

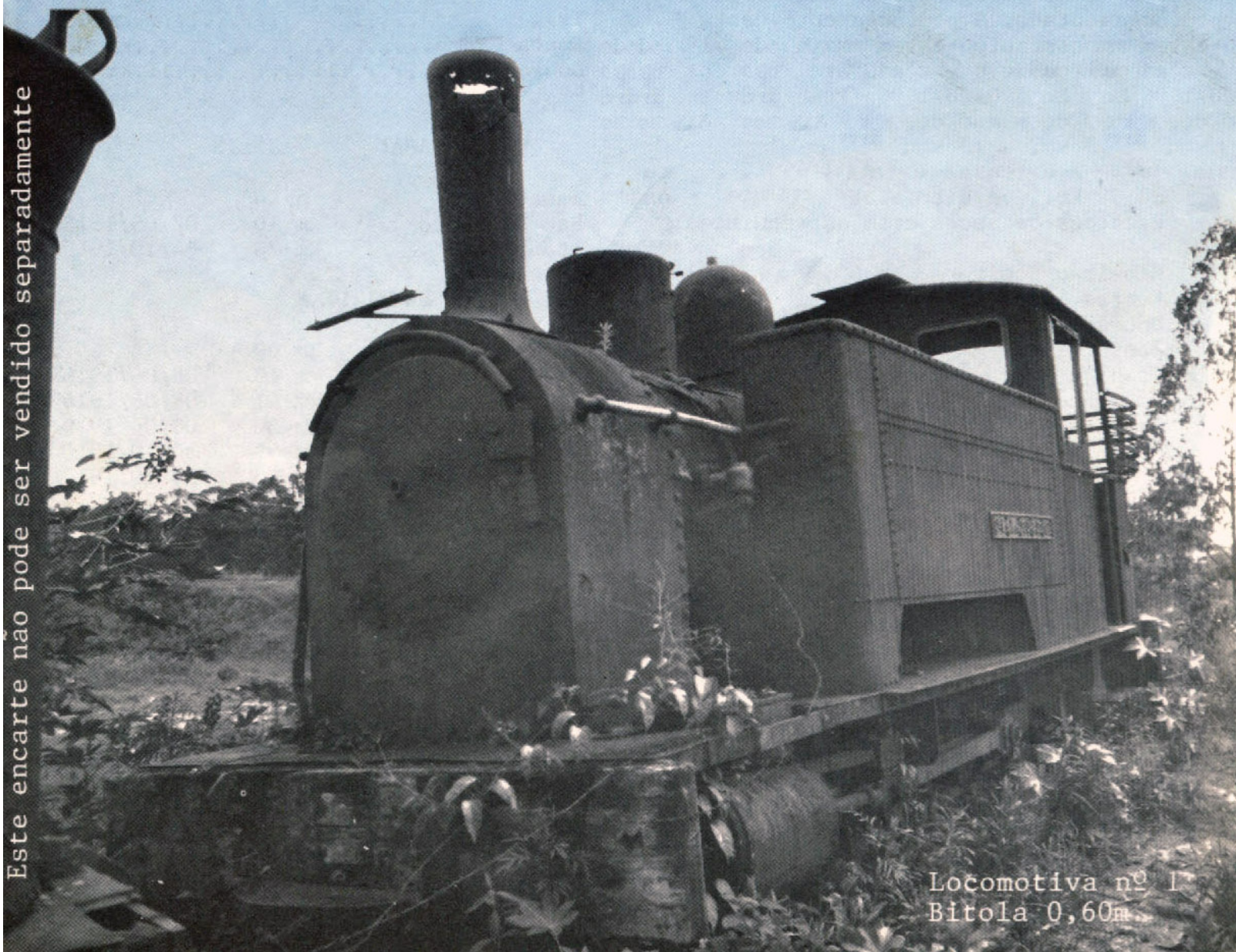
ENCARTE ESPECIAL DA REVISTA BRASILEIRA DE FERREOMODELISMO

FRATESCHI

**Cia. E. de Ferro
do Dourado
(Douradense)**

ALBERTO H. DEL BIANCO

Este encarte não pode ser vendido separadamente



Locomotiva nº 1
Bitola 0,60m

CIA. ESTRADA DE FERRO DO DOURADO
"DOURADENSE"

Alberto Henrique Del Bianco

"O desenvolvimento da malha ferroviária do Estado de São Paulo, é obra de seus próprios habitantes, e a pequena ferrovia que tomou o nome E.F. Dourado, do vale do principal rio encontrado em seu traçado, nasceu na expansão natural das lavouras de café e outros produtos, por zonas mais afastadas dos trilhos do grande tronco da Cia. Paulista."

A Douradense começou sua construção logo após a aprovação dos estudos definitivos da linha, o que ocorreu em 07/08/1899. Em Outubro de 1900 foram abertos os primeiros 10 km. (até Ferraz Sales) partindo de Ribeirão Bonito (Estação final da CPEF, do ramal que se iniciava em São Carlos, em bitola métrica), em bitola de 0,60 m. e, em dezembro seguinte os outros 10 km. até Dourado. O prolongamento desta linha prosseguiu e em maio de 1903, inaugurou-se o traçado até Boa Esperança. Em 20/08/1906 inaugurou-se o trecho de Boa Esperança a Ponte Alta, com 17 km.

A extensão total, em 1906, era de 59 km., em bitola de 0,60 m., e as estações da época eram as seguintes:

Ribeirão Bonito	km 00	10/1900
Ferraz Sales	km 10	10/1900
Dourado	km 20	12/1900
Santa Clara	km 27	12/1900
Trabiju	km 34	12/1900
Boa Esperança	km 12	05/1903
Ponte Alta	km 59	20/08/1906

Em 1910, a extensão das linhas já alcançava 206 km., em bitola de 0,60 m.

Rib. Bonito-Trabiju-Ibitinga = 121 km.
Trabiju-Bariri = 85 km.

Com o alargamento da bitola para 1,00 m., a linha primitiva, entre Ribeirão Bonito e Dourado foi suprimida por causa de seu acidentado traçado e a ligação para Dourado, onde haviam as grandes oficinas da estrada, ficou sendo via Trabiju, local que também teve a sua estação modificada de lugar quando do alargamento de bitola. Da antiga estação há somente uma pequena

caixa d'água subterrânea.

