

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”

ANDRESA POLEIS BROLLO

Fotografias de Estradas de Ferro: estudo da produção fotográfica para a Companhia Paulista de Estrada de Ferro no Arquivo Público do Estado de São Paulo.

ASSIS

2023

ANDRESA POLEIS BROLLO

Fotografias de Estradas de Ferro: estudo da produção fotográfica para a Companhia Paulista de Estrada de Ferro no Arquivo Público do Estado de São Paulo.

Dissertação apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras de Assis, para a obtenção do título de Mestra em História (Área de conhecimento: História e Sociedade).

Orientador: Eduardo Romero de Oliveira.

ASSIS

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Ana Cláudia Inocente Garcia - CRB 8/6887

B867f Brollo, Andresa Poleis
Fotografias de Estradas de Ferro: estudo da produção
fotográfica para a Companhia Paulista de Estrada de Ferro no
Arquivo Público do Estado de São Paulo / Andresa Poleis
Brollo. — Assis, 2023
115 p. : il.

Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual Paulista
(UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis
Orientador: Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira

1. Companhia Paulista de Estradas de Ferro. 2. Rede
Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). 3. Fotografias
- Séc. XIX. 4. Fotógrafos. I. Título.

CDD 907.2



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Câmpus de Assis



ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE ANDRESA POLEIS BROLLO, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA, DA FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS - CÂMPUS DE ASSIS.

Aos 01 dias do mês de setembro do ano de 2023, às 14:00 horas, por meio de Videoconferência, realizou-se a defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de ANDRESA POLEIS BROLLO, intitulada **Fotografias de Estradas de Ferro: estudo da produção fotográfica para a Companhia Paulista de Estrada de Ferro no Arquivo Público do Estado de São Paulo**. A Comissão Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA (Orientador(a) - Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP/FCL - Assis/SP, Prof. Dr. HUGO SILVEIRA PEREIRA (Participação Virtual) do(a) Universidade Nova de Lisboa - Lisboa/Portugal, Prof. Dr. CARLOS ALBERTO SAMPAIO BARBOSA (Participação Virtual) do(a) Departamento de História / UNESP/FCL - Assis/SP. Após a exposição pela mestranda e arguição pelos membros da Comissão Examinadora que participaram do ato, de forma presencial e/ou virtual, a discente recebeu o conceito final: aprovada . Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelo(a) Presidente(a) da Comissão Examinadora.

Documento assinado digitalmente
 EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA
Data: 01/09/2023 16:29:54-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. EDUARDO ROMERO DE OLIVEIRA

*Dedico este trabalho a Laura, Liz e Maria Alice
por todas as vezes que vocês entraram no meu quarto
me chamando para brincar e deixaram os meus dias mais coloridos.*

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer primeiramente ao professor Eduardo por ter me orientado neste trabalho, pela paciência e dedicação incansáveis em todas as nossas reuniões. Pela oportunidade de integrar o projeto Memória Ferroviária, que proporcionou a troca de conhecimentos e de bons momentos.

Agradeço também a Unesp pela oportunidade de realizar a graduação em História e o mestrado de forma gratuita e de qualidade. Aos professores que estiveram envolvidos na minha formação, principalmente aos professores Carlos Alberto Sampaio Barbosa e ao Hugo Silveira Pereira que participaram da minha banca de defesa.

Ao Centro de Documentação e Apoio à Pesquisa por possibilitar o contato com as mais diversas fontes históricas e pelo aprendizado sobre preservação e conservação desses documentos. À Revista Faces da História que proporcionou a experiência de realizar a editoração de artigos científicos e o contato com pessoas maravilhosas. Aos amigos que fiz na graduação e me acompanham até hoje, Isabela, Elza, Allana e Lucas. Acredito que a vivência em uma universidade pública foi essencial para a minha formação acadêmica e pessoal.

Ao Arquivo Público do Estado de São Paulo pela ajuda na consulta das fotografias da Rede Ferroviária Federal. À todas as pessoas que me ajudaram de alguma forma na busca por informações, por e-mail ou telefone.

À minha família, pelo apoio incondicional durante todos esses anos, principalmente à minha mãe, que sempre me confortou nas minhas crises de ansiedade. As minhas amigas Daniela e Débora, vocês são pessoas incríveis que me inspiram a continuar sempre. Ao meu namorado, Vinicius por acreditar em mim e me apoiar sempre, me ajudando na pesquisa e na escrita.

Eu não teria conseguido realizar este trabalho sem vocês. Muito obrigada.

RESUMO

Esta dissertação analisa as fotografias do final do século XIX até o ano de 1930 da Companhia Paulista de Estrada de Ferro no fundo iconográfico da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima presente no Arquivo Público do Estado de São Paulo. O intuito da análise foi entender como era o uso da fotografia pela empresa; para isto, foram investigados os motivos fotografados e como foram fotografados, utilizando-se da análise formal. A investigação dos motivos foi feita por meio dos relatórios administrativos da empresa, e a análise formal por meio do uso de conceitos, como “enquadramento”, “estrutura”, “arranjo” etc. Assim, este trabalho mostra os diferentes usos e funções da fotografia empreendidos pela Companhia Paulista, sendo, primeiro, o uso técnico – por engenheiros e administradores em imagens de acompanhamento de obras –, e, posteriormente, o uso para a promoção de suas obras na própria empresa. Em seguida, foram apresentadas as fotografias de eventos e inaugurações que tinham a função de registrar a memória da empresa. Este trabalho também encontrou os nomes de alguns dos fotógrafos e ateliês que trabalharam para a Companhia Paulista.

PALAVRAS-CHAVE: Companhia Paulista; fotografia; ferrovia; fotógrafos; História da ferrovia;

ABSTRACT

This thesis analyzes the photographs from the late 19th century to the 1930s of the Companhia Paulista de Estrada de Ferro in the iconographic collection of the Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima in the Public Archives of the State of São Paulo. The purpose of the investigation was to comprehend how the company utilised photography. In order to achieve this, formal analysis was used to look at the motifs that were photographed and how they were captured. The company's administrative reports and a formal study using terms like framing, structure, layout etc. were used to analyse the motifs. As a result, this work demonstrates the various applications and tasks that photography was used for by Companhia Paulista, starting with its technical use by engineers and administrators in the form of photos that accompanied works and progressing to its usage for the company promotion. Then, there were the images from ceremonies and events that served as a record of the company's history. Additionally, some of the photographers and studios who worked for Companhia Paulista were identified through the current study.

KEYWORDS: Paulista Company; photography; railway; photographer; railroad history;

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

IMAGEM 1 – MARC FERREZ - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARARAS CERCA DE 1880	21
IMAGEM 2 - GUILHERME GAENSLY - S.P.R. ESTAÇÃO DA LUZ.....	22
IMAGEM 3 – CURSO DE FERROVIÁRIOS DA CPEF	29
IMAGEM 4 - INAUGURAÇÃO DA PONTE AYROSA GALVÃO.	31
IMAGEM 5 - ESTAÇÃO DE BATOVI	41
IMAGEM 6 - ESTAÇÃO DE JUNDIAÍ, 1922 ALEXANDRE JANCZUR	49
IMAGEM 7 - LINHA DE RIO CLARO A ITYRAPINA - CONSTRUÇÃO DE ATERRO.....	50
IMAGEM 8 - ANTIGOS PRESIDENTES DA COMPANHIA PAULISTA	54
IMAGEM 9 - ANTIGA ESTAÇÃO DE CAMPINAS	55
IMAGEM 10 - PONTE SOBRE O RIO MOGY-GUASSU	56
IMAGEM 11 - PONTE SOBRE O RIO MOGY-GUASSU	57
IMAGEM 12 - CHEFES DAS ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA	59
IMAGEM 13 - FUNCIONÁRIOS E FUNCIONÁRIAS DA COMPANHIA PAULISTA.....	60
IMAGEM 14 - EMPREGADOS DAS OFICINAS DE JUNDIAÍ DA COMPANHIA PAULISTA.....	60
IMAGEM 15 - ANÚNCIOS PRESENTES NO ÁLBUM DA COMPANHIA PAULISTA.	62
IMAGEM 16 - CASA DE OPERÁRIOS - FOT. CANTARELLI JAÚ	64
IMAGEM 17 – EVENTO ESPORTIVO – FOTOS UNIDAS.....	65
IMAGEM 18 - COMITIVA VISITANDO A SEDE DA COMPANHIA PAULISTA EM JUNDIAÍ	66
IMAGEM 19 - ESTAÇÃO DE PAPAGAIOS – MOGIANA – O. SAINATI.....	67
IMAGEM 20 - CURSO DE FERROVIÁRIOS DA COMPANHIA PAULISTA – FOTO IDEAL JUNDIAÍ.....	67
IMAGEM 21 - VAGÃO DE CARGA N° 435	73
IMAGEM 22 - PLATAFORMA DA ESTAÇÃO DE LOUVEIRA.....	74
IMAGEM 23 - ANTIGA ESTAÇÃO DE CAMPINAS.....	75
IMAGEM 24 - CONSTRUÇÃO DE ATERRO – LINHA RIO CLARO A ITIRAPINA	76
IMAGEM 25 - ESTAÇÃO DE RINCÃO	77
IMAGEM 26 – ELETRIFICAÇÃO DE JUNDIAÍ A CAMPINAS	78
IMAGEM 27 - INTERIOR DO VAGÃO.	79
IMAGEM 28 - ESTAÇÃO DE PORTO FERREIRA	80
IMAGEM 29 - ELETRIFICAÇÃO DE CAMPINAS A TATUÍ	82
IMAGEM 30 - OFICINA DE MONTAGEM DE CARROS E VAGÕES – RIO CLARO	82
IMAGEM 31 - VAGÃO PRANCHA N° 4259	84
IMAGEM 32 - LINHA DE TRANSMISSÃO – SUBESTAÇÃO DE SÃO CARLOS	86
IMAGEM 33 - PEÇA.....	87
IMAGEM 34 - PONTE SOBRE O RIO CORUMBATAÍ DA LINHA DE RIO CLARO A ITIRAPINA	88

LISTA DE ABREVIATURAS

RFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
APESP	Arquivo Público do Estado de São Paulo
FEPASA	Ferrovias Paulista Sociedade Anônima
IPHAN	Instituto de Patrimônio Histórico Artístico Nacional
CONDEPHAAT	Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico
EFA	Estrada de Ferro de Araraquara
CPEF	Companhia Paulista de Estrada de Ferro
SPR	São Paulo Railway
EFSJ	Estrada de Ferro Santos Jundiaí
EFS	Estrada de Ferro Sorocabana
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos
MDF	Medium Density Fiberboard
CMStP&P	Chicago, Milwaukee, Saint Paul & Pacific Railway

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1 - A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E A FOTOGRAFIA NO INTERIOR PAULISTA NO COMEÇO DO SÉCULO XX	15
1.1 - Companhia Paulista de Estradas de Ferro: expansão de Obra Pública no interior paulista	15
1.2 - Fotografia na passagem do século XIX e XX	18
1.3 - Fotografia na história da CPEF no Fundo RFFSA	23
1.4 - Fotografia e atividade da CPEF.....	43
2 – FOTÓGRAFOS NO FUNDO RFFSA	45
2.1 - Fotógrafos no interior paulista.....	45
2.2 - Fotógrafos atuantes para a CPEF.....	47
2.3 - O fotógrafo nas estradas de ferro em São Paulo.....	63
2.4 - Conclusões parciais	68
3 – FOTOGRAFIA PARA FERROVIA: UMA ANÁLISE FORMAL	71
3.1 Enquadramento	72
3.2 Articulação dos planos	79
3.3 Arranjo	81
3.4 Estrutura	83
3.5 Efeitos	85
3.6 Pessoas	87
3.7 Conclusão.....	89
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	91
5. REFERÊNCIAS	93
5.1 Fonte Primária	93
5.2. Livros, Teses, dissertações e artigos	93
APÊNDICE – Fotógrafos do Estado de São Paulo	97

INTRODUÇÃO

A metade do século XIX no Brasil é marcado por diversas mudanças, pois recentemente o país havia se tornado independente, o café estava começando a ser plantado nas terras do sudeste e já havia planos para a construção de estradas de ferro em alguns estados. Os processos de construção de estradas de ferro em São Paulo se aceleraram com a expansão do café, fazendo com que, na segunda metade do século XIX já houvesse companhias ferroviárias paulistas que se destacavam em relação às companhias de outros estados devido ao transporte do produto (Saes, 1981, p. 26). Dentre essas companhias estava a Companhia Paulista de Estradas de Ferro que foi a primeira a se formar com investimento nacional e não estrangeiro.

Nesse contexto de alterações econômicas e políticas no Brasil, inicia-se também a transformação da paisagem que foi registrada por outra invenção que havia chegado na mesma época ao país, a câmera fotográfica. O acesso restrito do produto, devido ao seu preço e a necessidade de conhecimento específico para operar a câmera, fez com que os registros fotográficos dessa época se limitassem a retratos da elite colonial, paisagens urbanas, de plantações e as obras de construção das estradas de ferro. Com essas restrições a maioria dos registros foi realizada por fotógrafos estrangeiros que chegavam ao país, em virtude dos incentivos a imigração que também cresciam nesse momento.

Em meio a esse contexto histórico de desenvolvimento e progresso, a fotografia foi vista como o meio perfeito para registrar esses feitos, pois sua estrutura, sua mecanização e certa rapidez na realização da imagem ocasionou à fotografia o caráter de realidade e objetividade (Rouillé, 2009, p. 66). Dessa forma, a fotografia foi utilizada largamente no acompanhamento de obras tanto da ferrovia quanto arquitetônicas para comprovar a execução dos trabalhos, mas também como instrumento para engenheiros e arquitetos (Oliveira, 2018). Por esse motivo, as companhias de estradas de ferro desde o início de sua construção e, em alguns casos, até o término de seu funcionamento, no final do século XX, registraram através de fotografias sua atividade ao longo dos anos. Segundo Turazzi,

A importância crescente atribuída às imagens fotográficas, graças ao seu poder de informação e de positivação do papel do Estado na realização de obras públicas, pode ser medida, entre outros indicadores, pela também crescente encomenda de serviços fotográficos pelos agentes dessas intervenções, assim como pela contratação direta de fotógrafos por diferentes instituições públicas ou privadas desde o século XIX. (2006, p.65-66).

Podemos verificar essa relevância da fotografia na época por meio de álbuns e coleções iconográficas disponíveis para a consulta em instituições, assim como repositórios de fotografias digitalizadas, como a Brasileira Fotográfica.¹

Assim, as empresas reuniram ao longo dos anos de existência um fundo fotográfico relevante, que documentou a construção, as inaugurações, os atos públicos, os acidentes, os cursos de ferroviários, as máquinas das oficinas, a eletrificação das linhas e os seus trabalhadores de diversos setores. Esses registros fotográficos abrangem todas as companhias ferroviárias que passaram a pertencer à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) no fim da década de 50. O fundo fotográfico dessas empresas se encontra atualmente no Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP), que conserva um número significativo de fotografias.

O objeto desta pesquisa são essas fotografias, especificamente as da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), presentes no fundo iconográfico da RFFSA, selecionadas entre as pastas da empresa. Devido à quantidade de fotografias ser muito grande, o critério de seleção foi a presença de datas ou informações no suporte ou na ficha catalográfica que ajudassem na aproximação da data e a consulta aos relatórios administrativos da empresa.

Assim, foi preciso definir um recorte temporal, que se inicia com as primeiras fotografias encontradas do final do século XIX até as da década de 1930. A escolha do recorte final, 1930, foi devido a esta data encerrar diversos processos da empresa, as primeiras fases da eletrificação, a expansão da linha até Marília, em 1928, a produção de material audiovisual sobre a CPEF, em 1929, que sinalizam o período do auge da empresa (Matos, 1990).

O intuito geral da pesquisa é analisar essas imagens por meio do exame das motivações para a realização dos registros e procurar informações sobre os fotógrafos que realizaram esses trabalhos, uma vez que a análise de uma série de fotografias exige uma pesquisa a respeito de todo o processo que gerou o registro, pois a imagem em si, segundo Meneses (2003, p.28), não possui valor imanente, por isso é muito importante o rastreamento dos elementos que permitiram sua constituição para compreendê-la em seu contexto.

Os objetivos específicos são:

- Identificar dados mínimos sobre imagens produzidas para a Companhia Paulista no período estudado;

¹ A Brasileira Fotográfica é um repositório de imagens criado por meio da união da Fundação da Biblioteca Nacional e do Instituto Moreira Sales. Conferir em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/>

- Verificar, tanto quanto possível, os ateliês e/ou fotógrafos que produziram as fotografias relativas à Companhia Paulista localizadas no APESP;
- Analisar as fotografias realizadas para a Companhia Paulista em função dos aspectos técnicos, comerciais e biográficos de sua produção;
- Descrever os aspectos formais e de conteúdo que compõem as fotografias;

A realização desta pesquisa se justifica por apresentar, primeiramente, o uso da fotografia como objeto e fonte principal sobre a Companhia Paulista, que para Ulpiano Meneses (2003) é um ângulo estratégico para a análise da sociedade, desde que a série de fotografias selecionadas levante uma problemática histórica. O autor afirma que, numa pesquisa, o objeto sempre será a sociedade e as fontes serão os instrumentos que permitiram a sua construção. Assim,

[...] as séries iconográficas [...] não devem constituir objetos de investigação em si, mas vetores para a investigação de aspectos relevantes na organização, funcionamento e transformação de uma sociedade (2003, p.28).

A problemática que se coloca sobre as fotografias selecionadas se refere à quantidade de imagens guardadas no fundo fotográfico e qual era a utilidade prática delas, para compreender isso foi realizada uma análise formal das fotografias da Companhia Paulista, entendendo que havia propósitos específicos para a realização desse trabalho e do modo de fazer como já sinalizado por Oliveira (2018, 2019). Propósitos que se diferenciam de trabalhos sobre fotografia de álbuns de cidades ou de família. Bem como é relevante conhecer o máximo possível sobre os fotógrafos que fizeram os registros, de onde eram, que tipo de trabalhos faziam e se possuíam ateliês, assim como entender qual era a relação com a empresa, e o destino das fotografias após a entrega do trabalho.

Para a investigação sobre os dados das fotografias foram pesquisados os relatórios administrativos da CPEF e foram consultadas algumas obras que se debruçaram sobre a história da empresa, como Debes (1968), Matos (1990), Saes (1981), e sobre aspectos mais específicos, como a análise de fotografias de obra de ferrovia feita por Oliveira (2012, 2018, 2019); Grandi (2006), que analisa a compra da Estrada de Ferro de Rio Claro pela CPEF; Lanna (2016), que analisa a relação dos trabalhadores com a CPEF; e Bartcus (2012), que investigou o processo de patrimonialização do Museu da CPEF, entre outros. Em relação aos nomes dos fotógrafos encontrados nas fotografias, foram pesquisadas informações nos trabalhos de Kossoy (2001, 2002), que se dedica à história da fotografia e aos fotógrafos que atuaram no Brasil até o ano de 1910; Mendes e Goulart (2007), que analisaram anúncios de fotógrafos em jornais no século XIX; além da pesquisa no jornal *Correio Paulistano*. A metodologia de análise formal das

fotografias foi norteadas pelo trabalho de Solange Ferraz de Lima e Vânia Carneiro de Carvalho (1997), que usaram o método de descrição icônica e formal para perceber os padrões de produção da fotografia utilizados pelos fotógrafos nos álbuns do início do século XX, em São Paulo. A descrição formal foi baseada em conceitos como, enquadramento, arranjo, efeitos etc. explicadas por Dondis (1991), Villafañe (2006) e Busselle (1979).

No primeiro capítulo, *A Companhia Paulista de Estrada de Ferro e a fotografia no interior paulista no começo do século XX*, foi feita uma pequena apresentação da história da Companhia Paulista do seu início até 1930, também foi apresentado o histórico do fundo iconográfico de onde foram retiradas as fotografias selecionadas para a pesquisa, esse levantamento foi importante para entender as características atuais do fundo. Em seguida, os temas das fotografias foram descritos e contextualizados por meio dos relatórios da empresa, com o intuito de apresentar os motivos para a realização dos registros. No segundo capítulo, *Fotógrafos no Fundo RFFSA*, são apresentados dados biográficos dos fotógrafos descobertos na análise das fotografias e outros materiais audiovisuais produzidos sobre a CPEF, como o filme e o álbum do cinquentenário da empresa realizado por Filemón Pérez, em 1918. No terceiro capítulo, *Fotografia para ferrovia: análise da produção fotográfica na Companhia Paulista*, são apresentados os resultados da análise formal das fotografias selecionadas, as categorias de análise da História da Arte foram brevemente explicadas e como elas foram aplicadas nas fotografias selecionadas.

1 - A COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO E A FOTOGRAFIA NO INTERIOR PAULISTA NO COMEÇO DO SÉCULO XX

1.1 - Companhia Paulista de Estradas de Ferro: expansão de Obra Pública no interior paulista

A história das ferrovias no estado de São Paulo possui uma vasta bibliografia, o que torna necessária ao menos a citação de algum desses autores especialistas no tema. Na área de história econômica, o trabalho de Saes (1981) analisa a relação entre população, café e as ferrovias no estado para explicar o desenvolvimento deste meio de transporte e, posteriormente, compara a receita das empresas ferroviárias e a economia de São Paulo para entender a crise das ferrovias que, segundo o autor, um dos motivos seria o declínio da plantação do café. A associação entre o café e as ferrovias também é objeto de estudo da pesquisa de Odilon de Matos (1990), a qual traz o conceito de ferrovias “cata-café” para explicar o traçado que as companhias construíram ao longo do tempo e como isso prejudicou a continuidade de seu uso após 1940.

Tratando especificamente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a obra de Célio Debes (1968), em comemoração ao centenário da empresa, buscou analisar os relatórios da companhia e relatar as primeiras discussões sobre a construção de estradas de ferro em São Paulo até o início da implantação da linha de Jundiaí a Campinas. Os aspectos da evolução da Companhia Paulista foram estudados por diversos autores e as obras citadas neste trabalho tem relação com as fotografias encontradas no fundo da RFFSA, uma vez que se procurou contextualizá-las primeiro para depois analisá-las no terceiro capítulo.

Dentre os autores, pode-se citar: Domingues Neto (1999), que estuda a opção da empresa pelo desenvolvimento do transporte fluvial no rio Mogi Guaçu, projeto que se inicia no final do século XIX, mas que não se consolida no século XX; a eletrificação e modificações que a Companhia Paulista e as outras companhias ferroviárias realizaram ao longo dos anos foram estudadas por Oliveira (2012); já Grandi (2006) se dedicou a perceber a fusão da Companhia Paulista com outras companhias, como a Rio Claro Railway Company; a expansão da Companhia Paulista, com foco no tronco da Alta Paulista, é estudada por Campos e Inoue (2020); e o estudo de caso das oficinas da Companhia Paulista na cidade de Jundiaí, partindo do conceito de patrimônio industrial, realizado por Torrejais (2019).

A maioria dos autores que foram citados fazem referência à obra de Matos (1990) para desenvolver seus trabalhos, já que o autor relata a história da expansão das companhias ferroviárias a cada década. A Companhia Paulista nasceu da iniciativa de fazendeiros e

autoridades do estado de São Paulo de facilitar a chegada do café do interior até a cidade de Jundiaí, uma distância considerável que conseqüentemente trazia prejuízo aos fazendeiros ao fazer esse percurso por meio de mulas (Matos, 1990). A São Paulo Railway Company, que partia de Jundiaí até Santos, não tinha o interesse de prolongar suas vias, apesar de Saldanha Marinho ter oferecido condições para que o prolongamento ocorresse, segundo Debes (1968), os ingleses só aceitariam realizar a construção se o acordo fosse muito seguro e nesse caso, para eles era mais conveniente que outros construíssem. Dessa forma, fazendeiros e autoridades do estado se organizaram para realizar o projeto com investimento próprio e não com investimento estrangeiro, o que ocorria pela primeira vez. Em 1860, o projeto foi aprovado e, em 11 de agosto de 1872, foi inaugurado o primeiro trecho da ferrovia de Jundiaí a Campinas. Inicialmente, não se cogitava a sua expansão para além de Campinas, porém, com a inauguração, os fazendeiros já imaginavam a sua expansão até Rio Claro.

Essa expansão pelo estado de São Paulo não era um interesse só da Companhia Paulista, pois havia a intenção por parte de outros fazendeiros de criar estradas de ferro ou ramais que possibilitassem a chegada do café até a cidade de Jundiaí ou da capital do estado, como as Companhias Sorocabana, Ituana e a Mogiana.

Nos anos seguintes, 1874 e 1876, a Companhia Paulista chega a Santa Bárbara, Limeira e Rio Claro, até esta última cidade optou pelo uso da bitola larga (1,60m) – a mesma da São Paulo Railway -, esta escolha tornava desnecessário que fossem feitas baldeações de carga. Simultaneamente, havia o interesse de fazendeiros e comerciantes paulistas no prolongamento de vias de Rio Claro mais a oeste (para Araraquara e Jaú) para expansão da produção e comercialização do café, o que resultou na concessão da linha a nova empresa *Estrada de Ferro da Companhia Rio Claro* em 1880. Houve uma tentativa da Companhia Paulista de realizar a fusão em 1888, mas as negociações entre as duas empresas não entraram em consenso.

Apesar das condições impostas pela Companhia de Estrada de Ferro de Rio Claro (fusão em igualdade de condições), ainda seria vantajoso para a Companhia Paulista comprá-la, segundo o engenheiro Adolpho Pinto. Mesmo assim a Companhia Paulista desistiu da compra e investiu no transporte fluvial. O investimento proporcionou para a Companhia Paulista a chegada até o estado de Minas Gerais, por meio da navegação, o comércio do sal entrava na receita da empresa, entretanto, as plantações de café ainda eram a finalidade mais importante da empresa (Domingues Neto, 1999). Outro fator que contribuiu para este investimento foi a perda pela Companhia Paulista da concessão do prolongamento de Porto Ferreira até Ribeirão Preto para a Companhia Mogiana. A empresa chegou a alterar o nome para Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais e começou a funcionar a partir de 1887. Porém, este empreendimento

durou apenas até o início do século XX, segundo o relatório da CPEF, com as inaugurações dos ramais de Descalvado, Água Vermelha e Santa Maria não compensava mais manter esse serviço e já planejavam a venda de barcos a vapor e lanchas para o governo do Estado (Companhia Paulista, 1900, p. 9).

Em 1889, a Companhia E. F. Rio Claro foi adquirida por acionistas ingleses e transferida a *The Rio Claro and São Paulo Railway Company Limited* (Grandi, 2006, p. 07; Cuéllar, Oliveira, Corrêa, 2017). Em 1892, a Companhia Paulista compra a *Rio Claro Railway Company*, pois lhe permitiria prolongar o avanço das linhas a região que ficaria conhecida, posteriormente, como Alta Paulista em direção a Jaboticabal.

Em direção ao oeste, as concorrentes da Companhia Paulista já haviam atravessado o rio Tietê e avançavam pelo interior do estado. Diante disso, o engenheiro responsável, Adolpho Pinto, estudou o território com o objetivo de encontrar algum trecho em que a Companhia Paulista poderia passar sem esbarrar na zona privilegiada de outras companhias. O engenheiro encontrou uma passagem pela margem esquerda do rio Tietê que levaria até as vilas de Pederneiras, São Paulo dos Agudos e Santa Cruz dos Inocentes e a garantiu por meio da publicação de decretos. Porém, a construção foi adiada devido à queda no preço do café no mercado internacional, o que gerou instabilidade política, de modo que a construção só é iniciada em 1901 (Campos e Inoue, 2020).

A construção da ponte Ayrosa Galvão chegando a São Paulo dos Agudos foi finalizada em 1903 e passou a funcionar plenamente em 1904, ligando as novas cidades de Bauru e Pederneiras, facilitando o escoamento da produção com a construção da estação de Jaú (Matos, 1990).

Além das obras de expansão, as companhias de estrada de ferro também passavam por melhorias técnicas ao longo do início do século. A Companhia Paulista realizou a duplicação de suas linhas e o alargamento da bitola a partir de Rio Claro, de 1m para 1,60m, para atender a demanda do tráfego que aumentava significativamente nesse momento (Oliveira, 2012).

Em 1922, a Companhia Paulista foi a primeira a iniciar o processo de eletrificação de suas linhas, primeiro de Jundiaí a Campinas; em 1928, de Rio Claro a Rincão e Cabrália, o engenheiro escolheu pela corrente contínua de alta tensão devido às características da linha, como ser de longa distância e de ter trens pesados que trafegavam pelas vias. Conseqüentemente, são adquiridas novas locomotivas elétricas, essa modernização tinha o objetivo de economizar nas despesas com combustível, locomoção e tração que eram um percentual grande nas contas da Companhia Paulista, além do fato de que estava se tornando difícil encontrar lenha (Oliveira, 2012).

A chegada em Rio Grande e a construção da estação de Colômbia possibilitavam para a Companhia Paulista o privilégio no transporte de gado do Triângulo Mineiro em relação às outras companhias (Matos, 1990). A importância desse momento do fim da década de 1930, para Matos (1990), foi que as ferrovias possibilitaram o povoamento do oeste paulista, como por exemplo, o caso da cidade de Marília. Até o fim daquela década, a Companhia Paulista chegou aos limites do estado do Paraná. Para o autor, essa época marcou o término do auge das ferrovias no país, devido a diversos problemas que não foram corrigidos ao longo dos anos e em consequência também da forma de desenvolvimento das linhas. O traçado de todas as estradas de ferro que foram construídas nesse período, como a Ituana, a Sorocabana e a Mogiana, seguiam os interesses dos fazendeiros de café, ou seja, eram verdadeiras “cata-café”, de modo que esse desenvolvimento caracterizou o povoamento do estado de São Paulo e gerou problemas de comunicação entre as companhias ferroviárias posteriormente (Matos, 1990).

Além desses problemas, Saes (1981) aponta que a diminuição do transporte do café nesse momento também colaborou para o declínio do uso das estradas de ferro, pois a taxa para o transporte deste era superior aos outros produtos, o que diminuía a receita da ferrovia. A queda do consumo de café no mercado mundial levou os fazendeiros a diversificarem suas plantações e, como resultado, a rentabilidade das ferrovias diminuiu a partir de 1930 com essa baixa.

1.2 - Fotografia na passagem do século XIX e XX

Na metade do século XIX, a fotografia era produzida por meio do daguerreótipo², uma tecnologia que apenas a aristocracia e os estrangeiros no Brasil tinham acesso e que se concentravam em sua maioria no Rio de Janeiro. Eram necessários um determinado capital social e o conhecimento para operar a daguerreotipia, além de perceber as melhores maneiras de realizar a fotografia e ter a sua habilidade reconhecida, o fotógrafo ensinava as poses e montava os cenários conforme o poder aquisitivo do cliente, que traziam consigo objetos que demonstravam a qual grupo da sociedade pertenciam (Mauad, 2004, p.1).

Em relação à chegada dessa tecnologia no Brasil existem dois momentos: em 1840, a daguerreotipia é apresentada ao jovem Imperador d. Pedro II, que logo se encanta com a

² O daguerreótipo foi o primeiro sistema fotográfico a ser viabilizado comercialmente e prevaleceu entre 1840 e meados da década de 1850 aproximadamente. Tratava-se, em síntese, de uma chapa metálica (cobre, estanho ou zinco) recoberta de fina lâmina de prata, extremamente polida, a qual era tornada sensível à luz uma vez recoberta com iodeto de prata. Após a exposição na câmera obscura, a chapa era “revelada”, fixada e lavada. Sua sofisticada apresentação em elaborados estojos aveludados, *passe-partouts* em cobre, além de sua extrema nitidez nos detalhes foram decisivos para seu monumental sucesso em todo o mundo. O processo de Daguerre apresentava, contudo, uma deficiência de origem: não permitia cópias, já era o produto; além disso, era de difícil visualização (KOSSOY, 2011, p.120).

invenção, trazido pelo abade Compte, que vinha em seu navio – escola *L'Orientale*; e o ano de 1833, em que Nice Hercule Florence (1804-1879), francês que residia no Brasil, desenvolveu a técnica da daguerreotipia, na vila de São Carlos (Kossoy, 2011). Contemporâneo ao processo desenvolvido por Louis Jacques Mandé Daguerre (1787-1851) e Joseph Nicéphore Niepce (1765-1833) a partir de 1829, que tiveram seu projeto reconhecido pela Academia de Ciências da França em 1839, Hercule Florence ficou sabendo da descoberta através de um amigo, que tinha lido o *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro, publicado em maio de 1839. A palavra *photographie* também já era utilizada por Hercule Florence em 1834, para nomear o processo de fixação de imagem a partir do efeito da luz do sol sobre substâncias fotossensíveis, entretanto, o termo é também atribuído a outra pessoa, John Herschel (1792-1871) que registrou *photography* em 1839, na Academia de Ciências de Londres (Monteiro, 2004).

O francês Hercule Florence não reivindicou a autoria da descoberta da fotografia e inclusive, admitiu que as descobertas podiam acontecer ao mesmo tempo em lugares diferentes (Monteiro, 2004). Segundo Kossoy (2011) e Monteiro (2004), Hercule Florence não recebeu o incentivo devido para aprimorar a fotografia, seu esforço era apenas pessoal, no período colonial e, mesmo depois da independência, o Brasil continuou concentrado no latifúndio, na exportação de matérias-primas e no trabalho escravo.

