

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

CARLOS CAMILO MOURÃO JUNIOR

Indústria e urbanização: um estudo sobre a Vila Arens, no município de Jundiaí
(1874 – 1930)

(versão corrigida)

São Paulo

2024

CARLOS CAMILO MOURÃO JUNIOR

Indústria e urbanização: um estudo sobre a Vila Arens, no município de Jundiaí
(1874 – 1930)

(versão corrigida)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Alexandre Macchione Saes

São Paulo

2024



ENTREGA DO EXEMPLAR CORRIGIDO DA DISSERTAÇÃO/TESE

Termo de Anuência do orientador

Nome do aluno: Carlos Camilo Mourão Junior

Data da defesa: 29/11/2023

Nome do Prof. orientador: Alexandre Macchione Saes

Nos termos da legislação vigente, declaro **ESTAR CIENTE** do conteúdo deste **EXEMPLAR CORRIGIDO** elaborado em atenção às sugestões dos membros da comissão Julgadora na sessão de defesa do trabalho, manifestando-me **plenamente favorável** ao seu encaminhamento ao Sistema Janus e publicação no **Portal Digital de Teses da USP**.

São Paulo, 29/03/2024

(Assinatura do orientador)

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Mi Mourão Junior, Carlos Camilo
Indústria e urbanização: um estudo sobre a Vila
Arens, no município de Jundiaí (1874-1930) / Carlos
Camilo Mourão Junior; orientador Alexandre Macchione
Saes - São Paulo, 2024.
159 f.

Dissertação (Mestrado)- Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São
Paulo. Departamento de História. Área de
concentração: História Econômica.

1. Indústria. 2. Urbanização. 3. Vila Arens. 4.
Jundiaí. 5. Serviços Públicos Urbanos. I. Saes,
Alexandre Macchione, orient. II. Título.

MOURÃO JUNIOR, Carlos Camilo. **Indústria e urbanização**: um estudo sobre a Vila Arens, no município de Jundiaí (1874 – 1930). Dissertação (Mestrado) apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em História.

Aprovada em: 29/11/2023

Banca examinadora:

Presidente

Prof. Dr. Alexandre Macchione Saes

Universidade de São Paulo - USP

Membros titulares

Prof. Dr. Julio Cesar Zorzenon Costa

Universidade Federal de São Paulo – Unifesp

Profa. Dra. Sueli Ferreira de Bem

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo – IFSP

Prof. Dr. Guilherme Grandi

Universidade de São Paulo - USP

À “vó” Jovina e à tia Clarice,
por todo o carinho que deixaram neste mundo.

Agradecimentos

Agradeço especialmente ao meu orientador, o Prof. Dr. Alexandre Macchione Saes, que, de forma generosa e inspiradora, sempre me indicou os melhores caminhos a trilhar, inclusive nos momentos mais difíceis do trabalho.

Agradeço também aos professores Guilherme Grandi e Sueli Ferreira de Bem, integrantes da banca examinadora do exame de qualificação, cujos apontamentos foram de suma importância para o desenvolvimento desta pesquisa. Já renovo esse agradecimento, incluindo agora o professor Julio Cesar Zorzenon Costa, por aceitarem compor a banca examinadora da dissertação.

Agradeço, com singular carinho, à minha família: Lucimar, minha mãe; Camilo, meu pai; e Mariana, minha irmã, pelo incentivo e esmero que recebi desde sempre.

Agradeço ao Alexandre Honda, pela parceria (e paciência) ao longo de todos esses anos. Agradeço ainda à Tamires, à Karina e ao Homero pela longa amizade e convivência (ou sobrevivência) na metrópole paulistana.

Agradeço aos colegas de jornada nos estudos de História, que me acompanham desde o início da graduação na FFLCH/USP em 2006. Igualmente, agradeço aos companheiros do grupo Brancalone, sempre dispostos a uma leitura atenta e generosa das etapas deste estudo.

Agradeço àqueles que fizeram parte da minha trajetória profissional na Secretaria de Estado da Cultura / Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico e, mais recentemente, no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo – Campus Itaquaquecetuba.

Agradeço à equipe do Arquivo Histórico de Jundiaí e ao pesquisador jundiaense João Borin, que possibilitaram o acesso a diversos documentos fundamentais para elaboração deste trabalho.

E, finalmente, agradeço aos meus alunos de hoje e de ontem, com os quais eu também muito aprendi e me alegrei.

“A primeira denominação das terras de aquém colinas jundiaenses, ao pé do Rio Guapeva, foi a Santa Cruz do Pito Aceso, denominação que não agradou ao saudoso vigário da cidade, Pe. João José Rodrigues, tendo aconselhado, então, para o futuro local, o nome mais sugestivo de Santa Cruz do Bom Retiro.

De fato, naquela época, devia ser a Vila Arens um bom retiro, calmo, plácido, gostoso, matas por todos os lados, gente simples pelos caminhos, uma vida simples e feliz.”

Aldo Cipolato

RESUMO

MOURÃO JUNIOR, Carlos Camilo. **Indústria e urbanização**: um estudo sobre a Vila Arens, no município de Jundiaí (1874 – 1930). 2023. 152 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

A presente dissertação de mestrado problematiza a ocupação urbana observada na Vila Arens, no município de Jundiaí, decorrente da implantação de cinco conjuntos fabris entre o final do século XIX e início do século XX: Tecelagem São Bento (inicialmente denominada Companhia Jundiahyana de Tecidos e Cultura); Companhia Arens; Argos Industrial; Fábrica Japy; e Rappa, Milani e Cia.

Essas indústrias são testemunhos da fase inicial do desenvolvimento industrial brasileiro, induzido pelo crescimento da renda interna resultante da expansão do setor exportador e, posteriormente, pela demanda gerada pela urbanização que então se manifestava.

Por sua vez, a presença de grandes áreas planas, a possibilidade de captação de água do rio Guapeva e a proximidade com a malha ferroviária fizeram da Vila Arens um local de excelência para as atividades fabris. Nascia, assim, o primeiro bairro tipicamente industrial de Jundiaí, cuja paisagem seria marcada pelos galpões, chaminés e residências de pequeno porte destinadas aos operários.

Palavras-chave: indústria; urbanização; Vila Arens; Jundiaí; serviços públicos urbanos.

ABSTRACT

MOURÃO JUNIOR, Carlos Camilo. **Industry and urbanization**: a study on Vila Arens, in the city of Jundiaí (1874 – 1930). 2023. 152 f. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.

This master's thesis problematizes the urban occupation observed in Vila Arens, in the city of Jundiaí, resulting from the implementation of five factory complexes between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century: Tecelagem São Bento (initially called Companhia Jundiahiana de Tecidos e Cultura); Arens Company; Argos Industrial; Japy Factory; and Rappa and Milani & Cia.

These industries are testimonies of the initial phase of Brazilian industrial development, induced by the growth of internal income resulting from the expansion of the export sector and, later, by the demand generated by the urbanization that was manifesting itself at that time.

In turn, the presence of large flat areas, the possibility of capturing water from the Guapeva river and the proximity to the railway network made Vila Arens a place of excellence for manufacturing activities. Thus, the first typically industrial neighborhood of Jundiaí was born, whose landscape would be marked by sheds, chimneys and small residences for workers.

Keywords: industry; urbanization; Vila Arens; Jundiaí; urban public services.

Lista de Imagens

Imagem 1 – Pouso de Jundiaí, de Hercules Florence	40
Imagem 2 – Vista de Jundiahy em 1827, reprodução do desenho de William John Burchell	41
Imagem 3 – Família Arens	80
Imagem 4 – Ilustração de ponte sobre o rio Guapeva, de Geraldo Tomanik	106
Imagem 5 – Vista da Vila Arens em 1897	113
Imagem 6 – Tecelagem São Bento na virada para o século XX	114
Imagem 7 – Tecelagem São Bento em 1906	115
Imagem 8 – Companhia dos Irmãos Arens em 1906	116
Imagem 9 – Tecelagem São Bento estampada na Revista Brasil Magazine em 1907	117
Imagem 10 – Companhia dos irmãos Arens estampada na Revista Brasil Magazine em 1907	118
Imagem 11 – Vista da Vila Arens em 1912	119
Imagem 12 – Planta da Vila São Bento	120
Imagem 13 – Capela da Vila Arens	121
Imagem 14 – Construção da Fábrica Japy em 1914	122
Imagem 15 – Vista da Vila Arens em 1915	124
Imagem 16 – Construção da Igreja de Nossa Senhora da Conceição em 1927	127
Imagem 17 – Demolição da capela da Vila Arens em 1937	128
Imagem 18 – Vila Argos Velha e Argos Industrial	129
Imagem 19 – Vila Argos Nova I	132
Imagem 20 - Vila Argos Nova II	132
Imagem 21 - Residências da Tecelagem São Bento	132
Imagem 22 - Argos e suas vilas operárias	133
Imagem 23 - Rappa, Milani e Cia. na década de 1920	134
Imagem 24 – Enchente do rio Guapeva em 1929	137
Imagem 25 – Charge da revista Sultana ironizando as enchentes na Vila Arens em 1929	138
Imagem 26 – Estádio do Corinthians Jundiahyense em 1921	144
Imagem 27 – Cerimônia no estádio do Corinthians Jundiahyense em 1921	145

Lista de Mapas

Mapa 1 – Representação das cartas de datas de 1657, elaborada por Geraldo Tomanik em 1976	33
Mapa 2 – Principais conjuntos fabris da Vila Arens, na várzea do rio Guapeva, entre 1874 e 1930	98
Mapa 3 – Planta da cidade de Jundiahy de 1888	101
Mapa 4 – Detalhe da planta da cidade de Jundiahy de 1888	102
Mapa 5 – Planta da cidade de Jundiahy de 1893	104
Mapa 6 – Detalhe da planta da cidade de Jundiahy de 1893	105
Mapa 7 – Loteamento da Vila São Bento	126
Mapa 8 – Conjuntos fabris, residências operárias e igrejas da Vila Arens	135
Mapa 9 – Conjuntos fabris, residências operárias e igrejas da Vila Arens – ortofoto de 1959.....	136

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Estabelecimentos empresariais e mão de obra formal em Jundiaí em 2019	16
Tabela 2 – Produção de açúcar em vilas de São Paulo em 1799	48
Tabela 3 – Produção de açúcar em Campinas, Itu e Jundiaí, entre 1798 e 1854	50
Tabela 4 – População e produção de café das regiões da província de São Paulo em 1836	51
Tabela 5 – População e produção de café das regiões da província de São Paulo em 1854	52
Tabela 6 – População e produção de café das regiões da província de São Paulo em 1886	53
Tabela 7 – Produção de café em Campinas, Indaiatuba e Jundiaí, entre 1836 e 1886	54
Tabela 8 – Capital, operários e maquinário da Tecelagem São Bento, entre 1928 e 1937.....	91
Tabela 9 – Capital, operários e maquinário da Argos Industrial, entre 1928 e 1937.....	92
Tabela 10 – Capital, operários e maquinário da Fábrica Japy, entre 1928 e 1937.....	92
Tabela 11 – Capital, operários e maquinário da Rappa, Milani e Cia., entre 1928 e 1937.....	93
Tabela 12 – Capital das tecelagens de algodão do interior de São Paulo em 1929	94
Tabela 13 – Operários das tecelagens de algodão do interior de São Paulo em 1929	94
Tabela 14 – Evolução populacional de Jundiaí entre 1872 e 1920	125

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO 1 – JUNDIAÍ: DE LUGAR DE PASSAGEM À CIDADE INDUSTRIAL	23
1.1 – Povoamento e fundação da Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiahy	24
1.2 – Uma vila no alto da colina e com traçado urbano regular	31
1.3 – Uma vila dedicada aos negócios do sertão	35
1.4 – A cana-de-açúcar em Jundiaí	43
1.5 – Café e ferrovia: novos tempos em Jundiaí	51
CAPÍTULO 2 – AS INDÚSTRIAS DA VILA ARENS: ENTRE O GERAL E O ESPECÍFICO	63
2.1 – Apontamentos sobre a historiografia da nascente indústria brasileira	64
2.1.1 – O processo de industrialização: diferentes perspectivas	64
2.1.2 – Indústria antes da industrialização: dependência do setor exportador, encilhamento e efeitos da Primeira Guerra Mundial	67
2.1.3 – Pressupostos não excludentes e uma periodização possível	76
2.2 – As indústrias da Vila Arens	79
2.2.1 – De importadores a produtores: as oficinas dos irmãos Arens	79
2.2.2 – Fazendeiros e industriais: a Companhia Jundiahyana de Tecidos e Cultura	84
2.2.3 – Diversificação da produção e atendimento do mercado interno: Argos Industrial, Fábrica de Tecidos Japy e Rappa, Milani e Cia.	88
CAPÍTULO 3 – VILA ARENS: OCUPAÇÃO URBANA ORIENTADA PELA FÁBRICA	96
3.1 – A ocupação inicial da várzea do rio Guapeva	99
3.2 – Os primeiros serviços urbanos	106
3.3 – Novas construções, novos usos, nova paisagem	112
3.4 – Impulso na ocupação da Vila Arens: Argos Industrial e Fábrica de Tecidos Japy	119
3.5 – Década de 1920: a consolidação urbana na Vila Arens	125
3.6 – O cotidiano de um bairro fabril	138
CONSIDERAÇÕES FINAIS	150
REFERÊNCIAS	153

INTRODUÇÃO

O município de Jundiaí está localizado a cerca de 60 quilômetros a noroeste da capital São Paulo. Segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Jundiaí possuía, em 2021, uma população estimada em 426.935 habitantes, sendo o 15º município mais populoso do estado de São Paulo e o 59º do país. No último censo realizado em 2010, o Índice de Desenvolvimento Humano – IDH do município foi de 0,822, classificado como alto, sendo o 4º maior do estado e o 11º maior do Brasil.

No que se refere aos aspectos econômicos, o Produto Interno Bruto – PIB jundiaiense foi calculado em 2019 no montante de R\$ 46,95 bilhões, o que representa o 7º maior PIB do estado e o 17º do país. A produção agropecuária persiste no município, mas com pequena expressão, somando pouco mais de R\$ 130 milhões, proporcional a 0,28% do PIB. A indústria, por sua vez, tem importante destaque, perfazendo R\$ 9,06 bilhões, ou 19,3% do PIB. No entanto, o quinhão maior está no setor terciário que totaliza R\$ 28,8 bilhões, ou 61,34% do PIB. Conforme a metodologia proposta pelo IBGE, somam-se ainda os impostos, líquidos de subsídios, sobre produtos, no valor de R\$ 8,89 bilhões, equivalente a 18,93% do total do PIB do município.

Comparando esses dados com os dos outros municípios brasileiros, constata-se que Jundiaí ocupa as seguintes posições: na produção agropecuária, a 48ª do estado e a 514ª do país; na indústria, a 8ª do estado e a 21ª do país; e no setor terciário, quando se exclui a administração pública e a seguridade social, a 7ª posição do estado e a 17ª do país.¹ Assim, pode-se afirmar que Jundiaí se destaca economicamente no cenário regional e nacional, tanto pelas suas atividades industriais, quanto pelo setor de serviços.

A Relação Anual de Informações Sociais – RAIS de 2019, publicada pelo Ministério do Trabalho e Previdência, indicou que Jundiaí possuía 2.768 indústrias, incluindo o subsetor da construção civil, que empregavam ao todo 49.812 funcionários. Com base nos dados da RAIS, a Unidade Gestora de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia da Prefeitura de Jundiaí elaborou o seguinte quadro da distribuição dos estabelecimentos empresariais e da mão de obra formal no município:

¹ Especificamente sobre a administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social, Jundiaí soma o 11º maior PIB no estado de São Paulo e o 55º no Brasil.

SETORES	Nº ESTABELECIMENTOS	Nº EMPREGOS FORMAIS	% DOS EMPREGOS FORMAIS
SERVIÇOS	15.456	72.821	42,35
INDÚSTRIA	1.908	44.438	25,85
COMÉRCIO	7.606	40.417	23,51
ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA	30	8.083	4,70
CONSTRUÇÃO CIVIL	860	5.374	3,13
AGROPECUÁRIA	448	798	0,46
TOTAL	26.308	171.931	100,00

Tabela 1 – Estabelecimentos empresariais e mão de obra formal em Jundiá em 2019 ²

A maior parte das indústrias de grande porte de Jundiá está implantada nos chamados “distritos industriais”, definidos tecnicamente como Zona de Uso Industrial – ZUI no Plano Diretor do município, nos termos da Lei nº 9321/2019. Para delimitar e caracterizar a ZUI, a legislação estabeleceu que ela abrange, dentre outras áreas, as margens das Rodovias Anhanguera, Prof. Hermenegildo Tonolli, Dom Gabriel Paulino Bueno Couto e Presidente Tancredo Neves, “*que articulam diferentes municípios e polos de emprego regional, onde se verificam processos de transformação econômica e dos padrões de uso e ocupação do solo*”.³

Nesse sentido, pode-se afirmar que, por ser entrecortada por diversas rodovias, especialmente pela Anhanguera e dos Bandeirantes, Jundiá figura como local conveniente para a instalação de indústrias, na medida em que a atividade industrial brasileira comumente recorre ao modal rodoviário para o recebimento de insumos e o escoamento da produção. Ademais, a farta rede de estradas de rodagem e a proximidade com a capital também atraíram para Jundiá uma série de entrepostos e centros de distribuição, fazendo da cidade um importante entroncamento logístico. Contudo, o caráter industrial e a posição estratégica de Jundiá para o deslocamento de pessoas e mercadorias não são fenômenos novos.

Nos tempos coloniais, a então Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiá servia de pouso para aqueles que pretendiam se aventurar pelo sertão adentro. Consequentemente, a dinâmica econômica local estava muito atrelada às necessidades

² JUNDIÁ. *A força da indústria*. Disponível em: <<https://jundiai.sp.gov.br/desenvolvimento-economico/vantagens/a-forca-da-industria/>>. Acesso em: 02 out. 2022.

³ JUNDIÁ. Lei nº 9321, de 11 de novembro de 2019. Revisa o Plano Diretor do município de Jundiá e dá outras providências. *Imprensa Oficial do município de Jundiá*: Jundiá, SP, edição extra nº 4639, p. 3, 19 nov. 2019. Disponível em: <https://jundiai.sp.gov.br/planejamento-e-meio-ambiente/wp-content/uploads/sites/15/2019/11/lei-9-321_2019-plano-diretor-texto-1.pdf>. Acesso em: 05 out 2022.

desses viajantes: aluguel de muares, produção de selas e cultivo de gêneros básicos, como algodão, milho e feijão.

Jundiaí, apresentava-se, assim, como um lugar de passagem, pouco povoado e pobre ao longo de seus dois primeiros séculos de existência. Esse panorama seria alterado somente na segunda metade do século XIX, momento de confluência de três elementos: impulso da produção cafeeira, chegada das estradas de ferro e o aparecimento das primeiras fábricas locais. Como resultado, Jundiaí recebeu maior afluxo de riquezas e foi desencadeado um processo de expansão urbana que extrapolou os limites da antiga vila colonial.

O café avançava rapidamente pelo interior da província de São Paulo, e as ferrovias vinham a reboque para escoar o valioso grão. Como a construção dos trilhos se deu sobre aqueles caminhos que até então eram percorridos por tração animal, Jundiaí ficou, mais uma vez, em posição estratégica. Assim, a cidade recebeu um grande entroncamento ferroviário, implantado às margens do rio Jundiaí: os trilhos da São Paulo Railway chegaram em 1867; os da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1872; e os da Companhia Ituana, em 1873.

Nesse contexto, às margens do rio Guapeva, afluente do rio Jundiaí, e próximo das vias férreas, surgiu a primeira fábrica de Jundiaí: a Companhia Jundiahyana de Tecidos e Cultura, idealizada por Antônio de Queiroz Telles, um dos descendentes do Barão de Jundiaí, fundada em 1874 com o objetivo de produzir sacaria para o café. As obras da Jundiahyana logo foram acompanhadas da construção de pequenas residências que se amontoavam ao redor da fábrica, constituindo o embrião de um novo bairro, a Vila Arens.

O nome Vila Arens é uma homenagem aos irmãos Arens, que construíram, em 1889, uma fábrica de maquinário e equipamentos agrícolas no bairro, a Arens & Irmãos, depois denominada Companhia Arens. Todavia, a consolidação urbana do novo bairro aconteceria somente na década de 1910 com a implantação de outras fábricas têxteis: a Sociedade Industrial Jundiaiense, posteriormente chamada Argos Industrial, e a Fábrica de Tecidos Japy, inauguradas em 1913 e 1914, respectivamente. Já durante a década de 1920, a construção da vila operária da Argos e a chegada de mais uma fábrica têxtil, a tecelagem Rappa, Milani e Cia., potencializariam o caráter industrial desse novo espaço urbano.

Dessa forma, além da renovação espacial promovida pelos trilhos e pelos elementos subsidiários da ferrovia, Jundiaí conheceu, em curto intervalo de tempo, um

outro padrão de ocupação urbana promovido pelas fábricas da Vila Arens. Afora os trabalhadores da ferrovia, Jundiaí também incorporou um operariado fabril com particularidades, demandas específicas e formas próprias de registrar sua presença na cidade.

Essa trajetória de Jundiaí, de pequeno povoado à cidade ferroviária e industrial, foi estudada por pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento. Ainda no século XIX, historiadores já buscavam explicar a fundação da Jundiaí e o desenvolvimento da vila durante o período colonial. Manuel Eufrásio de Azevedo Marques formulou, nos anos 1870, a célebre versão de que o povoamento de Jundiaí foi empreendido em 1615 por Rafael de Oliveira, o velho, e Petronilha Antunes, criminosos fugitivos da vila de São Paulo de Piratininga. Essa versão foi corroborada por diversos historiadores como Varnhagen e Taunay.

O debate sobre a fundação de Jundiaí também mobilizou muitos pesquisadores locais. O historiador jundiaiense Alceu de Toledo Pontes, membro do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo - IHGSP, dedicou-se, desde o final da década de 1920, a pesquisar a origem da vila. Seus trabalhos reiteraram a interpretação de Azevedo Marques, atribuindo o pioneirismo da ocupação aos fugitivos Rafael de Oliveira, o velho, e Petronilha Antunes.

Essa discussão sobre os primórdios de Jundiaí se estendeu à imprensa. O historiador e poeta Benedito de Paula Certain divulgou, em 1945, no periódico *A folha*, versão diferente daquela formulada por Azevedo Marques: os pioneiros nas terras jundiaienses teriam sido Manoel Preto Jorge e Francisco Gaia. A formulação de Certain estava baseada nas concessões de cartas de datas pela Câmara Municipal, nas quais esses dois personagens eram discriminados como os “primeiros moradores”.

Em função dessa controvérsia, quando da celebração do terceiro centenário da elevação de Jundiaí à vila, em 1955, a prefeitura municipal instituiu a denominada Subcomissão do Marco Histórico para esclarecer a origem da vila, buscando identificar, com precisão, seus fundadores. Compuseram essa subcomissão importantes pesquisadores locais: Alceu de Toledo Pontes, na qualidade de presidente; Julio Seabra Inglez de Souza; Guilherme Enfeldt; Plínio Luiz Martins Bonilha; Antônio Raymundo de Oliveira; Armando Colaferri; e Nelson Foot. A subcomissão concluiu pela reiteração da interpretação clássica de Azevedo Marques, afastando outras versões.

Outros pesquisadores jundiaienses levantariam uma terceira hipótese nos anos seguintes, colocando Rafael de Oliveira, o moço, filho do homônimo Rafael de Oliveira,

o velho, juntamente com sua segunda esposa, Maria Cordeiro, como os desbravadores que teriam chegado a Jundiaí em 1639, sendo a capela em devoção à Nossa Senhora do Desterro erigida em 1651, não em 1615. Dentre os trabalhos que sustentaram essa formulação, destacam-se os de Mário Mazzuia, profícuo pesquisador que localizou e transcreveu diversos documentos relativos à Jundiaí colonial.

Mais uma vez instalada a querela, a prefeitura municipal encomendou uma pesquisa aos historiadores Nelson Foot e Armando Colaferri em 1972. E os estudos concluíram, novamente, pela assertiva de Azevedo Marques, atribuindo o surgimento do povoado de Jundiaí a Rafael de Oliveira, o velho, e Petronilha Antunes, que teriam chegado à região em 1615.

Um novo capítulo dessa discussão se deu com o trabalho de Adriano Campanhole, Wanderley dos Santos e Moisés Gicovate, pesquisadores do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo – IHGSP que, em 1994, outra vez contestaram a formulação clássica de Azevedo Marques. Esses estudiosos validaram a terceira hipótese levantada por historiadores jundiaienses desde a década de 1970, especialmente por Mário Mazzuia: Jundiaí fora inicialmente ocupada por Rafael de Oliveira, o moço, a partir de 1639, sendo a capela construída em 1651.

Embora o debate ainda esteja longe de ser pacificado, todas essas pesquisas foram prósperas no sentido de encontrar fontes valiosas para a construção da história de Jundiaí. Graças ao trabalho desses pesquisadores, há, na atualidade, uma série de documentos dos séculos XVII e XVIII levantados e, inclusive, transcritos, que podem inspirar estudos vindouros, com novos recortes e novas indagações.

Por sua vez, na produção historiográfica tradicional, Jundiaí foi recorrentemente citada nos estudos dos grandes temas da história paulista. Nesse sentido, a localidade figurou, mesmo que de forma lateral, no trabalho de Maria Theresa Schorer Petrone sobre a lavoura canavieira; na análise de Sergio Milliet sobre a expansão do café em São Paulo; e na obra de Odilon Nogueira de Matos sobre as relações entre café e ferrovias.

Já no âmbito estritamente universitário, o trabalho de maior fôlego acerca dos primeiros séculos da história de Jundiaí é de Miyoko Makino, com sua dissertação de mestrado intitulada “Jundiaí: povoamento e desenvolvimento (1655-1854)”, defendida na FFLCH/USP em 1981. Em seu estudo, a autora problematizou a vila de Jundiaí no contexto daquilo que chamou de rede urbana paulista, com destaque para o papel dos tropeiros na estruturação dessa rede. Assim, Makino demonstrou que Jundiaí estava em

uma posição privilegiada nos caminhos que levavam às Minas e a Goiás, o que direcionou a economia da vila para o comércio de muares e o provisionamento de viajantes.

Outra pesquisa importante é a de Elizabeth Filippini, que originou sua dissertação de mestrado “Terra, família e trabalho: o núcleo colonial Barão de Jundiáí (1887-1950)” e sua tese de doutorado “À sombra dos cafezais: sitiantes e chacareiros em Jundiáí (1890-1920)”, ambas defendidas na FFLCH/USP em 1990 e 1998, respectivamente. Nesses trabalhos, Filippini traçou o perfil dos imigrantes que chegaram ao Núcleo Colonial Barão de Jundiáí e às colônias dos bairros Caxambu e Traviú, indicando ainda as principais atividades desses imigrantes, como a cafeicultura, o comércio ambulante e a viticultura.

Também convém apontar a dissertação de Kátia Cristina da Silva Izaías, “População e dinâmica econômica na formação da cidade de Jundiáí – 1615-1890”, defendida na Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP em 2012. Nesse trabalho, a pesquisadora analisou a evolução e composição da população de Jundiáí desde sua fundação até a chegada da primeira leva de imigrantes internacionais, em fins do século XIX.

Não obstante, estudos de outras disciplinas ou de outras áreas do conhecimento elegeram Jundiáí como objeto central de pesquisa. Kathlin Carla de Moraes, em sua dissertação de mestrado em filologia, defendida na FFLCH/USP em 2018, explorou as cartas de datas de Jundiáí do século XVII, produzindo, inclusive, uma edição fac-similar desses documentos.

Outro exemplo é a pesquisa de Juliano Ricardo Marques, materializada na dissertação de mestrado em Geografia Humana, defendida na FFLCH/USP em 2008. Marques discutiu a área de influência regional de Jundiáí, considerando a cidade estar localizada entre duas regiões metropolitanas, a de Campinas e a de São Paulo. Sua pesquisa também recuperou a longa série de desmembramentos político-administrativos do termo da vila de Jundiáí, do qual se emanciparam muitas outras vilas e, depois, cidades. Ademais, destacou a continuidade do caráter industrial de Jundiáí nos anos 2000 e a necessidade de criação de uma unidade regional para orientar, de maneira coordenada, o desenvolvimento de Jundiáí e dos municípios vizinhos.

Vale citar, por último, o valioso estudo de Sueli Ferreira de Bem, que discutiu as políticas de preservação do patrimônio histórico e cultural de Jundiáí, a partir de ações institucionais do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico de São Paulo – CONDEPHAAT. A autora analisou a expansão urbana

verificada em Jundiaí após a chegada das ferrovias, indicando a formação de uma cidade ferroviária entre a colina originária e os trilhos.

Esse pequeno arrazoado acerca dos estudos sobre Jundiaí revela a magnitude daquilo que já foi produzido, mas também a existência de lacunas a serem preenchidas por novas pesquisas. Uma delas diz respeito à urbanização do primeiro particularmente industrial de Jundiaí, a vila Arens. Assim, a presente dissertação de mestrado visa a problematizar a expansão urbana observada no bairro após a implantação das primeiras fábricas, tanto em sua morfologia, como padrão das construções, arruamentos e condições sanitárias, quanto em sua ocupação, como densidade demográfica, perfil dos moradores, relação dos moradores com as fábricas e com a cidade.

Observa-se que a escolha do objeto foi pautada na constatação de que a Companhia Jundiahiana de Tecidos e Cultura, posteriormente chamada Tecelagem São Bento, a Companhia Arens, a Sociedade Industrial Jundiaiense / Argos Industrial, a Fábrica de Tecidos Japy, e a Rappa, Milani e Cia. são testemunhos de uma fase inicial do desenvolvimento industrial brasileiro, induzido pelo crescimento da renda interna resultante da expansão do setor exportador, e pela demanda gerada pela expansão urbana que então se verificava.

Considerando a complexidade das relações entre cidade e fábrica, onde a expansão urbana corrobora para a necessidade de produção e a indústria, por sua vez, requer reorganizações e ressignificações do espaço urbano, o estudo das fábricas da Vila Arens e as transformações ocorridas no bairro no final do século XIX e início do XX objetiva:

- i) investigar as razões econômicas e as condições urbanas que induziram e possibilitaram a instalação dessas fábricas na Vila Arens, em Jundiaí;
- ii) relacionar as atividades desses conjuntos fabris com o contexto mais amplo do desenvolvimento industrial brasileiro anterior a 1930;
- iii) analisar as alterações morfológicas na Vila Arens em consequência da atividade industrial, como novas construções, arruamento e situação sanitária;
- iv) compreender os novos padrões de ocupação urbana e de atuação na cidade tipicamente industriais verificados na Vila Arens, por exemplo, a presença de vilas operárias e de agremiações de trabalhadores.

Para tanto, a dissertação está estruturada em três capítulos, além desta breve introdução. No primeiro deles, cujo título é “Jundiaí: de lugar de passagem à cidade industrial”, há a retomada, ainda que de maneira sumária, do percurso de Jundiaí desde sua fundação, no século XVII, até o advento das ferrovias, no século XIX, evidenciando

sua “vocação” de entreposto, isto  , de lugar de grande circula o de pessoas e mercadorias. Assim, por meio da historiografia e de relatos de viajantes que estiveram na Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiáhy durante os *oitocentos*, pretende-se destacar a localiza o estratégica da vila e a maneira pela qual suas atividades econômicas e sociais se orientaram para o abastecimento daqueles que por ali passavam, bandeirantes inicialmente, tropeiros depois. Na sequência, examina-se como a riqueza do café e a chegada dos trilhos ensejaram transforma es significativas na dinâmica urbana da já então cidade de Jundiá.

Por sua vez, o capítulo 2, “As indústrias da Vila Arens: entre o geral e o específico”, apresenta as principais perspectivas do debate historiográfico sobre a industrializa o brasileira, cotejando a teoria dos choques adversos com a tese de crescimento industrial induzido pelas exporta es. O propósito   compreender como tais interpreta es foram exploradas e, por vezes, replicadas nos estudos referentes   indústria brasileira anterior a 1930, isto  , ao período no qual foram edificadas as primeiras fábricas na Vila Arens. Nesse sentido, discute-se a subordina o das atividades industriais ao setor agrário-exportador, bem como o papel do encilhamento e os efeitos da Primeira Guerra Mundial sobre a incipiente indústria brasileira. E   luz dessas reflexões, são recuperadas as trajetórias das pioneiras fábricas da Vila Arens, abordando a funda o, a composi o societária, o capital social, os artigos produzidos, dentre outros elementos atinentes a cada uma dessas indústrias.

Finalmente, o capítulo 3, “Vila Arens: ocupa o urbana orientada pela fábrica”, analisa as altera es morfológicas da Vila Arens entre o final do século XIX e início do XX, decorrentes da ocupa o industrial, tais como o arruamento e a urbaniza o do nascente bairro, a realiza o de obras de infraestrutura e a multiplicidade de novas constru es particulares naquele espaço em transforma o. Como hipótese, admite-se que a implanta o das fábricas ensejou uma ocupa o da Vila Arens em padrões materiais distintos daqueles verificados na colina originária da cidade. Teria sido constituída, então, uma “cidade baixa” tipicamente industrial, com unidades de produ o, instala es de suporte   produ o fabril e residências de menor porte.

Ao final da disserta o, são apresentadas algumas questões que podem inspirar futuros pesquisadores na árdua, mas também instigante, tarefa de pensar a rela o entre a fase inaugural da indústria brasileira e o desenvolvimento de centros urbanos.

CAPÍTULO 1 – JUNDIAÍ: DE LUGAR DE PASSAGEM À CIDADE INDUSTRIAL

O historiador, ao delimitar seu objeto de investigação, sempre considera ao menos duas dimensões: espaço e tempo. Mesmo quando fundamentados, esses recortes guardam certa arbitrariedade, revelando, de imediato, as primeiras escolhas feitas pelo pesquisador. Trata-se de buscar os mais profícuos limites nos quais as hipóteses possam ser testadas e as questões possam ser respondidas, com a certeza de que as conclusões não serão generalizantes.

Ainda assim, é pressuposto que os recortes não constituem corpos isolados, tampouco estão armazenados em um ambiente hermético de laboratório. Pelo contrário, eles estão genuinamente imbricados com espaços e tempos que extrapolam os desígnios e o alcance da pesquisa. São parte de um todo, ilustram alguns aspectos desse todo e, em alguma medida, são ocasionados por essa totalidade.

Nesse sentido, para a reflexão sobre a história de um determinado lugar, é imprescindível olhar para além das balizas territoriais e, até mesmo, temporais definidas no espaço da pesquisa. É no local que se manifestam os fenômenos apreendidos pela história dita global. E o tempo do acontecimento, do fato a ser estudado, compõe uma engrenagem com outras temporalidades mais lentas, de maior duração, como nos ensinou Fernand Braudel.

Em outras palavras, para escrever a história de um lugar, o historiador precisa revisitar e, por vezes, reelaborar a história do território onde essa localidade se insere. Como sublinhou Octávio Ianni,

“a história de uma cidade pode ser um espelho da história de uma província, estado, região, nação. Se não um espelho fiel, ao menos um reflexo de muitos traços que a história da nação às vezes esconde. A sociedade nacional, em suas diversidades, articulações e antagonismos, tem sempre algo a ver com a cidade”.⁴

Portanto, nessa incursão para problematizar a formação da Vila Arens entre 1874 e 1930, objeto primeiro desta dissertação, é preciso recuperar os movimentos da história de Jundiaí, os quais, por sua vez, estão circunscritos em movimentos ainda maiores,

⁴ IANNI, O. *Uma cidade antiga*. Campinas: Unicamp, 1988, p. 15.

comumente agrupados de forma temática: história paulista, história da América Portuguesa, história da técnica e da tecnologia, história do sistema capitalista e da divisão internacional do trabalho, dentre outros. Dessa maneira, as páginas a seguir são o resultado do esforço de retomar, mesmo que reconhecidamente de forma incompleta, espaços e temporalidades mais amplos, dos quais a Vila Arens da virada do século XIX para o XX foi tributária.

1.1 – Povoamento e fundação da Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiahy

O surgimento do povoado de Nossa Senhora do Desterro de Jundiahy⁵ está relacionado ao processo de ocupação do planalto paulista a partir do final do século XVI, resultado da “pressão colonizadora em direção ao interior”, conforme definiu Caio Prado Junior. Para o autor, fatores geográficos desfavoráveis, como a estreita faixa litorânea existente em Santos e São Vicente, formada por terrenos baixos, mangues e pântanos imprestáveis para a agricultura e insalubres, mobilizaram os colonos a transporem a Serra do Mar em busca de terras “saudáveis” e de um clima ameno.⁶

Já no planalto, a hidrografia e o relevo guiaram o povoamento a partir da Vila de São Paulo de Piratininga. Ao longo do rio Tietê, surgiram diversos povoados, como Nossa Senhora da Expectação do Ó e Parnaíba, além de aldeamentos indígenas, como Pinheiros, Guarulhos e São Miguel. O mesmo ocorreu no curso do rio Paraíba. Caio Prado Junior explica a preferência pelas margens dos rios em função da maior fertilidade das terras, disponibilidade de água e facilidade em obtenção de peixe, gênero alimentício de grande importância na época.⁷

O relevo, por sua vez, conferiu algumas passagens naturais que condicionaram a expansão colonizadora. Ainda de acordo com Caio Prado Junior, tomando-se a Serra da Mantiqueira como referência, foram abertos caminhos a nordeste, pelo vale do Paraíba; a

⁵ O nome “Jundiahy” tem origem tupi: “jundiá” se refere a uma espécie de peixe e o sufixo “y” remete a rio ou curso d’água. Nesse sentido, o rio Jundiahy teria recebido esse nome devido à abundância de peixes jundiás, e a vila foi também assim batizada em função da sua proximidade com o rio. Outra explicação etimológica aponta “Jundiahy” como uma variante de Yú-ndi-aí, uma referência a terras alagadiças, com muitas folhagens e galhos secos. Ver: PONTES, A. de T. *Jundiáí*. São Paulo: Excalibur, 1973, p. 10.

⁶ PRADO JR, C. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 102.

⁷ *Ibidem*, p. 109-111.

norte e noroeste, por Campinas e Mogi-mirim, sentido Minas Gerais e Goiás; e a oeste e sul, por Sorocaba e Itapetininga, em direção às capitanias meridionais da colônia.⁸

Além das necessidades econômicas e das possibilidades geográficas do território, Sergio Buarque de Holanda acrescentou outros elementos para explicar o deslocamento pelo planalto paulista. De acordo com o autor, a movimentação daqueles que partiam da Vila de São Paulo de Piratininga em direção ao sertão não resultou do apreço por aventuras ou de qualquer espírito heroico, mas de questões relacionadas ao trato da terra na própria vila. A escassez de terras disponíveis e acessíveis no termo da vila, bem como os métodos agressivos de cultivo que desgastavam rapidamente o solo, impeliram grupos a buscar outros locais para se instalarem. Sérgio Buarque sinalizou ainda atrativos adicionais para os desbravadores: a existência de áreas espaçosas e *vestidas de Mato Grosso*, a obtenção facilitada de mão de obra indígena e a fuga de obrigações/condenações judiciais ou de censuras eclesiásticas.⁹

A Vila de São Paulo de Piratininga consistia, portanto, em um centro dispersor, uma zona de transição pela qual passavam aqueles que pretendiam se aventurar pelas serranias mineiras ou pelos campos do sul, sempre ao longo dos rios. Como sublinhou Heloisa Belloto, desenvolveu-se no local uma comunidade luso-tupi, de forte miscigenação, que buscava sua subsistência no sertão.¹⁰

Nesse contexto, foi justamente da Vila de São Paulo de Piratininga que teriam partido os primeiros povoadores de Jundiaí. Como exposto na introdução desta dissertação, a ocupação das terras jundiaieiras foi objeto da atenção de diversos pesquisadores e foi cercada de muitas controvérsias. Ainda assim, vale destacar que, de acordo com sistematização proposta por Miyoko Makino, subsistem ao menos três hipóteses dessa acalorada discussão.¹¹

A primeira hipótese é decorrente dos trabalhos de Azevedo Marques, quem possivelmente acessou os documentos mais antigos. No clássico *Apontamentos Históricos, Geográficos, Biográficos, Estatísticos e Noticiosos da Província de São Paulo*, originalmente publicado em 1879, o autor indicou que o início da povoação de Jundiaí se

⁸ *Ibidem*, p. 113.