Com o alargamento da bitola as linhas da Douradense ficaram assim:

LINHA TRONCO

Ribeirão Bonito	km 00	25/09/1908
Sampaio Vidal	km 13	25/09/1908
Trabiju	km 19	25/09/1908
Boa Esperança	km 42	25/09/1908
Java	km 50	20/08/1906
Pedra Branca	km 54	20/08/1906
Ponte Alta	km 59	20/08/1906
Gavião Peixoto	km 71	20/08/1906
Nova Paulicéia	km 77	20/08/1906
Nova Europa	km 85	25/09/1908
Tabatinga	km 103	20/01/1909
Ibitinga	km 124	12/11/1910
Ciro Rezende	km 146	01/05/1936
Borborema	km 171	01/01/1937
Porto Ferrão		12/05/1939
Novo Horizonte	km 186	12/05/1939

RAMAL DE DOURADO

Trabiju.....	km 00
Santa Clara.....	km 08
Dourado.....	km 15

RAMAL DE ITÁPOLIS

Tabatinga	km 00	
São Lourenço	km 10	03/05/1915
Itápolis	km 28	14/10/1915

RAMAL DE BARIRI

Trabiju	km 00	
Major Novaes	km 13	08/06/1910
Pedro Alexandrino	km 41	08/06/1910
Bocaina	km 50	08/06/1910
Izar	km 57	30/10/1910
Posto Rangel	km 63	30/10/1910
Taboca	km 66	30/10/1910
Santa Eulália		30/10/1910
Bariri	km 82	30/10/1910

RAMAL DE JAHU-DOURADO

Posto Rangel	km 00	
Moraes Barros	km 05	06/06/1912
Marambaia	km 11	06/06/1912
Bica de Pedra	km 19	06/06/1912
Josué Prado	km 28	31/07/1913
Pacheco	km 33	31/07/1913
Jahu	km 40	31/07/1913

A Douradense passou a ter intercâmbio com as seguintes ferrovias:

Cia.Paulista de Estradas de Ferro, em Ribeirão Bonito e Jahu, e com a Estrada de Ferro Araraquara, em Tabatinga.

A extensão total na bitola métrica (menos desvios) foi de 351 km.(vide mapa)

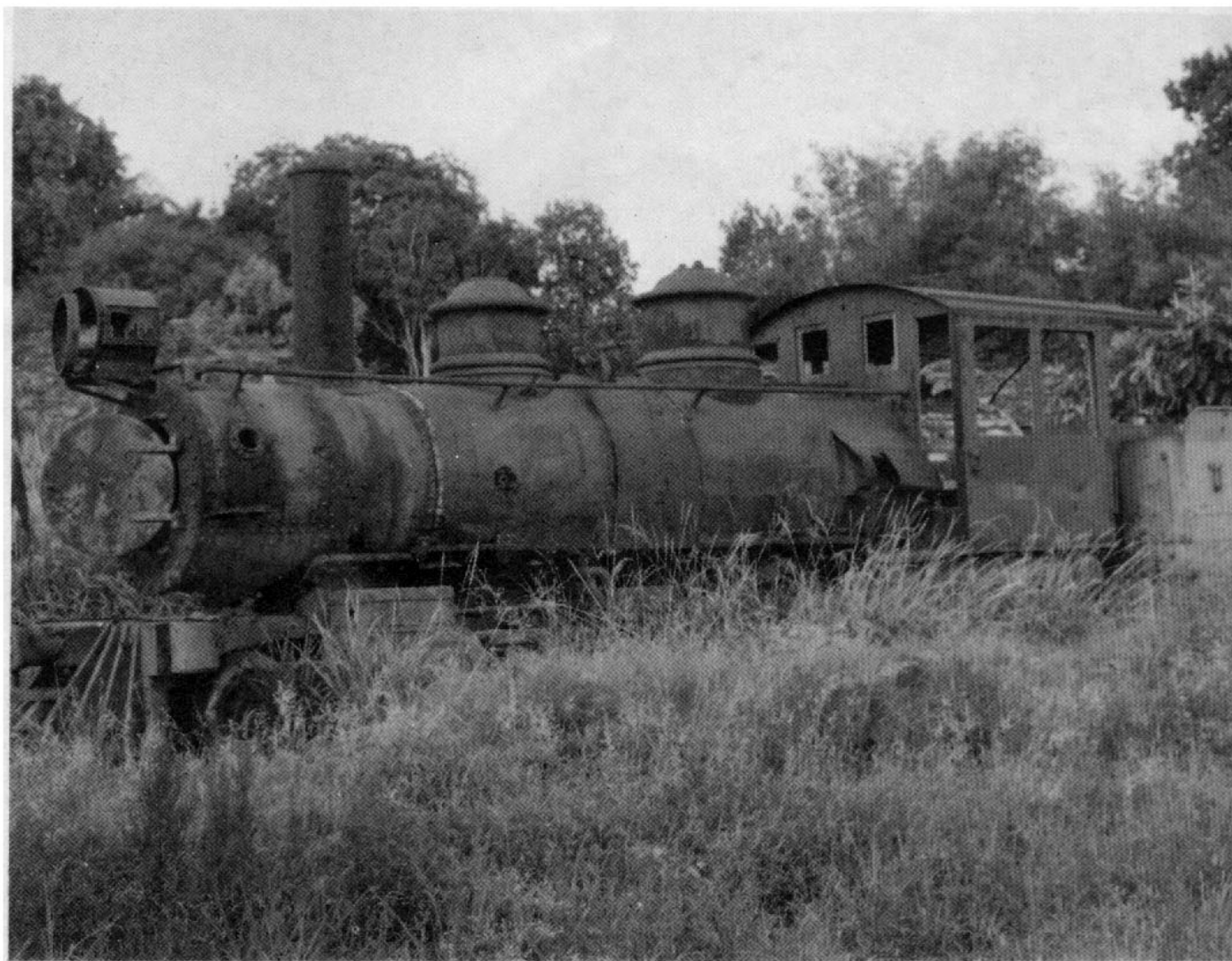
- Um fato interessante que devemos registrar, segundo relato de um ex-maquinista da CD, é sobre uma pequena ferrovia entre Nova Europa e Curupá(Município de Tabatinga). Pertencia à Fazenda Itaquerê e transportava cana para a Usina Santa Fé e sacos de açúcar para Curupá (estação da EFA no ramal de Silvânia a Tabatinga). O cruzamento desta ferrovia com a CD era espetacular: um cruzamento de 3 níveis! No nível mais baixo passava a

ferrovia Itaquerê; no nível do meio a CD e no mais alto uma estrada de rodagem entre Araraquara e Ibitinga. Ainda há uma estação da E.F.Itaquerê, dentro da usina.

Em 04/02/1949 a CD foi incorporada pela Cia.Paulista, sobrevivendo até 1968, quando foi erradicada durante o Gov.Laudo Natel.

