

CAMPINAS: DAS ORIGENS ATÉ 1930

Odilon Nogueira de MATOS

Parecem-nos bizantinas e inúteis as discussões em torno de nomes de fundadores ou de datas de fundação de cidades. Ninguém, ao chegar a algum lugar para aí se estabelecer com roça, sítio, pasto, rancho, pouso ou qualquer outra forma primitiva de ocupação do solo, poder ter a presciência de que aí, um dia, se fundará uma cidade. Esta resulta de um lento processo evolutivo e quando seus primeiros lineamentos se esboçam, os primitivos povoadores, em geral, já nem mais existem. O caso de Campinas, a este respeito, é realmente excepcional, pois quando o Morgado de Mateus, em sua política povoadora, resolve esboçar a freguesia das Campinas, nomeia “Fundador, Administrador e Diretor” dela ao próprio Barreto Leme que, por felicidade, ainda vivia. Talvez seja Campinas a única cidade do Brasil que teve um “fundador” nomeado...

As referências cronológicas relativas à vida administrativa de Campinas correspondem ao natural processo de desenvolvimento de qualquer cidade brasileira: 1774, criação da freguesia; 1797, criação da vila, com a instalação do competente poder municipal; e 1842, elevação à categoria de cidade. Nos moldes da organização administrativa da época, a segunda prerrogativa (vila) era a mais importante por implicar na autonomia, com o necessário poder legislativo. A categoria de “cidade” era título apenas honorífico, atribuído quando a vila alcançasse certo desenvolvimento, mas sem alterar em nada sua estrutura político-administrativa. Valeu-lhe, contudo, para que pudesse, poucos anos depois, constituir-se em “cabeça de comarca”.

Convém lembrar, contudo, que estes três marcos não podem ser dissociados da vida social e econômica da terra campinense. Mais ainda: o primeiro deles, a criação da Freguesia, assinala já os primeiros

lineamentos urbanos. Ao atender à petição dirigida por Barreto Leme e outros povoadores ao governo da Capitania de São Paulo para que o pequeno aglomerado fosse provido em “freguesia”, baixou o então governador (“capitão-general”, na linguagem da época) instruções sobre como deveria ser a organização urbana que no local de instituisse, inclusive quanto ao traçado das ruas e respectiva largura: “que a povoação seja formada em quadras de sessenta ou oitenta varas cada uma, e que as ruas sejam de sessenta palmos de largura, mandando formar as primeiras casas nos ângulos das quadras, de modo que fiquem os quintais para dentro a entestar uns com os outros”. Isto, a 27 de maio de 1774, quase dois meses antes do auto religioso que marcou, efetivamente, a criação da freguesia e celebrado em pequena capela no local onde se localiza hoje o monumento a Carlos Gomes, uma das três “campinas” (ou “campinhos”), clareiras abertas no “mato grosso” de Jundiá e que foram as primeiras balizas para o assentamento urbano de nossa cidade.

Não são muitas as cidades que possuem textos documentais tão claros e explícitos como os de Campinas, o que vale dizer ter sido nossa cidade, até certo ponto - e guardadas as devidas proporções - uma cidade “criada”. Uma das diretrizes da política do Morgado de Mateus, que governou São Paulo de 1765 a 1775, consistiu justamente no estímulo ao povoamento, mediante a concessão de sesmarias que abrangeram metade do atual território paulista, bem como a outorga de vantagens aos que quisessem povoá-las. Uma destas, talvez a maior, consistia na dispensa do recrutamento militar, o que nos parece algo excepcional quando se considera que o próprio governo do Morgado de Mateus foi, em grande parte, absorvido pelas preocupações militares no Sul do país e na região matogrossense do Iguatemi.

O prazo para que a primitiva freguesia fizesse jús à autonomia municipal foi relativamente curto: apenas um quarto de século. As formas primitivas de ocupação do solo, a que já nos referimos, marcaram as primeiras atividades econômicas da região, através da agricultura de subsistência, à qual viria juntar-se em breve a cultura da cana de açúcar. O desenvolvimento desta gramínea em Campinas e suas vizinhanças, onde veio a constituir-se o chamado “quadrilátero do açúcar” - já tão bem estudado por alguns especialistas na história econômica paulista - abriu perspectivas novas para o florescimento da região de que Campinas se tornou o centro.