⁹ HOLANDA, S. B. de. História - Movimentos da População em São Paulo no século XVIII. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, [S. l.], n. 1, p. 55-111, 1966, p. 92.

¹⁰ BELLOTO, H. L. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo: 1765-1775*. Dissertação de mestrado, Conselho de Artes e Ciências Humanas, 1979, p. 27.

¹¹ A sistematização dessas hipóteses consta da dissertação de mestrado de Miyoko Makino e foi parcialmente recuperada neste trabalho. Cf.: MAKINO, M. *Jundiaí – povoamento e desenvolvimento 1655-1854*. Dissertação de mestrado, Departamento de História, FFLCH, USP, São Paulo, 1981, p. 29-42.

deu por volta de 1615, quando o bandeirante Rafael de Oliveira, o velho, e a viúva Petronilha Antunes teriam se embrenhado pelos sertões após cometerem crimes em São Paulo de Piratininga. Nas palavras de Azevedo Marques, Jundiá

“teve origem pelos anos de 1615, por emigração que para aí fizeram Rafael de Oliveira e a viúva Petronilha Rodrigues Antunes, naturais de São Paulo, os quais, com suas respectivas famílias, tendo ficado criminosos, para fugirem à perseguição da justiça, internaram-se pelos sertões, assentando vivenda no lugar em que está hoje a povoação e edificando logo depois uma capela sob a invocação de Nossa Senhora do Desterro”.¹²

Essa versão foi amplamente adotada: Varnhagen, Taunay, Leite Cordeiro, Jacinto Ribeiro, Sergio Buarque de Holanda, entre outros.¹³ Na obra de Pedro Valim, essa versão ganhou contornos ainda mais dramáticos:

“Jundiá teve sua origem em 1615. Nesse ano a viúva Petronilha Rodrigues Antunes, de parceria com Rafael de Oliveira, foram cúmplices em um crime de uxoricídio e vendo-se perseguidos da Justiça, embrenharam-se pelo sertão, assentando vivenda no local onde hoje está a povoação. Algum tempo depois, tendo-se perdido na floresta foi encontrado quase agonizante Frei Francisco do Santo Sepulcro, que, como auxílio do casal foragido, edificou uma capela sob a invocação de N. S. do Desterro”.¹⁴

Pesquisadores locais também corroboraram a interpretação de Azevedo Marques: Alceu de Toledo Pontes, Julio Seabra Inglês de Souza, Antônio Raymundo de Oliveira, Armando Colaferri e Nelson Foot.¹⁵ Defendendo as assertivas de Azevedo Marques, à

¹² AZEVEDO MARQUES, M. E. de. *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da província de São Paulo, seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação da capitania de São Vicente até o ano de 1876*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1976, Tomo II, p. 66.

¹³ MAKINO, op. cit., p. 29-32.

¹⁴ VALIM, P. *Álbum dos municípios do Estado de São Paulo*. São Paulo: Empresa gráfica da Revista dos Tribunais, 1940, p. 179.

¹⁵ Após ser objeto de contestações que levantaram outras hipóteses para a fundação do povoado de Jundiá, a interpretação clássica de Azevedo Marques foi reiterada pelos pesquisadores jundienses em ao menos duas oportunidades: i) em 1955, pelos trabalhos da subcomissão do Marco Histórico, presidida por Alceu de Toledo Pontes, no bojo da celebração do terceiro centenário da elevação de Jundiá à vila; e ii) em 1972, pelas pesquisas de Nelson Foot e Armando Colaferri.

época já contestadas por outras hipóteses expostas a seguir, o pesquisador Alceu de Toledo Pontes enfatizou em 1970:

“Não apareceu, até agora, ao que nos conste, historiador algum, com livros publicados à disposição dos consulentes nas estantes das bibliotecas, defendendo outra versão. É verdade que, na imprensa jundiaense, tem, vez ou outra, aparecido artigos de apreciadores da História, pretendendo com eles invalidar a versão clássica [que o povoado de Jundiaí teve princípio em 1615] e a tradição, oral e escrita, e pacífica, de mais de três séculos, sem qualquer êxito, contudo”.¹⁶

Uma segunda hipótese foi formulada a partir de informações presentes nas Cartas de Datas de 1657, as quais apontaram Manoel Preto Jorge e Francisco Gaia como os primeiros povoadores de Jundiaí. De acordo com o documento, esses personagens justificaram seus pedidos de concessão de carta de data alegando serem “*os primeiros moradores que a este bairro vieram assistir e povoar*”. Essa versão foi divulgada pela revista *A Folha*, edição de 24 de junho de 1945, no entanto, Makino advertiu que expressões como “filho”, “viúva” ou “neto” dos “primeiros povoadores” eram frequentemente utilizadas para justificar pedido de terras, razão pela qual as Cartas de Datas pouco esclarecem sobre os fundadores do povoado.¹⁷

Por último, a terceira hipótese, defendida a partir da década de 1970 por pesquisadores locais como Joaquim Pires de Moraes, Inocêncio Mazzuia, Mario Mazzuia, Pe. Antônio Maria Stafuzza, entre outros, atribuiu a fundação de Jundiaí a Rafael de Oliveira, o moço, filho homônimo do bandeirante Rafael de Oliveira, que, juntamente com sua segunda esposa, Maria Cordeiro, teria chegado às terras de Jundiaí em 1639. De acordo com Mario Mazzuia,

“o primeiro povoamento deu-se a 15 de agosto de 1639, com a vinda de Rafael de Oliveira, o Moço, com sua mulher, filhos e genros, acompanhado de grande número de escravos, mais ou menos 250 índios, foros e muitos homens de armas, formando um aglomerado de umas trezentas almas, ocupando como primeiro plano a Serra do Japi, onde o fundador formou sua fazenda e os homens de armas que o acompanharam, naturalmente, em seguida se

¹⁶ PONTES, *op. cit.*, p. 10.

¹⁷ MAKINO, *op. cit.*, p. 32-33.

estabeleceram em outras terras, serra abaixo, atingindo o atual centro da cidade”.¹⁸

Nesse mesmo sentido, o padre Stafuzza bradou em 1974:

“Vamos liquidar de uma vez por todas com essas lendas sem lógica e sem documentário e, para rematar o assunto seria de bom alvitre que sua Senhoria, o Prefeito Municipal ordenasse a distribuição gratuita ou vendável do Livro "Museu de Jundiáí", para que todos os filhos desta bendita terra tenham conhecimento dos documentos que encerram a verdadeira história de Jundiáí, que data de 1639 em diante”.¹⁹

Segundo essa versão, a capela em invocação à Nossa Senhora do Desterro teria sido construída apenas em 1651. Em sua pesquisa, Miyoko Makino arrolou alguns documentos que sustentam a versão defendida por Mazzuia e Stafuzza. O inventário de bens de Maria Ribeiro, primeira esposa de Rafael, o moço, indicou que Rafael possuía uma fortuna considerável, incluindo mais de 250 indígenas arrolados como “gente forra” a serviço dele. As atas da Câmara Municipal de São Paulo de Piratininga destacam a atuação política de Rafael de Oliveira, o moço. Nas já citadas Cartas de Datas de 1657, há o pedido de concessão de terras feito por João Leme do Prado, genro de Rafael de Oliveira, o moço, com a justificativa de ser casado com a filha do primeiro povoador. O inventário do próprio Rafael de Oliveira, o moço, registrou que ele morreu em 1654 sua propriedade em Jundiáí, no termo da Vila de Santana de Parnaíba. Outras escrituras de venda ou doação de terras na região da Serra do Japi pela viúva Maria Cordeiro e pelos seus filhos também corroboram a hipótese do estabelecimento da família nas terras jundiáienses.²⁰

Muitas das pesquisas que tentaram precisar a gênese do povoado de Jundiáí se valeram de informações relativas à construção da capela destinada à Nossa Senhora do Desterro. Para tanto, o traslado do livro do tombo da Igreja Matriz, realizado em 1747, foi fundamental. O documento indica que

¹⁸ MAZZUIA, M. *Jundiáí e sua história*. Jundiáí: Prefeitura Municipal, 1979, p. 5.

¹⁹ STAFUZZA, A. M. (Coordenador) *Museu de Jundiáí – Efemérides*. Jundiáí: Tipografia Edane S.A., 1974, p. 53.

²⁰ MAKINO, *op. cit.*, p. 33-36.

“A igreja desta freguesia é da invocação de Nossa Senhora do Desterro; teve seu princípio no ano de 1651, como melhor consta de um leteiro que os antigos fundadores dela puseram em visíveis letras na lumieira de cima da porta principal da matriz que ainda hoje se conserva nova, anos depois de descoberta essa povoação, foi alta a Igreja por duas famílias poderosas e vindas que foram, Petronilha Rois Antunes, dona viúva com seus filhos e genros, e Rafael de Oliveira com sua mulher e filhos e genros, que por criminosos e fugindo da justiça vieram rompendo os sertões, ou sertão de matos virgens até chegar a esta altura onde se acha e fez-se a Vila, situado no rio chamado Jundiáí, estes tais fundadores eram naturais e fregueses da Vila de São Paulo, cidade que é hoje por mercê de Deus e de S. Majestade, que Deus guarde”.²¹

A data de edificação da capela primitiva constante desse documento, o ano de 1651, embasou a conclusão de Mario Mazzuia de que o texto certamente se referia ao Rafael de Oliveira, o moço. Para o autor, os Antunes e os Oliveira poderiam, inclusive, não terem vindo juntos na primeira expedição, mas se unido para construir a igreja, já que possuíam muitas posses. Ele aventava, além disso, que o suposto crime de Rafael Oliveira, o moço, seria a participação na bandeira de Raposo Tavares que destruiu a aldeia dos indígenas Tapes em 1636.²²

Com o objetivo de reforçar a hipótese de que o povoamento de Jundiáí fora iniciado em 1639 pelo Rafael de Oliveira, o moço, Mazzuia e outros pesquisadores invocaram o testemunho do viajante Luís D’Alincourt. Na célebre “Memória da viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá”, de 1818, há a informação de que Jundiáí havia sido, em seus primórdios, uma freguesia ereta há cerca de cento e oitenta anos, ou seja, no final da década de 1630.²³

Contudo, é razoável supor que o traslado do livro do tombo da Igreja Matriz também tenha sido consultado por Azevedo Marques, mesmo que a sua clássica hipótese guarde incongruências com o documento. Na tentativa de elucidar essa questão, Adriano Campanhole, Wanderley dos Santos e Moisés Gicovate, pesquisadores do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo – IHGSP, na obra “Aditamentos à história da fundação de Jundiáí”, publicada em 1994, cogitaram a possibilidade de Azevedo Marques ter invertido os dígitos presentes no traslado: grafou 1615, ao invés de 1651.

²¹ MAZZUIA, M. *op. cit.*, 1979, p. 12.

²² *Ibidem*, p. 12-13.

²³ D’ALINCOURT, L. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Brasília: Senado Federal, 2006, p. 27-28.

De acordo com os autores do IHGSP, Azevedo Marques também não teria notado que o texto fazia referência ao Rafael de Oliveira, o moço (filho), já que o Rafael de Oliveira, o velho (pai), morrera em 1648, em seu sítio no Jaraguá. Do mesmo modo, esses autores descartaram um eventual romance entre Rafael de Oliveira, o velho, e Petronilha Antunes, demonstrando por documentos que o segundo casamento do bandeirante foi com Catarina Figueiredo d’Horta, em 1616, e que Petronilha Antunes se casou com Antônio Jorge em 1614. Por fim, sobre o suposto crime cometido na Vila de São Paulo, os autores afastaram a alegação de se tratar de bandeirantismo, afirmando ser crime de entrada, comumente perdoado pelas autoridades portuguesas, uma vez que se entendia necessário para a ocupação do território.²⁴

Campanhole, Santos e Gicovate esclareceram que o livro do tomo original da Igreja Matriz, que pode ter sido acessado por Azevedo Marques, desapareceu em 1868, restando disponível apenas o traslado realizado em 1747. Para esses autores, quando da realização do traslado, ainda poderia ser lenda corrente a fuga de Rafael de Oliveira e Petronilha Antunes, baseando-se o vigário, sobre esse fato, na tradição oral.²⁵

Para corroborar sua tese, Campanhole, Santos e Gicovate apresentaram um documento até então inédito, integrante do Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro, cujo título é “Notícias do bispado do Rio de Janeiro no ano de 1687”. Nesse documento, consta que Rafael de Oliveira, identificado pelos autores como o moço, era padroeiro da Capela Curada de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí, ou seja, que Rafael de Oliveira havia contribuído, de fato, com recursos para edificar a capela.²⁶

Outros trabalhos mais recentes como o de Fernando Victor Aguiar Ribeiro e Kathlin Moraes relacionaram a fundação de Jundiaí às dificuldades de obtenção de terras em São Paulo de Piratininga.²⁷ Como não conseguiam acesso à condição de proprietários, membros da elite e ocupantes de cargos da Câmara Municipal de São Paulo teriam buscado seus títulos de propriedade em outros lugares, ensejando, assim, a formação de novos povoados. De acordo Ribeiro, um dos exemplos teria sido Rafael de Oliveira, o velho, que foi almotacel, em 1606 e 1633; procurador, em 1613; e vereador, em 1627 e

²⁴ CAMPANHOLE, A.; SANTOS, W.; GICOVATE, M. *Aditamento à história da fundação de Jundiaí*. Jundiaí: Literarte, 1994, p. 10; 15 e 71.

²⁵ *Ibidem*, p. 29.

²⁶ *Ibidem*, p. 44.

²⁷ Cf. RIBEIRO, F. V. A. *Vilas do planalto paulista: a criação de municípios na porção meridional da América Portuguesa (séc. XVI-XVIII)*. Tese de doutorado em História Econômica, FFLCH, USP, São Paulo, 2015. MORAIS, Kathlin C. *Damos aos suplicantes os chãos que pede: edição fac-similar e semidiplomática e estudo do manuscrito Carta de Datas de Jundiaí do século XVII*. Dissertação de mestrado. Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas, FFLCH, USP, São Paulo, 2018.

1647, em São Paulo, sem, contudo, ter conseguido qualquer título de propriedade naquela Vila.²⁸ No entanto, Campanhole, Santos e Gicovate já advertiram sobre a dubiedade da documentação, não distinguindo corretamente o velho e o moço Rafael de Oliveira. Segundo os autores, dificilmente o velho poderia ter sido vereador na vila de São Paulo em 1647.²⁹

De todo modo, embora atualmente haja maior aceitação da terceira hipótese, ainda persistem imprecisões sobre os primeiros povoadores e o início do povoamento. Até mesmo a data exata de elevação da freguesia à vila é questionada, já que o termo de ereção da vila se perdeu. Tradicionalmente, considera-se a data de 14 de dezembro de 1655 como o marco de elevação da freguesia de Jundiáí, do termo da Vila de Santana de Parnaíba, à categoria de vila, com o nome de Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiah.³⁰ Entretanto, um traslado do auto de criação da vila recentemente encontrado no Arquivo Nacional Torre do Tombo, em Portugal, coloca como data correta o ano de 1656, o que tem suscitado candentes discussões entre os jundiaienses.³¹

1.2 – Uma vila no alto da colina e com traçado urbano regular

Ainda que não seja possível precisar a data e as personagens diretamente envolvidas na ocupação inicial de Jundiáí, constata-se que a origem desse povoado foi espontânea, sem nenhuma ordenação ou foral régio. Os grupos que saíram da Vila de São Paulo de Piratininga encontraram em Jundiáí uma abundância de terras, matas e água, além do clima agradável, ensejando, assim, o estabelecimento desses primeiros habitantes.³²

Como destacou Nestor Goulart Reis Filho, a escolha do local onde uma determinada aglomeração urbana ficaria assentada no período colonial envolvia diversos fatores: a natureza do solo, as características do relevo, a disponibilidade de cursos de água fluvial, dentre outros. Sobre o solo, ainda que houvesse recomendações expressas da Coroa Portuguesa para a ocupação das terras mais férteis, a escolha era um tanto aleatória, pois pouco se conhecia sobre o território a ser explorado. Já o relevo, na maioria

²⁸ RIBEIRO, *op. cit.*, p. 253; 256.

²⁹ CAMPANHOLE; SANTOS; GICOVATE, *op. cit.*, p. 11.

³⁰ MAZZUIA, *op. cit.*, p. 5.

³¹ JUNDIAÍ. *Professor apresenta a Prefeito documento que altera ano de criação da vila de Jundiáí*. Disponível em: <<https://jundi.ai.sp.gov.br/noticias/2018/07/23/professor-apresenta-a-prefeito-documento-que-altera-ano-de-criacao-da-vila-de-jundi.ai/>> Acesso em 10 jan. 2021.

³² MAKINO, *op. cit.*, p. 44.

das vezes, era decisivo na aparência do conjunto de edifícios e na conformação do traçado urbano de cada povoado.

De acordo com o autor, a tendência geral dos núcleos mais antigos foi a ocupação de sítios elevados, pela facilidade de defesa e controle das vias de comunicação, sejam elas terrestres ou fluviais. No que se refere ao traçado urbano, as ruas se adaptavam às condições topográficas mais favoráveis para vencer os sítios acidentados, e tendiam a se organizar como ligações entre os pontos de maior importância desses núcleos, sem qualquer atenção geométrica. Contudo, ainda que a regularidade das vias não fosse uma preocupação no período colonial, os centros menores adotaram traçados mais ou menos regulares, tendendo ao xadrez.³³

No mesmo sentido, Aroldo Azevedo inferiu que a preocupação com a defesa dos núcleos urbanos contra eventuais ataques inimigos, tanto de povos indígenas, tanto de estrangeiros, fez surgir uma série de vilas e cidades em acrópoles, no alto de colinas e serras. Ademais, a sobrevivência desses aglomerados dependia da presença de água e da facilidade de comunicação. Portanto, no entendimento de Azevedo, raros foram os núcleos urbanos da colônia que não estavam associados a rios, pois esses forneciam água para o consumo doméstico, proporcionavam a pesca e possibilitavam contatos regionais.³⁴

Até mesmo as tradições da Igreja Católica privilegiavam sítios específicos para a ereção de capelas. As provisões para ereção das capelas determinavam que essas deveriam ser construídas em locais altos, secos e povoados. Ou seja, a construção de capelas curadas pressupunha a existência de um povoado já estabelecido, o que sugere que o povoado de Jundiá já apresentava alguma consolidação antes de 1651, ano da construção da capela de Nossa Senhora do Desterro.³⁵

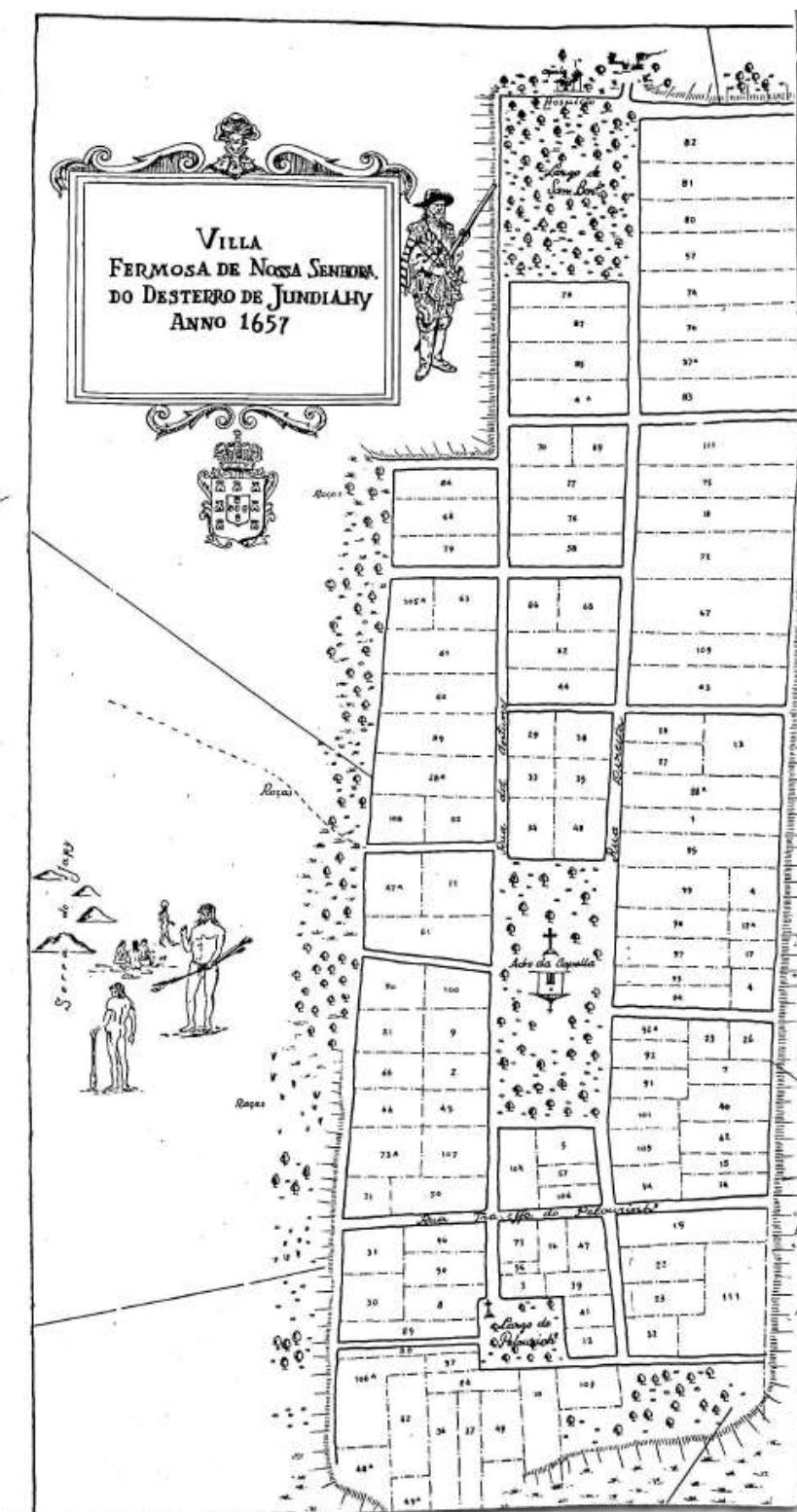
Já sobre a implantação e o traçado urbano de Jundiá, as cartas de datas de 1657 indicam que a vila correspondia, em partes, ao modelo de centros menores com traçados regulares descrito por Nestor Goulart Reis Filho, e à ideia de vila em acrópole formulada por Aroldo Azevedo. Sistematizadas na planta elaborada por Geraldo Tomanik em 1976, as cartas de datas registraram a ocupação do alto da colina, onde foi edificada a capela e

³³ REIS FILHO, N. G. *Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil (1500-1720)*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, Editora da Universidade de São Paulo, 1968, p. 124-131.

³⁴ AZEVEDO, A. de. Vilas e cidades do Brasil Colonial – ensaio de geografia urbana retrospectiva. *Terra Livre - AGB*, nº 10, p. 23-78, jan-jul 1992, p. 59-60.

³⁵ CAMPANHOLE; SANTOS; GICOVATE, *op. cit.*, p. 58.

depois a Igreja Matriz, a partir da qual foram abertas duas ruas paralelas, a Direita e a do Pelourinho, ficando essas entrecortadas por vias menores.



Mapa 1 – Representação das cartas de datas de 1657, elaborada por Geraldo Tomanik em 1976³⁶

³⁶ MAZZUIA, M. *Jundiá através de documentos*. Jundiá: Prefeitura Municipal, 1976, anexo.

Embora não apareçam na planta de Geraldo Tomanik, é importante destacar os dois cursos d'água fundamentais para o crescimento da vila: o rio Jundiáí, a leste e norte da colina (estaria no lado direito do recorte apresentado), e o seu afluente, o rio Guapeva, ao sul da colina originária (estaria na parte inferior do recorte apresentado), esse de importância menor nos dois primeiros séculos de povoamento.

Ainda sobre as informações constantes nas cartas de datas de 1657, Makino sublinhou a presença de dois elementos que estruturaram a vila de Jundiáí: os largos da Matriz e do Pelourinho. De acordo com a autora,

“os largos e praças constituem-se ainda hoje em centros de interesse para as comunidades, pois são nesses logradouros que o povo costuma se reunir, tanto para as comemorações cívico-religiosas como para as manifestações espontâneas. É também em torno deles que se construíram os edifícios dos órgãos públicos que comandavam a sua vida político-administrativa, religiosa e cultural. Em geral, a Igreja e o pelourinho se erguiam no mesmo logradouro, mas em Jundiáí estavam em dois locais distintos. Unindo-os, havia duas ruas paralelas: a Direita e a do Pelourinho”³⁷

Cabe também destacar que as ruas Direita e do Pelourinho levavam a um outro largo, no extremo norte da vila, o Largo do Mosteiro de São Bento. O já citado traslado da Igreja Matriz de 1747 indicou que a fundação do mosteiro se deu em junho de 1668, constando como doadores do terreno Estácio Ferreira Raposo, ex-procurador da Câmara, e sua mulher Violante Jorge Ferreira. As atas da Câmara de Jundiáí de 1669 e documentos cartoriais da década de 1670 confirmam a época e a localização da ereção do mosteiro.³⁸

Já no que se refere ao perfil das edificações, Makino inferiu que as casas do núcleo urbano inicial de Jundiáí eram bastante singelas, como era recorrente nas vilas coloniais.³⁹ Nestor Goulart Reis Filho apontou que essas vilas apresentavam, geralmente, técnicas construtivas primárias: nos casos mais simples, as paredes eram de pau-a-pique, adobe ou taipa de pilão; e nas residências mais importantes, empregavam-se pedra e barro, sendo raro o emprego de tijolos ou pedra e cal. Os telhados eram construídos em duas águas com o objetivo de lançar parte da chuva recebida sobre a rua e a outra parte sobre o quintal, que era extenso o suficiente para garantir a absorção da água.⁴⁰

³⁷ MAKINO, *op. cit.*, p. 46.

³⁸ CAMPANHOLE; SANTOS; GICOVATE, *op. cit.*, p. 59-61.

³⁹ MAKINO, *op. cit.*, p. 49.

⁴⁰ REIS FILHO, *op. cit.*, p. 24-26.

A simplicidade das técnicas construtivas também se fez presente na edificação da capela primitiva de Nossa Senhora do Desterro. Os historiadores de Jundiá são unânimes em apontar a existência de uma capela primitiva, cuja localização exata é incerta, embora ela fosse citada em diversas cartas de datas de 1657.⁴¹ A partir desses documentos, Geraldo Tomanik representou a capela no mesmo lugar onde, mais tarde, foi edificada a Igreja Matriz. De todo modo, até mesmo a matriz era rudimentar, como nos revela, mais uma vez, o traslado do livro do tombo de 1747: “*é feita a igreja com paredes de taipa de pilão e coberta de telhas e sem forro o corpo da igreja, exceto a Capela Mor que é forrada por cima somente e tem seu retábulo liso pintado somente*”.⁴²

O cotidiano dos habitantes da vila de Jundiá também reforçava a modéstia do local, posto que os moradores se retiravam para os seus sítios e roças, deixando as casas vazias e fechadas. A vila só ficava mais movimentada nos dias de festas, quando muitos participavam de missas, procissões, folguedos. As reuniões da Câmara e a necessidade de comprar sal, pólvora e outros gêneros não produzidos nas propriedades rurais também justificavam a ida de alguns à vila.⁴³

No entanto, na segunda metade do século XVII e durante todo o século XVIII, foi intensa a movimentação de pessoas e mercadorias pelo planalto paulista em direção a Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais. Determinadas condições geográficas colocaram Jundiá como um centro privilegiado para a organização ou o pouso dessas expedições rumo ao sertão. Tal característica foi determinante para a conformação socioeconômica da vila ao longo dos dois primeiros séculos após sua fundação.

1.3 – Uma vila dedicada aos negócios do sertão

Diversos pesquisadores destacaram a localização estratégica de Jundiá para aqueles que se aventuraram sertão adentro. Tratava-se de um local já trilhado pelos indígenas e por diversas expedições bandeirantes. Como sublinhou Makino, era um lugar de passagem, que se situava

“ao longo do caminho por onde transitavam os viajantes, que aí podiam descansar e refazer as tropas, antes de prosseguirem viagem até o rio Grande, rumo ao sertão de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais. Além disso, rumando

⁴¹ CAMPANHOLE; SANTOS; GICOVATE, *op. cit.*, p. 52-53.

⁴² MAZZUIA, 1979, p. 24.

⁴³ MAKINO, *op. cit.*, p. 50.

para o norte, alcançavam o sertão de Atibaia e as terras de além Mantiqueira e, para o sul, atingiam o rio Tietê, via fluvial de comunicação com o interior do Brasil, as terras além das barrancas do rio Paraná [...]. Sua situação geográfica, permitia-lhe estabelecer comunicação com outros aglomerados urbanos. E foi daí que partiram os povoadores das regiões de Campinas, Mogi Mirim e mesmo de algumas localidades das Minas Gerais”.⁴⁴

Jundiaí foi impelida, nesse sentido, a se dedicar aos negócios do sertão e ao cultivo de pequenas roças como atividade acessória e de subsistência. Os relatos dos viajantes do início do século XIX nos trazem uma descrição daquele espaço pobre e acanhado, ainda formado por uma pequena vila de casas térreas de taipa.

O padre Manuel Aires de Casal, em sua *Corografia brasílica*, publicada em 1817, apontou a simplicidade de Jundiaí, classificada como “mediocre”, embora tenha destacado a importância da vila no abastecimento das tropas que por ali passavam:

“Jundiaí, vila mediocre e florente, uma milha distante da margem esquerda do rio, que lhe deu o nome, 10 léguas ao noroeste de São Paulo, e outras tantas a leste-nordeste de Itu, ornada com uma boa matriz, de que é padroeira N. Senhora do Desterro, um hospício de Beneditinos, uma ponte sobre o rio, que cria entre outros peixes os chamados jundiás, que se lhe derivou o nome. Seus moradores criam gado vacum, muar e cavalar; fazem grandes plantações de cana-de-açúcar, para cuja fatura há vários engenhos; e recolhem abundância de legumes, e milho, com que fornecem as tropas de Goiás, que se preparam aqui”.⁴⁵

Por sua vez, a vila de Jundiaí foi descrita, em 1818, por Spix e Martius como

“pequeno povoado sobre uma colina baixa, é só importante por sua situação favorável para o comércio do sertão. Todas as tropas que partem da capitania de São Paulo, para Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Cuiabá, são aqui organizadas. Os habitantes possuem grandes manadas de mulas, que fazem essas viagens algumas vezes por ano. O fabrico de cangalhas, selas, ferraduras e tudo que é necessário para equipamento das tropas, assim como o incessante vaivém das caravanas, dão ao lugar feição de atividade e riqueza, e, com razão,

⁴⁴ *Ibidem*, p. 44.

⁴⁵ AIRES DE CASAL, M. *Corografia brasílica*. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1817, p. 100. Fac-simile da primeira edição disponível em <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/me003003.pdf>>. Acesso em 24 jan 2022.

dão-lhe o título de porto seco. Daqui partem estradas trilhadas para as províncias acima citadas. A viagem para Vila Boa de Goiás se faz num mês, a de Cuiabá em dois. Para São Paulo, distante dez léguas, e para Santos, levam-se daqui especialmente raízes de mandioca e farinha, milho e açúcar; por outro lado, vem de volta sal, ferro e artefatos europeus (fazenda seca), para o comércio no interior. Nos arredores, alternam-se outeiros com vales úmidos de arvoredos médios, e com campos abertos onde crescem diversas plantas medicinais de valor. Entre outras, mostraram-nos aqui a poaia (*Polygala poaya nob.*), cuja raiz é geralmente empregada no lugar da verdadeira ipecacuanha e quase nas mesmas doses. Também uma espécie de quina se vê aqui, de uma árvore de porte mediano, com folhas grandes que tem muito amargor, mas pouco aroma, cuja casca, não raro, é despachada para o Rio de Janeiro”.⁴⁶

Descrição ainda mais pormenorizada foi oferecida por Luís D’Alincourt, em sua viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá, em 1818. Em seu texto, o viajante explorou minuciosamente os aspectos geográficos da região de Jundiá, bem como sobre o traçado urbano da vila:

“Jundiá, pequena vila [...] menos de uma milha distante da margem esquerda do rio Jundiá-Guaçu, que lhe passa ao norte, e vai desaguar no Tietê [...]; está colocada ao longo do cabeço de um monte [...]; as ruas são alinhadas, e largas, dispostas paralelamente umas às outras; todas as casas construídas de taipa e terras, à exceção de duas moradas, a maior parte delas são cobertas de telha vã, e guarnecem as ruas com muita irregularidade em suas frentes, e alturas: a rua direita está no ponto mais elevado, disposta ao longo do cabeço do monte; depois segue-se a do meio, e são as mais povoadas; à rua do meio segue-se a nova, e a esta a da Boavista, que é mais baixa, e a menos povoada; a qual tem grandes espaços tapados com muros de taipa, e outros inteiramente abertos. Há nesta vila três igrejas; a matriz, da invocação de Nossa Senhora do Desterro, colocada quase no centro da vila, com uma pequena praça na frente; a de Nossa Senhora do Rosário, situada na extremidade da parte de São Paulo, e a de São Bento, no outro extremo, havendo entre esta, e a vila, um comprido largo coberto de pequenos arbustos”.⁴⁷

Possivelmente, esse detalhamento de D’Alincourt corroborou para a elaboração da planta das cartas de datas de 1657 realizada por Geraldo Tomanik em 1976, uma vez

⁴⁶ SPIX; J. B. von; MARTIUS, C. F. P. von. *Viagem pelo Brasil (1817-1820)*. Vol. 1. Brasília: Senado Federal, 2017, p. 227-228.

⁴⁷ D’ALINCOURT, *op. cit.*, p. 27-28.

que diversos elementos do texto do viajante constam daquela representação: núcleo urbano situado sobre o monte/colina, com ruas paralelas a partir da Igreja Matriz, balizado pela Igreja de Nossa Senhora do Rosário ao sul e pela Igreja de São Bento ao norte, cujas construções são majoritariamente de taipa.

A presença de poucos habitantes na vila também chamou a atenção de D’Alincourt, que justificou esse fenômeno em função do tempo dedicado à agricultura pela população local:

“é, esta vila, pouco povoada porque grande número de seus moradores se aplica à cultura das terras; principalmente no tempo dos roçados para as plantações: e outros saem por camaradas, e arrieiros das diversas tropas; que ali se arranjam do preciso, para seguirem jornada; e em que se empregam, todos os anos, de oitocentas a mil bestas, o que forma um mui útil ramo de negócio destes habitantes.”⁴⁸

Os registros de D’Alincourt são especialmente valiosos por indicar outras atividades econômicas além do aluguel ou comercialização de muares, com destaque para a incipiente produção de açúcar e aguardente:

“O açúcar, aguardente, e toucinho são os principais gêneros de exportação; colhe-se milho em quantidade, arroz, legumes de várias qualidades, e especialmente feijão; fazem farinha de mandioca; plantam algum trigo, e criam gado vacum e cavalari.”⁴⁹

No texto de D’Alincourt, há breve menção ao rio *Quapeba*, afluente do rio Jundiá-Guaçu. Trata-se do rio Guapeva, situado a sul da colina, que será importante fonte de água para os primeiros conjuntos fabris de Jundiá a partir final do século XIX. Por fim, o viajante mencionou também que parte significativa da população de Jundiá tinha “*os peçoços defeituosos por causa da moléstia, a que vulgarmente chamam papos, que ataca as pessoas de ambos os sexos, e até de menos idade; julga-se que esta moléstia provém da qualidade das águas*”.⁵⁰

Em 1819, foi a vez de Auguste de Saint-Hilaire passar por Jundiá e registrar suas impressões sobre o local. De acordo com o naturalista francês, a vila era pouco extensa;

⁴⁸ *Ibidem*, p. 28.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 28.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 28.

suas ruas eram espreitas e suas casas unidas umas às outras, sendo, geralmente, baixas e pequenas. A população somava entre 5000 e 6000 pessoas, cuja maioria era de agricultores que só se dirigiam à vila aos domingos. O vazio e o silêncio predominavam nos outros dias, exceto quando havia alguma festa religiosa.⁵¹

A importância de Jundiá para o abastecimento dos viajantes e das caravanas foi, em contrapartida, corroborada por Saint-Hilaire. Inclusive, o francês indicou a vila como a principal e a melhor fornecedora de *camaradas*, homens livres dispostos a trabalhar nessas expedições. O próprio Saint-Hilaire procurou um novo tocador para sua caravana em Jundiá, solicitando a ajuda do capitão-mor da vila para encontrar alguém de confiança. O capitão-mor de Jundiá se ocupava principalmente, nas palavras de Saint-Hilaire, em “*procurar camaradas para as caravanas*” e “*em sua fazenda é que eram organizadas quase todas as caravanas que iam de São Paulo a Cuiabá e Goiás*”.⁵²

Nesse sentido, Saint-Hilaire detalhou a atividade do capitão-mor de Jundiá no apoio às caravanas:

“durante a estação das viagens, comprava o referido capitão-mor um milheiro de muares, ou mesmo maior número, na vizinha vila de Sorocaba, que é o entreposto desse género de comércio, vendendo-os, em seguida, por lotes, aos chefes de caravanas; e, ao mesmo tempo, lhes fornecia provisões e lhes arranjava camaradas. Cada caravana encontrava em suas terras certa extensão de terreno, onde podiam pastar os animais de que se compunham, e um rancho isolado, junto ao qual havia um espaço, em que tinham sido fíncadas longas estacas dispostas em forma de xadrez. Nesse local é que eram reunidas as mercadorias destinadas a ser transportadas e que se preparavam as cargas dos muares, os quais ali mesmo eram ferrados e carregados no momento de partir. O rancho e as pastagens, onde são, assim, organizadas as tropas, têm o nome de *invernadas*”.⁵³

Do mesmo modo que D’Alincourt, Saint-Hilaire mencionou que era comum notar *papudos* entre os habitantes da vila, sendo esses chamados pela alcunha de “*papudos de Jundiá*”.⁵⁴

⁵¹ SAINT-HILAIRE, A. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai*. São Paulo: Livraria Martins, 1940, p. 153-154.

⁵² *Ibidem*, p. 154-155.

⁵³ *Ibidem*, p. 155.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 156.

