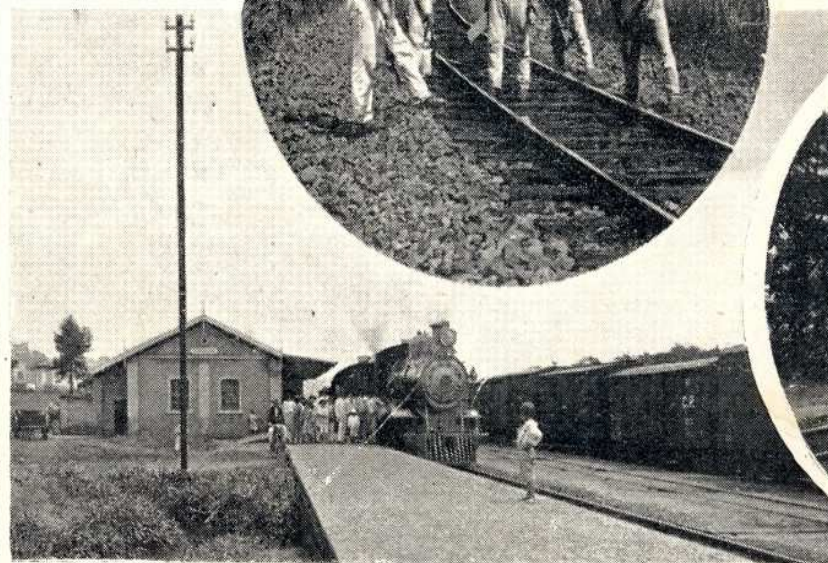
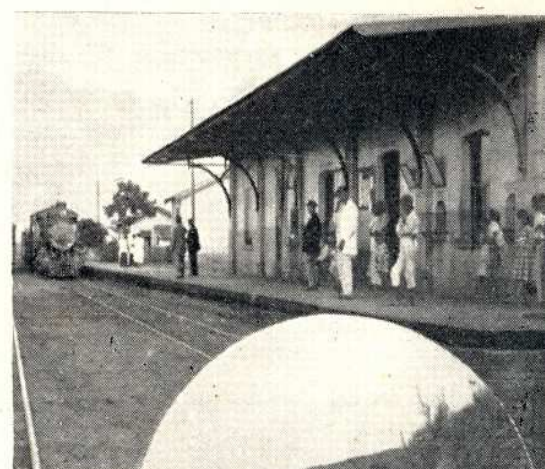
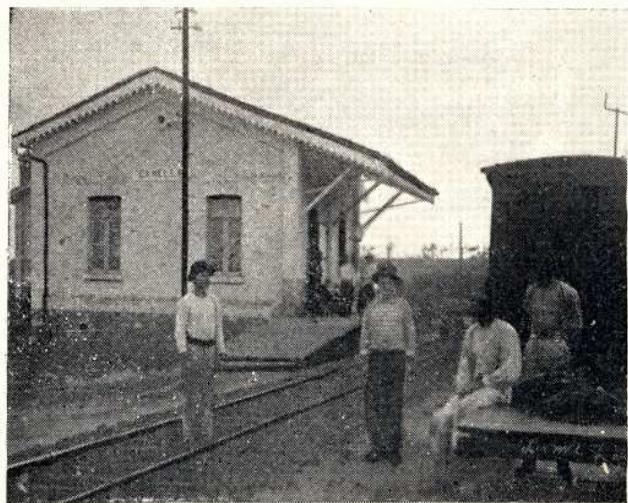


RAMAL —
ITYRAPINA
À JAHU' —
BITOLA DE
1m,00 —
Kms. 144,324



Trecho de linha ga'gando a serra de Brotas
Trecho de linha na mesma serra
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



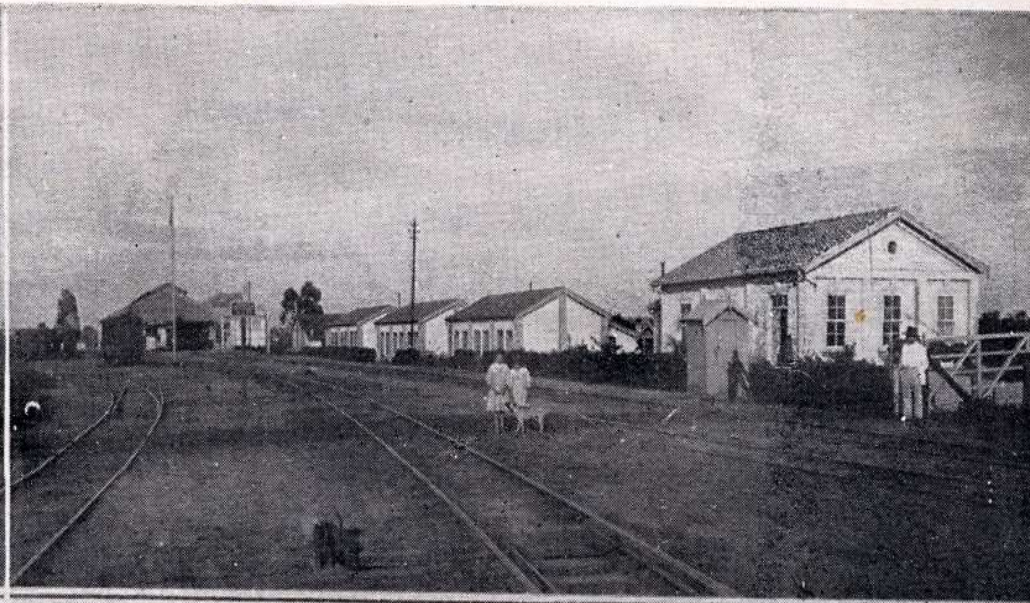
Canella - Posto telegraphico, km. 73

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

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

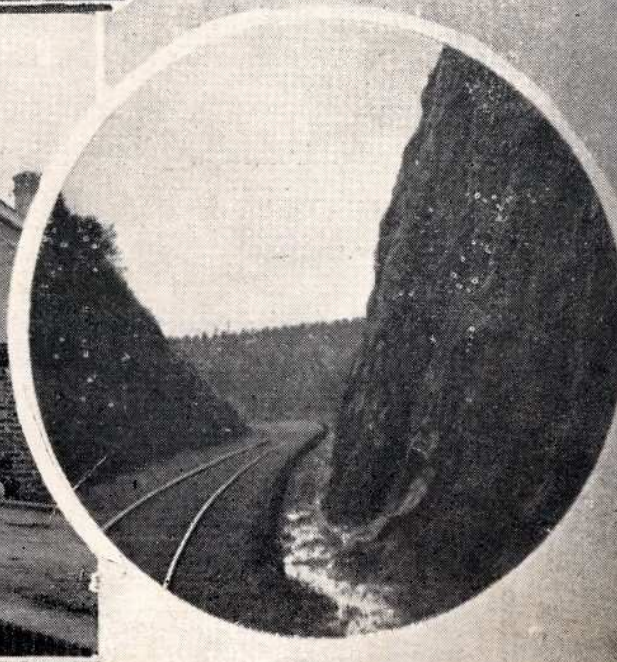
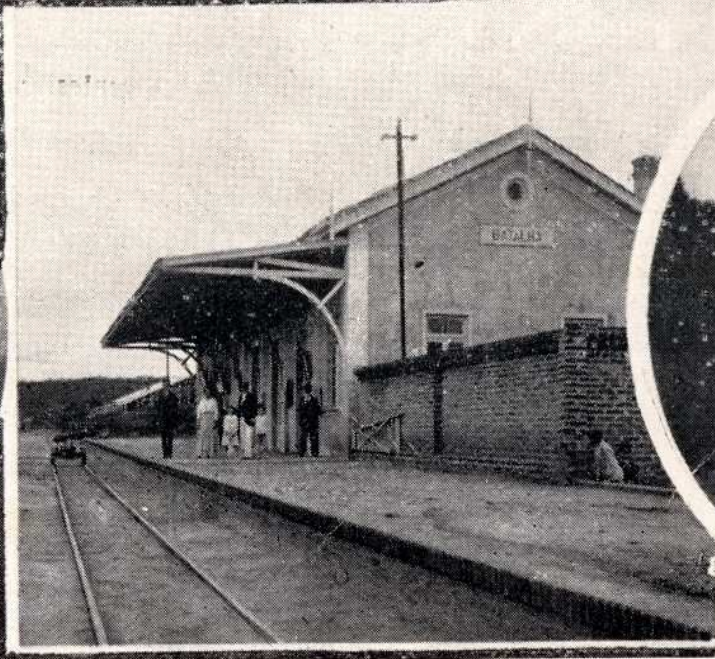
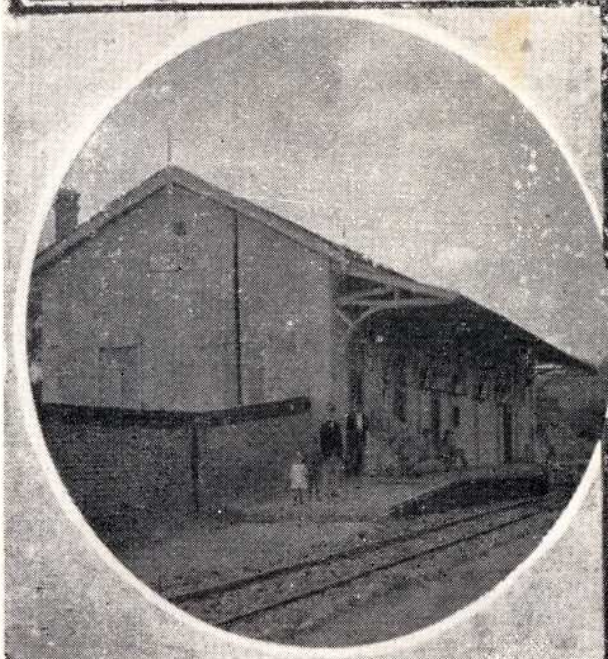
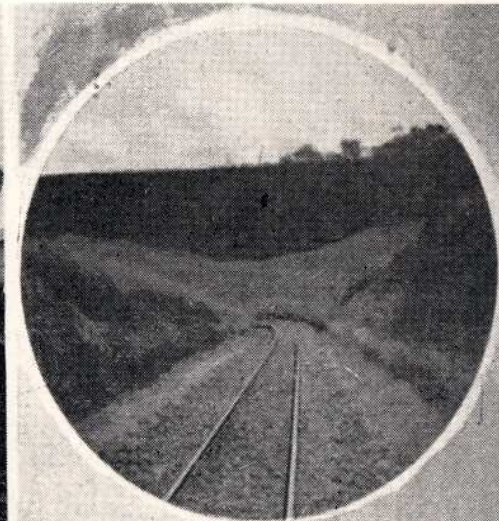
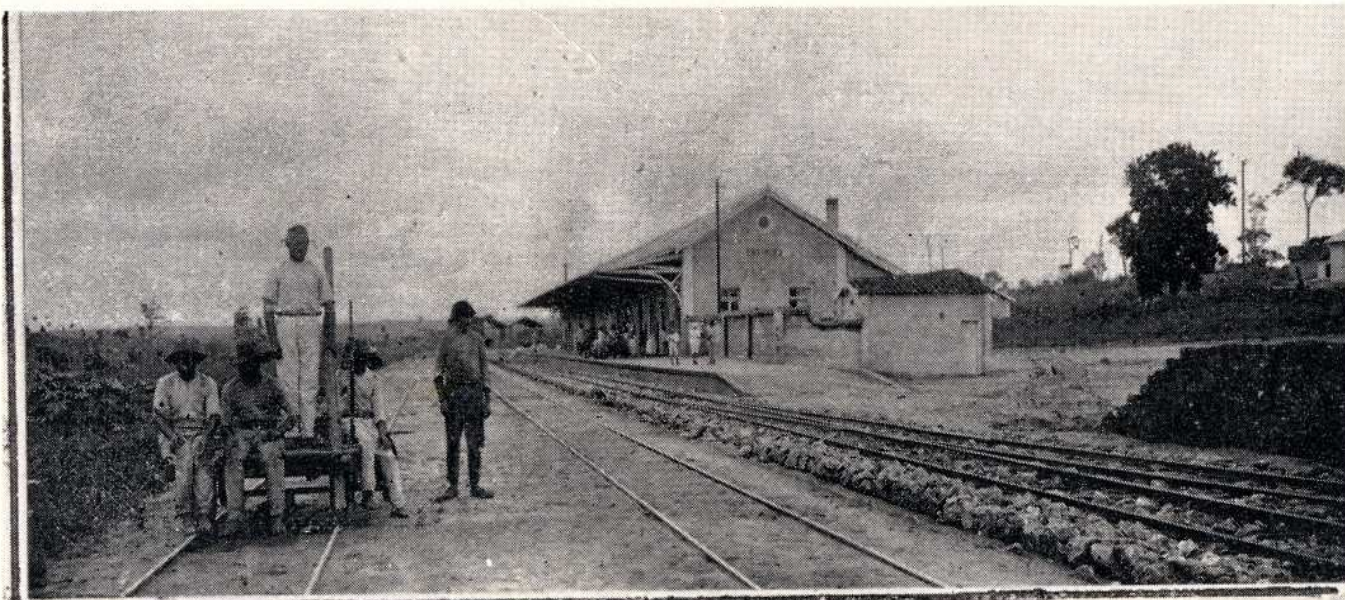
Estação de Taboleiro, km. 92
Turma na linha