Sendo assim, a fotografia desenvolveu-se de diferentes formas em cada país, conforme o contexto histórico de cada um. A sua popularização ocorre, segundo Kossoy (2011), com o desenvolvimento do princípio negativo-positivo, que ampliou as possibilidades de usos e formatos da fotografia, como o *carte de visite* em que o negativo em vidro a base de colódio era copiado em um papel albuminado e depois colado em um cartão mais rígido. As pessoas assinavam suas *cartes de visite* e trocavam entre si, como uma demonstração de carinho para com os outros, logo as pessoas passaram a guardar suas coleções em álbuns. Kossoy (2011) explica que com a popularização da *carte de visite* os preços da produção diminuem e o acesso se amplia, esse momento no Brasil

Coincide a introdução dessa nova tecnologia e estética com o progresso econômico e crescimento populacional do país, um período em que se multiplicam as ligações ferroviárias, a imigração europeia é incentivada especialmente após a Abolição, transformam-se as feições dos mais importantes centros urbanos.

Tais fatos irão provocar modificações na estrutura econômica e social contribuindo para o desenvolvimento do mercado interno e estimulando o processo de urbanização. Verifica-se, enfim, um efetivo crescimento de uma classe média nas maiores cidades, particularmente no Rio de Janeiro, sede da Corte e, mais tarde, da República. (Kossoy, 2011, p. 115).

Na cidade de São Paulo, os fotógrafos se instalam inicialmente no Triângulo Paulista, formado pelas ruas São Bento, Direita e Rosário, que era o centro comercial da cidade na metade do século XIX (Mendes, Goulart, 2007). Nessa época, Militão Augusto de Azevedo faz o primeiro álbum de São Paulo, quando a cidade ainda possuía muitas características coloniais; até o ano de 1919 foram editados 20 álbuns só da cidade e em sua maioria são comparativos (Lima, 1991, p. 70). A capital começa a passar por muitas reformas urbanísticas, suas avenidas foram alargadas, praças e estações ferroviárias, como a da São Paulo Railway e da Companhia Paulista, foram construídas. Surgiram bairros novos devido à construção das ferrovias e a chegada de imigrantes, como o Brás, logo também são montados ateliês nesses locais (Mendes, Goulart, 2007). O objetivo das reformulações urbanas da cidade era fazer ligações entre as partes da cidade e as saídas para o interior e para o litoral. O centro se expandiu para além do triângulo paulista e as ruas foram alargadas, como a São João, a Líbero Badaró e a Quintino Bocaiúva, constituindo assim o novo centro que se consolida no final da década de 1910 (Carvalho, Lima, 1997).

Vai ser através da febre do cartão postal que a fotografia vai se tornar mais popular (Fabris, 1991, p. 33), inclusive, as fotografias dos álbuns comparativos foram reaproveitadas nos cartões postais, demonstrando a preferência por esse formato e pelas imagens da cidade, que reforçavam as qualidades do centro urbano (Carvalho, Lima, 1997, p. 106). Todavia, não era só a cidade que era objeto das câmeras dos fotógrafos, mas também os acontecimentos que geraram o desenvolvimento desta, como a ferrovia. O início e o andamento das construções da ferrovia, financiada por ingleses, a São Paulo Railway, eram todas registradas, como forma de provar que as obras estavam ocorrendo, como também usadas como objetos de estudo por engenheiros responsáveis pela obra, um dos fotógrafos foi Militão de Azevedo, que registrou a finalização da estrada de ferro *São Paulo Railway* (Oliveira, 2018).

Os fotógrafos Guilherme Gaensly e Marc Ferrez fotografaram grande parte desse processo de reformas e modernizações; o primeiro veio da Suíça, ainda criança com os pais que se estabeleceram em Salvador. Em 1860, começa a trabalhar como fotógrafo e permanece na cidade até o início de 1890, depois se muda para São Paulo onde atua até 1915. Tanto em Salvador como em São Paulo, o fotógrafo trabalhou com retratos e fotografia de paisagens urbanas e rurais, e acompanhou a construção de obras públicas, como a instalação da *Light and Power* e da *São Paulo Railway*. O segundo, Marc Ferrez, conseguiu abrir seu próprio ateliê em 1865, o fotógrafo recebeu a menção honrosa de “fotógrafo da Marinha Imperial” dada pelo Imperador. Ele foi um dos que recebeu o título por ter produzido álbuns com registros de construções de estradas de ferro para diversas companhias e de obras de engenharia no Rio de

Janeiro. No período da República continuou atuando como fotógrafo e registrou a reforma da Avenida Central no Rio de Janeiro (Turazzi, 2006).³

IMAGEM 1 – MARC FERREZ - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ARARAS CERCA DE 1880



Fonte: Instituto Moreira Sales

³ Marc Ferrez fotografou a finalização da reforma da Avenida Central, o fotógrafo que acompanhou a obra e as demolições foi Eugênio Francisco Magarinos Torres. As fotografias estão disponíveis no site da Brasiliana Fotografia: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/browse?value=Torres&type=author> .

IMAGEM 2 - GUILHERME GAENSLY - S.P.R. ESTAÇÃO DA LUZ

Fonte: Brasiliana Fotografia.

Entretanto, como a grande maioria dos fotógrafos, Gaensly e Ferrez também realizavam atividades mais comuns, como a produção de retratos; a diferença está no nível econômico das famílias que os dois fotógrafos atendiam. Assim, os fotógrafos se mantinham trabalhando com retratos, produção de álbuns de família e registrando eventos locais, como inaugurações, festas tradicionais, eventos políticos etc. A publicação destas fotografias de eventos em jornais nesse início do século ainda era limitada, pois dependia da tecnologia que o jornal tinha acesso e a qualidade ainda era precária, geralmente os fotógrafos enviavam seus registros gratuitamente ao jornal. Vai ser a partir de 1910, com o surgimento das revistas ilustradas, que as fotografias de eventos vão começar a circular mais e os fotógrafos vão ser contratados para realizar os registros (Cruz, 2013).

Em relação ao trabalho para as companhias de estrada de ferro, além da produção desses fotógrafos mais conhecidos, outros fotógrafos também registraram as estações, oficinas, vias, vagões, inaugurações e demais eventos da Companhia Paulista ao longo dos anos de seu funcionamento e em sua maioria não estão identificados.

1.3 - Fotografia na história da CPEF no Fundo RFFSA

1.3.1 - Outros estudos acadêmicos sobre fotografia em empresa ferroviária

Os estudos de fotografia de estrada de ferro se incluem num tema mais amplo que é a fotografia de obra pública, que é considerado um gênero da própria fotografia por estudiosos de várias áreas. Em 2014, foi realizado o primeiro Workshop Internacional de Estudos na História de Obras Públicas, cujo tema central era Fotografia e Obra Pública. Esse evento tinha por objetivo incitar uma maior reflexão sobre as necessidades da investigação e conservação dessas fontes históricas (Aguilar, Domenéch, 2014). O livro que reúne os trabalhos apresentados durante o evento contém um artigo que trata especificamente de fotografia de ferrovia de Ruiz (2014), em que a autora apresenta as coleções do acervo iconográfico do Arquivo Histórico Ferroviário do Museu de Estrada de Ferro de Madrid e os principais fotógrafos que produziram este material. Segundo a autora, a fotografia de estrada de ferro é produzida com o objetivo de comprovar e promover o desenvolvimento das infraestruturas e modernidade das obras públicas planejadas pela monarquia, e a exibição dessas fotografias acontecia também nas Exposições Universais promovendo o progresso da Espanha para os outros países. As fotografias eram produzidas com uma “(...) mensaje construidos a medida, com un ordem técnico estudiado y una intencionalidad clara y definida, con el objetivo de ofrecer a ilustres actuantes principalmente los protocolos de inauguración de líneas férreas.” (Ruiz, p. 120, 2014). Como a autora explica, as fotografias eram planejadas, havia um conjunto de normas para esse trabalho ser realizado, pois nas fotografias encontradas no fundo RFFSA, podemos perceber, por exemplo, que há um padrão para o registro das estações de trem, não só na pasta da Companhia Paulista, mas nas outras empresas também, que são sempre tiradas da linha do trem, mostrando a plataforma e a lateral onde é possível ler o nome da estação.

Essa característica formal também foi identificada por Oliveira (2018, 2019), em que o autor analisa algumas das fotografias que Marc Ferrez produziu das estradas de ferro da segunda metade do século XIX. O olhar do fotógrafo precisava estar atento a detalhes específicos para realizar esses trabalhos e, no caso de Ferrez, ele chegou a se especializar na área e trabalhou com engenheiros. Os engenheiros trabalhavam com fotógrafos, mas também em muitos casos eram os próprios fotógrafos, Ana Matos (2014) estuda a fotografia de ferrovia e de edifícios em Portugal no final do século XIX e início do século XX e o foco da autora é essa relação entre os engenheiros e a fotografia, que se utilizaram dela para se fortalecerem como profissionais da construção civil e para divulgarem seus trabalhos, da mesma forma, os álbuns, fotografias e cartões-postais eram utilizados para a construção da identidade e afirmação do Estado português. A autora percebe dois usos da fotografia em momentos diferentes: inicialmente,

como uma ferramenta de trabalho e, posteriormente como uma forma de promoção. Turazzi (1996, p. 100) inclui, em sua análise de fotografia de obra de engenharia, o ato de documentar através da fotografia de obras públicas, entre elas as de estrada de ferro, investigando as condições, seus atores e os processos ali realizados e procurando reconhecer um possível projeto de memorização. Do mesmo modo, Mello (2015) analisa as imagens do álbum do porto do Rio de Janeiro, utilizando também o conceito de fotografia pública definido por Mauad (2013), como uma produção que possui uma função política, com o objetivo de difundir uma mensagem para a população, por meio de agências responsáveis pela memória pública, como o Estado.

Diferenciando-se metodologicamente dos autores anteriores, temos Pereira (2021, 2020), que em diversos trabalhos analisou fotografias da indústria e de ferrovia, usando como ferramentas a perspectiva da semiótica, tendo como base a metodologia de análise de Roland Barthes e do fotojornalismo. Os álbuns da construção da ferrovia em Moçâmedes, na Angola, são formados por fotografias da construção e operação da estrada de ferro, mas também contém fotografias da paisagem, dos colonos e dos povos autóctones. Essa composição, segundo o autor, demonstra que os portugueses usaram a fotografia como “agência colonial e missão civilizadora” (Pereira, 2020, p. 172). Essas fotografias, que o autor chama de coloniais, possuem um conjunto de características específicas que buscavam demonstrar como os portugueses estavam levando os valores europeus de civilização e progresso para a colônia em Moçâmedes. Na análise desse álbum, Pereira (2020) concluiu que a fotografia foi uma ferramenta de construção ideológica do imperialismo português. Apesar do objeto de análise ser o mesmo, fotografias de ferrovias, vemos nesse caso que o autor possui um foco diferente de análise, o qual não se aplica à proposta desta pesquisa.

Outro trabalho importante sobre fotografia de ferrovia é a dissertação de mestrado de Pedro Mayer Bortoto (2013), na qual o autor analisa fotografias dos ferroviários da *Chicago and North West Railway* de 1942 a 1943, produzidas pelo fotógrafo Jack Delano. A dissertação dialoga com este trabalho por analisar formalmente as fotografias usando os conceitos de enquadramento, arranjo, efeitos etc., o que possibilitou a percepção de similaridades entre as fotografias estadunidenses e os resultados encontrados, mas o foco do autor é a presença dos trabalhadores da ferrovia nas imagens.

1.3.2 - Limite temporal, motivos identificados, características gerais das imagens

As fotografias que fazem parte desta pesquisa são do Fundo da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) que reúne o acervo iconográfico das cinco ferrovias do estado

de São Paulo. Para a análise das fotografias escolhidas no terceiro capítulo, faz-se necessário relatar, de forma resumida, como este fundo se formou e como este chegou até o Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP). A Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA) reuniu um acervo, com objetos das cinco ferrovias que a integravam para montar o Museu Ferroviário Barão de Mauá, localizado em Jundiaí, no ano de 1975; a inauguração ocorreu em 1979. Além do museu, as oficinas de Jundiaí também abrigavam um acervo, que incluía fotografias, documentos e a biblioteca das ferrovias. Em 1995, o Museu passa a se chamar Companhia Paulista e ocorrem algumas mudanças na forma em que este era concebido. Segundo Bartcus (2012), a partir desse ano se iniciou um período conturbado que foi até o ano de 2001, pois ocorrem problemas administrativos, roubos e depredações.

Em 1992, a RFFSA iniciou o processo de desestatização e ficou determinado que fosse realizado um inventário: os bens de valor histórico e cultural ficariam a cargo do Instituto de Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN), porém não foi especificado quais bens tinham esse valor. Em 1998, a FEPASA foi federalizada e incorporada à RFFSA. Esses processos geram situações conflitantes sobre quem era responsável pela guarda e preservação dos bens móveis e imóveis do complexo de Jundiaí, de modo que, para Bartcus (2012, p. 65),

o processo de privatização foi decisivo para o agravamento das estruturas ferroviárias no país e principalmente em São Paulo. [...] verificou-se o abandono das linhas, estações, locomotivas, maquinários, bem como dispersão e desorganização dos arquivos com documentos relativos ao funcionamento e a história das ferrovias em geral.

Nessa época, os pedidos de tombamento foram protocolados pelo IPHAN e pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (CONDEPHAAT) e, após leitura da análise realizada por Bartcus (2012), percebeu-se que os requerentes foram associações que estavam diretamente ligadas ao complexo de oficinas de Jundiaí, uma vez que havia a preocupação com os atos de vandalismo e com a possibilidade de desmembramento do complexo caso a RFFSA vendesse os edifícios. Os atos de vandalismo ocorreram tanto no Museu quanto nas salas em que estavam o acervo documental, pois estas associações também alegavam a falta de profissionais qualificados e o descaso com os edifícios que necessitavam de reformas, o que acarretou danos na documentação.

Em 2001, a prefeitura de Jundiaí comprou o complexo de edifícios e, por consequência, mesmo que informalmente, ficou responsável pelo acervo documental. O processo de tombamento do IPHAN se restringia apenas às edificações, mas, em relação ao acervo, foi discutida a possibilidade de iniciar um novo processo de tombamento, cuja abertura também enfrentaria dificuldades devido ao problema desse acervo não ter sido catalogado ou mesmo

minimamente organizado (Bartcus, 2012, p. 76). Nessa época, foram enviados ao APESP os negativos em vidro, por não haver condições para a preservação do material no museu.

Segundo Bartcus (2012), o CONDEPHAAT realizou duas vistorias no museu e no acervo, em 1999 e 2001, e comprovou nos dois momentos a situação delicada em que ambos se encontravam. Em 2001, o museu quase foi fechado, mas uma liminar judicial impediu que isso acontecesse. O tombamento dos edifícios pelo IPHAN ocorreu em 2004, já o processo pelo CONDEPHAAT ainda se encontra em aberto.

Todas as dificuldades que envolvem o tombamento do acervo ou mesmo a realização de medidas que preservem este, esbarra nas mesmas questões,

“[...] o desconhecimento e a desorganização do acervo e, também, dos impasses administrativos ocasionados pela liquidação da Rede Ferroviária Federal, que ocasiona muitas dúvidas sobre a quem pertence o acervo.” (Gomes, Oliveira, 2020, p. 13).

Atualmente, segundo Gomes e Oliveira (2020), a biblioteca da Companhia Paulista está sob a administração da Prefeitura de Jundiaí que, apesar de não colocar em prática políticas eficazes para a preservação do objeto, fornece condições para o seu funcionamento. Já o acervo iconográfico se tornou responsabilidade do APESP, em 2011, que ficou incumbido do seu tratamento e guarda temporariamente.

A partir da transferência do acervo, a Divisão de Acervo Permanente do APESP começou a realizar o tratamento arquivístico necessário a melhor conservação do acervo, atualmente disponível para consulta. O fundo está dividido em grupos e subgrupos de companhias que formavam a RFFSA e a série selecionada é composta por fotografias dos subgrupos: EFA/CPEF, que corresponde à documentação acumulada/produzida pela Estrada de Ferro de Araraquara (EFA) e pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF); as outras pastas do acervo se referem a SPR/EFSJ, que corresponde à documentação acumulada/produzida pela São Paulo Railway (SPR)/Estrada de Ferro Santos Jundiaí (EFSJ) e pela RFFSA-SP (Centro-Sul), que corresponde à documentação acumulada/produzida pelas diversas estruturas da RFFSA no Estado de São Paulo.

O subgrupo EFA/CPEF pertencia ao grupo Ferrovia Paulista Sociedade Anônima (FEPASA), que absorveu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana no ano de 1971. Posteriormente, essas empresas foram divididas em unidades administrativas regionais e as linhas que pertenciam à Divisão Regional Metropolitana passaram a ser de responsabilidade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) com a divisão da FEPASA em 1996. As linhas que ainda eram

responsabilidade da FEPASA passaram para o governo federal em 1997 e, no ano seguinte, foram incorporadas pela RFFSA.

As fotografias do fundo RFFSA estão separadas por pastas temáticas: obras de arte, edificações, via permanente, pátios e esplanadas, veículos, atos públicos, peças e acessórios, pessoas, obras e construções, acidentes etc. Dentro destas pastas não há uma organização, as fotografias estão soltas, ou em alguns casos, separadas em saquinhos plásticos, envelopes (geralmente de um mesmo tema), ou dentro de pastas de relatórios em que estão coladas nas folhas. Misturadas com as fotografias estão as fichas catalográficas da FEPASA do início dos anos 90, de modo que é possível relacionar as duas através do número de identificação da fotografia.

O tamanho das fotografias é muito variado: em menor quantidade há as fotografias pequenas, cuja dimensão está em torno de 8x5 cm, as mais comuns são a partir de 10x15 cm e as grandes que vão além de 15x21 cm. As fotografias estão soltas ou coladas em papel de tipos variados ou, então, fixadas em placas de madeira reconstituída (MDF)⁴; são casos em que é possível perceber que faziam parte de um conjunto, ou seja, um álbum, relatório ou estavam expostas, no caso das placas de MDF. Em geral, o estado dessas fotografias é bom; há vários casos em que estão danificadas, com rasgos e/ou amassadas, porém, ainda assim soltas nas pastas, propensas a se danificarem mais conforme o contato nas consultas.

O acervo iconográfico conta também com negativos de vidro que ainda não foram identificados propriamente, quer por falta de informação, quer pela quebra de alguns desses negativos de vidro. Porém, numa consulta, foi possível perceber que a maioria é das estações, vias, vagões da *São Paulo Railway*. Um dos negativos é da estação de Jundiaí e a fotografia foi encontrada tanto na pasta da Companhia Paulista, quanto na pasta da *São Paulo Railway*.

Para que fosse possível aprofundar as informações, foi escolhido o grupo referente ao acervo da Companhia Paulista, cujas fotografias selecionadas possuíam o ano de sua produção identificado ou contavam com informações que possibilitaram deduzir a época em que a foto foi tirada, em conjunto à seleção das fichas catalográficas da FEPASA, as quais apresentavam descrições complementares às imagens escolhidas.

A fotografia em si, o verso e a ficha catalográfica trazem informações que nos permitem contextualizá-la e por meio do cruzamento de informações, com a bibliografia e os relatórios da empresa, de modo a entender a motivação para a realização do registro. Porém, como foi mencionado na caracterização do fundo da RFFSA, o percurso de formação do material até a

⁴ Medium Density Fiberboard ou, em português, chapa de fibra de madeira de média densidade.

chegada na APESP foi conturbado. A separação em pastas, que não sabemos em que momento ocorreu, fragmentou o acervo. É possível perceber a fragmentação pela materialidade comum das fotografias presentes em todas as pastas, essas características podem ser: o tipo de papel e cor do suporte em que a fotografia está ou estava colada, as legendas, o fotógrafo ou departamento responsável etc. Podemos citar, como exemplo, as fotografias de estações, pontes e bueiros que estão coladas em placas de MDF e que são encontradas em duas pastas diferentes: edificações e obras de arte. A partir disso fica claro que muitos grupos de fotografias foram desmontados, o que, além de representar a possibilidade de se ter perdido partes desses conjuntos, também expõe os obstáculos que prejudicam a compreensão do motivo de registro dessas fotografias e da formação do conjunto.

Através da seleção da série também foi encontrado o carimbo “CPEF Serviço Fotográfico e Fototástico – Departamento de Estudos e Pesquisas” no verso das fotografias, porém não há informações sobre o ano. A maioria das fotografias desse tipo pertencem à pasta “Peças e maquinários”, “Acidentes”, “Linha Férrea” e “Escola de ensino e formação”. O carimbo consta em diversos tipos de conjuntos de fotografias, como por exemplo, uma série em que as fotografias estão coladas em papel branco e possuem uma legenda. Na legenda, está a descrição do que está representado na fotografia e o local, em inglês. Um exemplo é a imagem 3 que está colada em papel branco, nela está um rapaz uniformizado trabalhando com ferramentas, na legenda está escrito “Learning how to use the file – Jundiay apprenticeship shop”, ou seja, “aprendendo a usar a lima – escola de aprendizagem de Jundiá”. A mesma fotografia foi colada em outro tipo/cor de papel e legenda diferentes, neste caso, é informado em português: “Companhia Paulista de Estrada de Ferro/ Curso de ferroviários/ Oficina de aprendizagem – Jundiay”. Outras fotografias da escola de aprendizagem também fazem parte dos dois conjuntos. Com essas características é perceptível que uma fotografia poderia ter diversos usos depois de revelada e que poderia, inclusive, ser um uso diferente de quando o fotógrafo realizou o trabalho. Fotógrafo esse que poderia ou não pertencer ao Serviço Fotográfico e Fototástico – Departamento de Estudos e Pesquisas, pois pode ter sido contratado apenas para realizar um serviço específico. A existência de um serviço de fotografia e, no caso, fototástico, que significa reprodução ampliada ou reduzida, demonstra uma preocupação da Companhia Paulista em documentar os seus trabalhos e usá-los conforme fosse necessário. Nos relatórios da empresa não foi encontrada nenhuma menção a este departamento, não havendo assim maiores informações do seu funcionamento e indicando que, provavelmente, não era um departamento muito grande.

IMAGEM 3 – CURSO DE FERROVIÁRIOS DA CPEF

Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

O recorte temporal inicial foi definido, conforme o ano da fotografia mais antiga que fosse encontrada na pasta da CPEF, que no caso são as da estação de Campinas tiradas ao final do século XIX, e o recorte final é até o ano 1930. O recorte final foi escolhido devido ao fato de que, nesse momento, a empresa estava em seu auge, pois seus principais prolongamentos e modernizações são finalizadas nesta época, como o uso da fotografia pela empresa se relaciona diretamente com suas obras, escolheu-se por esta data final.

A apresentação das fotografias selecionadas foi organizada por temas e, dentro do tema, cronologicamente. O primeiro tema se refere a obras tanto de construção quanto de modernização da Companhia Paulista, partindo depois para as fotografias de acidentes, edifícios, oficinas e eventos da empresa.

As fotografias do início do século XX estão dentro da primeira temática, as das obras da ponte sobre o rio Tietê, Ayrosa Galvão, que mostram a sua construção e inauguração. Estas imagens registram um momento de expansão das linhas em direção a Jaú, com o ramal de Itirapina. A Companhia Paulista conseguiu atravessar o rio Tietê devido ao fato do privilégio da Sorocabana na região ter vencido, esse prolongamento trazia para a Companhia Paulista muitas vantagens, visto que as cidades ao redor usavam essa ferrovia para escoar seus produtos,

a construção da estação de Jaú facilitou esse processo. Era vantajoso para as cidades de Bauru e Pederneiras usarem a Companhia Paulista em razão das tarifas serem mais baratas e a intensidade do tráfego ser maior, uma vez que metade do percurso era realizado em bitola larga, dando mais velocidade ao trem (Matos, 1990).

A primeira fotografia provavelmente é de 1901 em que é retratada a ponte ainda em construção, só com a base de madeira. Na segunda, tirada na ponte centralizada na linha do trem, é possível ver os trabalhadores mais à frente da ponte ainda em construção. Em outra fotografia, também em cima da ponte, já mostra um estágio mais avançado da construção e com homens de terno posando para o fotógrafo. Existem mais duas que mostram o andamento da obra e os homens trabalhando. Nenhuma dessas fotografias está com legenda ou data, diferente das próximas que vão ser descritas.

As próximas fotografias são da inauguração da ponte registrada pelo mesmo fotógrafo, conforme identificado nas legendas, no dia 15 de Agosto de 1903, em uma etiqueta colada na fotografia e no papel. Nelas são registradas a presença das pessoas para assistir ao evento, os engenheiros responsáveis pela construção que posam sozinhos na ponte, e já ao redor e em cima do trem, homens com bebidas (imagem 4). As duas fotografias estão coladas em papel *pass-partout* e com bordas desenhadas em volta.

Ainda sobre o tema há mais duas fotografias, porém com a data diferente, 28 de agosto do mesmo ano, na primeira, segundo a etiqueta colada na própria fotografia, está registrado a máquina “inauguradora” que tinha atravessado a ponte e pessoas ao redor assistindo de costas para o fotógrafo. A última, de mesma data, identificada como o pontilhão do Ramal dos Agudos, podemos ver uma parte do rio e algumas pessoas, é a mais danificada, não está colada em papel *pass-partout* e não tem a identificação do fotógrafo, mas o tipo de papel é o mesmo e a etiqueta segue o mesmo modelo das anteriores, dessa forma podemos supor que é do mesmo fotógrafo.

O evento oficial de inauguração, no dia 28 de agosto, foi noticiado pelo jornal *Correio Paulistano* que informava que uma comitiva formada por inspetores e engenheiros da empresa saíram de Jundiaí de madrugada, também embarcaram no trem engenheiros das oficinas de Rio Claro. Aguardavam a chegada da comitiva, a banda de música dos empregados da CPEF de Jundiaí, a banda de música de Jaú e grande parte da população. Após a primeira passagem do trem pela ponte, os integrantes da comitiva e os operários participaram de um jantar oferecido pela empresa. Ainda nesse dia a comitiva viajou para Pederneiras, onde foi oferecido um banquete na Câmara da cidade (*Correio Paulistano*, p. 02, 03/09/1903). Conforme o descrito na

matéria do jornal, a inauguração de uma ponte naquela época era um evento de grande porte e muito comemorado, pela empresa e pelas cidades beneficiadas pela construção da ponte.

Essa série de fotografias nos mostra o acompanhamento da obra pelo fotógrafo, em três momentos: a construção, a inauguração e, posteriormente o primeiro trem a passar pela ponte. As características do suporte das fotografias (o papel *passe-partout*, as bordas desenhadas e a legenda) nos indicam também um cuidado por parte do fotógrafo na entrega desse trabalho, o que não sabemos se era uma exigência da Companhia Paulista ou a forma de trabalho do fotógrafo. Foi possível identificar o ateliê, através do logo “Photographia Triestina de João Gersel e C.” impresso no verso da fotografia.

IMAGEM 4 - INAUGURAÇÃO DA PONTE AYROSA GALVÃO.



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Em seguida, temos fotografias identificadas de 1912 e com informe da duplicação da linha de Campinas a Jundiaí. Foram identificadas obras de duplicação da linha Campinas e Jundiaí, que se iniciou em 1912 e foi inaugurada em 1914, esse trecho possuía o tráfego mais

denso da linha, pois diariamente passavam 32 trens de carga e 14 de passageiros (Saes, 1981). O intuito da duplicação era aumentar a capacidade da linha e facilitar o movimento dos trens. Saes (1981) comparou a densidade de tráfego de passageiros entre a Companhia Paulista, a Companhia Mogiana e a Estrada de Ferro Sorocabana através dos relatórios das empresas: a Companhia Paulista superava o número das outras duas devido ao fato da sua linha estar em uma região mais populosa e porque a empresa fazia a ligação de Campinas a São Paulo mutuamente com a São Paulo Railway. Contudo, o tráfego de passageiros correspondia apenas a 20% da receita das empresas, a parte mais importante da receita era o transporte de carga. Em 1909, o transporte de carga, inclusive de gado, correspondia a 87% da receita da Companhia Paulista. O produto mais rentável da empresa era logicamente o café, fazendo com que esta sofresse com as flutuações dos preços dessa mercadoria; entretanto, no início do século XX, há um aumento no transporte de outros produtos, como o sal, algodão e o gado.

A primeira imagem apresenta uma máquina assentando o terreno ao lado da linha; nela é possível ver a fumaça saindo da máquina, há entulhos e homens trabalhando em volta. No verso está escrito a lápis o ano, 1912, e o local, Campinas. A fotografia está colada em papel *passe-partour* branco e possui bordas desenhadas em azul marinho. Já na segunda fotografia, a ficha catalográfica informa que é o km 4 da linha, na cidade de Jundiá, em outubro de 1912. O registro é da duplicação, na fase do “corte em alongamento”, como está escrito no verso, é possível ver os homens trabalhando ao lado da linha, mas as máquinas estão paradas. Esta fotografia, diferente da primeira, está colada em papel *passe-partour* azul marinho e possui bordas desenhadas brancas. Outra vez são identificados detalhes em torno das fotografias e nesse caso, não há a identificação da autoria. Novamente, as duas fotografias estavam soltas dentro da pasta.

Da metade da década há diversas fotografias da construção do aterro na linha de Rio Claro a Itirapina. Esse prolongamento tinha o objetivo de continuar a construção da via até São Carlos e já se estudava o prolongamento até Araraquara e de Itirapina até Jaú, tudo em bitola larga (1,60 m) (Companhia Paulista, 1915, p. 10). A primeira fotografia é de 7 de abril de 1914 e da estaca 1640 é possível ver toda extensão da ponte, na qual o trem estava parado no início dela carregado de terra, em cima dos carros estavam os trabalhadores com as enxadas jogando a terra. Do mesmo local, existem mais duas fotografias, porém, do dia 07 de maio de 1914, que mostra o aterramento em um estágio mais avançado. As outras duas fotografias são de 8 de julho de 1914 da estaca 1620, nelas o trem está parado em outras partes da linha, mas os homens também estavam jogando a terra para o aterrar a ponte. Essas informações estão escritas no papel *passe-partour* em que a fotografia está colada, a letra, assim como as bordas desenhadas

são muito bem elaboradas, como na primeira, contudo, a autoria só está identificada nas duas últimas, que é do ateliê Photo Ernesto de São Carlos. Assim, não podemos afirmar que são todas do mesmo fotógrafo, pois a cor do papel e o formato da letra na legenda são diferentes nas fotografias, apenas o formato da data embaixo da fotografia é comum em todas. Porém, essa série é outro exemplo de acompanhamento de obra realizado por um fotógrafo que estava próximo do local.

Foram encontradas também fotografias da passagem inferior no km 90 da Companhia Paulista em Santa Bárbara. Essa passagem fazia parte do ramal que começava em Nova Odessa e iria até Piracicaba, porém, por motivos de força maior, as obras foram paralisadas em Santa Bárbara. Em agosto de 1919, a construção foi retomada a partir de Santa Bárbara até Piracicaba (Companhia Paulista, 1920, p. 28). O ramal de Piracicaba só começou a funcionar em julho de 1923, devido a atrasos causados pelas chuvas (Companhia Paulista, 1923, p. 40). O registro foi realizado após a conclusão da passagem inferior em 1921. A própria fotografia traz as informações na frente, inclusive o nome do responsável pela construção, Antonio Cesar & Filhos. As fotografias mostram a passagem por dois ângulos diferentes, um centralizado e outro na diagonal. Estão presentes quatro homens com roupas de trabalho, que posam primeiro em cima da passagem e depois em baixo. A partir dessas características é provável que o intuito da fotografia fosse provar a finalização da obra para os administradores da Companhia Paulista.

Há, também, um registro de 1922 do prolongamento do ramal de Agudos, entre os trechos de Fernão Dias e Gália. O ramal de Agudos terminava em Piratininga, porém já se estudava o seu prolongamento até o vale do Tibiriçá, a autorização para o início da construção ocorre em 1920 (Companhia Paulista, 1920, p. 33). O primeiro trecho aberto ao tráfego foi o de Piratininga até Cabrália, em fevereiro de 1924 (Companhia Paulista, 1924, p. 12), o trecho que foi registrado na fotografia foi terminado apenas no final de 1926 (Companhia Paulista, 1927, p. 10). Na fotografia, podemos ver homens trabalhando com enxadas de costas, acima da tubulação do bueiro recentemente colocados; por meio dela, podemos ver o andamento da obra que ainda estava no início.

A construção do aterro e bueiros de Barra Bonita foram registrados em 1925 e 1926. A obra era parte da construção da Estrada de Ferro de Barra Bonita. A Estrada de Ferro de Barra Bonita recebeu em 1926 a autorização para construir sua linha a partir da estação de Campos Salles da Companhia Paulista e ir até Barreirinho.⁵ No entanto, apenas nos relatórios de 1930

⁵ Decreto nº 4.110, de 30.09.1926.

e 1931 é que a ferrovia foi citada como administrada pela Companhia Paulista.⁶ Na primeira imagem, as informações estão na ficha catalográfica, no verso só está escrito o local, na fotografia podemos ver uma charrete com um burro, subindo a elevação em que estão diversos homens. Na segunda, as informações estão todas no verso, não há a ficha, nessa fotografia, tirada de um local alto, mostra todo o terreno que foi modificado e diversos homens e charretes. A terceira fotografia mostra o bueiro da linha, o verso informa que o registro foi feito em agosto de 1926. O interesse da CPEF na construção e operação do trecho em Barra Bonita pode explicar a ocorrência dessas imagens no acervo atual.