Ainda hoje pode se encontrar algumas estações ao longo do antigo leito que foi asfaltado pelo governador Franco Montoro.

Quando a CPEF a incorporou, suas linhas foram lastreadas, e na década de 60, no trecho São Carlos - Ribeirão Bonito - Ibitinga, os trens eram traçados por locomotivas diesel elétricas RSD-8 da Alco. Nos outros trechos permaneceu a tração a vapor.



Locomotiva de bitola de 1,00m. abandonada em São Carlos



Ex-estação de Trabiçu



Estação de Dourado

As cores do material rodante eram as seguintes:

Locomotivas:

Pretas, com cintos e bordas da chaminé, dourada.

Número no tender, na cor dourada, e placa na cabine também com letras douradas.

Carros de Passageiros:

Caixa marrom, teto alumínio, letras, números e distintivo em amarelo ou dourado.

Vagões de Carga:

Caixa vermelho-óxido, teto alumínio, letras e números brancos.

O seu material rodante na bitola métrica se resumia em:

18 locomotivas, sendo:

- 9 Ten Wheeler.....(4-6-0)
 - 2 Consolidation.....(2-8-0)
 - 4 Mogul.....(2-6-0)
 - 2 American.....(4-4-0)
- (vide relação anexa)

19 carros de passageiros

230 vagões de carga

As locomotivas American andavam só nos trechos Tabatinga - Itápolis e Dourado - Trabiçu, a uma velocidade de 35 km/h!!

ALGUNS DADOS HISTÓRICOS

Decreto 622 de 02/12/1898 - concede ao cidadão Cyro Marcondes de Rezende, a licença para construção e exploração de uma estrada de ferro de Ribeirão Bonito à vila de Dourados.

Decreto 1667 de 25/09/1908 - autoriza o alargamento de bitola entre Ribeirão Bonito e Trabiçu.

Decreto 1860 de 26/04/1910 - autoriza a construção da linha que, partindo do ponto mais conveniente, na linha Bo-caina a Bariçu, termina em Jahu e em Ayrose Galvão.

Decreto 8104 de 28/06/1910 - aprova a construção entre Ibitinga e São José do Rio Preto.

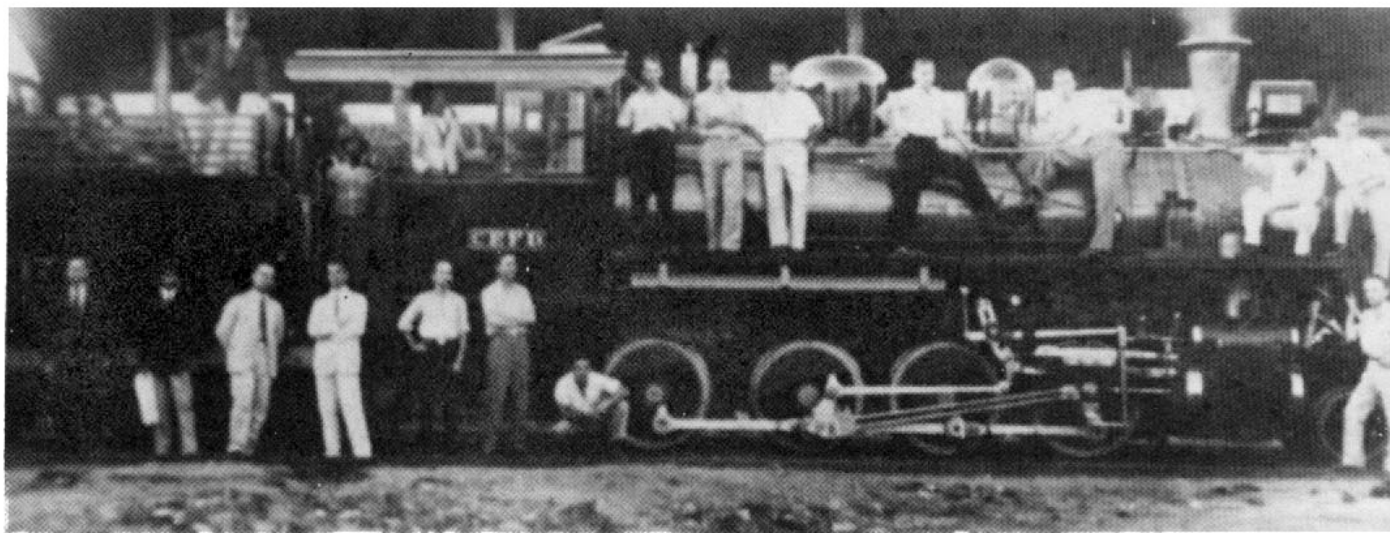
Decreto(??) de 06/12/1935 - aprova a construção entre Itápolis e Novo Horizonte.

NB - estes dois últimos decretos não chegaram a se concretizar, e a ligação para Ayrose Galvão, também não.