Estação de Ventania, km. 102



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

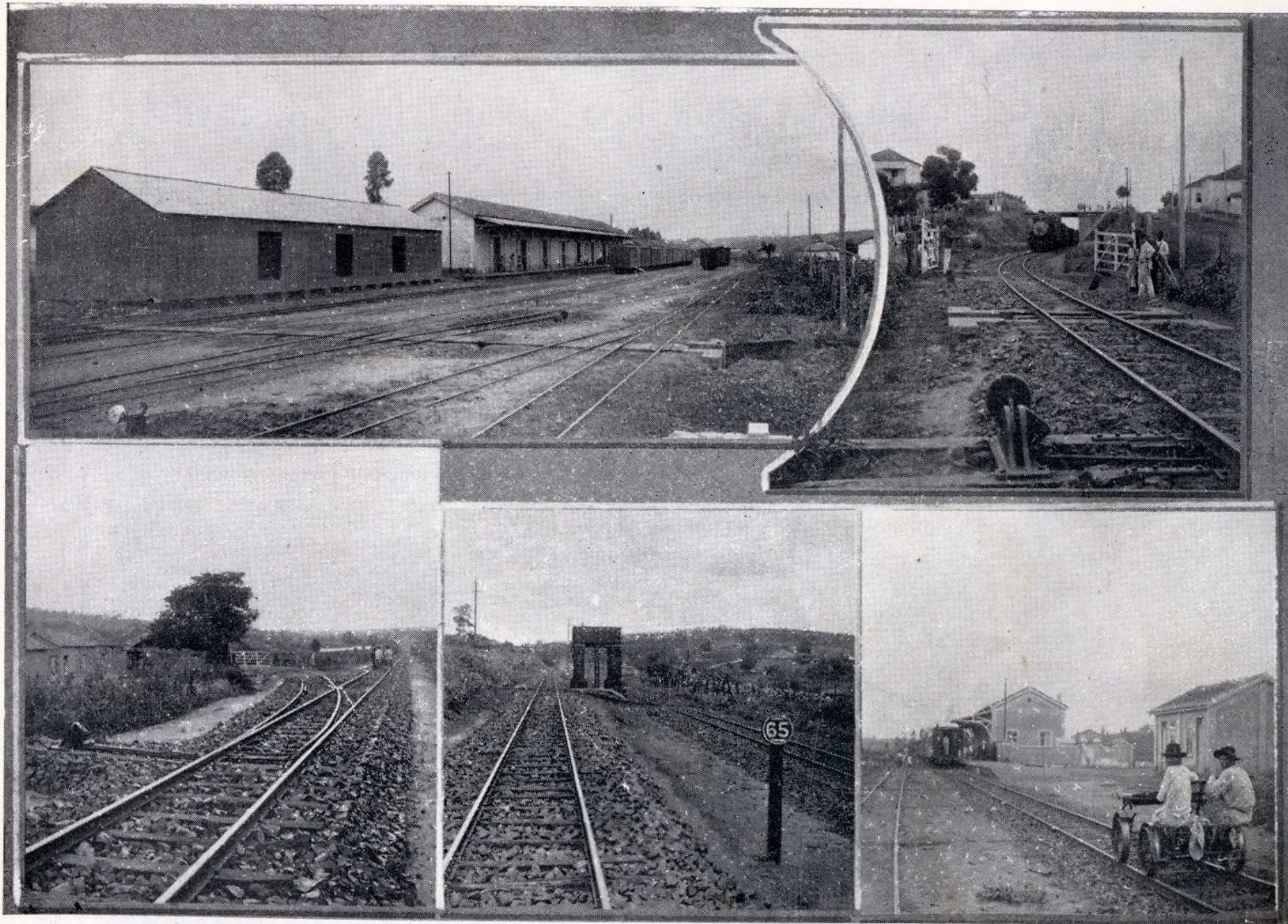


Estação de Piratininga, kms. 120,552. Inaugurada em 25 de Janeiro de 1905.

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



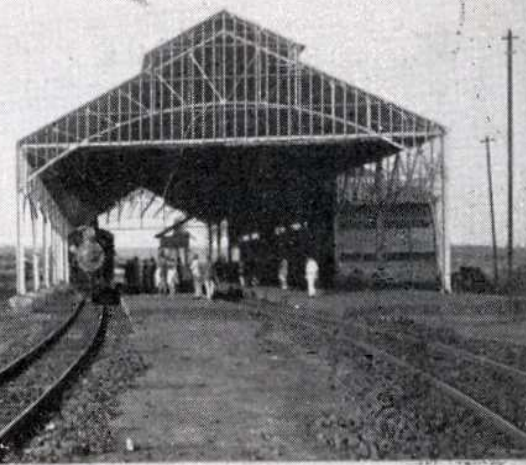
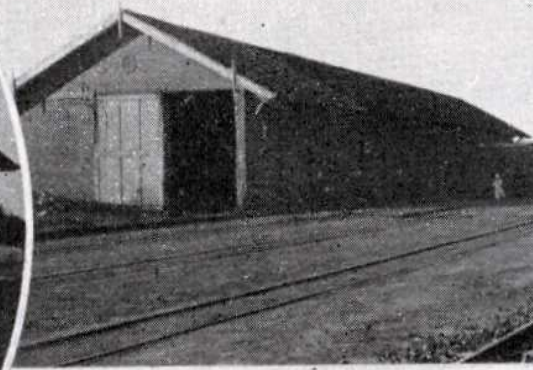
RAMAL —
PEDERNEIRAS
A BAURU* —
BITOLA DE
1,00 Km. 38,178

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.

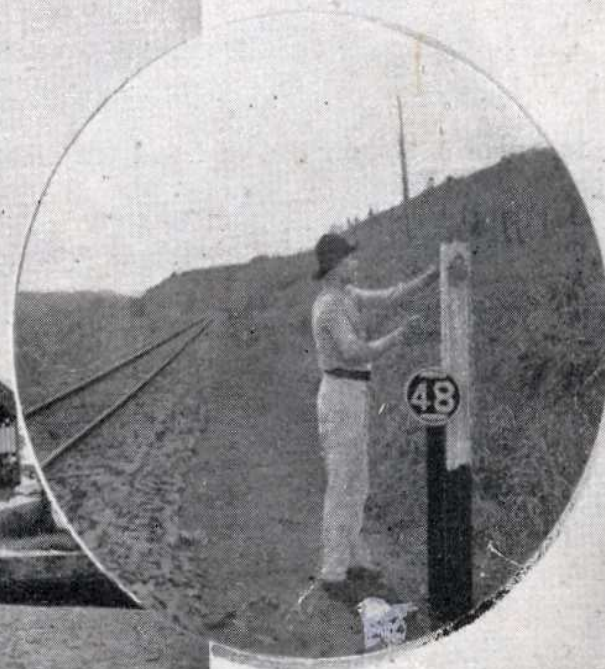
Trecho de linha

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



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

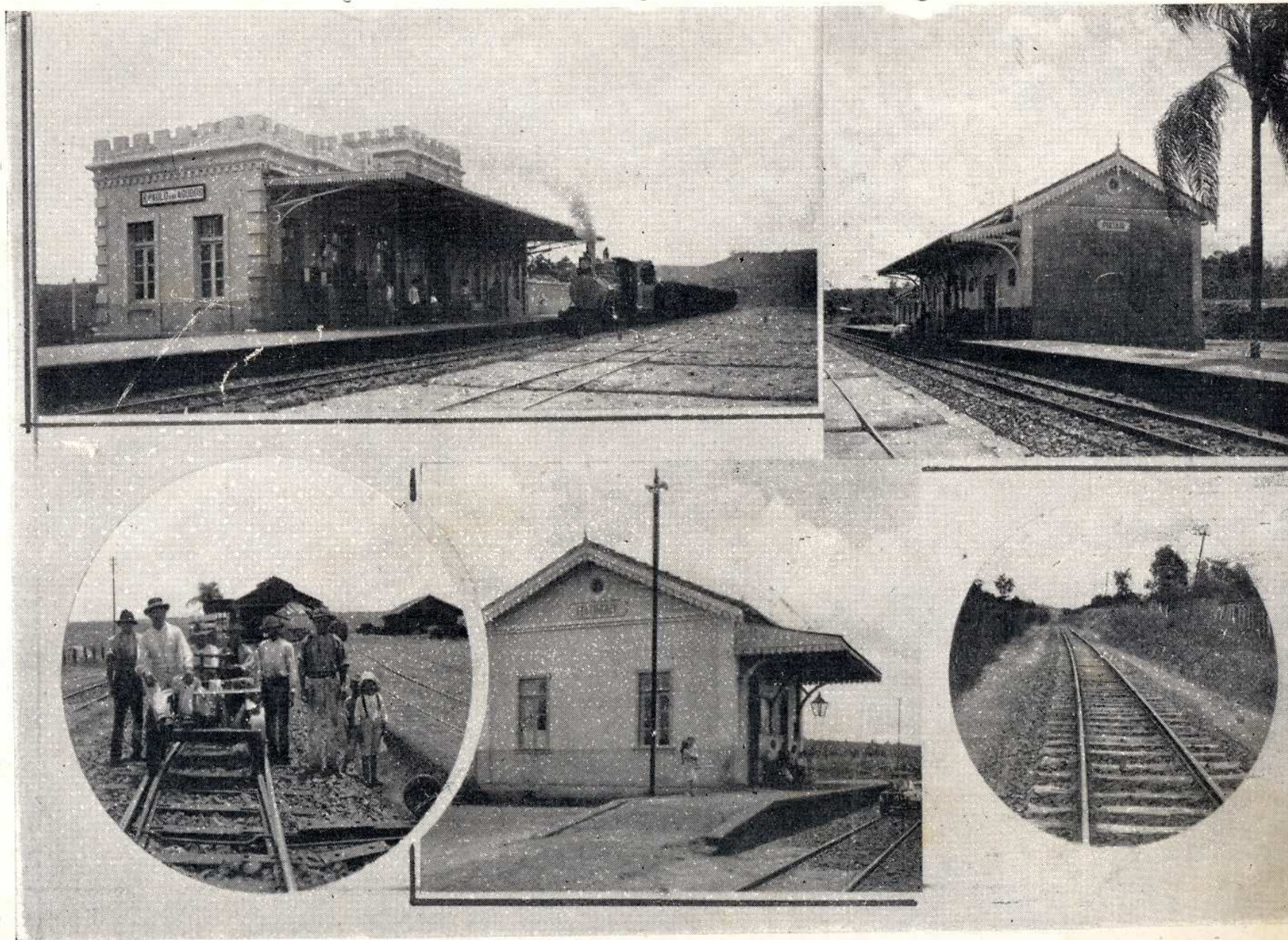


Estação de Ayrosa Galvão, km. 53, situada na margem do rio Tieté

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 ronda trocando chapa, no poste da divisa no km. 48.