O processo de eletrificação de linhas da Companhia Paulista também ocorre nessa época: as primeiras etapas são de 1922 a 1928. A partir dessa década a madeira produzida nos hortos perde a sua importância como combustível para a Companhia Paulista, pois estava muito cara; a opção pela eletrificação das vias se tornou mais vantajoso. Ainda assim, o eucalipto continuou sendo usado para a fabricação de dormentes, postes e estacas.

A primeira fotografia desse tema mostra o poste que foi colocado de madrugada, quando ainda estava escuro, o acontecimento foi presenciado por diversos homens, mas apenas dois foram identificados, os engenheiros Francisco Paes Leme de Moulevade e Jaime Pinheiro de Ulhôa Cintra. A fotografia, aparentemente, é uma reprodução da original. Outras fotografias mostram o andamento do processo, como a primeira parte da eletrificação no trecho de Jundiaí até Campinas; na fotografia selecionada não é especificado o ano, mas segundo a informação no verso da fotografia, o registro ocorreu entre 1921 e 1922, não há a indicação de autoria, também está escrito que se trata da preparação dos postes de madeira. Vemos funcionários em meio aos troncos de madeira, ao que aparece organizando-os com um guindaste de pequeno porte ao lado da linha do trem, ao fundo há homens de ternos e vagões parados. Outras três fotografias mostram o processo de tratamento dos postes, em uma há um homem trabalhando sozinho no poste sustentado por um suporte, na outra o poste estava passando por uma fornalha e, por último, uma fotografia em que é representada a pulverização dos postes. Nessas três últimas fotografias não há nenhuma informação no verso; são as fichas que mencionam o assunto, mas não o local. Podemos concluir que essas fotografias são do mesmo conjunto do início da eletrificação de Jundiaí, devido às características materiais da fotografia, como o tamanho, a borda na fotografia e devido ao motivo (preparação de postes).

⁶ As informações que obtivemos é que a Estrada de Ferro de Barra Bonita é uma empresa juridicamente distinta da Companhia Paulista, que existirá até 1951, quando foi incorporada a esta, e suprimida em 1961 (Decreto nº 37.963, de 14 de janeiro de 1961). Apesar disso, consta no relatório como "extensão das linhas em tráfego administradas pela Companhia Paulista". Companhia Paulista, Relatório de 1930, p. 140.

Outro trecho que foi fotografado é o de Campinas até Tatuí nos anos de 1924 a 1925; na fotografia são mostrados os postes de concreto deitados em meio aos vagões e no fundo os funcionários trabalhando. Nessa época estava ocorrendo a eletrificação da linha a partir de Jundiaí, a economia gerada desse trecho até Tatuí, vai incentivar que os administradores da empresa a continuarem a etapa até Rio Claro (Companhia Paulista, 1925, p. 14).

O último conjunto de fotografias encontradas sobre a eletrificação são de 1928, 1929 e 1930, apesar de não haver essa informação específica no verso ou na ficha, os motivos são mencionados e com a leitura dos relatórios foi possível cruzar essas informações. As fotografias são da finalização do trecho de Rio Claro a Rincão em 1928, que foi dividido por etapas, de Rio Claro a São Carlos e São Carlos até Rincão; a primeira parte foi realizada pela *Westinghouse Manufacturing Company* e a segunda pela *General Electric Company* (Companhia Paulista, 1929, p. 16). No ano de 1929, já estava em funcionamento, porém, ainda estavam ocorrendo algumas obras, como a construção das bases protetoras das torres, as casas para os corredores das linhas de transmissão e de uma subestação portátil (Companhia Paulista, 1930, p. 14).

O primeiro grupo, dentro desse conjunto, são fotografias registradas por “Photo Jerry”, as legendas escritas no verso informam que se trata da subestação de São Carlos, o painel de comando de Itirapina, a linha de transmissão de Cordeiro, uma torre com projetores e duas fotografias da oficina de solda. Nas seis imagens, há no verso o carimbo do fotógrafo, a legenda informando o motivo e um número identificando cada uma delas, o que nos aponta que, provavelmente, havia mais fotografias nesse grupo, porém não se encontram mais nas pastas. Apenas nas fotografias da oficina de solda aparecem pessoas, os trabalhadores são fotografados fazendo a solda, cada um em sua mesa.

No segundo grupo também é possível identificar o fotógrafo, cujo logo é “Graeser – Photos São Carlos”. Nessas fotografias, o papel da legenda está colado no verso da fotografia e dobrado na frente da imagem, de modo os dois fiquem juntos. Na legenda são indicados o lugar e o motivo fotografado, por exemplo: “Linha de contacto – trecho de via singela, em curva, em postes de concreto, entre Campinas e Itaipú (*General Electric Co.*).” São 8 fotografias com a identificação do fotógrafo, outras 7 seguem o mesmo estilo e são do mesmo trecho, mas sem o logo do fotógrafo. São fotografias das linhas de transmissão de Itirapina, Ouro, São Carlos; as subestações de São Carlos, Camaquã, Campinas; casa de operários de Itirapina; linha de contato entre Itirapina – Visconde de Rio Claro e Campinas – Jundiaí etc. Em nenhuma dessas fotografias aparecem pessoas, o foco era somente registrar os edifícios, subestações e equipamentos prontos.

O processo de eletrificação fez com que 20 locomotivas a vapor fossem liberadas para o uso nas outras partes da linha, para as partes que foram eletrificadas foram compradas 6 locomotivas de passageiros e 10 trens de carga (Pires, 2018, p. 108). Segundo Pires (2018), os maquinistas, operários e engenheiros passaram por uma capacitação nos Estados Unidos nas oficinas da *Chicago, Milwaukee, Saint Paul & Pacific Railway*, onde acompanharam o funcionamento das linhas eletrificadas e a construção dos vagões elétricos. O autor afirma que a eletrificação da Companhia Paulista foi um marco para o país no que se refere à transferência de tecnologia, pois trazia a possibilidade de autonomia energética.

Foram encontradas também fotografias do prolongamento do ramal de Agudos, do trecho de Duartina até as margens do rio Tibiriçá. Esse trecho foi construído durante os anos de 1926 a 1928, e chegava até a cidade de Marília, sendo a inauguração em dezembro de 1928 (Companhia Paulista, 1929, p. 13). As fotografias são de dois pontilhões que já estavam prontos: no primeiro ainda faltava assentar a terra dos dois lados para passar a linha do trem; no segundo, o assentamento da terra já estava mais avançado e é possível ver os homens trabalhando em segundo plano. As legendas no verso das fotografias estão ilegíveis e aparentemente escritas em outra língua, apenas a data é inteligível. Porém, elas foram carimbadas e o carimbo informa que se trata do ramal de Agudos da CPEF e do trecho de Duartina. Esse tipo de carimbo não foi encontrado em mais nenhuma fotografia.

Duas fotografias de 1926, de Rio Claro, trazem no verso escritos a lápis ou caneta, as informações em inglês: a primeira destaca o engate automático do tipo *Hurricutt* de bitola métrica (1m) da traseira de um vagão, tirada no dia 8/11/1926 e o que, aparentemente, é o nome da peça. Nessa fotografia, podemos ver mais claramente o caráter técnico do registro, o objetivo era apenas mostrar a peça. A segunda fotografia é de 02/08/1926, que mostra alguns homens dentro da oficina de Rio Claro, provavelmente no setor de caldeiraria, alguns conversando entre si, outros observando as caldeiras em frente a eles, mas a maioria está de costas para a câmera. O curioso dessa fotografia é o que está escrito no verso: são indicados nomes e funções dos homens e em seguida a seguinte frase “Brazilian trying unsuccessfully to sell something”. Observando essas características, podemos supor que se tratava de visitantes e quem tirou as fotografias fazia parte do grupo e por algum motivo a fotografia foi parar no fundo da RFFSA. Isso nos indica, mais uma vez, como a formação desse fundo não foi organizada, pois a fotografia destoa das demais selecionadas para a análise: não há características nela que demonstrem um motivo para a empresa ter tirado e guardado, tem muito mais um caráter pessoal.

Continuando, em 11 de fevereiro de 1929 foi registrada uma inundação em diversas partes da Companhia Paulista: são cinco fotografias que estão soltas na pasta, o trilho do trem não fica visível em algumas partes. Nos relatórios da empresa de 1929 e 1930 não foi mencionado nada sobre a enchente.

Há ainda duas fotografias que mostram acidentes com os trens. A primeira mostra o descarrilhamento do trem em um trecho que a linha passava por uma ponte de ferro, a locomotiva afundou na terra e o primeiro carro ficou pendurado no segundo carro ainda na linha, há homens em volta dos vagões posando para a fotografia. A data é de 20 de novembro de 1925, e a ficha catalográfica informa que esta linha era da Companhia de Estrada de Ferro do Dourado. A empresa foi incorporada pela Companhia Paulista em 1949 (Companhia Paulista, 1950, p. 9), provavelmente, a fotografia se encontra na pasta da Companhia Paulista, por ter vindo junto com a documentação da empresa. Na segunda, foi registrado um acidente com o trem cargueiro da Companhia Paulista em 1930. Nela, podemos ver os vagões tombados e as pessoas ao redor, as informações estão na etiqueta colada na parte da frente da fotografia, no verso há um carimbo do Departamento da Conservação da Linha. Neste caso, podemos supor que a fotografia comporia o relatório do departamento sobre o acidente.⁷

Há também fotografias de automóveis adaptados para andar nos trilhos do trem; o verso informa que a fotografia é de 1929 e eram os automóveis da Companhia Paulista usados na inspeção: são três carros numerados parados na linha ao fundo, em que podemos ver os galpões. O relatório informa que a Companhia possuía três carros para a inspeção em 1929, dois de bitola larga (1,60 m) e um de bitola estreita (1 m) (Companhia Paulista 1930, p. 13). O registro fotográfico pode ter sido realizado para comprovar a chegada dos carros, pois estavam enfileirados em um ambiente aberto.

Além das fotografias das obras da Companhia Paulista, também eram registrados os edifícios, oficinas, hortos e estações da empresa em funcionamento, como o caso do edifício da Companhia Paulista em São Paulo fotografado por O. R. Quaas & Cia no fim do século XIX, que está colada em papel *passé-partout* com as bordas desenhadas, a informação sobre a autoria, local e a época da fotografia se encontram na ficha catalográfica da FEPASA. O registro foi feito do outro lado da rua na sacada de um prédio vizinho que dava a visão da frente e da lateral do prédio. O fotógrafo também registrou a estação de Campinas após a reforma, tanto a frente do edifício quanto a plataforma em funcionamento. A primeira fotografia mostra quase

⁷ Nos relatórios da Companhia Paulista de 1930 e 1931 não foram relatados nenhum acidente com locomotivas ou informações sobre o Departamento de Conservação da Linha. Porém, nas pastas foram encontradas fotografias do pessoal do departamento em reuniões, a primeira é de 1934, que foi realizada em Campinas.

todo o edifício e na entrada há uma concentração de pessoas e charretes, mais afastados da entrada há pessoas com mesas, provavelmente, realizando algum comércio. A segunda fotografia também mostra a plataforma de uma grande distância: em primeiro plano estão pedaços de árvores, provavelmente, usadas como lenha; na plataforma é possível ver as pessoas esperando pelo trem. As fotografias aparentam ter sido feitas logo no início do século XX, devido à reforma do edifício, e no verso de uma delas está escrito a lápis que se tratava da inauguração da estação. Por último, foi encontrada uma fotografia do interior de uma oficina, na qual é possível ver que os trabalhadores pararam o serviço para o registro, a ficha informa que ela foi feita no século XIX e no local está escrito Jundiaí com um ponto de interrogação junto.

Dessa época também foram fotografadas as embarcações da empresa, pois as fotografias eram de algum dos portos da Companhia Paulista, que se iniciava em Porto Ferreira no rio Mogi-Guaçu e terminava em Porto Pontal no rio Pardo. Em 1887, começaram a circular cinco vapores e oito lanchas pelos 12 portos da Companhia Paulista (Domingues Neto, 1999, p.8). Nas fotografias podemos ver a embarcação encostada no porto com pessoas posando para a fotografia, o funcionamento do porto, o descarregamento de carga e os vapores circulando, a ficha catalográfica informa que as fotografias são do século XIX.

Ainda do século XIX, há uma série de fotografias de temas variados, mas com as mesmas características materiais; elas são de tamanho grande e impressas em um material mais grosso, como papelão, os quatro cantos foram recortados. Uma das fotografias é de uma plantação de café, que foi registrada uma rua na qual os trabalhadores estão colhendo o café e capinando o solo, ao fundo podemos ver uma charrete, nela estão dois homens, o que segura as rédeas do cavalo e o segundo, bem-vestido, posando para a fotografia. A fotografia seguinte é da traseira de um carro de boi parado ao lado da calçada na rua. Há diversas fotografias de vagões, como o carro da primeira classe nº 35, o carro da segunda classe nº 34, o carro de guarda e o vagão de carga nº 436. Também há fotografias de pontes: uma delas é da ponte sobre o rio Mogi-Guassú, segundo a ficha, que foi tirada quando o trem estava atravessando a ponte, e a outra não possui a informação do local. Outro tema fotografado foram as oficinas: são fotografias de vários pontos do pátio da oficina, uma das fichas informa que o local é Jundiaí, mas nenhuma outra ficha tem essa informação. Algumas foram tiradas do alto, provavelmente dentro do edifício da estação ou mesmo da oficina.

A última fotografia do século XIX é um campo com tocos de árvores cortadas e ao fundo é possível ver três charretes e pessoas ao seu redor e atrás diversas casas com o mesmo padrão de construção. A ficha catalográfica a identifica o assunto como "lenheiro". O título

“lenheiro” remete ao fornecimento de lenha e tanto a Companhia Paulista como as outras empresas precisavam dela para o funcionamento de seus trens, além do uso de madeira para dormentes, estacas e pontes. Na fotografia, podemos perceber que a madeira só foi extraída do local, ou seja, não havia um plantio planejado ainda de árvores na época, apenas a extração intensa. O que só vai acontecer a partir de 1903, quando a Companhia Paulista cria seu primeiro horto florestal em Jundiaí e foi escolhido o eucalipto para o cultivo a partir de estudos do engenheiro Edmundo Navarro de Andrade, diretor do horto (Oliveira, 2010). As outras companhias também construíram hortos para atender essa demanda.

Da década de 1920, há fotografias da estação e do escritório administrativo de Jundiaí: as duas estão soltas, a primeira de 1922, foi tirada por Alexandre Janczur, fotógrafo da cidade. Já a segunda não há identificação da autoria, apenas o verso informa que é do ano de 1929, na imagem tirada provavelmente da porta da sala, mostra os funcionários (homens e mulheres) em suas mesas trabalhando.

Foram encontrados também cartões postais nas pastas, porém, foram selecionados apenas três para a descrição. São três cartões postais que mostram vagões dos trens da CPEF, no verso só há o nome “Wessel” impresso no papel. Dois deles é de um mesmo vagão de madeira, nº 52; as fotografias são de lados diferentes do vagão e em uma delas há um homem em primeiro plano. O terceiro cartão postal mostra um vagão de carga, nº 4259, carregado com troncos de árvores.

Outro tipo de fotografia muito comum é do interior dos vagões dos trens; na fotografia selecionada, não há informações além do nome do fotógrafo Knudsen, impresso no papel *passaportour*. A fotografia está centralizada no corredor entre os bancos de passageiros, que estavam em perfeito estado e limpos.

Foi encontrada também uma série de fotografias coladas em placas de MDF de estações, pontes e bueiros. Há uma legenda na parte de baixo da placa que informa o local, mas não menciona o ano nem a autoria. As estações fotografadas foram: Villa Americana, Dois Córregos, Batovi, Pirassununga, São Carlos, Porto Ferreira, Jaboticabal, Rincão, Cordeiro, Ribeirão Bonito, Valinhos, Louveira e Descalvado. Com essas mesmas características materiais foram encontradas fotografias de bueiro, ponte e passagem superior.

Por meio da leitura dos relatórios da CPEF no período de 1911 a 1918, notou-se que as estações acima mencionadas passaram por algum tipo de modificação ou mesmo demolição e reconstrução. As estações de Rio Claro e Villa Americana, por exemplo, foram demolidas em 1911 e reconstruídas para atender melhor demandas daquele momento – no álbum do cinquentenário da CPEF há fotografias da estação antiga e nova de Rio Claro. A estação de

Pirassununga foi demolida parcialmente, apenas o edifício foi demolido, a plataforma permaneceu a mesma. Já as estações de Rincão e Jaboticabal passaram apenas por algumas transformações, outras estações também foram modificadas nesta época. Em 1912, a estação de Dois Córregos estava começando a ser construída (Companhia Paulista, 1912, p. 79-80).

No ano seguinte, é construído um novo edifício para a estação de Valinhos com aumento da esplanada da estação (Companhia Paulista, 1913, p. 79). O relatório de 1914 menciona novamente melhoramentos que foram realizados nas estações, entre elas, a de Cordeiro e Descalvado (Companhia Paulista, 1914, p. 66). Outro edifício reconstruído foi o de Ribeirão Bonito que ganhou uma nova estação em 1915 (Companhia Paulista, 1916, p. 78).

No caso da estação de Batovi, a fotografia foi tirada da lateral do edifício, ficando em destaque a frente, de modo que é possível perceber que a obra ainda não estava finalizada, pois o telhado da porta de entrada ainda estava só com a estrutura, sem as telhas e restos materiais de construção estavam ao redor da estação. O que mostra que a construção era recente, visto que Batovi fazia parte da linha de Rio Claro a Itirapina, que foi inaugurada em 1 de junho de 1916, em bitola larga (1,60m) (Companhia Paulista, 1917, p. 12). Essa fotografia é a única (das fotografias de estação) em que estão presentes apenas homens de terno, que talvez estivessem fazendo uma inspeção e estivessem na obra que estava sendo finalizada e o registro fotográfico provavelmente serviria para a comprovação do trabalho e da inspeção.

A estação de Louveira foi reformada e a plataforma foi aumentada em 1915; segundo o relatório, outras estações da seção da CPEF e da Seção de Rio Claro também receberam reparos (Companhia Paulista, 1916, p. 14). Em 1916, também foi inaugurada a nova estação “baldeadora” São Carlos, segundo o relatório, ela estava entre as quatro mais importantes da linha (Companhia Paulista, 1917, p. 58).

Essas fotografias são ou do interior da estação, mostrando a plataforma, ou da frente da estação, pois nelas é possível ver os passageiros, os moradores locais e os trabalhadores da estação que estavam circulando pelo local no momento do registro, a grande maioria posou para o fotógrafo, apenas na estação de Batovi há homens de terno.

O bueiro duplo fotografado também faz parte da linha de Rio Claro a Itirapina. Em primeiro plano estão quatro homens de ternos em cima do bueiro, e em segundo plano, mais dois homens que estavam nos trilhos. Esses homens, provavelmente, estavam fazendo uma inspeção da obra que estava sendo finalizada, o que é perceptível pela aparência da terra que havia sido mexida recentemente. Ainda sobre essa linha, há mais duas fotografias: a primeira é da ponte metálica sobre o rio Corumbataí e a segunda é uma passagem superior de cimento armado. Nas duas fotografias também estão presentes homens de terno. Essas quatro fotografias

em que estão presentes homens de terno são da mesma linha que foi inaugurada em 1916, Rio Claro a Itirapina. Sendo assim, é provável que sejam dessa mesma época.

A última fotografia é da ponte de ferro sobre o rio Mogi-Guassú no ramal de Santa Veridiana, visto que a fotografia tirada da borda do rio, mostra toda a extensão da ponte até a outra borda, em cima da ponte há três homens, que diferente das anteriores não estão de terno. Há mais duas fotografias de ponte sobre o rio Mogy-Guassú, porém elas estão soltas e tem um tamanho menor e diferente da anterior, assim trata-se de uma ponte de cimento armado. A primeira é de 1929, na qual o fotógrafo estava em cima da ponte, entre os trilhos do trem, dois homens estão mais à frente, cada um de um lado da ponte. A segunda é de 1930, a legenda escrita na própria fotografia, informa que se trata de quando ela estava pronta. Não há mais informações sobre qual era o ramal que a ponte pertencia e nos relatórios da época não há menção à inauguração.

IMAGEM 5 - ESTAÇÃO DE BATOVI



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Partindo desse pressuposto de que as fotografias foram realizadas ao longo do ano de 1916, é possível debater sobre a autoria delas, pois nessa época, o fotógrafo Filemón Pérez estava fazendo o álbum do cinquentenário da Companhia Paulista, que foi publicado em 1918. Por meio da comparação das fotografias do álbum e das que estão nas placas de MDF, são encontradas semelhanças, as quais não são apenas do local, mas do ângulo exato em que foi

feito o registro e das pessoas presentes na imagem. Apesar de não ter sido encontrada nenhuma fotografia idêntica, as semelhanças e o contexto nos permitem fazer esta suposição.

Outro tipo de fotografia encontrada são as de acontecimentos importantes para a Companhia Paulista, como eventos comemorativos, inaugurações, visitas de pessoas, como a de setembro de 1921, que mostra o conde de Bessborough, presidente da diretoria da São Paulo Railway em Campinas. Durante sua estada no Brasil, ele passou pela cidade no dia 07 de outubro (conforme está na legenda). A imagem mostra dezesseis homens posando e atrás é possível ver a linha do trem; esta fotografia possui diversas cópias na pasta.

Numa fotografia de 04 de julho de 1921 foi registrada “a primeira reunião das administrações da Companhia Paulista e da São Paulo Railway em Jundiaí para trocar ideias relativas a aposentadorias e pensões para os ferroviários por meio de uma lei federal”, segundo o que está escrito na própria fotografia, também com registro do nome de cada um dos homens presentes, a data e o nome do fotógrafo. A fotografia encontrada é claramente uma reprodução do original.

Os integrantes do clube de futebol Ferroviária foram fotografados uniformizados no campo de futebol em Araraquara em 1922, o nome da cidade e o ano estão escritos na ficha catalográfica da fotografia, que está colada em papel *passé-partout*. Na frente está escrito à caneta o nome do time e os nomes de quem está no retrato provavelmente e a datação de 1920 a 1929 e no verso há escritos a lápis e à caneta informando a cidade e o ano. Além de times de futebol, os ferroviários, por incentivo da empresa e iniciativa própria, criaram também grêmios, clubes, gabinetes de leitura e outras atividades de lazer que, às vezes, envolviam a empresa de forma direta ou indireta, como com empréstimos de carros, por exemplo, para ir a pic-nics em outras cidades (Lanna, 2016). Segundo a autora, o “ser ferroviário” não envolvia só o trabalho, mas também essa sociabilidade entre os empregados, que criava esse sentimento de pertencimento, de “família”. O funcionamento da ferrovia exigia uma diversidade de profissionais, nos escritórios, nas locomotivas e nos setores das oficinas, ordenados por uma hierarquia, dos engenheiros até os mais simples, como carpinteiros, marceneiros, ajustadores etc. A construção das oficinas, tanto em Rio Claro como em Jundiaí, proporcionou para as cidades um crescimento populacional expressivo devido à demanda da ferrovia.

No início de 1930, as oficinas de Rio Claro são fotografadas pelo ateliê Francis Muro – La Rochelle; as fotografias foram tiradas do alto dos galpões, permitindo uma grande visão de todo o espaço, e são registradas a montagem de carros e vagões, as máquinas operatrizes e a marcenaria, em todas há homens trabalhando. Essas fotografias possuem uma etiqueta colada

na parte superior, com as informações mencionadas acima, estão soltas e possuem fichas catalográficas.

Conforme foi mencionado no início do capítulo, o histórico de formação do fundo da RFFSA e de seu acervo iconográfico foi complicado por diversos problemas ao longo dos anos, que refletem na forma em como este se encontra atualmente. Na descrição da organização das pastas de fotografias, observamos, por exemplo, que álbuns e relatórios foram desmanchados, também percebemos que houve uma preocupação da FEPASA de catalogar as fotografias, apesar de não terem sido todas. Por conta dessas características é difícil relacionar como o fundo foi produzido a partir da sua atual organização e, conseqüentemente, o objetivo de sua produção.

1.4 - Fotografia e atividade da CPEF

As conquistas da Companhia Paulista foram celebradas de diversas formas ao longo dos anos, pois em seu acervo iconográfico são encontradas muitas fotografias de eventos. Apesar de não haver mais informações sobre como foi produzido ou quais acordos foram feitos entre fotógrafo e a empresa, entendemos que esse tipo de trabalho é bastante comum nessa época. Como dito anteriormente, são feitos muitos álbuns sobre a cidade de São Paulo devido às reformas e expansão do centro que ocorreram no início do século XX. A própria Companhia Paulista tem um álbum do seu cinquentenário em 1918 produzido por Filemón Pérez, que foi descrito no segundo capítulo. Além da fotografia, um filme foi produzido sobre a Companhia Paulista em 1929, por Gilberto Rossi.⁸

A descrição iconográfica das fotografias selecionadas para a pesquisa, juntamente com a coleta de dados na legenda, na ficha catalográfica e, posteriormente com a consulta de relatórios da empresa, possibilitou que fossem feitas relações entre as fotografias e a história da empresa. A fotografia não foi usada apenas como documentação da história da empresa, mas como a própria fonte que trouxe detalhes que os relatórios anuais e os autores de obras sobre a empresa, não tinham. E essa seleção de fotografias foi apenas uma amostra do fundo, pois há ainda centenas de fotografias só da CPEF de outras épocas, além das outras empresas que existiram no estado de São Paulo. Os relatórios anuais não citam nomes de fotógrafos ou ateliês ou de departamentos que cuidavam dessa parte, mesmo no tocante à descrição de gastos da

⁸ Gilberto Rossi era dono da produtora Rossi Film, no filme são exibidas as locomotivas, as oficinas, os escritórios e seus trabalhadores em ação nos complexos de Jundiaí e de Rio Claro. O filme é comentado por Torrejais (2019), que fez um estudo de caso sobre as oficinas de Jundiaí, para entender o desenvolvimento da indústria ferroviária paulista. Provavelmente o filme foi encomendado pelos diretores da companhia, com o objetivo de divulgar a empresa, a produtora realizou outros filmes do mesmo estilo. Este material não será analisado na dissertação, pois optamos por apenas analisar as fotografias.

empresa. Foram as fotografias que indicaram os nomes e os ateliês dos fotógrafos trabalhados no segundo capítulo. Mesmo o álbum do cinquentenário da empresa não é citado.

Assim, a identificação do ano da produção de fotografias e nos casos de quando há legendas ou anotações no verso permitiu o entendimento de que a contratação do fotógrafo era proposital para registrar um evento específico. E, nos casos em que não havia legendas, o ano da fotografia permitiu a pesquisa nos relatórios anuais da empresa, em que apontavam algum evento que tinha ocorrido, como a inauguração, obras e reforma. Isso prova que havia uma intenção na contratação de fotógrafos, ter esses registros era importante para a empresa, seja inicialmente para a produção de relatórios de departamentos ou, posteriormente, para que os negativos fossem usados de outras formas pela empresa.

A dimensão desse fundo reforça mais uma vez a importância desse tipo de registro, uma vez que foram encontradas fotografias do final do século XIX até a década de 1990. Ao mesmo tempo mostra o descuido de seus responsáveis com esse material ao longo dos anos até chegar na APESP. A desmontagem dos relatórios e a separação em pastas por temas prejudicou o entendimento do material em seus conjuntos, além de não se saber se houve perda de fotografias, visto que não foi totalmente catalogado e houve invasões no local onde estava o acervo. Mesmo com esses problemas as fotografias selecionadas trouxeram informações sobre a história da empresa que foram trabalhadas nesse capítulo, no capítulo dois e na análise formal no terceiro capítulo.

Na descrição das imagens da empresa foi possível perceber alguns tipos de fotografias, como por exemplo, as que eram de acompanhamento de obra, as de finalização e em alguns casos, as de inspeção com a presença dos engenheiros, estas imagens possuíam uma finalidade técnica e administrativa. Observamos também imagens de documentação da história da empresa, como os retratos de visitantes, atividades realizadas fora do trabalho por empregados e as inaugurações. Portanto, podemos perceber que as imagens tinham objetivos diferentes quando eram encomendadas e podiam ser reutilizadas pela empresa posteriormente, como no caso das imagens do curso de ferroviários que foram encontradas em suportes diferentes.

2 – FOTÓGRAFOS NO FUNDO RFFSA

2.1 - Fotógrafos no interior paulista

No início do século XX, o número aproximado de fotógrafos que atuavam no estado de São Paulo era de 162, segundo a pesquisa de Oliveira e Brollo (2022) em periódicos, almanaques e estatísticas, sendo 66 da capital e 98 do interior do estado – vide apêndice 1. Cidades como Ribeirão Preto, Campinas e Santos eram as que mais possuíam ateliês; nas cidades do interior a quantidade baixava para um ou dois. Mesmo assim estes dados nos mostram que já existia um número notável de fotógrafos trabalhando no interior paulista. É importante observar que os dados referentes aos fotógrafos que atuavam no estado são de profissionais, ou seja, a atividade amadorística não foi levada em conta. Ribeiro define o fotógrafo profissional como quem aceita encomendas e “precisa atender a determinadas exigências e têm como função identificar a verossimilhança daquilo que estão fotografando com os interesses em jogo.” (2013, p. 121). A produção de fotografias para álbuns, almanaques, relatórios, entre outros trabalhos, tinham exigências que precisavam ser cumpridas pelo fotógrafo profissional.

Como foi dito no primeiro capítulo, os fotógrafos já atuavam em diversas instâncias da sociedade no começo do século XX, e a produção de álbuns e retratos ocorria não só para famílias, mas também para as escolas quando formavam seus alunos, no ensino primário e nos cursos profissionalizantes, como da Companhia Paulista. Aconteciam também os eventos sociais locais, como inaugurações, celebrações de feriados, atividades sociais em geral que eram fotografados muitas vezes por fotógrafos ambulantes. Os fotógrafos ambulantes ficavam em pontos estratégicos do centro da cidade nos quais sabiam que havia um trânsito maior de pedestres e que poderiam oferecer o serviço, por exemplo, para atuar na cidade de São Paulo, estes precisavam de uma licença da prefeitura e pagar uma taxa.

Havia demandas desses trabalhos tanto na capital quanto no interior do estado. Aliás, o interior demandava uma atividade diferente da capital, que era a exploração e reconhecimento de seu território, instituições como a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, a Secretária de Agricultura, Comércio e Obras Públicas e o Instituto Agrônomo realizavam comitivas com diversos profissionais, incluindo fotógrafos, para coletar informações sobre o terreno e verificar a possibilidade de realização de projetos. Só na Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas foram produzidos 24 álbuns entre os anos de 1896 e 1925, além dos relatórios e boletins que também possuíam fotografias (Pomari, 2019, p. 151). Essa produção estava voltada não só para a própria instituição, como também para a divulgação em eventos,

como as Exposições Universais, pois o intuito era conseguir investimentos e mão de obra (Pomari, 2019, p. 160). Um dos fotógrafos que fizeram estes registros foi Guilherme Gaensly, mas também houve outros menos conhecidos que conseguiram o trabalho por meio de concursos realizados pelo instituto. Na maioria das fotografias, a autoria estava identificada e os ateliês mudavam conforme havia a mudança de secretários. Os temas fotografados predominantes são dos edifícios, institutos de ensino e pesquisa, obras de saneamento e até imagens panorâmicas (Pomari, 2019, p. 164).

A produção de álbuns comemorativos e comparativos sobre a cidade de São Paulo foi estudado pelas autoras Carvalho e Lima; no estudo, são analisados dois períodos: de 1887 a 1919 e 1951 a 1954. Interessa-nos aqui o primeiro período. Segundo as autoras, nesse momento a fotografia tem o caráter documental e sua produção estava começando a se voltar para um circuito comercial, um dos álbuns analisados é *Lembrança de São Paulo*, de Guilherme Gaensly, um dos primeiros editados no início do século. Neste trabalho, o fotógrafo produz o registro de edifícios em um estilo com características da fotografia arquitetônica dos europeus. O fotógrafo sempre procurava estar no alto de sacadas e torres para fotografar, pois “a elevação propiciava a reprodução sem distorções da fachada de edifícios e permitia também, dependendo do nível de abrangência escolhido, revelar a integração da edificação ao seu entorno.” (1997, p. 100). O tema predominante dos álbuns era a cidade e sua organização buscava reforçar suas qualidades, alcançadas por meio das reformas urbanas.

As indústrias também encomendavam álbuns, como por exemplo, o álbum encomendado por Francisco Matarazzo produzido pelo fotógrafo Orestes Cileto entre 1904 e 1906, e nele são registradas as diversas fábricas do proprietário. Segundo Elisa Pomari (2019), no álbum

Todas as páginas trazem, no topo, a indicação de a qual fábrica se referem, e, no rodapé, legendas em português, italiano, francês e inglês. Para cada uma das fábricas as imagens foram organizadas de maneira bastante similar. As primeiras fotos são vistas externas da fachada ou da entrada. Estas imagens foram registradas, em geral, a partir de localizações distantes – mais altas ou mais baixas – que permitiram a captura de planos gerais comportando grande parte do edifício e nas quais é possível ver a dimensão dos prédios, assim como elementos de importância para a distribuição da produção, como a proximidade de linhas férreas. As fotos seguintes dedicam-se aos equipamentos e infraestrutura nas fábricas, o maquinário, os motores, oficina, bombas hidráulicas e equipamento contra incêndio. São seguidas, por fim, das imagens do “pessoal”, dos trabalhadores organizados e divididos, dependendo do tamanho do empreendimento, em função, especialização, gênero etc. (Pomari, 2019, p. 127/128).