Com o açúcar, empreendimento visando ao mercado mundial e que, na realidade, foi a base econômica da restauração da Capitania de São Paulo em 1765, configurou-se nova fisionomia para o território paulista. Dentro do “quadrilátero”, as atividades subsidiárias se desenvolveram como anclares da cultura canavieira, pois esta passou a ter primordial importância, fazendo Campinas passar do “ciclo do milho” para o do “açúcar”, conforme foi bem caracterizado pelo historiador Celso Maria de Mello Pupo. O próprio sistema de transportes e comunicações passou por substancial transformação, pois pouco adiantariam os elevados índices de produção sem condições favoráveis que ligassem as “vilas do açúcar” ao litoral.

Campinas viu caracterizar-se desta maneira uma das funções de vital importância para a sua existência, como nó de comunicações. Por Campinas passava o velho caminho dos “guaiazes”; daqui saíam caminhos que demandavam o oeste e o sul da Capitania, estabelecendo ligação com as rotas de gado para o extremo meridional do país; aqui, articulava-se um emaranhado de caminhos demandando outras vilas, algumas bem distantes. E, sobretudo, deu estabilidade à vida econômica. Esta mesma estabilidade que fundamentou a reivindicação para a criação da vila, nos fins do século XVIII. De fato, ao se dirigirem ao Governo da Capitania, alegaram os moradores serem quase todos “engenheiros” (isto é possuidores de engenhos), o que lhes trazia grande prejuízo em terem de servir à câmara de Jundiá, a que então pertencia Campinas. A petição, assinada por 47 moradores, foi devidamente avaliada pelo pároco da freguesia.

Antônio Manuel de Melo Castro e Mendonça, então governador da Capitania, considerando justa a petição que lhe fora endereçada, houve por atendê-la em novembro do mesmo ano de 1797. A portaria, datada de 16 de novembro, determinou, entre outras medidas para a instalação da vila, que ela passasse a denominar-se “São Carlos”. As conjecturas acerca do novo nome são várias: homenagem a uma princesa lusitana nascida poucos meses antes, homenagem à própria esposa do Príncipe D. João (Dona Carlota Joaquina), ou em honra de São Carlos Borromeu, de quem o governador se dizia devoto. O que se sabe, todavia, é que o nome imposto a Campinas não “pegou”, tendo sido usado apenas em documentos oficiais. E segundo o testemunho do viajante Saint-Hilaire, que por Campinas passou em 1819, até em atos oficiais o nome Campinas continuou aparecendo. Só em 1842, ao ser

elevada à categoria de “cidade”, teve Campinas restaurada sua primitiva denominação.

Os atos de novembro de 1797 prepararam a instalação da vila, em meados de dezembro do mesmo ano, precisamente nos dias 12, 13, 14 e 15. No dia 12, atendendo às ordens do governador, passaram a Campinas e lavraram o edital respectivo o ouvidor e o secretário do governo; dia 13, referido edital foi afixado, para conhecimento de todos; dia 14, ocorreram a cerimônia da ereção da nova vila, o levantamento do “pelourinho” (símbolo da autonomia municipal) e a demarcação dos terrenos para a cadeia e a câmara; finalmente, no dia 15, tiveram lugar a demarcação do “rocio”, o estabelecimento das divisas com as vilas limítrofes e a eleição da primeira “câmara”, que deveria servir durante o ano de 1798. Ocorrendo os atos mais importantes no dia 14 de dezembro, ficou esta data considerada oficialmente em nosso calendário cívico como a da criação do município.

A demarcação do “rocio” (que corresponde ao que atualmente se denomina “perímetro urbano”) quadrado de um quarto de légua (aproximadamente um quilômetro e meio) em cada face, tendo por centro o local do pelourinho, já nos mostra as primeiras preocupações com o posterior desenvolvimento da vila. Lembre-se, contudo, que o núcleo urbano constituído em sede do município em 1797, pouca alteração apresentou no quarto de século decorrido desde a criação da freguesia, uma vez que a maior parte da população se concentrava na zona rural. Mas, as perspectivas para o desenvolvimento logo se fizeram sentir. A área abrangida pelo “rocio” aproximava-se do que chamaríamos hoje de “centro velho” e à qual ficou restrita por muito tempo. As plantas antigas mostram que pelo menos até a década 1870/80 não ultrapassou a cidade os limites do antigo rocio.

