

MEMÓRIA CAMPINEIRA (19)

UMA RUA CHAMADA FUNILENSE

Existe na Vila Nova pequena rua que até há alguns anos não tinha denominação própria. Era conhecida por **Travessa Buarque de Macedo**, pois partia da rua desse nome, no ponto em que ela cruzava os trilhos de extinta ferrovia, e, estendendo-se por pouco mais de duzentos metros, juntava-se à Rua Carolina Florence, que constitui, como todos sabem, a saída para Barão Geraldo, Paulínia, Cosmópolis, enfim toda a região outrora conhecida por **Funilense**.

Não é recomendável a substituição de nomes de ruas, existindo, mesmo, disposições oficiais no sentido de proibi-la, tais os transtornos que acarreta. Uma das poucas exceções que se reconhece a justificar alteração é quando existem duplicatas, isto é, mais de uma via pública com o mesmo nome. Foi o que me levou, quando integrante da Comissão de Nomenclatura de Vias Públicas, a propor a alteração da chamada Travessa Buarque de Macedo. Na realidade, não se tratou de alterar, mas simplesmente dar-lhe um nome, pois a denominação "Travessa" significava tão só que ela era uma travessa da importante Rua Buarque de Macedo, como tantas outras o são. Achei que a simpática rua merecia um nome próprio, que não demonstrasse simples dependência de outra artéria. Mas, que nome? Dado o fato dela acompanhar em toda a sua extensão o antigo leito da Estrada de Ferro Funilense — e nada existindo em Campinas que recordasse essa ferrovia, de tanta importância em nosso passado — não tive dúvidas: propus o nome **Funilense**, que a Comissão aprovou e o Prefeito Lauro Pércles Gonçalves oficializou pelo ato nº 4288, de 25 de julho de 1973.

A idéia de ligar Campinas ao antigo bairro do Funil (a atual cidade de Cosmópolis) remonta a 1890. No Funil realizara-se um excelente ensaio de colonização européia, com a fundação de alguns núcleos importantes. A 24 de agosto daquele ano, organizou-se a empresa, que teve como incorporadores João Manuel de Almeida Barbosa, José da Silva Leme e Francisco de Paula Camargo, mas cuja realização efetiva se deveu a esforços de abastados fazendeiros da região, como os Nogueiras (José Paulino, Artur e José Guatemozin), João Aranha e o Barão Geraldo de Resende, os quais, vendo na iniciativa um "elemento de progresso para a nossa terra e para o Estado", fizeram recomeçar os trabalhos de construção da estrada, que haviam sido paralisados durante alguns anos devido às condições econômicas geradas pelas conturbações políticas e militares do início da República.

Afinal, a 18 de setembro de 1899, foi a **Funilense** inaugurada, “servindo uma das zonas cafeeiras mais importantes do nosso município”, segundo proclamava um guia de Campinas do começo deste século, e acrescentando que “esta ferrovia é uma das mais interessantes já pelo terreno pouco acidentado que percorre, já pelos sertões que começa a atravessar a duas léguas da cidade, até quase o ponto terminal”.

A municipalidade de Campinas concedeu à **Funilense** grandes facilidades para que ela pudesse ser realizada, inclusive permitindo que sua estação inicial (denominada **Carlos Botelho**) se localizasse junto ao mercado da cidade, então em construção, e onde permaneceu até que a estrada fosse incorporada à **Sorocabana**.

Os que hoje visitam o Mercado Municipal acham estranho que, num dos seus lados, haja um desnível tão grande. É que essa face era exatamente a plataforma da ferrovia. Ali encostavam e dali partiam suas composições, seguindo pela atual Rua Antônio Lobo (cujo traçado sinuoso trai até hoje a sua antiga função de leito ferroviário), atravessavam a Barão de Itapura e juntavam-se aos trilhos da **Mogiana**. Acompanhavam-nos até pouco depois do Instituto Agrônomo, donde infletiam à esquerda, seguindo por entre as atuais ruas José do Patrocínio e Clóvis Beviláqua (trecho hoje constituído por um moderno “calçadão”), cortavam a atual avenida Imperatriz Leopoldina, dali rumando para o **Funil**.

Estrada cafeeira e açucareira, pois boa parte da área por ela servida dedicava-se à cultura de cana, foi a **Funilense**, com o tempo, incorporada à **Sorocabana**, quando a estação inicial foi transferida do Mercado para o Bonfim e ali existiu até há pouco. Só com as obras urbanísticas ali empreendidas é que foi demolida. Quando integrante da rede da **Sorocabana**, foi sempre denominada — como se podia ver nos quadros de horários da grande ferrovia — **Ramal Funilense**. Quer dizer, o nome original não desapareceu mesmo com o desaparecimento da estrada. E a exemplo do que ocorreu com todas as ferrovias paulistas, seu nome serviu para designar a região.

O bairro do **Funil** transformou-se em Cosmópolis, algumas de suas modestas estaçõeszinhas transmudaram-se em verdadeiras cidades, como Barão Geraldo, José Paulino (a Paulínia de hoje) e Artur Nogueira, mas o nome **Funilense** permaneceu por muito tempo (e perdura entre os moradores mais antigos) para individualizar a importante área, que, após lamentável fase de decadência, voltou a ser valorizada, especialmente depois da implantação da refinaria da Petrobás, em Paulínia.

Quando as ferrovias entraram em crise, a **Funilense** foi das primeiras a serem sacrificadas. Como testemunho, seus trilhos podiam ser vistos até há pouco em alguns trechos da cidade, bem como os edifícios de algumas de suas estações ainda permanecem a testificar um passado

que, afinal, não é tão remoto. A **Funilense** faz parte não só da história de Campinas, mas da história ferroviária de São Paulo. Eis porque julguei oportuno evocar numa rua que acompanhava o seu leito, o nome da “antiga ferrovia” (tal como está escrito nas placas) de tanto significado para o passado da região. ONM

*

* *