Como foi descrito pela autora, todo o conjunto das fábricas foi fotografado e colocado no álbum segundo uma dinâmica que mostrasse seus edifícios, suas máquinas e seus empregados. Devido ao tamanho e detalhes do álbum, a autora acredita que este foi produzido

para um público específico que poderia beneficiar o futuro das fábricas (Pomari, 2019, p. 16-34).

As fotografias também estavam presentes nos almanaques. Fonseca (2019) analisa os almanaques da cidade de São Carlos de 1895 a 1928, nos quais são apresentadas as fotografias que retratavam a urbanidade de São Carlos e são registradas as ruas, os edifícios públicos, ressaltando os grupos educacionais e os prédios culturais, a zona rural também está no álbum, com fotografias e panoramas das fazendas. O autor percebe que havia uma tentativa de construir uma “narrativa” sobre a cidade e as fotografias que estavam presentes ali para comprovar “o progresso e a modernidade” descritos.

Como podemos ver, os fotógrafos eram contratados para realizar diversos trabalhos em áreas diferentes e suas fotografias eram reproduzidas pelas empresas conforme fosse necessário; encontramos exemplo disso também no fundo da CPEF, como descrito no capítulo um. A produção de álbuns possuía diversos objetivos; um deles era divulgar uma “modernidade” e as transformações que ocorriam no começo do século XX, tanto nas cidades como na indústria.

2.2 - Fotógrafos atuantes para a CPEF

Conforme explicado no primeiro capítulo, as fotografias que são objeto desta pesquisa foram selecionadas no fundo da RFFSA no APESP, nas pastas da Companhia Paulista. As fotografias em sua maioria estão soltas na pasta e as que possuem a ficha catalográfica não estão juntas; dessa forma, o recolhimento de informações é um pouco mais complicado. Algumas das fotografias possuem informações em seu verso, que se repetem na ficha catalográfica. Isto posto, das fotografias selecionadas, não são todas que estão com a autoria identificada, já que o critério era possuir a data do registro. Os nomes dos fotógrafos identificados estavam ou impressos no papel *passé-partout* junto com a descrição do motivo fotografado, ou na própria fotografia, ou escrito no verso dela.

Os fotógrafos identificados na seleção das fotografias foram: Otto Rudolf Quaas, Alexandre Janczur, João Gersel, Photographia Ernesto, Francis Muro, Sheldon, Photo Jerry, Wessel, Knudsen, Filemón Pérez e Graeser – Photo São Carlos – os nomes dos fotógrafos estão em destaque na tabela em apêndice. Algumas das informações sobre estes fotógrafos foram encontradas em bibliografia específica ou em dados escritos no verso da própria fotografia ou na ficha catalográfica.

O primeiro fotógrafo, Otto Rudolf Quaas, segundo Kossoy (2002), era austríaco. Chegou ao Brasil no início de 1895 e logo assumiu um ateliê em São Paulo, na rua do

Gasômetro, nº 20. O fotógrafo mudou de endereço algumas vezes até inaugurar o ateliê Photographia Artística em 1896. Quaas participou de exposições nacionais e internacionais e possuía uma boa rede de relações, pois teve contato com autoridades, do governo brasileiro e internacionais (Wanderley, 2021).⁹

Kossoy (2002) ressalta sua importância na documentação da capital e do interior de São Paulo. O fotógrafo foi contratado pela Companhia Paulista para fotografar os trechos do ramal de Rincão a Martinho Prado que seriam inaugurados. Este ramal foi inaugurado em 30 de dezembro de 1901, o ramal seguia pelo vale do rio Mogy-Guassu até o rio Pardo (Companhia Paulista, jun. 1902, p. 35). Quaas também tirou as fotografias do álbum de construções do engenheiro Ramos de Azevedo na cidade de São Paulo e atuou na Secretaria de Agricultura de São Paulo.¹⁰ Em consulta no acervo, foram encontradas fotografias da estação e oficina de Campinas com a assinatura “O. R. Quaas & Cia” e outra do edifício da Companhia Paulista em São Paulo; a ficha catalográfica desta última informa que a fotografia é do século XIX. As informações sobre os trabalhos do fotógrafo nos indicam o valor que a fotografia tinha para a empresa, pois Quaas tinha seu ateliê na cidade de São Paulo e se deslocou até o interior para registrar a inauguração do ramal de Rincão. A motivação para a contratação de Quaas não seria a falta de fotógrafos no interior, pois, de acordo com Brollo e Oliveira (2022, p. 96), havia ateliês na cidade de Araraquara e São Simão que eram próximos do ramal. Desta forma, é provável que a contratação do fotógrafo adveio da sua notoriedade na fotografia de obras públicas e os contatos pessoais que já teria com pessoas da empresa.

O segundo, Alexandre Janczur nasceu em 1885, na Alemanha, e chegou a Jundiaí com 15 anos de idade, onde passou a trabalhar como marceneiro na grande fábrica Arens. Alexandre também auxiliava o fotógrafo Bernardo Pieper em seu ateliê, aprendendo o ofício e lavando as chapas. Em 1920, arrendou o ateliê Photographia Allemã na rua do Rosário, em Jundiaí, onde praticava a fotografia como aprendiz e, em 1928, fundou o ateliê Photographia Ideal, também na rua do Rosário. Há fotografias de Alexandre da estação de Jundiaí em 1922 nas pastas da CPEF. Alexandre teve dois filhos, João José e Victório. João José Janczur nasceu em 20 de fevereiro de 1915 e começou a fotografar desde cedo, tendo ido para São Paulo aprender o ofício com o fotógrafo Max Rosenfeld (Paula, 2006, p. 297). Foram encontradas fotografias de

⁹ Para mais informações vide: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?tag=album-escritorio-tecnico-do-engenheiro-e-arquiteto-f-p-ramos-dazevedo-sao-paulo-album-de-construcoes>

¹⁰ Um exemplar do álbum de construções do engenheiro Ramos de Azevedo está depositado no Instituto Moreira Sales e pode ser consultado no site da Brasileira Fotográfica, no link: https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/browse?order=ASC&rpp=20&sort_by=-1&value=Quaas%2C+Otto+Rudolf&etal=-1&offset=20&type=author

João no fundo de eventos da Companhia Paulista em Jundiaí a partir da década de 1940, como o desfile no 7 de Setembro de trabalhadores da empresa. No Arquivo Histórico Municipal de Jundiaí, há uma coleção de fotografias de João e Alexandre Janczur. Neste caso, diferente do primeiro fotógrafo, foi solicitado o trabalho de um fotógrafo local para registrar a estação.

IMAGEM 6 - ESTAÇÃO DE JUNDIAÍ, ALEXANDRE JANCZUR



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Sobre o terceiro fotógrafo, João Gersel, Kossoy (2002) informa que ele trabalhou na região de Pederneiras no início do século XX, seu ateliê se chamava Photographia Triestina. Nas pastas da CPEF foram encontradas fotografias das obras e da inauguração da ponte sobre o rio Tietê em 1903, em Jaú (imagem 3) realizadas por ele. Novamente, foi solicitado um fotógrafo de uma cidade próxima para acompanhar a obra e registrar o evento.

Sobre o ateliê Photo Jerry, algumas informações são dadas no próprio carimbo no verso das fotografias, o endereço era rua da Carioca, número 8, Rio de Janeiro. O nome do ateliê é encontrado no *Almanak Laemmert* nos anos de 1930, 1931, 1934-1938. Este caso chama mais atenção, pois o fotógrafo é do Rio de Janeiro e registrou as linhas eletrificadas da CPEF no período de 1928 a 1930, no trecho de Itirapina a São Carlos.

O ateliê Photographia Ernesto, da cidade de São Carlos, pertencia a Ernesto Walkstedt, cujo endereço era Rua General Osório, nº 72 em 1912. O fotógrafo se mudou duas vezes na mesma rua, permanecendo no nº 80 até 1918 (Fonseca, 2019, p. 152). Ernesto contribuiu na produção do *Almanach de S. Carlos para 1915 – Anno I* com 53 fotografias da cidade, segundo

Fonseca (2019), as fotografias mostravam as grandes transformações que haviam ocorrido em São Carlos e dialogavam com os textos publicados no almanaque. O trabalho realizado para a CPEF foi o registro das etapas de construção do aterro na linha de Rio Claro no ano de 1914 (imagem 7). Os locais novamente não são tão longe para o deslocamento do fotógrafo.

IMAGEM 7 - LINHA DE RIO CLARO A ITYRAPINA - CONSTRUÇÃO DE ATERRO



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Já o ateliê Graeser – Photo São Carlos pertencia a Hugo Herman Graeser, que trabalhou na rua Sete de Setembro, nº 23, de 1910 a 1915, a partir de 1927 é seu filho, Hermam, que passa a dirigir o estabelecimento (Fonseca, 2019, p. 152). O fotógrafo contribuiu para a produção de dois almanaques da cidade de São Carlos, o de 1927, com 14 fotografias, e o de 1928, com 45 fotografias (Fonseca, 2019, p. 157). Para a CPEF o fotógrafo registrou os trechos da linha tronco que haviam sido eletrificados.

Sobre o nome Wessel, impresso nos cartões postais descritos no primeiro capítulo, trata-se do fotógrafo Conrado Wessel (1891-1993), filho do fotógrafo Guilherme Wessel (1862-1940). A família era de origem alemã, porém, pai e filho nasceram na América do Sul (Kossoy, 2002). O pai era formado em física e foi convidado para dar aulas na Escola Politécnica de São Paulo e possuía um ateliê em São Paulo na rua São Bento. Conrado estudou na Escola Alemã

da Vila Mariana e já fazia fotografias em 1906 e chegou a trabalhar como cinegrafista. Guilherme sempre incentivou o filho a estudar fotografia no exterior e Conrado foi para Viena, na Áustria, em 1911, para estudar fotoquímica. O ateliê foi fechado quando Guilherme Wessel assumiu o cargo de fotógrafo oficial da Secretaria da Agricultura de São Paulo, em 1909. Conrado retornou ao Brasil em 1913 com o objetivo de produzir papel fotográfico e trouxe máquinas para iniciar os testes. Após um período de estudos e testes, Conrado abriu a fábrica na Barra Funda em 1921. Além deste projeto, Conrado continuava fazendo fotografias, pois no *Correio Paulistano* há uma nota de 1914, informando que o fotógrafo estava retornando de Salto do Paranapanema com uma comitiva que estava ali para inaugurar um trecho da Sorocabana (*Correio Paulistano*, p.01, 16/02/1914). Conrado Wessel realizou diversos trabalhos no âmbito da fotografia e seu papel fotográfico começou a ser adquirido pelos fotógrafos da região em 1924.¹¹

Sobre as fotografias presentes nesta série como o nome Wessel impressas no cartão postal, não há como afirmar que foram tiradas por ele, podem ter usado apenas o papel fabricado por ele. Entretanto, é provável que as fotografias tenham sido tiradas de 1921 a 1930, pois em 1921 é quando Conrado começa a imprimir o cartão postal e em 1930 é quando ele fecha o acordo com a Kodak e os dois nomes passam a ser impressos no cartão postal (Xavier, 2022, p. 147).

Na fotografia de Knudsen, há o endereço do ateliê em Rio Claro, Avenida 01 n° 31. O nome do fotógrafo é Augusto Knudsen, seu nome foi encontrado no *Almanach de Rio Claro* de 1906, na Estatística Industrial do estado de São Paulo em 1912 e em notas do *Correio Paulistano* de 1912 e 1918, mas sem informações relevantes para a pesquisa.

Sobre os fotógrafos Sheldon e Francis Muro não foram encontradas informações, nem constam no levantamento de Kossoy (2002), mas na consulta ao Fundo RFFSA descobrimos imagens produzidas por ambos. Sheldon registrou um evento em Campinas para a Companhia Paulista em 1921 e, no mesmo ano, a visita de administradores da São Paulo Railway e da CPEF para discutir a questão da aposentadoria de seus funcionários em 1921 - conforme informação descrita na própria fotografia. O segundo fotografou as oficinas em Rio Claro na década de 1930.

Nesta mesma região trabalhou o fotógrafo Filemón Pérez (1843-1923), que além de São Carlos, possuía ateliê em Araraquara e realizou trabalhos em Rio Bonito. Em Araraquara, o fotógrafo trabalhava na rua São Bento, n° 17, em 1895 (Costa, 2015, p. 14) e, na Avenida 8, n°

¹¹ Para mais informações sobre o fotógrafo vide: < <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?p=27383> >

13 em 1896 (KOSSOY, 2002). Em São Carlos, são encontrados dois endereços, rua Alexandrina, nº 321, em 1908, e rua Sete de Setembro, nº 30, em 1909. Em 1920, o fotógrafo vende seu ateliê para José Sarracino, outro fotógrafo da região (Fonseca, 2019, p. 153). Pérez anunciava como “Grande Photographia Central” alguns dos trabalhos realizados por ele foram: o *Almanach-Album de São Carlos de 1916* e 1917, com 209 fotografias; o *Álbum de Araraquara de 1915* e o *Álbum do Cinquentenário da Companhia Paulista* de 1918. Os dois primeiros trabalhos, o *Almanach-Album* e o *Álbum de Araraquara*, apresentam muitas semelhanças nas suas estruturas. Segundo Fonseca (2019, p.72), esta característica mostra a coleção fotográfica que Pérez possuía e seu modo de trabalhar. Nos dois estão presentes os textos e as propagandas, além da fotografia. Veremos mais adiante que o álbum da CPEF também possui uma estrutura parecida, porém com uma quantidade muito maior de fotografias.

O fotógrafo reuniu centenas de fotografias para o álbum da Companhia Paulista: são 297 páginas, além das fotografias, há textos e propagandas intercalados. O álbum se inicia com uma homenagem ao conselheiro Antonio da Silva Prado, presidente da diretoria da CPEF: são duas páginas, uma só para o retrato dele (Pérez, 1918, p. 04). Essa saudação mostra o respeito de Pérez pela autoridade principal da empresa, antes de apresentar qualquer outra fotografia ou texto.

Segundo o prefácio, o álbum da CPEF foi iniciado alguns anos antes de 1918. Nele, o fotógrafo afirma que já tinha vontade de fazer esta compilação de fotografias da empresa desde 1903; ele chegou a pedir autorização e tirar algumas “chapas” que estão no álbum e aproveitou para confrontar com novas fotografias. Porém, por “motivos poderosos” teve que abandonar por um tempo este objetivo. Pérez não informa quando voltou a trabalhar no álbum, apenas indica que obteve a autorização e uma carta de apresentação para os chefes das repartições da empresa e reiniciou o seu trabalho (1918, p. 6).

Há, em seguida, um texto sobre os hortos florestais da empresa, em que o autor mostra a economia gerada para a CPEF depois do início da plantação do eucalipto; em meio ao texto estão as fotografias de todos os hortos (1918, p. 12). No total, são onze textos, sendo assinados: o prefácio por Pérez; um texto de Mario Pinto Serva (secretário do chefe do escritório central da companhia) sobre histórico da CPEF (1918, p. 24) e um texto sobre a CPEF e seus empregados, assinado por A. A. (Pérez, 1918, p. 30). Os outros oito textos não possuem assinatura e trazem dados sobre as empresas a partir do relatório de 1917, talvez estes textos tenham sido escritos pelo fotógrafo, já que não tem menção ao autor. O que mostra a proximidade e comprometimento do fotógrafo com a empresa para ter acesso ao relatório.

A presença de diversos textos em um álbum é encontrada também no *Álbum de Araraquara* de 1915, que possui fotografias de Pérez, porém ele não trabalhou sozinho, havia um editor, João Silveira.¹² Esta é uma característica comum em almanaques, como exemplo, podemos citar o *Almanach da Companhia Mogiana de 1908 e 1909*,¹³ nele constam fotografias da empresa, de seus funcionários, as tarifas, os horários dos trens e como é comum em almanaques, textos literários e informações úteis (Melillo, 1908, p. 07). As fotografias que constam no almanaque estão com a identificação “Vanorden & C.- São Paulo”, uma tipografia e papelaria que também fez relatórios para a CPEF, porém o almanaque foi feito pela “Livro Azul – A. B. de Castro Mendes”. Das imagens que constam no almanaque, estão: retratos de administradores, fotografias das oficinas e seu interior, pontes, trechos de linha, edifícios e vistas de paisagens rurais. As fotografias das oficinas e de seu interior também estão em um relatório da empresa de 1905, porém sem a identificação da tipografia Vanoder (Companhia Mogiana, 1905). Esse exemplo nos mostra que as fotografias também ficavam nas tipografias e não havia uma preocupação em mencionar a autoria.

O *Álbum da Avenida Central* no Rio de Janeiro, de Marc Ferrez, por exemplo, possui plantas dos edifícios em meio as fotografias da avenida e dos edifícios terminados e ao final está o levantamento de edifícios desapropriados, derrubados e os gastos com a reforma.¹⁴ As fotografias dos edifícios foram feitas em primeiro plano e centralizadas, pois é perceptível que a fotografia foi recortada ao redor do edifício para que mais nada atrapalhasse a visão do observador. Já o álbum *F. Matarrazo & Cia Industriaes* de Orestes Cileto, traz os textos de apresentação do conjunto de empresas em um folheto à parte, no álbum só estão as fotografias e as legendas.

Continuando com o álbum de Pérez, é apresentado um resumo, em que ele cita a ordem em que aparecem as cidades fotografadas (1918, p. 20). Em seguida, aparecem vários textos que apresentam, de forma breve, a história da empresa, seus colaboradores e alguns dados sobre o seu crescimento e a receita até o ano de 1917. Inclusive o canto inaugural da empresa, de autoria de Francisco Quirino dos Santos, está presente no álbum (Pérez, 1918, p. 42).

Após o canto inaugural, passam a predominar as fotografias, que são organizadas segundo a linha tronco e os ramais da CPEF. As fotografias foram dispostas na página em diversos tamanhos e formas, tendo assim várias fotografias em uma mesma página e no rodapé

¹² Conferir em: <https://www.dropbox.com/s/hwba1v8eyzwrk4/ALBUM-1915.PDF?dl=0>

¹³ *Almanach da Companhia Mogiana*, publicado em 1908, organizado por Vicente Melillo.

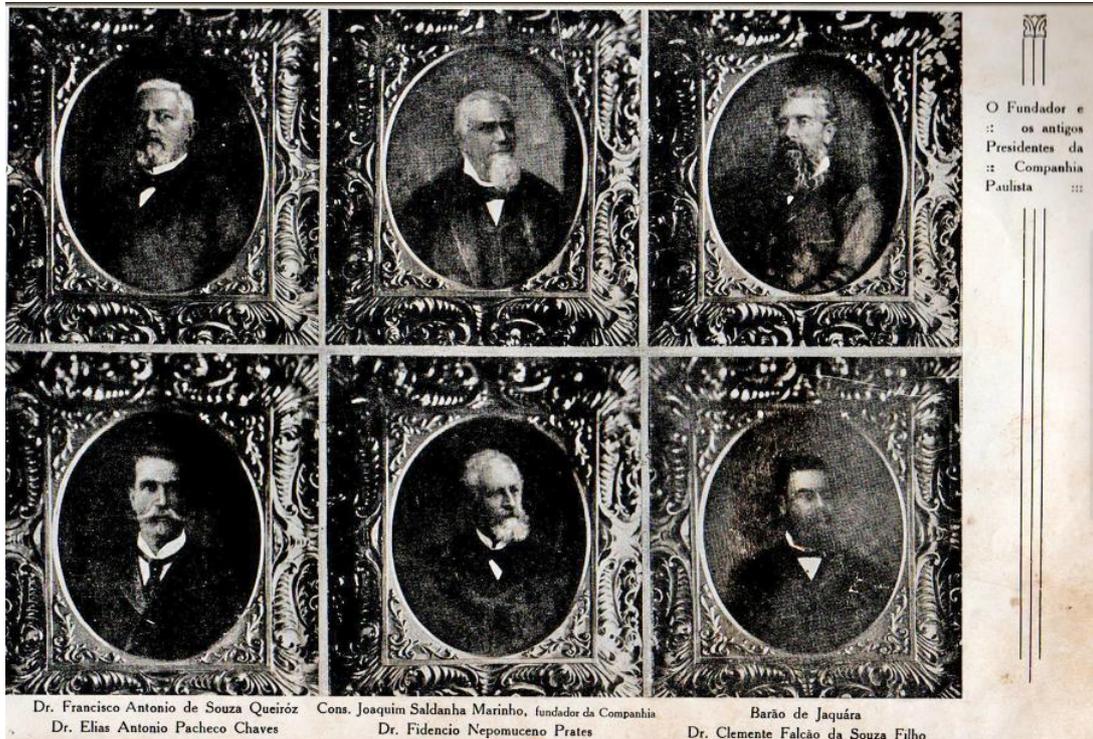
¹⁴ Conferir em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?tag=album-da-avenida-central>

estão as legendas informando os nomes de pessoas e locais. Foram registradas as estações, por diversos ângulos, as oficinas, os trens, a linha, as pontes, as passagens superiores, os botequins das estações, os escritórios, os empregados e, em alguns casos, ruas e edifícios de cidades.

No prefácio, não fica claro se o fotógrafo realizava trabalhos regularmente para a CPEF, entretanto, sabemos a partir do que ele afirmou, que o álbum contém fotografias de épocas diferentes, já que ele começou este trabalho no início do século XX e depois parou. O fato de a CPEF ter aceitado que Pérez fizesse o álbum também indica que ao menos eles conheciam o trabalho do fotógrafo, visto que a elaboração de um álbum era um trabalho difícil que exigia o deslocamento por toda a linha.

Pérez não esclarece também se todas as fotografias que estão no álbum são dele ou são reproduções de outros fotógrafos. Esta questão surgiu por meio da observação das páginas, visto que logo no início o fotógrafo apresenta os antigos presidentes da CPEF e é perceptível que são reproduções, pois nos retratos também aparecem as molduras dos quadros, como podemos ver na imagem abaixo (imagem 8). Ou seja, ele tirou fotografias dos quadros, pois não havia mais a possibilidade de fotografar algumas destas pessoas.

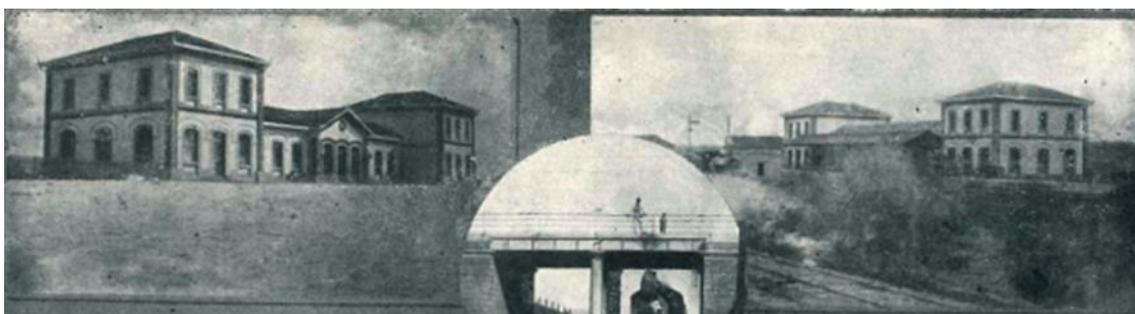
IMAGEM 8 - ANTIGOS PRESIDENTES DA COMPANHIA PAULISTA



Fonte: recorte do Álbum do Cinquentenário da Companhia Paulista.

Outras reproduções do tipo são dos primeiros chefes de serviço da empresa, nas quais é possível ver o papel *passe-partout* em que o retrato está colado. Estão presentes também no álbum as imagens da primeira estação de Campinas; o edifício passou por reformas ao longo da década de 1880 e em 1889 estava totalmente reconstruído. Estas imagens são reproduzidas em trabalhos sobre a arquitetura da estação de Campinas, nas quais informam que não há autoria ou o ano da imagem, nem se trata de gravuras ou fotografias.¹⁵ Provavelmente, a imagem foi produzida na época de sua inauguração em 1872, que era uma das motivações para se contratar o trabalho de um fotógrafo. Neste caso, devido à época em que a imagem possivelmente foi produzida, é difícil colocar Pérez como possível autor, uma vez que seus anúncios começam em 1895. Desta forma, Pérez pode apenas ter reproduzido as imagens, como no caso dos retratos dos presidentes.

IMAGEM 9 - ANTIGA ESTAÇÃO DE CAMPINAS



Fonte: recorte do Álbum do Cinquentenário da Companhia Paulista.

Há outras fotografias antigas que Pérez usa para fazer a comparação com a da época (1918); foram fotografadas as estações de Boa Vista, Pirassununga, Ribeirão Bonito, Dois Córregos e Araraquara e de ruas e edifícios das cidades de Jundiaí, Araraquara e Barretos. O fato de só terem algumas fotografias para comparação pode indicar exatamente esse início do trabalho de Pérez, como todas estas estações são reformadas ou reconstruídas ao longo da década de 1910, as fotografias foram tiradas provavelmente no início do século XX. Ou também podem indicar um trabalho específico que foi realizado por Pérez para a CPEF e posteriormente foi utilizado no álbum. No primeiro capítulo desta dissertação, foram citados exemplos de fotografias que foram usadas de formas diferentes. Ou ainda, essas fotografias antigas das ruas e edifícios das cidades podem ser de trabalhos anteriores de Pérez, como no caso do *Álbum de Araraquara* de 1915, tanto no álbum da CPEF (p. 145), quanto no de Araraquara, constam uma

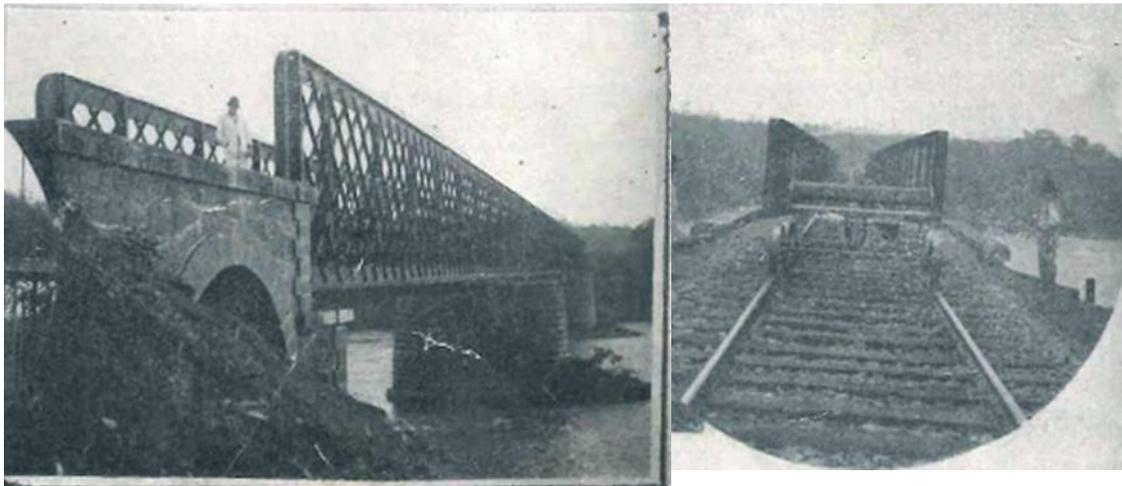
¹⁵ A imagem é exposta com outra gravura de 1872 que possui a autoria identificada de Jules Martin (Pozzer, 2007).

fotografia da antiga igreja de Santa Cruz que foi demolida. Isso mostra que Pérez possuía seu próprio acervo de negativos e usava conforme fosse necessário.

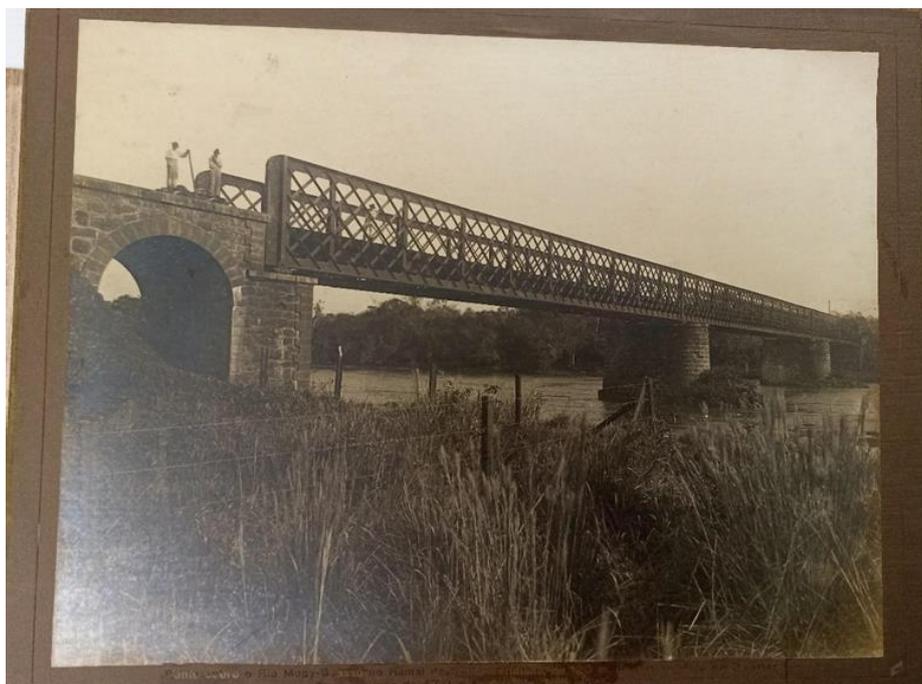
Assim como Pérez tinha fotografias antigas, ele teve que fazer novos registros das estações que foram reconstruídas e reformadas. No fundo da RFFSA, foram encontradas fotografias destas estações que passaram por estes melhoramentos em um suporte diferente; foram impressas em tamanho grande e colocadas em uma placa de MDF; nestas fotografias, não existe a indicação da autoria, porém são parecidas com as que constam no álbum de Pérez.

Como exemplo, temos três fotografias da ponte sobre o rio Mogy-Guassu que estão no álbum e uma que se encontra no acervo (imagens 10 e 11). As três fotografias foram tiradas de ângulos diferentes da ponte, porém todas têm em comum a presença de homens, provavelmente trabalhadores da linha, e o carrinho adaptado para andar na linha do trem, como podemos ver nas imagens.

IMAGEM 10 - PONTE SOBRE O RIO MOGY-GUASSU



Fonte: recorte do álbum do cinquentenário da Companhia Paulista.

IMAGEM 11 - PONTE SOBRE O RIO MOGY-GUASSU

Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Como podemos ver, o que muda nas fotografias são os ângulos, mas as pessoas e objetos presentes em ambas podem indicar que foram realizadas no mesmo dia. A diferença seria que algumas foram escolhidas para o álbum e outras não.

No álbum também há fotografias dos funcionários, que foram fotografados em grupo ou em retratos individuais (imagens 12, 13 e 14). As páginas de forma geral são divididas por fotografias de grupos das mesmas repartições, as primeiras que aparecem no álbum são da divisão de linha, serviços de construções, engenheiros, inspetoria, contadoria, escritório de tráfego, secção de eletricidade e repartição de estatística, nas legendas destas páginas constam o nome de quase todas as pessoas presentes e são tratados como “doutor” ou “senhor”. Os registros foram realizados dentro das salas destas repartições, normalmente com o chefe sentado em sua mesa e os outros funcionários ao seu lado; também há retratos em que o funcionário posa como se estivesse trabalhando. As outras secções da empresa, como das oficinas, são as com mais pessoas na mesma imagem: os funcionários se sentavam em uma pequena arquibancada improvisada para aparecerem na fotografia; as legendas destas fotografias, neste caso, apenas informam o local e a função destes trabalhadores. Também há o registro dos funcionários trabalhando em obras das linhas.

As páginas de retratos individuais foram intercaladas com as páginas das estações e cidades, estando presente em todo o álbum, algumas delas, como da imagem 12, mostravam

funcionários que exerciam a mesma função nas estações da empresa. Além dos chefes de estação, outras funções que tiveram uma página só de retratos foram: mestres de linha, maquinistas, guarda-trens, foguistas, maquinistas, ajudantes, telegrafistas, portadores, praticantes, guardas e, de forma geral, “empregados de diversas secções”. Foguistas e maquinistas têm mais de três páginas de retratos. A maioria possui 35 por página, mas em alguns chegam a ter 60 retratos. Somando apenas estas páginas, são aproximadamente 885 retratos. Apenas homens constam nestes retratos, grande parte deles usando o quepe e o terno.

Em relação à questão étnica, a grande maioria são de homens brancos, cerca de 90 retratos são de homens negros. Nas fotografias em grupo, a relação entre homens brancos e negros também não é tão diferente. Segundo Lanna (2016, p. 524), havia uma exclusão de trabalhadores negros na empresa, enquanto a relação entre brasileiros e estrangeiros era mais equilibrada.

Em relação à idade, na página 236, de telegrafistas, portadores e praticantes, é possível identificar alguns funcionários que eram muito jovens, aparentemente possuíam de 13 a 15 anos. Geralmente, estes jovens eram filhos de ferroviários que começavam trabalhando gratuitamente durante alguns meses e depois assumiam algum cargo, grande parte deles se aposentaram depois na empresa (Lanna, 2016, p. 526).