Ao realizar-se o primeiro recenseamento em Campinas (1775), possuía a freguesia menos de 400 habitantes, distribuídos por 39 famílias. No ano seguinte, novo censo fez elevar para 444 habitantes, em 51 famílias. Destes 444, 137 eram escravos, proporção realmente bastante grande e que afirma, desde logo, a importância que a escravidão teve em Campinas, como decorrência natural de seu desenvolvimento econômico, uma vez que o escravo era a principal (e por muito tempo a única) força de trabalho de que se podia dispor. Um terceiro recenseamento, em 1795, já acusou 1877 habitantes, dos quais 444 escravos. Neste ano, pela primeira vez,

destacou-se a parte urbana, nela se registrando 283 moradores, em 26 famílias. Já no ano da criação da vila (1797) elevava-se a população a 2639 habitantes, sendo 2136 livres e 503 escravos.

Da segunda década do século XIX temos depoimentos de dois viajantes que passaram por Campinas, deixando descrições do burgo: o francês Auguste de Saint-Hilaire e o português (de origem francesa) Luís D'Alincourt. Seus escritos nos permitem conhecer o crescimento urbano. Saint-Hilaire aqui esteve em 1819, vindo de Goiás. Informou-nos que o "termo" (município) de Campinas contava aproximadamente seis mil habitantes. A cidade era cercada de matas por todos os lados; suas ruas não eram muito largas e suas casas eram novas, unidas umas às outras, cobertas de telhas e construídas, em sua maioria, de taipas. Algumas delas podiam mesmo ser consideradas muito bonitas. A igreja paroquial, a seu ver, era pequena e mesquinha, tendo à sua frente uma praça em forma de longo quadrado. Trata-se da atual Igreja do Carmo e das atuais praças Bento Quirino e Antônio Pompeu. Quando de sua viagem era intensa a construção de casas, o que fazia prever que em breve a vila adquiriria notável importância. A maior parte dos habitantes eram constituída de agricultores, e Campinas era o "termo" que mais açúcar produzia em toda a província, com cerca de uma centena de engenhos. As fazendas de certa importância dispunham de pelo menos 20 escravos, o que lhes permitia facilmente o fabrico de 2.000 arrobas de açúcar. Alguns fazendeiros possuíam tropas para o transporte do açúcar até o porto de Santos. Os demais recorriam a arrieiros. E as caravanas levavam doze dias nessa viagem...

Chegando a Campinas, o viajante visitou o "capitão-mor", que o recebeu com muita gentileza, convidando-o a almoçar em sua companhia no dia seguinte. Isto propiciou a Saint-Hilaire descrever a sala da autoridade máxima da vila: "A sala de recepção e a de jantar, únicos aposentos que me foram mostrados, tinham as paredes pintadas imitando mármore até a altura do peitoril das janelas; daí para cima, até o teto, eram pintadas de branco, com uma barra imitando um cordão de flores. Na época, esse sistema de decoração, que não era de todo deselegante, parecia ser muito usado nas casas dos brasileiros ricos".

D'Alincourt, que por Campinas passou poucos meses antes de Saint-Hilaire, observou que as ruas eram direitas, de boa largura, mas