Por sua vez, Hércules Florence passou por Jundiáí em 1826, como integrante da expedição do cônsul geral da Rússia no Brasil, o barão Langsdorff. Ainda que tenha reconhecido a importância do aluguel de bestas para os negociantes que se dirigiam a Goiás, o viajante registrou a precariedade da vila:

“Jundiáí é a povoação mais deserta que vi em toda a província. O terreno é um tanto árido: há muito poucos habitantes, comércio limitadíssimo; entretanto, está no caminho de São Paulo a Goiás e é aí que os negociantes, que não se proveram de animais, encontram bestas para alugar.⁵⁵

A vila de Jundiáí também foi caracterizada por Hércules Florence por meio de uma ilustração, na qual figura um terreno ermo, com poucas construções, todas elas térreas e de pequeno porte. Na imagem, o maior destaque foi conferido aos muare negociados pelos viajantes:

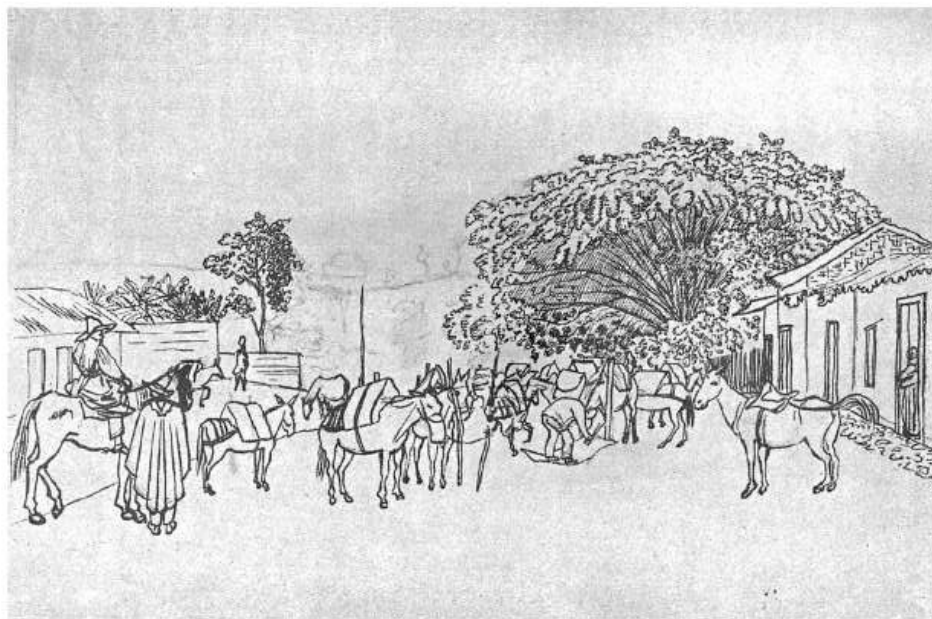


Imagem 1 – Pousa de Jundiáí, de Hercules Florence⁵⁶

Comparando as vilas de Jundiáí, Itu e Porto Feliz, Hércules Florence destacou a regularidade do traçado urbano de Jundiáí, que apresentava ruas alinhadas, diferentemente das vilas vizinhas. Pelos registros do viajante, também é possível notar

⁵⁵ FLORENCE, H. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. Brasília: Senado Federal, 2007, p. 15.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 10.

que Jundiaí era menos estruturada que Itu, vila que já contava com construções maiores e alguns melhoramentos urbanos:

“Itu é uma cidade espreada em vasto terreno. Há algumas casas de sobrado. As ruas não são alinhadas como as de Jundiaí, mas em compensação têm um passeio de lajes de ardósia de mais de um metro quadrado. [...] Porto Feliz é uma cidadezinha assente na margem esquerda do Tietê, e em terreno elevado e desigual. As casas são térreas e as ruas tortas, e não como as de Itu e Jundiaí”.⁵⁷

Outro viajante que passou por Jundiaí na década de 1820 foi o botânico e desenhista inglês William John Burchell, que registrou o largo da Igreja de Nossa Senhora do Desterro, bem como as edificações das ruas Direita, futura rua Barão de Jundiaí, à esquerda da imagem; e do Pelourinho, futura rua do Rosário, à direita da imagem:



Imagem 2 – Vista de Jundiahy em 1827, reprodução do desenho de William John Burchell (Arquivo Histórico de Jundiaí)

No desenho de Burchell, é possível constatar que a Igreja Matriz permanecia em seus contornos módicos, à semelhança da descrição fornecida pelo já citado traslado do livro do tombo de 1747.⁵⁸ Ademais, dentre as pequenas edificações das ruas que circundam o largo, destacam-se, à esquerda da imagem, na então Rua Direita, um imponente sobrado e, ao lado, uma edificação térrea com largo beiral e janelas protegidas por rótulas. Possivelmente, tratava-se do único sobrado existente na Vila de Jundiahy nos

⁵⁷ *Ibidem*, p. 16-18.

⁵⁸ A Igreja Matriz de Jundiaí passaria por uma grande reforma na década de 1880, a partir de um projeto elaborado por Ramos de Azevedo, que transformaria o modesto templo de arquitetura de inspiração barroca em uma imponente catedral neogótica.

anos 1820, que pertenceu à família tradicional família Silva Prado. Já a edificação térrea ao lado do sobrado ficaria renomada por abrigar, anos mais tarde, a família de Antônio de Queiroz Telles, o Barão de Jundiáí.⁵⁹

Décadas depois, em 1860, o viajante suíço Johann Jakob Von Tschudi chegava a Jundiáí. Seu primeiro registro sobre a vila foi a ausência de um albergue aceitável, o que o obrigou a “*a seguir mais um quarto de légua adiante, até alcançar a ponte sobre o rio Jundiáí, onde há uma grande e muito frequentada hospedaria*”.⁶⁰ Curiosamente, o suíço registrou que Jundiáí fora, tempos atrás, uma vila importante e rica, quando se plantava muita cana-de-açúcar em suas fazendas. Além da derrocada da produção açucareira, Tschudi sinalizou o declínio também dos negócios do sertão e, conseqüentemente, da própria vila de Jundiáí:

“seus habitantes entretinham um animado comércio de mulas, que compravam ainda selvagens em Sorocaba, e as domavam para depois revendê-las, como bestas de carga ou animais de sela. Este comércio proporcionava-lhes bons lucros e além disto fabricavam ótimas selas e arreios. Atualmente, as terras se acham inteiramente depauperadas, o comércio de muares diminuiu sensivelmente e a indústria de selaria se extinguiu totalmente; a localidade perdeu todo o brilho dos tempos passados”.⁶¹

Ainda na década de 1860, Jundiáí permanecia uma vila pouco povoada. Tschudi relatou que metade das casas não eram habitadas, e que o movimento da vila só aumentava aos domingos, quando muitos saíam de seus sítios e chegavam à vila para assistir à missa. Para o suíço, da suposta “opulência dos tempos idos, somente o convento dos beneditinos restava”.⁶²

⁵⁹ Essas duas edificações ainda estão preservadas e são tombadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT, conforme Resolução nº 43, de 04/07/2013 - Sobrado, e Resolução s/nº de 13/03/1970 – “Solar do Barão”. Vale apontar que o desenho de Burchell nos ajuda a esclarecer a data de construção do “Solar do Barão”, comprovando que o imóvel já estava edificado muito antes de 1852, data gravada na entrada do imóvel que se refere, na realidade, a uma das várias reformas pelas quais o imóvel passou, não à sua construção. Ademais, cabe lembrar que as famílias Silva Prado e Queiroz Telles se uniram com o casamento de Ana Joaquina da Silva Prado (viúva de José de Moraes Leme, e filha de Martinho Silva Prado, o Barão de Iguape) com o guardador Antônio de Queiroz Telles, português radicado em Jundiáí. Dessa união de Ana Joaquina e Antônio, nasceu o filho homônimo Antônio de Queiroz Telles, futuro Barão de Jundiáí.

⁶⁰ TSCHUDI, J. J. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora S.A., 1953, p. 128.

⁶¹ *Ibidem*, p. 128.

⁶² *Ibidem*, p. 128.

Na sequência de seus registros, Tschudi fez um prognóstico que se confirmou mais tarde: Jundiaí somente retomaria certa importância quando fosse servida por estrada de ferro.⁶³ Por fim, o naturalista visitou três propriedades rurais que já cultivavam café e utilizavam mão de obra imigrante em Jundiaí: a Fazenda São José da Lagoa, de propriedade do então recém-falecido Antônio Joaquim Guimarães, que contava com apenas 8 famílias de imigrantes; o Sítio Grande de Santo Antônio, que empregava 60 famílias de imigrantes, cujo proprietário era Antônio de Queiroz Telles, futuro Conde de Parnaíba, filho homônimo do Barão de Jundiaí; e a Fazenda São Joaquim, propriedade do tenente-coronel Joaquim Benedito de Queiroz Telles, também filho do Barão de Jundiaí, onde trabalhavam sete famílias há pouco chegadas da Europa. Ao descrever as relações entre os fazendeiros e seus respectivos colonos imigrantes, Tschudi enalteceu, de maneira romantizada, o sistema de parcerias, enfatizando que os fazendeiros em questão cumpriam os contratos firmados com os colonos, e que esses, em sua maioria, estavam satisfeitos com o trabalho.⁶⁴

De maneira geral, os relatos desses viajantes indicam que Jundiaí chegou à metade do século XIX sendo ainda uma vila modesta, pouco habitada, com uma economia dependente dos negócios do sertão. Esses relatos até sugerem um tímido desenvolvimento econômico experimentado com o cultivo da cana-de-açúcar, contudo, essa lavoura não foi o bastante para alterar a dinâmica da Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiahy, conforme exposto a seguir.

1.4 – A cana-de-açúcar em Jundiaí

Ao caracterizar a economia de subsistência no período colonial, Celso Furtado assinalou que cada indivíduo ou unidade familiar era responsável por produzir alimentos para si, sendo a *roça* o sustentáculo dessa dinâmica. O homem da economia de subsistência também estava ligado a um grupo econômico maior, geralmente pecuário, no qual desempenhava funções que lhe conferiam uma pequena remuneração suficiente para gastos monetários. Para Furtado, a abundância de terras ensejava o crescimento do sistema de subsistência, implicando na redução da importância relativa da faixa monetária. Nessas condições, o capital de que dispunha o roceiro era mínimo, e o método

⁶³ *Ibidem*, p. 129.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 150-153.

que utilizava para ocupar novas terras consistia no abatimento das árvores grandes e no uso do fogo para limpar o terreno, abrindo espaço, de maneira primitiva, para o plantio da *roça*. Essa técnica era suficiente para os fins estritos de alimentação de uma família, e ainda que dispusesse de técnicas agrícolas mais avançadas, o roceiro tendia a abandoná-las, pois o produto do seu trabalho não teria valor econômico.⁶⁵

Essa caracterização de Furtado é genérica para toda a América Portuguesa, mas guarda certa consonância com o cenário econômico observado em Jundiáí. O cultivo de milho, feijão, amendoim, arroz e algodão nas propriedades jundiáienses, nos dois primeiros séculos de existência da vila, deu-se de forma diminuta e sem a exigência de muitos recursos. Algum dinamismo foi experimentado em meados do século XVIII, com a participação dos roceiros da vila no sistema de abastecimento da região das Minas, o que impulsionou a expansão de suas pequenas roças e garantiu uma remuneração pelo fornecimento de animais, ferramentas e utensílios aos viajantes que por ali passavam. Destacou-se, sobretudo, a produção de milho, gênero preferido para o abastecimento das tropas que iam para as Minas e para a criação de gado *vacum* e de suínos.⁶⁶ Tais negócios, contudo, entraram em declínio com a derrocada da atividade mineradora.⁶⁷

A situação frágil da agricultura não era uma exclusividade da vila de Jundiáí. Em documentos oficiais produzidos a partir do governo de Luís António de Sousa Botelho Mourão, o Morgado de Mateus (1765-1775), observa-se grande preocupação com o estado miserável da capitania de São Paulo, decorrente, de acordo com as autoridades, da péssima situação da agricultura que não produzia nada que pudesse ser exportado. Constatando esse estado de penúria, Morgado de Mateus recomendou, logo que chegou a São Paulo, o aumento da produção agrícola em diversas regiões da capitania, “*considerando que o melhor meio de enriquecer os povos é a agricultura e o comércio, com que se tem feito poderosas e opulentas, as mais famosas nações do mundo*”.⁶⁸

Na sequência, o governador empreendeu esforços na busca por algum produto agrícola exportável, cuja rentabilidade fosse capaz de reverter o processo de decadência

⁶⁵FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 177-178.

⁶⁶ Caio Prado Junior destacou a importância da criação de suínos na economia colonial, principalmente nas capitanias do Centro-Sul, incluindo Rio de Janeiro e São Paulo. Para o autor, a carne de porco fazia parte da dieta dos habitantes dessa região da colônia, e o toucinho era muito utilizado para condimentar alimentos, como o feijão, e para se extrair a banha. Cf. PRADO JR, C. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Publifolha, 2000, p. 202-203.

⁶⁷ MAKINO, *op. cit.*, p. 99-102.

⁶⁸ PETRONE, M. T. S. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Editora Difusão Europeia do Livro, 1968, p. 15-16.

econômica vivenciado nas terras paulistas. A maior aposta foi em uma cultura já conhecida desde os tempos iniciais da ocupação portuguesa: a cana-de-açúcar.

A primeira experiência com a cana-de-açúcar no território paulista ocorreu em Santos e São Vicente ainda no século XVI. No entanto, as condições geográficas impróprias e a concorrência com o açúcar nordestino retiraram o fôlego dessa empreitada. Em pouco tempo, o açúcar na baixada santista floresceu e rumou ao fracasso. Nas palavras de Maria Theresa Schorer Petrone,

“depois de a indústria açucareira ter tido certo florescimento no século XVI na baixada santista, onde Martin Afonso de Souza fundou segundo indica o primeiro engenho do Brasil e onde logo em seguida surgiram mais uma dúzia de engenhos, ela estagnou e até decaiu, principalmente, porque as condições geográficas impunham uma limitação natural à expansão dos canaviais, e também porque o açúcar vicentino não podia concorrer com o do litoral do nordeste, que tinha a seu favor extensas áreas propícias e a maior proximidade da corte”⁶⁹

Embora a lavoura de cana-de-açúcar não tenha desaparecido completamente na capitania, ela retomaria vulto apenas nos anos 1770, graças aos incentivos de Morgado de Mateus e seus sucessores. O estímulo à cana-de-açúcar, porém, manteve a lógica da agricultura rudimentar predominante nas terras paulistas. Em face da disponibilidade de extensas áreas, o incremento da produção se deu basicamente pela expansão das terras cultivadas e pelo crescimento da população dedicada a essa lavoura, com pouco ou nenhum aperfeiçoamento técnico dos métodos de cultivo.⁷⁰

Três regiões da capitania se destacaram na cultura da cana-de-açúcar: as localidades a caminho do Rio de Janeiro, no Vale do Paraíba; as vilas de São Sebastião e Ubatuba, no litoral norte; e, principalmente, o chamado “quadrilátero do açúcar”, delimitado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiaí, no qual estavam inseridos dois grandes centros produtores, Itu e Campinas.⁷¹

⁶⁹*Ibidem*, p. 9.

⁷⁰*Ibidem*, p. 23-24.

⁷¹ Caio Prado Junior cunhou a denominação “quadrilátero do açúcar”, delimitando-o originalmente pelas vilas de Porto Feliz, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiaí. Já Petrone preferiu substituir Porto Feliz por Sorocaba como um dos vértices formadores do quadrilátero, pois, de acordo com a autora, “*em Sorocaba o cultivo da cana-de-açúcar ainda teve relativa importância e, porque, dessa maneira, Itu, importantíssimo centro canavieiro, e outras áreas produtoras de açúcar ficam decididamente enquadrados*”. PETRONE, *op. cit.*, p. 24.

O rápido avanço da cana-de-açúcar em Itu foi possibilitado, dentre outros fatores, pelo solo bastante favorável. Em 1776, Itu já contava com 25 engenhos, número que quadruplicaria duas décadas depois, atingindo, em 1798, 107 engenhos. Para Petrone, a cana-de-açúcar foi de extrema importância para a vila, que se especializou na produção do gênero e conseguiu exportá-lo graças à sua qualidade.⁷²

A cultura da cana-de-açúcar em Campinas trouxe, por sua vez, importantes consequências político-administrativas para a região. Em 1774, a localidade se tornou freguesia do termo de Jundiaí, sob o nome de Nossa Senhora da Conceição de Campinas. Anos mais tarde, em outubro de 1797, uma carta do vigário da freguesia, Joaquim José Gomes, endereçada ao governador da capitania de São Paulo, expôs o desejo dos moradores da região de elevar Campinas à categoria vila, sob o argumento de que a distância até Jundiahy, a sede político-administrativa, prejudicava os negócios dos produtores de açúcar. Das 44 assinaturas que acompanharam a carta do vigário, 22 eram de senhores de engenho. Outra alegação recorrente era a de que os “homens bons” estavam obrigados a ir servir a Vila de Jundiahy, a léguas de distância, o que lhes causava maior vexame e prejuízo, por deixarem em desamparo suas casas, famílias, lavouras de açúcar. O pleito foi prontamente atendido em portaria de 16 de novembro do mesmo ano, na qual o governador Castro e Mendonça ordenou que se fizesse erigir Campinas em vila, sob o nome de São Carlos.⁷³

A importância da cana-de-açúcar para Campinas também foi descrita por Saint-Hilaire:

“A cidade de Campinas deve sua origem ao fabrico do açúcar. Durante muito tempo acreditava-se que as terras pretas dos arredores de Itu eram as únicas, de toda essa parte da Província, apropriadas à cultura da cana de açúcar; entretanto, apesar desse preconceito, algumas pessoas ensaiaram, em 1770, plantar essa gramínea nas terras vermelho-escuras do atual termo de Campinas. Completo êxito coroou esse ensaio, e o exemplo foi logo seguido por grande número de agricultores.”⁷⁴

⁷² *Ibidem*, p. 42.

⁷³ MONT SERRATH, P. O. *Dilemas & Conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, FFLCH – USP, São Paulo, 2007, p. 150.

⁷⁴ SAINT-HILAIRE, *op. cit.*, p. 148.

Já os primeiros registros da cana-de-açúcar em Jundiaí constam do recenseamento de 1773. Nesse levantamento, José Pedroso Leme figurou com uma produção de 20 canadas de aguardente, enquanto João Cardoso da Silva somou 65 canadas.⁷⁵ Contudo, embora Jundiaí tenha sido um dos vértices do “quadrilátero do açúcar”, sua produção nas décadas futuras não foi da mesma magnitude que aquela verificada em outras vilas encerradas no quadrilátero.

A pesquisa de Pablo Oller Mont Serrath identificou a presença de apenas 2 pequenos engenhos em Jundiaí no ano de 1793, cujos proprietários eram Luiz Castanho de Moraes e Ricardo Barbosa, com produção total de 700 arrobas de açúcar. Esses números eram significativamente inferiores aos de Itu, que já contava com 58 engenhos e produzia 34.124 arrobas de açúcar, ou mesmo aos de Campinas, com 5 engenhos e 1.390 arrobas de açúcar.

Essa discrepância seria ainda maior nos anos seguintes. Em 1798, a Vila de Jundiaí tinha 13 engenhos, com produção 2.420 arrobas de açúcar.⁷⁶ Os maiores produtores jundiaenses, com produção entre 300 e 400 arrobas, eram: Antônio de Moraes e Siqueira (capitão-mor); Domingos Pinheiro de Oliveira; Francisco Correa Pupo; Luiz Castanho de Moraes e Vicente de Sampaio Goes. No mesmo ano, em Itu, existiam mais de 100 engenhos que produziram 63.211 arrobas de açúcar. Dentre os produtores ituanos, destacaram-se Antônio de Barros Penteado, José do Amaral Gurgel, José Manuel da Fonseca Leite, José Manuel de Mesquita, Maria Dias Leite, e Vicente do Amaral Campos, que produziram, cada um, mais de 2.000 arrobas de açúcar. Por sua vez, Campinas apresentava 35 engenhos e uma produção de 15.303 arrobas de açúcar. Os campineiros Antônio Ferraz de Campos, Floriano de Camargo Penteado, Francisco de Paula Camargo, Inácio Ferreira de Sá e Joaquim José Teixeira Nogueira, perfizeram, individualmente, mais de 1.000 arrobas.⁷⁷

Dessa forma, Jundiaí findava a última década dos *setecentos* com uma produção anual inferior a 5.000 arrobas de açúcar, ficando atrás de diversas outras localidades paulistas:

⁷⁵ MAKINO, *op. cit.*, p. 102.

⁷⁶ Há uma divergência entre os dados de Miyoko Makino e Pablo Oller Mont Serrath sobre a produção de açúcar em Jundiaí no ano de 1798. Segundo Makino, Jundiaí produziu 3.708 arrobas. Cf. MAKINO, *op. cit.*, p.103. Essa Enquanto para Mont Serrath, a produção jundiaense foi menor: 2.420 arrobas. Cf. MONT SERRATH, *op. cit.*, p. 265. No que se refere ao ano de 1799, ambos os autores citam a produção de 4.750 arrobas de açúcar. Adotou-se aqui os dados de Mont Serrath para possibilitar a comparação com as vilas de Itu e Campinas.

⁷⁷ MONT SERRATH, *op. cit.*, p. 258-260; 265-266.

Vila	Produção de Açúcar (arrobas)
Itu	73.510
São Sebastião	39.890
Porto Feliz	30.670
Campinas	16.880
Guaratinguetá	9.090
Sorocaba	5.740
Jundiaí	4.750
Parnaíba	4.680

Tabela 2 – Produção de açúcar em vilas de São Paulo em 1799 ⁷⁸

A cultura da cana-de-açúcar em Jundiaí continuou acanhada após a virada de século. No “Levantamento das propriedades da capitania de São Paulo” realizado em 1818, figuravam 278 propriedades em Jundiaí, das quais 26 eram fazendas de cana-de-açúcar com engenhos. Dessas, apenas 8 eram de tamanho ou padrão relevante. Predominavam, então, as pequenas propriedades, com menos de 700.000 braças quadradas. ⁷⁹

Todavia, Petrone ponderou a ausência de uma correlação direta entre tamanho da propriedade e volume de produção, ao menos em Jundiaí. Pelos dados coletados, também não é possível qualquer consideração sobre o tamanho ideal da propriedade ou a quantidade de mão de obra para torná-la economicamente viável. Por exemplo, duas fazendas de tamanhos muito diferentes em Jundiaí, uma de 562.500 e outra de 450.000 braças quadradas tinham o mesmo número de escravos, 34 negros. ⁸⁰

Embora diminuto, o cultivo da cana-de-açúcar em Jundiaí não escapou da atenção dos viajantes que passaram pela vila. Parte desses registros sublinhou inadequação do solo jundiaíense àquela cultura, com exceção dos terrenos situados nas proximidades da Serra do Japi, onde a produção apresentava resultados melhores. Em 1818, D’Alincourt relatou que

⁷⁸ *Ibidem*, p. 114.

⁷⁹ PETRONE, *op. cit.* p. 72.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 75-76.

“Há no termo perto de quarenta engenhos, entrando neste número os de aguardente, situados pela maior parte na serra de Japi, cinco léguas distante, que corre do nordeste, ao sudoeste, e fica ao sueste da vila: é o melhor local de todo o termo para produzir a cana”⁸¹

No mesmo sentido, em 1819, Saint-Hilaire comparou o solo de Jundiaí com o solo mais favorável da vizinha Campinas:

“Durante muito tempo, só se cultivavam, nos arredores de Jundiaí, o arroz, o feijão, o milho e outras mercadorias de natureza semelhante, que eram vendidas em São Paulo ou nos próprios centros de produção; entretanto, após certo número de anos, a cultura da cana de açúcar foi introduzida na região. As terras não são ali tão favoráveis a essa cultura, como as de Campinas. Essa gramínea é, contudo, plantada com resultado, ao sopé da serra do Japi, cadeia de montanhas que se eleva ao sul da vila”.⁸²

As estatísticas de produção, exportação e importação de 1825 apontavam a presença de 32 senhores de engenho na vila, com destaque para José Pereira de Queirós, Eleutério da Silva Prado, Joaquim José de Moraes, Luís José Pereira de Queirós, Joaquim da Silva Prado, e Antônio de Queiroz Telles que, futuramente, também se dedicaria ao cultivo do café e seria condecorado com o título de Barão de Jundiaí. De acordo com esses dados, a produção de açúcar em Jundiaí seguia de pequena monta, mas se tratava do principal produto de exportação da vila na década de 1820, enquanto as roças de milho, feijão e arroz eram quase exclusivamente para a subsistência.⁸³

De todo modo, ainda que se possa observar um relativo incremento na lavoura canavieira em Jundiaí nas décadas seguintes, a vila continuou a ocupar uma posição periférica nos negócios do açúcar. Valendo-se dos relatórios dos governadores da província, dos relatos de viajantes e de diversas séries estatísticas, Petrone concluiu que a produção de açúcar em Jundiaí era medíocre. Nas palavras da autora, “*vê-se, portanto, que em tempo algum Jundiaí se destacou como grande produtor*”.⁸⁴

⁸¹ D’ALINCOURT, *op. cit.*, p. 27-28.

⁸² SAINT-HILAIRE, *op. cit.*, p. 154.

⁸³ MAKINO, *op. cit.*, p. 106-110.

⁸⁴ PETRONE, *op. cit.*, p. 50.

O quadro comparativo abaixo, compilado a partir dos dados de Petrone, demonstra a contínua posição marginal de Jundiaí:

ANO	Campinas		Itu		Jundiaí	
	Engenhos	Açúcar (arrobas)	Engenhos	Açúcar (arrobas)	Engenhos	Açúcar (arrobas)
1798	37	15.139	107	64.809	16	3.708
1818	60	100.000	124	-	40	-
1836	93	158.447	98	91.965	29	11.800
1854	44	62.290	164	159.070	19	20.000

Tabela 3 – Produção de açúcar em Campinas, Itu e Jundiaí, entre 1798 e 1854 ⁸⁵

Mesmo se compararmos com centros produtores menores, constata-se a pouca relevância de Jundiaí: em 1854, Piracicaba possuía 51 engenhos e produziu 131.000 arrobas de açúcar; Mogi-Mirim apresentava 57 engenhos e uma produção de 227.000 arrobas de açúcar; e Porto Feliz contava com 38 engenhos e um total de 46.310 arrobas de açúcar.⁸⁶

Esses dados e as impressões deixadas pelos viajantes sugerem que o açúcar não teria sido capaz de superar a pobreza e pasmaceira vividas na Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiahy. Durante o período de maior produção açucareira na vila, entre 1836 e 1854, a população chegou a decrescer de 5.885 para 5.606 habitantes, enquanto a província de São Paulo experimentava um incremento populacional de 46,7%.⁸⁷ Assim, Jundiaí pouco se alterou durante mais de um século e meio, conservando-se como uma pequena vila no alto da colina, cujos habitantes frequentemente se ausentavam para cuidar das roças ou organizar expedições sertão adentro.

Porém, a cana-de-açúcar abriu caminho para um novo produto de exportação: o café. A partir de 1854, os canaviais foram progressivamente substituídos pelos cafezais,

⁸⁵ *Ibidem*, p. 41; 45; 50. Os dados para o ano de 1798 diferem, por estreita margem, daqueles apresentados por Mont Serrath, entretanto, não comprometem a comparação proposta entre as vilas de Jundiaí, Itu e Campinas.

⁸⁶ *Ibidem*, p. 50-53.

⁸⁷ MAKINO, *op. cit.*, p. 122. Esclareça-se que esses números se referem aos habitantes da vila e das áreas rurais sob jurisdição da vila. Especificamente sobre a área urbana, Makino indicou apenas 659 habitantes em 1836, sendo 534 livres e 125 escravos. A autora não especificou a população urbana e rural, tampouco a livre e a escrava, nos dados de 1854. Cf. MAKINO, *op. cit.*, p. 120.

a mão de obra escrava dava lugar à mão de obra livre imigrante⁸⁸, as tropas logo seriam ultrapassadas pela ferrovia. O destino de Jundiaí, enfim, parecia mudar.

1.5 – Café e ferrovia: novos tempos em Jundiaí

A chegada do café em Jundiaí pode ser contextualizada a partir do clássico estudo de Sérgio Milliet, o qual mapeou a expansão da cafeicultura no território paulista a partir dos marcos temporais de 1836, 1854, 1886, 1920 e 1935. Em seu roteiro do avanço do café na província e, depois, no estado de São Paulo, Milliet delimitou grandes áreas, cada qual com características e dinâmicas particulares: Região Norte, englobando as cidades e vilas do Vale do Paraíba; Região Central, onde estão inseridas Campinas e Jundiaí; Região da Paulista; Região da Mogiana; Região Araraquarense e Região da Alta Sorocabana.⁸⁹

Em 1836, marco inaugural do roteiro de Milliet, o grande centro de produção de café era o Vale do Paraíba e a zona serrana do chamado “norte paulista”: Areias, Silveiras e Bananal. Essa região era responsável por 86,50% da produção de café em São Paulo, enquanto a região central capitaneada por Campinas respondia por apenas 11,93%:

Região	População	% sobre a população total	Produção de café (em arrobas)	% sobre a produção total
Norte	105.679	45,65%	510.406	86,50%
Central	102.733	44,30%	70.378	11,93%
Mogiana	20.341	8,79%	821	0,14%
Paulista	2.764	1,26%	8.461	1,43%
Total	231.517	100%	590.066	100%

Tabela 4 – População e produção de café das regiões da província de São Paulo em 1836⁹⁰

⁸⁸ Escapa do alcance e dos propósitos desta dissertação discutir a imigração europeia com a profundidade que o tema exige. Especificamente sobre a chegada de imigrantes europeus a Jundiaí, ver os trabalhos de FILIPPINI, E. *Terra, Família e Trabalho – O Núcleo Colonial Barão de Jundiaí (1887-1950)*. Dissertação de mestrado, FFLCH/USP, São Paulo, 1990; FILIPPINI, E. *À sombra dos cafezais: sitiantes e chacareiros em Jundiaí (1890-1920)*. Tese de doutorado, FFLCH/USP, São Paulo, 1998; e IZAÍAS, K. C. S. *População e dinâmica econômica na formação da cidade de Jundiaí – 1615-1890*. Dissertação de mestrado, UNICAMP, Campinas, 2012.

⁸⁹ MILLIET, S. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: Hucitec, 1982.

⁹⁰ Os dados da tabela foram baseados no Quadro Estatístico da Província de São Paulo e sistematizados por MILLIET, *op. cit.*, p. 21.

Os dados obtidos por Sérgio Milliet para o ano de 1836 constam do “Quadro Estatístico da Província de São Paulo”, elaborado pelo marechal Daniel Pedro Muller. Nesse levantamento, Jundiaí figurou com uma produção de 1.276 arrobas de café, enquanto Campinas somava 8.081. As duas vilas estavam bastante distantes de Areias e Bananal, que lideravam com 102.797 e 64.822 arrobas, respectivamente.⁹¹

O café em Jundiaí ainda ocupava uma posição complementar, sendo cultivado nas propriedades que tinham a cana-de-açúcar como principal produto. Os dados do recenseamento também realizado em 1836 indicam a produção de café nas propriedades de Escolástica Joaquina de Barros; Francisco de Paula Dias; Francisco de Leme Pentead; José Pereira de Queirós; Eleutério da Silva Prado; Joaquim da Silva Prado; João Batista Pimentel; e o maior produtor, com produção de 300 arrobas, o Antônio de Queiroz Telles, que seria agraciado com o título de barão de Jundiaí anos mais tarde.⁹²

Já no segundo marco temporal adotado por Milliet, referente a 1854, há uma tímida diminuição da importância relativa da Região Norte na produção de café, tendo as demais regiões levemente aumentado suas participações proporcionais. Evento análogo é verificado nos movimentos demográficos da província, com maior crescimento populacional nas áreas recém ocupadas da Mogiana e Paulista:

Região	População	% sobre a população total	Produção de café (em arrobas)	% sobre a produção total
Norte	146.055	38,00%	2.737.639	77,46%
Central	126.429	39,27%	491.397	13,91%
Mogiana	51.265	15,92%	81.750	2,31%
Paulista	21.889	6,81%	223.470	6,32%
Total	346.638	100%	3.534.256	100%

Tabela 5 – População e produção de café das regiões da província de São Paulo em 1854 ⁹³

Neste novo marco, os dados de José Francisco de Camargo, publicados na valiosa obra “Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos

⁹¹ MULLER, Daniel Pedro. *Ensaio d’um quadro estatístico da Província de São Paulo*. 3ª Edição fac-similada. São Paulo: Governo do Estado, 1978, p. 124-129.

⁹² MAKINO, *op. cit.*, p. 106; 112.

⁹³ MILLIET, *op. cit.*, p. 21.

(Ensaio sobre as relações entre a Demografia e a Economia)”, permitem-nos avaliar a situação da vila de Jundiaí. Em 1852, a produção de açúcar e de café se equipararam nas terras jundiaenses, perfazendo a mesma quantia de 25.000 arrobas de cada produto. Já em 1854, a produção do “ouro negro” atingiu 60.000 arrobas, superando a produção de açúcar que totalizou apenas 20.000 arrobas.⁹⁴

Assim, cotejando a produção cafeeira em Jundiaí nos dois primeiros marcos temporais propostos por Milliet, 1836 e 1854, constata-se que o avanço do café em terras jundiaenses foi retumbante. De 1.276 para 60.000 arrobas, um crescimento de 4.602%, enquanto a produção na província toda foi majorada em 543%.⁹⁵

No terceiro marco temporal de Milliet e último que concerne a esta seção, 1886, há maior equilíbrio na produção de café entre as regiões da província de São Paulo, mas a região de Campinas já despontava como a grande produtora. Destaca-se também a aparição de duas novas regiões, a Araraquarense e a Alta Sorocabana:

Região	População	% sobre a população total	Produção de café (em arrobas)	% sobre a produção total
Norte	338.533	32,66%	2.074.267	19,99%
Central	299.216	28,86%	3.008.350	29,00%
Mogiana	163.831	15,80%	2.262.599	21,81%
Paulista	133.697	12,90%	2.458.134	23,69%
Araraquarense	43.697	4,18%	420.000	4,05%
Alta Sorocabana	58.004	5,60%	151.000	1,46%
Total	1.036.639	100%	10.374.350	100%

Tabela 6 – População e produção de café das regiões da província de São Paulo em 1886 ⁹⁶

O levantamento de José Francisco de Camargo aponta que Jundiaí produziu 133.333 arrobas de café em 1886. Mesmo que relevante, a produção jundiaense estava muito aquém da produção de Campinas, que somava 1.500.000 arrobas, e de Indaiatuba, a maior produtora com 2.000.000 arrobas. Comparando essas três vilas/cidades nos marcos de Sérgio Milliet temos:

⁹⁴ Os dados são de José Francisco de Camargo, e foram sistematizados por MAKINO, *op. cit.*, p. 112.

⁹⁵ MAKINO, *op. cit.*, p. 112.

⁹⁶ MILLIET, *op. cit.*, p. 22.

Ano	Produção de Café (em arrobas)		
	Campinas	Indaiatuba	Jundiaí
1836	8.081	-	1.276
1854	335.550	-	60.000
1886	1.500.000	2.000.000	133.333

Tabela 7 – Produção de café em Campinas, Indaiatuba e Jundiaí, entre 1836 e 1886 ⁹⁷

Enquanto o açúcar ensejou a emancipação política de Campinas, o café propiciou a elevação da Freguesia de Nossa Senhora do Bethlém de Jundiahy, atual Itatiba, em vila independente do termo de Jundiaí em 1857⁹⁸. A região da nova vila despontou como forte produtora, superando, inclusive, Jundiaí: Bethlém produziu 373.333 arrobas de café em 1886, enquanto Jundiaí, 133.333 arrobas.⁹⁹ Apesar da emancipação de Bethlém, o café também conferiu maior importância política para Jundiaí, resultando na elevação da vila à categoria de cidade e sede do município em 28 de março de 1865.¹⁰⁰

Embora extrapole o proposto na presente seção, cabe indicar que nos dois derradeiros marcos temporais propostos por Sérgio Milliet, 1920 e 1935, as regiões mais a norte e oeste do estado de São Paulo foram consagradas como as maiores produtoras de café. Em 1920, destaque para as regiões da Mogiana, Paulista e Araraquarense. Em 1935, a Araraquarense dividia a liderança da produção com a Região Noroeste (nas proximidades de Bauru).¹⁰¹

Na esteira do café, vieram as ferrovias. Ou, conforme a célebre frase de Sérgio Milliet, “*atrás do café e por vezes à sua frente penetram as ferrovias*”.¹⁰² Contudo, a aurora da malha ferroviária no Brasil foi marcada por dificuldades e por projetos malsucedidos, o que exigiu o empenho das autoridades imperiais e dos investidores privados na busca de soluções para viabilizar a ferrovia no país.

Inicialmente, o propósito de construir estradas de ferro foi justificado pelo interesse na ocupação e integração nacional. Logo em 1835, mediante o Decreto Regencial nº 101, de 31 de outubro daquele ano, autorizou-se a concessão de privilégio para a construção

⁹⁷ Os dados de José Francisco de Camargo e tabulados por MILLIET, *op. cit.*, p. 48.

⁹⁸ Lei Imperial nº 553, de 20 de fevereiro de 1857.

⁹⁹ MILLIET, *op. cit.*, p. 48.

¹⁰⁰ Lei Provincial nº 24, de 28 de março de 1865.

¹⁰¹ MILLIET, *op. cit.*, p. 22-23.

¹⁰² *Ibidem*, p. 24.

de linhas férreas que ligassem o Rio de Janeiro às províncias da Bahia, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, mesmo sem a previsão de alguma atividade econômica que pudesse sustentar a operação dessas estradas de ferro. Conhecido como “Lei Feijó”, esse decreto fixava quarenta anos de privilégio para o transporte de gêneros e passageiros, e previa, dentre outras vantagens, a isenção dos impostos de importação para máquinas durante os primeiros cinco anos, e a cessão gratuita dos terrenos necessários à ferrovia, cabendo ao Estado proceder à desapropriação no caso de terrenos particulares. Porém, o ineditismo do projeto, a magnitude do plano frente às reais possibilidades, e as agitações políticas do período regencial concorreram para que a empreitada não fosse efetivada.

Por sua vez, a Assembleia Provincial de São Paulo, por meio da Lei Provincial 51, de 18 de março de 1836, alterada pela Lei 115, de 30 de março de 1838, outorgou, à firma Aguiar, Viúva, Filhos e Cia. e a Platt & Reid, concessão para ligar Santos às vilas de Campinas (então chamada de São Carlos), Piracicaba (então Constituição), Itu ou Porto Feliz, e Mogi das Cruzes. Tratava-se das principais regiões produtoras de açúcar, o que evidencia o interesse em facilitar a exportação desse produto. A Serra do Mar continuava sendo um desafio para as tropas de mulas, e a situação precária das estradas pelas quais essas tropas viajavam era patente. No entanto, os concessionários não conseguiram organizar a empresa para a construção e exploração da estrada de ferro.

Uma terceira iniciativa se deu em 1840, quando o inglês Thomaz Cochrane obteve concessão para conectar, por vias férreas, o Rio de Janeiro à província de São Paulo, especificamente à Cachoeira, atual município de Cachoeira Paulista. Mais uma vez, o concessionário teve dificuldade em levar adiante o empreendimento, resultando no cancelamento da concessão em 1853.

No entanto, a experiência de Cochrane ensejou a discussão sobre a necessidade de maior apoio do Estado aos concessionários, de modo a garantir a rentabilidade do investimento a ser despendido. Como fruto desse debate, adveio o Decreto Imperial nº 641, de 26 de junho de 1852, o qual estabeleceu a garantia de juros de 5% sobre o capital empregado na construção da estrada de ferro, além de instituir o privilégio de zona, que impedia a atuação de outras companhias ferroviárias na faixa de cinco léguas medidas a partir de cada lado dos trilhos. E diversas províncias passaram a ofertar juros adicionais, em geral na ordem de 2%, perfazendo uma garantia de juros total de 7%.¹⁰³

¹⁰³ Sobre essas experiências inaugurais da ferrovia no país, ver: MATOS, Odilon N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4ª ed. Campinas: Pontes, 1990, p. 59-61; SAES, Flávio A. M. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981, p. 20-21;

Embora a garantia de juros tenha sido indispensável para viabilizar a construção das estradas de ferro no país, o primeiro empreendimento ferroviário concluído não se valeu dessa vantagem. Tratava-se do trecho ligando Porto Mauá à Fragoso, no Rio de Janeiro, com 14 quilômetros de extensão, inaugurado em 1854, por iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o futuro Barão de Mauá. Ainda que simbólica pelo seu pioneirismo, a ferrovia de Mauá teve uma repercussão limitada, pois o projeto inicial de prolongar a ferrovia até Petrópolis esbarrou na dificuldade de vencer a Serra do Mar, sendo concluído somente três décadas depois.

Paralelamente à empreitada de Mauá, organizava-se o “Movimento de Vassouras”, capitaneado por famílias tradicionais como os Ottonis e os Teixeira Leite, com o objetivo de construir uma ferrovia entre o Rio de Janeiro e as regiões produtoras de café no Vale do Paraíba fluminense. Constituiu-se, assim, uma companhia em 1855, a qual recebeu o privilégio para a construção de uma estrada de ferro que, partindo da capital, transpusesse a Serra do Mar e se dividisse em dois ramais: um em direção à Cachoeira, em São Paulo; e outro sentido ao Porto Novo do Cunha, nos limites de Rio de Janeiro e Minas Gerais. Era o embrião da Estrada de Ferro D. Pedro II, mais tarde, no período republicano, renomeada para Estrada de Ferro Central do Brasil.

