



# A estação, 110 anos de nossa história



Numa cerimônia simples, o Secretário da Cultura, Antonio Cunha Bueno, assinou ontem o tombamento da centenária Estação Ferroviária de Campinas, um marco importante da história da cidade

Onze de agosto de 1872. Com manifestações populares e muitas festividades, inaugura-se a estação ferroviária de Campinas e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ligando esta cidade a Jundiaí. O jornal "Gazeta de Campinas", descreveu assim a inauguração:

— O dia 11 — a anciada aurora do nosso futuro abriu-se afinal nadando em ondas de harmonias, n'um concerto magico de todos os bulícios que o prazer derrama quando vem sinceramente do peito. As casas embandeiradas — algumas com esmero e gosto — as ruas e as praças adornadas de ramos e de palmas, havendo na da Constituição, a sahir para o largo da Matriz-nova, um bello arco cheio de descrições e com o nome do iniciador da Companhia Paulista — Saldanha Marinho —; do executor do pensamento concebido nessa empreza — Falcão Filho —; e mais membros do respectivo directorio; tudo isso dava um aspecto novo e deslumbrante à nossa terra.

Quinze de abril de 1982. Com a presença do Secretário da Cultura, Antonio Henrique da Cunha Bueno, do prefeito Francisco Amaral, autoridades da Fepasa, e populares, foi assinada a resolução de tombamento da estação ferroviária de Campinas, passando o edifício a pertencer ao patrimonio histórico, preservando o seu estilo gótico-vitoriano.

Entre esse período de 110 anos, da inauguração ao tombamento de ontem, está compreendida a etapa mais rica do desenvolvimento de Campinas, grande parte dela ocorrida em torno da importância da estação ferroviária, ou da Companhia Paulista.

Antes da estação e da estrada de ferro, o café já era a mais importante riqueza da região. A produção era transportada para Santos no lombo de burros, que formavam as famosas tropas. O trajeto era cumprido em 15 dias, mesmo período necessário para o retorno. Esse mesmo procedimento era utilizado para o transporte do açúcar, que começou utilizando o trabalho dos escravos.

Alguns anos antes da inauguração da Companhia Paulista, os ingleses haviam construído a "São Paulo Railway", ou Santos-Jundiaí. Com isso, facilitaram em muito o escoamento da produção agrícola de Campinas, diminuindo em mais da me-

tade o percurso dos burros até Santos.

Mas a produção cafeeira crescia assustadoramente, sobretudo depois da chegada dos imigrantes europeus, principalmente italianos, que vieram substituir a mão-de-obra escrava. Segundo o historiador campineiro, Celso Maria Pupo, era mais do que previsível esse aumento da produção:

— Ao contrário de algumas afirmações de que os negros eram incapazes ou preguiçosos, a verdade é uma só: nenhum individuo pode render em toda a sua capacidade, trabalhando forçadamente, sob coação. Além do mais não era um trabalho remunerado, não havendo estímulos à produção. Com a mão-de-obra livre acontecia exatamente o contrário. Eles tinham todo tipo de facilidades, a começar pelo direito à metade da produção, além de

terem garantido o sustento por um ano desde a sua chegada ao Brasil.

Com a nova realidade agrícola, a estrada de ferro se tornava obra de extrema necessidade, e não apenas para Campinas e região, já que o café já era o mais importante produto de exportação brasileiro. Por todas essas razões foi perfeitamente compreensível o ardor das comemorações da sociedade campineira quando da inauguração da estação e da estrada de ferro.

## A inauguração

Envolvida pelo clima de alegria popular, a "Gazeta de Campinas" não poupou adjetivos para descrever os acontecimentos daquele 11 de agosto de 1872, quando pela primeira vez chegou um trem a Campinas:

— Desde manhã logo co-

meçara a multidão avultando pelos passeios, soffrega, densa, fluctuante, a regorgitar por todos os pontos e principalmente por ali (a estação).

À volta das duas horas da tarde então tornava-se ella compacta, unida, imensa por todo o edificio e por todos os lados da estação. (...) Contavam-se tres horas e meia quando um estremecimento estranho veiu electrisar em todos os sentidos aquella reunião enorme: ouvia-se longinquo um rugido estridente e os echos repercutiam pelas nossas bellas campinas o fereço galopar do mysterioso hypogripho. (...) Duas locomotivas galhardamente enfeitadas com topes, fitas, laços e bandeiras abriam caminho puchando 19 wagons em que vinham os dois grandes vultos do dia — Saldanha Marinho e Falcão Filho — o iniciador e o executor do pensamento concebido na Companhia Paulista.

## Sobrevivendo a guerras, epidemias e ao progresso

Atestado maior do desenvolvimento das cidades, a estação de Campinas não entrou para a história apenas pela sua importância na economia ou no transporte de passageiros. Ela também está nos livros de historiadores, como, de Celso Maria Pupo e na memória dos mais antigos, como palco de acontecimentos dos mais pitorescos.

Histórias como a do ano de 1876, quando algumas autoridades sanitárias solicitaram a interdição da estação, com a alegação de que era por ela que chegavam os vírus da febre amarela. Segundo as argumentações, o veículo transmissor era o carvão que alimentava as caldeiras das marías-fumaças. Somente depois de muita discussão é que se "descobriu" que a febre não era causada por vírus. Estava afastado assim o fantasma da interdição e garantidos os transportes da produção agrícola e de passageiros.

O Estado de São Paulo estava em polvorosa, com a Revolução Constitucionalista de 1932. Além do medo e do terror naturais a qualquer guerra, a população mineira foi tomada de

espanto quando inúmeros aviões passaram a sobrevoar a cidade. O alvo dos bombardeios era a estação ferroviária, por ser importante entroncamento de armas e de soldados. Além disso, havia ao lado da estação um grande depósito de armas, que estava sob a direção do historiador campineiro, Jolumá Britto. Segundo as hipóteses levantadas na época, os aviões federais deviam ter a informação da existencia do depósito de armas paulistas.

Mas passada a época de bombardeios, a estação voltou aos seus dias de glória. Nas tardes de domingo, era o passatempo predileto das famílias mais tradicionais, que ali se dirigiam, com o objetivo de esperar a chegada dos "trens de ferro".

Quando então surgiam notícias de que alguma autoridade iria visitar a cidade, eram então organizadas grandes manifestações populares. Estiveram em Campinas, dentre outros, Dom Pedro II, o presidente Campos Sales e Francisco Glicério.

Foi na metade da década de 70, quando não mais existia a Companhia Paulista, incorporada à Fepasa, que foi aberto o processo para o tombamento da estação, com o objetivo de conservar a raridade de seu estilo gótico-vitoriano e das demais características do edificio. Com uma cerimônia simples e protocolar foi assinada ontem a resolução de tombamento da Estação.



O historiador Celso Maria Pupo