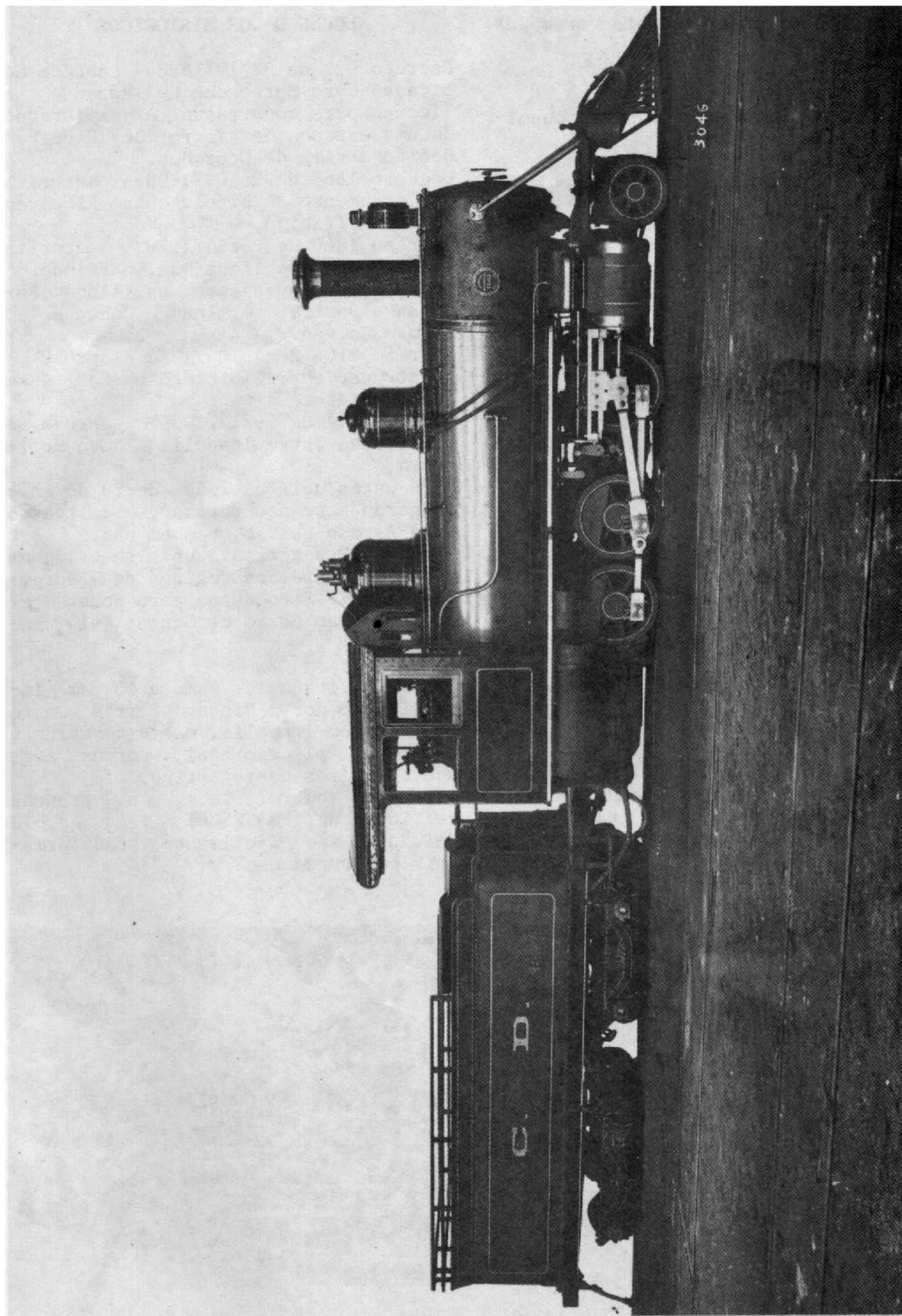
A CD tencionava unir suas linhas com a Noroeste, na região de Penápolis, e a EF Sorocabana para poder ter um acesso ao porto de Santos (via Maringá).

Obs.: Em ferreomodelismo a CD tem interligação com a Viação Férrea Oeste Paulista em Itápolis, mas este assunto não será explicado aqui, porque foge aos objetivos deste artigo.

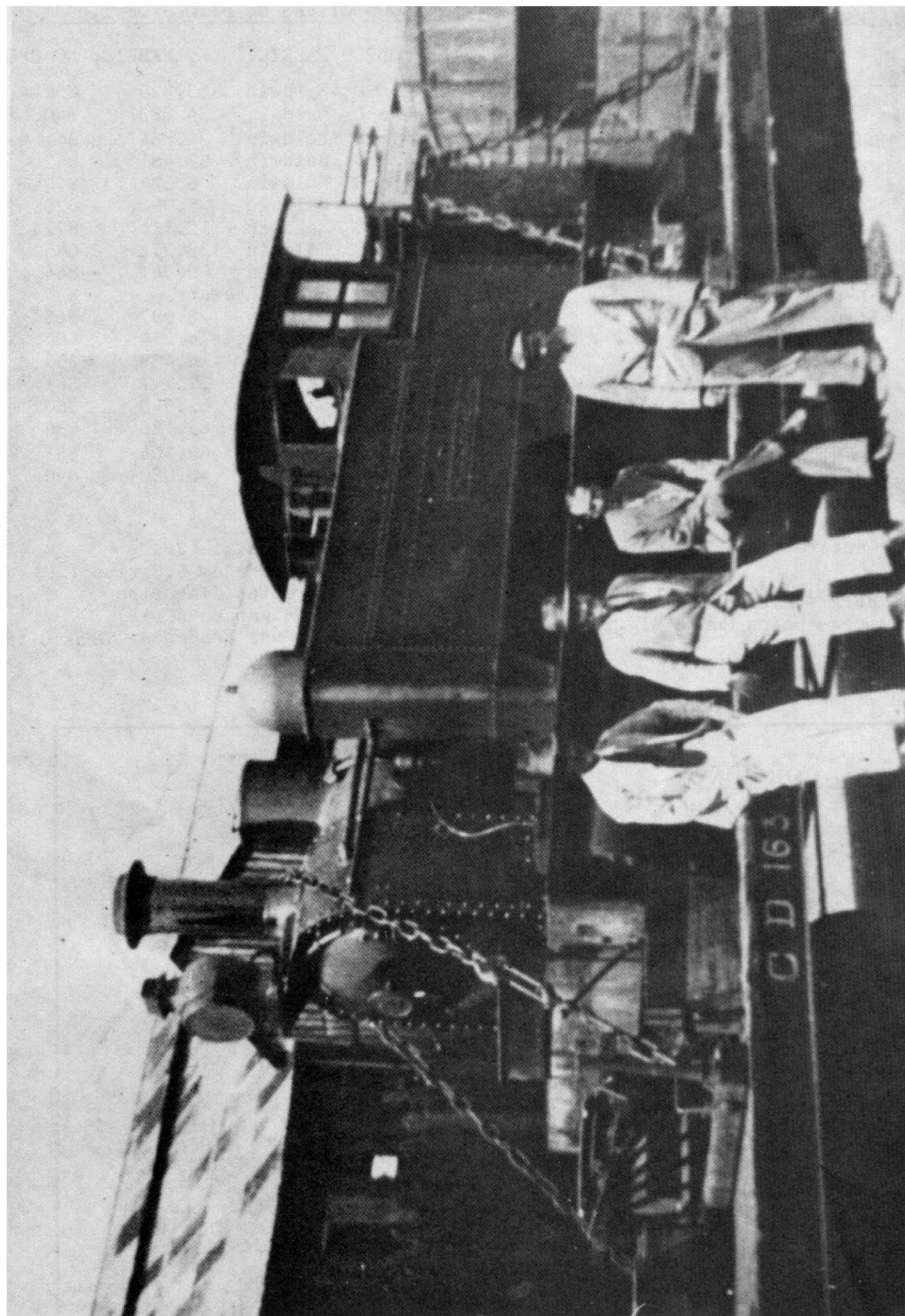
De outro lado, a prancha ref.2000 da **FRATESCHI**, e a gaiola ref.2001, são facilmente transformáveis em Douradense.



Locomotiva nº 17 - Bitola 1,00m.