O primeiro trecho dessa ferrovia foi concluído em 1858, ligando a capital do Império à estação Belém, no atual município de Japeri. Os trilhos venceram a serra em 1863, chegando à estação Rodeio, presente município de Engenheiro Paulo de Frontin. Contudo, a companhia enfrentou dificuldades financeiras e acabou sendo encampada, em 1865, pelo governo imperial, que perseverou na expansão da ferrovia. Em 1871, os trilhos chegaram ao Porto Novo de Cunha, e, no mesmo ano, foram inaugurados os primeiros quilômetros do ramal de São Paulo, concluído até Cachoeira, hoje Cachoeira Paulista, em 1875.¹⁰⁴

Por sua vez, a intenção de implantar ferrovias no território paulista não foi dissuadida após a malograda experiência das firmas Aguiar, Viúva, Filhos e Cia. e Platt & Reid no final dos anos 1830. Na abertura dos trabalhos da Assembleia Legislativa de São Paulo em 1855, o Conselheiro José Antônio Saraiva, então presidente da província, já alertava que a situação econômica paulista requeria, com urgência, a construção de estradas de ferro. De acordo com as estimativas do presidente, haveria, nos anos

SAES, Flávio A. M. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1986, p. 31-32.

¹⁰⁴ MATOS, *op. cit.*, p. 66-69.

seguintes, o montante de 2 milhões de arrobas de café, açúcar e outros gêneros a serem transportados por tração animal, além de 500 mil arrobas de gêneros não levados ao litoral por falta de transporte, e de 1 milhão de arrobas de gêneros importados desembarcados no porto de Santos; perfazendo, assim, uma carga total de 3,5 milhões de arrobas que poderia ser transportada por via férrea. Saraiva também pontuou outras vantagens dos trilhos: melhor circulação de pessoas, desenvolvimento do trabalho livre e da colonização espontânea, aumento do valor das terras, redução dos gastos públicos com a manutenção das estradas de tropas e a criação do “espírito de empresa”.¹⁰⁵

À demanda suscitada pela dinâmica econômica da província, somou-se o já citado arcabouço legislativo que concedia apoio estatal, garantia de juros e privilégios para a construção de ferrovias no território brasileiro e, especificamente, em São Paulo.¹⁰⁶ Nesse contexto, o Marquês de Monte Alegre, o conselheiro José Antônio Pimenta Bueno e o Barão de Mauá obtêm, em 1856, a concessão para construção, uso e gozo de uma ferrovia que “*partindo das vizinhanças da cidade de Santos, onde for mais conveniente, se aproxime da de São Paulo, e se dirija à Vila de Jundiahy*”¹⁰⁷. O prestígio pessoal dos concessionários, as sólidas garantias contratuais e o vislumbre de grandes lucros foram determinantes para a definitiva organização da companhia em Londres, a *São Paulo Railway Company*, cujos estatutos foram validados a partir do Decreto Imperial nº 2601/1860.¹⁰⁸

O projeto de construção da estrada de ferro da São Paulo Railway foi idealizado pelos engenheiros ingleses James Brunlees e Daniel Fox, que se inspiraram em esboços de Alfred Mornay datados dos anos 1830. Esse projeto foi aprovado pelas autoridades imperiais juntamente com os estatutos da companhia. Com exceção dos arredores de São Paulo e Santos, o traçado proposto passava por áreas de ocupação urbana rarefeita, o que reduziu significativamente os gastos com desapropriações.¹⁰⁹

¹⁰⁵ *Ibidem*, p. 71-72.

¹⁰⁶ Além do referido Decreto Imperial nº 641/1852, que instituiu a garantia de juros, vale destacar o Decreto Imperial nº 838/1855, que previu a concessão de favores para companhias que propusessem a construção de uma estrada de ferro entre Santos e São João do Rio Claro, nos mesmos moldes dos concedidos para a construção da ferrovia entre Recife e a Vila D'Água Preta; e a Lei Provincial nº 495/1855, que oferecia a garantia de juros adicionais de 2%.

¹⁰⁷ Decreto Imperial nº 1759, de 26 de abril de 1856.

¹⁰⁸ MATOS, *op. cit.*, p. 73-74.

¹⁰⁹ PASSARELI, Silvia Helena F. *Proteção da paisagem ferroviária: memória e identidade do Bairro Estação São Bernardo (atual Santo André, SP)*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2005, p. 15.

As obras da São Paulo Railway foram iniciadas em 1860, e os trilhos alcançaram Jundiaí em 1867, percorrendo quase 140 quilômetros, em bitola de 1,6m. Naquele momento, o café já havia se expandido para além das terras de Campinas, porém, a São Paulo Railway manifestou desinteresse em prolongar seus trilhos. Essa decisão pode ser explicada pelo privilégio concedido à companhia para a descida da serra rumo a Santos. Como a São Paulo Railway monopolizava o funil São Paulo-litoral, qualquer outra estrada de ferro construída no planalto paulista seria, obrigatoriamente, sua tributária.¹¹⁰

Dessa forma, coube aos fazendeiros e capitalistas do interior de São Paulo a organização de outra companhia para levar os trilhos às regiões onde o café estava em franca expansão. Em 1868, sob a batuta de Saldanha Marinho, presidente da província à época, e com a participação de muitos cafeicultores, foi fundada a Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Em agosto de 1869, o governo imperial concedeu à nova companhia os mesmos favores e isenções de que gozava a São Paulo Railway. Em 1872, foi inaugurado o trecho entre Jundiaí e Campinas, com 45 quilômetros de extensão, em bitola de 1,60m, igual, portanto, à ferrovia inglesa.¹¹¹

Em seu clássico estudo acerca da história da viação pública em São Paulo, o engenheiro Adolpho Augusto Pinto argumentou, em 1903, que a malha ferroviária paulista surgiu “à feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades imediatamente interessadas e na proporção dos seus meios de ação”.¹¹² A partir dessa perspectiva, podemos compreender o surgimento de outras companhias menores, que buscavam conectar determinadas localidades à rede ferroviária que estava se formando desde a São Paulo Railway e a Companhia Paulista.

Exemplo desse fenômeno é a Companhia Ituana de Estradas de Ferro, criada em 1870 por fazendeiros da região de Itu que desejavam estabelecer uma ligação ferroviária de sua cidade com Jundiaí. Figuraram dentre os idealizadores da companhia José Elias Pacheco Jordão, a quem coube reunir os fazendeiros dispostos a investir na construção da ferrovia, e Antônio de Queiroz Telles, filho homônimo do Barão de Jundiaí, presidente da Câmara de Itu e futuro presidente da província, personalidade agraciada, sucessivamente, com os títulos de barão, visconde e conde de Parnaíba, e responsável por outros grandes empreendimentos: a fundação da Companhia Mogiana de Estradas de

¹¹⁰ MATOS, *op. cit.*, p. 77.

¹¹¹ *Ibidem*, p. 78-81.

¹¹² PINTO, Adolpho Augusto. *História da viação pública em São Paulo*. São Paulo: Thylografia e papelaria de Vanorden e Cia., 1903, p. 37.

Ferro e a promoção, em caráter oficial, da imigração em São Paulo. As obras de construção da ferrovia duraram quase três anos, sendo a estrada de ferro inaugurada em 17 de abril 1873, na véspera da célebre reunião dos republicanos conhecida, mais tarde, pela alcunha “Convenção de Itu”.¹¹³

Assim, em menos de uma década, Jundiaí recebeu os trilhos e as estações de três companhias ferroviárias: São Paulo Railway em 1867; Companhia Paulista em 1872; e da Companhia Ituana em 1873. Mais uma vez, reiterava-se a posição privilegiada de Jundiaí, que continuava sendo um importante entroncamento de caminhos pelos quais percorriam gêneros e viajantes, mas, agora, por vias férreas.

Os viajantes que passaram por Jundiaí no final do século XIX a retrataram de maneira mais positiva e otimista que seus antecessores. O agrônomo alemão Oscar Canstatt esteve em Jundiaí em 1870, apenas dois anos após a chegada da São Paulo Railway, e registrou:

“A vila de Jundiaí, fundada em 1656, foi sempre uma estação principal para os viajantes demandando Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e outros destinos. A população parecia compor-se unicamente de vendeiros e tropeiros, que entrava ano e saía ano se ocupavam com o apresto e aproveitamento de pequenas caravanas para as províncias. Como término da linha férrea de São Paulo, a importância do lugar aumentou muito nos últimos anos, e por todos os lados se erguem bonitos edifícios, testemunho de que o aguarda um brilhante futuro. Nas lojas o sortimento de artigos expostos atesta também o bem-estar da população que, como intermediária no comércio de produtos coloniais, acumula consideráveis capitais. Alguns edifícios públicos atraem a atenção do viajante, entre eles o mosteiro dos beneditinos, aliás, em parte caindo em ruínas. Ainda antes de 1867, essa vila estava em plena de cadência e apresentava um quadro bem triste das condições do Brasil. Hoje isso mudou da maneira a mais favorável.”¹¹⁴

Havia, contudo, o receio de que Jundiaí voltasse a sua costumeira situação precária quando os trilhos fossem prolongados e a cidade deixasse de ser a ponta da ferrovia. Joaquim Ferreira Moutinho, embora reconhecendo o impulso trazido pela São Paulo Railway, alertou em 1869:

¹¹³ MATOS, *op. cit.*, p. 87.

¹¹⁴ CANSTATT, Oscar. *Brasil: terra e gente*. Brasília: Senado Federal, 2002, p. 379.

“A cidade de Jundiahy é muito inferior à de Campinas. Se aqui se encontra algum movimento comercial, é por ser o lugar a sede da última estação da via férrea de Santos; logo porém que se prolongue a linha até Campinas, fica Jundiahy reduzida à monotonia natural.”¹¹⁵

Tais prognósticos negativos não se concretizaram, pois ainda que os trilhos tivessem extrapolado a cidade, era em Jundiaí que eles se encontravam e se afunilavam na São Paulo Railway a caminho de Santos. Ademais, um passo decisivo para firmar Jundiaí como um importante entroncamento ferroviário se deu com a construção das oficinas da Companhia Paulista no início da década de 1890.

Foram diversos os motivos pelos quais a Companhia Paulista decidiu transferir suas oficinas inicialmente sediadas em Campinas para Jundiaí. Ainda que não conste das justificativas apresentadas pela companhia em seus documentos oficiais, a grande epidemia de febre amarela que flagelou os campineiros a partir de 1889 certamente teve influência nessa decisão. No relatório nº 40, apresentado na Assembleia Geral de 27 de outubro de 1889, os danos causados pela epidemia eram patentes:

“É fato de ontem, mas que há de por muitos anos perdurar na memória pública, pelos tristes vestígios que sempre deixam após si as grandes calamidades, a terrível epidemia que, durante o último verão, flagelou Campinas, transformando em alguns meses a opulenta cidade em vasta necrópole. Achando-se ali estabelecido o centro da administração técnica da Companhia, compreendendo todos os ramos do serviço das linhas, é visto que as consequências do mal não podiam deixar de pesar sobre a Companhia, como de fato pesaram, impondo-lhe o fatal tributo de cerca de 90 de seus empregados roubados à vida, desorganizando-lhe as oficinas e as demais repartições e perturbando por muito tempo a marcha de seus trabalhos. [...] Na difícil situação em que achou-se a Companhia, nos penhoraram sobremodo os oferecimentos que recebemos das Companhias Rio Claro e São Paulo Railway, pondo à nossa disposição suas oficinas, favor que ainda uma vez agradecemos.”¹¹⁶

¹¹⁵ MOUTINHO, Joaquim Ferreira. *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*. São Paulo: Typographia de Henrique Schroeder, 1869, p. 73.

¹¹⁶ Relatório da Companhia Paulista de Estradas de Ferro nº 40, para a Assembleia Geral de 27 de outubro de 1889.

Como registrado, a epidemia desorganizou as oficinas e comprometeu os trabalhos da companhia, que precisou até mesmo fazer uso das oficinas de outras empresas ferroviárias, inclusive as da São Paulo Railway em Jundiaí. Porém, o motivo exposto aos acionistas para a construção das novas oficinas em território jundiaense foi a necessidade de oficinas de mais amplas para abrigar máquinas que não cabiam nas instalações campineiras, conforme Relatório nº 42, apresentado na Assembleia de Geral de 26 de abril de 1891:

“Há muito que nossas oficinas estabelecidas em Campinas ressentem-se de falta de máquinas e aparelhos que ali não tem podido ser instalados por falta no necessário espaço. Esta circunstância e a conveniência de destinar para depósito de carros o edifício que ora ocupam as oficinas, sugeriram a ideia de construir-se novo edifício para este fim, com toda a largueza e melhoramentos compatíveis com as exigências desta importante repartição da estrada, em local mais apropriado. Para este fim, deparando-se ensejo de obter, em condições muito vantajosas, uma grade área de terreno ao lado de nossa linha, em Jundiahy, resolveu a diretoria ali construir o novo edifício para oficinas, achando-se já confeccionado o respectivo projeto e prestes a serem iniciadas as obras.”¹¹⁷

O relatório cita “condições muito vantajosas” para a obtenção do terreno destinado às novas oficinas, porém, sem fornecer outros detalhes. Nas atas da Câmara Municipal de Jundiaí, sessões de 28 de agosto e de 01 de setembro de 1890, constam o oferecimento gratuito de terrenos, por parte da municipalidade, para a construção de residências destinadas aos trabalhadores da companhia, considerando que a mudança da Paulista para Jundiaí seria de “*grande conveniência para o progresso e aumento desta cidade*”.¹¹⁸ Essa vantagem seria reclamada dois anos mais tarde, por meio de ofício lido na sessão da Câmara de 15 de agosto de 1892, como consignado em ata:

“Ofício do Dr. Manoel Pinto Torres Neves, pedindo em nome da diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, que a Intendência torne efetiva a doação dos terrenos indicados nas duas plantas que acompanharam o seu ofício, de propriedade da Intendência e que há tempos foi por ela oferecido

¹¹⁷ Relatório da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais nº 42, para a Assembleia Geral de 26 de abril de 1891.

¹¹⁸ Atas da Câmara Municipal de Jundiaí, sessões de 28 de agosto e de 01 de setembro de 1890. Arquivo Histórico de Jundiaí.

àquela companhia para edificação de casas destinadas à moradia de operários das oficinas. Outrossim, que a Intendência aprove as plantas em que vão projetados os prolongamentos das ruas já abertas e a abertura de novas ruas e que mande traçar as novas ruas e marcar os limites dos terrenos doados à companhia.”¹¹⁹

Com as oficinas da Companhia Paulista, consolidou-se um eixo de trilhos e edificações de apoio à ferrovia que, por conveniências técnicas, foram instalados na área de várzea do Rio Jundiáí.¹²⁰ Entre esse eixo e a colina originária da cidade, surgiu um hiato urbano que seria preenchido nas décadas seguintes com um padrão de ocupação distinto daquele verificado na antiga vila colonial sobre a colina.

Assim, os trilhos serviram como indutores e orientadores da expansão urbana de Jundiáí a partir de então. O protagonismo desse processo coube à Companhia Paulista, cujas instalações ensejaram radicais transformações no tecido urbano da cidade, com uma rápida expansão a leste da colina original, em direção às oficinas daquela companhia, caracterizada pela presença de elementos acessórios às atividades ferroviárias.¹²¹

Já ao sul/sudeste da colina, em direção à estação da São Paulo Railway, a proximidade com os trilhos, a presença de extensas áreas planas e a disponibilidade de água fluvial proporcionada pelo Rio Guapeva tornaram a região atrativa para a implantação das primeiras fábricas jundiáienses. Nasceria ali o “bairro do pito aceso”, nome derivado da presença recorrente de chaminés, mais tarde rebatizado “Vila Arens”.

¹¹⁹ Ata da Câmara Municipal de Jundiáí, sessão de 15 de agosto de 1892. Arquivo Histórico de Jundiáí.

¹²⁰ Ainda que as áreas planas às margens dos rios favorecessem a implantação das ferrovias, havia o receio de que eventuais inundações comprometessem a circulação dos trens. Saldanha Marinho, presidente da Província de São Paulo, em relatório apresentado à Assembleia Provincial em 02 de fevereiro de 1868, alertou “*para que, porém, as maiores enchentes do rio Jundiahy não cubram os trilhos, é mister que se erga 0,9m a parte da linha compreendida entre os quilômetros 130 e 138 [da São Paulo Railway]*”. EGAS, Eugênio. *Galeria dos presidentes de S. Paulo: período monarchico 1822-1889*. Volume I. São Paulo: Seção de obras D’O Estado de S. Paulo, 1926, p. 382.

¹²¹ BEM, Sueli Ferreira de. *Conversa de Patrimônio em Jundiáí*. São Paulo: Edusp, 2014, p. 104.

CAPÍTULO 2 – AS INDÚSTRIAS DA VILA ARENS: ENTRE O GERAL E O ESPECÍFICO

A instalação das primeiras indústrias na várzea do rio Guapeva a partir do final do século XIX não pode ser compreendida de maneira dissociada das transformações econômicas e sociais daquele tempo. Ainda que cativo de amarras engendradas pelo passado colonial, o Brasil construía, à sua maneira, as bases de uma economia essencialmente capitalista e, cada vez mais, urbana. Nesse percurso, entretanto, não faltaram contradições e atrasos.

Após a emancipação política em 1822, o país continuou sob a égide liberal instaurada no período joanino e sob uma forte influência econômica da Inglaterra. Nesse cenário, a nova nação enfrentou dois grandes desafios: a dificuldade de obtenção de recursos para a organização do Estado em formação, uma vez que a principal fonte de arrecadação eram as reduzidas taxas aduaneiras; e a ausência de estímulo e proteção aos negócios locais frente à concorrência de produtos ingleses.

Essa escassez de recursos certamente influiu para instabilidade política que marcou o Primeiro Reinado e o período regencial. A classe governante brasileira, basicamente composta pela elite agrária, debatia-se, então, entre as possibilidades de aumentar o imposto sobre as importações, contrariando interesses ingleses, ou de taxar as exportações, o que reduziria os lucros desses grandes proprietários de terra. Diante da crise, o governo central viu sua autoridade abalada, resultando em diversas rebeliões armadas, de norte a sul do país.¹²²

A pacificação só foi possível com o advento de uma nova fonte de riqueza para o setor exportador, o café. Cultivado inicialmente nas proximidades da capital do Império, o grão se consolidou como principal produto de exportação a partir da década de 1830. Na esteira do café, a Corte pode oferecer resistência contra as forças de desagregação que atuavam em diversas regiões do país.¹²³

Além das fortunas auferidas com a cafeicultura, um conjunto de medidas político-sociais tornou o ambiente econômico mais promissor. Em 1844, vencidos os prazos dos acordos firmados com os ingleses em 1810, a chamada Tarifa Alves Branco instituiu taxas alfandegárias mais altas, incrementando a arrecadação do Império. Em 1846, o estabelecimento do padrão-ouro facilitou e ampliou a participação do Brasil no comércio

¹²² FURTADO, 2009, p. 146-147.

¹²³ *Ibidem*, p. 146-147.

internacional. Já o Código Comercial de 1850, ao definir melhor as regras comerciais, ensejou mais segurança para novos negócios. No mesmo ano, a Lei de Terras implementou o conceito de propriedade privada cujo direito era assegurado pelo Estado. Por fim, a abolição do tráfico negreiro, também em 1850, direcionou para o mercado interno os capitais antes empregados na compra de africanos escravizados, além de apaziguar as relações com a Inglaterra.¹²⁴

Desse modo, os crescentes lucros proporcionados pelo café, juntamente com as alterações legais e institucionais acima indicadas, favoreceram a abertura de novas empresas e a diversificação dos investimentos nas décadas seguintes. As estradas de ferro, os bancos, as companhias de seguro, as prestadoras de serviços públicos e as primeiras indústrias foram os principais destinos dos recursos que “transbordaram” do setor exportador.¹²⁵

O palco dessas novas inversões não era mais a grande propriedade rural, mas a cidade. Nesse sentido, surgia um novo grupo social formado por fazendeiros e por grandes comerciantes de importação e exportação que escolheram o meio urbano para ampliar seus negócios.¹²⁶ O despontar de um bairro fabril em Jundiaí é apenas um dos muitos exemplos possíveis desse movimento. E para melhor estudar esse lugar, faz-se necessário retomar o debate sobre a primeira fase da indústria no Brasil.

2.1 – Apontamentos sobre a historiografia da nascente indústria brasileira

2.1.1 – O processo de industrialização: diferentes perspectivas

Diversos autores discutiram a industrialização do Brasil e formularam hipóteses para explicar esse fenômeno. Parte desses estudos privilegiou o período posterior a 1930, momento a partir do qual se constata um processo de industrialização propriamente dito, superando os surtos industriais pretéritos ou os ciclos de crescimento industrial

¹²⁴ SAES, A. M. *Conflitos do capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)*. Tese de doutorado em Desenvolvimento Econômico, Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas, 2008, p. 123-127.

¹²⁵ Sergio Silva propôs o conceito de grande capital cafeeiro para designar o montante de capital originado nas fazendas de café e depois empregado nas atividades urbanas, especialmente as industriais. Flávio Saes discorreu sobre os serviços públicos urbanos organizados por meio desse capital cafeeiro. Cf. SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. 8ª ed. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1995; SAES, F.A.M. *op. cit.*, 1986.

¹²⁶ SAES, A. M. *op. cit.*, p. 140.

verificados nas décadas anteriores. Os argumentos se centraram, de maneira geral, na relação entre a maior ou menor capacidade de importar e as consequências desses movimentos do comércio exterior sobre a indústria nacional. Nesse debate, a grande controvérsia se deu entorno das perspectivas distintas de Celso Furtado e de Carlos Manoel Peláez.

Celso Furtado indicou que a política de defesa do café adotada para enfrentar os efeitos da crise de 1929 estava baseada na expansão do crédito e na manutenção da renda do setor cafeeiro por meio da compra e destruição de milhões de sacas do grão. Assim, ao garantir a colheita do café, mantinha-se o emprego do setor e das atividades acessórias à cafeicultura, como produção de sacaria, transporte ferroviário e comercialização e manutenção de maquinário agrícola. Para o autor, *“ao evitar-se uma contração de grandes proporções na renda monetária do setor exportador, reduzem-se proporcionalmente os efeitos do multiplicador de desemprego sobre os demais setores da economia”*.¹²⁷ Ou seja, *“a política de defesa do setor cafeeiro nos anos da grande depressão concretiza-se num verdadeiro programa de defesa da renda nacional”*.¹²⁸

Paralelamente à sustentação da renda interna, assistiu-se ao aumento dos preços relativos das importações em função do câmbio desvalorizado e da carência de divisas no Brasil. Diante da impossibilidade de importar, a demanda passaria a ser suprida pela produção nacional. Nas palavras de Furtado, *“ao manter-se a procura interna com maior firmeza que a externa, o setor que produzia para o mercado interno passou a oferecer melhores oportunidades de inversão que o setor exportador”*.¹²⁹ Tratava-se do chamado deslocamento do centro dinâmico da economia, que deixava de residir nas exportações, para se fundar no atendimento às necessidades do mercado interno, incluindo a produção de bens industriais anteriormente adquiridos no exterior.

Portanto, estavam lançadas as bases da teoria dos choques adversos para discutir a industrialização brasileira. Em síntese, choques adversos seriam eventos como guerras ou crises internacionais que geram efeitos negativos no setor externo da economia e que elevam os preços relativos dos produtos estrangeiros, estimulando, por conseguinte, atividades industriais internas substituidoras de importações.¹³⁰ Essa argumentação

¹²⁷ FURTADO, 2009, p. 268-269.

¹²⁸ *Ibidem*, p. 271-272.

¹²⁹ *Ibidem*, p. 277.

¹³⁰ SUZIGAN, W. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986, p. 23.

alcançaria forte proeminência nos debates acadêmicos e políticos, especialmente entre os pesquisadores da Comissão Econômica para a América Latina – CEPAL.

Peláez, por sua vez, utilizou outros instrumentos analíticos para construir uma interpretação bastante distinta daquela que fora elaborada por Furtado. O autor atribuiu um peso menor ao crédito público e defendeu que os impostos sobre as próprias exportações de café possibilitaram as operações da política de defesa do grão.¹³¹ Dessa forma, Peláez assinalou que a recuperação da economia brasileira após a crise de 1929 não teria sido impulsionada pelo mercado interno, mas pela retomada do mercado externo.¹³²

Como desdobramento de sua argumentação, Peláez questionou a ideia de que houve uma forte transferência de capital do setor exportador, no caso, cafeeiro, para a indústria têxtil na década de 1930. Segundo o autor, essa transferência não poderia ser direta, e as eventuais pequenas transferências indiretas por meio de aumento dos preços relativos não contribuiriam para um desenvolvimento econômico de longo prazo.¹³³ Nesse sentido, apresentando estatísticas acerca do forte incremento da produção de algodão para exportação, Peláez sentenciou que *“dadas as restrições impostas à importação de máquinas para as indústrias tradicionais e o domínio do investimento estrangeiro e do empresariado urbano sobre as indústrias de base, não há outra explicação para o desinvestimento ocorrido no setor cafeeiro senão a transferência para a produção algodoeira”*.¹³⁴

Além da discussão estritamente acadêmica, subjaz das perspectivas desses autores concepções e projetos políticos distintos para a superação dos problemas econômicos e sociais brasileiros, cuja pormenorização extrapolaria o fôlego desta dissertação. Para os propósitos aqui expostos, resta compreender como tais interpretações foram problematizadas e, por vezes, replicadas nos estudos referentes à indústria brasileira anterior a 1930, ou seja, ao período no qual foram edificadas as primeiras fábricas na Vila Arens¹³⁵.

¹³¹ PELÁEZ, C. M. A balança comercial, a grande depressão e a industrialização brasileira. *Revista Brasileira de Economia*. v. 22, n 1, p. 15-47, 1968, p. 24-27.

¹³² PELÁEZ, C. M., *op. cit.*, p. 36.

¹³³ *Ibidem*, p. 36.

¹³⁴ *Ibidem*, p. 47.

¹³⁵ Evidentemente, o debate não se restringiu a esses dois autores. Cabe citar a contribuição de Maria da Conceição Tavares que, partindo da tese furtadiana, demonstrou a contradição do processo de industrialização por substituição de importações: a restrição de importar combinada com a manutenção dos níveis de renda pode ensejar o nascimento da indústria, mas o crescimento dessa indústria requer novas importações, principalmente de insumos e maquinário. Ou seja, o choque adverso é capaz de explicar a

2.1.2 – Indústria antes da industrialização: dependência do setor exportador, encilhamento e efeitos da Primeira Guerra Mundial

Para a compreensão da fase inaugural da indústria brasileira, isto é, a indústria anterior a 1930, muitos pesquisadores também se valeram dos pressupostos analíticos empregados no debate clássico entre crescimento industrial ensejado por choques adversos ou por expansão do setor exportador. Nesse sentido, Flávio Saes indicou que “*a análise de Celso Furtado sobre o crescimento industrial dos anos 30 e as críticas a ele formulada por Carlos Manoel Peláez antecipam os principais argumentos utilizados nas teses a respeito da indústria na Primeira República*”.¹³⁶

Cabe lembrar, no entanto, que o próprio Furtado distinguiu o avanço industrial brasileiro antes e depois da *Grande Depressão*. A respeito dessa indústria embrionária, ocasionada entre as últimas décadas do século XIX e a crise de 1929, Furtado admitiu que a renda disponível para consumo, obtida pelo incremento das exportações, tornou viável a introdução de um núcleo de indústrias de bens de uso corrente, como tecidos, couros e alimentos elaborados. A crescente urbanização experimentada em algumas regiões do Brasil também teria corroborado para esse processo na medida em que gerava novas exigências de bens de consumo e de materiais de construção. No entanto, Furtado destacou os limites dessa indústria originária: escasso poder germinativo e forte dependência dos resultados do setor exportador.¹³⁷

Ainda sobre essa incipiente indústria, Furtado lembrou que as exportações de produtos primários engendraram atividades complementares como o processamento, o ensacamento e o transporte de grãos, açúcar e sementes. Esse tipo de arranjo industrial seria insignificante em economias pequenas, mas poderia alcançar dimensões consideráveis em países de maior magnitude como o Brasil.¹³⁸

Se, por um lado, figurou de maneira mais consensuada, na historiografia, a relação entre o setor exportador e o surgimento de uma limitada indústria de bens de consumo e de atividades acessórias à produção agrícola a partir do final do século XIX; por outro,

largada do desenvolvimento industrial, mas a continuidade desse processo depende de arranjos mais complexos. Cf. TAVARES, M. C. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

¹³⁶ SAES, F. A. M. A controvérsia sobre a industrialização na Primeira República. *Estudos Avançados*, v. 3, n. 7, p. 20-39, 1989, p. 20.

¹³⁷ FURTADO, C. *Formação econômica da América Latina*. Rio de Janeiro: Lia Editor, 1970, p. 133.

¹³⁸ FURTADO, C. *Análise do “modelo” brasileiro*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1972, p. 16.

foram mais controvertidos o papel do encilhamento e, sobretudo, os efeitos da Primeira Guerra Mundial sobre essa nascente indústria.

O encilhamento é descrito na historiografia como uma crise decorrente do grande movimento especulativo verificado a partir de 1890, propiciado pelas mudanças na política monetária e pelas reformas legislativa e bancária, todas levadas a cabo pelo novo governo republicano. Objetivando estimular novos negócios, inclusive industriais, essas reformas possibilitaram o aumento da emissão de papel moeda, facilitaram a formação de sociedades anônimas e facultaram a livre emissão de créditos sem garantia de pagamento. O resultado foi, no entanto, a desvalorização cambial, a alta inflação e o estouro de uma bolha especulativa seguida de diversas falências.

A partir de seu estudo a respeito da indústria têxtil algodoeira, Stein defendeu que, apesar das fraudes e da especulação exacerbada, o encilhamento beneficiou a indústria em três aspectos. Primeiro, buscou romper com a tradicional estrutura agrária herdada do período monárquico, indicando a possibilidade de desenvolvimento de outros tipos de negócios. Depois, o maior estoque de moeda e o acesso facilitado ao crédito teriam impulsionado os investimentos industriais, redundando na criação de novas fábricas ou ampliação das existentes. Por último, a própria crise foi instrumentalizada para campanhas em defesa da necessidade de apoio e proteção governamental à indústria.¹³⁹

Corroborando os argumentos de Stein, outros autores enunciaram resultados positivos do encilhamento para a indústria. Fishlow ressaltou que a manutenção do câmbio elevado em relação aos preços domésticos até 1891 estimulou a importação de máquinas, enquanto a depreciação da moeda brasileira nos anos seguintes aumentou o custo relativo das importações, favorecendo, desse modo, o incremento da produção industrial. O autor também destacou a forte capitalização das indústrias têxteis de algodão na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, mesmo considerando a desvalorização do mil-réis: elas totalizavam 13.500:000\$000 em maio de 1889 e passaram a 84.210:000\$000 em janeiro de 1892.¹⁴⁰

Uma interpretação diferente foi proposta por Flávio R. Versiani e M. Teresa R.O. Versiani, que apontaram que a expansão do capital das indústrias têxteis registradas na Bolsa de Valores do Rio se fez à custa de incorporação de reservas e a consequente

¹³⁹ STEIN, Stanley. *Origens e Evolução da indústria têxtil no Brasil – 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979, p. 97-99; 104-105.

¹⁴⁰ FISHLOW, A. Origens e consequências da substituição de importações no Brasil. *Estudos econômicos*, v. 2, n. 6, 1972, p. 12-13.

distribuição de bonificações, antes que por novas chamadas de capital. Os autores admitiram que a expansão do crédito e a movimentação no mercado de títulos nos primeiros anos da República tenham favorecido a captação de recursos pelas empresas têxteis pré-estabelecidas; mas ponderaram que tal contribuição foi marginal se comparada ao reinvestimento dos lucros. No que se refere à criação de novas empresas por subscrição de ações entre 1890-1892, Versiani e Versiani enfatizaram sua pouca importância em termos de acréscimo da capacidade produtiva, pois pelo menos 75% da capacidade instalada na década de 1900 correspondiam à fábricas fundadas antes de 1890.¹⁴¹ Concluíram, dessa forma, que o encilhamento teve um impacto muito limitado no aumento da capacidade da indústria têxtil.¹⁴²

Por seu turno, João Manuel Cardoso de Mello lembrou que a indústria usufruía de alto grau de proteção nesse período, pois além de uma proteção natural conferida pelos custos dos transportes, ela era amparada pelas tarifas de importação, ainda que essas tivessem apenas objetivos fiscais, não protecionistas; e, igualmente, era favorecida pela desvalorização cambial, na medida em que o câmbio desvalorizado encarecia os produtos importados. Além disso, os efeitos negativos dessas circunstâncias para a aquisição de máquinas e equipamentos no exterior necessários ao crescimento industrial teriam sido neutralizados pela concessão de isenções governamentais. Assim, considerando também a queda dos salários provocada pelo ajustamento de preços internos consequente da maior pressão sobre a capacidade de importar, Mello sentenciou que “*é bastante provável que a rentabilidade industrial tenha se situado em níveis compensadores*”.¹⁴³

Já Suzigan reafirmou as conclusões de Stein a partir de estatísticas de importação de maquinário fabril e de informações sobre a implantação de novas fábricas, além de destacar a expansão da capacidade de produção de fábricas anteriormente instaladas. De acordo com o autor, as importações brasileiras de máquinas cresceram 30% em 1890 e mais de 70% em 1891; ademais, algumas das maiores empresas industriais brasileiras

¹⁴¹ VERSIANI, Flavio Rabelo; VERSIANI, Maria Tereza. A industrialização antes de 1930: uma contribuição. In: VERSIANI, Flavio Rabelo e BARROS, José Roberto (compiladores). *Formação Econômica do Brasil (A Experiência da Industrialização)*, Rio de Janeiro: ANPEC/Saraiva, 1978, p. 136-137.

¹⁴² Suzigan fez a seguinte crítica aos argumentos de Versiani e Versiani: a análise sobre os dados apenas da indústria têxtil, e especificamente do Rio de Janeiro, pode levar a conclusões errôneas, uma vez que se verificou o estabelecimento de grandes fábricas de tecidos de algodão no nordeste (principalmente na Bahia, em Pernambuco e no Maranhão) em São Paulo e na própria área do Rio de Janeiro, além dos investimentos em outras indústrias como a metal-mecânica e as de sacaria de juta, tecidos de lã, moinhos de trigo, fósforos e cerveja. Cf. SUZIGAN, W. *op. cit.*, p. 48.

¹⁴³ MELLO, J. M. C. *O capitalismo tardio*. Campinas: Ed. Unicamp, 1998, p. 153-154.

teriam sido estabelecidas durante o encilhamento. Assim, Suzigan pretendeu demonstrar que a política monetária expansionista e as reformas institucionais do período resultaram em maior investimento na indústria, facilitando a formação de um capital industrial.¹⁴⁴

Estudos mais recentes também problematizaram a relação entre o encilhamento e a indústria. John Schulz reconheceu o crescimento industrial do período, mas sustentou que tal expansão não se deveu à especulação na Bolsa de Valores, pois “*o capital de risco decididamente não fluía para os empreendimentos industriais como resultado da expansão da Bolsa de Valores durante o encilhamento*”.¹⁴⁵ Maria Teresa Ribeiro de Oliveira, por sua vez, investigando os efeitos do encilhamento sobre a indústria têxtil mineira, constatou que o número de sociedades constituídas com o objetivo de estabelecer fábricas de tecidos em Minas Gerais entre 1889-1891 foi menor que nos anos anteriores e posteriores. A partir da análise de dois casos específicos, a autora também inferiu que os investidores têxteis mineiros não foram estimulados por juros mais baixos ou por facilidades de crédito, assim como não foram beneficiados pelo aumento das tarifas de importação ou pelos efeitos de uma política econômica expansionista. Desse modo, ainda que a especulação financeira tenha facilitado a tomada de fundos adicionais por algumas companhias, o intenso movimento especulativo dos anos do encilhamento e as condições conjunturais favoráveis ao investimento industrial no período não teriam concorrido para inversões significativas nas fábricas de tecidos de Minas Gerais.¹⁴⁶

Isto posto, cabem ao menos duas reflexões acerca da discussão sobre o encilhamento e os seus impactos na jovem indústria brasileira. Primeiramente, a própria definição ou conceituação de encilhamento pode ensejar análises e conclusões distintas, uma vez que o termo pode ser empregado para designar um recorte histórico, uma política econômica sucedida de crise, ou ainda, um comportamento específico de investidores no mercado de ações.

Quando o encilhamento é abordado como um período, comumente balizado entre 1890 e 1894, ganham maior fôlego as hipóteses de que a indústria teria sido beneficiada, uma vez que os dados indicam, por variadas razões e de forma inequívoca, o forte crescimento industrial no decurso desses anos. Essa parece ser a leitura de Stein e de

¹⁴⁴ SUZIGAN, W., *op. cit.*, p. 47-48.

¹⁴⁵ SCHULZ, 1996, p. 96 apud OLIVEIRA, M. T. R. Encilhamento: controvérsia e efeitos sobre a indústria têxtil mineira. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. I, n.1, 1998, p. 69.

¹⁴⁶ OLIVEIRA, M. T. R., *op. cit.*, p. 71; 78; 81-82.

Suzigan, cujas conclusões foram baseadas sobretudo em dados estatísticos, contextualizados nas novas conjunturas políticas e sociais da República.

Do mesmo modo, ao tomar o encilhamento como um conjunto de medidas legislativas, fiscais e monetárias, mesmo que seguido de fraudes, especulação demasiada e bancarrotas, torna-se possível caracterizá-lo como um indutor da expansão da indústria. Tal perspectiva subjaz na argumentação de Fishlow e João Manuel Cardoso de Mello, que enfatizaram as consequências das ações governamentais e da subsequente flutuação do câmbio no desenvolvimento industrial.

Por fim, caso a noção de encilhamento seja restringida ao movimento de especulação verificado na bolsa do Rio de Janeiro, esse evento perde força explicativa no exame do crescimento da indústria no período, como sinalizaram Versiani e Versiani, Schulz e Oliveira.

Uma segunda reflexão importante foi anunciada pelas críticas de Suzigan a Versiani e Versiani: as implicações do encilhamento sobre a indústria podem ter sido distintas nas diferentes regiões do país. Em outras palavras, as condições locais também condicionaram o comportamento da indústria, pois guiaram decisões de investimento, tomadas de crédito e a composição de sociedades anônimas. Caberia, nesse sentido, problematizar se os exemplos trazidos pelos autores que estudaram a relação entre encilhamento e indústria seriam capazes de levar a conclusões generalizantes.

Deste modo, restando controverso o estabelecimento de uma relação causal geral entre encilhamento e desenvolvimento industrial nos anos 1890, estudos pontuais sobre determinadas localidades, ou sobre grupos delimitados de indústrias, talvez possam sugerir novas abordagens e problematizações. Essa tarefa escaparia ao escopo da presente dissertação, mas é oportuno indicar que as duas indústrias existentes em Jundiaí à época, a Arens & Irmãos e a Jundiahyana, tornaram-se companhias / sociedade de ações nesse período.

Outro candente debate foi o papel da Primeira Guerra Mundial no desenvolvimento da indústria brasileira. Antes mesmo das análises de Furtado e da CEPAL, trabalhos clássicos já colocavam o conflito bélico como um choque adverso que, ao restringir as importações, fomentara o incremento da produção industrial nacional.¹⁴⁷ De acordo com Simonsen, surgiram 5936 novos estabelecimentos industriais durante a

¹⁴⁷ Dentre esses trabalhos, vale citar: SIMONSEN, Roberto. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1973; PRADO JR, Caio. *Histórica Econômica do Brasil*. 50ª reimpressão. São Paulo: Brasiliense, 2010; e SODRÉ, Nelson Werneck. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1962.

guerra, uma vez que “*as necessidades do consumo, impossibilitado de se abastecer nos únicos mercados fornecedores de então, estimularam o nascimento de uma multiplicidade de pequenas indústrias, que se desenvolveram principalmente em São Paulo*”.¹⁴⁸

Em suas pesquisas, Simonsen se valeu dos dados dos censos industriais, especialmente os produzidos em 1907 e 1920, para demonstrar o crescimento da indústria paulista no período de guerra.¹⁴⁹ De modo a reforçar os distúrbios externos como os principais propulsores da indústria nacional, o autor também argumentou que eventuais taxas alfandegárias resultariam em pouco ou nenhum efeito, pois “*muito mais do que qualquer proteção tarifária, exercem acentuada influência sobre o nosso crescimento industrial a crescente desvalorização de nossas taxas cambiais e o rápido aumento de uma população que se vai cada vez mais educando*”.¹⁵⁰

Crítico contundente das conclusões de Simonsen, Warren Dean defendeu, por seu turno, que as restrições para importar durante a Primeira Guerra Mundial não foram, de todo modo, benéficas para a indústria. Primeiro, porque a queda das exportações foi determinante para a redução da demanda interna. Nesse sentido, o autor sublinhou que “*durante tais declínios do comércio do café, São Paulo experimentava ainda o retraimento da procura. O abaixamento dos salários rurais era amiúde acompanhado de um refluxo de imigrantes (juntamente com suas remessas de dinheiro) e de capital*”.¹⁵¹ Segundo, porque “*a importação de bens de capital e de matérias-primas foi muito mais drasticamente reduzida do que a importação de bens de consumo, que consistiam principalmente em gêneros alimentícios*”.¹⁵² Embora Dean tivesse admitido que os tecidos de algodão (um dos principais produtos da indústria paulista de então) pudessem ser exceção a esse quadro, o autor sustentou que “*as importações nessa categoria representavam obviamente apenas uma proporção insignificante do mercado de tecidos em São Paulo*”.¹⁵³

¹⁴⁸ SIMONSEN, *op. cit.*, p. 20.