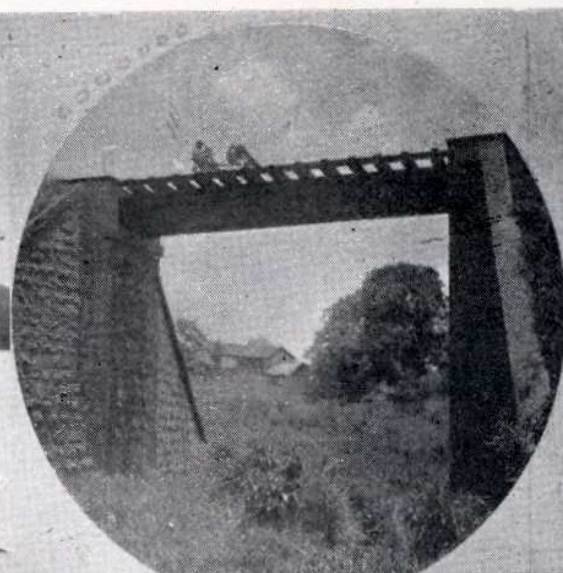
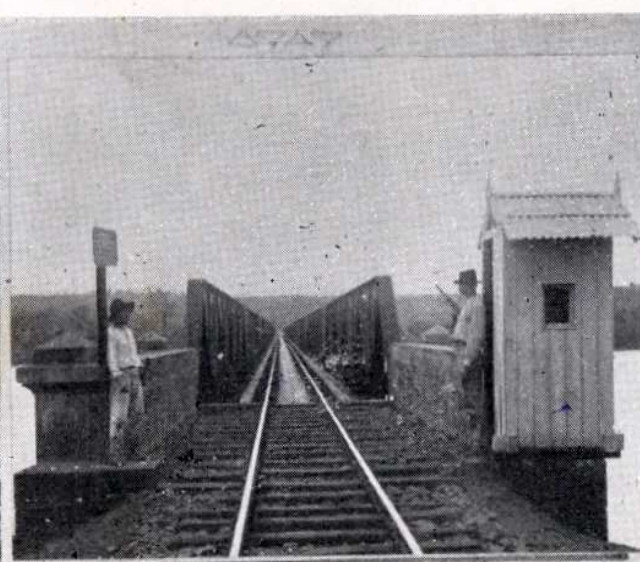
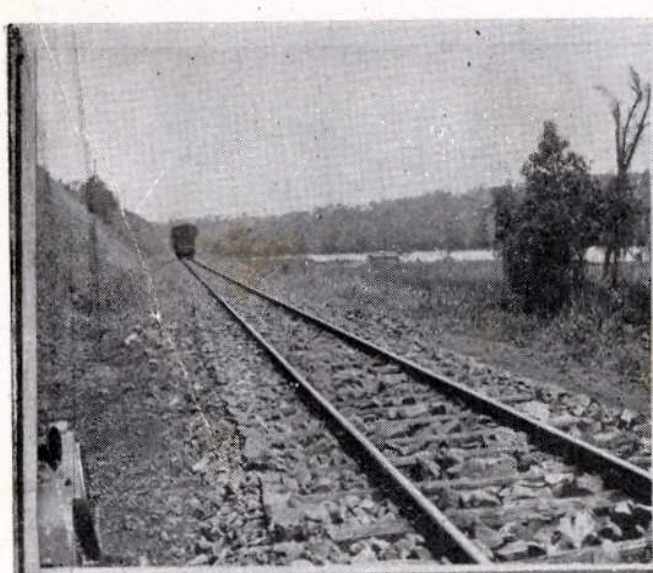
Estação de Agudos, km. 94, inaugurada em 7 Dezembro de 1903.

Turma preparada para uma excursão na linha, de Pederneiras a Agudos.

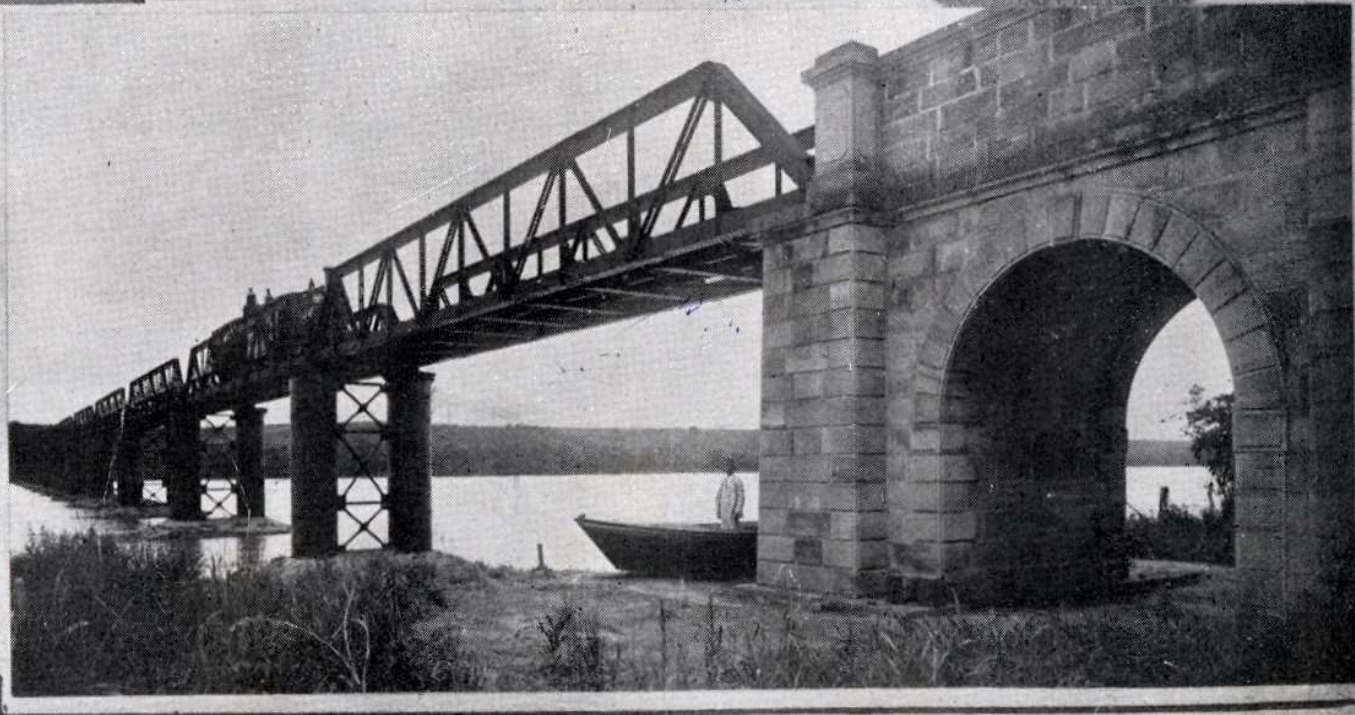
Estação de Piatan, km. 80, na antiga povoação de Fortaleza.

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

Trecho de linha, a maior recta deste ramal.



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

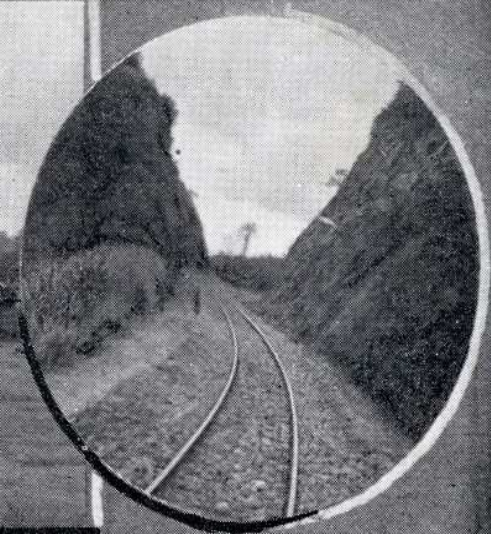
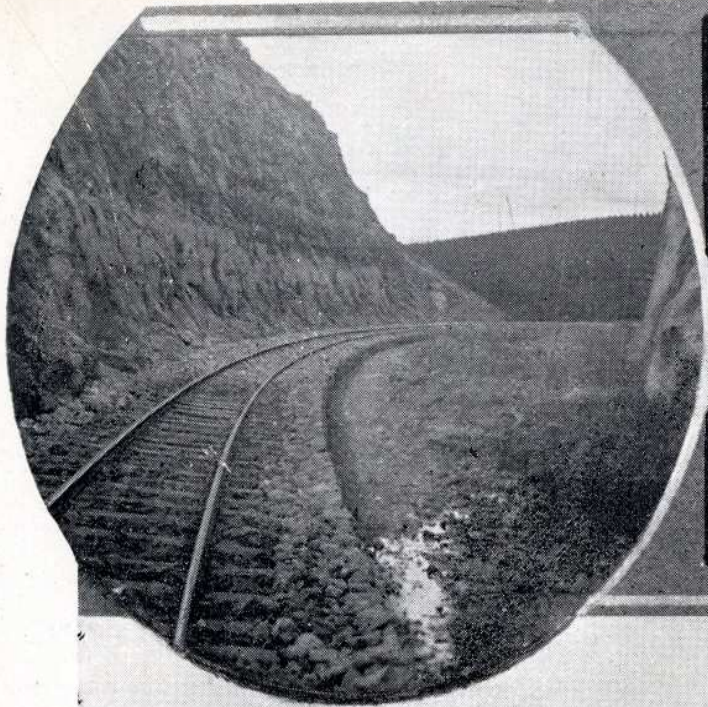


Trecho de linha na margem do rio Tieté
Residencia do guarda da ponte, que se menciona ao lado

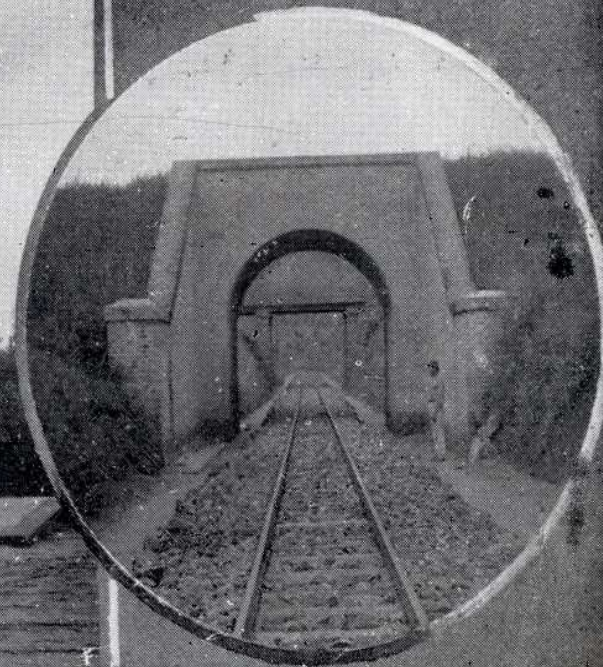
Entrada da ponte sobre o rio Tieté

Pontilhão entre as estações de Iguatemy e Ayrosa Galvão

A grande ponte metálica construída sobre o rio Tieté, e que mede 400 mts. de extensão.