Locomotiva n° 1 - Bitola 1,00m.



Locomotiva nº 1 - Bitola 0,60m.

CIA. ESTRADA DE FERRO DO DOURADO

LOCOMOTIVAS DE BITOLA DE 1,00 m.

LOCOMOTIVAS DE BITOLA DE 0,60 m.

Nº	MODELO	FABRICANTE	Nº FABRIC.
1	0-6-OT	Kerr Stuart	673
2	4-6-0	Henschel	
3	2-6-0	Baldwin	19.064
4	2-6-0	Baldwin	40.040
5	4-6-0	Baldwin	32.694
6	4-6-0	Baldwin	34.114
7	4-6-0	Baldwin	34.529

Nº OBSERVAÇÕES

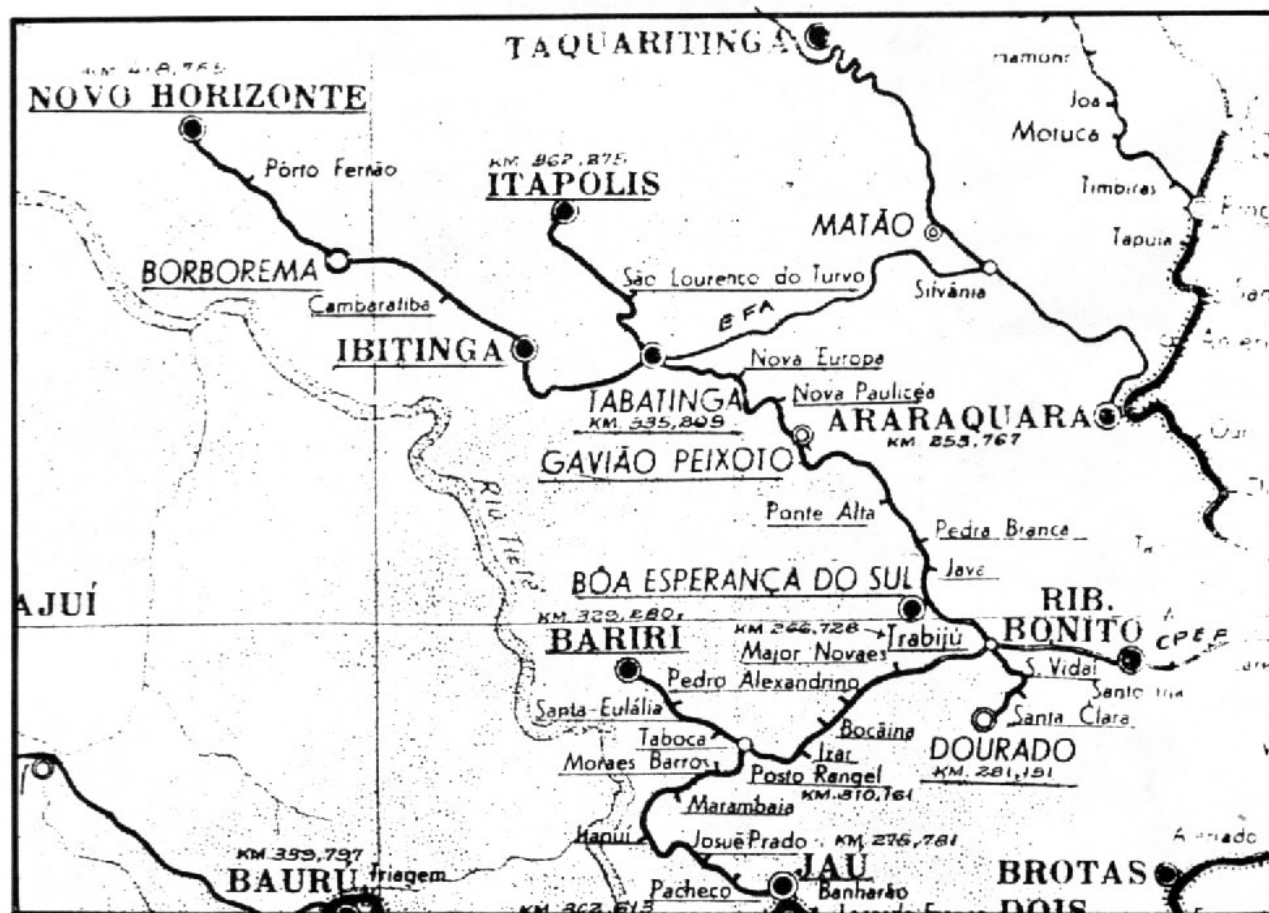
1	Faz Ipanema - Sorocaba
3	US MT Alegre/EFPP Nº 17
4	US MT Alegre/EFPP Nº 18
5	Cantareira Nº 16/EFPP nº 16
6	Cantareira Nº 17
7	Cantareira Nº 18