ainda pouco edificadas, com inúmeros espaços apenas murados; com apenas uma exceção, as casas eram todas térreas. O açúcar era o primeiro e o mais considerável ramo de exportação, na base de cem mil arrobas por ano; a aguardente, o segundo, vindo, depois, o milho, feijão, arroz, etc. De tudo isto, retirado o de consumo local, o restante ia para São Paulo, Itu e Sorocaba. Era grande a quantidade de frutas e muito mais ainda poderia ser produzido, pois as terras eram fertilíssimas e - coisa importante - sem a praga das formigas. A alimentação básica era constituída de feijão, toucinho, carne de porco, arroz e milho. Referindo-se às ruas, especificou D'Alincourt algumas que continuaram balizas por muito tempo: assim a rua "do Comércio" (a atual Doutor Quirino), a "segunda por detrás da matriz" (Barreto Leme), que declinava suavemente até o córrego que corta a estrada, à saída da vila; transposto o córrego por uma ponte bem tosca e após uma ladeira pouco inclinada (rua Major Solon), encontrava-se o bairro de Santa Cruz, formado de umas poucas casas em torno de um largo e uma ermida na frente. Santa Cruz, é bom que se note, foi um dos primeiros "campinhos" donde se originou a cidade. A ela se ia pela rua que veio a se chamar "da ponte" (a Major Solon de hoje), que transpunha, como bem frisou D'Alincourt, o córrego do Tanquinho, atualmente em grande parte canalizado, mas que inda corre a céu aberto em seu trecho final, precisamente após a "ponte" que acabou dando nome à rua. Era uma das saídas de Campinas, no rumo de Mogi-Mirim e a rua que mais facilmente lhe dava acesso era a "de Baixo", (a atual Lusitana), nome derivado da simples referência topográfica do tempo em que a vila dispunha praticamente de três ruas: a "de Cima" (Barão de Jaguara), a do "Meio" (Doutor Quirino) e a "de Baixo", a que se fez referência. As demais não pasavam, no início, de simples travessas dessas primitivas "artérias".

A própria fisionomia urbana começava a se alterar. O já mencionado D'Alincourt observou que entre 1818 e 1823 a vila cresceu consideravelmente; o negócio era intenso, encontrando-se a cada passo armazens de tudo quanto se precisasse, casas novas e muitas em construção e os habitantes trajando-se com muito luxo e gosto; enfim, para o viajante, Campinas já não devia mais ser considerada apenas uma vila. É óbvio que a riqueza do açúcar e do café, cuja cultura começa a se desenvolver no início do século, influenciou na configuração da cidade, com o surgimento de numerosos "sobrados" que vão marcar a paisagem campinense.

O conhecido recenseamento do Marechal Daniel Pedro Müller deu para Campinas, em 1836, 6689 habitantes, dos quais 3817 escravos, proporção assás elevada, mas que era mais ou menos freqüente em terras do centro-oeste paulista. A proporção ainda se elevará mais quando Campinas se afirmar como a verdadeira “capital agrícola” da província. Pela mesma época em que Müller procedia ao seu recenseamento, visitou Campinas o missionário metodista norte-americano Daniel P. Kidder, que viu na terra um “ponto de encontro de tropas que levavam açúcar para o litoral e de lá traziam sal e outros artigos”.

A área urbana ocupada em meados do século XIX não ultrapassava o que poderíamos chamar de “miolo central” dos nossos dias. Num sentido, da atual Marechal Deodoro até a Moraes Sales; e noutro sentido, da Lusitana até a José Paulino, muito aquém, portanto, do rocio inicial, demarcado quando da criação da vila. Numa das ruas localizadas neste perímetro edificava-se uma nova matriz, de enormes proporções, dando precisamente para a rua que veio a se chamar “da Matriz Nova” (a Regente Feijó dos nossos dias). Dedicada à Nossa Senhora da Conceição, a chamada “Matriz Nova” (a Catedral de hoje) levou mais de setenta anos para concluir-se, uma vez que só veio a ser consagrada em 1883.

A enorme riqueza auferida com o açúcar e principalmente com o café propiciou não apenas uma série de melhoramentos materiais que beneficiaram a cidade, mas igualmente uma preocupação de ordem cultural, artística, social e religiosa. É significativo que uma cidade ainda tão pequena, que mal passava dos seis mil habitantes tenha tido condições para a edificação de uma igreja tão grandiosa - dos mais belos templos do Brasil - famosa pelas suas obras de arte.