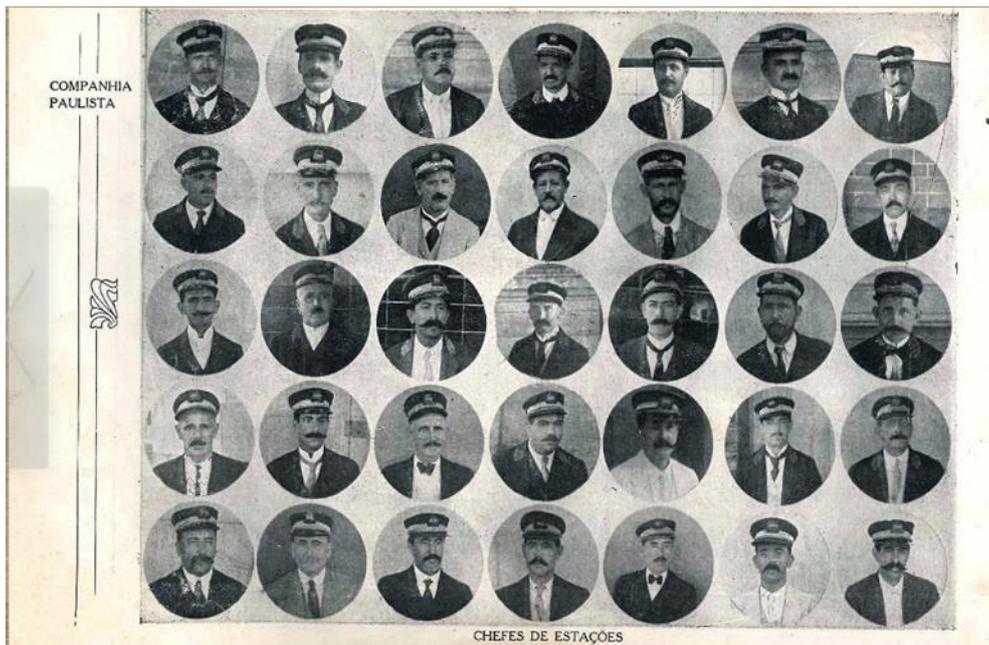
No que diz respeito as funcionárias, o número de fotografias é quase nulo, apenas uma página mostra mulheres. Como podemos ver na imagem 13, são três retratos e três fotografias em grupo; as funcionárias são identificadas como telefonistas e zeladoras. Algumas são zeladoras de sala de espera ou de rouparia. A profissão de telefonista era realizada somente por mulheres nesta época e na imagem 13 vemos duas telefonistas da estação de Jundiaí e duas de Campinas; percebemos, ainda, que é bastante provável que algumas mulheres não tenham sido fotografadas. Jundiaí, Campinas e Rio Claro estavam entre as maiores e mais movimentadas estações da Companhia Paulista; então, parece improvável que teriam apenas 9 mulheres trabalhando em toda empresa. Em paralelo, a Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em 1918, contratou 16 mulheres para as funções de telegrafista, contabilidade, “fazendo escrita”, transcrição de faturas e manifestos, e as prestadoras de serviço, como de “lavadeiras” das roupas, dos carros, restaurantes ou dos hospitais ligados ao Serviço sanitário da ferrovia (Possas, 2001, p. 208). Esta informação nos mostra que é provável que mais mulheres trabalhassem na Companhia Paulista nesta época, porém não constam no álbum. Segundo Possas,

(...) a visibilidade na ferrovia é quase imperceptível neste primeiro período. Primeiro, porque são admitidas para serviços em que permaneciam reclusas a maior parte do

tempo, em lugares isolados – as cabines telefônicas e salas do telégrafo – e de acesso apenas às chefias imediatas. Segundo, ao executar tarefas de lavadeiras, faziam-no em setores também afastados do contato coletivo dos hospitais, ou até mesmo levavam as roupas para lavar em casa. (2001, p. 209).

Ainda em relação a este tema, há uma fotografia do escritório administrativo da CPEF de 1929; nela, aparecem 15 homens e 4 mulheres. São 10 anos depois, porém nos mostra mulheres em outros cargos além de telefonistas e zeladoras.

IMAGEM 12 - CHEFES DAS ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA



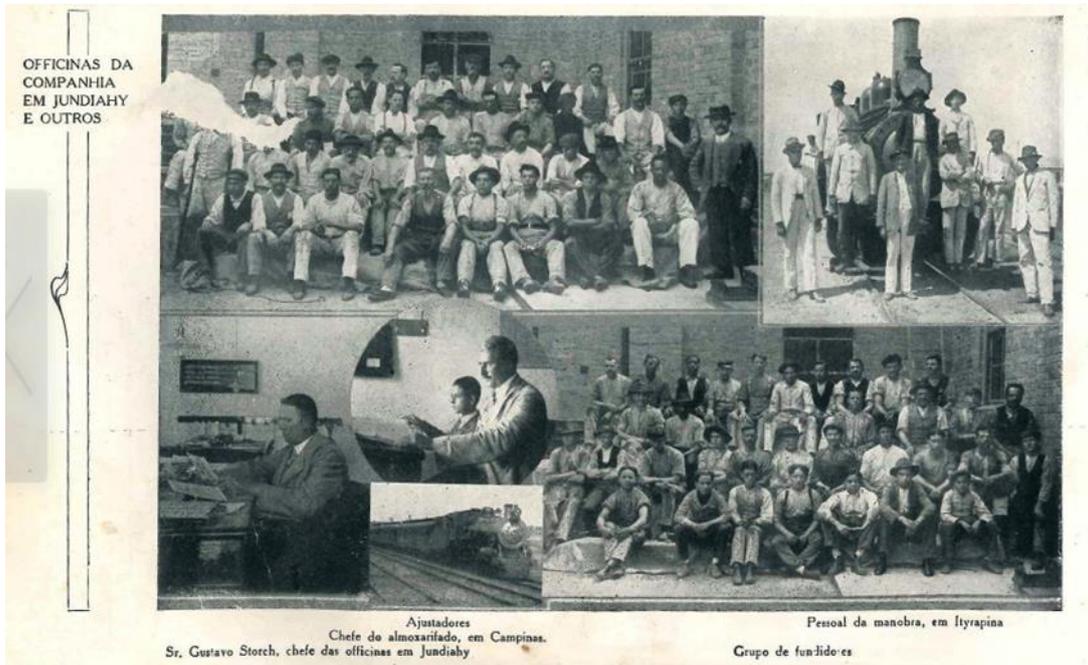
Fonte: Álbum do Cinquentenário da Companhia Paulista

IMAGEM 13 - FUNCIONÁRIOS E FUNCIONÁRIAS DA COMPANHIA PAULISTA



Fonte: Álbum do Cinquentenário da Companhia Paulista.

IMAGEM 14 - EMPREGADOS DAS OFICINAS DE JUNDIAÍ DA COMPANHIA PAULISTA



Fonte: Álbum do Cinquentenário da Companhia Paulista.

Em duas páginas do álbum, Pérez afirma que faltavam retratos de pessoas, visto que ele não havia conseguido as fotografias, mas não fica claro se ele não conseguiu fotografar essas pessoas ou se não conseguiu as fotografias para reproduzir. Uma das páginas era da Secção Especial da Fiscalização de Lenha, em que há diversos retratos, mas Pérez informa o nome e a cidade das pessoas que faltavam (1918, p. 250). E a outra página era da Sociedade Beneficente da Companhia Paulista e estavam faltando retratos de alguns médicos (1918, p. 264).

Outro grupo de fotografias presente no álbum é das ruas e edifícios de Campinas, Limeira, São Carlos, Araraquara, Jaboticabal, Bebedouro, Barretos, Araras, Pirassununga, Santa Rita, Leme, Ribeirão Bonito, Dois Córregos, Jaú, Pederneiras, Agudos e Bauru. Estas fotografias mostram os principais edifícios e ruas, como as igrejas, escolas, câmaras municipais, cadeias públicas, instituições culturais, praças e ruas. Como podemos ver, não são todas as cidades por onde a CPEF passava que foram fotografadas, talvez por uma questão do tamanho que ficaria o álbum. Estas foram escolhidas e outras não, ou também podem indicar trabalhos do fotógrafo realizados em outros momentos.

Ao longo do álbum, também há propagandas de comércios e fábricas das cidades por onde Pérez passou: são 41 anúncios, sendo 28 de comércio e serviços e 13 de indústrias. Em alguns desses anúncios também há fotografias do estabelecimento que estava sendo divulgado. O uso de fotografias em anúncios não era muito comum no início do século XX; segundo Palma (2005), a fotografia era mais utilizada nestes casos como base para as gravuras, pois apesar de já existir tecnologia para a impressão de fotografias em jornais, a qualidade ainda era baixa, sendo preferível a gravura pelo traço mais preciso para os anúncios. Os casos em que apareciam fotografias, eram ou de retratos de famosos com algum produto ou como aqui exemplificado, do estabelecimento. Segundo Palma,

Estas fotografias podem parecer, aos nossos olhares saturados pela publicidade moderna, bastante ingênuas. O que ocorre é que essas imagens mostram claramente uma preocupação em apenas mostrar o que estava sendo anunciado. Era a tentativa de empregar a fotografia como registro, como documento que certifica ao público a aparência mais genérica, sem o intuito predefinido de destacar um ou mais aspectos dos produtos. (2005, p. 3).

Assim, a presença destes anúncios com fotografia faz sentido em um álbum e Pérez já tinha feito este tipo de anúncio no álbum de Araraquara de 1915, logo a possibilidade destas fotografias dos anúncios também serem de Pérez é grande (imagem 15). Provavelmente Pérez buscou o patrocínio destas empresas para ajudar na realização do álbum. Nas fotografias, podemos ver a frente do edifício e seus funcionários, em um dia comum de trabalho, pois os funcionários estão posando para a fotografia enquanto realizam suas atividades.

IMAGEM 15 - ANÚNCIOS PRESENTES NO ÁLBUM DA COMPANHIA PAULISTA.



Fonte: recorte do Álbum do Cinquentenário da Companhia Paulista.

O álbum apresentado expõe muitas características do trabalho realizado por Pérez para a CPEF e algumas destas características também estão presentes em outros trabalhos realizados pelo fotógrafo. Observamos assim que Pérez possuía experiência na realização de álbuns e uma continuidade em seus trabalhos com a CPEF devido ao fato dele possuir fotografias da empresa em diferentes épocas. Os números citados da quantidade apenas de retratos que constam no álbum já nos indicam o admirável trabalho realizado por Pérez, que exigiu grande quantidade de material e uma boa câmera. Somando os retratos com as demais fotografias dos trens, estações, oficinas, edifícios de cidades, o total chega a 2 mil fotografias.

Na década de 1910 já havia câmeras fotográficas profissionais com filmes, como a *Speed Graphic* da *Graflex*, que facilitavam o trabalho do fotógrafo, uma vez que não era mais necessário carregar um equipamento grande e chapas de vidro que precisavam ser emulsificadas antes do início dos registros. A *Speed Graphic* foi lançada pela *Graflex* em 1912 e são encontradas menções a marca *Graflex* nos periódicos brasileiros a partir de 1915.¹⁶ É importante

¹⁶ O primeiro periódico que cita a câmera é o *Correio da Manhã* do Rio de Janeiro (p. 07, 18/12/1915), o anunciante estava interessado em comprar câmeras da marca *Graflex*. Mas o anúncio de venda do aparelho é encontrado na revista *A Cigarra*, a Casa Stolze de equipamentos fotográficos, anunciava na lista de seus produtos, a câmera *Graflex* (p. 02, 18/09/1917).

observar que apesar da câmera facilitar a vida do usuário pelo uso do filme, a câmera *Graflex* era profissional e teve um grande sucesso a partir de 1930 com os fotógrafos da imprensa.¹⁷

Não é possível saber se Pérez teve acesso a este equipamento, porém, devido à quantidade de fotografias produzidas no álbum, seria extremamente árduo trabalhar com negativos em vidro. O fotógrafo Augusto Malta possuía uma *Speed Graphic*, entretanto, não se sabe quando foi adquirido e quais trabalhos realizou com a câmera. Sobre os trabalhos feitos para a prefeitura do Rio de Janeiro, só são mencionadas as câmeras de tamanho grande com negativos em vidro (Costa, 2019, p. 119).¹⁸

Posto esta disponibilidade e visto a quantidade de imagens produzidas por Pérez, quase um milhar só de retratos, é de se supor que ele já tinha acesso a câmeras com filme que o permitisse essa imensa produção fotográfica só para um Álbum. Outra questão referente à tecnologia da época é a impressão do álbum: Pérez construiu um mosaico de fotografias em quase todas as páginas, de forma parecida com as revistas ilustradas que surgem a partir de 1910, que publicavam muitos instantâneos fotográficos (Cruz, 2013, p. 74).

2.3 - O fotógrafo nas estradas de ferro em São Paulo

Além dos fotógrafos citados anteriormente, outros fotógrafos que trabalharam para a CPEF e outras companhias do estado de São Paulo foram identificados em pesquisas no periódico *Correio Paulistano* e no Fundo da RFFSA. A pesquisa no periódico *Correio Paulistano* ocorreu devido ao levantamento realizado de fotógrafos que atuaram no estado de 1890 a 1930 (Brollo; Oliveira, 2022), que são André Mazza e Innocencio Vilhegas. Nas pastas da CPEF foram encontrados outros fotógrafos, porém, não havia datas na maioria das fotografias. Alguns deles são Romildo Cantarelli, Rigo, J. Tomanik, Almeida Rio, Corrêa, Piva, Foto Sato, “5 minutos” e João Janczur. Este último fez fotografias para a CPEF após a década de 1930, conforme informações nas fotografias. O intuito de citar estes trabalhos é apontar que o trabalho do fotógrafo para a CPEF continuou sendo importante ao longo dos anos de sua existência. E, por último, o fotógrafo O. Sainati que trabalhou para a Companhia Mogiana. O objetivo de mencionar este fotógrafo é mostrar que outras empresas ferroviárias também utilizavam este serviço, como a CPEF.

André Mazza realizou diversos trabalhos em comitivas pelo Estado de São Paulo, tanto de registro de obras e inaugurações como de comitivas de políticos. Alguns dos trabalhos

¹⁷ Conferir em GRAFLEX, The Graflex Speed Graphic FAQ. Disponível em: <<https://graflex.org/speed-graphic/>>

¹⁸ A câmera está no acervo do fotógrafo Augusto Malta no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

realizados pelo fotógrafo foram os registros da inauguração do trecho ferroviário de Bebedouro a Barretos da CPEF e do ramal de Tibagy da Companhia Sorocabana em Salto Grande do Paranapanema, ambos no ano de 1909 (*Correio Paulistano*, p. 03, 28/05/1909). Innocencio Vilhegas, segundo o *Correio Paulistano*, estava em São José do Rio Pardo para a inauguração da nova estação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (*Correio Paulistano*, p. 14, 09/11/1927). Segundo Krauss, o fotógrafo tinha um ateliê em São Paulo, na rua Independência, nº 73 no Cambucí em 1943 (2013, p. 127). Entretanto, não foram encontradas fotografias com a identificação desses fotógrafos no acervo da RFFSA.

O fotógrafo Romildo Cantarelli, de Jaú, produziu fotografias do conjunto habitacional dos ferroviários com a assinatura “Fotografia Cantarelli - Jaú”, porém, neste caso, não há os dados sobre o ano do registro.

IMAGEM 16 - CASA DE OPERÁRIOS - FOT. CANTARELLI JAÚ



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Os registros de Rigo e de J. Tomanik são de eventos sociais da CPEF, como almoços e festas inclusive foram encontradas fotografias do mesmo evento, os 15 anos do Clube Jundiense, feitas pelos dois fotógrafos, mas de ângulos diferentes.

As fotografias de Piva que foram encontradas são da época em que o fotógrafo era sócio de João Janczur. Esta informação, que estava no carimbo no verso da fotografia, identificava

nomes dos fotógrafos e o nome “Fotos Unidas”. Como citado anteriormente, João era filho de Alexandre Janczur, e produziu diversas fotografias da CPEF tanto fora da empresa, como em desfiles do feriado de Sete de Setembro, ao longo dos anos 50, como de aulas do curso de ferroviários (imagem 20) e retratos dos alunos que se formaram no curso. A primeira fotografia dos sócios está datada com o ano de 1929 e mostra a enchente do rio Guapeva, na vila Arens, em Jundiá, e a outra fotografia encontrada no APESP é do time de futebol dos funcionários da oficina da Companhia Paulista de Jundiá, mas está sem data. As fotografias encontradas de Foto Sato e “5 minutos” são retratos dos formandos do curso de ferroviários.

IMAGEM 17 – EVENTO ESPORTIVO – FOTOS UNIDAS



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Outros fotógrafos identificados no fundo, ainda que não seja possível saber de onde eram, foram Almeida Rio e Corrêa, que fotografaram diversos eventos da empresa férrea que ocorreram em Jundiá. Nas fotografias, pode-se perceber que as pessoas presentes formavam uma comitiva que estava visitando a estação, os escritórios e as oficinas da CPEF. A sequência de fotografias de Almeida Rio mostra os integrantes dentro do trem fazendo refeições, a chegada na estação, a visita ao escritório e o passeio pelo espaço da Companhia Paulista em Jundiá (imagem 18).

IMAGEM 18 - COMITIVA VISITANDO A SEDE DA COMPANHIA PAULISTA EM JUNDIAÍ – ALMEIDA RIO



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Já sobre o fotógrafo O. Sainatti, Kossoy (2002) encontrou informações de que o fotógrafo pode ter trabalhado com Sophian Niebler no início do século XX, em Campinas. Já no fundo RFFSA, na pasta da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, foram encontradas muitas fotografias coladas em papel *passé-partout* com bordas desenhadas. São registros de estações, aterros, edifícios, rotundas e pontes da Companhia Mogiana com o nome do fotógrafo e a identificação do lugar retratado e, pelas características do material, pode-se supor que se trata de um álbum que foi desmanchado.

IMAGEM 19 - ESTAÇÃO DE PAPAGAIOS – MOGIANA – O. SAINATI



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

IMAGEM 20 - CURSO DE FERROVIÁRIOS DA COMPANHIA PAULISTA – FOTO IDEAL JUNDIAÍ



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Outra unidade de fotografias encontradas são as que estão com todos os dados identificados em seu verso: a data inicial é a partir da década de 1970 e vai até 1990. Estas fotografias são em sua maioria de tamanho 10x15 cm; elas estão presentes em quase todas as pastas das companhias ferroviárias do fundo, pois nesta época as companhias Paulista, Sorocabana, Mogiana, Araraquara e São Paulo Minas haviam sido incorporadas pela FEPASA que, em 1998, é incorporada pela RFFSA. Isso explica o fato de os fotógrafos identificados José Cardoso, Wanderley Ferreira e Eliseu Pires terem registrado fotografias de todas as companhias, já que a administração era a mesma. Estas fotografias são de todos os temas já citados (edificações, pessoal, linha férrea etc.) e possuem carimbos com a identificação do fotógrafo, o local e a data.

2.4 - Conclusões parciais

O detalhamento sobre os fotógrafos que atuavam para as empresas ferroviárias e, principalmente, da CPEF, mostrou que não havia apenas um fotógrafo que atuava durante um período para atender toda a empresa. Eram diversos fotógrafos trabalhando ao longo da linha ferroviária que foi se expandindo no decorrer do século XIX e XX. Os dados encontrados sobre estes profissionais contribuíram também para o entendimento de que havia contratação de fotógrafos locais, mas também houve fotógrafos que viajaram para fazer estes trabalhos sobre a ferrovia. Assim como possibilitou compreensão de que eles atuavam não só fazendo fotografia de ferrovia, mas também retratos, álbuns de família etc.

Os álbuns e almanaques de indústrias ou de companhias ferroviárias produzidos por estes fotógrafos mostram que a maneira como era organizado o álbum e/ou almanaque dependia de qual era o seu objetivo. Como no caso do álbum de Ferrez, que o intuito era mostrar os edifícios reformados da Avenida Central do Rio de Janeiro, a grande maioria das fotografias são da frente do edifício e são retratados de maneira que fique singularizado na imagem. Já os álbuns de indústrias, como do Matarazzo, o fotógrafo mostrou de forma mais detalhada as empresas, seu interior, maquinários e seus empregados. Pérez também faz isso, mas em uma escala muito maior, uma vez que a Companhia Paulista era uma empresa ferroviária muito grande, mesmo assim o número de fotografias chama a atenção. O almanaque da Companhia Mogiana traz fotografias de diversas partes da empresa, mas num número muito menor, porém, trata-se de um outro formato, em que as fotografias estão em meio a textos informativos, literários e anúncios.

Outra questão que é esclarecida com a análise do álbum de Pérez é sobre a continuidade do trabalho do fotógrafo dentro da empresa, que é iniciado no começo do século XX e terminado em 1918. As descrições das fotografias da pasta da CPEF no primeiro capítulo já demonstram esta continuidade, mas com fotógrafos diferentes ao longo do tempo. O trabalho de Pérez reforça o argumento de que o trabalho do fotógrafo na Companhia Paulista não era esporádico: a própria quantidade de fotografias no fundo RFFSA mostra isso. Porém, não foram encontrados documentos que dessem indícios de como era a contratação, apenas o álbum de Pérez, em que ele afirmou no prefácio que conseguiu a autorização da CPEF, a apresentação aos chefes da estação e começou sua empreitada (1918, p. 06). Quanto aos outros fotógrafos citados, também não foram encontradas informações sobre isso. Apenas com a verificação das fotografias é que foi possível perceber o acompanhamento de obras, uma vez que há imagens de construções em diversos estágios e a descoberta do Serviço Fototástico e Fotográfico do Departamento de Estudos e Pesquisas, que não é citado em relatórios da empresa, só foram encontrados os carimbos nos versos das fotografias. Dessa forma, é perceptível que os fotógrafos faziam trabalhos constantemente para a empresa, mas aparentemente não havia uma preocupação com contratos e nem com o reconhecimento da autoria, pois há cópias da mesma fotografia em formatos diferentes, algumas com o carimbo do Serviço Fototástico e Fotográfico e outras não.

Além das características sobre o álbum de Pérez já citadas, é importante mencionar que a quantidade de fotografias nos aponta outros aspectos sobre este trabalho. Como o fato de Pérez ter começado este trabalho muito antes de 1918, pois há fotografias em que ele compara algumas estações com suas antigas versões, há a questão do tempo gasto para se deslocar por todas as estações da empresa e a questão da tecnologia utilizada para fazer os registros, que no início do século XX pode ter sido realizado com negativos em vidro, mas depois provavelmente foi substituída por uma câmera mais prática. Também é possível perceber que ele utilizou fotografias de outros projetos, como o álbum de Araraquara, publicado em 1915. A qualidade da impressão, a montagem das fotografias e o próprio designer do álbum também demonstram que a tipografia no qual foi feito possui uma tecnologia moderna, visto que é possível comparar o seu formato com revistas ilustradas da época.

A análise da pasta da CPEF também demonstra que os trabalhos de fotógrafos continuaram após 1930, recorte final da pesquisa, pois são identificados vários fotógrafos que prosseguiram com o registro de eventos, da linha, das estações, comprovando a permanência do uso da fotografia durante toda a história da empresa. Outros nomes de fotógrafos também surgiram com a pesquisa em jornais e nas pastas de outras companhias, com fotografias que

seguem o mesmo padrão de temas e formatos da CPEF. Dessa forma, vemos que não era exclusividade dessa empresa o uso da fotografia, mas era um modo de trabalho das empresas em geral e que envolvia um conhecimento do fotógrafo sobre como fazer estes registros.

3 – FOTOGRAFIA PARA FERROVIA: UMA ANÁLISE FORMAL

A fotografia, quando utilizada como fonte histórica, ajuda-nos a compreender qual era a cultura material de uma determinada época e de uma determinada sociedade, assim como, por meio da análise das fotografias, a entender quais eram os seus usos e funções (Borges, 2011, p. 73). Como explicado no primeiro e no segundo capítulo, a Companhia Paulista produziu uma quantidade considerável de fotografias ao longo de sua existência, tal como outras empresas ferroviárias, fábricas e instituições públicas e privadas também produziram. Esse uso da fotografia não ocorria apenas no Brasil, como destacado por Oliveira (2019), pois países como a França e os Estados Unidos possuem um vasto acervo de fotografias de obras ou industriais. O volume desses acervos mostra um hábito das empresas e indústrias de acompanhar o trabalho realizado em suas obras. O estudo desse material possibilita a análise a partir da “(...) perspectiva da história da técnica e da tecnologia, como expressão do saber técnico-científico e, muitas vezes, orientado por regras de representação de máquinas e do espaço geográfico – ainda que a tradição pictórica não esteja ausente” (Oliveira, 2019, p. 122). Dessa forma, o exame das fotografias da Companhia Paulista partiu do instrumental de análise da concepção de fotografia de obra, descrita por Oliveira (2018, 2019), mas também de conceitos da História da Arte, a partir da leitura de autores como Dondis (1991), Villafañe (2006), Busselle (1979) que trabalham com a leitura visual e dentro da temática, a fotografia em si. Além da metodologia do uso de descritores formais e a percepção de padrões de fotografias usada por Carvalho e Lima (1997), que serviu como modelo para esta pesquisa. Segundo Possamai, “o estabelecimento de padrões permite organizar o corpus visual segundo seus elementos recorrentes, formando diferentes conjuntos de imagens com características próprias” (2008, p. 260).

A série de fotografias escolhidas para a análise demonstram a diversidade de temas que foram fotografados, e como a CPEF se importava em registrar os processos que estavam ocorrendo na empresa. Percebe-se que havia questões técnicas que envolviam o uso da fotografia de obras, mas também, nas imagens de retratos e inaugurações, havia um projeto de memória, como afirma Turazzi (1996, p.100). A Companhia Paulista, assim como outras empresas, sentiu essa necessidade de criar uma memória que mostrasse o seu progresso.

Os padrões da produção, constatado por meio da análise formal de fotografias de estrada de ferro do século XIX, segundo Oliveira (2019, p. 128), repetem-se nas fotografias do início do século XX e em diversas empresas ferroviárias, o que mostra que era um procedimento comum e uma oportunidade de trabalho para os fotógrafos. As fotografias escolhidas para a pesquisa foram catalogadas no aplicativo *Tropy*, que possibilita o upload da imagem e que

sejam colocados metadados, notas e palavras-chave em cada uma delas. No total foram selecionadas 149 imagens. Para a catalogação usamos como guia o trabalho realizado por Carvalho e Lima (1997) com os álbuns de São Paulo, na qual as autoras elaboraram um conjunto de descritores icônicos e formais; a partir disso também adaptamos descritores que atendessem às demandas das fotografias da CPEF. Nos próximos tópicos, são explicados e exemplificados os descritores utilizados nas classificações.

3.1 Enquadramento

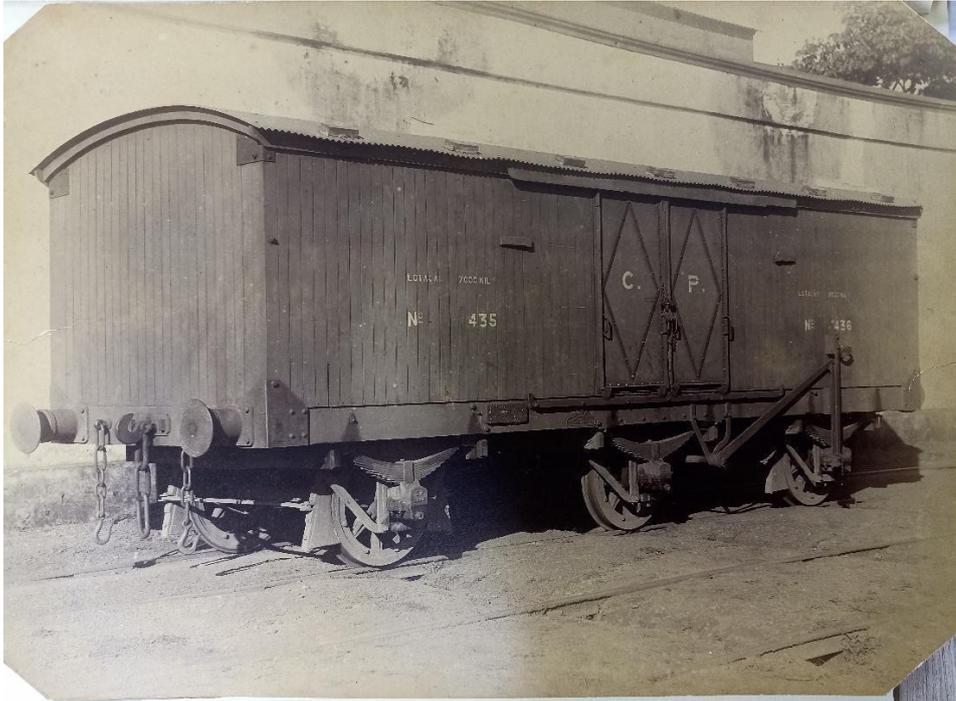
O enquadramento de uma fotografia é uma característica importante no quesito de análise formal, pois é possível entender algumas das intenções do fotógrafo com determinado registro. Visto que o tipo de enquadramento pode dar a fotografia uma sensação de profundidade ou a perspectiva, segundo Dondis (1991), esta cria a ilusão de realidade. Uma característica interessante para fotografias que envolviam a ferrovia, uma vez que, em muitos casos, elas eram usadas como forma de comprovar a realização de obras na via férrea, em obras de arte, como pontes e bueiros.

Nas fotografias analisadas, as formas de enquadramento encontradas se relacionam, principalmente, com o ponto de vista que o fotógrafo escolhe para realizar o registro, pois segundo Busselle (1979, p. 16), a escolha do ponto de vista pode determinar o equilíbrio, a estrutura e a iluminação da fotografia. Nas fotografias, foram identificados pontos de vista diagonal, central, ascensional ou descensional.

O ponto de vista diagonal foi usado principalmente como um elemento que desse profundidade e/ou volume às fotografias; na catalogação, foram encontradas 64 fotografias desse tipo. Dentre essas fotografias, as intenções de uso variam conforme o objeto que foi fotografado. Como, por exemplo, as fotografias de vagões da empresa (imagem 21), os objetos foram singularizados no enquadramento, o ponto na diagonal em que o fotógrafo se colocou deu volume ao vagão, gerando a sensação de realidade. Esse ponto de vista também foi usado para registrar edifícios de maior porte, como o da CPEF, em São Paulo, além de usar da diagonal, o fotógrafo também usou do recurso da câmera alta, que impede a distorção da imagem e dá volume ao edifício. As entradas das estações também foram fotografadas, em sua maioria, na diagonal, porém na altura do fotógrafo. O uso do ponto de vista diagonal também foi utilizado em fotografias em que estavam sendo feitas atividades pelos empregados da CPEF, como, por exemplo, a construção de postes para a eletrificação, a diagonal passa a sensação de realidade quanto ao espaço que estava sendo ocupado pelos materiais e máquinas. Além desses casos, as pontes em construção ou já prontas foram fotografadas no mesmo modo, porém, cabe

apontar que o uso da diagonal não só gerava a sensação de profundidade na fotografia, demonstrando o tamanho da ponte, mas ao mesmo tempo não havia muitas opções para o fotógrafo se posicionar nessa circunstância, uma vez que havia o rio o impedindo de se movimentar. Restava então a diagonal ou o fotógrafo estar em cima da ponte e centralizar a imagem com a ajuda dos trilhos do trem.