Nota: **EFPP** = E.F. Perus - Pirapora
USMT Alegre-Usina Monte Alegre

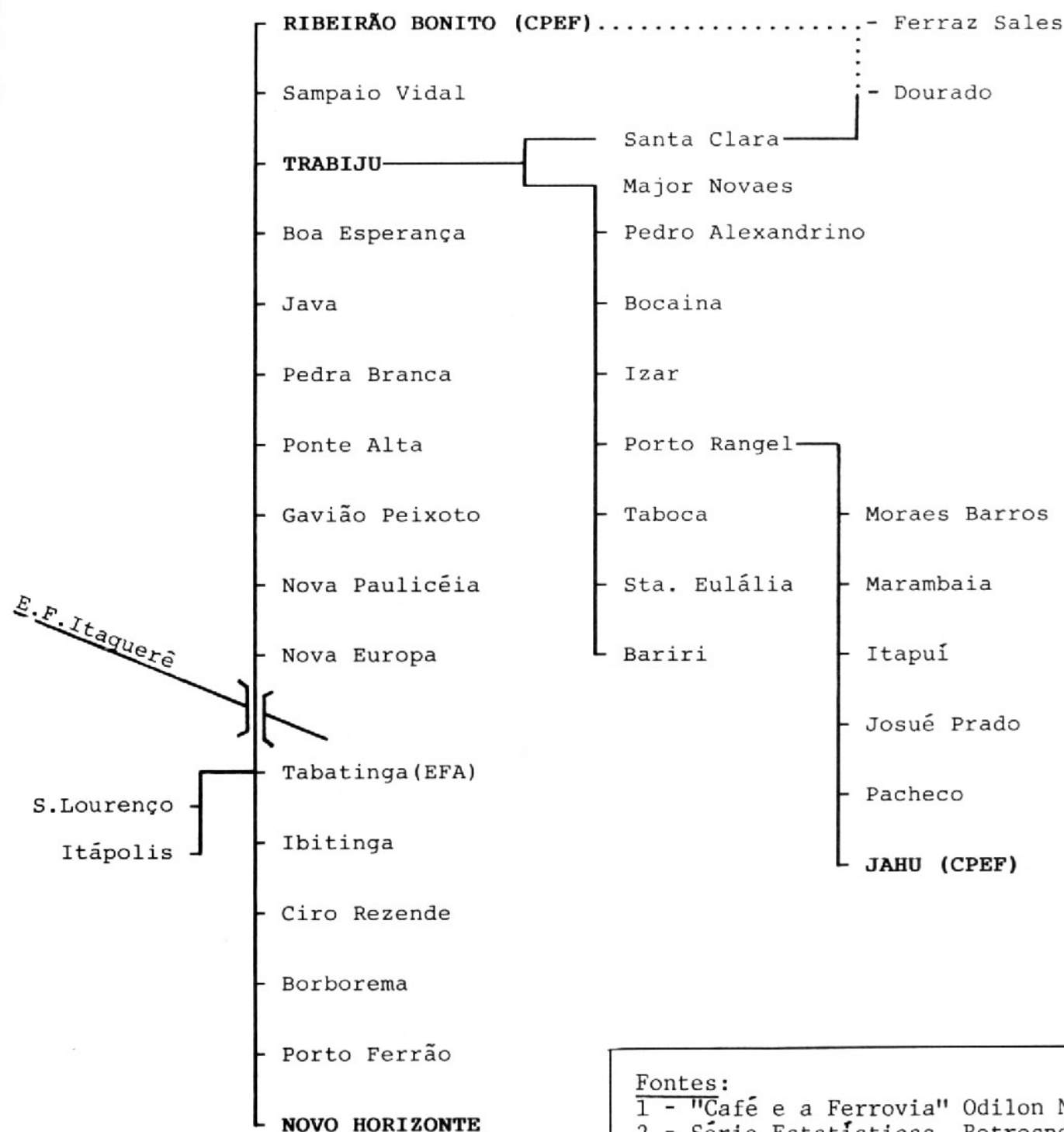
Nº	MODELO	FABRIC.	Nº FABRIC.	Nº CPEF
01	2-6-0	Baldwin	33.420	855
02	4-6-0	Baldwin	34.883	840
03	4-6-0	Baldwin	34.884	841
04	4-6-0	Baldwin	37.481	842
05	2-8-0	Baldwin	6.324	737/870
06	4-4-0	Baldwin	5.994	820
07	4-4-0	Baldwin	12.116	821
08	4-6-0	Baldwin	38.272	843
09	4-6-0	Baldwin	40.941	844
10	4-6-0	Sharp Stewart		835
11	2-6-0	Baldwin	28.997	865
12	4-6-0	Baldwin	14.254	606
13	4-6-0	Baldwin	14.438	607
14	2-6-0	Baldwin	37.717	861
15	2-6-0	Baldwin	52.940	860
16	2-8-0	Alco	65.186	880
17	2-8-0	Alco	65.106	881
18	4-6-0	Baldwin	40.080	850

Observações:

- Loc. nº 02 - Jundiá (SP)
- Loc. nº 07 - Praça em S. Carlos (SP)
- Loc. nº 08 - Usina Junqueira - Igarapava (SP)
- Loc. nº 14 - Sede Bradesco - Osasco (SP)



QUADRO ESQUEMÁTICO DAS LINHAS DA DOURADENSE



Fontes:

- 1 - "Café e a Ferrovia" Odilon N. Matos
- 2 - Série Estatísticas Retrospectivas

IBGE - 1909

3 - Leis e Decretos sobre Estradas de Ferro de 1869 a 1913

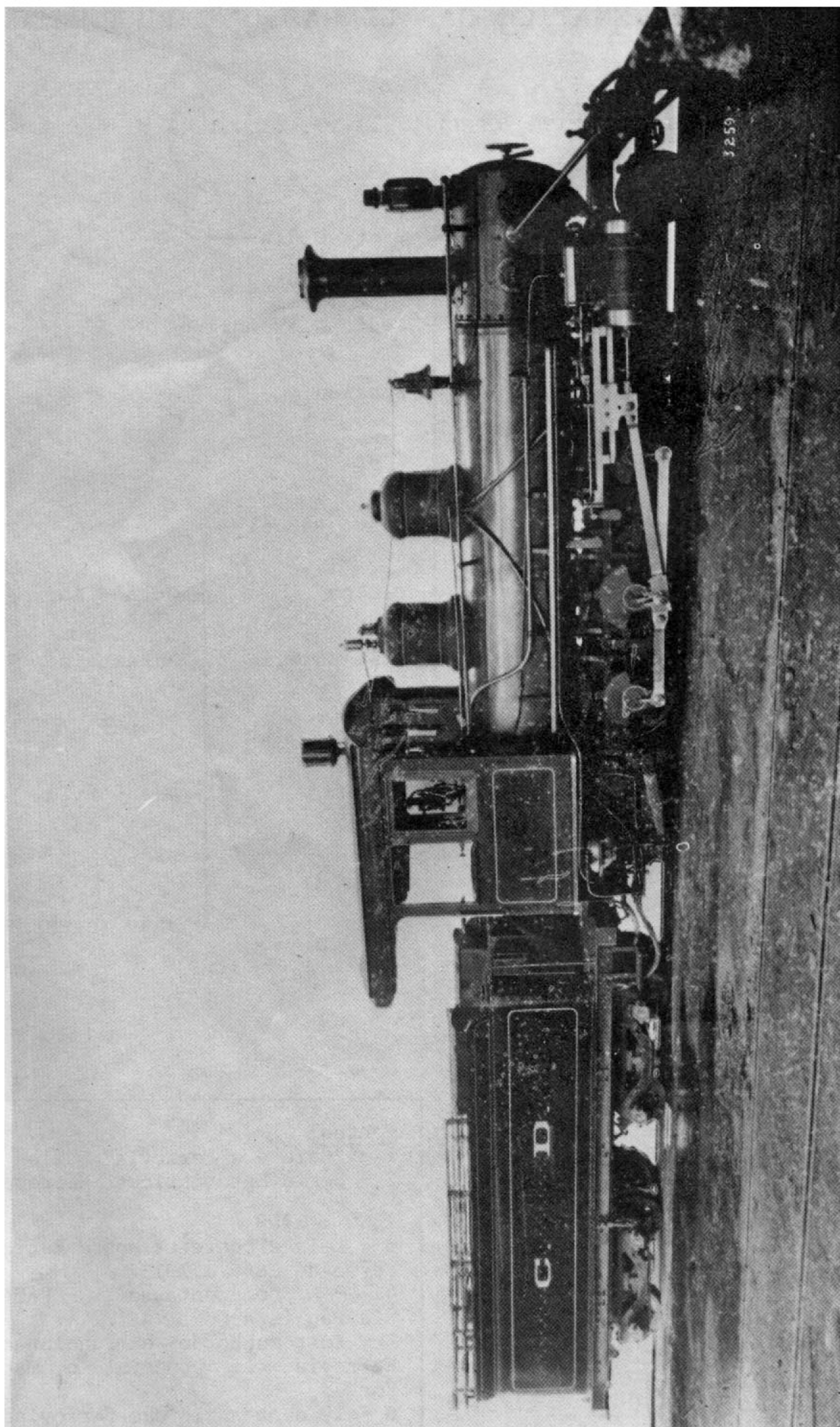
4 - Documentação FEPASA (Ex Cia. Paulista)