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



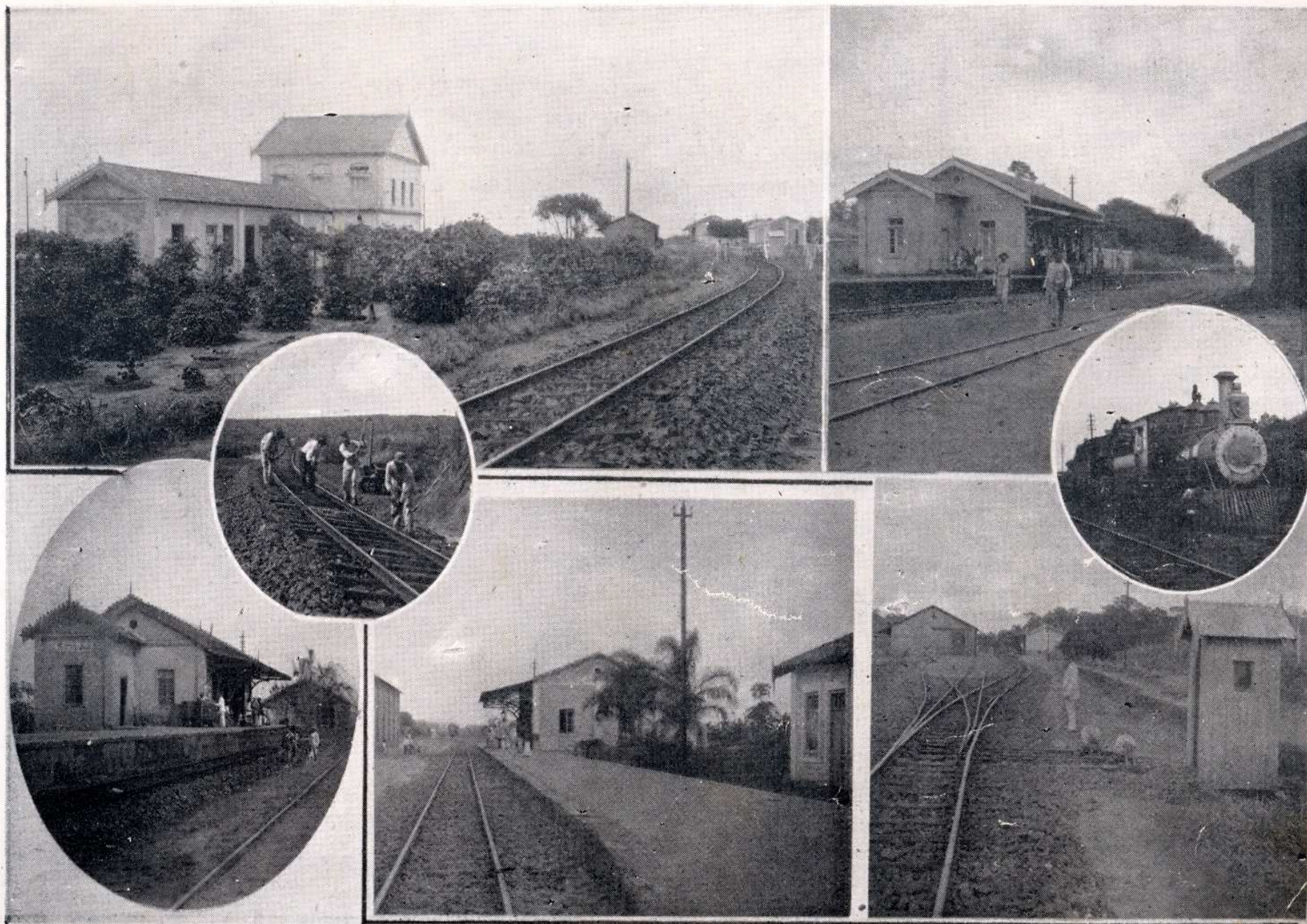
Trecho de linha na serra de Agudos

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 Pau'lista



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

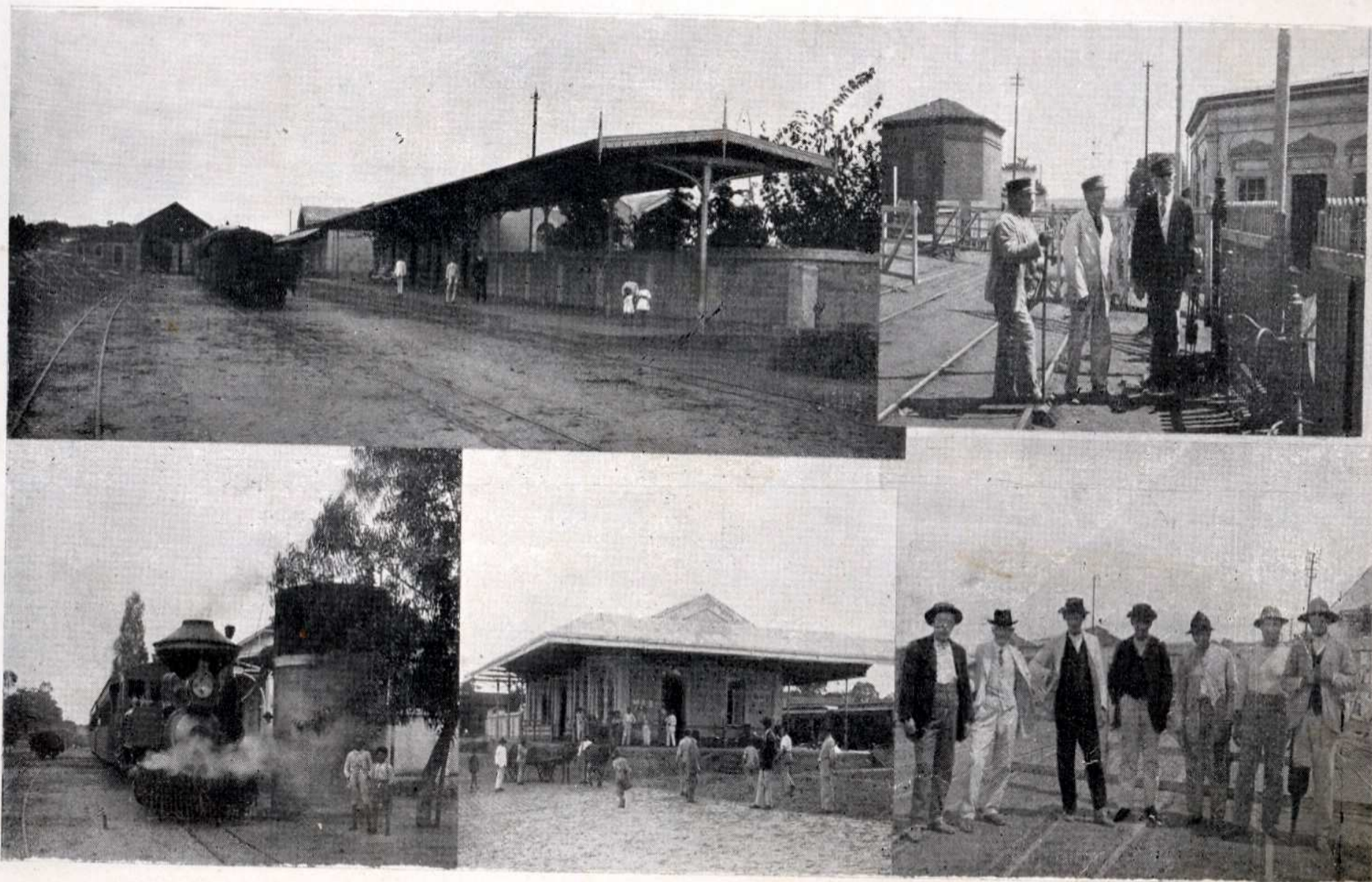
Estação de Saldanha Marinho, km. 10, inaugurada em 1 de Julho de 1899

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



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



DA COMPANHIA
EM CAMPINAS

Pessoal da bilheteria

Chefe e conferentes do armazem da baldeação

Chefe e auxiliares do escriptorio da baldeação

Encarregados dos despachos das encomendas

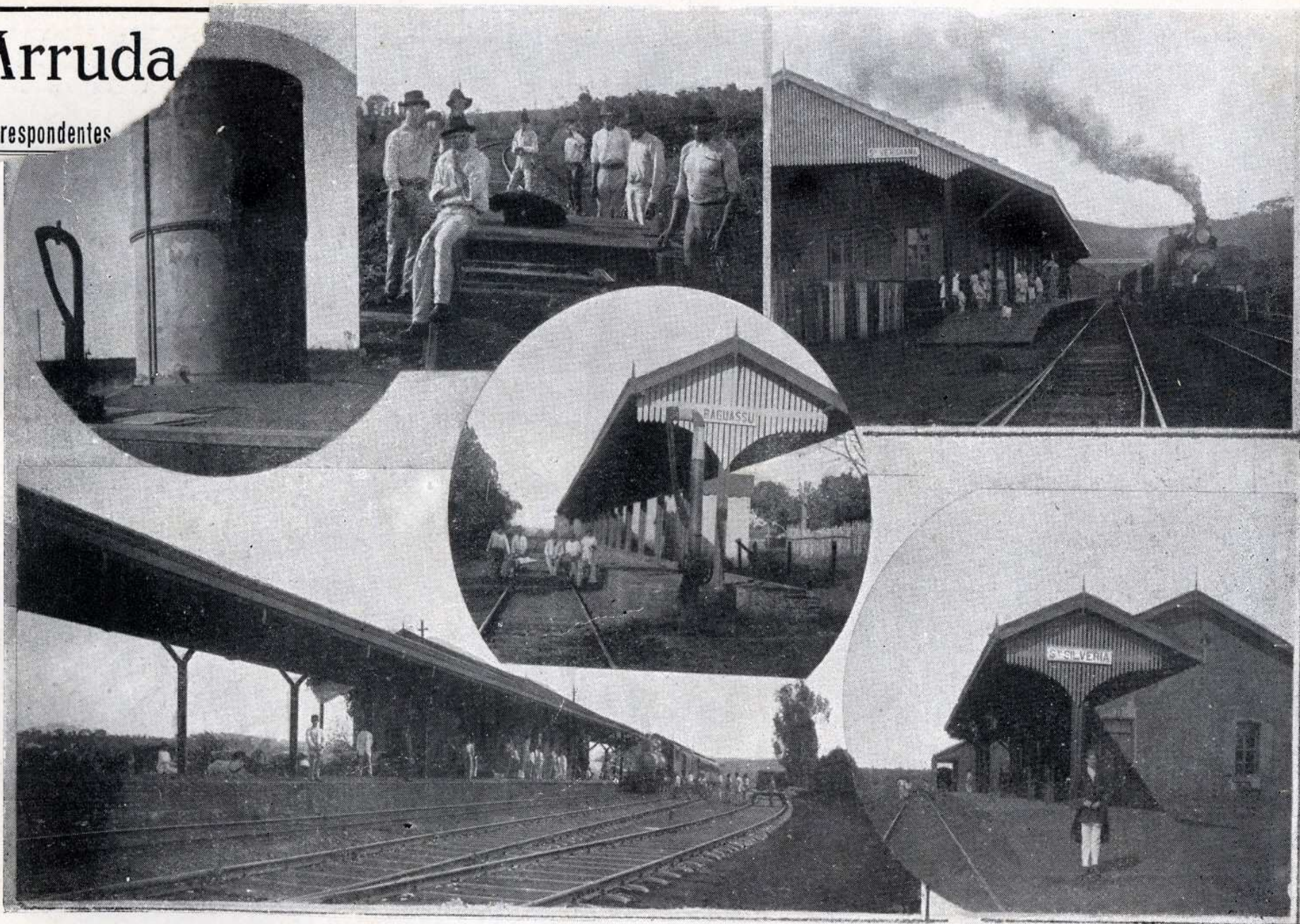
Grupo dos trabalhadores do armazem da baldeação