IMAGEM 21 - VAGÃO DE CARGA N° 435



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

IMAGEM 22 - PLATAFORMA DA ESTAÇÃO DE LOUVEIRA



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

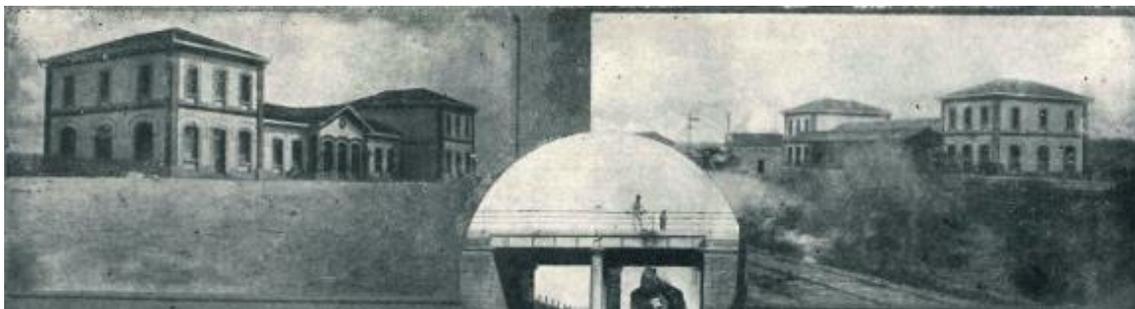
Como podemos ver na imagem 22, o fotógrafo se posicionou na via férrea e enquadrou o interior da plataforma da estação na diagonal, no qual os trilhos do trem aparecem e é possível vê-los até o fim da plataforma, o que permite a unificação do primeiro e do segundo plano e a valorização do tipo de espacialidade. Esse enquadramento é muito comum nas fotografias de estrada de ferro, pois, segundo Oliveira, este

padrão idêntico já era observado nas imagens de Militão de Azevedo em 1868, que registravam as estações de Rio Grande, São Bernardo, São Paulo, pátio da estação e oficinas, o que sugere o interesse da administração da empresa em registrar a operação de transporte de carga e passageiros, não simplesmente o edifício em si. (2018, p. 144)

Essa intenção é perceptível nas imagens da antiga estação de Campinas, como citado anteriormente, visto que a imagem da esquerda provavelmente se trata de uma gravura, mas a da direita é muito provável que seja uma fotografia (imagem 23). Na imagem da esquerda, o destaque está na estação, pois não há mais nada atrapalhando a visão do observador: o ponto de vista na diagonal tem o objetivo de mostrar o tamanho do edifício. Já na imagem da direita, em primeiro plano, vemos os trilhos do trem e, em segundo plano, o trem chegando na plataforma da estação, causando a fumaça que atrapalha a fotografia, mas, por outro lado, registra a estação

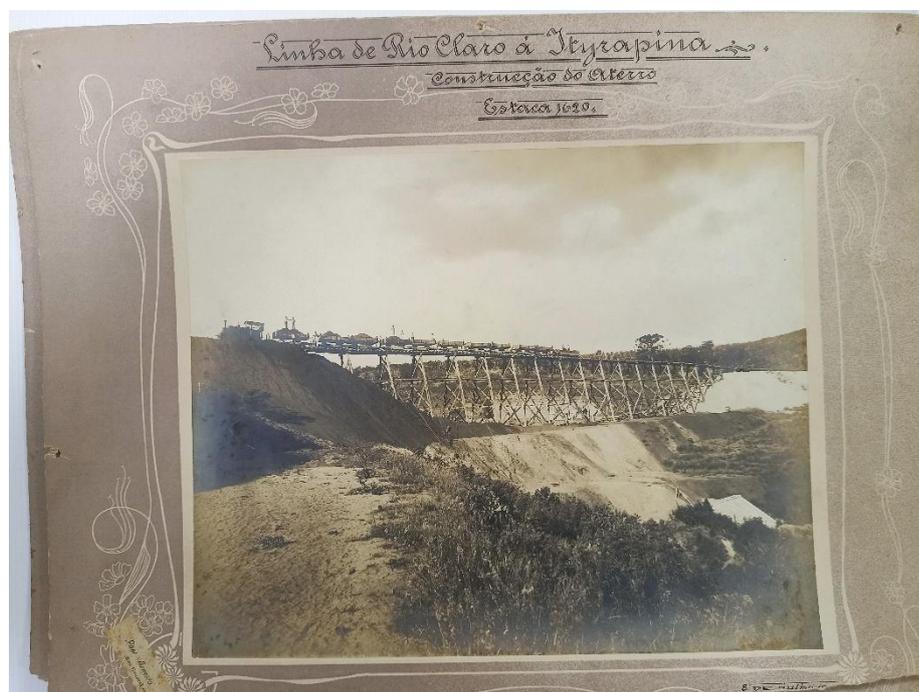
em funcionamento. Temos então dois exemplos: o primeiro que atende há aspectos arquitetônicos e o segundo, que evidencia aspectos técnicos. O álbum de Pérez possui mais imagens dos dois tipos.

IMAGEM 23 - ANTIGA ESTAÇÃO DE CAMPINAS.



Fonte: recorte do álbum do cinquentenário da Companhia Paulista

A fotografia de edifícios em perspectiva é uma influência da fotografia de arquitetura, pois desde o surgimento da fotografia, ela foi utilizada pela arquitetura devido à riqueza de detalhes que o desenho muitas vezes deixava passar. A escolha dos fotógrafos pelo enquadramento em perspectiva, por meio do ponto de vista diagonal, era a melhor forma de compreender o volume arquitetônico retratado. Segundo Carvalho e Wolff (1991, p. 171), o enquadramento em perspectiva, o enquadramento frontal da fachada do edifício e as imagens panorâmicas são vertentes da fotografia de arquitetura, que começam no século XIX e permanecem até as primeiras décadas do século XX no Brasil. Assim como, as fotografias de acompanhamento de obras eram muito utilizadas na construção das ferrovias, isso também ocorria na arquitetura, tanto para comprovação, divulgação de padrões arquitetônicos, como para promoção e divulgação do projeto em si (Carvalho; Wolff, 1991, p. 159, Oliveira, 2018, p. 706-707).

IMAGEM 24 - CONSTRUÇÃO DE ATERRO – LINHA RIO CLARO A ITIRAPINA

Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

O ponto de vista ascensional é quando o fotógrafo se encontra um pouco abaixo do plano a ser fotografado e precisa inclinar um pouco a câmera para cima; essa técnica foi usada em apenas 10 imagens, como na imagem 24 da construção do aterro, também há de pontes que estavam passando pela inspeção ou em construção. A maioria dessas imagens foram tiradas do ponto de vista ascensional e na diagonal, no caso da imagem 24, a intenção, provavelmente, era demonstrar todo o trecho que estava sendo aterrado: no primeiro plano há apenas o terreno à frente, mas no segundo plano, marcado pela linha do trem, mostra a operação em andamento. O ponto de vista descensional é usado quando o fotógrafo está acima do plano que vai ser fotografado e inclina a câmera para baixo; essa técnica foi usada em 17 fotografias. Esse formato dá uma visão panorâmica do ambiente registrado sem distorcer os objetos; as imagens são de pátios da empresa, de obras na linha e do interior de oficinas.

A presença das linhas do trem em fotografias de plataformas, pontes e mesmo da via férrea provocam a sensação de profundidade, pois guiam o olhar do observador até o segundo plano da imagem. Já nas fotografias das estações e de vagões, o ponto de vista diagonal provoca uma sensação de realidade, como se houvesse uma terceira dimensão dando volume ao vagão ou a estação.

IMAGEM 25 - ESTAÇÃO DE RINCÃO



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

O ponto de vista centralizado foi utilizado em 49 fotografias. Em poucos casos o interior das plataformas foi registrado assim, como mostra a imagem 25 da plataforma de Rincão: o ponto de vista é centralizado, porém, apesar da presença da linha do trem que leva ao segundo plano da imagem, os vagões parados impedem um pouco a percepção de profundidade, valorizando mais o espaço da plataforma e da estação. Outras fotografias em que o fotógrafo centraliza o seu ponto de vista é o das linhas férreas; nestas imagens, não há ninguém trabalhando, nem máquinas, nem vestígios de materiais. A linha está totalmente limpa, ressaltando o término de algum trabalho, como descrito anteriormente de eletrificação ou assentamento.

Sobre as fotografias das obras de eletrificação, principalmente da construção de postes ou mesmo da colocação dos primeiros postes em Jundiaí, o objeto centralizado muitas vezes são as máquinas que estavam sendo utilizadas, como o guindaste, por mais que tenham vários objetos dentro do enquadramento. O guindaste ganha destaque e estabiliza a imagem por estar no centro e pela sua verticalidade (imagem 26). Outro objeto centralizado são os próprios postes; nesse caso, o guindaste estava em funcionamento, posicionando o poste e os trabalhadores estavam em volta coordenando o processo. O fotógrafo, nesse caso, centralizou

a ação e teve que se abaixar para enquadrar a imagem. Novamente há muitas informações na fotografia, mas não atrapalha o evento que o fotógrafo registrou.

IMAGEM 26 – ELETRIFICAÇÃO DE JUNDIAÍ A CAMPINAS



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

O ponto de vista central também é utilizado nas fotografias do interior do vagão de passageiros, sempre vazio. A sequência de bancos leva o observador até a porta ao final do vagão, gerando a sensação de organização, limpeza e estabilidade, como podemos ver na imagem 27.

IMAGEM 27 - INTERIOR DO VAGÃO.

Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

O enquadramento possui ainda a categoria rotação de eixo, que não foi classificada em nenhuma das fotografias; nessa categoria, a câmera não se baseia nos eixos perpendiculares para enquadrar a imagem, o que gera uma distorção do objeto, sendo assim o contrário da câmera alta. Como mencionado anteriormente, o recurso da câmera alta requer um plano elevado para evitar a distorção, preservando a imagem; foram classificadas 19 fotografias nessa categoria, que são imagens do interior das oficinas de Rio Claro e do pátio do complexo da CPEF em Jundiaí.

3.2 Articulação dos planos

A articulação dos planos é o que permite a percepção dos planos numa fotografia, para classificar como isso pode ocorrer são usados os termos direção, contiguidade espacial e similitude de formas.

A direção de uma fotografia pode ser classificada como horizontal, vertical, central, diagonal ou curva. O exame da composição formal das fotografias revelou que a horizontal foi a direção mais usada pelos fotógrafos, com 107 fotografias. Os temas que compõem esse resultado são variados: são pontes em construção, ou já terminadas, a via férrea, as estações, as subestações, as torres de energia, os barcos, partes internas das oficinas, escritórios e estações.

A direção diagonal também tem a característica de estabilizar a imagem, mas foram encontradas apenas 6 fotografias, que retratam pontes e vagões. Já sobre a direção central, foram encontradas 19 fotografias, principalmente de pontes e da linha férrea.

A contiguidade espacial é formada por meio de uma linha visual que atravessa todos os planos da fotografia fazendo com que o espaço seja unificado e seja valorizado a espacialidade representada na fotografia (CARVALHO; LIMA, 1997, p. 53). Essa linha pode ser formada pela via férrea, por uma ponte, pelo asfalto etc. Nas fotografias da CPEF, é possível perceber a contiguidade espacial em 53 imagens; isso ocorre pela predominância de fotografias que possuem como elemento a linha do trem, mesmo não sendo o objeto principal da imagem, como as fotografias das pontes, plataformas e estações. Como podemos ver na imagem 28, a contiguidade espacial é feita pela linha do trem em primeiro plano, que faz a articulação até a estação que está no segundo plano.

IMAGEM 28 - ESTAÇÃO DE PORTO FERREIRA



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA – APESP.

A similitude de formas se refere a semelhanças formais entre os objetos que compõem a fotografia. Esta categoria foi pouco encontrada nas fotografias pesquisadas: apenas 5 foram classificadas com esta característica.

3.3 Arranjo

O arranjo é uma categoria que classifica como os elementos da fotografia estão organizados no espaço; essa categoria está ligada com o ponto de vista que o fotógrafo escolhe para fazer o registro, por isso também se relaciona com a composição e a estrutura. As autoras Carvalho e Lima (1997, p. 51) utilizam na análise dos álbuns os termos cadência e profusão: o primeiro é empregado por Villafañe (2006, p. 153), que define o termo como a repetição regular de um elemento e o segundo é usado por Dondis (2003, p. 146), que define profusão como um elemento que enriquece e atenua a imagem, aparecendo de forma desordenada e intensa. Optamos por utilizar esses termos porque eles foram encontrados nas fotografias da CPEF. As autoras utilizam ainda o termo de sobreposição para classificar a organização de suas imagens, mas essa composição não foi muito encontrada na nossa seleção. Segundo Carvalho e Lima (1997, p. 51),

Em ambos os arranjos é clara, em primeiro lugar, a valorização do elemento que sofre esse tratamento. Em segundo, a cadência, ao imprimir um ritmo à imagem, ressalta qualidades visuais como ordenação, estabilidade, previsibilidade ou serialidade. A profusão, por sua vez, ressalta qualidades visuais como homogeneização intensidade e abundância.

Das imagens selecionadas, 20 foram classificadas dentro da categoria de cadência, entre elas estão imagens de pontes, que, fotografadas do ponto de vista diagonal, mostram a repetição das colunas da ponte, o que gera a ordenação na composição da fotografia. Outro exemplo, são as imagens da plantação de café que, se também fotografadas do ponto de vista diagonal entre um intervalo de fileiras de pés de café, exibem a repetição do elemento. As imagens da via férrea, como podemos ver na imagem 29, também expõem a repetição de objetos ordenados, que transmite a sensação de estabilidade na imagem. Do mesmo modo a linha do trem permite a articulação dos planos por meio da contiguidade espacial, fazendo com que o observador note o segundo plano.

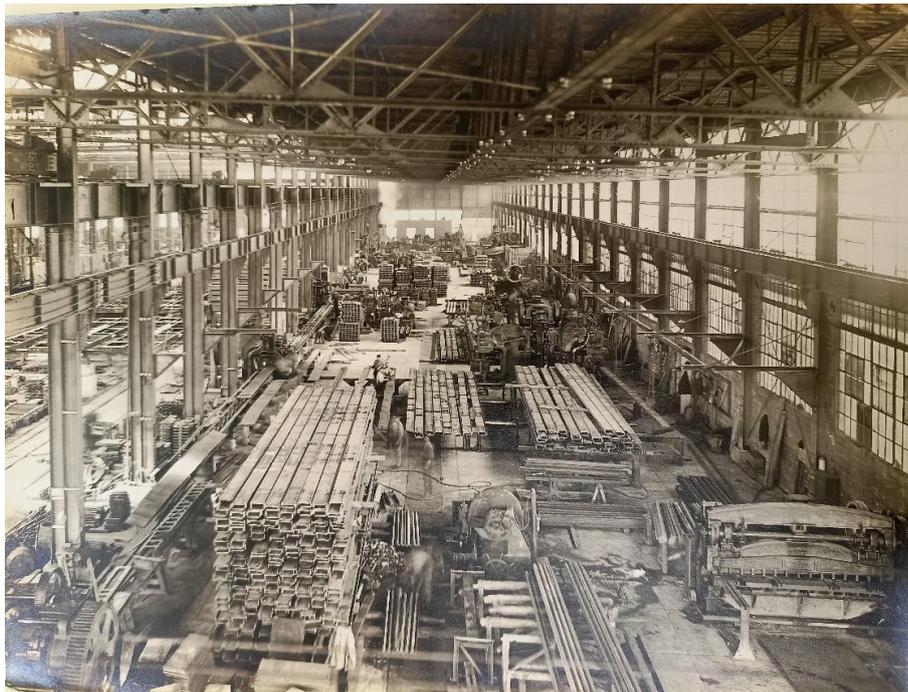
Já a profusão foi usada na classificação de 11 fotografias em que foram registradas as oficinas de Rio Claro, as salas de aprendizagem e as fotografias dos postes no pátio da CPEF em Jundiaí; elas foram tiradas tanto do ponto de vista diagonal, quanto do ponto de vista central. A imagem 30 apresenta os materiais de forma desordenada e intensa dentro da oficina, mas apesar disso a fotografia possui uma certa estabilidade devido à repetição de colunas da oficina, que, como na fotografia anterior, permite a articulação entre o primeiro e o segundo plano.

IMAGEM 29 - ELETRIFICAÇÃO DE CAMPINAS A TATUÍ



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA – APESP.

IMAGEM 30 - OFICINA DE MONTAGEM DE CARROS E VAGÕES – RIO CLARO



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA – APESP.

3.4 Estrutura

A classificação da estrutura de uma imagem depende de elementos básicos como o ponto e a linha. Estes elementos podem gerar equilíbrio ou tensão na imagem, segundo Dondis, “O equilíbrio é, então, a referência visual mais forte e firme do homem, sua base consciente e inconsciente para fazer avaliações visuais.” (2003, p. 32). Quando observamos uma fotografia, vamos sempre buscar o equilíbrio, que é alcançado pelo eixo sentido, formado pelo eixo vertical e o horizontal, quando a imagem não está dentro desse eixo, é gerada a tensão (DONDIS, 2003, p. 32). Dentro da categoria da estrutura há vários componentes como: centralidade, bicentralidade, tricentralidade, pluricentralidade, linha do horizonte, nivelamento, aguçamento e nivelamento com aguçamento. Para perceber o grau de estabilidade de uma imagem a partir do ponto ou dos pontos são usados os descritores como a centralidade, que indica que há um objeto centralizado na fotografia; já a bicentralidade indica que não há um objeto no centro da imagem, mas perto dele; a tricentralidade, que mostra mais de três objetos chamando a atenção do observador, e a pluricentralidade que indica que há vários objetos.

Já a linha pode ser classificada com os descritores: linha do horizonte, nivelamento, aguçamento e nivelamento com aguçamento. A linha do horizonte é um marcador natural que estabiliza a imagem: quando a linha se encontra na parte superior da metade da paisagem, a intenção do fotógrafo é valorizar a terra; quando ocorre o contrário, a intenção é valorizar o céu. Foram classificadas 30 fotografias com o descritor linha do horizonte; entre elas há algumas tiradas em câmera alta, em que a intenção do fotógrafo era mostrar todo o conjunto da CPEF, em Jundiaí, por isso a linha do horizonte estava no terço horizontal superior da imagem; já em outras, a intenção é valorizar as torres de energia instaladas, por isso a linha do horizonte ficou abaixo da metade da fotografia.

Os outros descritores, como nivelamento e aguçamento estão ligados a forma como vemos a imagem, o nivelamento ocorre quando no plano da imagem os elementos formam uma linha horizontal harmoniosa de leitura, formada pela repetição de um elemento (Dondis, 2003, p. 38). A imagem 31 do vagão prancha carregado de madeira demonstra a alta estabilidade que o vagão proporciona para a fotografia. Foram classificadas 36 imagens com esta organização visual, entre elas, estão imagens de estação, tiradas da entrada e centralizadas e imagens de pontes também centralizadas, formando uma linha horizontal.

IMAGEM 31 - VAGÃO PRANCHA N° 4259**Fonte:** Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

Por outro lado, o aguçamento é o contrário do nivelamento, pois os elementos não se encontram ordenados, dificultando a leitura da imagem, o que gera tensão visual ou o dinamismo (Dondis, 2003, p. 38). Dessa categoria, o aguçamento é o que possui menos fotografias, são apenas 7, o que mostra uma preferência por imagens mais estáveis.

Porém, há casos em que ocorre uma ambiguidade, pois há elementos tanto que nivelam a imagem quanto que trazem o aguçamento, por isso há fotografias classificadas como nivelamento com aguçamento. Segundo Carvalho e Lima (1997, p. 57),

No caso de imagens do início do século, a expressão nivelamento com aguçamento é aplicada para os casos em que, muito embora existam elementos desestabilizadores, estes não chegam a comprometer a unidade da imagem.

Foram classificadas 50 imagens com essa característica, por exemplo, as imagens da linha do trem com os postes recém-colocados em que o ponto de vista do fotógrafo está centralizado na linha, não há um nivelamento dos elementos, mas isso não desestabiliza a imagem. Outras imagens com essa característica são as da frente das estações tiradas na diagonal que, apesar de ter uma linha diagonal que direciona o olhar, a unidade da imagem não se perde.

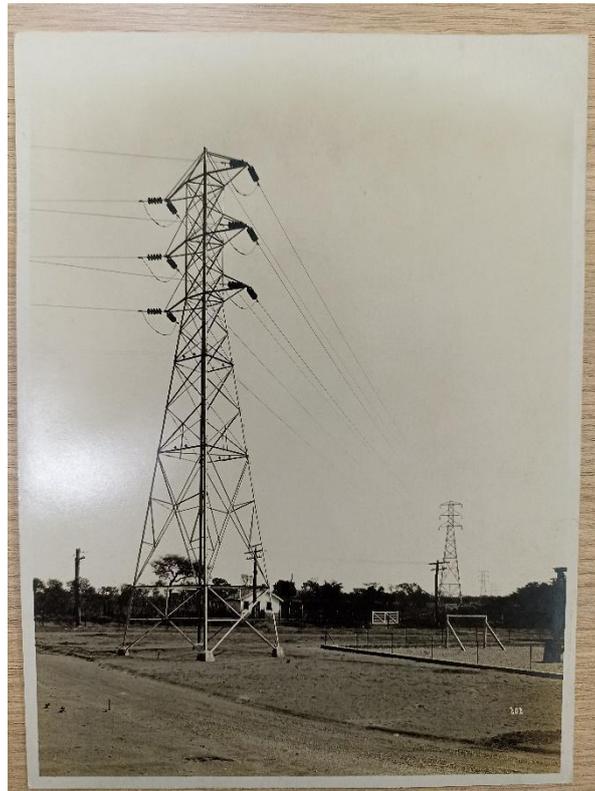
Outra categoria dentro da estrutura da fotografia é o formato da imagem que varia entre retângulo horizontal, retângulo vertical e quadrado. Essa categoria está ligada também ao tipo

de câmera que o fotógrafo usava. Segundo Villafañe (2006, p. 159), o formato da imagem influencia muito na composição: se o formato é quadrado, seu objetivo é mais descritivo, já o retângulo horizontal ou áureo possibilita criar direções e ritmos. No quadrado e no retângulo vertical, também é possível encontrar essas funções, porém, gera maior ambiguidade na mensagem visual, assim como a tensão. A maioria das fotografias foram feitas no formato retângulo horizontal, totalizando 124 imagens, apenas 19 foram feitas no formato retângulo vertical, ao passo que nenhuma foi classificada com o formato quadrado. Isso nos mostra uma preferência por imagens que transmitissem um equilíbrio dinâmico.

3.5 Efeitos

Como foi dito anteriormente, o ser humano quando observa uma fotografia busca sempre pelo equilíbrio e harmonia, analisando os elementos que foram registrados. E o contraste é o contrário de harmonia, segundo Dondis (2003), o contraste chama a atenção do observador, dá dinamismo para a imagem e até uma dramatização, tornando a imagem mais importante. Então, por mais que o ser humano busque sempre o equilíbrio, é necessário o estímulo, proporcionado pelo contraste, e isso não necessariamente torna-a desconfortável para a observação. É possível encontrar o equilíbrio em elementos assimétricos, o que muda é apenas o processo que fica um pouco mais lento (Dondis, 2003, p. 116). O contraste pode ser classificado em contraste de tom e de escala.

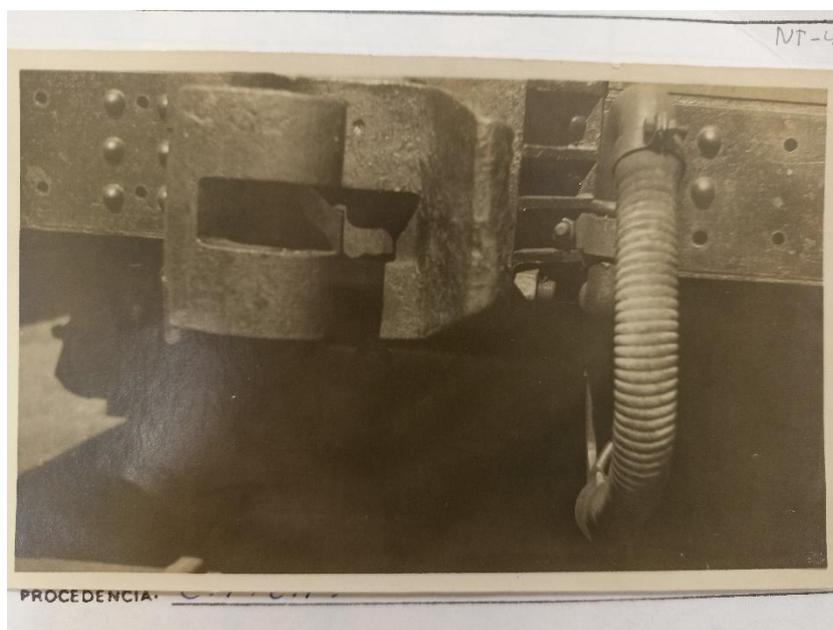
O contraste de tom foi encontrado em 40 fotografias; essa categoria se caracteriza pela presença de tons muito claros e muito escuros, os temas das fotografias com essas características são, em geral, da plataforma da estação, em que o prédio da estação está iluminado pelo sol e a parte coberta pela plataforma está escura e quase não se vê nada em seu interior, o que faz com que a imagem perca a profundidade, como na imagem 25. Outro exemplo é o da via férrea, como na imagem 29, na qual a árvore faz uma sombra no primeiro plano da imagem que contrasta com o segundo plano muito iluminado pelo sol. Já o contraste de escala foi encontrado em menor número: são apenas 13, em que foram fotografados, por exemplo, a entrada da estação pelo ponto de vista diagonal, o que dá volume para o edifício e os edifícios vizinhos aparentam ser menores. Este efeito pode ser mais drástico e, no caso, é classificado com inversão de escala, apenas uma fotografia foi classificada com esse efeito. Na imagem 32, a torre de energia está destacada no primeiro plano, fazendo com que no fundo da imagem, onde estão uma casa e a segunda torre de energia, pareçam muito menores do realmente são.

IMAGEM 32 - LINHA DE TRANSMISSÃO – SUBESTAÇÃO DE SÃO CARLOS

Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA – APESP

Outro efeito é o de fragmentação, em que o fotógrafo não registra todo o objeto, mas apenas parte dele; essas escolhas que o fotógrafo faz podem ser mais radicais, em que não é possível saber exatamente o contexto da imagem e em outros sim, mesmo com o corte de parte do objeto. Esse tipo de efeito não foi muito encontrado nas imagens estudadas e nas que foram classificadas nessa categoria era possível entender o contexto. Como, por exemplo, uma ponte em que não é possível ver o começo dela e nem o fim; trata-se de uma fragmentação com contextualização. Com o recorte mais radical da imagem, que pode ser chamado também de *close*, foram encontradas três imagens, uma delas se trata da parte de baixo da traseira de um vagão de trem (imagem 33). O objetivo do fotógrafo era bem específico nesse caso e talvez o motivo da fotografia fosse técnico, para mostrar ao engenheiro responsável.

IMAGEM 33 - PEÇA.



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA- APESP

As categorias singularidade e frontalidade são parecidas: referem-se ao enquadramento de somente um objeto na fotografia, segundo Carvalho e Lima (1997, p. 55), as duas categorias são muito comuns nos álbuns do início do século XX, em que os edifícios eram registrados inteiros e centralizados. Essa característica foi percebida em uma rápida olhada no álbum de Marc Ferrez da Avenida Central no Rio de Janeiro. Nas fotografias analisadas, foram classificadas apenas duas fotografias nessas categorias, de uma estação e uma subestação; como relatado anteriormente, os fotógrafos optaram por fazer os registros de estações com o ponto de vista na diagonal, com a intenção de valorizar o tamanho dos edifícios e a frontalidade e singularidade deixam a fotografia chapada, com apenas um plano.

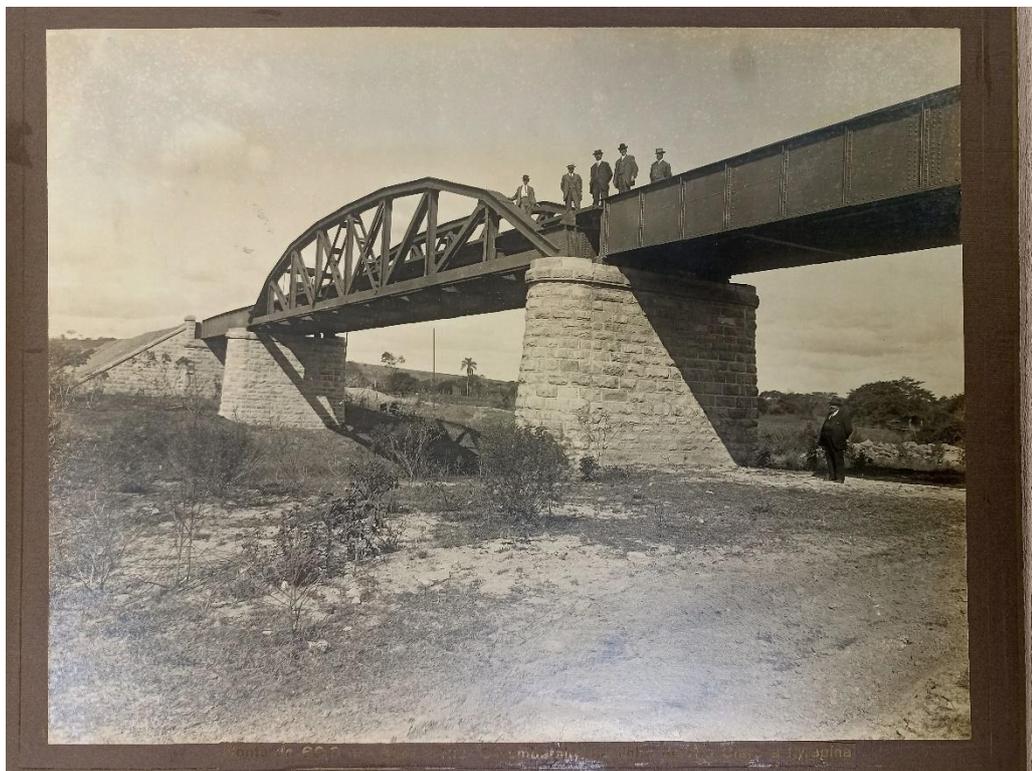
Os últimos dois efeitos são o de atividade e repouso, que se referem à movimentação de pessoas e máquinas, no caso de repouso, podem aparecer pessoas, mas elas estão posando para a fotografia. Foram classificadas 87 fotografias como repouso e 56 como atividade, esta última categoria denota dinamismo para a fotografia e tem o objetivo de aludir plausibilidade à imagem (Carvalho; Lima, 1997, p. 55).

3.6 Pessoas

Em boa parte das fotografias da CPEF há a presença de seres humanos, da seleção feita para esta pesquisa, em 81 estão presentes pessoas, em sua maioria homens. Os motivos para a

presença humana são de: inaugurações (as únicas em que é possível ver mulheres), obras em andamento, vistoria de engenheiros, fotografias de estações em funcionamento e alguns eventos, como visita de autoridades ou o jogo do time de futebol da empresa. É preciso também diferenciar as fotografias que são retratos, que, no caso, o objetivo único do fotógrafo é mostrar as pessoas presentes. As demais, como fotografias de obras e de vistoria, enquadram uma paisagem para além do ser humano presente, com a intenção de mostrar a obra em execução ou ela já pronta. Nessas circunstâncias, surgem algumas questões sobre a motivação da localização da pessoa em determinados locais, pois dependendo, a pessoa se torna uma referência de escala. Busselle (1979, p. 137) afirma que esse é um dos métodos mais seguros para indicar a escala em relação a um objeto, porém, se na fotografia é possível ver a expressão facial da pessoa, esse objetivo se perde. Seguindo esse raciocínio, em fotografias de vistoria, a posição de alguns homens poderia ser justificada, como no caso da imagem 34: há cinco homens em cima da ponte e um só embaixo dela. Qual seria o propósito da presença desse homem sozinho na parte de baixo? Possivelmente ele esteja ali intencionalmente. Desse modo, além de comprovar a vistoria realizada pelos engenheiros, a escala humana é um componente a mais para o observador captar da obra concluída, pois essa prática era realizada desde o século XIX e continua nas imagens do século XX (Oliveira, 2019, p. 136).

IMAGEM 34 - PONTE SOBRE O RIO CORUMBATAÍ DA LINHA DE RIO CLARO A ITIRAPINA



Fonte: Acervo iconográfico da RFFSA – APESP

A quantidade de imagens em que aparecem seres humanos posando para a fotografia são 39, destas estão incluídas as de inspeção, as de estação em que os usuários estavam cientes do fotógrafo e as de obras, em que fotógrafo solicitou que os trabalhadores parassem o trabalho para a realização da fotografia. Mas há 33 imagens em que o fotógrafo fez os registros dos trabalhadores em ação, tanto que em algumas há borrões do trabalhador ou fumaça saindo de máquinas. Já as fotografias classificadas como retrato de fato, sem nenhuma obra ou edifício dentro do enquadramento, foram encontrados apenas 6.

3.7 Conclusão

Nas fotografias de estações, tanto as fotografias da entrada da estação quanto da plataforma, é perceptível um padrão formal no registro da fotografia: nesse padrão foi utilizada a combinação de ponto de vista diagonal e da direção horizontal, além do nivelamento da imagem, o resultado é a sensação de tridimensionalidade, estabilidade, ou mesmo de realidade para a imagem. Nas fotografias em que o ponto de vista é centralizado, são poucas as de estações, predominam as imagens de obras e da linha do trem, que possuem diferenças nos motivos da realização. Nas primeiras estão presentes pessoas e maquinários, denotando movimento para a imagem, o que era justamente o objetivo da realização dos registros, mostrar que as operações estavam ocorrendo. Já as imagens da linha do trem, o ambiente todo está em repouso: não há pessoas, nem máquinas, pois elementos como a centralização da via férrea promovem uma contiguidade espacial, e a cadência dos postes ao lado da via resultam na estabilidade da fotografia.

Mesmo os elementos formais que geram dinamismo na imagem, como a profusão presente nas fotografias do interior das oficinas não é muito acentuado, pois o ponto de vista era centralizado ou diagonal, e foi usado o recurso da câmera alta, o que evitava a distorção. Assim como o aguçamento, que gera dinamismo, não foi muito encontrado isolado, mas de forma ambígua, gerando estabilidade na imagem. Como demonstrado por Oliveira (2018, 2019), os engenheiros utilizaram a fotografia para seus próprios objetivos, orientando os fotógrafos na forma como realizar o registro desde da metade do século XIX.

Dessa forma, podemos perceber que nas fotografias de ferrovia do fim do século XIX até a década de 1930, havia elementos da fotografia de arquitetura que mostravam aspectos técnicos necessários para os engenheiros, por isso a estabilidade das imagens. A utilização para a comprovação de que as operações estavam em andamento e depois da sua finalização, com a presença dos engenheiros inspecionando as obras. E o formato que se encontra algumas das

fotografias atualmente (molduradas em placas de MDF) demonstram o uso da fotografia para a divulgação desses trabalhos, mesmo que dentro da empresa.