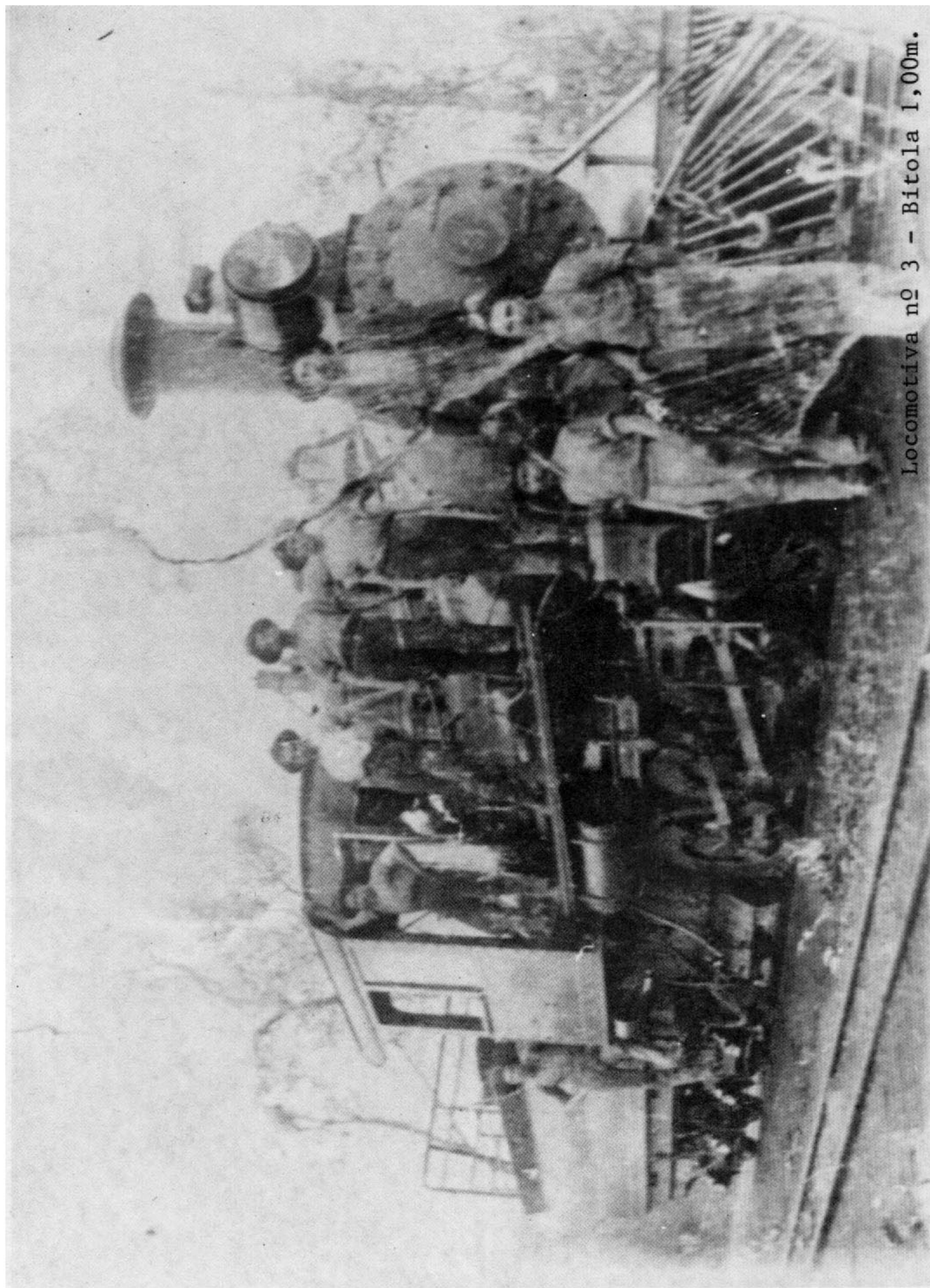
5 - Testemunho de ex-funcionários da Ferrovia, em especial o maquinista Fortes