Pessoal do escriptorio do chefe da estação

Arruda

Correspondentes

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



Um dos novos depósitos de água, de
cimento armado

Uma excursão na linha no trolly da turma

Estação de Baguassú, Km. 13

Estação de Palmeiras, Km. 33

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

Santa Silveria, Km. 24

CONDUÇÃO 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 combustivel, 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	Lubrificantes 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

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

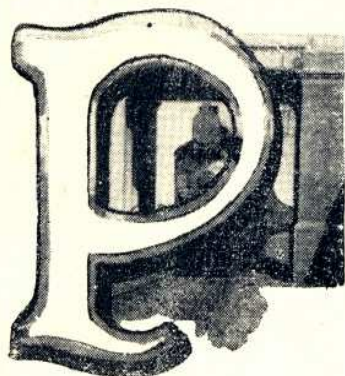
ANOS	Bitola de 1m,60	Bitola de 0m,60	TOTAL	Bitola de 1m,00	Total geral	DIFFERENÇA	
						Mais	Menos
1917	3.879.389	97.906	3.977.295	4.729.412	8.707.707	717.536	—
1916	3.695.516	86.930	3.782.456	4.206.715	7.989.171	1.079.127	—
1915	3.239.556	77.613	3.317.169	3.593.675	6.911.044	115.865	—
1914	2.953.134	80.413	3.033.537	3.761.632	6.795.179	—	727.686
1913	3.219.035	136.755	3.355.791	4.167.074	7.522.865	1.319.497	—
1912	2.615.401	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	3.378.733	438.577	—
1900	1.585.200	89.500	1.674.700	1.265.456	2.940.156	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
» dormitórios, especiaes	1	—	3	4
» dormitórios, 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 condução de pessoal	—	—	3	3
» para animais 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 socorro	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

OBRAS DE ASSISTENCIA AO PESSOAL



PARA quantos conhecem o organismo operario e sua importancia no mechanismo 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 solicitude 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-

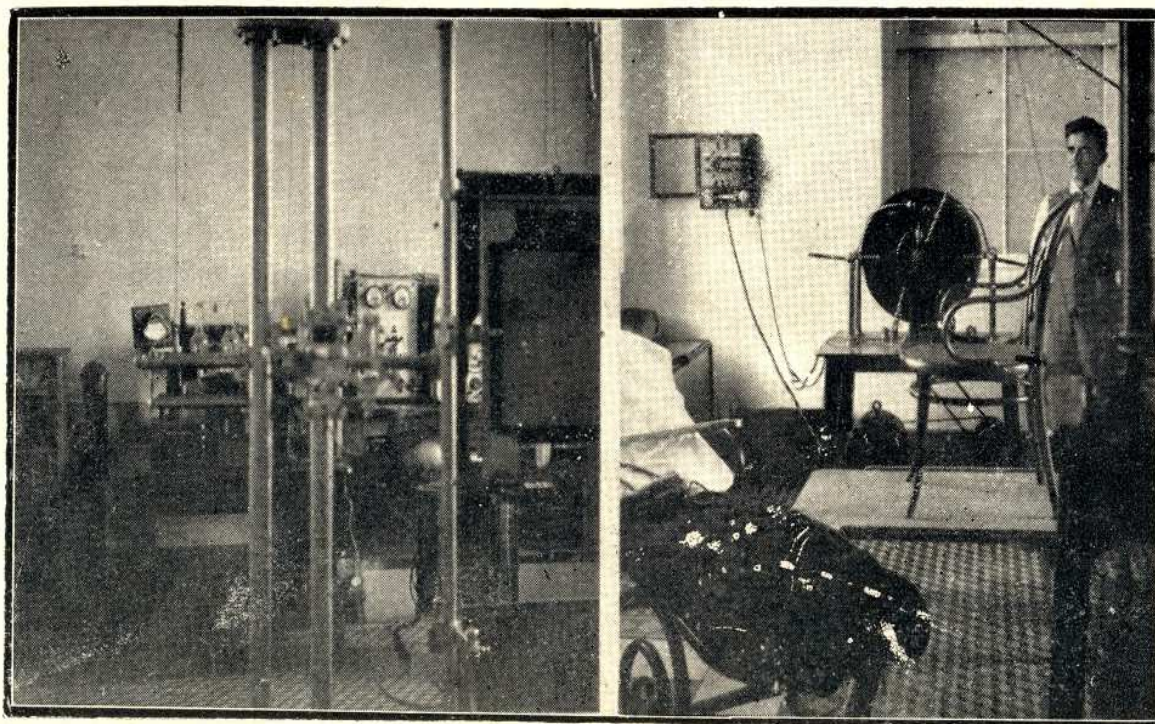
OBRAS DE ASSISTENCIA AO PESSOAL (CONTINUAÇÃO)

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 differentes 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



SOCIEDADE
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.

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 funccionalismo. 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.

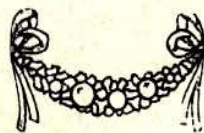
E' também digna de menção a Coperativa de S. Carlos, fundada em 1902, neste importante centro ferro-viario, destinada aos mesmos fins e gosando dos mesmos favores. O seu movimento, menor que o de sua congenere de Jundiahy, porque o numero de socios não pode ser avultado, não deixa de ser um dos mais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

OBRAS DE ASSISTENCIA AO PESSOAL (CONCLUSÃO)

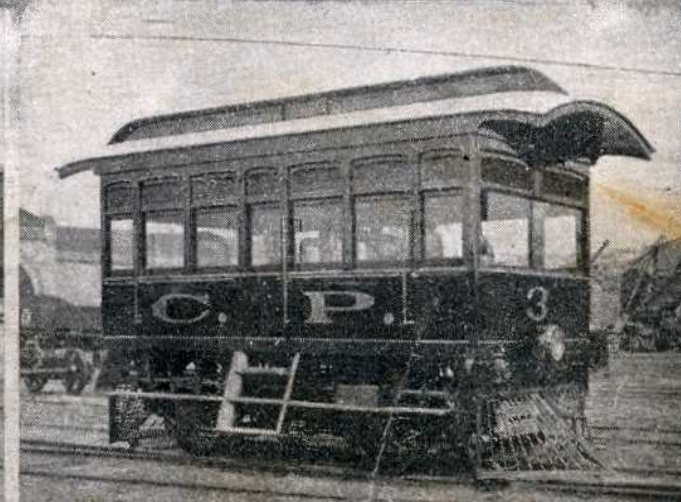
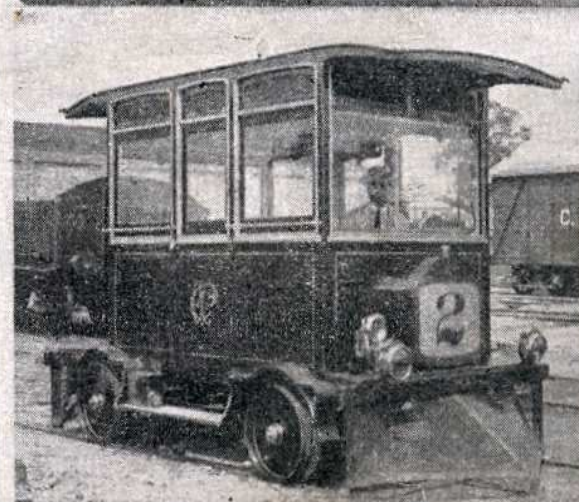
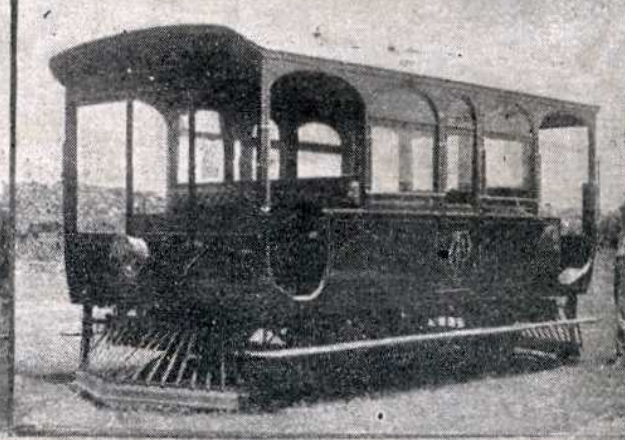
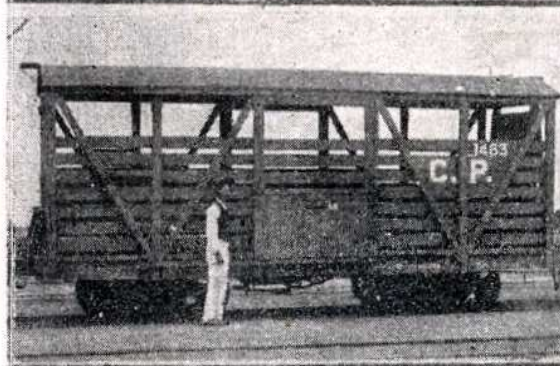
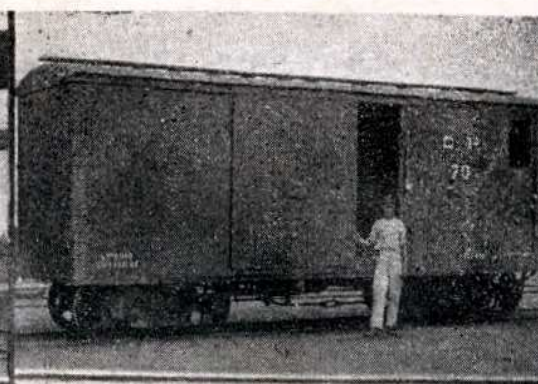
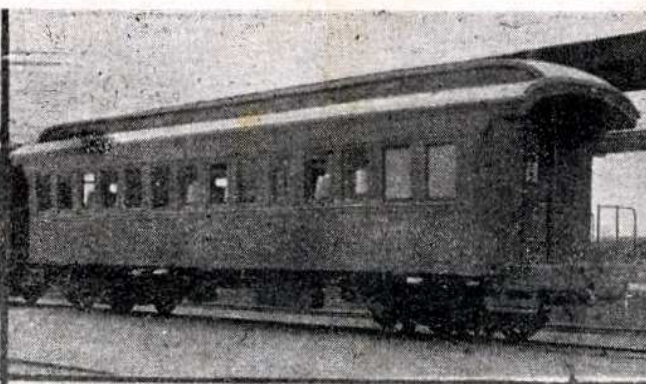
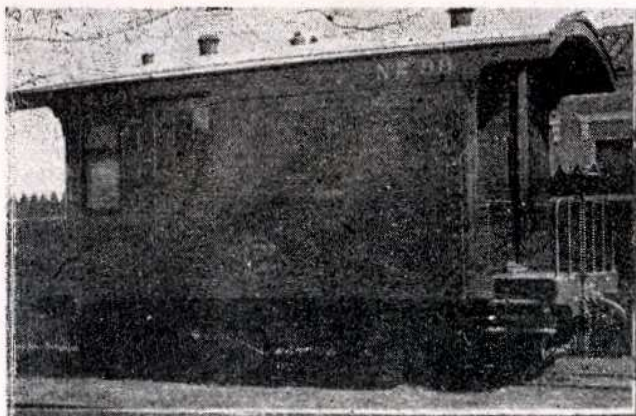
Dos dados expostos resulta que do numero total de empregados da Companhia cerca de 70 % faz uso das cooperativas de consumo; a porcentagem é animadora para estas instituições, justificando também a protecção que merecem da Companhia.

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.