Por meio da análise das imagens verificou-se proximidades formais entre o trabalho das autoras Carvalho e Lima (1997) sobre os álbuns da cidade de São Paulo do início do século XX, que possuem as mesmas características formais que algumas das fotografias selecionadas da Companhia Paulista, que são: o uso da perspectiva diagonal e central, a câmera alta, o nivelamento e a centralidade em fotografias de edifícios e estações. Essas escolhas formais também são predominantes nos resultados encontrados por Possamai (2005) em seu estudo que analisa os álbuns da cidade de Porto Alegre de 1920 e 1930. Porém, cabe ressaltar que as autoras analisaram álbuns de cidade; são objetos diferentes das fotografias de ferrovia, pois as fotografias da Companhia Paulista foram realizadas em sua maioria, com objetivos técnicos, como acompanhamento de obras e inspeção. Os suportes em que se encontram essas fotografias mostram que algumas delas estavam expostas, ou que eram parte de relatórios e, em grande parte, as fotografias estão apenas soltas. No capítulo um, foi mostrado que uma mesma fotografia foi usada de maneiras diferentes pela empresa, o que indica a posse de negativos e talvez a reprodução dessas imagens fosse um dos trabalhos do Serviço Fotográfico e Fototástico – Departamento de Estudos e Pesquisas. Dessa forma, não sabemos em que momento algumas das fotografias passaram para o suporte em que se encontram atualmente. A produção do álbum do cinquentenário da empresa realizada por Filemón Pérez mostra a seleção de fotografias anteriores a 1918 para o álbum, o que indica um trabalho contínuo do fotógrafo para a empresa. O que queremos mostrar é que, excetuando o álbum de 1918, as imagens produzidas não tinham o objetivo de serem publicadas para o público externo, após o seu uso técnico pelos engenheiros e administradores, algumas eram expostas na empresa, mas a maioria eram guardadas.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo desta pesquisa foi analisar a produção de fotografias para a Companhia Paulista guardadas no fundo iconográfico do APESP, para isso foi realizada a análise formal e dos motivos para a realização das imagens, assim como a pesquisa biográfica sobre os fotógrafos que fizeram esses registros.

A análise dos motivos fotografados demonstrou diferentes usos da imagem: o uso técnico para a verificação de obras ou de equipamentos para os engenheiros, posteriormente dos administradores. Do uso para a inspeção, caso no qual os engenheiros estavam presentes na obra finalizada. Assim como o uso mais comum da fotografia, que é da história da empresa, as inaugurações, eventos e visitas. As datas das fotografias demonstraram o uso contínuo da câmera fotográfica pela empresa e a contratação de diversos fotógrafos.

Por meio da pesquisa nas fotografias e nas fichas catalográficas encontramos os nomes dos fotógrafos que realizaram esses registros, o que possibilitou a pesquisa de alguns dados biográficos sobre eles e, assim, verificou-se que alguns deles tinham ateliês próximos ao local que fotografaram e que outros viajaram para realizar esses trabalhos. Assim, esclarecemos que a vinda de fotógrafos de outras cidades ou estados não ocorria por falta de profissionais nos locais, pois havia. A suposição que pode ser feita é que os responsáveis pela obra ou evento, contratavam esses fotógrafos e a escolha podia acontecer devido a relações pessoais que havia entre eles. Não foi possível também encontrar informações sobre a contratação por parte da empresa, apenas no caso do Pérez que afirma que foi até os administradores pedir a autorização para realizar o álbum do Cinquentenário.

No álbum do Cinquentenário, produzido por Pérez, foi possível perceber a criação de uma narrativa sobre a Companhia Paulista pelo fotógrafo, uma narrativa que coloca primeiramente os principais homens responsáveis pela empresa; informa por meio de dados da administração e de fotografias, a extensão e o progresso que a CPEF atingiu até 1918. Mostrando também os trabalhadores de quase todos os setores da empresa. O álbum se diferencia das imagens que estão no fundo iconográfico justamente pelo seu suporte, pois foram reunidas com o objetivo de formarem a narrativa sobre a história da empresa, as imagens do fundo são fragmentos. Isso mostra a diferença entre imagens produzidas para o uso técnico e imagens para álbum. E é claro que uma imagem técnica poderia compor um álbum posteriormente e Pérez usou imagens de outras épocas no álbum, mas adequou-as ao novo objetivo da narrativa comemorativa. Por exemplo, há imagens de homens trabalhando nas linhas de trem, mas não há nenhuma imagem de pontes ou estações sendo construídas. A

descrição das imagens no primeiro capítulo e do álbum no segundo permitiram perceber essa diferenciação entre imagens de uso técnico e para o álbum.

A análise formal das imagens do fundo evidenciou as características técnicas no registro das fotografias, características da arquitetura e da engenharia apreendida pelos fotógrafos, comprovando o seu uso técnico pela empresa e, posteriormente, como forma de comprovar o andamento das obras. Além disso, também se verificou a reutilização de algumas das imagens devido aos diferentes suportes que a mesma cópia se encontra atualmente, algumas com a legenda em português e outras em inglês, assim como imagens que estão fixadas em placas de MDF.

A realização da consulta às fotografias do fundo iconográfico do APESP e a pesquisa sobre o seu histórico de formação nos mostrou, primeiramente, que esse fundo não contava mais com todas as fotografias produzidas para a empresa, devido aos processos institucionais pelo qual a empresa passou: seu acervo ficou abandonado e passou por atos de vandalismo. O seu estado atual também demonstra a sua fragmentação, pois relatórios, conjuntos de fotografias foram desmontados e colocados em pastas temáticas, o que não sabemos em que momento ocorreu, antes da chegada no arquivo ou depois. Nas pastas não há uma separação cronológica das imagens e podemos verificar o uso da fotografia pela empresa até o final dos anos 80, o que indica mais uma vez que era um procedimento da empresa.

Esta pesquisa indicou, no capítulo dois, os fotógrafos que realizaram registros para outras companhias de estrada de ferro do estado de São Paulo e que essas fotografias se encontram no fundo iconográfico do APESP. Esperamos que tais informações tornem possíveis novas pesquisas sobre o tema e, inclusive, comparações entre as fotografias produzidas nas diferentes empresas. Assim como, ao realizar uma pesquisa mais aprofundada sobre os fotógrafos que atuaram nessas companhias, em alguns casos, foi possível saber que alguns deles realizavam outros tipos de trabalho, já conhecidos da historiografia visual, como a produção de retratos, de fotografias urbanas, de álbuns. Uma pesquisa mais profunda contribuiria na compreensão de quem eram esses profissionais e de como a fotografia era percebida no estado de São Paulo.

Enfim, este trabalho procurou contribuir para o reconhecimento de como a Companhia Paulista usou a fotografia como uma ferramenta técnica, dentro das atividades de registro das obras de implantação da ferrovia no estado de São Paulo. Ao mesmo tempo, como era a diversidade dos serviços fotográficos no interior paulista, para além do ateliê e dos retratos sociais. Na convergência dos dois aspectos, as fotografias de obras de construção das estradas de ferro produziram a documentação da sua própria história.

5. REFERÊNCIAS

5.1 Fonte Primária

Decretos

SÃO PAULO, **Decreto n. 4.110, de 30 de setembro de 1926**. Concede á Companhia Estrada de Ferro Barra Bonita licença para construcção uso e gozo de uma estrada de ferro vicinal que partindo da estação de Campos Salles. pertencente á Companhia Paulista de Estradas de Ferro, vá terminar na cerâmica da Companhia Agrícola Paulista com o auxilio a que se referem a lei n. 1830, de 23 de Dezembro de 1921, e o decreto n. 3496, de 24 de Agosto de 1922. São Paulo: Assembleia Legislativa, 1926. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1926/decreto-4110-30.09.1926.html> Acesso em: 31 jun. 2023.

SÃO PAULO, **Decreto nº 37.963, de 14 de janeiro de 1961**. Autoriza a supressão do ramal de Barra Bonita, entre Dois Córregos e Barra Bonita, pertencente à Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da outras providências. São Paulo: Assembleia Legislativa, 1961. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1961/decreto-37963-14.01.1961.html> Acesso em: 31 jun. 2023.

Iconográfico

MELILLO, Vicenti (org.). **Almanach da Companhia Mogyana 1908-1909**. Campinas: Typ. a vapor Livro Azul A. B. de Castro Mendes, 1908.

PÉREZ, Filemón. **Álbum do cinquentenário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**. 1918

Periódicos

CORREIO PAULISTANO, 1903,1909, 1914, 1918, 1927.

Relatórios Administrativos

COMPANHIA PAULISTA. Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a sessão de Assembleia Geral. São Paulo: Vanorden & C., 1900.

COMPANHIA PAULISTA. Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Estrada de Ferro para a Assembleia Geral. São Paulo: Typ. Siqueira & Comp., 1902.

COMPANHIA PAULISTA. Relatório da Diretoria da Companhia Paulista de Ferro para a Assembleia Geral. São Paulo: Casa Vanorden, 1912-1917, 1920, 1923, 1925, 1927,1929-1931.

COMPANHIA MOGIANA. Relatório da Diretoria da Companhia Mogiana de estradas de ferro e navegação para a Assembléia Geral. Campinas: Typ. a vapor Livro Azul A. B. de Castro Mendes, 1905.

5.2. Livros, Teses, dissertações e artigos

BROLLO, Andresa Poleis; OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Expansão da fotografia no interior paulista no começo do século XX. **Revista Maracanan**, n. 29, p. 90-114, 2022.

BUSSELLE, Michael. **Tudo sobre fotografia** (trad. Vera Amaral Tarcha). São Paulo: Pioneira Thomson, 1979.

CAMPOS, Cristina; INOUE, Luciana Massami. A ferrovia e a ocupação do sertão paulista: a Companhia Paulista e sua linha tronco oeste. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 69, 2020.

COSTA, A. D. **Augusto Malta e a fotografia da alma dos kiosques cariocas**. Acervo, [S. l.], v. 32, n. 2, p. 117–132, 2019. Disponível em: <https://revista.an.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/1253>. Acesso em: 12 abr. 2023.

CRUZ, Heloisa Faria da. **São Paulo em papel e tinta: periodismo e vida urbana, 1890-1915**. São Paulo: Arquivo Público do Estado de São Paulo, 2013. *Ebook*.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; CORRÊA, Lucas Mariani. Uma abordagem da História da Ferrovia no Brasil (1850- 1950): legislação, empresas e capitais britânicos. *In: Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho*. São Paulo: Alameda, 2017, p. 69–120.

DEBES, Célio. **A caminho do Oeste: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das Ferrovias de São Paulo**. São Paulo: Bentivegna, 1968.

DE SAES, Flavio Azevedo Marques. **As Ferrovias de São Paulo: 1870–1940**. São Paulo & Brasília: Hucitec INL, 1981.

DONDIS, Donis A. **Sintaxe da linguagem visual**. São Paulo: Martins fontes, 1997.

FONSECA, Arrovani Luiz. **Almanaques de São Carlos (SP), um caleidoscópio de imagens da cidade (1894-1928)**. 2019. 235 f. Tese (Doutorado em História) - Programa de Estudos Pós-Graduados em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2019.

GOMES, A. V.; OLIVEIRA, E. R. de. Patrimônio documental e acervos: políticas públicas através da formação do acervo documental da Biblioteca do Museu da Companhia Paulista. **RDBCI: Revista Digital de Biblioteconomia e Ciência da Informação**, Campinas, SP, v. 18, n. 00, p. e020017, 2020. DOI: 10.20396/rdbci.v18i0.8659250. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rdbci/article/view/8659250>. Acesso em: 3 set. 2022.

GOULART, Paulo Cezar Alves. **Noticiário geral da photographia paulistana 1839-1900**. Centro Cultural São Paulo, 2007.

KOSSOY, Boris. **Dicionário histórico-fotográfico brasileiro: fotógrafos e ofício da fotografia no Brasil (1833-1910)**. São Paulo: Instituto Moreira Salles, 2002.

KOSSOY, Boris. **História e fotografia**. Cotia: Ateliê Editorial. 2001.

LIMA, Solange Ferraz de; CARVALHO, Vânia Carneiro de. **Fotografia e cidade: da razão urbana à lógica do consumo. Álbuns de São Paulo (1887-1954).** São Paulo: Mercado de Letras, 1997.

MATOS, Ana Cardoso de. Os testemunhos fotográficos da Obra Pública em Portugal. Fotógrafos e engenheiros como actores, exposições e revistas como veículos de divulgação. In: AGUILAR, Inmaculada; DOMENÉCH, Sergi. **Fotografía y Obra pública.** Valencia: Generalitat Valenciana, 2014.

MAUAD, Ana Maria. Fotografia pública e cultura visual, em perspectiva histórica. **Revista Brasileira de História da Mídia**, Curitiba, Unicentro, v. 2, n. 2, p. 11-20, jul.-dez. 2013.

MAUAD, Ana Maria. Entre retratos e paisagens: modos de ver e representar no Brasil oitocentista. **Studium**, v. 15, 2004. Disponível em: <<http://www.studium.iar.unicamp.br/15/01.html>>.

MATOS, Odilon de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.** 4 ed. Campinas, SP: Pontes, 1990.

MELLO, Maria Teresa Villela Bandeira de. “Álbum das obras do porto do Rio de Janeiro”: uma narrativa visual. **Acervo**, v. 28, n. 1 jan-jun, p. 266-277, 2015.

MENESES, Ulpiano T.B. Fontes visuais, cultura visual, história visual: balanço provisório, propostas cautelares. **Revista Brasileira de História**, v.23, n.45, p.11-36. 2003.

MONTEIRO, Rosana Horio. **Arte e ciência no século XIX: um estudo em torno da descoberta da fotografia no Brasil.** 2004.

NETO, Hilario Domingues. **Café, ferrovia e hidrovía no Oeste paulista: Articulações da política de transportes.** 2018.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Fotografia e tecnologia ferroviária: análise do registro fotográfico de material industrial e construção de vias realizado no século XIX. In: Oliveira, Eduardo Romero de. (Org.). **Memória Ferroviária e Cultura do Trabalho.** 1ed.São Paulo: Editora UNESP - Selo Cultura Acadêmica, 2019, v. 1, p. 113-148.

OLIVEIRA, Eduardo Romero. Vistas fotográficas das ferrovias: a produção de registros de obra pública no Brasil do século XIX. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 25, n. 3, p. 695–723, 2018.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Eletrificação em empresas ferroviárias paulistas: aspectos da tecnologia e da industrialização em São Paulo (1902-1937). In: Horacio Capel, Vicente Casals y Domingo Cuellar. (Org.). **La electricidad en las redes ferroviarias y la vida urbana: Europa Y America (siglos XIX-XX).** 1ed.Madrid: 2012, v. 1, p. 188-201.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Patrimônio Ferroviário do Estado de São Paulo: as condições de preservação e uso dos bens culturais. **Projeto História**, v. 40, p. 179-203, 2010. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/127071>>.

PALMA, D.. Do registro à sedução: os primeiros tempos da fotografia na publicidade brasileira. **Histórica** (São Paulo. Online), São Paulo, v. 1, p. 1, 2005.

PAULA, Celso de. **Enciclopédia Cultural de Paula**. Vol. I. Jundiaí, SP: Editora Literarte, 2006.

PEREIRA, Hugo Silveira. Visões do Império: a coleção fotográfica da brigada de estudo e construção do caminho de ferro de Moçâmedes (c. 1907–c. 1914). **Revista de História da Sociedade e da Cultura**, v. 20, p. 171-196, 2020.

POMARI, Elisa. **Imagens industriais**: narrativas fotográficas sobre a industrialização do estado de São Paulo na virada do século, 1900-1914. 2018. 1 recurso online (207 p.) Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1633551>. Acesso em: 4 fev. 2023.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, Trens e Trilhos**: modernidade no sertão paulista. Bauru, SP: EDUSC, 2001. 462 p.

POSSAMAI, Zita Rosane. Fotografia, história e vistas urbanas. **História (São Paulo)**, v. 27, n. 2, p. 253-277, 2008.

POZZER, Guilherme Pinheiro. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade (1872-2002)**. 2007. 285p. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/1604167>. Acesso em: 7 fev. 2023.

TORREJAIS, Ana Carina Urbano. **Patrimônio ferroviário como tecnocultura**: as oficinas de manutenção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Jundiaí. 2019. Dissertação (Mestrado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. doi:10.11606/D.8.2020.tde-19022020-172032. Acesso em: 2022-09-10.

TURAZZI, Maria Inez. A documentação fotográfica das obras de engenharia do século XIX. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, v.3, n.1, p.99-110. 1996.

TURAZZI, Maria Inez. Paisagem construída: fotografia e memória dos “melhoramentos urbanos” na cidade do Rio de Janeiro. **Varia História**, v.22, n.35, p.64-78. 2006.

VILLAFANE, Justo. **Introducción a la teoría de la imagen**. Pirámide, 2006.

XAVIER, Cassia Aparecida. **O Fotógrafo de Jardim e a fotografia Lambe-lambe na cidade de São Paulo entre 1920 e 1955**: subsídios para uma história. Dissertação (Mestrado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

WANDERLEY, Andrea C. T.. Cronologia de Otto Rudolph Quaas (c. 1862- c. 1930). **Brasileana Fotografia**, 2021. Disponível em: <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?p=20941> Acesso em: 13 abril 2023.

APÊNDICE – Fotografos do Estado de São Paulo

Cidade	Nome	Endereço	Fonte
Piracicaba	... Da Cunha	R. do Comércio	Estatística Industrial, 1912.
Limeira	... Lenevira	R. C. Gomes	Estatística Industrial, 1912.
Jundiaí	5 minutos	R. Barão de Jundiaí, 1018	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Paulista (atos públicos).
São Paulo	A. Coltro & Irmão / Photographia Coltro (1925; 1926)	Av. Rangel Pestana, 305	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926. Correio Paulistano, 1917; 1926; 1928.
[São Paulo]	A. Famula & Irmão	R. Piratininga, 64	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922.
[São Paulo]	A. Farkas	R. São Bento, 55	Almanak Laemmert, 1925.
[São Paulo]	A. Lazzarini, Photographia Profissional	R. São Bento, 25	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927
São Paulo	A. Leterre	R. Sete de Setembro, n° 135	Correio Paulistano, 1911.
	Adão Gonçalo Damasceno	nd	Correio Paulistano, 1904.
Piracicaba	Adolpho Pelicciari	nd	Correio Paulistano, 1912.
São Paulo	Affonso D'Incecco (aparelhos fotográficos)	Largo São Bento, 12-A	Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	Affonso Gianini / Photographia Gianini	R. Barra Funda, 90 (1901); R. dos Imigrantes, 48 (1906); R. dos Imigrantes, 29 (1913); R. José Paulino, 33 (1917); R. Barra Funda, 98	Almanak Laemmert, 1907; 1908; 1909; 1910; 1913; 1914; 1917; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	Affonso Picarelli	R. da Glória, 160 (1901); R. 3, casa 16 Rio Claro (1905); R. da Glória, 188 (1910)	Almanak Laemmert, 1910. Correio Paulistano, 1918.
[São Paulo]	Albert Migot, Photographia Franceza	R. São Bento, 93	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Albino Mendes	nd	Correio Paulistano, 1907.
Ituverava	Alcino Cardoso	nd	Almanach de Amparo (1912)
Jundiaí	Alexandre Janczur	nd	Fundo iconográfico RFFSA-Companhia Paulista.
São Paulo	Alfredo Augusto Carvalho	nd	Correio Paulistano, 1923.
Barretos	Alfredo Bonvicino	nd	Correio Paulistano, 1915.
São Paulo	Alfredo Nardine	R. Major Diogo	Correio Paulistano, 1926.

São Paulo	Alfredo Russo, Photographia Artistica	R. Barão de Itapetininga, 55 (1908); R. Barão de Itapetininga, 55 (1911-1918) R. Libero Badaró, 145 (1919)	Almanak Laemmert, 1911; 1914; 1916; 1917; 1918. Correio Paulistano, 1918.
Sertãozinho	Alfredo Simões Filho	nd	Correio Paulistano, 1920.
nd	Almeida Riv	nd	Fundo iconográfico RFFSA-Companhia Paulista, atos públicos.
nd	Alvaro Becherini	nd	Correio Paulistano, 1912.
[São Paulo]	Álvaro Chamaux	nd	Correio Paulistano, 1922.
[São Paulo]	Amandier	nd	Correio Paulistano, 1898.
[São Paulo]	Amaro Carmine (Carmine Amaral, mesmo endereço, 1921; 1922)	R. Major Diogo, 82	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927.
São Paulo	Ambrosio Dupret	nd	Correio Paulistano, 1927.
nd	Amelio Becherini	nd	Correio Paulistano, 1906.
Poços de Caldas	Anardino Nogueira	nd	Correio Paulistano, 1913.
São Paulo	André Mazza	nd	Correio Paulistano, 1905; 1907; 1909; 1910; 1911; 1916; 1927; 1928; 1930. Comercio de São Paulo, 1909. Vida Paulistana, 1908.
Itatiba	Angelo Andinghi	nd	Almanach da Comarca de Amparo, 1903.
[São Paulo]	Angelo Banbini, Casa Paulistana	R. São Bento, 36	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927
Bauru	Angelo Gavanini	nd	Estatística Industrial, 1912.
São Paulo	Angelo Lafalce	nd	Correio Paulistano, 1927.
[São Paulo]	Angelo Lafalle	R. Direita, 53-A	Almanak Laemmert, 1921; 1922.
São Paulo	Angelo Mellardi	R. da Glória, 163	Correio Paulistano, 1926.
nd	Angelo Nicolaci	nd	Comercio de São Paulo, 1909.
[São Paulo]	Annibal D. Silva	nd	Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	Anônimo	R. Conde de Sarzedas 1A	Comercio de São Paulo, 1904.
São Paulo	Anônimo	R. São Bento, 43-A	Correio Paulistano, 1929.
Sertãozinho	Anselmo Gomes	nd	Almanach da Comarca de Amparo, 1912. Correio Paulistano, 1909.
Bauru	Antonio ...	nd	Estatística Industrial, 1912.
Espirito Santo do Pinhal	Antonio Antunes Junior	nd	Correio Paulistano, 1913.
Campinas	Antonio de Oliveira	nd	Correio Paulistano, 1930.
[São Paulo]	Antonio de Pizzo	nd	Correio Paulistano, 1903.
São Paulo	Antonio Diogo de Campos	nd	Correio Paulistano, 1921.
Campinas	Antonio E...	nd	Estatística Industrial, 1912.

Campinas	Antonio Forster	R. B. de Jaguará, 74 (1908)	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1925, 1926.
Albuquerque Lins (Lins)	Antonio Gomes	nd	Correio Paulistano, 1922.
São Paulo	Antonio Guglielmo	nd	Correio Paulistano, 1929.
nd	Antonio Interlandi	nd	Correio Paulistano, 1923.
São José do Rio Pardo	Antonio Joaquim Teixeira ou Antonio Preto	nd	Correio Paulistano, 1904.
Itapetininga	Antonio Leve... de Oliveira	nd	Estatística Industrial, 1912.
São Paulo	Antonio Lopes	R. da Penha, 3-A	Correio Paulistano, 1928.
[São Paulo]	Antonio Negreiros	nd	Correio Paulistano, 1923.
Limeira	Antonio P. Lessa	R. A. Franco	Estatística Industrial, 1912.
São Paulo	Antonio Saguie	nd	Correio Paulistano, 1921.
[Pindamonhangaba] Taubaté	Antonio Serra	nd	Correio Paulistano, 1921; 1928.
São Paulo	Antonio Tagliaferro	nd	Correio Paulistano, 1928.
[São Paulo]	Antonio Zerbetto	nd	Correio Paulistano, 1929.
[São Paulo]	Araldo Santos	nd	Correio Paulista, 1905.
nd	Arcangelo Gorga	nd	Fundo iconográfico RFFSA, Pereiras, 1918.
[São Paulo]	Aristides Grecco, Photographia Grecco	R. João Teodoro, 36	Almanak Laemmert, 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1915; 1917; 1925; 1927.
Ribeirão Preto	Aristides Motta, Photographia Aristides	R. Alvares Cabral, 24 (1909); R. Amador Bueno, sn (1911); R. General Osório, 109; R. Álvares Cabral (1922)	Correio Paulistano, 1911; 1916; 1917; 1920; 1921; 1922; 1923; 1924.
São Paulo	Aristodemo Beccherim	nd	Correio Paulistano, 1930.
São Paulo	Armando Lody	nd	Correio Paulistano, 1921.
[São Paulo] [Campinas]	Aroldo (Haroldo) Egydio de Souza Aranha	nd	Correio Paulistano, 1905; 1907; 1914; 1916; 1919; 1920.
[São Paulo]	Arthur Bratker	R. dos Andradas, 19	Almanak Laemmert, 1925.
[São Paulo]	Arthur Centini & Donato	R. Gusmões, 73; Av. São João, 218 (1922)	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927.
São Paulo	Arthur Fortunato	nd	Correio Paulistano, 1923; 1925; 1927.
Piracicaba	Arthur Lobenwein, Photographia Vienna	R. Prudente de Moraes, sn (1897) / Almanach Rio Claro 1906	Jornal de Piracicaba, 1901.

[São Paulo]	Arthur Oscar Ferreira Rangel; Photographia Universal	R. São Bento, 46	Commercio de São Paulo, 1906.
Atibaia	Arthur Sentini	nd	Almanach de Amparo (1903)
Mococa	Arthur Silva	nd	Correio Paulistano, 1911.
São Paulo	Assad Morhege	R. Florencio de Abreu ,47	Correio Paulistano, 1928.
Poços de Caldas	Atelier photographico de Galvão, Fazzini & Caldas	Avenida Francisco Sales	Almanaque de Amparo de 1918, p. 174.
Torrinha	Atilio Magrl	nd	Correio Paulistano, 1914.
São Paulo	Attilio Grecco	nd	Correio Paulistano, 1927; 1930
São Paulo	Attilio Lacarte	R. Piratininga, 123	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Augusto Cloretti	R. Piratininga, 175	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1926.
Rio Claro	Augusto Knudsen	Almanach 1906	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1912; 1918.
nd	Augusto Pinho	nd	Correio Paulistano, 1910.
São Paulo	Augusto Serra	nd	Correio Paulistano, 1921; 1922.
[São Paulo]	Aurelio Becherini, Photographia S. Caetano	R. São Caetano, 77	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1907; 1915; 1916.
Serra Negra	Basilio Ferrari	L. da Matriz	Almanach de Amparo (1909)
nd	Bassani	nd	Identificado como reporter fotográfico, fotografias de pessoas no acervo da APESP.
[São Paulo]	Beccherini & Stamati	R. Marechal Deodoro, 34	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910
[São Paulo]	Benedicto Braz Fernandes	R. Santo Antonio, 218	Almanak Laemmert, 1913; 1914.
[São Paulo]	Bento de Azevedo Brandão	nd	Correio Paulistano, 1914.
Porto Feliz	Bernardino Goneide Bueno	nd	Estatística Industrial, 1912.
São Paulo	Bernardo Kohring	R. São Caetano 83, 95 (1906-1909), 103 (1911-1914, 1925,1926)	Almanak Laemmert 1906; 1907; 1908; 1909; 1911; 1913; 1914
Piracicaba/Jundiaí	Bernardo Pieper	R. do Comércio, 82 (Piracicaba); R. do Rosário, 77 (Jundiaí); Largo do Mercado, 6 (Mococa); Domingos de Moraes, 23 (1925-1927)	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1903; 1926. Jornal de Piracicaba, 1901.
São Paulo	Bertholdo	nd	Correio Paulistano, 1904.

São Paulo	Boaventura Farina	Praça do Patriarcha, 3; R. Santa Ephigenia, 52 (1928)	Correio Paulistano, 1926; 1928.
São Paulo	Braz Pignato	nd	Correio Paulistano, 1929.
[São Paulo]	C. Camerino de Castro	R. São Bento, 2 C	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910.
[São Paulo]	C. Orsetti & C. ^a	R. Consolação, 205	Almanak Laemmert, 1913; 1914.
[São Paulo]	C. Scardigno	R. Consolação, 15	Almanak Laemmert, 1913; 1914.
[São Paulo]	C. Scardini & Irmão	R. São Bento, 26	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910.
São Paulo	Caetano Pierri	nd	Correio Paulistano, 1904; 1909; 1910; 1915.
Palmeiras	Camillo (Zarani ou Zasani)	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Carlo Orsetti, Photographia Consolação; Photographia Orsetti	R. da Consolação, 205	Almanak Laemmert 1910; 1915; 1916; 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927.
[São Paulo]	Carlos Camargo, Photographia Brasil	R. Vergueiro, 191	Almanak Laemmert, 1921; 1922.
São Paulo	Carlos Garcia	nd	Correio Paulistano, 1921.
nd	Carlos Humschi	nd	Correio Paulistano, 1924.
São Paulo	Carlos Lafalce	nd	Correio Paulistano, 1929.
[São Paulo]	Carlos Tornotti	nd	Correio Paulistano, 1914.
Santos	Carlos W. Weike	R. General Camara, 58	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Carmina Palma	R. Liberdade, 68-A	Almanak Laemmert, 1913; 1914.
[São Paulo]	Casa Norte Americana	R. Ypiranga, 63	Almanak Laemmert, 1918; 1921; 1922.
[São Paulo]	Casa Photos	R. 15 de Novembro, 45	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927
São Paulo	Cesar Lacerda	nd	Correio Paulistano, 1913; 1916; 1919; 1921.
[São Paulo]	Chiatti & Dagna	R. Libero Badaró, 6A	Almanak Laemmert 1906; 1907.
Lençóis	Ciari e Filhos	nd	Estatística Industrial, 1912. Correio do Sertão, 1903.
São Paulo	Clemente Costa	nd	Correio Paulistano, 1921; 1922.
[São Paulo]	Comp. Chimica Rhodia Brasileira	R. da Quitanda, 2-A	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927
[São Paulo]	Comptor Geral de Photographia, Nogara & Rossetti	R. Boa Vista, 38-B	Almanak Laemmert, 1913; 1914; 1915; 1916; 1917.
[São Paulo]	Conrado Wessel	nd	Correio Paulistano, 1914.
nd	Corrêa	nd	Fotografias no APESP time de futebol.

[São Paulo]	Corrêa Lemos & Cia	R. Mauá, 155	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927
São Paulo	Diamantino Lopes do Rego	nd	Correio Paulistano, 1921.
São Paulo	Domingos Thomas	nd	Correio Paulistano, 1921; 1922.
[Brotas]	Donato Pretori	nd	Correio Paulistano 1905; 1921.
Conceição de Barra Mansa (Morungada atualmente)	E. João José Moreira de Barros	nd	Correio Paulistano, 1906.
São Simão	E. Reinhardt	nd	Comercio de São Paulo, 1903.
São Paulo	Edgard Mesquita Serva	nd	Correio Paulistano, 1921.
São Paulo	Eduardo Frussa	Av. São João, 214	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Eduardo Lacorte	R. São João, 304	Almanak Laemmert 1913; 1914.
São Paulo	Eduardo Lambert	Praça do Patriarcha, 18	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Eduardo Tucci, Photographia Tucci	R. Gloria, 9	Almanak Laemmert 1913; 1914; 1915; 1916; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano 1926. Correio Paulistano 1910; 1926; 1929.
nd	Eliseu Pires	nd	Fundo iconográfico RFFSA de diversas companhias (linha férrea, atos públicos, estações, edifícios).
São Paulo	Ella Itzel	R. Duque de Caxias, 8	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Eloy Domingues Mazza	nd	Correio Paulistano, 1922.
[São Paulo]	Eloy Jorge	nd	Correio Paulistano, 1922.
[São Paulo]	Elvira Pastore, Photographia Pastore	R. Direita, 24-A	Almanak Laemmert, 1921; 1922.
[São Paulo]	Emilio Corbisier	nd	Correio Paulistano, 1904.
Santos	Emilio Gottschalk	nd	Correio Paulistano, 1909.
São Paulo	Emilio Lunardi	R. São Bento, 36	Correio Paulistano, 1926; 1928.
	Emilio T. Photo	nd	Produziu o álbum da companhia Mogina da construção de Muzambinho a Monte Belo em 1912.
[São Paulo]	Empreza Affonso Segreta & C. ^a , Electro American Photo	R. Direita, 38 e R. 15 de Novembro, 29	Almanak Laemmert, 1914.
São Paulo	Erich Korl Muller	R. Aurora, 34	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Ernesto Leite Silva	R. Martim Francisco, 120	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922
Guaratingueta	Ernesto Quissok	nd	Correio Paulistano, 1928.

São Paulo	Ernesto Rosalee	R. Ladeira do Carmo, 05	Correio Paulistano, 1928.
Salto de Itú	Eugenio Pinzini	nd	Estatística Industrial, 1912.
Itatiba	Evaristo Silva	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	F. Bernanrdi (artigos para)	R. Piratininga, 5	Almanak Laemmert, 1918.
[São Paulo]	F. Gargi	R. Conselheiro Nebias, 33	Almanak Laemmert, 1913.
[São Paulo]	Faria Lemos & Cia	R. Mauá, 155 e R. Brigadeiro Tobias, 124	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927
São Paulo	Felix Hernanes	nd	Correio Paulistano, 1921; 1922.
[Piracicaba]	Fernando Ferraz de Arruda Pinto	nd	Correio Paulistano, 1922.
São Paulo	Ferruccio Chierigatti	nd	Correio Paulistano, 1913; 1922; 1923; 1924; 1925; 1927.
[São Paulo]	Figueira & Bellisomi	R. Rodrigo Silva, 3 e R. Direita, 55-A	Almanak Laemmert, 1921; 1922.
Araraquara	Filémon Pérez	R. Carvalho, 23 São Carlos do Pinhal (1896); Avenida, 8, 13 Araraquara (1896)	Correio Paulistano, 1909.
[São Paulo]	Fitz Geraldo	R. direita, 7	Almanak Laemmert, 1917; 1918. Correio Paulistano, 1917.
[São Paulo]	Fontes & Guerra, Photographia Luzitania	R. S. Caetano, 20	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1926.
nd	Foto Boggio	nd	Fundo iconográfico RFFSA – Companhia Paulista.
nd	Foto Cruz	nd	Identificado como reporter fotográfico, fotografias de pessoas no Fundo iconográfico RFFSA.
Araraquara	Foto Ideal Irmãos Tucci	nd	Fotografias no Fundo iconográfico RFFSA (Pessoas).
São Paulo	Foto Kijoma	nd	Fundo iconográfico RFFSA (retratos de alunos do curso de ferroviários).
São Paulo	Foto M. Wagner	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
Guarulhos	Foto Massami	R. Luis Gama, 141	Fundo iconográfico RFFSA.
nd	Foto Nelson de Lima	nd	Fundo iconográfico RFFSA (Pessoas).
São Paulo/Osasco	Foto Nico	S. Paulo: R. Fernão Cardim, 398 Osasco: R. P. Vianco, 179	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Sorocabana.
nd	Foto Pivette	nd	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Paulista (eletrificação).