Na segunda metade do século (XIX) empolgou-se Campinas pelo que chamaríamos a “filosofia do progresso”, que também marcou muitas outras cidades brasileiras. Ampliou-se a área urbana até atingir e ultrapassar o rocio original; surgiram melhoramentos materiais de toda ordem: pavimentação de ruas, calçadas, mercado, jardins, fontes, chafarizes, iluminação pública, rede de águas e esgotos, transportes para novos bairros que iam surgindo; estabelecimentos de crédito; associações culturais, artísticas e recreativas; lojas de qualidade, nas quais se notava sobretudo a influência francesa; instituições filantrópicas e assistenciais; hospitais; novos templos religiosos, inclusive de outras

confissões; associações esportivas; núcleos coloniais estrangeiros (Campinas foi uma das pioneiras no trabalho livre e na colonização européia); indústrias bem variadas, começando pelas máquinas agrícolas; tipografias, jornais, livrarias, enfim tudo aquilo que provocou entusiasmo em visitantes que aqui estiveram.

A todos esses melhoramentos materiais, sobrelevou, pela sua importância, a estrada-de-ferro, que atingiu Campinas a 11 de agosto de 1872, com a inauguração do primeiro trecho da Companhia Paulista, procedente de Jundiá. A inauguração de uma ferrovia é marco deveras importante na história de qualquer cidade. A estação, situada quase sempre num largo (chamado mesmo muitas vezes simplesmente “Largo da Estação”), atraía para as suas proximidades inúmeros hotéis, em geral modestos, mas que preenchiam a finalidade de atender de maneira prática e satisfatória aos usuários da ferrovia. Com o tempo, as áreas vizinhas à estação acabaram perdendo suas características iniciais: tornaram-se apenas local de armazens, bares, hotéis mais baratos (pois as pessoas de melhor categoria preferiam alugar-se em lugares mais sossegados), e muitas vezes passaram a ter aspectos nem sempre muito convidativos. Enfim, as “zonas deterioradas”, tão bem caracterizadas pelos sociólogos.

Mas, antes que tal acontecesse, a estação chegou a ser ponto de reunião de pessoas elegantes que tinham como divertimento “esperar o trem”. Esta função social da estação desapareceu com o tempo, tendo perdurado ainda nas cidades de águas e de veraneio, mas também não se manteve face ao surgimento de novos e mais eficientes meios de transporte e a própria desativação das ferrovias. Igualmente, a ferrovia marcou a paisagem industrial das regiões por elas servidas. Já desde o fim do século XIX as indústrias começaram a agrupar-se nas proximidades das vias férreas, muitas delas conseguindo “desvios” particulares para maior facilidade de circulação. Junto às linhas, estabeleceram-se também os grandes armazens de café e cereais, os depósitos de combustíveis, numa configuração bem familiar aos viajantes e indicativa da aproximação de uma cidade de certa importância.

Estas considerações, válidas para qualquer cidade servida por ferrovia, tornam-se particularmente significativas para Campinas. Nossa cidade tornou-se um dos maiores centros ferroviários do país. Pouco depois da inauguração da “Paulista”, fundou-se aqui a “Mogiana”, esta,

tanto quanto aquela, intimamente ligada ao desenvolvimento da cultura cafeeira; a esta nova ferrovia caberia servir uma das mais ricas regiões da então província de São Paulo, atingindo, mais para o fim do século, as divisas com Minas Gerais e penetrando em território mineiro, onde se articulou com outras estradas de ferro.

À “Mogiana” estaria fadado, assim, o importante papel de capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas, do Triângulo Mineiro e de Goiás. Isto beneficiou particularmente a cidade de Campinas, pois tendo aqui a “Mogiana” a sua estação inicial, a vinculação com as áreas mineiras tornou-se muito mais fácil com esta cidade do que com a própria capital do Estado. Assim, os antigos internatos colegiais bem como os hospitais e as clínicas médicas de Campinas tornaram-se preferidos pelos habitantes do sul de Minas e do Triângulo. Conseqüentemente, tornou-se profundamente marcante a presença mineira em Campinas. Já se disse - naturalmente em tom de “blague” - que o Sul de Minas tinha como capital Campinas...

Mas, além da “Mogiana”, outras três ferrovias passaram a servir Campinas: a “Sorocabana”, por meio de um ramal procedente de Mairinque; e duas outras menores, constituídas e fundadas aqui mesmo, vinculadas diretamente à vida da cidade: o “Ramal Férreo Campineiro” e a “Funilense”. A primeira punha Campinas em ligação com o velho Arraial dos Sousas (atualmente apenas “Sousas”) e com as velhas fazendas da região de Cabras. O povo, pitorescamente, apelidou-a de “Cabrita”. Foi inaugurada a 20 de setembro de 1894. Posteriormente, foi adquirida pela Companhia de Carris Elétricos e transformada em linha de bondes.