¹⁴⁹ Cabe sublinhar que a produção industrial de diversas partes do país, inclusive de São Paulo, pode ter sido subestimada no censo de 1907, resultando em uma errônea majoração do crescimento da indústria paulista nos anos seguintes. Sobre essa questão, Cf. GALVÃO, Olímpio J. de A. Concentração industrial no Brasil segundo os censos, 1907-1980. *Análise Econômica*, v. 9, n. 15, 1991.

¹⁵⁰ SIMONSEN, *op. cit.*, p. 22.

¹⁵¹ DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1991, p. 95.

¹⁵² *Ibidem*, p. 99.

¹⁵³ *Ibidem*, p. 99.

Dean indicou falhas no censo de 1907 e nos cálculos estatísticos de Simonsen, e advertiu que o aumento da atividade industrial no período foi resultado do aumento das exportações de manufaturados, como carne enlatada e tecidos de algodão.¹⁵⁴ Nesse sentido, Dean desfechou:

“Em suma, a Primeira Guerra Mundial aumentou consideravelmente a procura de artigos manufaturados nacionais, mas tornou quase impossível a ampliação da capacidade produtiva para satisfazer essa procura. As fortunas que se fizeram durante a guerra surgiram de novos ramos de exportações, da produção durante vinte e quatro horas por dia, ou de fusões e reorganizações. Novas fábricas e novas classes de manufatura não eram importantes. Poder-se-á até perguntar se a industrialização de São Paulo não se teria processado mais depressa se não tivesse havido guerra”.¹⁵⁵

Na sequência, Fishlow observou certo exagero nas proposições de Dean, uma vez que a guerra teria sido importante pelos seus efeitos sobre a demanda, impulsionando a substituição de importações que, mesmo incompleta, possibilitou o aumento dos lucros dos industriais e viabilizou novos investimentos nos anos seguintes.¹⁵⁶ Fishlow lembrou que o crescimento da produção industrial de 4,4% durante a guerra foi considerável e que esse poderia ser até maior caso incluísse a produção de carne congelada e açúcar. Observou também que a escassez de insumos importados foi compensada pela produção desses internamente. Assim, o autor concluiu que a guerra foi um choque exógeno que induziu a uma maior utilização da capacidade instalada da indústria, passando essa a produzir um crescente montante de bens que até então eram adquiridos no exterior.¹⁵⁷

O argumento de Fishlow de que o período da guerra gerou grande lucratividade para as indústrias nacionais foi retomado por Versiani e Versiani. Esses autores utilizaram o exemplo da Companhia Cedro e Cachoeira para ilustrar o incremento dos lucros nos anos de conflito, pois a empresa estava péssima situação em 1913, sem recursos para pagar sequer os juros de suas dívidas, e a conflagração mundial transformou esse cenário de tal forma que a companhia estava plenamente reabilitada em 1918. Já para refutar as alegações revisionistas de que a guerra poderia ter interrompido um crescimento industrial anterior, os autores sublinharam que os preços dos tecidos estavam caindo entre

¹⁵⁴ *Ibidem*, p. 100-105.

¹⁵⁵ *Ibidem*, p. 114.

¹⁵⁶ FISHLOW, A., *op. cit.*, p. 8.

¹⁵⁷ *Ibidem*, p. 20.

1911-1913, enquanto o investimento na indústria têxtil aumentava, o que tornava ainda mais difícil a situação dos produtores marginais. Nesse sentido, Versiani e Versiani explicaram o aparente paradoxo de crescimento do investimento em uma fase de aparente crise de demanda: embora equipamentos novos e equipamentos mais rudimentares produzissem artigos de mesma qualidade, máquinas modernas reduziam o custo diferencial de produção, dando vantagens aos seus detentores. Assim, a crise pré-guerra se caracterizaria como tal apenas para os produtores menos eficientes.^{158 159}

Já para João Manuel Cardoso de Mello, a Primeira Guerra Mundial teria resolvido a crise verificada na indústria brasileira entre 1913 e 1914. Essa crise, de acordo com o autor, foi consequência da perturbação financeira, causada pela contração dos meios de pagamento, bem como do aumento da capacidade produtiva em descompasso com a demanda entre 1910 e 1913, evidente nas altas taxas de importação de bens de capital. A falta de liquidez foi superada por novas emissões e pelo poder concedido ao Banco do Brasil para efetuar operações de redesconto, enquanto a sobreacumulação da indústria encontrou um desague tanto no mercado interno, que contava com menor capacidade de importar, quanto nas exportações não-tradicionais de alimentos e produtos industriais para países que estavam em “economia de guerra”. Ou seja, a guerra ocasionou uma expansão da produção industrial para suprimento dos mercados interno e externo, a partir da mobilização da capacidade instalada anteriormente.¹⁶⁰

Buscando arrematar alguns pontos desse debate, Suzigan problematizou o desempenho da indústria durante o conflito mundial em três aspectos: investimentos, produção e lucros. Analisando dados de importação de maquinário fabril, o autor inferiu que as drásticas quedas em 1914 (59,5%) e 1915 (70,9%) sugeriam uma redução proporcional do investimento industrial, pois praticamente não havia produção interna de máquinas à época. Algumas evidências qualitativas indicaram a recuperação do investimento, em 1917, em determinados setores como moagem de trigo, refino de açúcar

¹⁵⁸ VERSIANI; VERSIANI, *op. cit.*, p. 138-140.

¹⁵⁹ Suzigan chamou atenção para os limites das análises de Fishlow e Versiani e Versiani sobre a lucratividade da indústria no período de guerra, uma vez que elas se fundamentaram apenas no estudo da indústria têxtil algodoeira. No caso de Versiani e Versiani, algumas conclusões foram extraídas dos dados de apenas uma empresa, a Companhia Cedro e Cachoeira. Cf.: SUZIGAN, *op. cit.*, p. 50.

¹⁶⁰ MELLO, *op. cit.*, p. 161-163.

e processamento de carnes, contudo, sem fôlego suficiente para reverter as retrações anteriores.^{161 162}

No tocante à variação da produção industrial nos anos de guerra, Suzigan mobilizou os dados estimados por Cláudio L. S. Haddad para explicar a constante oscilação de todos os setores da indústria brasileira.¹⁶³ Em 1915, a recuperação da produção teria sido baseada no aumento da produção de chapéus, calçados, fósforos e perfumaria. Em 1916, ainda que a fabricação de tecidos de algodão estivesse estagnada, tiveram impulso outras indústrias como as de tecidos de lã, chapéus, produtos de fumo, vinho e aguardente, açúcar e carnes industrializadas. Em 1917, o bom desempenho da produção foi tributado principalmente à indústria de tecidos. Enquanto em 1918, a produção voltou a cair em quase todos os setores, com exceção dos tecidos de seda, calçados, produtos de couro, bebidas e farmacêuticos.¹⁶⁴

Os incrementos de produção foram verificados, sobretudo, nas indústrias que processavam matérias-primas domésticas que passaram a ocupar mercados antes supridos pelas importações. Na avaliação de Suzigan, tais indústrias também puderam atender o mercado externo, ainda que a contribuição dessas exportações para o crescimento da produção industrial geral tenha sido minoritária, sem a importância dada por Dean. De todo modo, Suzigan depreendeu de seu balanço que, na maioria dos setores industriais, *“o crescimento da produção durante os anos de guerra foi limitado pela escassez de matérias-primas e insumos importados e, ao final da guerra, também pela falta de maquinaria importada”*.¹⁶⁵

Já o exame dos lucros industriais entre 1914 e 1918 ficou prejudicado, segundo Suzigan, pela ausência de dados sobre lucros de diversos setores. O autor ponderou que os lucros da indústria de tecidos de algodão apontados por Fishlow e Versiani e Versiani não permitem concluir que outras indústrias também tiveram seus lucros aumentados. Ao contrário, diversos setores eram mais dependentes da importação de insumos, e como os preços de importação subiram mais que os preços domésticos, é provável que as margens de lucro desses setores tenham sido reduzidas. Mesmo para a indústria de tecidos de

¹⁶¹ SUZIGAN, *op. cit.*, p. 51.

¹⁶² Cabe ressaltar que essas quedas nas importações de máquinas entre 1914 e 1918 podem ter sido sobrepeadas na análise de Suzigan, visto que o autor tomou como base 1913, ano de importação de bens de capital recorde, conforme descrito por MELLO, *op. cit.*, p. 163.

¹⁶³ Os dados discutidos por SUZIGAN constam do trabalho de HADDAD, C. L. S. *Crescimento do produto real no Brasil 1900-1947*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1978.

¹⁶⁴ SUZIGAN, *op. cit.*, p. 53-55.

¹⁶⁵ *Ibidem*, p. 55

algodão, Suzigan apontou algumas objeções ao crescimento do lucro: disparada do preço do algodão entre 1915-1916 devido às fortes secas nas regiões produtoras do norte e nordeste; intensa competição entre fábricas brasileiras promovendo o rebaixamento dos preços; e a dependência, ainda que menor, de insumos importados.¹⁶⁶

Ao final, Suzigan sintetizou suas conclusões sobre a relação da Primeira Guerra Mundial com o desenvolvimento da indústria no Brasil, sentenciando que o conflito armado provocou uma drástica redução dos investimentos na indústria, enquanto seus efeitos na produção industrial apresentaram duas fases. A primeira, entre 1915-1916, foi marcada pela recuperação da crise do biênio anterior, com aumento real da produção para atendimento tanto da demanda interna de bens que antes eram importados, quanto da demanda externa surgida nos tempos de guerra, reiterando, em partes, os argumentos apresentados por João Manoel Cardoso de Mello. Enquanto a segunda, entre 1917-1918, foi caracterizada pela queda nas taxas de crescimento da produção em função da carência de matérias-primas e máquinas do exterior. Para Suzigan, a indústria de transformação doméstica ainda não estava preparada para resistir ao choque da guerra, situação distinta daquela que se verificaria anos mais tarde no choque da grande depressão da década de 1930.¹⁶⁷

Pelo exposto, observa-se que as distintas perspectivas de crescimento industrial induzido pelas exportações e de crescimento industrial impulsionado por um choque adverso permearam a discussão acerca dos desdobramentos da Primeira Guerra Mundial no desenvolvimento industrial brasileiro. Não obstante, Simonsen e Dean foram sucedidos por autores que não se restringiram à oposição entre tais concepções; pelo contrário, na continuidade desse debate, recortes foram ampliados, outras fontes foram utilizadas, dados trabalhados anteriormente foram revisitados, e, por vezes, pressupostos que até então aparentavam ser antagônicos foram combinados, tornando possível, assim, novas abordagens e formulações.

2.1.3 – Pressupostos não excludentes e uma periodização possível

A partir dos anos 1970, como demonstrou Flávio Saes, a simples escolha de uma das perspectivas, choques adversos ou exportações, já não era suficiente para explicar o processo de desenvolvimento da indústria no Brasil como um todo. Igualmente, já não

¹⁶⁶ *Ibidem*, p. 56-57.

¹⁶⁷ *Ibidem*, p. 57-58.

bastava para elucidar a fase originária dessa indústria, uma vez que “*os mecanismos descritos por tais explicações são encontrados em um ou outro momento da industrialização na Primeira República, não sendo, no entanto, mutuamente exclusivos*”.¹⁶⁸

Como exemplo dessa complexificação, vale retomar o trabalho de Flávio Versiani e Maria Teresa Versiani. Os autores ofereceram uma análise interessante acerca do caráter ambíguo das oscilações do câmbio e do comércio exterior sobre a indústria, especialmente do seguimento têxtil: observou-se períodos de maior investimento na capacidade produtiva, quando o câmbio estava valorizado em decorrência da pujança das exportações, seguidos de períodos de maior aceleração da produção, quando a moeda nacional se desvalorizava em função de abalos externos.¹⁶⁹ Ou seja, para os autores, a expansão das exportações e o recrudescimento do comércio externo não seriam etapas antagônicas, mas fases complementares de um mesmo modelo de industrialização. Assim, o incremento da produção durante a guerra (1914-1918) teria sido oportunizado pelo momento anterior de intensificação dos investimentos (1905-1913), bem como teria encorajado novas inversões na capacidade produtiva nos anos seguintes ao conflito bélico.

Também cabe revisitar as tendências do investimento na indústria entre 1869-1939 apresentadas por Suzigan. O autor propôs uma periodização na qual identificou os seguintes períodos de incremento dos investimentos industriais, com seus respectivos contextos: i) 1869-1873, expansão das exportações de algodão e de café e políticas econômicas expansionistas; ii) 1880-1895, expansão das exportações e política monetária expansionista; iii) 1902-1913, expansão das exportações e política econômica expansionista; iv) 1919-1929, auge da economia agrário-exportadora; e v) 1933-1939, defesa do café e política econômica expansionista. Já os períodos de recessão nos investimentos foram: i) 1874-1879, políticas deflacionárias e estagnação das exportações; ii) 1896-1901, crise cafeeira e políticas deflacionárias; iii) 1914-1918, Primeira Guerra Mundial; e iv) 1930-1932, crise do café e a grande depressão.¹⁷⁰

O exame de cada um desses períodos permitiu a Suzigan inferir que o investimento na indústria esteve diretamente relacionado ao desempenho do setor agroexportador até 1913, e, em menor medida, até 1929. Uma outra variável importante

¹⁶⁸ SAES, *op. cit.*, 1989, p. 27.

¹⁶⁹ VERSIANI; VERSIANI, *op. cit.*, p. 124-131.

¹⁷⁰ SUZIGAN, *op. cit.*, p. 78-79.

para compreensão das flutuações nos investimentos industriais é o estoque real de moeda. Conjuntamente, a receita de exportações e o estoque real de moeda, explicariam, de acordo com o autor, aproximadamente 80% das tendências de investimento na indústria até 1913, e 69% no período de 1914-1929.¹⁷¹

Assim, Suzigan propôs o seguinte quadro para o que chamou de origem do desenvolvimento industrial brasileiro:

- a) Período anterior à Primeira Guerra Mundial: a expansão do setor exportador induziu investimentos na indústria de bens de consumo; na indústria de produção de maquinário e insumos; no processamento ulterior de produtos de exportação (beneficiamento de café e refinação de açúcar); e em atividades subsidiárias, como transportes e bancos. Os recursos arrecadados com a exportação de produtos básicos permitiram investimentos do Estado em infraestrutura. Nos últimos anos desse período, os investimentos na indústria foram também induzidos pela necessidade de produção de insumos para a própria indústria, como garrafas de vidro para cerveja ou latas para fósforos.
- b) Período a partir da Primeira Guerra Mundial: o padrão de desenvolvimento industrial se torna mais complexo, à medida em que o conflito estimulou a diversificação da produção para suprir as matérias-primas e os insumos básicos, incluindo máquinas e equipamentos, antes importados. Os investimentos industriais foram expandidos para a produção de aço, produtos químicos, maquinaria, seda, raiom, entre outros. Houve também investimentos adicionais para o processamento de novos produtos de exportação, como carne resfriada, e para a modernização e expansão de indústrias já instaladas, como a têxtil de algodão.
- c) A década de 1930: o padrão de desenvolvimento industrial induzido pelo setor exportador se esgota em função da crise do café e da grande depressão. No entanto, a indústria permaneceu dependente das divisas proporcionadas pelo setor de exportação para a aquisição de máquinas e equipamentos e, em escala decrescente, de insumos básicos no exterior. O setor exportador permaneceu em crise durante toda a década de 1930, no entanto, os níveis de renda interna foram mantidos graças à política de defesa do café e às políticas fiscal e monetária

¹⁷¹ *Ibidem*, p. 345-346.

expansionistas, o que possibilitou o início de um processo de substituição de importações nas indústrias de bens intermediários e de capital.¹⁷²

Essa periodização de Suzigan pode suscitar algumas observações sobre as pioneiras fábricas da Vila Arens, em Jundiaí, objeto da presente pesquisa. Inicialmente, cabe destacar que todas elas surgiram antes da década de 1930, ou seja, guardavam, ao menos em seus primeiros anos, alguma relação com o setor exportador. Por outro lado, admitindo-se a tese de Suzigan, essas fábricas corresponderam a contextos distintos do processo de desenvolvimento da indústria brasileira.

A Arens & Irmãos (1889) e a Jundiahyana/São Bento (c. 1874) figuram, nos termos tipificados por Suzigan, como indústrias produtoras de insumos para o setor exportador: maquinário e sacaria, respectivamente. Trata-se de um padrão recorrente no conjunto industrial brasileiro anterior à Primeira Guerra Mundial. Já a Argos Industrial (1913), a Fábrica de Tecidos Japy (1914) e a Rappa, Milani e Cia. (c. 1923) surgiram no contexto de expansão do mercado interno, estando suas atividades, portanto, menos atreladas à exportação. Nesse sentido, ainda que Argos e Japy escapem, por pouco, dos marcos temporais do segundo período do desenvolvimento industrial brasileiro descrito por Suzigan (1914-1929), elas certamente compõem, juntamente com a Rappa, Milani e Cia, o movimento de modernização e expansão da indústria têxtil do pós-primeira guerra.

Obviamente, não se trata de enquadrar as fábricas da Vila Arens em algum paradigma explicativo ou alguma periodização geral, mas de recuperar pontos importantes da historiografia para o estudo desse bairro fabril. Nesse sentido, os debates que foram parcialmente reproduzidos nessa seção podem lançar luz para a problematização do processo que transformou a várzea do rio Guapeva em uma área tipicamente urbana e industrial.

2.2 – As indústrias da Vila Arens

2.2.1 – De importadores a produtores: as oficinas dos irmãos Arens

Embora a Vila Arens tenha sido fortemente caracterizada pela presença de indústrias têxteis, foi uma fábrica de maquinário e equipamentos agrícolas que conferiu

¹⁷² *Ibidem*, p. 346-348.

nome ao bairro: a Arens & Irmãos. Sob a direção dos irmãos Augusto, Henrique e Fernando Arens, de ascendência alemã, a empresa surgiu no Rio de Janeiro na década de 1870, e se dedicava à importação de máquinas para a lavoura. Logo nos primeiros anos de atuação, os irmãos Arens adotaram a seguinte estratégia visando à expansão de seus negócios: Augusto permaneceu nas terras cariocas à frente do escritório; já Henrique foi percorrer as então províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo para divulgar os produtos que eles comercializavam; enquanto Fernando, por sua vez, ficou responsável por implantar uma filial da empresa em solo paulista.¹⁷³



Imagem 3 – Família Arens
da esquerda para direita: Frederico Guilherme Fernando Arens; Felisbina Arens, esposa de Fernando;
Carlos Augusto Guilherme Arens; e João Antonio Henrique Arens, 1878
(Centro de Memória da Unicamp)

A intenção de estabelecer uma filial na província de São Paulo era justificada, evidentemente, pela alta demanda de equipamentos para o cultivo e o beneficiamento do café. A região campineira, nesse sentido, apresentou-se como ideal para a empreitada dos Arens, uma vez que despontava na produção cafeeicultora e já auferia grandes riquezas proporcionadas pelo “ouro negro”. Assim, entre 1875 e 1877, os Arens construíram suas

¹⁷³ CAMILLO, Ema C R. *Guia histórico da indústria nascente em Campinas (1850-1887)*. Campinas: Centro de Memória da Unicamp / Mercado de Letras, 1998, p. 118.

instalações em Campinas, onde além de comercializar máquinas importadas, também puderam iniciar a produção local de descascadores e beneficiadores.¹⁷⁴

Contudo, as epidemias de febre amarela e de varíola que afligiram Campinas no final da década de 1880 provocaram a fuga de diversas empresas e de alguns habitantes mais abastados. Com a Arens & Irmãos não foi diferente: os sócios-irmãos decidiram deslocar a oficina para Jundiaí em 1889, escolhendo, para tanto, terrenos situados em uma área de várzea ainda pouco ocupada, entre a colina original da cidade e a estação da São Paulo Railway. Em homenagem aos Arens, a Câmara Municipal de Jundiaí denominou essa área de Vila Arens em sessão de 01 de outubro de 1890.¹⁷⁵

Os irmãos Arens eram os únicos agentes importadores da fábrica inglesa de máquinas a vapor Marshall Sons & Cia, e comercializavam as famosas máquinas de descascar café de Patent Lombard, muito utilizadas nas lavouras de menor porte. Valendo-se do conhecimento técnico proporcionado pela comercialização e manutenção de maquinário importado, a Arens & Irmãos desenvolveu a máquina *Progresso*, ícone da empresa, produto de reconhecida eficiência no beneficiamento de café, com capacidade de preparar de 150 a 200 arrobas de café em dez horas.¹⁷⁶

Conforme descrito no Almanak do Estado de São Paulo para o ano 1891, pouco após fixar suas oficinas em Jundiaí, a Arens & Irmãos se tornou a Companhia Arens, empresa com capital de 2.000:000\$000, divididos em dez mil ações, ficando reservado a Fernando Arens um assento no conselho fiscal da companhia.¹⁷⁷ Já o Almanak para o ano 1897, dedicou uma página inteira ao anúncio da empresa, destacando as “*vastas oficinas para construção de máquinas e consertos em Jundiaí*”, e “*casa filial, armazém e exposição de máquinas em São Paulo*”. A peça publicitária listou ainda os principais produtos da Arens: os “*afamados vapores Marshall Sons & Cia*”, importados da Inglaterra; o secador de café Arens, “*o único cujos cafês tem tido franca aceitação nas praças de Santos e do Rio de Janeiro, obtendo melhores preços que o café secado no terreiro*”; “*machinismos de café completos*”, como descascador cônico, ventiladores, catadores e separadores, todos “*aprovados por longa prática*”; além de serras, moendas de cana, alambiques, moinhos de fubá, rodas d’água, turbinas, bombas, trilhos e

¹⁷⁴ Há divergências sobre a data exata da implantação da Arens & Irmãos em Campinas. Ezequiel Freire apontou o ano de 1875; Francisco Bandeira Junior, o ano de 1876; e Miguel Alves Feitosa, o de 1877. De todo modo, cabe assinalar que a empresa já constava nas estatísticas de indústria e profissões do Almanach Popular para o Anno de 1878, editado no ano anterior. Cf. CAMILLO, *op. cit.*, p. 118.

¹⁷⁵ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 01 de outubro de 1890. Arquivo Histórico de Jundiaí.

¹⁷⁶ CAMILLO, *op. cit.*, p. 119.

¹⁷⁷ ALMANACK DO ESTADO DE SÃO PAULO. Ano V. São Paulo: Typographia Aurora, 1891, p. 156.

vagonetes. O anúncio enfatizou, por fim, que a empresa aceitava “qualquer encomenda de máquinas tanto em Jundiaí, como em São Paulo”¹⁷⁸.

A Companhia Arens também ganhou notoriedade por suas atividades de fundição de ferro e bronze. O levantamento de Antônio Bandeira Jr, publicado em 1901, indicou que a produção anual da Arens era de 120 a 150 máquinas para o café e de 800 toneladas de ferro fundido, além de outros equipamentos com finalidades distintas cujo total não teria sido possível avaliar. De acordo com o autor, as oficinas contavam com 3 motores a vapor, de 10 HP, de 8 HP e de 6 HP; serraria completa; grande ferraria com máquinas para aplainar, furar, tornear, cortar, forjar e prensar, totalizando 38 equipamentos dos mais aperfeiçoados; e fundição com extensa variedade de modelos.

Sobre a mão de obra empregada pela Arens, Bandeira Jr ponderou que a falta de encomendas resultou na diminuição dos operários, passando dos habituais 400 para 153 no ano do levantamento, sendo 49 nacionais e 104 estrangeiros. Por fim, o autor sublinhou que a empresa era uma das mais importantes mecânicas do estado; que estava encarregada de trabalhos de higiene e luz elétrica em diversas cidades; e que poderia executar quaisquer obras de grande importância.¹⁷⁹

A trajetória da empresa dos irmãos Arens sugere que o sucesso das atividades de importação não desestimulou a inversão na produção fabril local. Ao contrário, a experiência como importadores pode ter conferido vantagens na produção e na comercialização de manufaturados nacionais. Como exemplo, basta mencionar que grande parte das máquinas desenvolvidas localmente pelos Arens contava com os motores a vapor da Marshall Sons & Cia, cuja importação eles detinham a exclusividade.

Warren Dean relatou diversos casos de importadores que se tornaram produtores na fase inicial da indústria brasileira. Para esse historiador estadunidense, os negócios de importação engendraram a origem de um setor industrial que cresceu ao lado das empresas agroindustriais dos fazendeiros. Em sua análise, Dean argumentou que três circunstâncias teriam favorecido o ingresso de importadores em atividades fundamentalmente industriais:

i) a importação requeria, na maioria das vezes, algumas operações que necessariamente eram realizadas *in loco*, como a montagem e manutenção de máquinas ou a finalização

¹⁷⁸ ALMANACK DO ESTADO DE SÃO PAULO. Ano XI. São Paulo: Typographia Aurora, 1897, annuncios VIII.

¹⁷⁹ BANDEIRA JR, Francisco. *A indústria no estado de São Paulo em 1901*. São Paulo: Typ. do Diário Oficial, 1901, p. 111-112.

de bens que seriam muito mais caros caso fossem importados já totalmente transformados. Os técnicos e os equipamentos empregados nessas atividades também poderiam trabalhar no desenvolvimento de projetos mais complexos, ensejando a possibilidade de, futuramente, produzir o artigo que até então era importado.

ii) os importadores estavam em posição privilegiada na estrutura de comércio, uma vez que conheciam o mercado, dominavam os canais de distribuição do produto acabado, e tinham acesso ao crédito nacional e, principalmente, estrangeiro.

iii) à medida em que a demanda local se tornava mais complexa, requerendo a importação de máquinas protegidas por patentes e a importação de supérfluos, como bebidas alcoólicas e cosméticos, os importadores puderam converter suas agências de comércio em “fábricas autorizadas”.¹⁸⁰

As funções de importadores e fabricantes não seriam, portanto, conflitantes, mas complementares. Para corroborar sua argumentação, Dean lembrou que vários empresários mantiveram suas atividades de importação mesmo depois de terem se consagrado à manufatura, como Nicolau Scarpa e Alexandre Siciliano. De acordo com o autor, os industriais continuaram a ser importadores porque precisavam de matérias primas e de maquinário do exterior ou porque desejavam completar sua linha de produtos com artigos cuja produção local não era vantajosa. Ademais, com vistas à obtenção de preços mais baixos, os industriais importavam um volume maior do que precisavam, sendo frequente a revenda daquilo que fora adquirido em excesso no exterior.¹⁸¹

Contudo, os caminhos dos importadores em São Paulo e no Rio de Janeiro seriam distintos. Enquanto os importadores em São Paulo se inclinavam ainda mais para a atividade industrial quando a capacidade de importar era reduzida; os importadores no Rio de Janeiro vendiam suas empresas industriais, e voltavam à ocupação anterior, de simples atacadistas. Dean explicou esse fenômeno a partir dos seguintes fatores: as firmas importadoras paulistas investiram na indústria logo nos primeiros anos de atuação, e detinham uma participação maior das fábricas; já os importadores da então capital haviam dedicado muitos anos às atividades comerciais, e seu lento crescimento estava também relacionado ao aumento vegetativo da população e ao desenvolvimento da burocracia federal, não apenas ao ciclo do café.¹⁸²

¹⁸⁰ DEAN, *op. cit.*, p. 26-28.

¹⁸¹ *Ibidem*, p. 37-39.

¹⁸² *Ibidem*, p. 35.

Essa proposição de Dean foi problematizada por Wilson Cano, o qual destacou que a diferença fundamental residiu no desempenho do setor agroexportador, isto é, no contraste entre o dinamismo do complexo cafeeiro paulista e a involução do café nas terras fluminenses.¹⁸³ Nesse sentido, vale ressaltar que embora a gênese das indústrias de máquinas e equipamentos, como as oficinas dos Arens, estivesse fortemente relacionada aos imigrantes importadores, a expansão dessas fábricas contou com outros agentes, sobretudo com os fazendeiros de café. O setor agrário-exportador não apenas foi fonte de demanda dos produtos dessas fábricas, como também consistiu em fonte de investimento nos anos seguintes.¹⁸⁴

A própria Companhia Arens é um exemplo disso. O relatório da companhia de 1891 apresenta uma lista de acionistas na qual figuram diversos nomes ligados a famílias de cafeicultores da região de Jundiaí, dentre eles, Antônio A. de Queiroz Telles, Francisco de Queiroz Telles e Salvador de Queiroz Telles, todos descendentes do Barão de Jundiaí.¹⁸⁵ No entanto, a participação na composição societária da Companhia Arens não foi a primeira experiência industrial dos Queiroz Telles: anos antes, eles capitanearam a fundação da primeira fábrica de Jundiaí, a Companhia Jundiahyana de Tecidos e Cultura.

2.2.2 – Fazendeiros e industriais: a Companhia Jundiahyana de Tecidos e Cultura

Quando os Arens transferiram suas instalações para a várzea do rio Guapeva, já existia naquelas proximidades a Companhia Jundiahyana de Tecidos e Cultura, popularmente conhecida como “fábrica de tecidos”. A iniciativa de construção da fábrica coube aos Queiroz Telles, influente família jundiaense que alcançou projeção política e econômica com o cultivo da cana-de-açúcar e, mais tarde, do café. O engenheiro Antônio de Queiroz Telles, filho do Barão de Japi, sobrinho homônimo do Conde de Parnaíba e neto homônimo do Barão de Jundiaí, em 1872,

“reuniu em seu solar capitalistas e fazendeiros locais para expor suas ideias, estabelecer planos e dar início às providências necessárias para a construção de uma grande fábrica de tecidos de algodão. Ficou decidido, então, a instituição de uma sociedade comercial e industrial, a fundação de importante

¹⁸³ CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Campinas: Ed. Unicamp, 2007, p. 141-142.

¹⁸⁴ MARSON, Michel D. *Origens e evolução da indústria de máquinas e equipamentos em São Paulo, 1870-1960*. Tese de doutorado, Departamento de Economia, FEA, USP, São Paulo, 2012, p. 33-34.

¹⁸⁵ Diário Oficial do Estado de São Paulo, Edição de 09 de abril de 1892, p. 2544-2546.

estabelecimento fabril e a intensificação do cultivo do algodão, que o barão vinha desenvolvendo na região, em terras próprias e extensas”.¹⁸⁶

A formalização dessa sociedade foi noticiada, com entusiasmo, pelo *Jornal Correio Paulistano*, em edição de 10 de janeiro de 1874:

“Em Jundiahy, deu-se a instalação de uma sociedade industrial destinada a montar uma fábrica de fiar e tecer algodão, tendo sido para tal fim convocada uma reunião popular na sala da Câmara Municipal, a convite dos prestantes cidadãos Joaquim Benedicto de Queiroz Telles e Antônio Leme da Fonseca. Está organizada a sociedade, cujo capital deverá ser de 140:000\$, recolhido por emissão de ações de 500\$ cada uma. Na reunião, foram subscritas 247 ações, e logo depois as 5 que faltavam. Já foram aprovados os estatutos sociais, e bem assim eleito a diretório, que fica composto dos senhores Joaquim Benedicto de Queiroz Telles, Antônio Leme da Fonseca, e Salvador de Queiroz Telles, sendo presidente o primeiro. Com sincero jubilo dirigimos nossas felicitações ao município de Jundiaí, que da tal arte abre nova é a da vida e florescência, procurando nos próprios recursos a redenção social pelo trabalho, pela atividade consciente e resoluta, únicos títulos de nobilitação nas eras que correm, quer para os indivíduos, quer para as cidades e impérios”.¹⁸⁷

A lista dos subscritores das ações da Jundiahyana revela o predomínio de cafeicultores e, especialmente, dos Queiroz Telles. Das 280 ações emitidas, a família do Barão de Jundiaí subscreveu mais de 200 ações: Baroneza de Jundiahy, viúva do barão, com 40 ações; Joaquim Benedicto de Queiroz Telles, José de Queiroz Telles e Ana Joaquina do Prado Fonseca, filhos do barão, com 40 ações cada; Antônio Leme da Fonseca, filho de Ana Joaquina e neto do barão, com 40 ações; além de Salvador Augusto de Queiroz Telles, também filho do barão, com 6 ações. Conseqüentemente, todos os três membros da diretoria eram da família. Dentre os outros acionistas, vale mencionar José de Vasconcellos Almeida Prado, importante cafeicultor de Itu, com 40 ações. Já a participação dos acionistas minoritários era bastante tímida, com apenas 1 ou 2 cotas cada.¹⁸⁸

¹⁸⁶ PONTES, *op. cit.*, p. 60.

¹⁸⁷ *Jornal Correio Paulistano*, edição de 10 de janeiro de 1874.

¹⁸⁸ *Ibidem*.

A data de conclusão das obras da Jundiahyana é incerta: alguns autores apontam que a fábrica iniciou suas atividades já em 1874¹⁸⁹; enquanto outros sugerem o ano de 1886¹⁹⁰. Por sua vez, consta da ata da sessão da Câmara Municipal de 02 de junho de 1879, o oferecimento do “*o produto do primeiro dia de trabalho da fábrica de tecidos desta cidade, para ser distribuído aos pobres deste município*”.¹⁹¹ Pode-se inferir, portanto, que a fábrica já estava em pleno funcionamento antes de 1880.

O Almanach da província de São Paulo para o ano de 1885 assinalou que Jundiáí possuía “*uma bem montada fábrica de tecidos, a Industrial Jundiahyana, próxima à estação, funcionando em um belo edifício, solidamente construído e cujo formato muito se parece com a letra M*”. De acordo com o Almanach, a Jundiahyana contava com 52 teares e dispunha de um motor de força de cerca de 40 cavalos, o suficiente para mover todas as máquinas da fábrica.

A diversidade de tecidos de algodão produzidos pela Jundiahyana também foi descrita no Almanach: algodão grosso, algodãozinho, riscado, mariposa e oxford. Trabalhavam na fábrica “*50 operários e outras tantas operárias*” e a gerência estava confiada aos senhores Allen Baggott e Antônio de Queiroz Telles Neto.¹⁹²

No relatório apresentado ao presidente da província de São Paulo em 1888, elaborado com dados coletados em 1886 pela Comissão Central de Estatística, a Companhia Jundiahyana figurava entre os doze maiores estabelecimentos têxteis paulistas. A fábrica já empregava 150 operários, montante significativo na cidade com 10.254 habitantes, incluindo as 1.366 pessoas escravizadas.¹⁹³

Contudo, as informações sobre a Companhia Jundiayana na passagem do século XIX para o XX são escassas e, por vezes, difusas. No Almanach para o ano de 1888, a empresa aparece denominada de Allen Baggott & Companhia, o nome do gerente que figurava nos números anteriores.¹⁹⁴ Já nos almanaques de 1896 e 1897, não há qualquer referência à Jundiahyana ou a Allen Baggott, entretanto, é consignada a existência de uma fábrica da Companhia Nacional de Tecidos, provavelmente se tratando das instalações da antiga Jundiahyana, uma vez que inexistem registros da instalação de outra fábrica de

¹⁸⁹ PONTES, *op. cit.*, p. 60.

¹⁹⁰ BEM, *op. cit.*, p. 123.

¹⁹¹ MAZZUIA, 1976, p. 190.

¹⁹² ALMANACH DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO PARA O ANO 1885. Ano III. Typographia Jorge Seckler & Cia. 1884, p. 404.

¹⁹³ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de São Paulo pela Comissão Central de Estatística. São Paulo: Leroy King Bookwalter, Typographia King, 1888, p. 262-406.

¹⁹⁴ ALMANACH DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO PARA O ANO 1888. Ano VI. Typographia Jorge Seckler & Cia. 1888, p. 283.

tecidos em Jundiaí ainda no final dos oitocentos. Por sua vez, a revista Brazil Magazine, periódico ilustrado de artes e atualidades, bilingue (português e francês), na edição de abril de 1907, ao retratar Jundiaí como uma “*cidade industrial por excelência*”, destacou as oficinas da Companhia Paulista, a Companhia Arens e a fábrica de tecidos, que naquele momento já era chamada de Tecelagem São Bento, nome com o qual ficaria consagrada.¹⁹⁵

Conforme publicação no Diário Oficial do Estado de 02 de setembro de 1908, a fábrica passou a ser controlada pela sociedade Companhia Fiação e Tecidos São Bento, empresa com capital de 1500:000\$000, divididos em 7500 ações, cujos sócios majoritários eram o coronel Bento Pires de Campos, primeiro diretor-presidente da nova companhia, que dispunha individualmente de 3820 ações; e a firma Silva, Seabra & Cia, representada pelo major Justiniano José Seabra, com 3166 ações. O registro da sociedade de ações trouxe também uma relação de bens imóveis, benfeitorias e de maquinário pertencentes à fábrica: um grande edifício fabril de mais de 9000m²; diversas residências destinadas aos gerentes e aos operários; um açude para captação de água do rio Guapeva; 3 grandes caldeiras e uma extensa lista de máquinas (teares, descaroçador, prensa hidráulica, batedor, picadores, passadeiras, maçaroqueiras, urdideiras, remetedeiras, entre outras).¹⁹⁶

Em que pese a diversificação da composição societária verificada nas atas das assembleias gerais da companhia nos anos seguintes, que passou a incluir grupos estrangeiros como *Caisse Générale de Prêts Fonciers et Industrielles* e *Société Financière et Commerciale Franco Brésillienne*, constata-se que a constituição e o desenvolvimento da Jundiahyana, depois São Bento, resultou, inequivocadamente, da inversão de capitais oriundos do setor agrícola, especialmente cafeeiro, que, em determinadas condições, puderam ser realocados na atividade industrial.

Warren Dean buscou compreender as razões pelas quais os fazendeiros paulistas se tornaram empreendedores da indústria.¹⁹⁷ Afastando argumentos culturais, como uma eventual capacidade empresarial maior ou uma mentalidade capitalista mais aflorada, Dean defendeu que o aumento da atividade empresarial em São Paulo pode ser explicado

¹⁹⁵ BRAZIL MAGAZINE: revista brasileira mensal de arte e atualidades. nº 13, 1907.

¹⁹⁶ Diário Oficial do Estado de São Paulo, Edição de 03 de setembro de 1908, p. 2605-2609.