MATERIAL
RODANTE



Carro correio bitola 1m, 00

Gaiola para gado

Carrinho de plataforma para baldeação de animais

Carro da bitola de 1m, 00

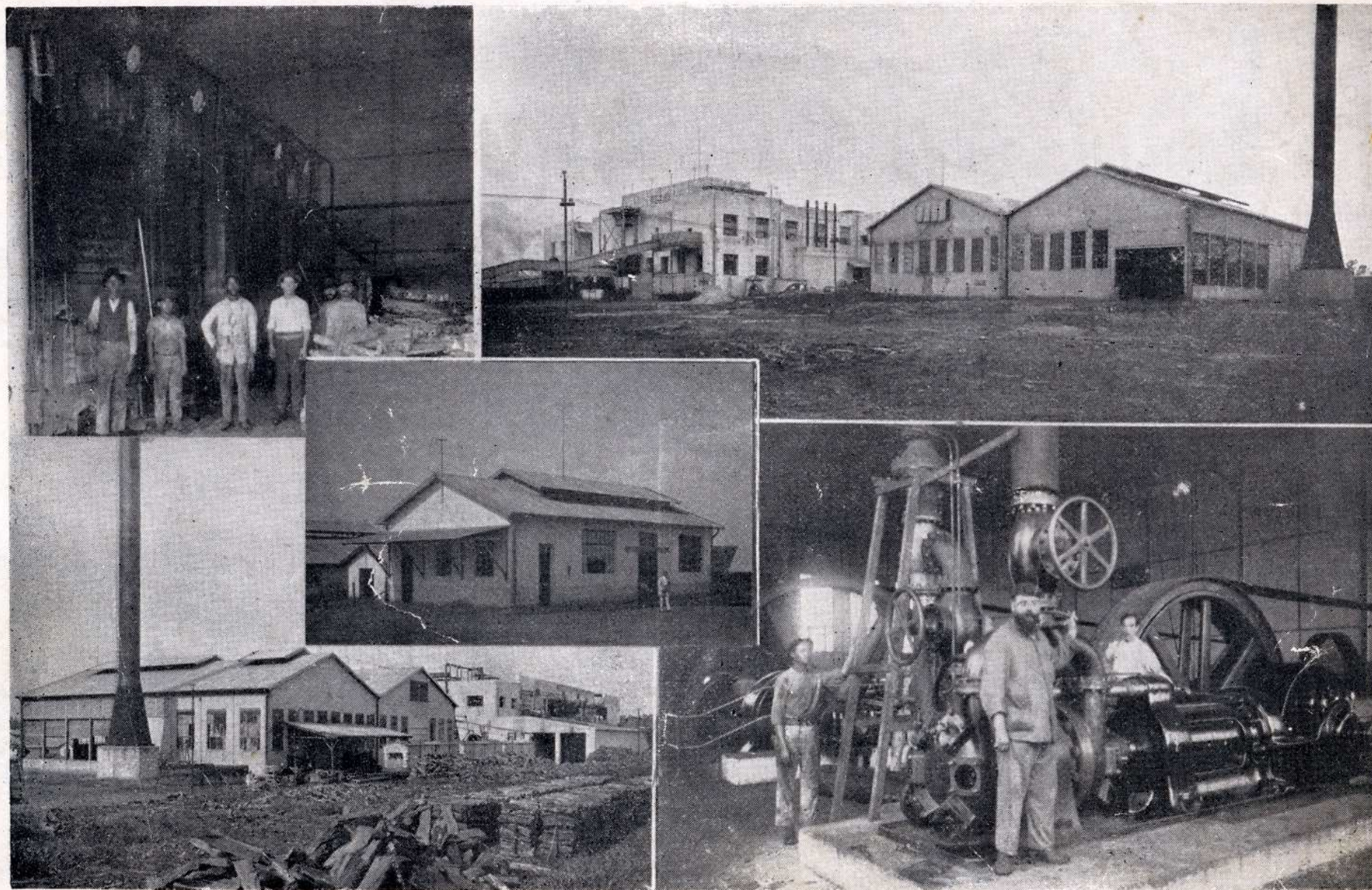
Automovel da bitola de 1m, 00

Automovel N. 2 da bitola de 1m, 50

Vagon da bitola de 1m, 00

Automovel N. 1 da bitola de 1m, 60

Automovel N. 3 da bitola de 1m, 60



Sala das caldeiras

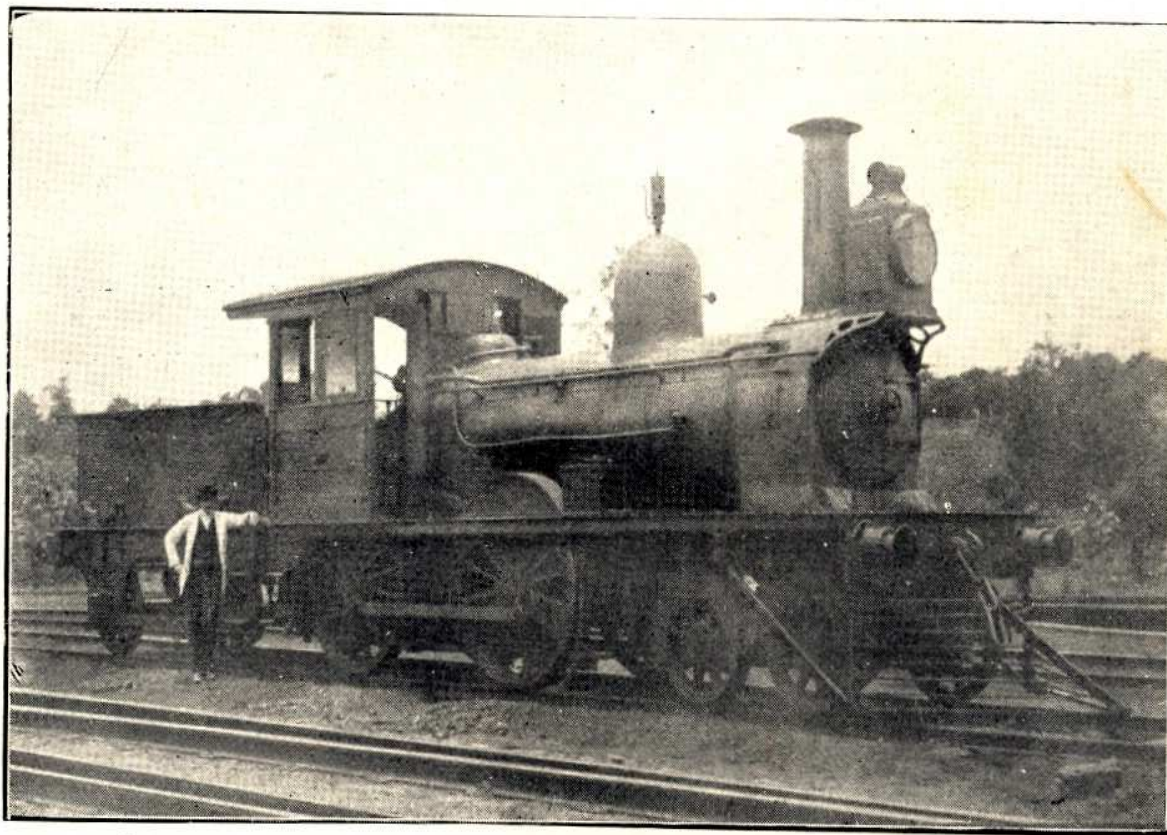
Escritorio do frigorífico

Vista exterior do edificio

Outro aspecto do edificio

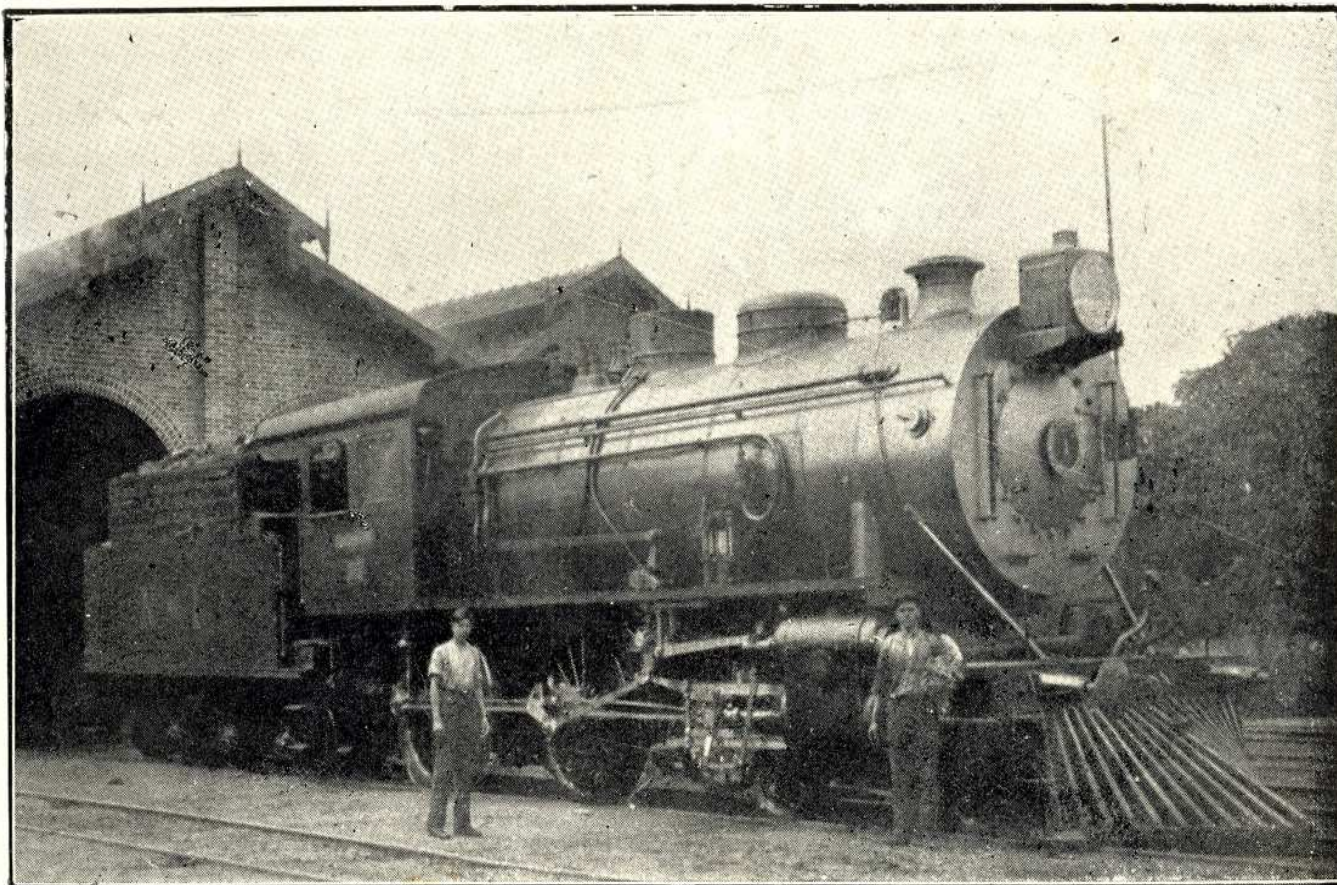
Sala das machinas fixas

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