Quanto à “Funilense”, destinava-se a ligar a cidade à fazenda e depois bairro do Funil (a atual cidade de Cosmópolis). De Funil, veio seu nome. Fundada em 1890, incorporada por diversos fazendeiros da região doravante conhecida por “Funilense”, teve, contudo, sua construção retardada, o que fez com que só pudesse ser inaugurada em 1899. A municipalidade concedeu à nova ferrovia grandes facilidades, inclusive permitindo que sua estação inicial se localizasse no próprio mercado da cidade, onde permaneceu até ser incorporada pela “Sorocabana”.

Com estas cinco ferrovias servindo a cidade, Campinas apresentava-se, num mapa, com a característica estrela de seis raios, fato único na cartografia ferroviária do Brasil. Com a crise das ferrovias quase

todas as radiais foram desativadas. Enorme, contudo, foi o papel por elas desempenhado na vida campinense, particularmente a “Paulista” e a “Mogiana”, esta tendo na cidade seus escritórios e oficinas. E como seria natural, todas elas atraíram para as suas proximidades o povoamento, alargando, assim, consideravelmente a área da cidade.

Menção especial merece o setor cultural. O fato de Campinas ter sido berço de Carlos Gomes, como que a predispõe a uma grande e variada atividade artística, desde o século XIX. Uma crônica do cotidiano mostraria imenso rol de atividades musicais e também teatrais, com freqüentes visitas de grandes figuras do cenário artístico do país e do exterior e com a edificação de um grande Teatro Municipal, inaugurado em 1930, mas, infelizmente não mais existente.

Na área do ensino, dois grandes estabelecimentos foram criados em meados do século XIX: o “Colégio Internacional” (1869), a primeira instituição escolar fundada no Brasil pelas missões protestantes norte-americanas; e o Colégio “Culto à Ciência”, de 1873. Tornaram-se famosos e projetaram o nome de Campinas por todo o país. Ambos existiram até fins do século: o “Internacional”, por ocasião da epidemia de febre amarela que assolou a cidade, foi transferido para Lavras, no sul de Minas, onde ainda existe com o nome do Instituto Gammon. O “Culto à Ciência”, depois de quase vinte anos, viu-se na contingência de encerrar suas atividades, tendo sido seu edifício adquirido pelo governo do Estado, que nele instalou um Ginásio Oficial, também de grande repercussão em todo o país.

Outros grandes educandários vieram, mais tarde, marcar a vida cultural de Campinas: o “Sagrado Coração de Jesus”, o Liceu “Nossa Senhora Auxiliadora”, (originado de um antigo Liceu de Artes e Ofícios; o “Diocesano Santa Maria”, e alguns leigos como o “Progresso Campineiro”, o “Ateneu Paulista”, a Escola Normal Oficial, o Instituto Cesário Mota, e outros.

Duas outras ocorrências não podem deixar de ser mencionadas: a fundação do Instituto Agrônomico, em 1887, que se tornou uma das mais renomadas instituições científicas do país, e de projeção internacional; e o Centro de Ciências, Letras e Artes, fundado em 1901 por um grupo de intelectuais da cidade (muitos vinculados ao Ginásio do Estado e ao Instituto Agrônomico), entidade que recebeu apoio de numerosos intelectuais de todo o país e até do exterior.