¹⁹⁷ Além de Dean (1991) e Suzigan (1986) expressamente citados a seguir, cabe novamente destacar os trabalhos de Silva (1995) e Mello (1998) sobre o “transbordo” do capital cafeeiro para a indústria.

pela maior lucratividade do café no território paulista e pelo uso mais completo do dinheiro como moeda de troca.¹⁹⁸

A diversificação da carteira de investimentos dos cafeicultores também foi analisada por Suzigan. O autor salientou que esse fenômeno ocorreu com mais intensidade em São Paulo, pois diferentemente do observado em Minas Gerais e no Rio de Janeiro, onde os intermediários se apropriavam da maior parte dos lucros, os cafeicultores paulistas estavam engajados em todos os ramos do negócio do café (cultivo, beneficiamento, transporte e comércio), concentrando, dessa forma, os rendimentos, o que possibilitou maiores investimentos em atividades tipicamente urbanas, inclusive industriais.¹⁹⁹

Especificamente sobre a indústria têxtil, Suzigan destacou que sua expansão foi favorecida por ao menos quatro fatores. O primeiro deles foi a disponibilidade de matéria-prima, pois se observou um crescimento expressivo na produção de algodão em São Paulo entre 1860 e 1870. Cabe lembrar que até mesmo os Queiroz Telles, grandes produtores de café, dedicaram-se ao cultivo do algodão nesse período. Já o segundo fator consistiu na demanda crescente por vestuário e sacaria, oportunizada pelas rendas e necessidades do setor agrário-exportador. O terceiro, por sua vez, residiu na existência de mão de obra barata, composta, em grande parte, por imigrantes que deixaram as fazendas de café em busca de outros trabalhos. E, por último, havia uma relativa proteção da concorrência estrangeira, ora em função dos altos impostos de importação, ora pela combinação ou alternância desses altos impostos com uma política de desvalorização cambial.²⁰⁰

A indústria têxtil assumiu, então, o protagonismo da primeira fase do desenvolvimento industrial brasileiro. No caso de Jundiaí, a Jundiahya / São Bento foi seguida por outras fábricas que também se instalaram na Vila Arens devido à proximidade com os trilhos e à disponibilidade de água fluvial. Entretanto, o surgimento dessas novas indústrias já se daria em contexto distinto, no qual a demanda não ficava unicamente a reboque do setor exportador.

2.2.3 – Diversificação da produção e atendimento do mercado interno: Argos Industrial, Fábrica de Tecidos Japy e Rappa, Milani e Cia.

¹⁹⁸ DEAN, *op. cit.*, p. 46.

¹⁹⁹ SUZIGAN, *op. cit.*, p. 138-139

²⁰⁰ *Ibidem*, p. 122-123.

Embora o despertar da Vila Arens tenha ficado a cargo da Jundiahyana / São Bento e da Companhia Arens, a caracterização fabril do bairro apenas se consolidaria anos mais tarde com a fundação Sociedade Industrial Jundiaense, depois chamada Argos Industrial²⁰¹, em 1913; da Fábrica de Tecidos Japy, em 1914; e da Rappa, Milani e Cia., em c.1923. Valendo-se da periodização proposta por Suzigan, pode-se cotejar o surgimento dessas novas fábricas com dois momentos de forte elevação dos investimentos na indústria brasileira, delimitados, respectivamente, pelos períodos 1902-1913 e 1919-1929.

No primeiro recorte, o programa de valorização do café e a implantação de políticas monetária e fiscal expansionistas resultaram em crescimento econômico geral, com valorização da taxa de câmbio e aumento da capacidade de importar, enquanto os preços internos permaneceram estáveis. A combinação de valorização cambial e manutenção dos preços internos resultou no aumento da taxa de câmbio real, apesar dos preços de importação mais elevados. No entanto, tarifas alfandegárias maiores compensaram a valorização cambial, protegendo, desse modo, a produção industrial interna. Essa junção de valorização da taxa de câmbio real com proteção aduaneira, em um período de crescimento econômico geral, estimulou os investimentos na indústria de transformação, especialmente de tecidos.²⁰²

Já o segundo recorte, que compreende praticamente toda a década de 1920, caracterizou-se pelo auge da economia agrário-exportadora e pela valorização da taxa de câmbio real por meio de um conjunto de ações exitosas (programa de valorização do café, políticas monetária e fiscal expansionistas de 1922-1923, política deflacionária de 1924-1926 e mecanismo de estabilização cambial implementado a partir de 1927). Desse modo, conseguiu-se responder às oscilações da economia, garantindo altas taxas de crescimento da renda real (7,3%) e níveis elevados da capacidade de importar durante todo o período. O resultado foi o aumento do investimento em praticamente todos os setores da indústria, com destaque para a setor têxtil cujo investimento atingiu níveis jamais alcançados.²⁰³

²⁰¹ De acordo com as informações do processo de tombamento da Argos Industrial pelo CONDEPHAAT (Processo 31605/1994), a empresa foi denominada: Sociedade Industrial Jundiaense, de 05/03/1913 a 16/09/1913; Sociedade Argos Industrial, de 17/09/1913 a 10/10/1917; Manufatura Italiana de Tecidos, de 10/10/1917 a 27/10/1919; Trevisioli, Borin & Cia. Ltda., de 27/10/1919 a 07/01/1925; Manufatura Italiana de Tecidos S/A, de 08/01/1925 a 27/12/1926; e Argos Industrial S/A, de 28/12/1926 ao fechamento nos anos 1980.

²⁰² SUZIGAN, *op. cit.*, p. 83-84.

²⁰³ *Ibidem*, p. 85-86.

Esses dois períodos (1902-1913 e 1919-1929) se distinguem dos momentos anteriores de expansão do investimento industrial (1869-1873 e 1880-1895). As indústrias surgidas a partir da Primeira Guerra Mundial, cujos investimentos, portanto, haviam sido feitos até 1914, estão relacionadas ao início do processo de diversificação do investimento industrial e de transição para um sistema econômico dominado pelo capital industrial. O investimento industrial deixava de se restringir aos setores complementares da economia de exportação, passando a se direcionar à produção de bens intermediários, bens de capital e bens de consumo mais elaborados.²⁰⁴ É sob essa perspectiva, de uma indústria menos subordinada às dinâmicas do setor exportador, que podemos apreender as trajetórias da Argos, Japy e Rappa, Milani e Cia.

A Argos foi registrada na Junta Comercial em 05 de março de 1913, com um capital de 500:000\$000. Constatou-se como objeto social da empresa a produção de tecidos de algodão e lã, e sua diretoria era composta pelos sócios fundadores: os imigrantes italianos Aleardo Borin, presidente, e Luiz Trevisoli, gerente, além de Ernesto Diederichsen, diretor-suplente.²⁰⁵ Diederichsen era ligado à Companhia Wille, uma das maiores empresas de comércio internacional de café.²⁰⁶

Por sua vez, a Japy foi fundada por iniciativa do senador Lacerda Franco, e entrou em atividade em 1914. Tratava-se de uma sociedade de ações, com capital de 500:000\$000, divididos em 2.500 cotas de ações com valor de 200\$000 cada. Figuravam como acionistas: o senador Antônio Lacerda Franco (69,2% dos ativos), sua esposa Mathilde de Lacerda Franco (0,2% dos ativos), seu filho Manoel de Lacerda Franco (industrial, 20% dos ativos), sua filha Antonieta de Lacerda de Toledo Piza (10% dos ativos), Frederico Vergueiro Steidel (advogado, 0,2% dos ativos), Horacio Berlinck (industrial, 0,2% dos ativos) e Isaías Blumer Pinto (industrial, 0,2% dos ativos). Como atividade principal, foi declarada a produção de brins e tecidos de algodão, ou de “outro qualquer têxtil”.²⁰⁷

Já a data da fundação da Rappa, Milani e Cia é incerta, entretanto, consta na Junta Comercial um requerimento de registro de contrato social em nome da empresa datado

²⁰⁴ *Ibidem*, p. 246-247.

²⁰⁵ Informações constantes da Ficha de Breve Relato da Junta Comercial do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.jucesponline.sp.gov.br/> Acesso em 10 jan. 2020.

²⁰⁶ SCHNEIDER, Marília. *Jundiá na história*. São Paulo: Editora Porto de Ideias, 2008, p. 110.

²⁰⁷ Dados obtidos na constituição da Sociedade Anônima Fábrica Japy, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo, Edição de 18 de novembro de 1914, p. 4494.

de 1923, o que sugere a existência da sociedade desde então.²⁰⁸ Os principais sócios da empresa eram Sperandio Rappa e Atilio Milani, que já possuíam investimentos anteriores na indústria têxtil, especialmente de algodão, uma vez que também foram acionistas da Argos.

O desenvolvimento da Argos, Japy e Rappa, Millani e Cia, juntamente com o da São Bento, transformou a Vila Arens no primeiro bairro tipicamente industrial de Jundiaí no final da década de 1920. Embora extrapole o recorte temporal proposto neste trabalho, as Estatísticas Industriais do Estado de São Paulo, produzidas pela Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio de São Paulo a partir de 1928, permitem-nos dimensionar a magnitude que essas empresas atingiram:

TECELAGEM SÃO BENTO					
Ano	Capital	Debentures	Operários	Fusos	Teares
1928	5.000:000\$000		800	11500	450
1929	3.700:000\$000		674	11500	450
1930	3.500:000\$000	1.500:000\$000	736	12044	450
1931	3.500:000\$000	1.200:000\$000	771	12044	450
1932	4.195:000\$000	1.380:000\$000	755	12000	450
1933	4.880:000\$000		814	12000	450
1934	6.186:285\$000		1146	12000	450
1935	5.541:761\$000		1195	12000	450
1936	5.600:000\$000		1160	12000	450
1937	5.600:000\$000		727	12000	450

Tabela 8 – Capital, operários e maquinário da Tecelagem São Bento, entre 1928 e 1937

²⁰⁸ Diário Oficial do Estado de São Paulo, Edição de 23 de setembro de 1923, p. 6350.

ARGOS INDUSTRIAL					
Ano	Capital	Debentures	Operários	Fusos	Teares
1928	10.500:000\$000		630	4800	211
1929	7.000:000\$000		615	4200	363
1930	4.000:000\$000	3.000:000\$000	750	6524	387
1931	4.000:000\$000	3.000:000\$000	813	4700	387
1932	4.000:000\$000	3.000:000\$000	956	4700	387
1933	4.000:000\$000		1016	4700	399
1934	13.396:647\$000		978	4972	409
1935	7.649:700\$000		978	4972	409
1936	11.801:540\$000		1060	4972	409
1937	15.800:000\$000		1125	6652	424

Tabela 9 – Capital, operários e maquinário da Argos Industrial, entre 1928 e 1937

FÁBRICA DE TECIDOS JAPY					
Ano	Capital	Debentures	Operários	Fusos	Teares
1928	7.564:214\$000		360	10816	290
1929	5.585:000\$000		350	12000	290
1930	5.000:000\$000	530:000\$000	330	10816	290
1931	5.000:000\$000	470:900\$000	374	10816	290
1932	5.000:000\$000	406:700\$000	383	10816	290
1933	7.000:000\$000		390	10816	290
1934	9.210:998\$000		400	10816	290
1935	8.299:221\$000		381	10816	290
1936	9.420:516\$000		374	10816	290
1937	18.916:286\$000		384	10816	290

Tabela 10 – Capital, operários e maquinário da Fábrica Japy, entre 1928 e 1937

RAPPA, MILANI E CIA					
Ano	Capital	Debentures	Operários	Fusos	Teares
1928					
1929	2.000:000\$000		227	4000	140
1930					
1931	2.000:000\$000		231	4000	140
1932					
1933					
1934	2.000:000\$000		402	4000	140
1935	2.000:000\$000		502	4000	152
1936			502		
1937	2.000:000\$000		502	5200	150

Tabela 11 – Capital, operários e maquinário da Rappa, Milani e Cia., entre 1928 e 1937

Comparando os dados dessas indústrias da Vila Arens com as demais fábricas do interior do Estado de São Paulo, constata-se que a Argos Industrial e a Japy figuravam, no ano de 1929, entre as dez indústrias de fiação e tecelagem de algodão com maior capital, ocupando as 6ª e 8ª posições, respectivamente. Entre elas, na 7ª posição, estava a Fiação e Tecelagem Azem, indústria também jundiaiense, mas localizada no bairro da Ponte São João, razão pela qual não foi considerada neste trabalho.²⁰⁹ Na liderança em montante de capital estavam a Votorantim, a Companhia Nacional de Estamparia e a Santa Rosália, as três situadas em Sorocaba:

²⁰⁹ Vale assinalar que a Ponte São João surgiu na margem oposta do rio Jundiá e sua urbanização ganharia força somente a partir dos anos 1940. Além da Fiação e Tecelagem Azem, o bairro também abrigou a Companhia Cerâmica Jundiaiense.

Fábrica	Cidade	Capital
Votorantim	Sorocaba	34.921.000\$000
Companhia Nacional de Estamparia	Sorocaba	25.215.000\$000
Santa Rosália	Sorocaba	10.800.000\$000
Fiação e Tecelagem São Pedro	Itu	8.100.000\$000
Brasital S.A.	Salto	8.000.000\$000
Argos Industrial	Jundiaí	7.000.000\$000
Fiação e Tecelagem Azem	Jundiaí	6.000.000\$000
Fábrica Japy	Jundiaí	5.585.000\$000
São Martinho	Tatuí	5.000.000\$000
Taubaté Industrial	Taubaté	5.000.000\$000

Tabela 12 – Capital das tecelagens de algodão do interior de São Paulo em 1929

Do mesmo modo, as indústrias da Vila Arens estavam dentre indústrias de fiação e tecelagem de algodão com maior número de operários no interior paulista. A São Bento ocupava a 7ª posição, com 674 operários, enquanto a Argos ocupava a 8ª, com 615:

Fábrica	Cidade	Operários
Votorantim	Sorocaba	2455
Companhia Nacional de Estamparia	Sorocaba	1200
Brasital	Salto	1130
Santa Rosália	Sorocaba	1050
Taubaté Industrial	Taubaté	992
Nossa Senhora da Ponte	Sorocaba	881
São Bento	Jundiaí	674
Argos Industrial	Jundiaí	615
Fiação e Tecelagem São Pedro	Itu	500
Companhia São Carlos	São Carlos	450

Tabela 13 – Operários das tecelagens de algodão do interior de São Paulo em 1929 ²¹⁰

²¹⁰ Fonte das tabelas 8, 9, 10 e 11 e 12 e 13: série “*Estatísticas Industriais do Estado de São Paulo*”, elaborada pela Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio, Anos 1928-1937, disponível no sítio eletrônico da Fundação SEADE: <<https://bibliotecadigital.seade.gov.br>>. Acesso em 14 out. 2020.

Pelos dados das tabelas anteriores, calcula-se que as fábricas São Bento, Argos, Japy e Rappa, Milani e Cia. somavam 1866 operários em 1929²¹¹. Nesse mesmo ano, a população total de Jundiaí era estimada em 67.538 pessoas²¹², ou seja, 2,8% da população estava empregada nessas fábricas. Considerando os familiares desses empregados diretos, é possível inferir que as fábricas têxteis da Vila Arens estavam relacionadas ao cotidiano de um número expressivo de jundiaienses.

O vigor dessas fábricas possibilitou a ocupação da Várzea do Rio Guapeva com edifícios horizontais, sheeds e chaminés, além de inúmeras casas para moradia de funcionários. Assim, a paisagem antes marcada pelos algodoeiros abriu espaço para a construção de uma nova cidade nas primeiras décadas do século XX, a ser analisada no capítulo a seguir.

²¹¹ A Companhia Arens não constou dessa série Estatísticas Industriais do Estado de São Paulo, utilizada na composição das tabelas 8 a 13. As propagandas da companhia nos periódicos da época deixam de citar o endereço em Jundiaí a partir do final dos anos 1920, o que sugere o encerramento de suas atividades na cidade e no bairro ao qual conferiu nome.

²¹² Anuário Estatístico de São Paulo, 1929. Disponível em <https://bibliotecadigital.seade.gov.br>. Acesso em 21 out. 2020.

CAPÍTULO 3 – VILA ARENS: OCUPAÇÃO URBANA ORIENTADA PELA FÁBRICA

A relação entre urbanização e industrialização no Brasil, e notadamente em São Paulo, não pode ser compreendida como uma simples causalidade, nem mesmo como uma condicionante intransponível. Em suas formulações acerca de eventual indissociabilidade entre cidade e fábrica, Hardman e Leonardi sublinharam que muitas cidades que se converteram em grandes centros industriais possuíam, antes do surgimento de suas primeiras fábricas, um tímido grau de urbanização. Afinal, grande parte das cidades brasileiras havia chegado a meados dos *oitocentos* ainda diminuta e com baixa densidade urbana, conservando os ares de modestas vilas construídas no período colonial. Até mesmo a cidade de São Paulo, que mais tarde se tornaria a maior metrópole industrial e financeira do país, iniciou seu desenvolvimento urbano somente a partir de 1870, quando os capitais originados na economia cafeeira extrapolaram o mundo rural e foram invertidos em diversos outros segmentos, inclusive, na indústria.²¹³

Os autores reconheceram, contudo, que o espaço urbano favorece sobremaneira a formação e a expansão do capital industrial. A cidade, ao concentrar determinadas atividades econômicas, incluindo as comerciais, financeiras, logísticas e energéticas, possibilita a criação de uma base de serviços indispensável à indústria. Ademais, a urbanização promove um aglomerado populacional que desempenha uma dupla função: a de mercado consumidor, que absorve as mercadorias saídas das fábricas; e a de contingente de mão de obra livre e assalariada, cujo crescimento exponencial reforça o rebaixamento dos salários.

Nesse sentido, ainda que as cidades tenham, por óbvio, antecedido as indústrias, nota-se que o nascente capital industrial passou, a partir da última década do século XIX, a orientar o desenvolvimento urbano das localidades em que as pioneiras fábricas nacionais se instalaram. A elaboração de códigos e normas para loteamentos, arruamentos e novas construções, e a implementação de serviços, como transporte de bondes, abastecimento de água, coleta de esgoto, e distribuição de energia elétrica, contaram com o interesse e o direcionamento de grupos industriais que buscavam maximizar os resultados de seus empreendimentos fabris. Não foram raros os exemplos de

²¹³ HARDMAN, F.; LEONARDI, V. *História da Indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos 20*. 2ª ed. São Paulo: Editora Ática, 1991, p. 121.

financiamento direto ou de execução de obras por parte da indústria para construir novos bairros e dotar as cidades de serviços públicos urbanos.²¹⁴

Essa reflexão sugere, portanto, que embora a implantação dos primeiros conjuntos industriais tenha prescindido da existência de uma malha urbana estruturada, coube a essas pioneiras fábricas um papel decisivo na urbanização de seus respectivos entornos. Núcleos urbanos inteiros surgiram nos arrabaldes de grandes estabelecimentos industriais, os quais se encarregavam inclusive da construção de infraestrutura e da execução de melhoramentos urbanos.²¹⁵

Nesse contexto, algumas regularidades foram observadas por Hardman e Leonardi na escolha dos sítios que abrigariam as primeiras indústrias. Houve uma forte tendência à concentração das unidades produtivas em cada localidade, com o estabelecimento de bairros tipicamente fabris e vilas operárias destinadas à moradia dos trabalhadores. Em adição, a localização das fábricas primava pela proximidade com as ferrovias, para o transporte de matérias-primas, máquinas, trabalhadores e bens industriais produzidos; e com os rios, largamente utilizados como fonte de energia hidráulica e hidrelétrica, além de servirem como desembocadouros naturais dos detritos fabris.²¹⁶

Tais aspectos da geografia industrial também foram explorados por Langenburch em seus estudos sobre a estruturação urbana da região metropolitana de São Paulo. De acordo com o autor, na impossibilidade de estabelecer as fábricas em perímetros urbanos já consolidados, houve a preferência pelas margens dos trilhos, os quais facilitariam a chegada de matérias primas e insumos, muitos deles ainda importados. Do mesmo modo, os trilhos auxiliariam no transporte da produção dessas fábricas. Consequentemente, essa implantação industrial ao longo das ferrovias convidava os operários a se estabelecerem em torno das estações ferroviárias relativamente distantes da cidade, onde poderiam adquirir terrenos, ou alugar casas, a preços menores. Assim, nas palavras de Langenburch,

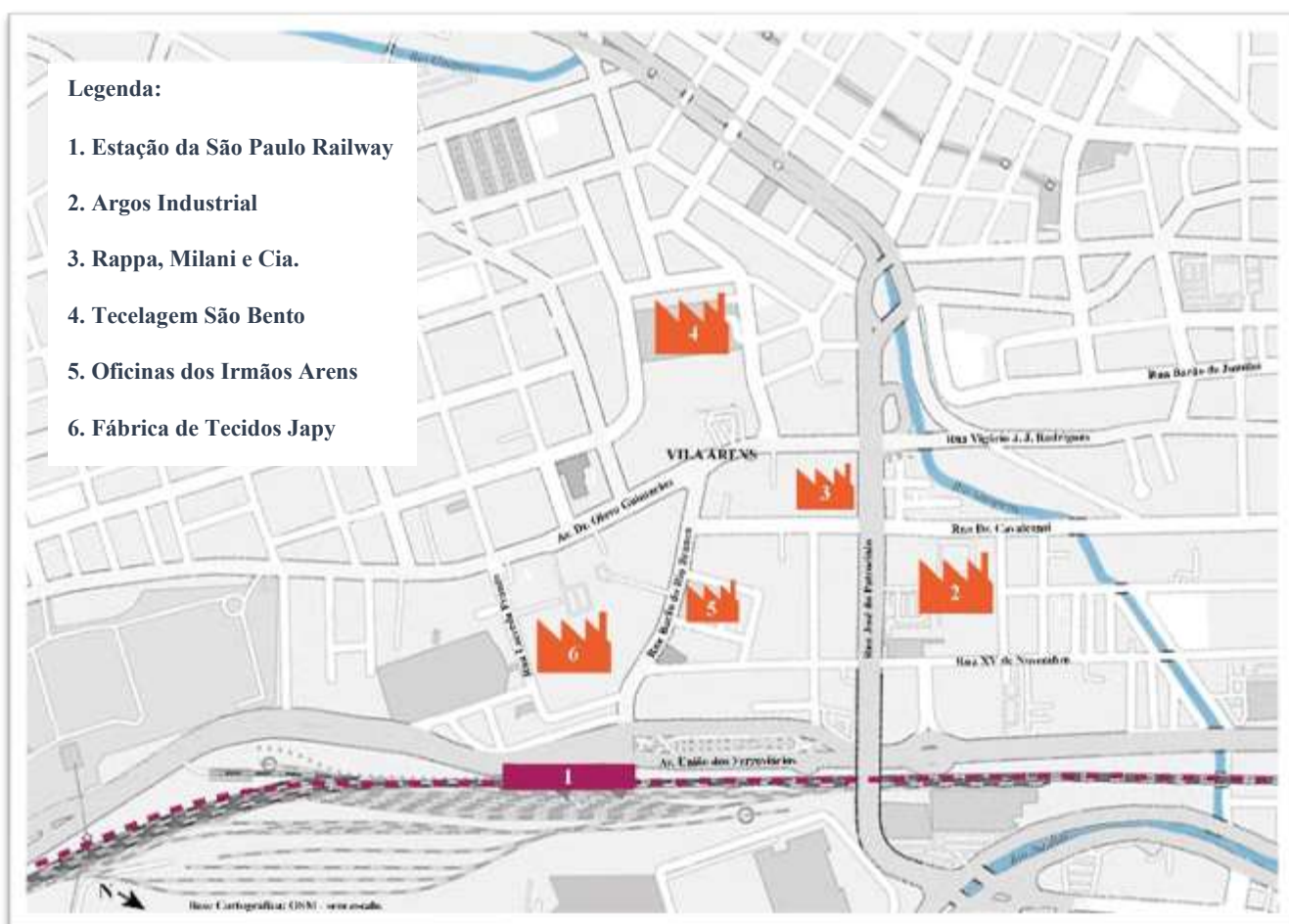
²¹⁴ *Ibidem*, p. 122-123.

²¹⁵ Foot Hardman e Victor Leonardi citam os seguintes exemplos paulistas: o núcleo urbano em torno da fábrica têxtil Carioba, na cidade de Americana; o núcleo da grande fábrica de tecidos Votorantim, edificado a 7 quilômetros do centro de Sorocaba; e a urbanização de Salto dirigida pelas fábricas de tecidos de França Pacheco Junior e de Barros Junior, essa última incorporada futuramente pela Società per l'Exportazione e per l'Industria Italo-americana, em 1904, e pela Brasital, em 1919. Os autores destacam uma série de melhoramentos urbanos em Salto que foram resultados diretos da atividade e do capital industrial: ponte sobre o Rio Tietê, jardins públicos e iluminação; além dos intensos debates na Câmara Municipal acerca do uso e da posse do solo, onde prevalecia, geralmente, o poder privado dos industriais no controle dos terrenos estratégicos à produção fabril. Cf. HARDMAN, F.; LEONARDI, V. *op. cit.*, p. 131-132.

²¹⁶ HARDMAN, F.; LEONARDI, V. *op. cit.*, p. 133.

“um outro importante impulso gerador de subúrbios residenciais se originou da grande ampliação do parque industrial na faixa de várzea e terraços fluviais, percorrida pela ferrovia Santos-Jundiaí”²¹⁷.

Assim, de maneira geral, pode-se afirmar que o trinômio ferrovias – extensas áreas planas – água fluvial atuou como elemento aglutinador dos primeiros conjuntos fabris que, por sua vez, passaram a orientar a expansão urbana das cidades onde se localizavam. A fábrica guiava a cidade, inaugurando, em alguns casos, um novo aglomerado urbano com características particulares de um bairro fabril e operário. E essa parece ter sido a história da várzea do rio Guapeva, palco das primeiras indústrias jundiaienses, onde se formaria a Vila Arens.



Mapa 2 – Principais conjuntos fabris da Vila Arens, na várzea do rio Guapeva, entre 1874 e 1930 (elaborado pelo autor)

²¹⁷ LANGENBURCH, Juergen Richard. *A estruturação da grande São Paulo - Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1971, p. 135.

3.1 – A ocupação inicial da várzea do rio Guapeva

O rio Guapeva nasce na Serras do Japi e deságua no rio Jundiáí. A extensão de sua calha principal é de 15 quilômetros.²¹⁸ Atualmente, a maior parte do seu leito está retificada e canalizada, percorrendo áreas de intensa urbanização nos bairros Vila Rami, Vianelo e Vila Arens, em Jundiáí.

Há poucos registros sobre o rio Guapeva nos documentos referentes à Jundiáí colonial. Em seus relatos de viagem, D’Alincourt se limitou a indicar, em 1818, que “*ao rio Jundiáí-guaçu, se vão juntar os ribeiros Quapeba [Guapeva] e Mangabaú, que atravessam a estrada geral e passam junto à vila*”.²¹⁹ Já na segunda metade do século XIX, há notícias esparsas de que as áreas adjacentes ao Guapeva eram aproveitadas para o cultivo de algodão.

Somente após a chegada das ferrovias a Jundiáí, a partir da São Paulo Railway em 1867, a várzea do rio Guapeva ganharia maior importância, uma vez que a área separava os trilhos e a colina originária da cidade. Na realidade, essa área de várzea se tornava um desafio à administração municipal: para ligar a estação da São Paulo Railway ao núcleo urbano de Jundiáí, era preciso transpor o rio e construir uma via que subisse a colina.

Essa questão foi objeto de muitas discussões na Câmara Municipal, que recorreu ao presidente da província de São Paulo para a obtenção dos recursos necessários para as obras. Parte do problema parece ter sido solucionado em 1885, pois na sessão de 07 de março daquele ano, a Câmara atestou que fora construída uma ponte de ferro sobre o Guapeva, no caminho que vai à estação da estrada de ferro, ordenando o pagamento da obra.²²⁰

Além de ser o caminho para a *inglesa*, a várzea do Guapeva passou a configurar um espaço privilegiado para a instalação dos primeiros conjuntos fabris da cidade, pois ali estavam presentes três fundamentais elementos para a indústria: a proximidade com eficazes meios de transporte, no caso, as ferrovias; a existência de terrenos extensos e planos; e a disponibilidade de água fluvial. Contudo, a ocupação dessa área nas primeiras décadas que se seguiram à inauguração da estação da São Paulo Railway foi bastante vagarosa.

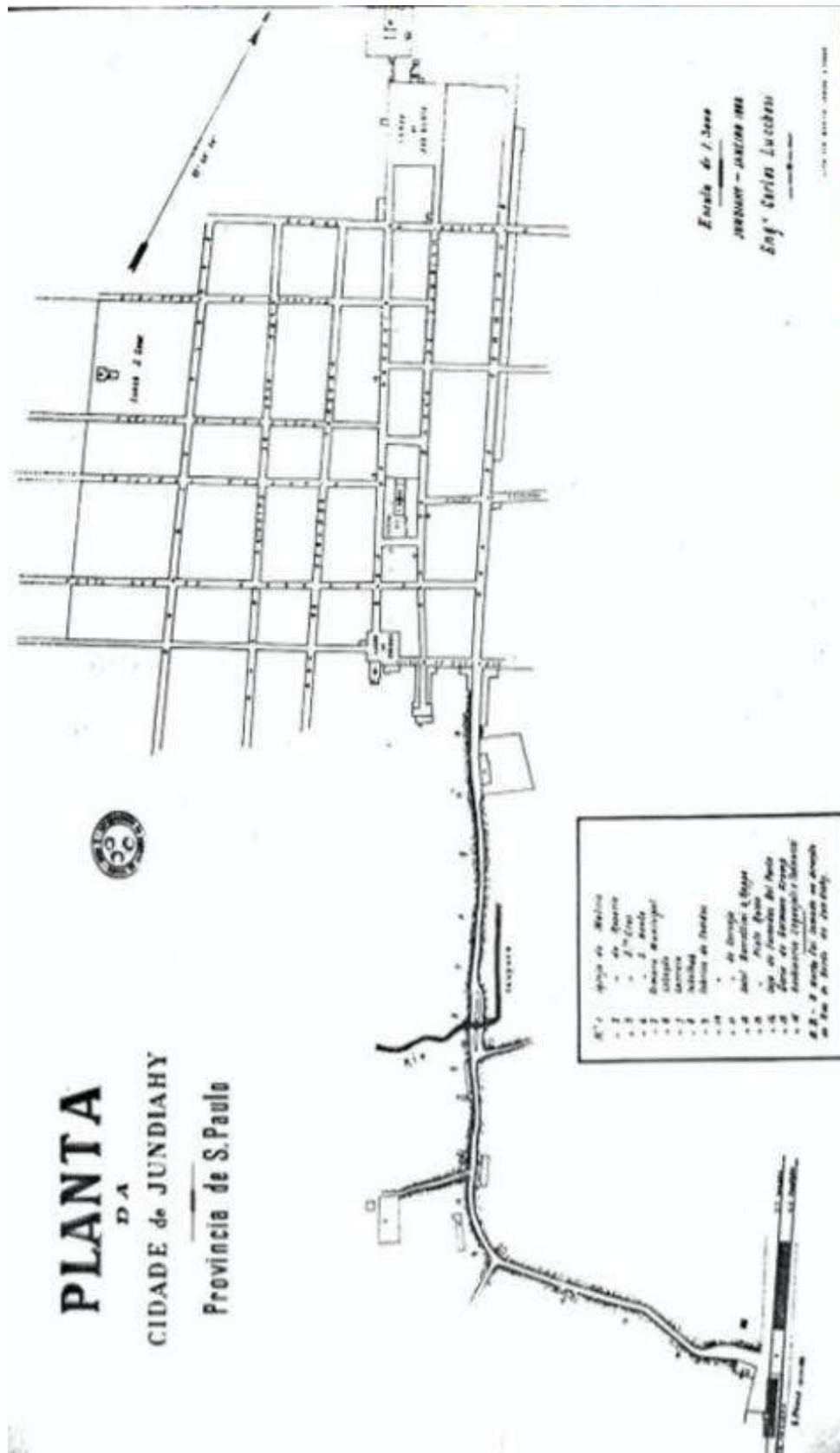
²¹⁸ JUNDIAÍ. DAE – S.A. *Programa águas de Jundiáí*. s/d. Disponível em: <https://daejundiai.com.br/wp-content/uploads/2019/10/APOSTILA_%C3%81GUAS_JUNDIAI_2019.pdf>. Acesso em: 08 mar 2023.

²¹⁹ D’ALINCOURT. *op. cit.*, p. 14.

²²⁰ Ata da Câmara Municipal de Jundiáí, sessão de 07 de março de 1885. Arquivo Histórico de Jundiáí.

A planta de Jundiaí elaborada pelo engenheiro Carlos Luchesi em 1888 revelou uma cidade ainda balizada pelas igrejas de Nossa Senhora do Desterro (matriz), de Nossa Senhora do Rosário e de São Bento, todas situadas no eixo das ruas Barão de Jundiaí (antiga rua Direita) e do Rosário, no cume da colina. Edifícios administrativos e do poder público, como a sede dos correios, o tabelião e a Câmara Municipal também se concentravam nesse eixo. Apenas a Igreja de Santa Cruz estava um pouco mais distante, na saída da área urbana.

De acordo com a planta de Carlos Luchesi, existiam poucas construções entre a estação inglesa e o núcleo urbano originário: um hotel em frente à estação; uma fábrica de tecidos; uma fábrica de cervejas e a olaria de Germano Krump. A fábrica de tecidos era a Companhia Jundiahya de Tecidos e Cultura, futura Tecelagem São Bento, que estava em funcionamento desde a década anterior. Já sobre os outros dois estabelecimentos fabris, a cervejaria e a olaria, não foram encontradas outras informações nas fontes consultadas. Também aparece no mapa o chamado “caminho da estação”, que cruzava toda a várzea do Guapeva e transpunha o rio em direção à colina onde se assentava as principais ruas da cidade.



Mapa 3 – Planta da cidade de Jundiahy de 1888 ²²¹

²²¹ MAKINO, *op. cit.*, p. 117. O Arquivo Histórico de Jundiaí possui uma réplica ampliada dessa planta, produzida por G. B. Tomanik em 1977. Nessa réplica, consta uma inscrição indicando que planta original foi incorporada ao acervo do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

No recorte ampliado abaixo, é possível visualizar melhor as instalações da Companhia Jundiahyana na parte superior. Ao lado da fábrica, está o rio Guapeva, representado por um traço mais escuro. Na parte inferior, notamos a estação da São Paulo Railway. Unindo esses elementos, temos o chamado “caminho da estação”.



Mapa 4 – Detalhe da planta da cidade de Jundiahy de 1888

Apesar de lenta, a metamorfose era paulatina. Como sublinhou o historiador jundiaieense Raymundo de Oliveira, enquanto avançavam as obras da Jundiahyana, uma “*infinidade de casinhas brotava do chão , aqui, ali, acolá, rente ou ao redor da construção*”.²²² Além das construções nas proximidades da fábrica de tecidos, as oficinas dos irmãos Arens se instalaram no chamado “caminho da estação” em 1889, ampliando a ocupação da várzea do Guapeva.

A presença dessas pioneiras fábricas e suas respectivas chaminés conferiram a alcunha popular de “bairro do pito aceso” ao novo bairro que então se formava. Essa denominação seria alterada para Vila Arens em outubro de 1890, quando a Câmara Municipal de Jundiaí decidiu homenagear os irmãos fundadores das oficinas mecânicas ali recém-chegadas.²²³

²²² OLIVEIRA, R. *Da folha do Guapeva ao fio do algodão* (mimeo) apud BEM, *op. cit.*, p. 123.

²²³ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 01 de outubro de 1890. Arquivo Histórico de Jundiaí.

Com as fábricas e as construções decorrentes da atividade fabril, aumentava a necessidade de facilitar a ligação da várzea do Guapeva à parte alta da cidade. Em julho de 1890, foi apresentado à intendência municipal um projeto para a abertura da “rua do beco sem saída”, em seguimento da Rua Barão de Jundiáí, principal rua do município, antiga rua Direita, pelo alto da colina até a beira do rio Guapeva. O projeto previa, inclusive, a indenização dos proprietários das duas casas que seriam demolidas para a construção da nova rua.²²⁴

Já em outubro do mesmo ano, a Câmara Municipal aprovou o prolongamento da Rua XV de novembro até a estação da São Paulo Railway, dessa vez sem indenização alguma, visto que todos os proprietários dos terrenos impactados haviam consentido com a realização das obras.²²⁵

O arruamento do novo bairro também foi impulsionado por iniciativas das próprias fábricas nele instaladas. Na sessão da Câmara Municipal de 15 de abril de 1891, a Arens & Irmãos apresentou requerimento para a abertura de rua entre a “vila” e a “estação inglesa”.²²⁶ Ainda em 1891, houve a concessão de auxílio financeiro para a abertura de via entre a rua Barão de Jundiáí e a rua Vigário João José Rodrigues, único acesso à várzea do Guapeva até então.²²⁷

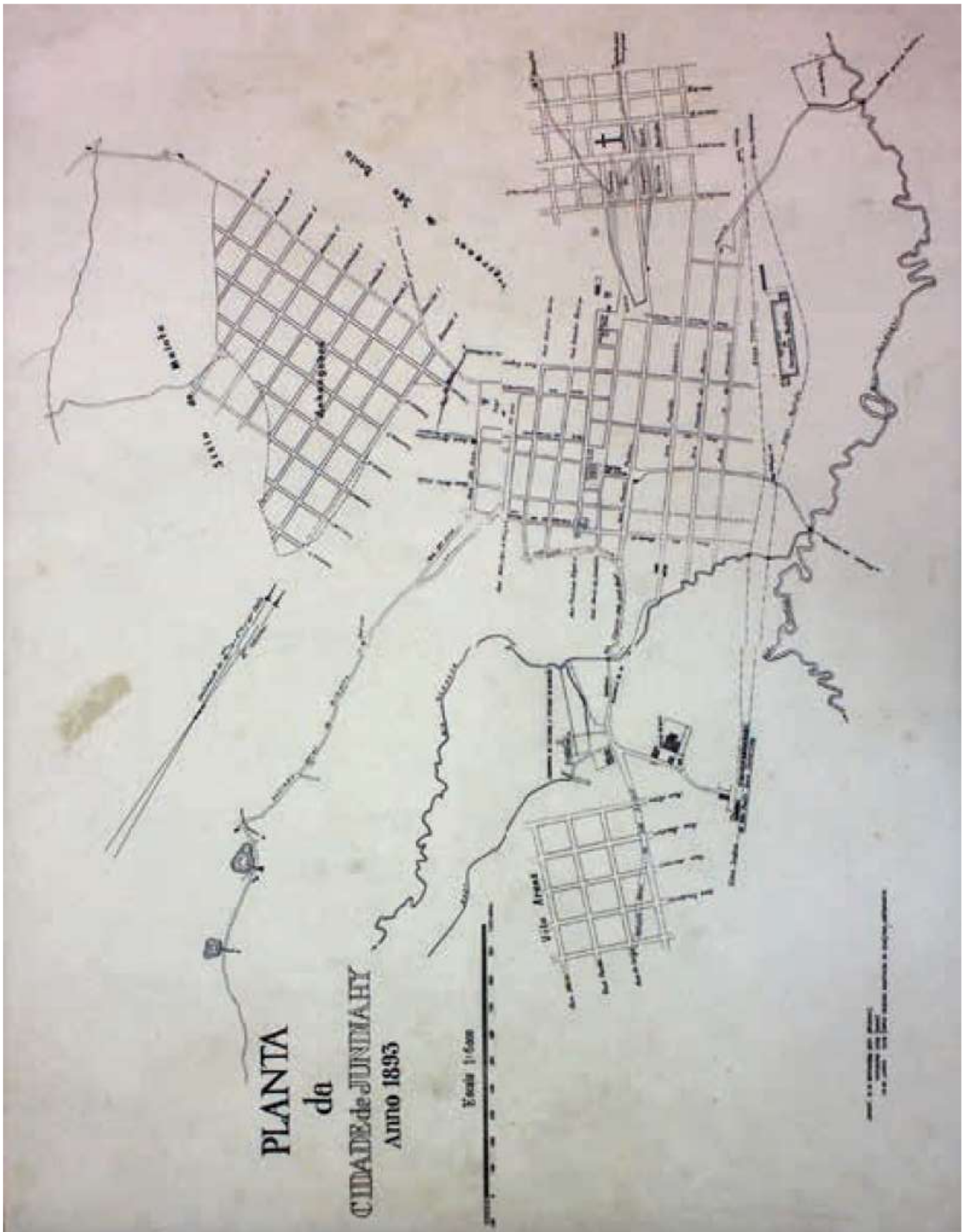
Retratando essas transformações, a planta da cidade de 1893 já exibia o novo bairro a sudeste da colina originária: a Vila Arens. Nesse documento, é possível observar os dois grandes empreendimentos industriais então existentes nas proximidades do rio Guapeva: a Companhia Jundiahana de Tecidos e Cultura, posteriormente chamada Tecelagem São Bento, e as Oficinas dos Irmãos Arens. O arruamento do bairro contava com a abertura de quatro travessas paralelas à fábrica de tecidos, cortadas perpendicularmente por 3 ruas, conformando 12 quadras.

²²⁴ Ata da Câmara Municipal de Jundiáí, sessão de 01 de julho de 1890. Arquivo Histórico de Jundiáí.