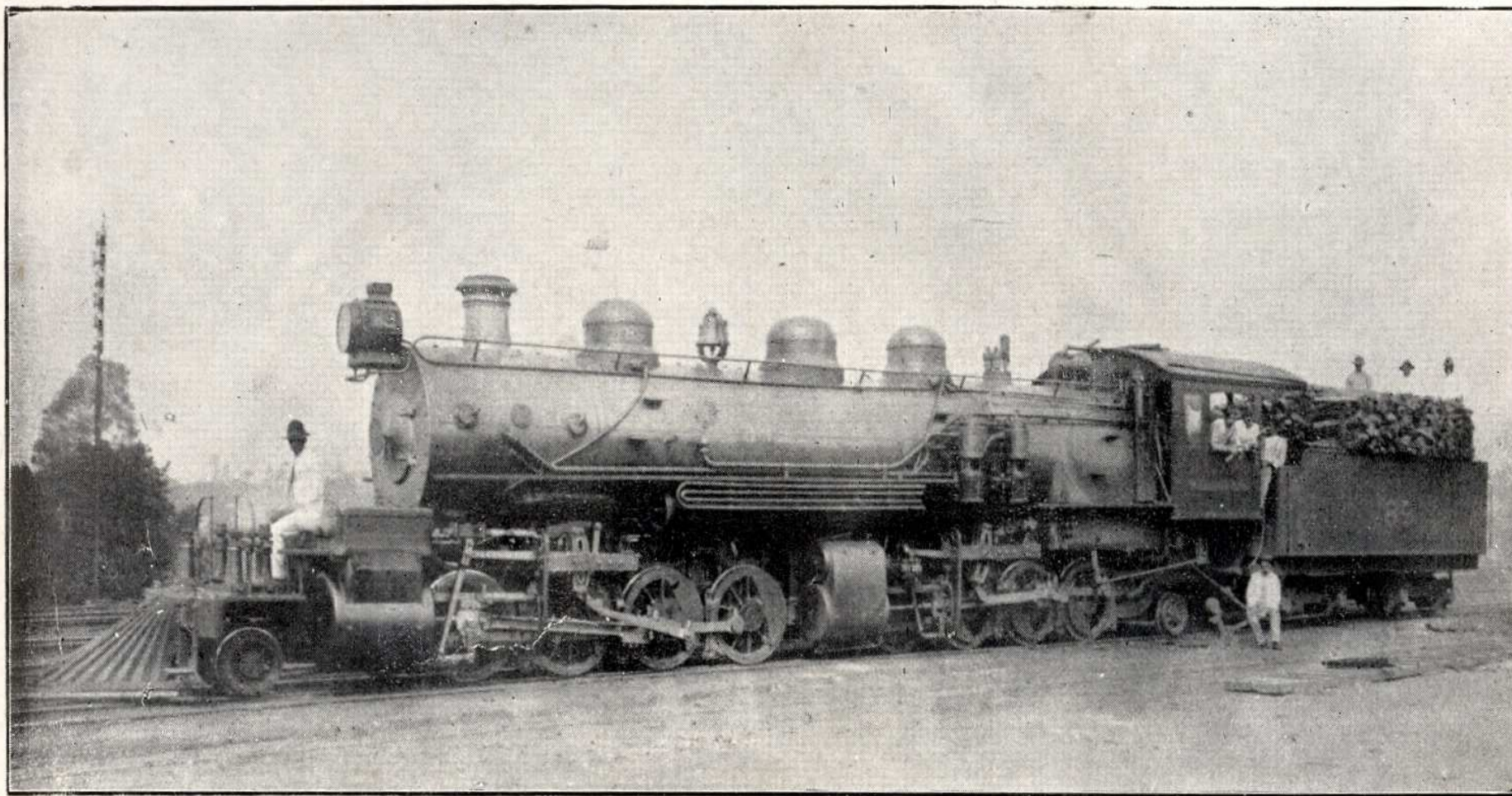


Locomotiva que bem merece ser conservada em lugar apropriado, como lembrança dos serviços prestados e do papel que representa na historia da fundação da Companhia.

— MACHINA N. 1 — BITOLA 1m,60 —

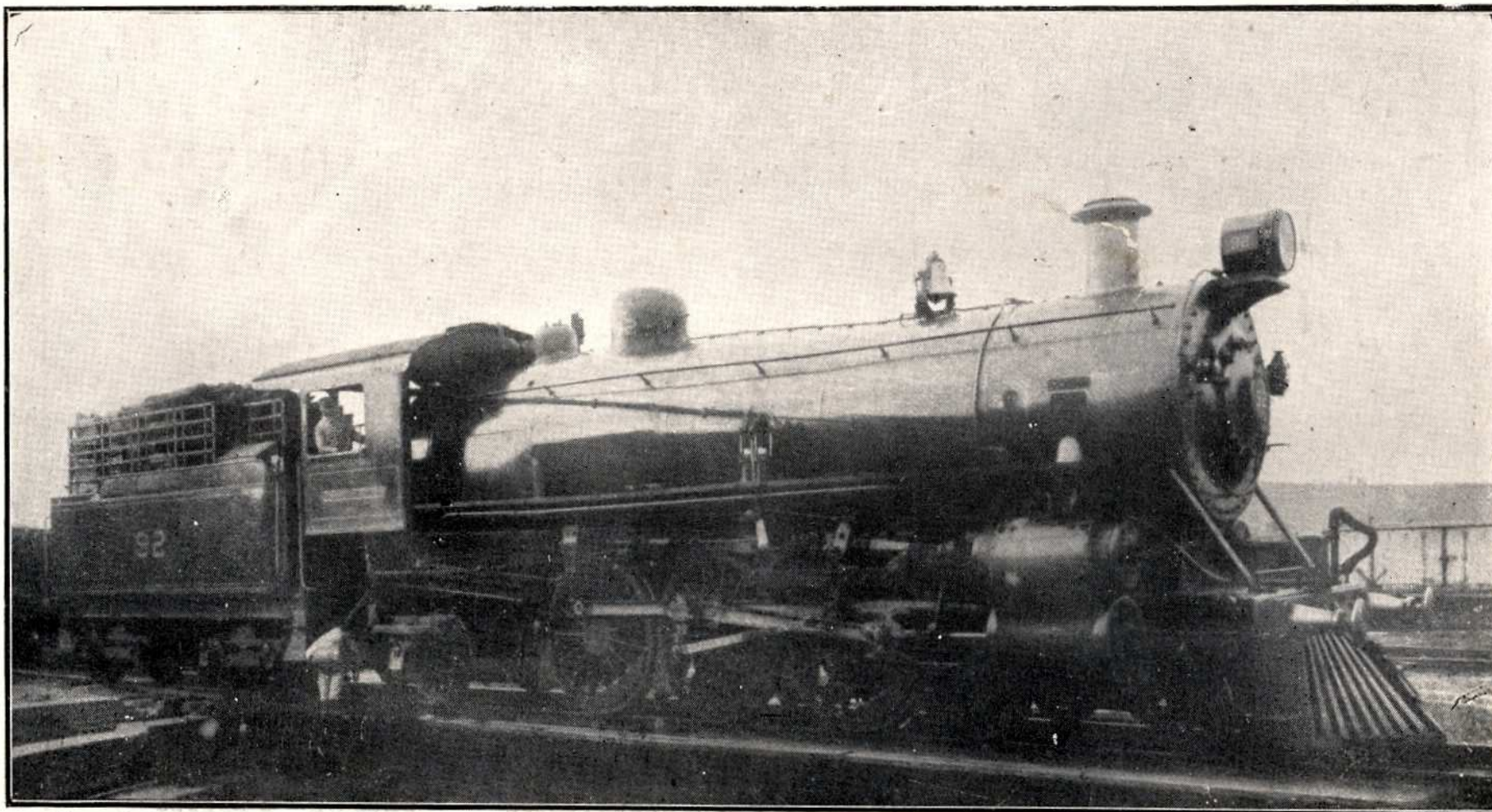


Locomotiva moderna, propria para grandes velocidades, pertence ao grupo dos 6 numeros correlativos, adquiridos pela Companhia para substituir as antigas.



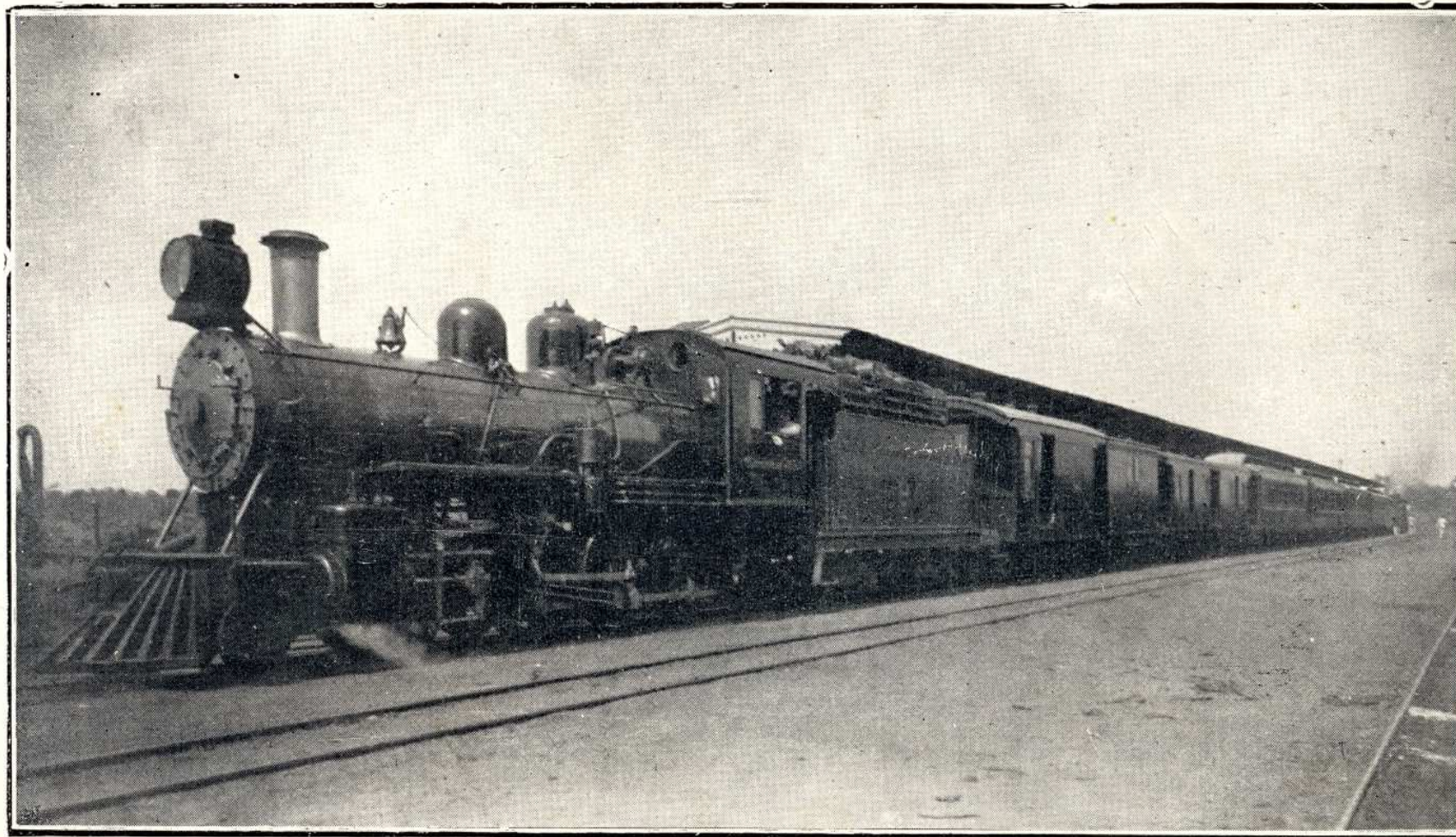
Locomotiva dupla' (Malet), igual ao numero 90, as mais possantes que possui a Companhia para a bitola 1m,00, pucham 40 vagões carregados.