6 - 1º centenário das Ferrovias Brasileiras - IBGE

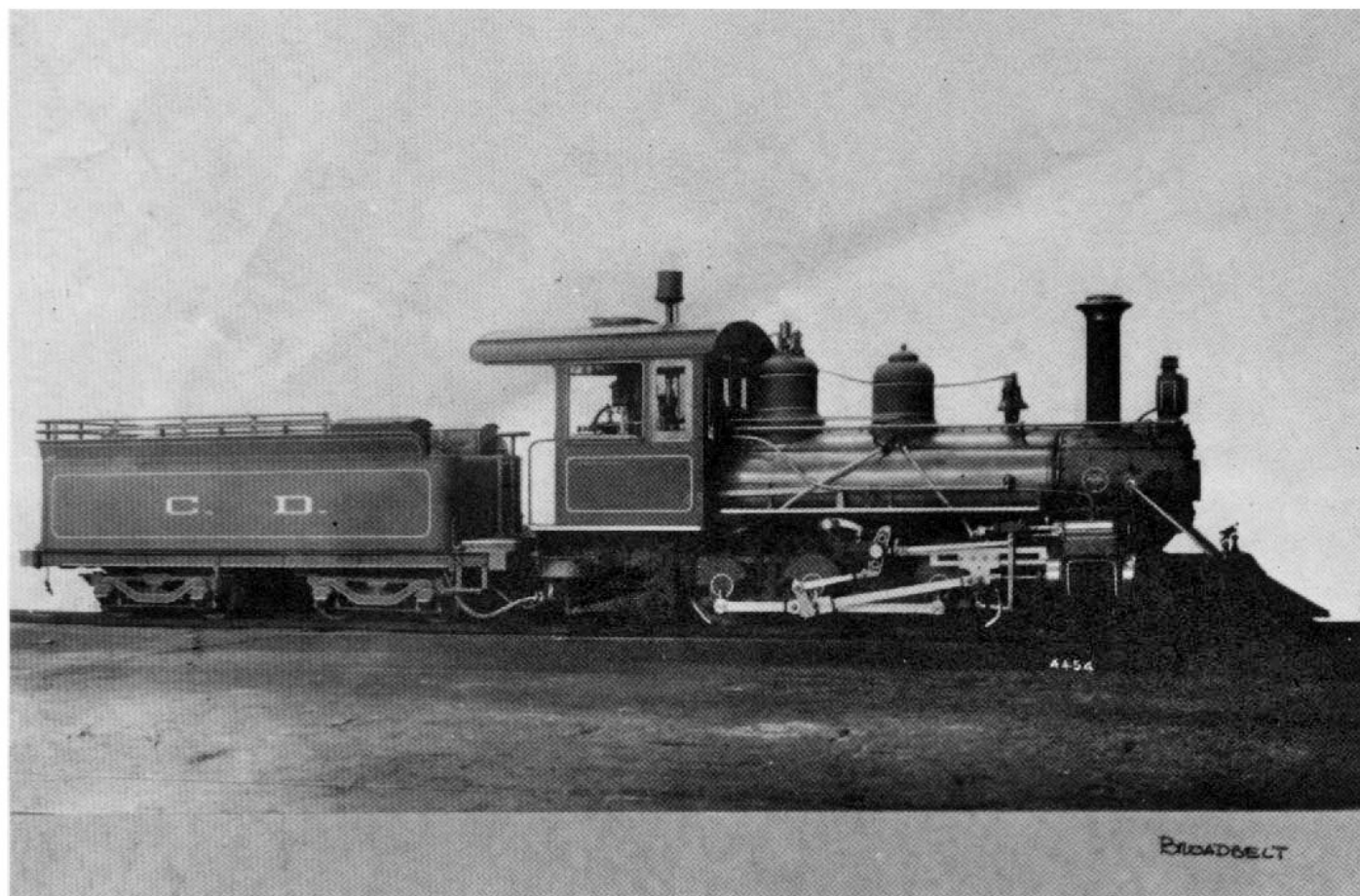
—— Bitola métrica

..... Antigo leito da bitola de 0,60 m.

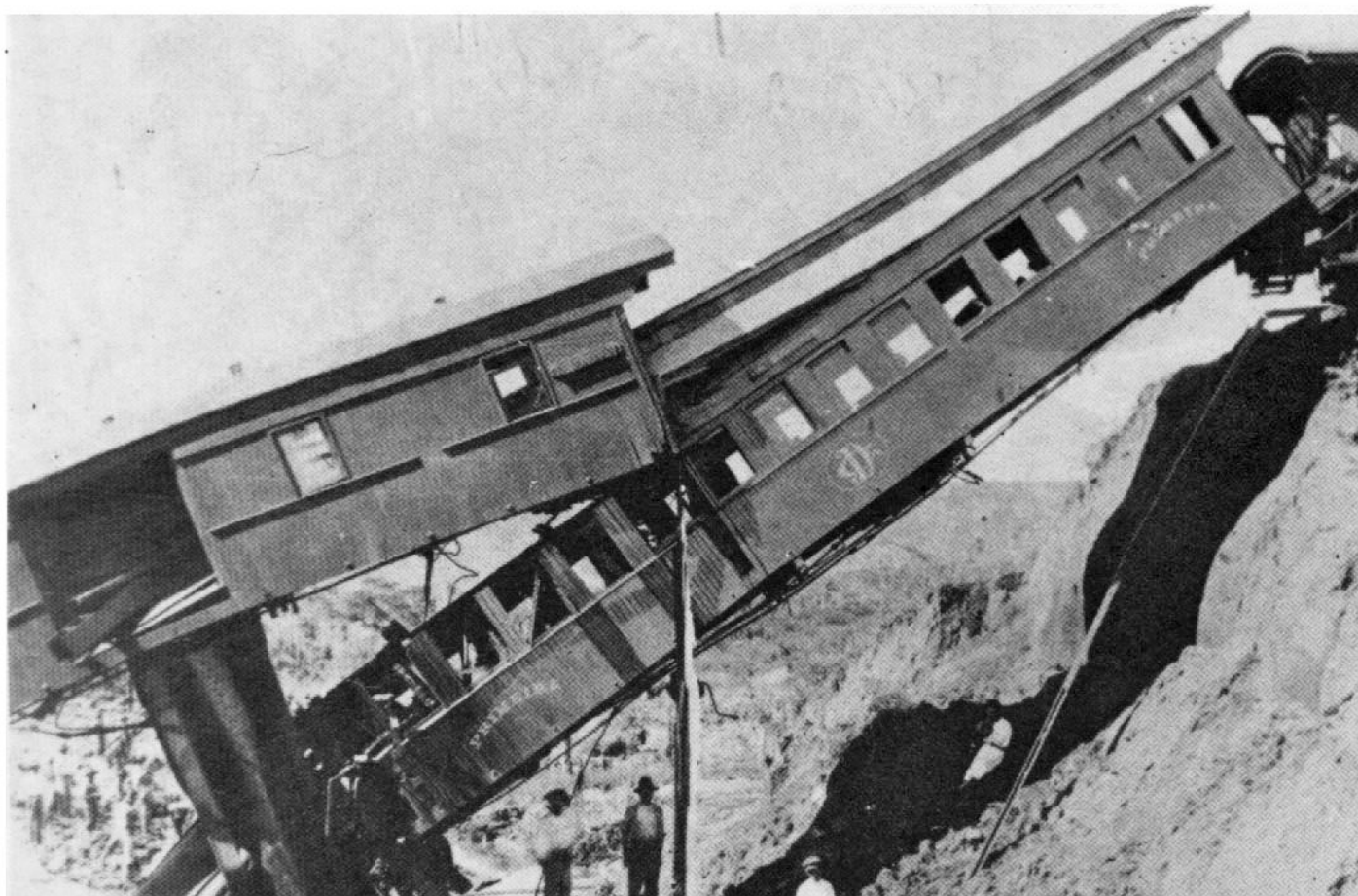




Locomotiva n° 3 - Bitola 1,00m.



Locomotiva nº 8 - Bitola 0,60m.



Desastre entre Rib.Bonito e Trabiju