A planta da cidade divulgada no livro **Campinas em 1900**, de Leopoldo Amaral, delimita com precisão a área alcançada pelos arruamentos. No sentido Norte, o canal de saneamento era praticamente o limite da área urbana, embora a Avenida Barão de Itapura já aparecesse assinalada, inclusive com o local do Instituto Agrônômico. Pouco além passavam os trilhos da Mogiana e da Funilense, vendo-se o Guanabara e o Taquaral ainda em formação, embora já indicado o antigo Liceu de Artes e Ofícios. Ao Sul, pouca coisa havia além dos trilhos da “Paulista”; incipientes, a Vila Industrial, a Ponte Preta e o Fundão, este praticamente limitado ao caminho para o cemitério, então chamado “do Fundão”, atualmente “da Saudade”; assinalava também, a planta alguns marcos importantes, como o curtume, as oficinas da Mogiana e os asilos de leprosos e de variolosos. No sentido Leste, praticamente a cidade terminava no Bosque dos Jequitibás, sendo a Coronel Quirino a última rua assinalada; quase nada do que é hoje o Cambuí; o povoamento não alcançara ainda a valeta do córrego Proença, o que, aliás, vai demorar a ocorrer; no cruzamento da Coronel Quirino com Moraes Sales, a planta assinalava o início da “Estrada Pública para o Arraial dos Sousas”. E, finalmente, a Oeste, os trilhos da Sorocabana eram os limites da cidade; o Bonfim aparecia como bairro em formação, beneficiado por algumas indústrias ao longo da ferrovia; também o hipódromo, no ponto em que o Bonfim se limitava com a Vila Industrial. Assinalava a planta os edifícios mais importantes: igrejas, escolas, repartições, bem como o gasômetro e a estação de bondes, estes ainda a tração animal (desde 1879) pois só a partir de 1912 seriam eletrificados. O aparecimento dos bondes (veículo coletivo por excelência na época) foi decorrência da ampliação da área urbana e Campinas foi das primeiras cidades de interior a beneficiar-se desse melhoramento; inicialmente, apenas três linhas (Estação, Gasômetro e Jardim Público), estendidas depois ao Hipódromo e ao Guanabara.

A planta que se levantou trinta anos depois apresenta poucas modificações; apenas se consolidaram os povoamentos ainda incipientes na planta anterior e, por sua vez, apresentava novos bairros em formação, com delineamentos apenas esboçados e as ruas ainda sem denominação.

No ritmo até então assinalado, era de se esperar um crescimento bastante acentuado nos primeiros trinta anos de século XX. Tal, contudo, não ocorreu. Sofreu a cidade tremendos prejuízos com as epidemias de febre amarela no fim do século anterior. A desolação campeou. Muita

gente abandonou a cidade. Acreditou-se mesmo que Campinas jamais se reergueria e, desta maneira, frustraram-se as perspectivas para aqueles que esperavam que a cidade suplantasse a própria Capital e se tornaria a grande metrópole de São Paulo. Tudo fazia crer nessa vertiginosa curva ascensional. Mas, a febre “matou” a cidade... Felizmente, os trabalhos de saneamento livraram-na do mal e pôde ressurgir das próprias cinzas, a repetir a lenda da fenix, que mui de propósito, figura em seu brasão de armas.

Mas, o ressurgimento foi lento, até pelo menos a década de 30. Em vez de crescer assustadoramente, como ocorreu com a Capital, preferiu consolidar-se. E é como cidade estável econômica, social e culturalmente que Campinas se impôs ao Brasil nos primeiros decênios do século passado. Viveu muito do que antes ocorrera, conservando ciosamente sua “memória”: muitos dos grandes solares da época imperial, a atestar sua grandeza numa época não tão distante e principalmente a recordação de suas muitas participações na história de São Paulo e do Brasil, sobretudo na fase da propaganda republicana, quando a cidade grangeou o honroso epíteto de “Meca da República”; recordação também de seus grandes filhos que brilharam nos mais diversos setores da vida nacional e de suas grandes instituições, que tando renome lhe deram.

Enfim, a cidade cônica de seu passado, preocupada em não deixar desmerecer a bela imagem que a tornou invejada em todo o país. Até que... a crise de 1929/30, abalando a economia do país e de todo o mundo, fez-se ressentir também em Campinas. Passado o impacto, novos rumos se fizeram necessários para novas perspectivas a fim de que a cidade não perecesse. E não pereceu. Ao contrário, tornou-se a cidade já milionária dos nossos dias. Isto faz iniciar nova fase na história da cidade, que alterou toda a sua fisionomia e toda a sua morfologia. É o caso de dizer-se: tornou-se outra cidade.

(Capítulo introdutório do álbum “Campinas de ontem e de hoje”, publicado pelas Empresas Lix da Cunha, em 1988)