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

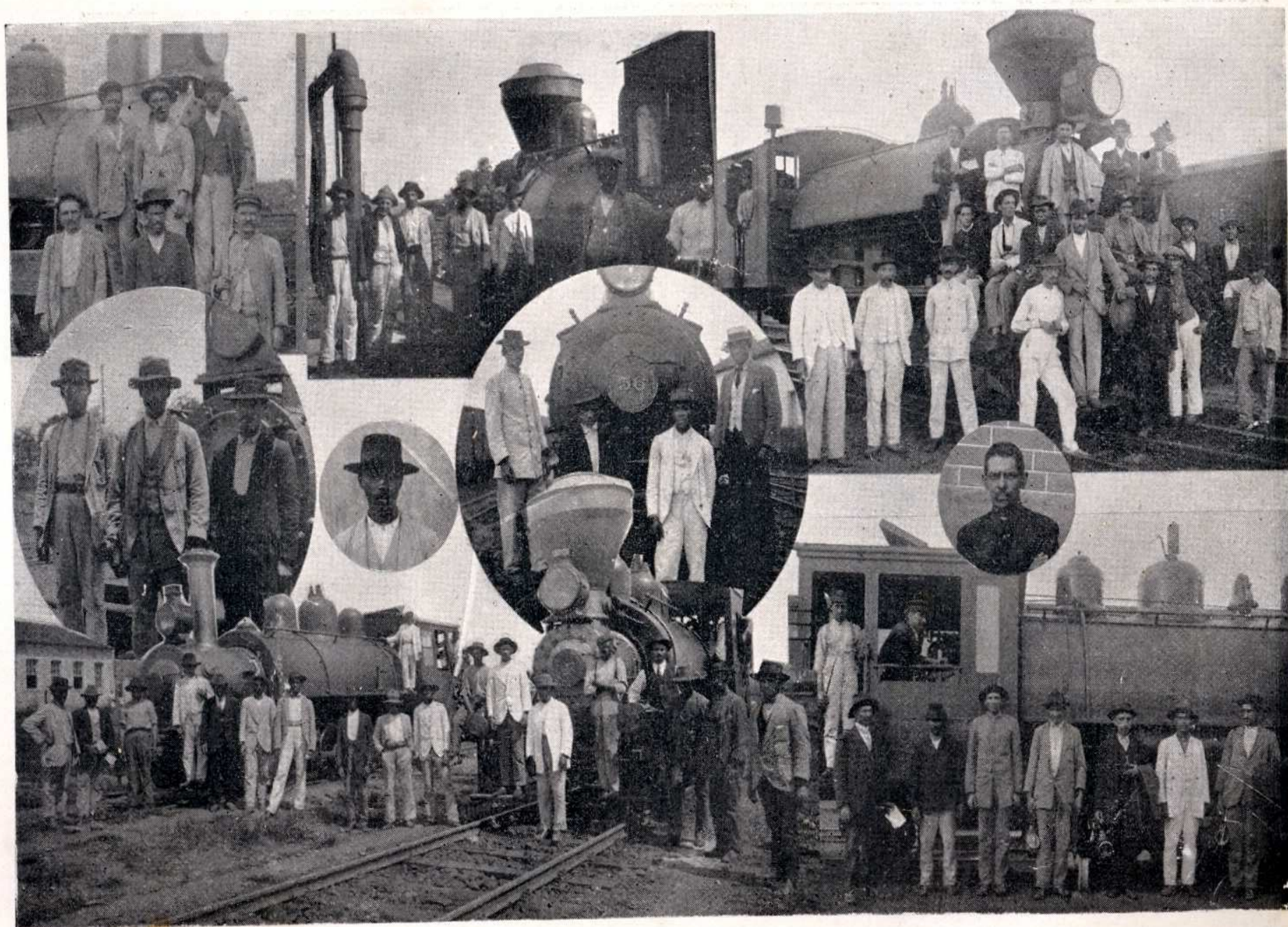


Uma das grandes locomotivas da American Locomotive Company, de 100 toneladas, cujo confronto com a n.º 1 permite-nos avaliar o desenvolvimento da Companhia durante os seus cinquenta annos de existencia

OS GRANDES TRENS DA COMPANHIA



Trem P. J. 5 na estação de Ityrapina



Secção de manobra de Dous Corregos

Secção de manobra de Araraquara

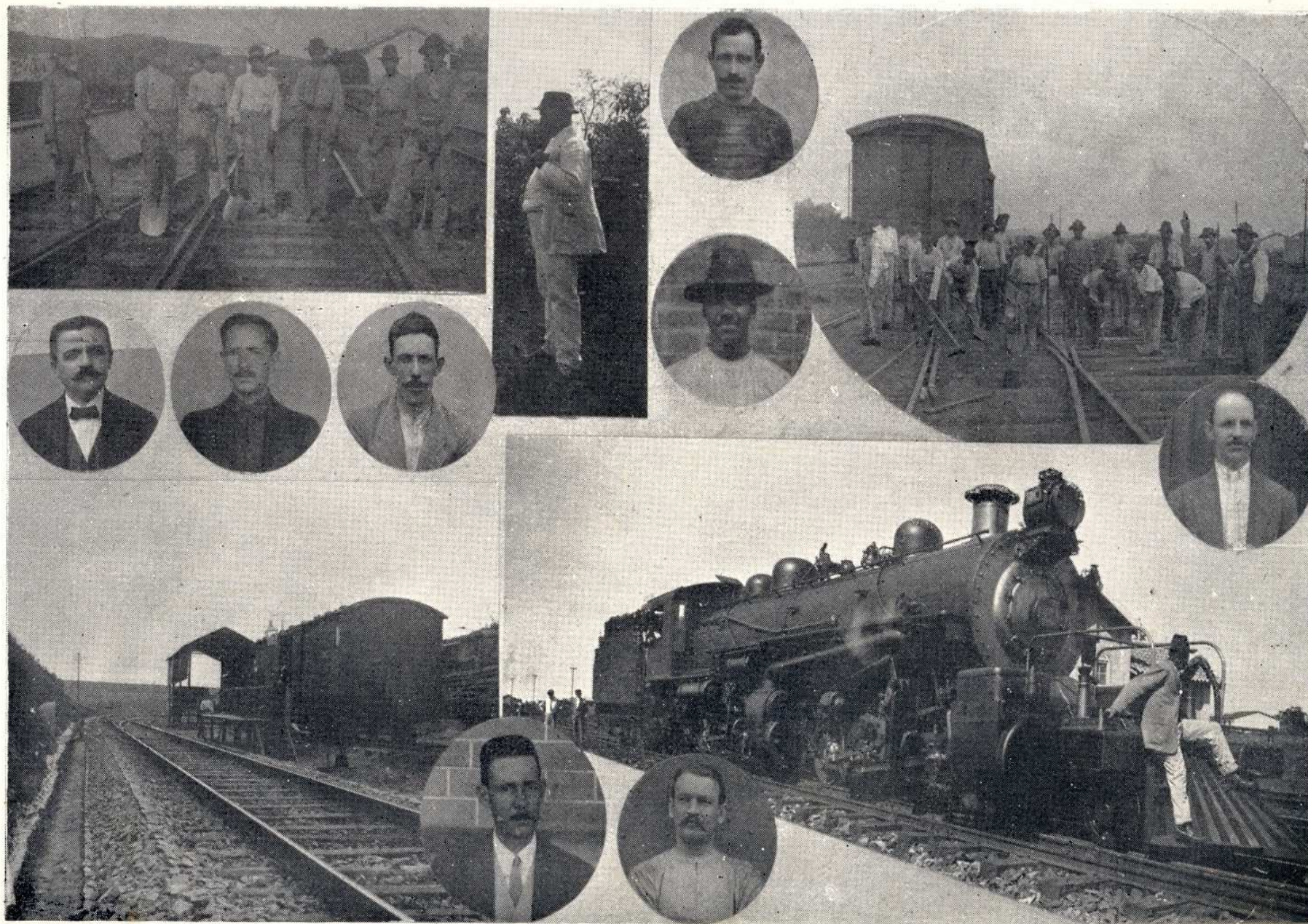
Secção de manobra da bitola 1m,00 e 1m,60 de Rio Claro

Secção de manobra de Cordeiro

Secção de manobra de Rincão

Secção de manobra de Campinas

Secção de manobra da estação de São Carlos



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



SECÇÃO
ESPECIAL DA
FISCALISAÇÃO
DA LENHA

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

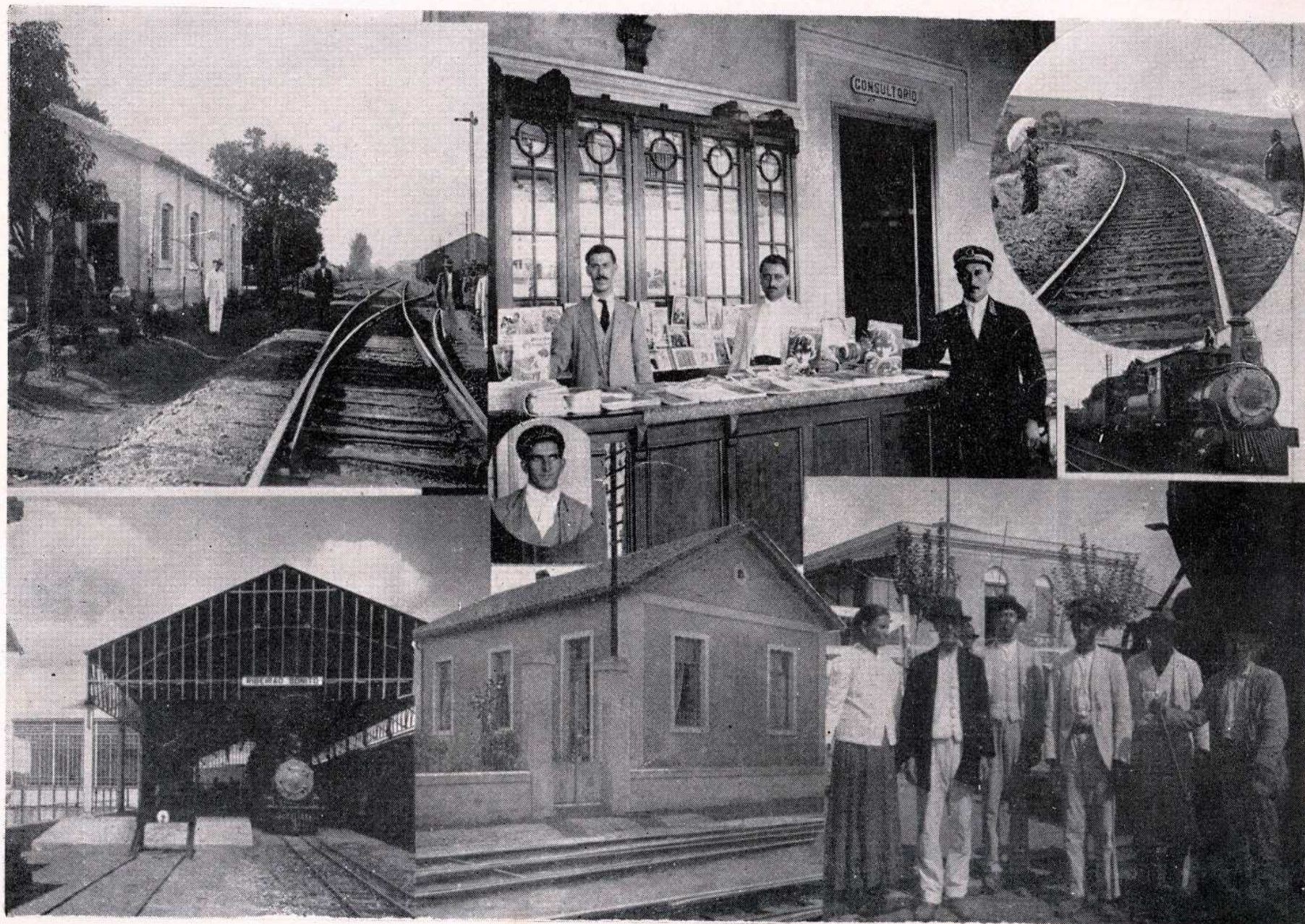
Faltão nesta pagina por não ter conseguido as photographias, os ajudantes Srs. Pedro G. de Camargo de Pederneiras, Paulo José de Mello de Campinas, José de Almeida de Jundiahy e Marcellino Prado de Pirassununga.

OS GRANDES MELHORAMENTOS DA COMPANHIA PAULISTA



Edifício onde funcionam a inspetoria e oficinas em Jundiahy





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



Interior da Pharmacia em Rio Claro

Interior da Cooperativa em Rio Claro

Pharmacia e consultorio medico da Beneficente em Jundiahy

Empregados da Cooperativa em São Carlos

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



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