²²⁵ Ata da Câmara Municipal de Jundiáí, sessão de 01 de outubro de 1890. Arquivo Histórico de Jundiáí.

²²⁶ Ata da Câmara Municipal de Jundiáí, sessão de 15 de abril de 1891. Arquivo Histórico de Jundiáí.

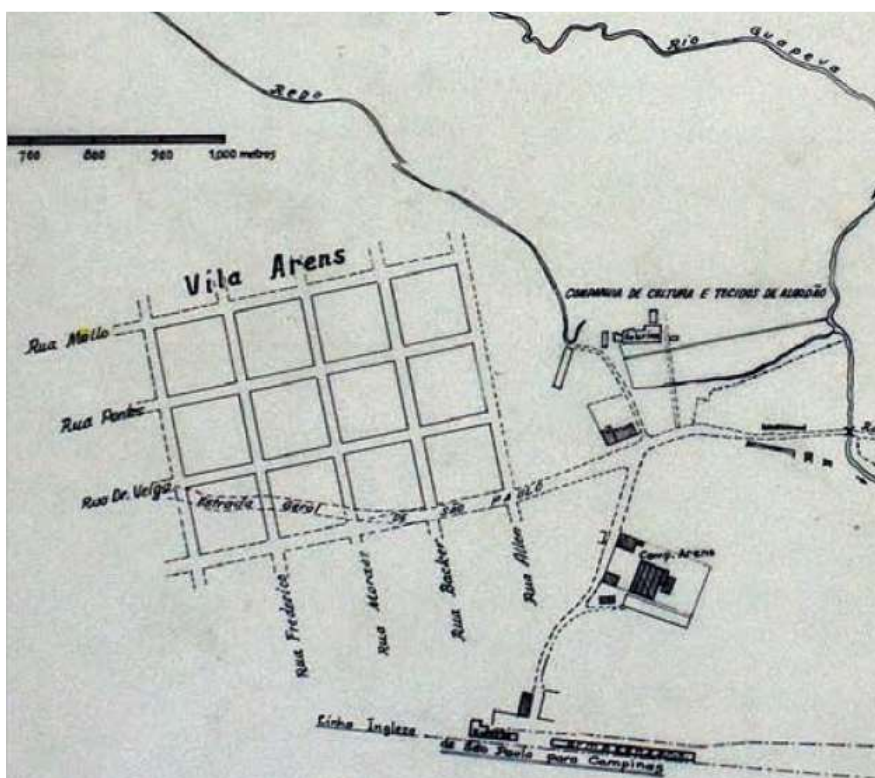
²²⁷ Atas da Câmara Municipal de Jundiáí, sessões de 15 de abril de 1891 e de 05 de outubro de 1891. Arquivo Histórico de Jundiáí.



Mapa 5 – Planta da cidade de Jundiahy de 1893 ²²⁸

²²⁸ BEM, *op. cit.*, p. 152.

Cabe notar que, de acordo com a planta de 1893, ainda não haviam sido executados os projetos da “a rua do beco sem saída” e do prolongamento da Rua XV de novembro, ambos discutidos pela Câmara Municipal nos anos anteriores. A ligação da várzea do Rio Guapeva com a área central da cidade continuava sendo realizada apenas Rua Vigário João José Rodrigues. No recorte abaixo, observa-se melhor o arruamento que surgia na Vila Arens:



Mapa 6 – Detalhe da planta da cidade de Jundiahy de 1893

Pelo detalhe, é possível identificar, na parte inferior da imagem, a estação da São Paulo Railway; no centro, levemente à direita, as oficinas dos irmãos Arens; e mais acima, a Companhia Jundiahyana de Cultura e Tecidos. As ruas paralelas à ferrovia, nesta ordem, a partir da estação, são: estrada de São Paulo, também chamada de Rua Arens (continuação da Vigário João José Rodrigues); Rua Dr. Veiga; Rua Pontes; e Rua Mello. As ruas perpendiculares, a partir da Companhia Jundiahyana, são: Rua Allen; Rua Backer; Rua Moraes; e Rua Frederico.

Além de impulsionar a ocupação do novo bairro, as ferrovias e as primeiras fábricas aturam intensamente para a organização dos serviços tipicamente urbanos de

Jundiaí: a construção de uma linha de bondes, o abastecimento de água e o fornecimento de energia elétrica.

3.2 – Os primeiros serviços urbanos

A implementação de bondes urbanos tracionados por mulas foi a solução encontrada para vencer a distância entre a estação da São Paulo Railway e o centro de Jundiaí no alto da colina. Em outubro de 1889, Guilherme Harrah solicitou, à Câmara Municipal, concessão para a instalação da linha de bondes.²²⁹ As obras foram iniciadas em 1891 pela empresa Companhia Carril de Ferro Jundiahiana, sob o comando do engenheiro William Harrah. O trajeto dos bondes passava pelas terras da fábrica de tecidos Jundiahiana/São Bento e, para possibilitar que os bondes transpusessem o rio Guapeva, foi edificada uma nova ponte, em alvenaria, com o formato de arco romano, hoje popularmente conhecida como “ponte torta”.²³⁰

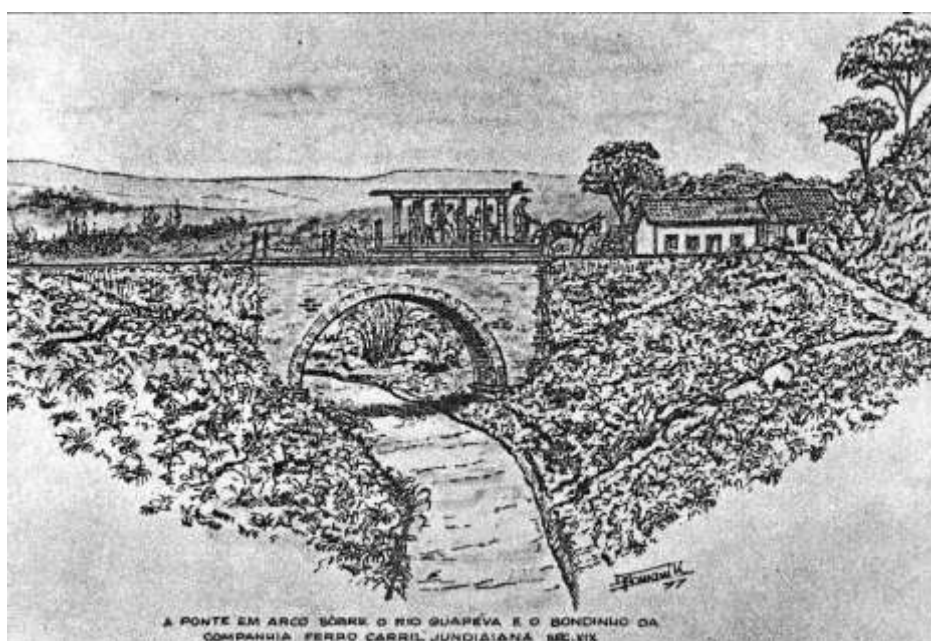


Imagem 4 – Ilustração de ponte sobre o rio Guapeva, de Geraldo Tomanik (1977)

Muitos debates sobre o serviço de bondes foram travados na Câmara Municipal de Jundiaí. Houve, inclusive, em maio de 1898, a apresentação de uma proposta da

²²⁹ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 08 de outubro de 1889. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²³⁰ PFROMM NETO, S.; UNGARO, J. A. *Um resumo da história de Jundiaí*. 2ª ed. São Paulo, Cultor de Livros, 2016, p. 116-117.

Companhia Carril de Ferro Jundiahyana de levar os bondes até a estação da Companhia Paulista. Juntamente com o pedido de concessão para expansão da linha de bondes, a empresa pedia à municipalidade o prolongamento da Rua XV de novembro, ligando os entornos das estações da São Paulo Railway e da Paulista, para, de acordo com os argumentos da Carril, beneficiar o público em geral.²³¹

No entanto, as disputas judiciais entre a Companhia Carril de Ferro Jundiahyana e a municipalidade resultaram na rescisão do contrato de prestação do serviço em 1899, ficando autorizado o levantamento dos trilhos pela companhia. A empresa ficou obrigada ao pagamento das custas da ação judicial de embargo que havia sido movida contra ela.²³²

Nos anos finais do século XIX, a Câmara Municipal de Jundiaí também se debruçou sobre projetos para o abastecimento de água na cidade. Em 1889, o cidadão Henrique Florance apresentou o primeiro projeto com esse objetivo e solicitou concessão da municipalidade para o serviço.²³³ Porém, não há registros de que as tratativas avançaram e o serviço tenha sido iniciado.

A indisponibilidade de água também afetava as companhias ferroviárias instaladas no município. Na década de 1880, a São Paulo Railway construiu um encanamento para levar a água da Companhia Jundiahyana/Fábrica São Bento, captada diretamente do rio Guapeva, até a estação ferroviária. Essa medida gerou um atrito com a municipalidade, uma vez que os canos passavam por terrenos municipais. Em março de 1890, o superintendente da São Paulo Railway apresentou à Câmara Municipal um documento atestando que a construção do encanamento havia sido aprovada pelos vereadores. No entanto, na sessão de 01 de abril do mesmo ano, a Câmara indicou que fora ilegal a concessão firmada pela legislatura anterior, e sugeriu que a companhia ferroviária firmasse um contrato com a Intendência pagando a quantia de 600\$000 anuais.²³⁴

A saga de Jundiaí para a implementação do serviço de abastecimento de água foi marcada por vários tropeços. Na sessão de 06 de maio de 1891, foi aprovado o contrato a ser celebrado entre a intendência municipal e o Dr. Arthur Pio Deschamps de Montmoency, para início das obras.²³⁵ No entanto, mais uma vez, o projeto não se concretizou.

²³¹ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 16 de maio de 1898. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²³² Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 01 de maio de 1889. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²³³ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 07 de junho de 1889. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²³⁴ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 01 de abril de 1890. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²³⁵ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 06 de maio de 1891. Arquivo Histórico de Jundiaí.

A ausência de abastecimento de água impediu que outro importante serviço urbano fosse efetivado em Jundiaí, a extração periódica de latrinas. Na sessão da Câmara Municipal de 15 de novembro de 1892, Fernando Arens, sócio fundador da Arens & Irmãos, apresentou um projeto de extração de latrinas por meio de bombas a vácuo. No entanto, como o projeto requeria o emprego de água, os vereadores decidiram que antes de discuti-lo, era necessário resolver as pendências para dotar a cidade de água encanada.²³⁶

A municipalidade buscou apoios para enfim conseguir destravar os projetos de abastecimento de água. Consta da ata da sessão da Câmara Municipal de 16 de outubro de 1899, a informação de que a Secretaria de Agricultura do Estado entregou os materiais necessários para a construção do sistema de abastecimento, cujo transporte seria realizado com a colaboração da São Paulo Railway. De acordo com o documento, o local escolhido para a captação de água seria os mananciais de propriedade do Major Antonio Mendes Pereira, situados no Bairro Alto, a Vila Rami, aos pés da Serra do Japi. A Câmara, então, aprovou a Resolução 81/1899, autorizando o intendente municipal a despender até um conto de réis com as mais urgentes despesas para embarcar e levar o material até a cidade.²³⁷

Uma nova resolução da Câmara, de número 82/1899, datada de 04 de novembro de 1899, autorizou a contratação de engenheiro para os primeiros serviços de abastecimento de água. Na sessão seguinte da Câmara, em 16 de novembro de 1899, foi baixada a Resolução 91/1899, que autorizou a abertura do crédito de 1:000\$000 para a despesa com o engenheiro e os quatro auxiliares nos estudos para o serviço de águas.²³⁸

Contudo, mais um ano terminou e o projeto não foi executado. Na sessão da Câmara de 16 de junho de 1900, os vereadores autorizaram o intendente a ir ao município de São Paulo para trocar os tubos que seriam utilizados para construção dos encanamentos. Na mesma sessão, foi designado o Dr. Lins de Vasconcellos para negociar com o Major Antonio Mendes Pereira a desapropriação amigável dos mananciais presentes em sua propriedade.²³⁹

Já no mês seguinte, em julho de 1900, a São Paulo Railway, a Companhia Paulista, a Companhia Arens e a Tecelagem São Bento solicitaram à Câmara Municipal

²³⁶ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 15 de novembro de 1892. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²³⁷ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 16 de outubro de 1899. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²³⁸ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 16 de novembro de 1899. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²³⁹ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 16 de junho de 1900. Arquivo Histórico de Jundiaí.

que fossem realizados todos os esforços para levar a efeito o serviço de abastecimento de água da cidade. O então presidente da Câmara, Dr. Francisco Cavalcanti, determinou a adoção de medidas enérgicas para atender ao pleito, informando que buscaria junto ao governo do Estado todos os auxílios “*que são julgados indispensáveis*”.²⁴⁰

O governo do estado atendeu parcialmente à solicitação da Câmara. Por meio do ofício nº 142, datado de 07 de novembro de 1900, o Secretário da Agricultura de São Paulo comunicou o fornecimento de 100 barricas de cimento para o abastecimento de água de Jundiaí, cuja importância somava 2:384\$083, o que foi prontamente aceito pela municipalidade.²⁴¹

Na sessão da Câmara de 01 de maio de 1901, por meio da Resolução 80/1901, foi declarado de utilidade pública o manancial da fazenda Ribeirão, de propriedade do Major Antônio Mendes Pereira, área prevista para captação de água desde o início das discussões sobre a construção do sistema abastecimento da cidade.²⁴²

Com o abastecimento de água se tornando uma realidade próxima, a Câmara aprovou, em 01 de setembro de 1901, lei que estabeleceu a obrigatoriedade do município de fornecer água à população. O direito de acesso à água foi acompanhado da imposição de algumas obrigações: na sessão de 02 de dezembro de 1901, instituiu-se multa para as residências que futuramente recebessem serviço de água e que não cobrissem poços e cisternas.²⁴³

Finalmente, no ocaso do ano de 1901, Jundiaí consumava o abastecimento de água. A câmara aprovou, em 18 de dezembro de 1901, o pagamento das despesas realizadas pelo intendente municipal com as obras do sistema de abastecimento, cuja inauguração foi convenientemente agendada para o dia 25 de dezembro daquele ano, juntamente com os festejos de Natal.²⁴⁴

A iluminação pública foi outro serviço que requereu a atenção das autoridades municipais jundiaenses. De acordo com Mario Mazzuia, a iluminação de Jundiaí era realizada, desde os tempos coloniais, pelos próprios moradores com lamparinas a azeite ou querosene, ou com velas de cera. Nos domingos, dias santos ou festivos, era comum colocarem as lamparinas ou velas nas portas e janelas das casa. Em situações muito especiais, como no nascimento de algum membro da família real, a Câmara ordenava a

²⁴⁰ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 16 de julho de 1900. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²⁴¹ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 10 de novembro de 1900. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²⁴² Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 01 de maio de 1901. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²⁴³ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 02 de dezembro de 1901. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²⁴⁴ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 18 de dezembro de 1901. Arquivo Histórico de Jundiaí.

iluminação obrigatória por três dias consecutivos. A primeira iluminação das ruas com postes a querosene se deu em 1872, quando da inauguração da estrada de ferro da Companhia Paulista ligando Jundiaí a Campinas.²⁴⁵

Especificamente sobre a Vila Arens, o primeiro registro encontrado foi uma solicitação da Câmara dirigida à Intendência, datada de fevereiro de 1890, para a instalação de seis lâmpões na rua nova que ligava a ponte sobre o rio Guapeva à estação da São Paulo Railway.²⁴⁶

Durante as décadas nas quais foram utilizados postes a querosene, não foram raros os problemas com o serviço de iluminação. Exemplo dessa situação pode ser observado na ata da sessão da Câmara de 04 de novembro de 1895, ocasião na qual o concessionário de iluminação pública Luiz Brecancini solicitou o cancelamento de multas pelo apagamento de lâmpões, uma vez que o apagamento teria sido causado pelo mau tempo, não por falta de combustível.²⁴⁷

Em 1899, por meio da Resolução nº 29, a Câmara novamente autorizava a Intendência municipal a continuar o contrato de Luiz Brecancini para o serviço de iluminação pública, estabelecendo o valor de 8\$000 mensais por cada lâmpão. Paralelamente, já estava em discussão um projeto de iluminação pública com o uso de eletricidade. Para essa finalidade, a Companhia Arens foi contratada em 8 de fevereiro de 1898, porém, o contrato foi declarado caduco em 15 de setembro de 1899, por falta de cumprimento das obrigações contratuais pela empresa.²⁴⁸

A busca por um serviço de iluminação pública de excelência se estendeu pelos anos seguintes. Na sessão de 08 de janeiro de 1900, a Câmara resolveu autorizar a Intendência a assinar um novo contrato de iluminação pública naquele exercício “com quem melhores vantagens oferecer”.²⁴⁹

Vale lembrar que na primeira década do século XX, assistiu-se a grande avanço na geração de energia elétrica no interior do estado de São Paulo. De acordo com os levantamentos de Helena Lorenzo, existiam, em 1900, 17 centrais elétricas, das quais apenas 3 eram responsáveis por 90% da energia gerada. Já em 1910, o número de centrais

²⁴⁵ MAZZUIA, M. *Jundiaí através dos documentos (b)*. Jundiaí: Câmara Municipal de Jundiaí, 1986, p. 131.

²⁴⁶ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 06 de fevereiro de 1890. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²⁴⁷ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 04 de novembro de 1895. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²⁴⁸ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 15 de setembro de 1899. Arquivo Histórico de Jundiaí.

²⁴⁹ Ata da Câmara Municipal de Jundiaí, sessão de 08 de janeiro de 1900. Arquivo Histórico de Jundiaí.

creceu para 61. A potência instalada também subiu vertiginosamente de 4040 para 59745 HP naqueles dez anos.²⁵⁰

Nesse contexto, surgiu a Companhia de Força e Luz de Jundiaí, empresa responsável pela construção, em 1904, de uma usina na região de Monte Serrat, distrito que integrava Jundiaí e que atualmente faz parte do município de Itupeva.²⁵¹ Na diretoria da Companhia de Força e Luz estava, mais uma vez, um dos representantes da família Queiroz Telles. Conforme descrito no livro de contratos da municipalidade, tratava-se do sr. José Francisco de Queiroz Telles, que, em cerimônia realizada na Câmara Municipal, em três de novembro de 1905, oficializou a entrega do serviço de iluminação, certificando que: “*desde o dia 1º do corrente mês, acham-se funcionando regularmente, de acordo com as cláusulas do contrato celebrado com esta Câmara, os aparelhos de iluminação pública pela força elétrica*”.²⁵² Assim, por meio dessa companhia, e após diversos tropeços, a iluminação elétrica finalmente aconteceria em Jundiaí, com crescente número de lâmpadas empregadas na iluminação pública e de lâmpadas particulares nos anos seguintes.²⁵³

A participação dos expoentes da cafeicultura na organização dos primeiros serviços urbanos foi recorrente em diversos municípios paulistas. Como demonstrou Flávio Saes, o capital cafeeiro tinha a vocação de se alastrar para diversos outros setores, como ferroviário, bancário, comercial e mesmo industrial. Nesse sentido, especificamente sobre a produção e distribuição de energia elétrica, Saes indicou que ao lado do grande grupo Light, surgiram várias pequenas empresas de “força e luz”, cuja origem estava na concessão da iluminação pública, sendo os primeiros concessionários, em geral, empresários ou cafeicultores locais. Mais tarde, essas companhias começariam a se aglutinar em torno de certos grupos de caráter regional.²⁵⁴

²⁵⁰ LORENZO, Helena. *Eletrificação, urbanização e crescimento industrial no estado de São Paulo, 1880-1940*. Tese de doutorado. Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – Unesp, 1993, p. 63-64.

²⁵¹ *Ibidem*, p. 64.

²⁵² MAZZUIA, *op. cit.*, 1979, p. 17.

²⁵³ Já no ano de 1906, na iluminação elétrica de Jundiaí, constam 1563 lâmpadas incandescentes, sem distinção entre públicas e particulares, com um custo de 16:000\$000 para a Câmara Municipal. Em 1916, o número de lâmpadas públicas era de 400, com custo de 29:758\$500, e havia 4.050 lâmpadas particulares, registrando o total de 1200 consumidores no município. Fonte: Anuários Estatísticos de São Paulo, 1906 e 1916. Vale registrar que, curiosamente, a Companhia de Força e Luz de Jundiaí foi a única empresa de energia elétrica no estado de São Paulo a registrar déficit em 1916: receita de 347:755\$900, despesa de 396:174\$308, déficit de 48:418\$408.

²⁵⁴ SAES, *op. cit.*, 1986, p. 178.

3.3 – Novas construções, novos usos, nova paisagem

Além de impulsionarem a abertura de novas vias e de estarem envolvidas na estruturação dos serviços públicos tipicamente urbanos na aurora do século XX, a Tecelagem São Bento e a Companhia Arens imprimiram uma nova paisagem à várzea do rio Guapeva.

Embora haja poucos documentos sobre essa ocupação inicial, alguns registros de pesquisadores locais, passagens encontradas nas atas da Câmara Municipal e, principalmente, fontes iconográficas do acervo do Arquivo Histórico de Jundiaí nos permitem reconstruir parte dessa paisagem industrial que então se formava.

Como já apontado, não foi rápida, tampouco repentina, a ocupação do hiato urbano entre a estação da São Paulo Railway e a colina onde se assentaram os primeiros povoadores de Jundiaí. Ainda que sejam múltiplos os pedidos de abertura de novas vias, constata-se que na década de 1900, a paisagem da várzea do rio Guapeva ainda era repleta de áreas descampadas.

A proximidade com a parte mais alta da cidade fez com que fosse possível a tomada de imagens panorâmicas da Vila Arens. A ponta da colina, no início da Rua Barão de Jundiaí foi, e ainda é, um ponto privilegiado para fotografar o primeiro bairro fabril jundiaense. Por suas características topográficas, esse ponto se tornou uma espécie de mirante já no final do século XIX. Ali, na década de 1910, foi construída uma escada, ligando as Ruas Barão de Jundiaí, na colina, e Vigário João José Rodrigues, na várzea. Valendo-se desse potencial, o local foi transformado, na década de 1940, em área de passeio e lazer com o nome de Esplanada Monte Castelo, uma homenagem aos soldados brasileiros que guerrearam na Segunda Guerra Mundial.

A imagem da Vila Arens mais antiga do acervo do Arquivo Histórico de Jundiaí data de 1897:

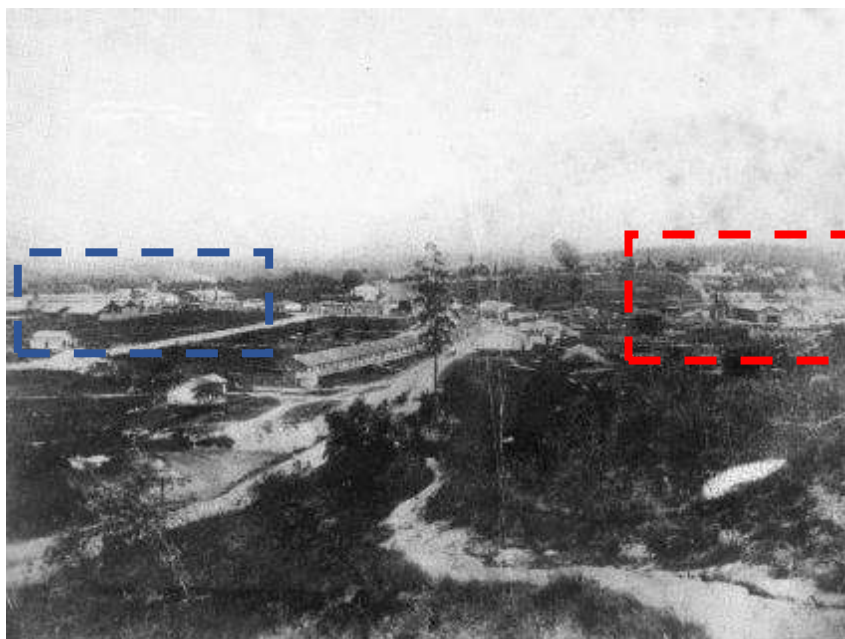


Imagem 5 – Vista da Vila Arens em 1897
(Arquivo Histórico de Jundiaí)
Em azul, a Companhia Arens. Em vermelho, a Tecelagem São Bento

Observando a imagem, podemos ver as oficinas dos irmãos Arens na parte esquerda, plano médio, destacadas em azul. Já as instalações da Tecelagem São Bento estão à direita, também no plano médio, destacadas em vermelho. Ambas são construções de grande porte, sobretudo se comparadas com as demais presentes na fotografia. Interessante notar que as outras edificações estão concentradas em duas vias: a Vigário João José Rodrigues, que parte do canto inferior esquerdo em direção ao centro da foto, aproximando-se da Tecelagem São Bento; e a atual Barão do Rio Branco, anteriormente chamada de “caminho para a estação”, em referência à estação ferroviária da São Paulo Railway, que se inicia no centro da imagem e segue para o lado esquerdo, passando pelas oficinas dos Arens. As demais vias ainda possuíam ocupação rarefeita.

Além do porte vultoso, cabe indicar que a Tecelagem São Bento e as oficinas dos irmãos Arens ostentavam, cada qual a seu modo, características arquitetônicas típicas das primeiras indústrias instaladas no país. De maneira geral, entre fins do século XIX e início do XX, predominaram dois padrões construtivos fabris: o colonial brasileiro e o britânico machesteriano. O padrão colonial brasileiro foi mais recorrente nas fábricas fundadas durante o Império, quando a atividade industrial ainda estava muito imbricada com o setor agrícola, nomeadamente, o cafeeiro. As fachadas dessas fábricas se assemelhavam às sedes de fazendas de açúcar ou café. E, no caso de indústrias têxteis, cultivava-se algodão no próprio terreno da fábrica que, em geral, era bastante extenso. Já

o padrão britânico manchesteriano ficaria consagrado nas décadas seguintes à República, sendo caracterizado, especialmente, pelas fachadas de tijolos pequenos e vermelhos, com estrutura sóbria e simetria de planos. Uma variação desse padrão foi o chamado *estilo alemão*, que apresentava construções altas e compactas, de dois andares e janelas pequenas.²⁵⁵

Nesse sentido, a Tecelagem São Bento figurou, em seus anos iniciais, como exemplar do padrão colonial brasileiro. A fábrica possuía um perfil horizontal, de único pavimento, com prevalência de telhas cerâmicas e estruturas de madeira. Em sua fachada, é possível observar vãos ritmados e delineados em arco, além de alguns ornamentos.



Imagem 6 – Tecelagem São Bento na virada para o século XX
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

Como exposto no capítulo anterior, a Tecelagem São Bento foi incorporada, na década de 1900, pela Companhia Fiação e Tecidos São Bento, cujo controle passaria, nos anos seguintes, para os grupos franceses *Caisse Générale de Prêts Fonciers et Industrielles* e *Société Financière et Commerciale Franco Brésillienne*. As mudanças no perfil societário da companhia, juntamente com as necessidades impostas pelas dinâmicas do processo produtivo, ensejaram grandes reformas nas instalações da fábrica, que gradativamente abandonou o estilo colonial para adotar uma arquitetura mais próxima ao padrão manchesteriano. Em registro fotográfico datado de 1906, já é possível constatar as transformações pelas quais os edifícios da Tecelagem São Bento passavam: pé direito

²⁵⁵ HARDMAN, F.; LEONARDI, V., *op. cit.*, p. 133-134.

mais elevado e presença de galpões com telhado em duas águas, contíguos uns aos outros, formando um conjunto robusto.

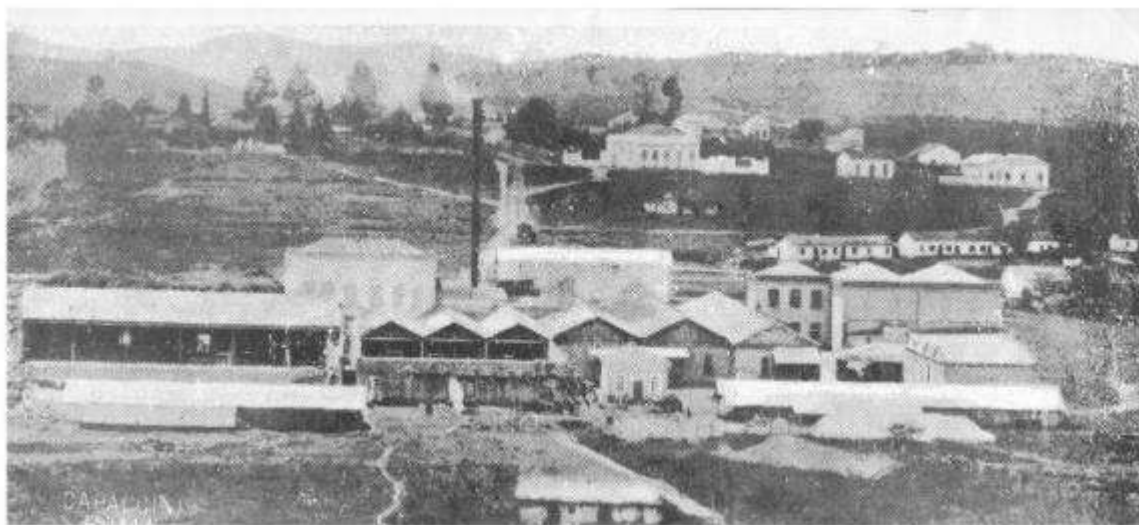


Imagem 7 – Tecelagem São Bento em 1906
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

Ainda que não seja possível identificar qual etapa do processo produtivo cada um desses edifícios alojava, a imagem ilustra, ao menos em parte, o extenso rol de bens imóveis pertencentes à fábrica que seria arrolado no registro da Sociedade Companhia Fiação e Tecidos São Bento, em 1908: um grande edifício fabril de mais de 9000m²; 3 grandes caldeiras, um açude para captação de água do rio Guapeva, e diversas residências destinadas aos gerentes e aos operários.²⁵⁶

Pode-se inferir que as residências destinadas aos operários estão logo atrás da fábrica, no lado direito da imagem, no pleno médio, uma vez que são construções baixas e geminadas, com vãos simples e com portas e janelas ritmadas. Um pouco acima dessas, há construções mais vultuosas, o que sugere tratar-se das residências dos gerentes. Por último, cabe indicar a existência de pequenas residências junto à Rua Vigário João José Rodrigues, localizadas à esquerda dessa imagem, que não foram abrangidas pelo recorte da fotografia.

Já as imagens mais pretéritas das oficinas dos irmãos Arens apresentam instalações que nada se identificam com o estilo colonial, aproximando-se, mesmo que de forma incompleta, ao chamado *estilo alemão*, com uma série de galpões altos e compactos, e de cobertura metálica.

²⁵⁶ Diário Oficial do Estado de São Paulo, Edição de 03 de setembro de 1908, p. 2605-2609.

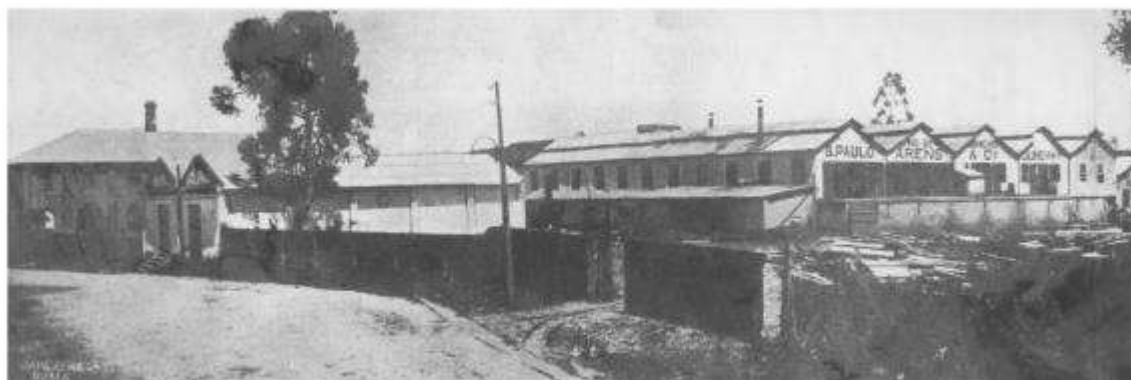


Imagem 8 – Companhia dos Irmãos Arens em 1906
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

Essa imagem nos permite observar alguns detalhes sobre as oficinas dos Irmãos Arens: presença de grandes galpões industriais, na parte direita da fotografia, aos quais estão acopladas algumas edificações menores; ao lado das oficinas, na parte esquerda da foto, está a rua que saía da estação da São Paulo Railway em direção ao centro da cidade, o velho “caminho da estação”, atualmente com o nome de rua Barão do Rio Branco.

Importante notar que as fotografias da Tecelagem São Bento foram obtidas a partir da ponta da colina originária da cidade, uma espécie de mirante natural da Jundiaí, como já sublinhado. Por essa razão, foi possível a obtenção de uma imagem mais aberta que contemplasse melhor as diversas instalações daquele conjunto fabril. Por sua vez, o registro fotográfico da Companhia Arens foi realizado a partir de uma perspectiva oposta, da várzea em direção à colina, resultando em uma imagem mais fechada.

Outro importante registro desses primeiros momentos da Vila Arens é já citada Revista Brazil Magazine, edição de abril de 1907, que apresentou Jundiaí como “*um centro progressista e de um viver confortável*”. A publicação destacou o “*completo e aperfeiçoado sistema de esgotos junto à canalização de uma excelente água potável*”, além da existência de “*instalação telefônica e luz elétrica, garantindo a perfeita iluminação a toda cidade*”.²⁵⁷ Definiu, ainda, Jundiaí como:

“cidade industrial por excelência, que abriga nos seus arrabaldes uma população de milhares de operários trabalhando nas imensas oficinas da Companhia Paulista, da Fábrica de Tecidos São Bento, e da Fundação e Fábrica Arens & Irmãos[...], e muitos outros pequenos estabelecimentos a pequena indústria floresce de um modo largamente remunerador”.²⁵⁸

²⁵⁷ BRAZIL MAGAZINE: revista brasileira mensal de arte e atualidades. nº 13, Ano 1907, p. 50-56

²⁵⁸ *Ibidem*, p. 50;53.

Além da descrição textual, o periódico trouxe algumas imagens da cidade, apresentando os edifícios institucionais presentes na colina original, como a Câmara Municipal, a Cadeia Pública e os Grupos Escolares, os quais “fazem honra a mais moderna das cidades” e atestavam a “boa organização urbana”.²⁵⁹ As fábricas da Vila Arens também mereceram um registro fotográfico:



Imagem 9 – Tecelagem São Bento estampada na Revista Brasil Magazine em 1907²⁶⁰

Essa imagem é muito semelhante àquela presente no acervo do Arquivo Histórico Municipal, reproduzida mais acima. Além da proximidade temporal dessas tomadas fotográficas, evidencia-se que ambas foram obtidas a partir do mirante presente na ponta da colina original da cidade. De todo modo, o enquadramento maior da fotografia da Revista Brasil Magazine reforça a constatação de que a Fábrica de Tecidos São Bento ainda estava cercada de áreas descampadas ou mesmo não urbanizadas.

²⁵⁹ BRAZIL MAGAZINE: revista brasileira mensal de arte e atualidades. n° 13, Ano 1907, p. 50

²⁶⁰ *Ibidem*, p. 53.



Imagem 10 – Companhia dos irmãos Arens estampada na Revista Brasil Magazine em 1907²⁶¹

Por sua vez, o registro fotográfico das oficinas dos irmãos Arens pela Revista Brasil Magazine teve o êxito de ilustrar a clivagem entre a colina central de Jundiaí e a várzea do rio Guapeva. No canto superior direito da imagem, é possível identificar a parte alta da cidade, incluindo as construções da Rua Barão de Jundiaí, com destaque para o Grupo Escolar Siqueira de Moraes, edifício inaugurado em 1896, com dois pavimentos e porão elevado, um padrão construtivo distinto para a Jundiaí de então. Já na parte central da imagem, na área de várzea, estão os grandes galpões dos Arens, incluindo uma edificação, à esquerda dos galpões, que não constava na fotografia do acervo do Museu Histórico de Jundiaí datada de um ano antes. No canto inferior esquerdo é possível ver com mais nitidez o “caminho para a [estação] inglesa”, sendo flagrado, oportunamente, o trânsito de uma carroça por essa via. Por fim, cabe destacar a ausência de construções nos terrenos lindeiros à propriedade dos Arens.

Desse modo, mesmo abrigando as expressivas instalações fabris da Tecelagem São Bento e da Companhia Arens, a Vila Arens ainda apresentava uma ocupação bastante rarefeita nos anos 1900. As poucas imagens disponíveis do período indicam que ao lado das plantas industriais, existiam grandes áreas descampadas, cortadas pelas vias que comunicavam o núcleo original da cidade à estação da São Paulo Railway, cruzando o rio Guapeva e tangenciando as fábricas pioneiras.

²⁶¹ *Ibidem*, p. 53.

A forma residencial predominante na região eram as chácaras, que já recebiam os primeiros serviços públicos urbanos àquela época. Um anúncio publicado no jornal Correio Paulistano em 07 de dezembro de 1907 ilustra esse fenômeno: “vende-se uma boa chácara com casa de morada na Vila Arens, contendo água encanada com 5 torneiras. Trata-se com o proprietário João Curado”.²⁶² Essa situação seria alterada ao longo das décadas de 1910 e 1920, quando novas fábricas elegeriam a várzea do Guapeva para abrigar suas atividades, acelerando a urbanização da Vila Arens.

3.4 – Impulso na ocupação da Vila Arens: Argos Industrial e Fábrica de Tecidos Japy

Além da Tecelagem São Bento e da Companhia Arens, as poucas edificações existentes na Vila Arens nos primeiros anos do século XX se concentravam, como já indicado, nas duas vias que ligavam o centro da cidade de Jundiaí à estação da São Paulo Railway: as ruas Vigário João José Rodrigues e Barão do Rio Branco. Um registro fotográfico datado de 1912 mostra que essa situação perdurava:

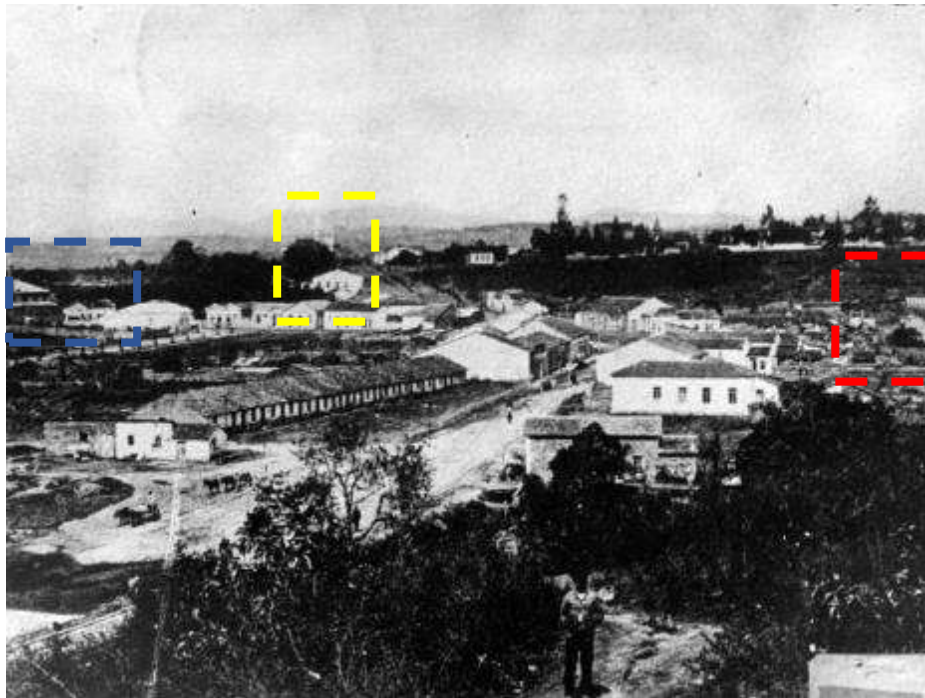


Imagem 11 – Vista da Vila Arens em 1912
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

Em azul, a Cia. Arens. Em amarelo, a Capela de Santa Cruz. Em vermelho, a Tecelagem São Bento

²⁶² Jornal Correio Paulistano, edição de 07 de dezembro de 1907.