Santos	Foto Ritz de Jorge Hideo	R. J. Pessoa, 63	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Sorocabana.
Jundiaí	Foto Sato	nd	Fundo iconográfico RFFSA (retratos de alunos do curso de ferroviários).
Araraquara	Foto Studio	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
Rio Claro	Foto Studio Arnaldo	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
São Paulo	Foto Studio M. me Lenthe & Zanelia	R. Libero Badaró, 55	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Paulista.
nd	Francis Muro- La Rochelle	nd	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Paulista.
São Paulo	Francisco Bernardi	R. Monsenhor Andrade, 27-D (1900); R. Piratininga, 5	Correio Paulistano, 1926.
Socorro	Francisco Cesar	nd	Almanach de Amparo (1912), Correio Paulistano, 1925.
Socorro	Francisco Cozas	R. José Bonifacio	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Francisco Grecco	R. João Teodoro, 38	Almanak Laemmert, 1921; 1922
nd	Francisco J. Pires	nd	Correio Paulistano, 1924.
São Paulo	Francisco Martins Guerra	nd	Correio Paulistano, 1921; 1924.
São Paulo	Francisco Mendes	nd	Correio Paulistano, 1924.
São Paulo	Francisco Peinado	nd	Correio Paulistano, 1921; 1923; 1924.
[Sorocaba]	Francisco Scardigno	R. de São Bento	Correio Paulistano, 1913; 1918; 1919.
São Paulo	Franz Weigl	nd	Correio Paulistano, 1928; 1929.
São Paulo	Fratelli Miglino	Largo do Braz, sn (1908); Avenida Rangel Pestana, 130 (1913); Avenida Rangel Pestana, 116	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1913.
[São Paulo] [araraquara]	Fratelli Ziccardi	Praça Alexandre Herculano, 37; Photo-Americana, largo Arouche, 37 (1915)	Almanak Laemmert, 1913; 1915; 1916; 1917; 1918. Correio Paulistano, 1913.
Campinas	Frederico	R. B. de Jaguana, 45	Estatística Industrial, 1912.
Itú	Frederico ...	R. do Comércio,	Estatística Industrial, 1912.
Amparo	Frederico Frederighi	R. Capitão Miranda, 15 sobrado (ALMANACK DE AMPARO, 1907)	Estatística Industrial, 1912. Almanach da Comarca de Amparo, 1907; 1918. Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Frederico Garzi ou Gazzi	Av. Rangel Pestana, 294 (1917-1925), Av. Rangel Pestana, 400	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927.
[São Paulo]	Frederico Manoel	nd	Commercio de São Paulo, 1905.

São Paulo	Frenzel & Schmidt	R. Aurora, 34	Almanak Laemmert, 1915; 1916; 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1916.
[São Paulo]	Fucci S. S. Scotti	R. da Gloria, 7	Almanak Laemmert, 1911
Santos	Furlado...	Praça 15 de Novembro, 69	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	G. B. Stanzione	R. Direita, 8-A, 2°	Almanak Laemmert, 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano 1926; 1928.
[São Paulo]	Gabriel Scotti, Photographia Sta. Ephigenia	R. Marechal Deodoro, 34; R. Santa Ephigenia, 5 (1917)	Almanak Laemmert 1913; 1914; 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1920.
[São Paulo]	Gaetano Ricchiuti	Avenida Rangel Pestana, 141 (1900); Avenida Rangel Pestana, 151 (1925); R. Piratininga, 82	Almanak Laemmert, 1914; 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1911. A Lanterna, 1911.
[São Paulo]	Gallina & C. ^a	R. São Bento, 42 - A, caixa postal 50	Almanak Laemmert 1911; 1914
Limeira	Genesio Camargo	nd	Correio Paulistano, 1928.
nd	Gennaro Sammarco	nd	Correio Paulistano, 1913.
[São Paulo]	Gino Ardenghi	R. São Caetano, 77	Almanak Laemmert 1913; 1914; 1921; 1922. Correio Paulistano 1926.
São Paulo	Gioconda Rizzo	R. Direita, 8A	Almanach de Amparo (1903)
São Paulo	Giovanni Sarracino	R. Formosa, 85 (1901); R. 15 de Novembro, 20 (1906); R. 15 de Novembro, 50-B (1913/1919); Largo da Sé, 3A	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910; 1913; 1914; 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926. Correio Paulistano, 1903. A Lanterna, 1910.
Franca	Giovanni Vannuco Nelli	nd	Correio Paulistano, 1904.
[Tiête]	Graciano Racanello	nd	Correio Paulistano, 1917.
[São Paulo]	Grande Fabrica de Porta-Retratos	R. José Paulino, 143	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927.
nd	Grassi & Cia	nd	Estação Domingos Moraes de Sorocaba.
[São Paulo]	Greccho & Roberg	R. São Caetano, 41	Almanak Laemmert, 1921; 1922; 1925; 1926; 1927
[São Paulo]	Guereiro Vargas	nd	Correio Paulistano, 1905.
São Paulo	Guerino Falagassi	R. Voluntarios da Patria, 423	Correio Paulistano, 1926.
Itapolis	Guido Comparini	nd	Correio Paulistano, 1928.
São Paulo	Guilherme de Moraes Nobrega	nd	Correio Paulistano, 1913; 1917; 1919; 1921; 1922; 1923; 1924.
São Paulo	Guilherme Gaensly / Photographia Gaensly	R. 15 de Novembro, 28; Photographia Gaensly, R. Boavista, 39	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910; 1913; 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano 1926; 1928.

São Paulo	Guilherme Wessel	R. São Bento, 41-A; R. Guayanazes, 155 (1921)	Almanak Laemmert, 1906; 1907; 1921; 1922
Socorro	Gustavo Nisbler	nd	Commercio de São Paulo, 1908.
[São Paulo]	Gustavo Porto	Av. Celso Garcia, 237	Almanak Laemmert, 1921; 1922
Santos	H. Eckman	R. Augusto Serevo, 1	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1910. Commercio de São Paulo, 1909
[São Paulo]	H. Ferreira	R. Libero Badaró, 145; R. Alveres Penteado, 2 (1926)	Almanak Laemmert, 1921; 1922. Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	H. Ferreira Leite	R. Duque de Caxias, 8	Correio Paulistano, 1926.
Santos	H. Heckmann	Praça da República, 28	Estatística Industrial, 1912.
São Paulo	H. Raffaelli	Av. São João, 47	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	H. Vargas	nd	Correio Paulistano, 1907.
São Paulo	Heitor Grecco	nd	Correio Paulistano, 1927.
Amparo	Henrique Barghini	nd	Estatística Industrial, 1912. Almanach da Comarca de Amparo, 1918.
São Paulo	Henrique Becherin	Largo de Santa Iphigenia	Correio Paulistano, 1926; 1927; 1930.
[São Paulo]	Henrique Clareto	Avenida Intendencia, 200	Almanak Laemmert, 1908; 1909.
São Paulo	Henrique de Barros	R. Bresser, 26-A	Correio Paulistano, 1928.
São Paulo	Henrique Leite	R. Direita, 26	Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	Henrique Tavolo	Travessa do Braz, 38 (1897); R. Direita, 34 (1908)	Correio Paulistano, 1921; 1922. Vida Paulistana, 1908.
Caconde	Henrique Toumani	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Herraclito Ferreira	nd	Correio Paulistano, 1921; 1926
Indaiatuba	Homero de Escobar	Praça de Santa Cruz	Correio Paulistano, 1913.
[São Paulo]	Honley & Heitgen	Largo do São Bento, 12-A	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927
[São Paulo]	Hugo Oliva	nd	Correio Paulistano, 1927.
São Paulo	Hugo Skarke	Largo Santa Ephigenia, 12	Correio Paulistano, 1928.
[São Paulo]	Humberto Mello, Photographia S. João	R. São João, 264	Almanak Laemmert, 1917; 1918
[São Paulo]	I. Kriese	R. Aurora, 82	Almanak Laemmert, 1921; 1922; 1925; 1926; 1927.
nd	Ignacio Feinkind	nd	Correio Paulistano, 1903.
nd	Innocencio Vilhegas	nd	Correio Paulistano, 1927.
[São Paulo]	Ippo Ishu, Photographia Japoneza	Praça da República, 7; R. Conselheiro Chrispiniano, 16	Almanak Laemmert, 1921; 1922; 1925; 1926; 1927.
São Paulo	Irene Senter	Av. São João, 155	Correio Paulistano, 1926.

[São Paulo]	Israel Coimbra	nd	Correio Paulistano, 1927; 1928.
[São Paulo]	Isu Farnachi	R. Ypiranga, 85	Almanak Laemmert, 1921; 1922.
Santos/ Piracicaba	J. Bidschovsky, Photographia Vienna	nd	Jornal de Piracicaba, 1902.
nd	J. Ferraz Junior	nd	Correio Paulistano, 1914.
[São Paulo]	J. Filetti	nd	Correio Paulistano, 1928.
[Batataes]	J. Lugolla	nd	Correio Paulistano, 1911.
Santos	J. Marques Pereira, Photographia União	Praça 15 de Novembro, 8 (1906); R. Santo Antonio, 7 (1917)	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano: 1909; 1913; 1914; 1926. Vida Paulistana 1908.,
São Paulo	J. Stolze; Casa Stolze, G. Jordão	R. 15 de Novembro, 29-A, caixa postal 106 (1911-1913); R. Direita, 14 (1925-1927)	Almanak Laemmert 1911; 1913;1925; 1926; 1927
Jundiaí	J. Tomaninick	nd	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Paulista (atos públicos).
Ibitinga/Novo Horizonte	J. V. Ermel	nd	Correio Palistano, 1907.
[Águas de Lindoia]	Jacob Audi	nd	Correio Paulistano, 1927.
Campinas	João Alves da Rocha	Regente Feijó	Estatística Industrial, 1912.
Tabatinga/ Araraquara	João Antullo Netto	nd	Correio Paulistano, 1927.
São Paulo	João Augusto Carvalho	nd	Correio Paulistano, 1921.
Batataes	João Augusto Loyolla	nd	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1921.
São Paulo	João Braga	nd	Correio Paulistano, 1921; 1922.
São Paulo	João Carvalhaes de Vasconcellos Junior	nd	Correio Paulistano, 1927; 1928.
nd	João Cazzo	d	Correio Paulistano, 1922.
São Paulo	João Correa	nd	Correio Paulistano, 1921.
[São Paulo]	João Dalle Luche	Av. Rangel Pestana, 130	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1927. Correio Paulistano, 1930.
Guaracy	João Damasceno de Arruda	nd	Correio Paulistano, 1925.
São Paulo	João Gianini	nd	Correio Paulistano, 1921, 1923; 1925; 1927; 1929.
Itapetininga	João Graça	nd	Estatística Industrial, 1912. Commercio de São Paulo, 1908.
[São Paulo]	João José de Barros	nd	Correio Paulistano, 1902.

nd	João José Finoquetto	nd	Correio Paulistano, 1916.
Jundiaí	João José Janczur	nd	Fundo iconográfico RFFSA- Companhia Paulista.
São Paulo	João Lody	nd	Correio Paulistano, 1921.
São Paulo	João Lopes	R. da Penha, 3-A	Correio Paulistano, 1921; 1926; 1928.
São Paulo	João Lucio Costa	nd	Correio Paulistano, 1921.
São Paulo	João Marques	nd	Correio Paulistano, 1923.
São Paulo	João Negreiros	nd	Correio Paulistano, 1921.
Espírito Santo do Pinhal	João Noronha	Praça Candido Rodrigues	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1914.
Itatiba	João Parodi	nd	Correio Paulistano, 1928.
Franca/Ribeirão Preto	João Passig (31/04/1852- 07/01/1934); Photographia Allemã dos Irmãos Passig	São Paulo (1880); Rua Municipal, sn São João Del Rei MG (1884); R. Amador Bueno, 100 (1899); R. Amador Bueno, 66 (1904); R. Amador Bueno, 22 (1905); R. Américo Brasiliense, 16 (1913); R. Américo Brasiliense, 32 (1914) Ribeirão Preto; Franca (1912)	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1911; 1912; 1913.
Botucatu	João Pinto da Rocha	R. do R...	Estatística Industrial, 1912.
nd	João Pinto de Almeida	nd	Correio Paulistano, 1915.
São Paulo	João Ribeiro da Costa	nd	Correio Paulistano, 1921.
Currallinho	João Salles	nd	Correio Paulistano, 1913.
São Paulo	João Santiago	nd	Correio Paulistano, 1921.
[São Paulo]	João Sarracino	R. 15 de Novembro, 41	Almanak Laemmert, 1925; 1926.
[São Paulo]	João Schonfelder, Photo Schonfelder	nd	Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	João Senna	nd	Correio Paulistano, 1921.
[São Paulo]	João Stamato	nd	Correio Paulistano, 1908; 1909.
Campinas	João Vieira da Rocha	nd	Correio Paulistano, 1916.
nd	João Zeltner	nd	Correio Paulistano, 1899.
São Paulo	João Zicardo	Largo do Arouche	Correio Paulistano, 1926.
Campinas	Joaquim Alves da Costa	Regente Feijó, 66	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1913; 1928. Lavoura e Commercio, 1900.
São Paulo	Joaquim Coutrin	nd	Correio Paulistano, 1921; 1922.

Ribeirão Preto	Joaquim da Silva Mattos	Duque de Caxias, 75	Estatística Industrial, 1912.
Santa Rita do Passa Quatro	Joaquim Gelle	nd	Estatística Industrial, 1912.
Itapetininga	Joaquim Picchi	nd	Correio Paulistano, 1926.
Olímpia	Joaquim Rodrigues Cordeiro	nd	Correio Paulistano, 1920.
[São Paulo]	Jordão Antão da Figueira Graça	nd	Correio Paulistano, 1921.
Novo Horizonte	Jorge Asseff	nd	Correio Paulistano, 1907.
[São Paulo]	Jorge Eloy Domingues	R. Lavapés, 32	Almanak Laemmert, 1918; 1921; 1922. Correio Paulistano, 1917.
São Paulo	Jorge Krieze	R. das Palmeiras, 39	Correio Paulistano, 1926; 1928.
Barretos	José [Tedesco]	nd	Correio Paulistano, 1930.
Atibaia	José Abraam	nd	Almanach de Amparo (1903)
Lençóis	José Aealuf	nd	Estatística Industrial, 1912.
Mattão/ Bebedouro	José Camparini	nd	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	José Caradonna	R. Santo Antonio, 233	Almanak Laemmert, 1921; 1922.
nd	José Cardoso	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
[São Paulo]	José Corrêa Lemos	R. Direita, 24-A	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	José de Almeida	nd	Correio Paulistano, 1925.
[São Paulo]	José de Carvalho	nd	Correio Paulistano, 1906.
[São Paulo]	José de Mauro	R. Rodrigo Silva, 12	Almanak Laemmert, 1910; 1911.
São Paulo	José Fernandes	nd	Correio Paulistano, 1926.
Franca	José Fontes Ribas	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	José Fortunato, Photographia Fortunato; J. Fortunato & Cia (1926)	R. Consolação, 478; R. da Mooca	Almanak Laemmert, 1921; 1922. Correio Paulistano, 1926; 1928.
São Paulo	José Francisco Santiago	nd	Correio Paulistano, 1921.
Avaré	José G. Vasquez	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	José Lacerda	R. Victoria, 56	Almanak Laemmert, 1911.
São Paulo	José Lara	nd	Correio Paulistano, 1921
São Paulo	José Leal de Lacerda	nd	Correio Paulistano, 1892; 1907; 1909; 1910; 1913; 1919; 1921; 1922.
[São Paulo]	José Minervino	R. Bom Retiro, 25	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910.
Piedade	José Nicola	nd	Correio Paulistano, 1899.
Itatiba	José Panzanini	nd	Almanach da Comarca de Amparo, 1903.

Paraibuina	José Pedro ... Lima	nd	Estatística Industrial, 1912.
São Paulo	José Penedo Rodrigues	nd	Correio Paulistano, 1923.
Capivary	José Pinto de Oliveira	nd	Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	José Sanches	nd	Correio Paulistano, 1922.
São Paulo	José Vollsack; Henschel & Cia; Photographia Vollsack, Casa Tieté	R. Direita, 2	Almanak Laemmert, 1907; 1908; 1909; 1910; 1915; 1916; 1925; 1926; 1927.
[São Paulo]	Julio Chiatti, Casa Photos	R. São Bento, 95	Almanak Laemmert, 1911; 1913; 1914; 1915; 1916; 1917.
Dois Corregos	Julio Giaxa	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Julio Ohstran	nd	Comercio de São Paulo, 1902.
Campinas	Julius	nd	Estatística Industrial, 1912.
Campinas	Julius Nickelsen	R. Direita, 48 (1883/1889); R. Barão do Jaguará, 48 (74) (68) (1890); R. Barão Jaguará, 20 (1908); R. Sacramento, 20 (1913)	Almanak Laemmert 1910.
Pirassununga	Juvencio Meyer	nd	Comercio de São Paulo, 1908.
[São Paulo]	L. Visconti	R. Consolação, 15	Almanak Laemmert, 1915; 1916.
São Paulo	Lacerda Queirós	nd	Correio Paulistano, 1916.
Sarapuí	Leopoldino de Almeida Fama	nd	Estatística Industrial, 1912.
Tiête	Liborio	nd	Correio Paulistano, 1915.
Santa Rita do Passa Quatro	Limão Modrich	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Lourato & Melardi	R. José Bonifácio, 7	Almanak Laemmert, 1921; 1922. Correio Paulistano 1917; 1928.
São Paulo	Luiz A. Ferreira Leite	nd	O Gury, 1901.
Limeira	Luiz C. Sampaio	R. T. Vergueiro	Estatística Industrial, 1912.
Campinas	Luiz de Angelis	R. B. de Campos, 56	Estatística Industrial, 1912.
São Paulo	Luiz de Franco	nd	Correio Paulistano, 1921; 1925; 1927.
Itapira	Luiz Delpichia	nd	Correio Paulistano, 1912.
[São Paulo]	Luiz Giocondo	nd	Correio Paulistano, 1911.
[São Paulo]	Luiz Lamari	R. Monsenhor Anacleto, 60	Almanak Laemmert, 1913; 1914
nd	Luiz Sacconi	nd	Correio Paulistano, 1922.
[Piracaia]	Lydio Herdade	nd	Correio Paulistano, 1916.
São Paulo	M. B. Araujo	R. 15 de Novembro, 45	Correio Paulistano, 1926.

[São Paulo]	M. L. Freire	R. São Bento, 82	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910
[São Paulo]	M. Pistoscio	R. dos Imigrantes, 131	Almanak Laemmert
[São Paulo]	Manoel & Andrade	Avenida Celso Garcia, 213	Almanak Laemmert 1913; 1914.
São Paulo	Manoel Riberio	nd	Correio Paulistano, 1921; 1923; 1924.
[São Paulo]	Manoel Victorino de Andrade	Av. Celso Garcia, 237	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922.
São Paulo	Manuel Alexandre	nd	Correio Paulistano, 1922.
São Paulo	Manuel de Almeida	nd	Correio Paulistano, 1924; 1925.
Santa Barbara	Manuel Domingues de Góes	nd	Correio Paulistano, 1908.
São Paulo	Manuel Fernandes	nd	Correio Paulistano, 1924.
[São Paulo]	Manuel Galvez Penna	nd	Correio Paulistano, 1920; 1922.
São Paulo	Manuel Garcia	nd	Correio Paulistano, 1921.
São Paulo	Manuel Martins	nd	Correio Paulistano, 1921; 1922.
São Paulo	Manuel Peinado Rodrigues	nd	Correio Paulistano, 1921; 1922; 1925; 1927
Santa Rita do Passa Quatro	Manuel Vasconcellos	nd	Commercio de São Paulo, 1909.
São Paulo	Mario Bellisomi	Av. São João, 82-A	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Marques Pereira	R. Santo Antonio, 7	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927
[São Paulo]	Max Rosenfeld, Arte Photographica	R. 15 de novembro, 41	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano 1924; 1926.
Amparo	Maximiano Ribeli	Largo do Rosario, sn (1896); R. 13 de Maio (ALMANACK DE AMPARO, 1907)	Estatística Industrial, 1912. Almanach da Comarca de Amparo, 1907.
nd	Mazza Filho	nd	Correio Paulistano, 1928.
[São Paulo]	Mello Nogueira & C. ^a	R. 15 de Novembro, 29-A	Almanak Laemmert 1914; 1915; 1916; 1917.
Rio Claro	Miguel ...	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Miguel D'Angelo	R. Williams Speers, 120	Almanak Laemmert, 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano 1926.
[São Paulo]	Miguel Holmos	R. General Osorio, 93-A	Almanak Laemmert, 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1926.
[Salto]	Miguel Libutti	nd	Correio Paulistano, 1925.
[São Paulo]	Miguel Pruller	nd	Correio Paulistano, 1914.
São Paulo	Miguel Rizzo, Heliograph Rizzo; Photographia Rizzo	R. Direita, 55 (1892/1907); R. Direita, 10 C (1909-1926)	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910; 1911; 1913; 1914; 1917; 1921; 1922; 1925; 1926. Correio Paulistano 1910; 1916; 1926; 1928.
Araraquara	Monteiro & Garcia	nd	Álbum de Araraquara de 1915.

[Botucatu]	Morra	nd	Correio Paulistano, 1930.
Itatiba	Narciso de Hzeveck	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Nello Fiorini	nd	Correio Paulistano, 1915; 1928
São Paulo	Nicolino Faro	nd	Correio Paulistano, 1909.
Boituva	Noeser Daher	nd	Correio Paulistano, 1920.
Porto Feliz	Nunia Chasel	nd	Estatística Industrial, 1912.
Descalvado	Nuno Mehler	nd	Estatística Industrial, 1912.
	O. Becherini	nd	Correio Paulistano, 1913
São Paulo	O. R. Quaas, Photographia Quaas, Photographia Artística	R. do Gazometro, 20 (1895); Largo Sete de Setembro, 11 (1896); R. São Bento, 30 (1896); R. São Bento, 46, 49 (1901); R. Barra Funda, 140 (1908); R. Barra Funda, 119 (1908, 1909); R. das Palmeiras, 59 (1913)	Almanak Laemmert 1906; 1907; 1908; 1909; 1913; 1914; 1915; 1916; 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano 1918; 1926.
Itapetininga	Octavio Brisola	nd	Estatística Industrial, 1912.
Palmeiras	Olivio Pazetto	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Oreste Cilento, Photographia Cilento	Travessa do Brás, nº 28 (1901); Av. Rangel Pestana, 116	Almanak Laemmert, 1906.
São Paulo	Oreste Ristori	R. da Liberdade, 150	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Orlando Fabre	nd	Correio Paulistano, 1929.
São Paulo	Otto Stuck	R. São Bento, 67; R. da Boa Vista, 45-A (1926)	Almanak Laemmert 1913; 1914; 1915; 1916; 1917; 1918. Correio Paulistano 1926.
Tatuí	Palmiro Picchi	nd	Estatística Industrial, 1912.
Olimpia	Paschoal Gigliotti	nd	Correio Paulistano, 1928.
São Paulo	Patoilo & Ricchiuti	Avenida Rangel Pestana, 117	Almanak Laemmert, 1908; 1909.
[São Paulo]	Paul Waldeck	R. Consolação, 63-A	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926
São Paulo	Paulo Erbe	R. Aurora, 32	Correio Paulistano, 1928.
São Paulo	Paulo Fernandes	nd	Correio Paulistano, 1921.
São Paulo	Pedro Hoffmann	R. Victoria, 32	Correio Paulistano, 1926.
[São Paulo]	Pedro Ivancko	Largo da Liberdade, 27	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1901.
Sorocaba	Pedro Neves dos Santos	nd	Correio Paulistano, 1924.
São Paulo	Pedro Scherheinig	R. Santa Ephigenia, 118-A	Correio Paulistano, 1926; 1928.
São Paulo	Pedro Tescarolo	Av. São João, 149	Correio Paulistano, 1924; 1926.
nd	Photo H. Almeida	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
São Paulo	Photo Rialto	R. Direita, 27	Correio Paulistano, 1928.

Jundiaí	Photographia Allemã	R. do Rosário, 75	Almanack de Amparo (1907)
[São Paulo]	Photographia Allemã	R. São Caetano, 103	Almanak Laemmert, 1917; 1918
[São Paulo]	Photographia Allemã (Alexandre Itzel)	R. Immigrantes, 131; R. Duque de Caxias, 8 (1915)	Almanak Laemmert, 1913; 1914; 1915; 1916; 1917; 1918; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927.
[São Paulo]	Photographia Central	R. Barão do Itapetininga, 39	Almanak Laemmert, 1925; 1926.
São Paulo	Photographia Central	R. 15 de Novembro. 32-B	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Paulista (estação)
[São Paulo]	Photographia Electrica	R. Direita, 38	A Lanterna, 1913.
[São Paulo]	Photographia Geraldo Fitz	R. Barão do Itapetininga, nº 80	Correio Paulistano, 1919.
[São Paulo]	Photographia Lichtenberger/ Linchtemberg	nd	Correio Paulistano, 1903; 1904.
Poços de Caldas	Photographia Moderna	Praça Senador Godoy	Almanaque de Amparo de 1918, p. 174.
São Paulo	Photographia Pastore, Vincenzo Pastore (1895-1918)	R. Direita, 42	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910; 1917; 1918. Correio Paulistano, 1913; 1917.
Poços de Caldas	Photographia Popular	Rua Paraná	Almanaque de Amparo de 1918, p. 174.
[São Paulo]	Photographia Universal	R. São Bento	Vida Paulistana, 1905.
[São Paulo]	Photographia Varello	R. 15 de Novembro, 19	Almanak Laemmert, 1911.
São Paulo	Photo-Lobo, A. de Barros Lobo	R. 15 de Novembro, 50-B	Almanak Laemmert, 1917; 1918; 1921; 1922. Correio Paulistano, 1926; 1929.
Faxina/ Itapeva (atual)	Pierre	nd	Correio Paulistano, 1926.
São Paulo	Plinio Venturini	Av. São João, 97-A	Correio Paulistano, 1926.
Sorocaba	R. Barbeiris Photo Sorocaba	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
Campinas	Ramos	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
Ribeirão Preto	Raniero Maggiori	nd	Correio Paulistano, 1919; 1922.
Santos	Ranulpho Vieira	nd	Correio Paulistano, 1914.
São Paulo	Raphael Molina	residia na r. Carneiro Leão, 37	Correio Paulistano, 1915.
Cravinhos	Raphael Schetini	nd	Estatística Industrial, 1912.
São Paulo	Raymundo Firpo	nd	Correio Paulistano, 1927.
São Paulo	Raymundo Modico	R. Trindade, 24	Correio Paulistano, 1926; 1928.

São Paulo	Ricardo Mollenhauer	R. Aurora, 28	Almanak Laemmert, 1909; 1910; 1911; 1913; 1914.
Jundiaí	Rigo Antonio Sanghin	R. Marechal da Fonseca, 190	Fundo iconográfico RFFSA - Companhia Paulista (atos públicos)
Santos	Rodolpho Gunder	R. Amador Bueno, 141	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Rodolpho Nau, Photographia Bernardo	R. São Caetano, 103	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910; 1922; 1925; 1926. Correio Paulistano, 1926
São Paulo	Rodolpho Zeller	R. Direita, 2	Almanak Laemmert 1921; 1922. Correio Paulistano 1926; 1928.
Bragança Paulista	Romeu Aloia	nd	Correio Paulistano, 1914; 1915; 1926
Jaú/Araraquara	Romildo Cantarelli	Araraquara: R. São Bento, 51.	Correio Paulistano, 1913; 1918; 1919; 1920.
Ibitinga	Rosalbino Tucci	nd	Correio Paulistano, 1915; 1916; 1917.
[São Paulo]	Rosato Augusto	R. Oriente, 106	Almanak Laemmert, 1913; 1914.
Campinas	Sainatti	nd 1906	Fundo iconográfico RFFSA- Companhia Mogiana.
[São Paulo]	Salvador Bacilla	nd	Comercio de São Paulo, 1909.
São Paulo	Salvador Molla	Bairro da Penha	Correio Paulistano, 1911.
[São Paulo]	Salvatore Ferreri	Avenida Rangel Pestana, 102	Almanak Laemmert, 1911
[São Paulo]	Samuel Chraust & J. Stanzioni	R. Direita, 8-A	Almanak Laemmert, 1921; 1922. Correio Paulistano, 1915.
São Paulo	Santhiago	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
Sertãozinho	Sebastião Amparo	nd	Estatística Industrial, 1912.
nd	Sheldon	nd	Fundo iconográfico RFFSA, diversas companhias e de diversos temas, linha férrea, atos públicos, estações, edifícios.
[São Paulo]	Silvio Cupairole	Av. Celso Garcia, 316	Almanak Laemmert, 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano, 1928.
São Paulo	Stolze & Stuck	R. São Bento, 67 (1897); R. São Bento, 58 (1901); R. 15 de Novembro, 29 (1906)	Almanak Laemmert, 1906; 1907; 1908; 1909; 1910.
nd	Studio Pinto	R. São Bento	Fundo iconográfico RFFSA (retratos de alunos do curso de ferroviários).
[São Paulo]	Theodoro Grudei	R. Alfredo Pujol, 54	Almanak Laemmert, 1921; 1922.
Annapolis	Thomaz Carlos Gentil	nd	Estatística Industrial, 1912.
[São Paulo]	Thorlay & Leite	R. Duque de Caxias, 16	Almanak Laemmert, 1925. Correio Paulistano, 1927.

[São Paulo]	Tobias & Irmão	Largo da Sé, 5B	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1901
[São Paulo]	Tobias Boni	R. Liberdade, 108	Almanak Laemmert, 1918; 1921; 1922; 1925; 1926
Espírito Santo do Pinhal	Tognetti e Antunes	R. José Bonifacio	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1913.
Pederneiras; Barretos (1915)	Trajano Martins	nd	Correio Paulistano, 1915.
São Paulo	Valerio Vieira	R. 15 de Novembro, 19; (43) 1917	Almanak Laemmert, 1908; 1909; 1910; 1917; 1918; 1921; 1922. Correio Paulistano, 1900-1910; 1914; 1921; 1922; 1923.
Lençóis	Vasconcellos	nd	Correio Paulistano, 1904. Correio do Sertão, 1913.
Jaboticabal	Venancio Tomanini	nd	Estatística Industrial, 1912.
Sorocaba	Verlangieri	Votorantim	Correio Paulistano, 1913.
São Paulo	Vicente Russo	Largo Sete de Setembro, 11 (1900); R. Xavier de Toledo, 46 (1913-1916) (1926); Av. Mesquita, 46 (1921-1927);	Almanak Laemmert 1913; 1914; 1915; 1916; 1921; 1922; 1925; 1926; 1927. Correio Paulistano 1926.
São Paulo	Vicente Russo & Irmão	R. Barão Itapetininga, 55 (1908, 1909)	Almanak Laemmert, 1908; 1909.
Cravinhos	Vicenti Pezodipane	nd	Estatística Industrial, 1912. Correio Paulistano, 1913.
São Paulo	Victorino Lobo Corrêa de Barros	R. 15 de Novembro, 50-B	Correio Paulistano, 1914.
[São Paulo]	Victorino Zanella	nd	Correio Paulistano, 1928.
Bauru	Virgilio Emmel	nd	Estatística Industrial, 1912.
nd	Vitor Texeira	nd	Fundo iconográfico RFFSA.
nd	Wanderlei Ferreira	nd	Fundo iconográfico RFFSA, diversas companhias e de diversos temas, linha férrea, atos públicos, estações, edifícios.
São Paulo	Wiltechur e ...nella	R. 15 de Novembro, 3	Correio Paulistano, 1926.
nd	Windsor Artes - Foto Studio	nd	Fundo iconográfico RFFSA da primeira locomotiva elétrica na General Eletric em Boa Vista.
[São Paulo]	Zeferino Rinalto (Zepherino Reinato, Photographia Ideal)	R. dos Immigrantes, 124; R. José Paulino, 160	Almanak Laemmert, 1911; 1913; 1914; 1917; 1918; 1921; 1922.
[São Paulo]	Ziccardi & Cia (1921); Photographia Ziccardi (1925)	Largo do Arouche, 69	Almanak Laemmert, 1921; 1922; 1925; 1926; 1927.