Nessa imagem, podemos ver um homem posando para a fotografia, tirada mais uma vez a partir da ponta da colina central de Jundiaí, tendo como plano de fundo a Vila Arens. No plano médio, à esquerda, com destaque em azul, está parcialmente a Companhia Arens, distinguida por sua construção de maior porte e pela chaminé; também no plano médio, ao fundo, com destaque em amarelo, está a Capela de Santa Cruz da Vila Arens; e, por último, no plano médio, à direita, com destaque em vermelho, aparece a ponta dos galpões da Tecelagem São Bento.

Comparando essa fotografia de 1912 com a pretérita de 1897, já reproduzida nas páginas anteriores, constata-se duas importantes transformações no bairro. A primeira foi incremento do número de residências às margens da Rua Vigário João José Rodrigues, contíguas aos edifícios da Tecelagem São Bento, na parte direita da fotografia. Era o início da chamada Vila São Bento, trecho urbano originado a partir do loteamento das terras pertencentes à fábrica.

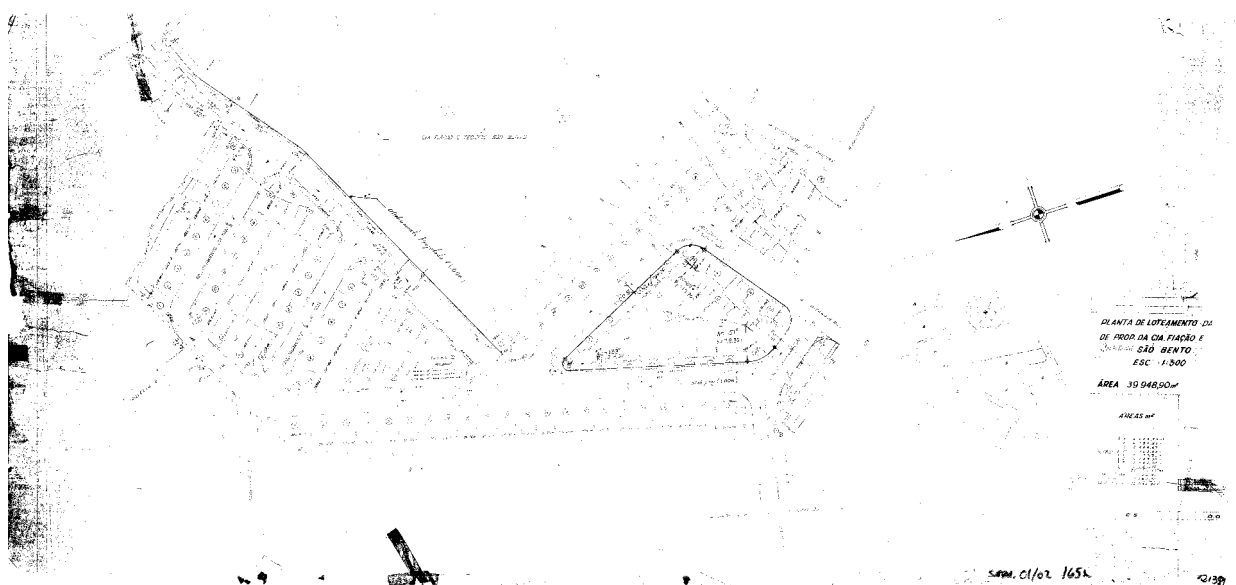


Imagem 12 – Planta da Vila São Bento
(Unidade de Gestão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiaí)

Os terrenos pertencentes à São Bento foram loteados aos poucos, em etapas sucessivas ao longo das primeiras décadas do século XX. A planta acima apresenta os primeiros lotes que estavam sendo desmembrados da fábrica, na área mais próxima ao rio Guapeva. A análise da versão ampliada dessa imagem nos permite constatar que os terrenos loteados eram de pequeno porte, a maioria de 250m². A legenda indica que a área totalizava 39.948,90 m², sendo toda de propriedade original da fábrica.

A segunda transformação revelada pela fotografia de 1912 que merece realce é a presença da capela de Santa Cruz da Vila Arens, destacada em amarelo, no alto da imagem, um pouco à esquerda, referenciada pela sua torre branca. A capela estava localizada no prolongamento da Rua Vigário João José Rodrigues, trecho denominado Rua Arens, posteriormente rua Dr. Olavo Guimarães, esquina com a futura rua Lacerda Franco. A data de construção de sua construção é incerta, mas registros em periódicos indicam que foi anterior a 1904.



Imagem 13 – Capela da Vila Arens
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

Vale indicar que, embora de forma marginal, a urbanização da Vila Arens também se acelerava por iniciativa de investidores alheios às fábricas. Uma nota publicada no jornal *O Correio Paulistano*, edição de 27 de abril de 1912, informava que “*o dr. João de Lacerda e o sr. Boaventura Mendes Penna adquiriram oito alqueires de terra na Vila Arens*”. De acordo com o jornal, “*em parte deste terreno vão construir uma vila operária e o restante pretendem dividir em lotes para outras construções e para chácaras*”. A nota é encerrada com um gabo ao clima da cidade: “*em vista da amenidade do clima de Jundiahy, é de esperar que em pouco tempo, estes terrenos estejam cobertos de habitações*”.²⁶³ Igualmente, esse periódico paulistano informou, na edição de 23 de agosto do mesmo ano, que um grupo de capitalistas havia fundado um companhia predial em

²⁶³ *Jornal Correio Paulistano*, edição de 27 de abril de 1912.

Jundiahy, “com o fim de facilitar as construções de prédios, visto o grande desenvolvimento local”.²⁶⁴

Esses empreendimentos podem ter ganhado fôlego em função de notícias sobre a construção de mais duas outras grandes indústrias na Vila Arens: a Argos Industrial e a Fábrica Japy, inauguradas em 1913 e 1914, respectivamente. As obras desses conjuntos fabris eram acompanhadas com entusiasmo pelas autoridades e pelos jornalistas. Parte significativa dos materiais empregados na construção dessas fábricas chegava pelas ferrovias. Na edição de 11 de maio de 1912, o jornal Correio Paulistano noticiou que “para a grande fábrica que o Senador Lacerda Franco está aqui [Vila Arens/Jundiaí] mandando construir, chegaram, pela estrada inglesa, mais 171 volumes”.²⁶⁵ Eram noticiadas até mesmo as visitas de Lacerda Franco à Jundiaí para acompanhamento das “obras da sua grande fábrica de tecidos”.²⁶⁶

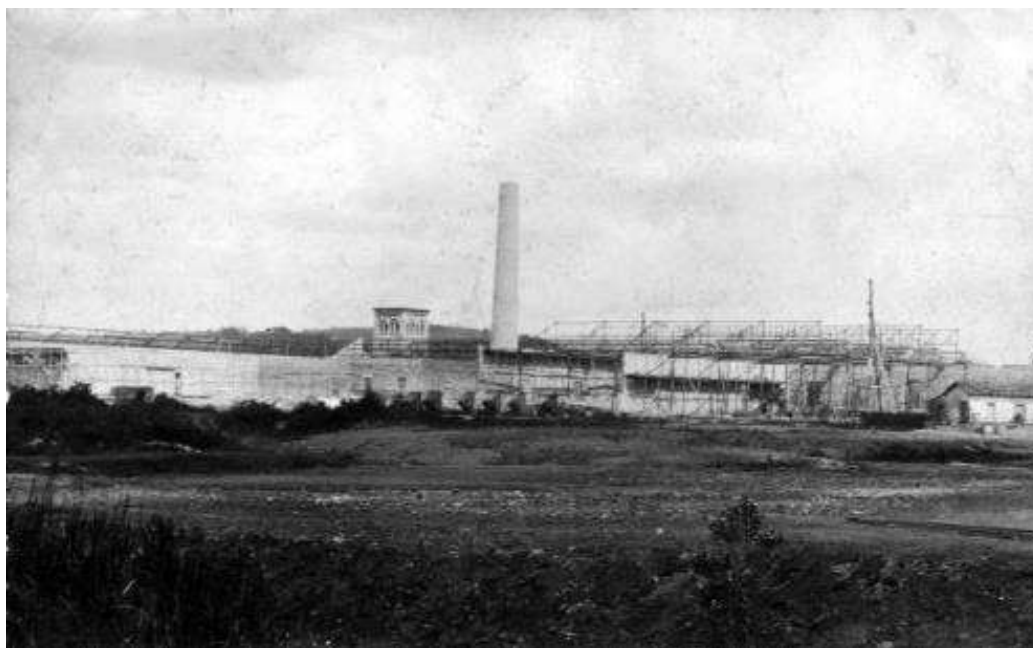


Imagem 14 – Construção da Fábrica Japy em 1914
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

Antes mesmo da conclusão das obras da Fábrica Japy, já havia a preocupação de seus proprietários em construir residências para os futuros operários. Notícia do jornal Correio Paulistano, de 16 de maio de 1913, destacou os esforços da prefeitura municipal para “prolongar o encanamento que abastece de água potável a Vila Arens, de maneira

²⁶⁴ Jornal Correio Paulistano, edição de 23 de agosto de 1912.

²⁶⁵ Jornal Correio Paulistano, edição de 11 de maio de 1912.

²⁶⁶ Jornal Correio Paulistano, edição de 13 de junho de 1913.

*que seja fornecida água às 30 casas que o sr. senador Lacerda Franco mandou ali fazer para os operários de sua fábrica de tecidos”.*²⁶⁷

Nesse sentido, verificou-se na década de 1910 um esforço para dotar de serviços públicos urbanos as áreas recém ocupadas da Vila Arens. E tais ações eram relatadas com detalhes pela imprensa. O Jornal Correio Paulistano, por exemplo, noticiou, na edição de 25 de maio de 1913, a chegada, em Santos, dos materiais que seriam utilizados para o abastecimento de água da Vila Arens. Já na edição de 03 de julho do mesmo ano, era celebrado o início da construção dos esgotos que *“devem servir à parte da cidade denominada Vila Arens”*. Por último, na edição de 16 de maio de 1916, o periódico anunciou que *“ficou concluída a ramificação da rede de esgotos nas Ruas Vila Arens, Coronel Moreira Cesar e General Carneiro, devendo os proprietários fazer, no corrente mês, as ligações de seus prédios”*.²⁶⁸

Além dos serviços urbanos, alguns equipamentos e órgãos públicos também chegavam à vila. Em 1913, Eloy Chaves, secretário da Justiça e da Segurança Pública do estado de São Paulo, determinou, ao delegado de polícia de Jundiaí, a aquisição dos moveis necessários para a instalação do posto policial da Vila Arens.²⁶⁹

Por sua vez, projetos de abertura de novas ruas e avenidas seguiam tomando a atenção das autoridades municipais. Em 1911, a prefeitura novamente tentou facilitar o acesso à Vila Arens, solicitando *“uma planta e um orçamento de uma rua que, partindo do primeiro grupo escolar [no alto da colina], vá terminar na Rua do Vigário Rodrigues”*, sob a justificativa de que *“esse melhoramento virá facilitar a comunicação entre a parte alta da cidade com os bairros da Vila Arens e estação inglesa”*.²⁷⁰ No entanto, a ligação entre a colina e a várzea seguiria sem resolução pelos anos seguintes. Já em 1913, a Câmara Municipal desapropriou *“terrenos necessários para a abertura de uma avenida que partindo da Vila Arens vai terminar na Vila Ramy”*.²⁷¹

Uma imagem de 1915, mais uma vez obtida a partir da colina central da cidade, permite-nos observar uma situação urbana mais consolidada, diferente aquela paisagem de chácaras esparsas entrecortadas por edifícios industriais, característica da década anterior:

²⁶⁷ Jornal Correio Paulistano, edição de 16 de maio de 1913.

²⁶⁸ Jornal Correio Paulistano, edições de 25 de maio e 03 de julho de 1913, e de 16 de maio de 1916.

²⁶⁹ Jornal Correio Paulistano, edição de 23 de outubro de 1913.

²⁷⁰ Jornal Correio Paulistano, edição de 12 de agosto de 1911.

²⁷¹ Jornal Correio Paulistano, edição de 28 de agosto de 1913. Essa avenida seguiria as margens do Guapeva até a Vila Rami, em trajeto semelhante à atual Avenida Odil Campos Saes.



Imagem 15 – Vista da Vila Arens em 1915
(Arquivo Histórico de Jundiaí)
Detalhe em verde da Fábrica Japy

Um pouco mais nítida que a fotografia de 1912, essa imagem de 1915 apresenta claramente a Rua Vigário João José Rodrigues até seu ponto de inflexão, onde se bifurca em Rua Barão do Rio Branco (antigo caminho da estação), à esquerda, sentido à Companhia Arens e à estação da São Paulo Railway (não enquadrada na fotografia); e em Rua Arens, futura Avenida Dr. Olavo Guimarães, na parte superior da imagem, em direção à Capela da Vila Arens.

Infelizmente, o recorte da fotografia não contemplou a Argos Industrial, construída mais à esquerda do enquadramento da imagem, mas apresentou, ao longe, as instalações da Fábrica Japy. O então mais recente conjunto fabril da Vila Arens fora construído na mesma rua onde estava localizada a Capela de Santa Cruz. Essa via receberia mais tarde o nome de Lacerda Franco, em reverência a um dos sócios fundadores da Japy. Assim, na mesma linha da torre da Igreja, à esquerda, observa-se os grandes galpões e alta chaminé dessa fábrica, com destaque em verde.

Desse modo, no decurso da década de 1910, a vila Arens ficava mais urbanizada, ocupada não apenas pelos grandes edifícios fabris, mas também por construções de menor porte cujo uso estava relacionado, de alguma forma, à produção industrial. Paralelamente,

Jundiaí experimentava um expressivo incremento populacional entre 1900 e 1920, saltando de 14.990 para 44.437 habitantes, ou seja, praticamente triplicando o número de moradores, e parte significativa desse contingente tinha alguma relação com as fábricas da Vila Arens.²⁷²

População de Jundiaí (1872 – 1920)				
1872	1886	1890	1900	1920
7.805	10.254	12.051	14.990	44.437

Tabela 14 – Evolução populacional de Jundiaí entre 1872 e 1920 ²⁷³

3.5 – Década de 1920: a consolidação urbana na Vila Arens

Pode-se inferir que a consolidação da ocupação urbana na Vila Arens ocorreu na década de 1920 a partir de três fenômenos: o contínuo loteamento dos terrenos pertencentes à Tecelagem São Bento; a construção da vila operária da Argos Industrial; e a chegada de outras indústrias de menor porte ao bairro.

A extensa área de propriedade da Tecelagem São Bento foi progressivamente dando espaço a novos arruamentos, quadras e lotes. Como já mencionado, a faixa localizada entre a fábrica e o rio Guapeva foi a primeira a ser loteada, resultando em pequenas edificações lindeiras ao conjunto industrial. Já a parte posterior do terreno, mais distante da área de várzea, foi destinada aos mais diversos usos.

²⁷² Sobre o número de trabalhadores das fábricas da Vila Arens e sua proporção em relação à população total de Jundiaí, ver a seção final do capítulo 2.

²⁷³ Para os anos de 1872, 1890, 1900 e 1920, foram utilizados os dados de cada respectivo Recenseamento Geral. Já para o ano 1886, os dados foram obtidos em: COMMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de São Paulo*. São Paulo: Leroy King Bookwalter, Typographia King, 1888, p. 262-406.



Mapa 7 – Loteamento da Vila São Bento
 (Unidade de Gestão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiaí)

Embora não possua a data de sua elaboração, a planta acima nos mostra a formação de uma grande malha urbana a partir do loteamento dos terrenos da fábrica, nas primeiras décadas do século XX. A Rua Vigário João José Rodrigues e sua continuidade, a Avenida Dr. Olavo Guimarães, estão no canto superior esquerdo da planta, delimitando todo o loteamento. A quadra mais clara à esquerda da planta, sem qualquer identificação alfabética, corresponde às instalações da Tecelagem São Bento. Já a legenda indica que os terrenos marcados em negrito eram as “casas da companhia”, enquanto os demais eram “terrenos vendidos”.

Dos sucessivos desmembramentos do terreno original da São Bento, surgiriam os lotes destinados à construção de dois outros elementos importantes para a conformação da Vila Arens: o estádio do Club Athletico Vila Arens, mais tarde denominado Corinthians Jundiahense Football Club, e a Igreja Matriz da Vila Arens, sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição. A área destinada ao estádio do Corinthians Jundiahense

aparece claramente na parte direita da planta, na quadra sem identificação alfabética, conformada pelas atuais ruas Bento Pires, Anita Garibaldi e Pereira Barreto. A construção do estádio será mais bem explorada na seção seguinte. Já a nova igreja foi erigida na quadra identificada como “IJ”, que corresponde à atual Praça Sebastião Pontes.

A construção de uma nova igreja na Vila Arens está relacionada à atuação dos padres salvatorianos Vicente Hirschle e Eucário Merker. Ambos chegaram a Jundiá em 1922, e foram designados para assumirem a capela da Vila Arens. No entanto, a presença dos dois padres favoreceu a criação, mediante ato do Arcebispado de São Paulo, da Paróquia de Nossa Senhora da Conceição de Vila Arens, ainda em 1922. Logo no ano seguinte, a Tecelagem São Bento oficializou a doação do terreno destinado à Igreja Matriz.

As obras da nova igreja foram iniciadas em 1927. Sua inauguração ocorreria apenas em 1931. A antiga capela seria demolida em 1937, dando espaço para a atual Praça Quintino Bocaiúva, popularmente conhecida como “Largo da Feira”.

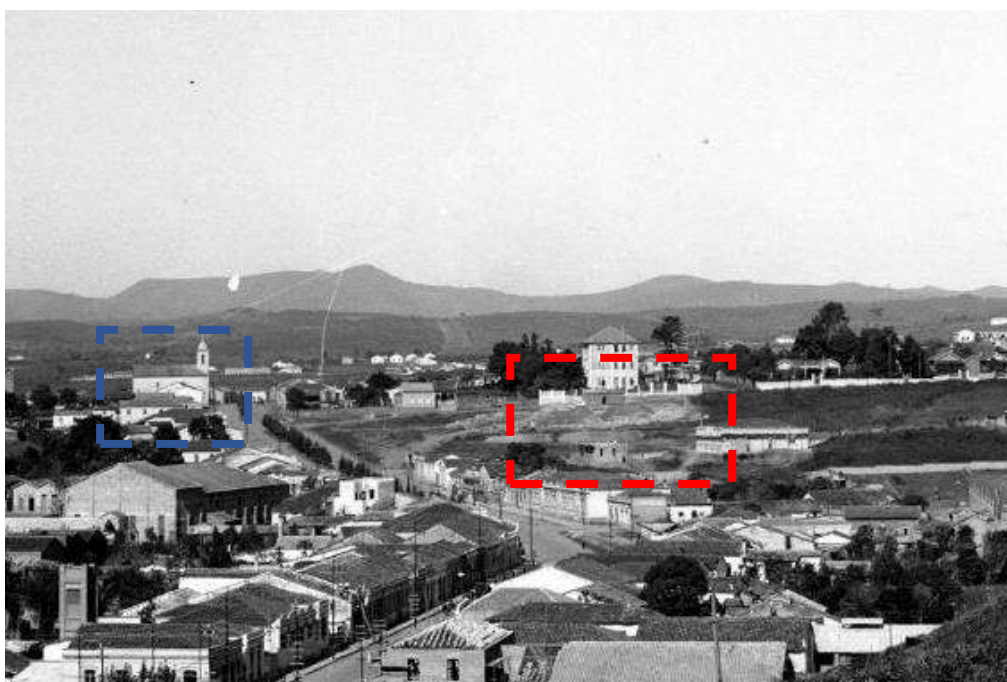


Imagem 16 – Construção da Igreja de Nossa Senhora da Conceição em 1927
(Acervo particular de Maurício Ferreira)

Em azul, a antiga capela da Vila Arens. Em vermelho, as obras da Igreja de Nossa Senhora da Conceição.



Imagem 17 – Demolição da capela da Vila Arens em 1937
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

O segundo fenômeno que corroborou para a consolidação urbana da Vila Arens foi a construção da primeira vila operária da Argos Industrial, a chamada Vila Argos Velha. Implantada no terreno entre a fábrica, o rio Guapeva e a rua Vigário João José Rodrigues, a vila era composta por fileiras de casas térreas e geminadas, edificadas no alinhamento do terreno, com apenas três vãos, uma porta e duas janelas.

Não foi possível identificar a data de construção da Vila Argos Velha, no entanto, há a informação de que o terreno para construção das casas fora adquirido em 1916.²⁷⁴ De todo modo, com base nos registros fotográficos, pode-se afirmar que ela já estava edificada no final da década de 1920.

²⁷⁴ Processo CONDEPHAAT, nº 31605/1994.



Imagem 18 – Vila Argos Velha e Argos Industrial
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

Nos anos seguintes, a Argos Industrial expandiria suas instalações e construiria uma segunda vila destinada a seus operários, a Vila Argos Nova. Sua data de construção também é imprecisa, mas presume-se ser anterior aos anos 1940, quando a Argos passou por uma grande reforma na qual foi construído um novo edifício para a fiação, em dois pavimentos, marco na paisagem do bairro.

As vilas operárias, de maneira geral, foram a solução adotada pelos representantes da nascente indústria nacional para manter os trabalhadores próximos das fábricas. Existiram duas modalidades desse assentamento habitacional: as vilas operárias de empresa, que eram patrocinadas pelas fábricas e cedidas ou alugadas para seus funcionários, como o caso das vilas construídas pela Argos; e as vilas operárias particulares, também conhecidas como vilas rentistas, que resultavam do investimento daqueles que pretendiam lucrar com o aluguel de residências, situação também observada na Vila Arens desde, pelo menos, os anos 1910.

De forma recorrente, os patrões propalavam que as vilas operárias eram um benefício, quase uma benevolência, mas a historiografia logo apontou o caráter opressivo dessa estratégia. As pesquisas de Eva Blay contextualizaram a construção de vilas operárias à luz das tensões entre capital e trabalho, indicando que *“a vila operária é um dos bens em que o capital privado investe para tornar possível armazenar a força de trabalho livre necessária à produção.”*²⁷⁵ Desse modo, o objetivo não era solucionar a falta de moradias ou encurtar a distância entre o lar e o local de trabalho, mas, sim, criar um instrumento adicional de tutela do trabalhador:

“Ao construir suas vilas operárias, o industrial não está apenas tentando superar uma lacuna que, eventualmente, poderia ser solucionada pelo poder público. Ele está, antes de mais nada, construindo um instrumento que o ajude a pressionar a força de trabalho num período de frequentes crises de mercado e de conflito nas relações de trabalho.”²⁷⁶

Para a autora, a vila operária detinha, além do valor de uso, um valor de troca, constituindo-se em mais um elemento mediador entre a venda da força de trabalho e a remuneração. Tratava-se, nesse sentido, de buscar a redução do custo do trabalho, ajustando jornadas e salários apenas à subsistência, pois *“o proprietário da casa é o mesmo comprador da força de trabalho. E o vendedor da força de trabalho é o mesmo que paga o aluguel. Nesta transação o industrial utiliza sua dupla condição para rebaixar o salário a ser pago”*.²⁷⁷

No bojo dessa lógica de subordinação econômica e social, também estava a preocupação em disciplinar a mão de obra. Com as vilas, o controle sobre os operários exorbitava o ambiente das fábricas e a duração das jornadas de trabalho, invadindo a cotidiano privado e a intimidade familiar. Assistiu-se, assim, à tentativa de moralização dos costumes e de imposição de novas noções de higiene, fazendo das vilas operárias locais *“ideais para o florescimento da classe trabalhadora saudável, honesta, operosa e disciplinada”*²⁷⁸, em suposta oposição à precariedade dos mocambos e cortiços.²⁷⁹

²⁷⁵ BLAY, Eva Alterman. Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985, p.40.

²⁷⁶ *Ibidem*, p. 97.

²⁷⁷ *Ibidem*, p. 214.

²⁷⁸ CORREIA, Telma de Barros. Moradia e trabalho: o desmonte da cidade empresarial. In: *VII Encontro Nacional da ANPUR*. 1997. Anais. Recife, v. 1, p. 715.

²⁷⁹ A construção de vilas operárias foi normatizada pelo poder público em diversas localidades, havendo, inclusive, incentivos fiscais para a construção de “habitações higiênicas”, de caráter unifamiliar, com o

No tocante à arquitetura das vilas operárias, é possível apontar algumas recorrências. As vilas construídas até 1930, de maneira geral, já apresentavam valores, materiais e símbolos do mundo fabril, mas ainda guardavam certa inspiração nos modelos tradicionais brasileiros, como as fachadas de porta e janela dos tempos coloniais. Desse modo, “*o padrão urbano de casas de porta e janela dispostas em renque e desprovidas de recuos frontais ou laterais foi, nesse momento, bastante comum em vilas operárias e núcleos fabris*”²⁸⁰.

Ainda nesse período, floresceram casas com alpendres frontais e chalés, que poderiam incluir ornamentos ou assumir formas mais despojadas. Igualmente, verificou-se nas vilas operárias algumas inovações higienistas como recuos laterais e porões altos, sendo esses últimos mais raros. Vale mencionar, por fim, a presença de edificações com ornamentos em alusão ao mundo das máquinas.²⁸¹

Já nos anos 1930 e 1940, os novos conjuntos residenciais destinados aos operários incorporaram traços da vertente modernista art-déco, tipologia que se popularizou com os bangalôs. Além disso, a observância a preceitos higienistas e a intenção de diferenciar as casas destinadas a técnicos especializados ocasionaram a construção de casas geminadas, duas a duas.²⁸²

Como as vilas operárias da Vila Arens foram construídas em diferentes momentos do processo de urbanização do bairro, houve o emprego de múltiplas tipologias. Na Vila Argos Velha, destacaram-se os renques de casas de porta e janelas, enquanto na Vila Argos Nova, figuraram casas com alpendres frontais e bangalôs. Outras residências de tipologias variadas, incluindo chalés, foram construídas pelas demais fábricas e pelos investidores imobiliários de vilas rentistas. Assim, consolidou-se uma miscelânea de residências com perfis arquitetônicos distintos, unidas, todavia, pela estreita relação que guardavam com as fábricas da Vila Arens.

objetivo de reduzir as moradias improvisadas dos cortiços e hotéis-cortiços, compreendidos, à época, como focos de desordem e de proliferação de epidemias, como as de varíola. Todavia, esta pesquisa não encontrou nenhum código de posturas ou normas de construção de Jundiaí anterior a 1930.

²⁸⁰ CORREIA, Telma de Barros; GHOUBAR, K.; MAUTNER, Yvonne. Brasil, suas fábricas e vilas operárias. *Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP*, n. 20, 2006, p 14-15.

²⁸¹ *Ibidem*, p. 17-21.

²⁸² *Ibidem*, p. 22-23.



Imagem 19 – Vila Argos Nova I
(Arquivo Histórico de Jundiaí)



Imagem 20 - Vila Argos Nova II
(Arquivo Histórico de Jundiaí)



Imagem 21 - Residências da Tecelagem São Bento ²⁸³

²⁸³ CORREIA; GHOUBAR; MAUTNER, *op. cit.*, p. 17.

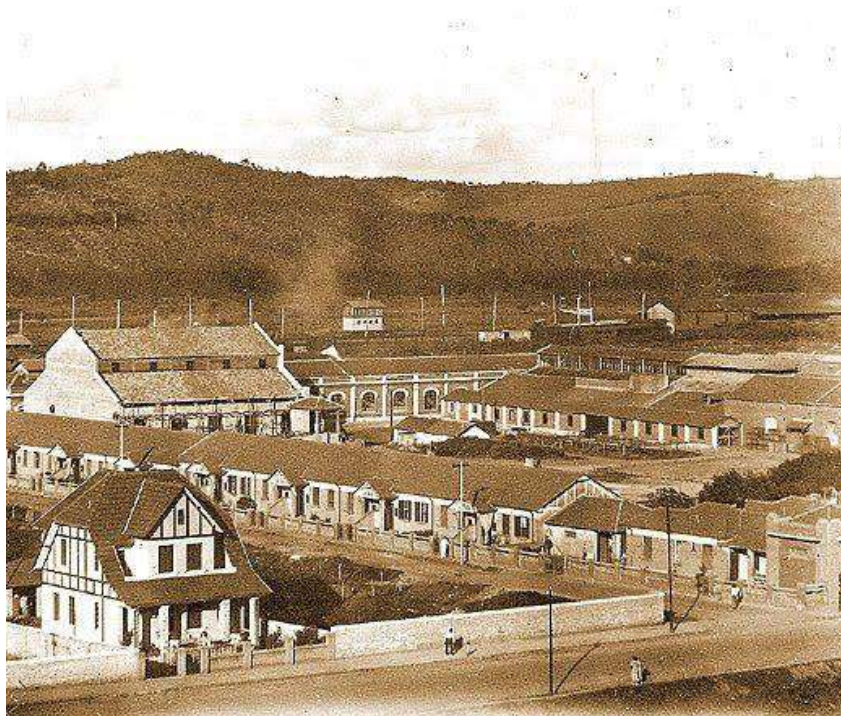


Imagem 22 - Argos e suas vilas operárias
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

Por último, o terceiro fenômeno que concorreu para a consolidação urbana da Vila Arens na década de 1920 foi o surgimento de outras indústrias menores. O melhor exemplo é o da Rappa, Milani e Cia., indústria têxtil construída em frente à Vila Argos Velha. A Rappa, Milani e Cia. se destacou por ser a primeira fábrica têxtil de Jundiaí com dois pavimentos.²⁸⁴

²⁸⁴ Segundo Araken Martinho, arquiteto e urbanista jundiaense, a Rappa, Milani e Cia. possuía, desde sua fundação, maquinário e sistema produtivo adaptados para um edifício de dois pavimentos. Entrevista concedida ao autor em 16 de agosto de 2022.

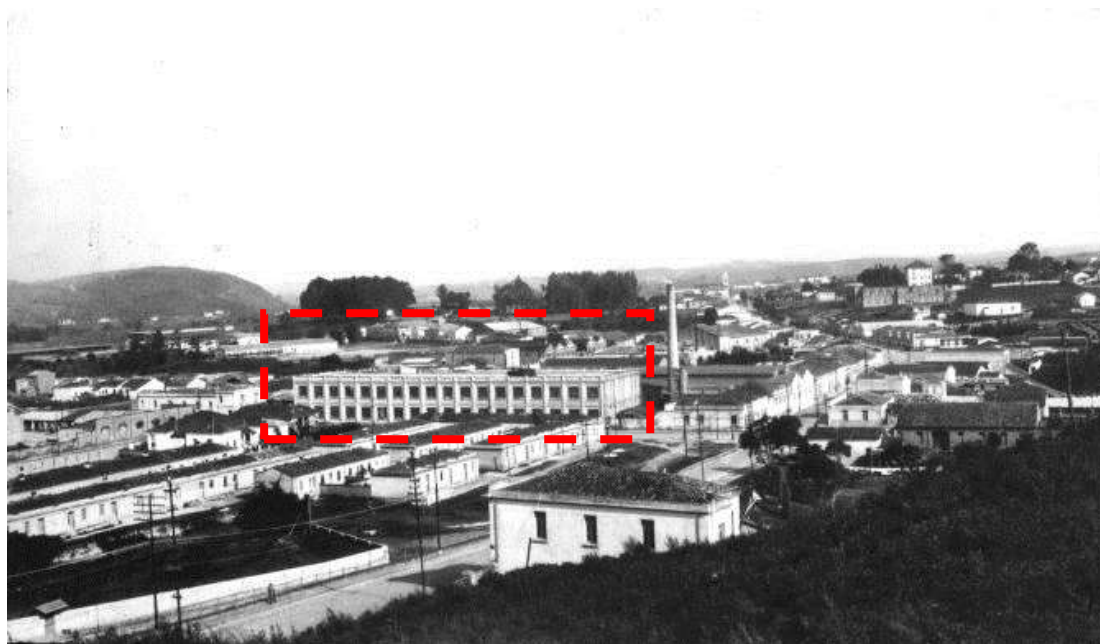


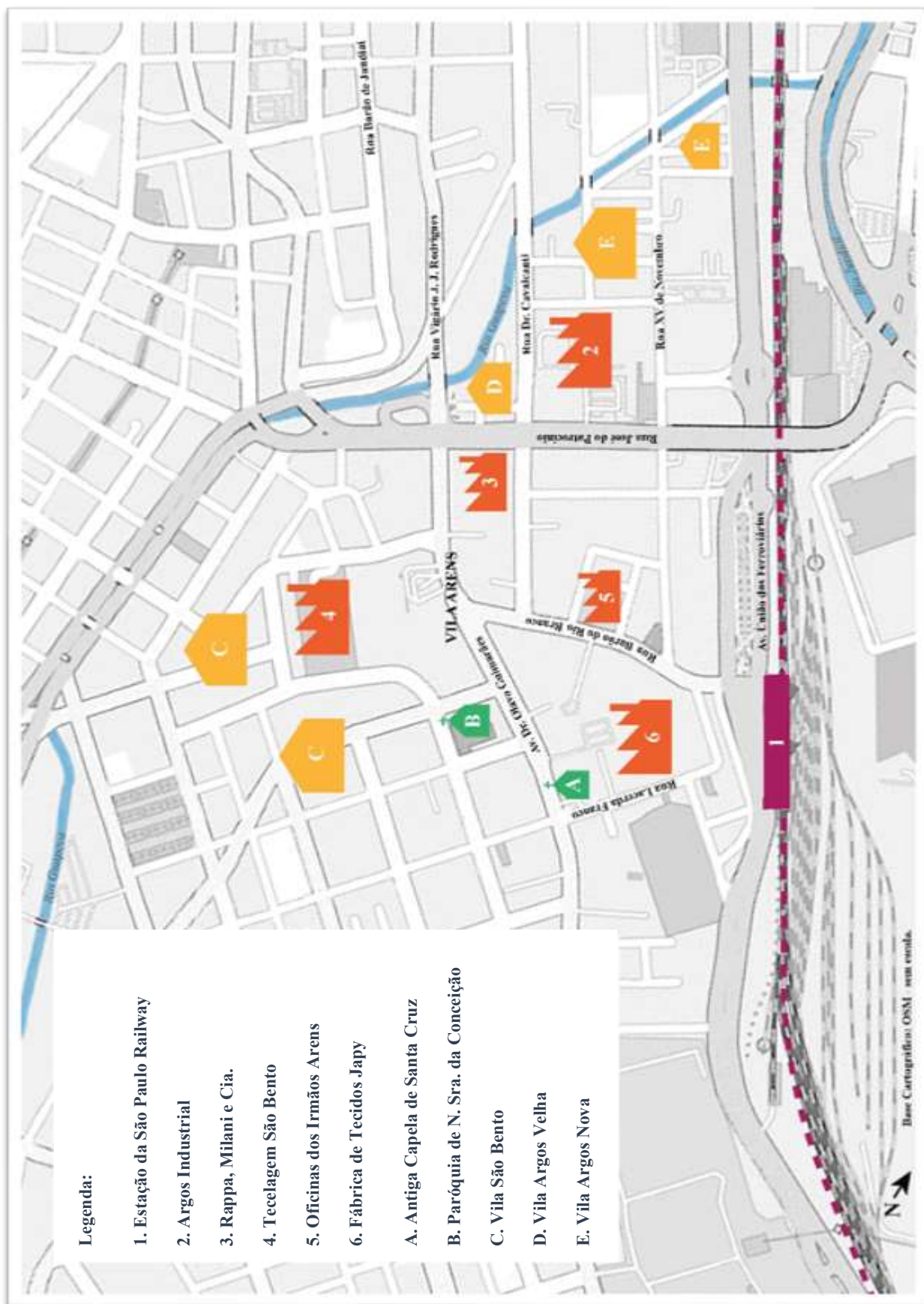
Imagem 23 - Rappa, Milani e Cia. na década de 1920
(Arquivo Histórico de Jundiaí)
Em vermelho, a Rappa, Milani e Cia.

No lado esquerdo da imagem, no primeiro plano, estão as casas da Vila Argos Velha. Logo após, figura o edifício da Rappa, Milani e Cia., com o destaque em vermelho. E bem ao fundo, no lado direito, a construção da nova Igreja Matriz da Vila Arens.

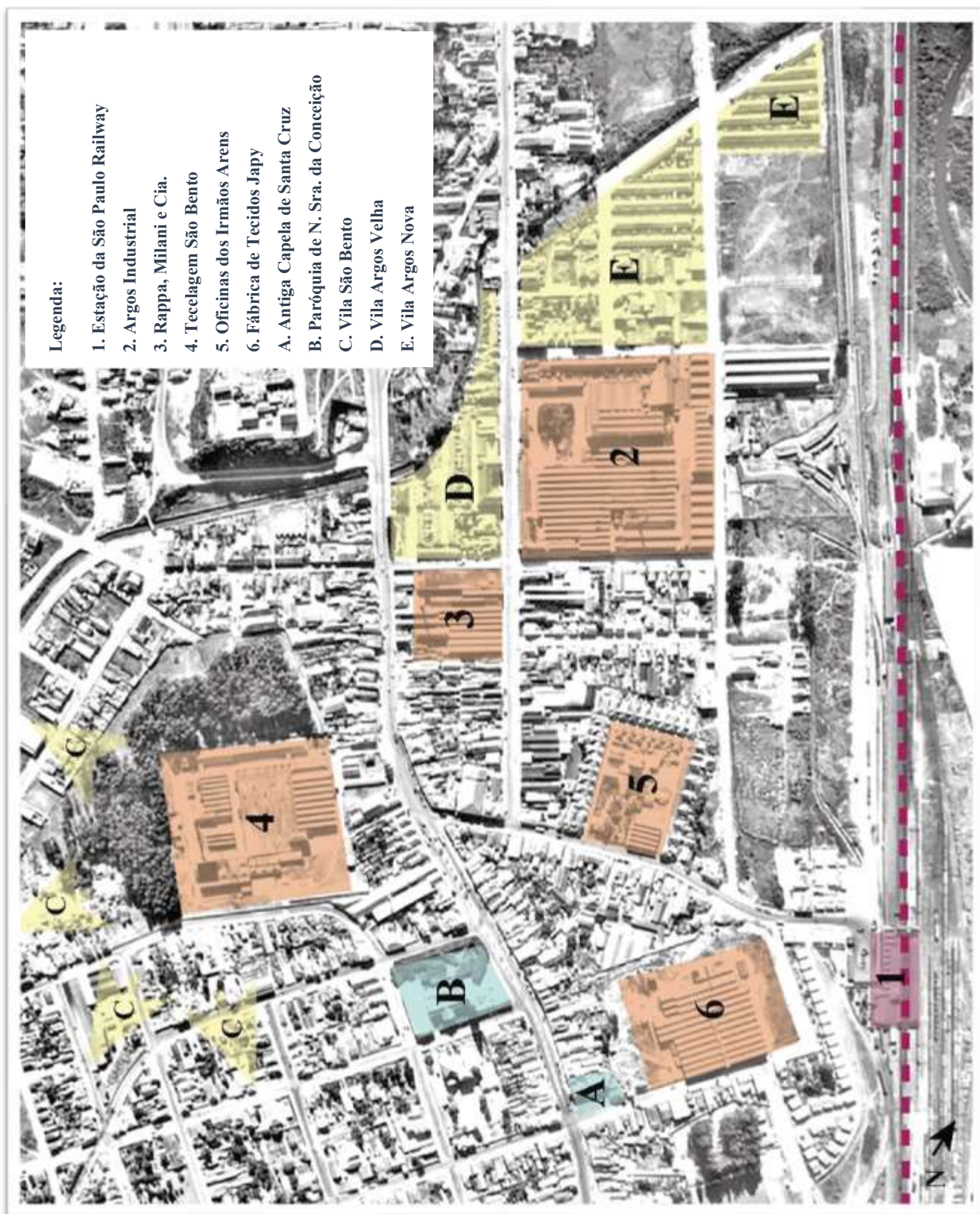
Pelo exposto, ao longo dos anos 1920, a Vila Arens se consolidou como um bairro tipicamente fabril em Jundiaí. Era assim designado inclusive na imprensa. A Revista Sultana, na edição de 28 de outubro de 1928, indicava a Vila Arens como “*subúrbio industrial de Jundiahy*”.²⁸⁵

Os mapas a seguir ilustram a ocupação da Vila Arens no final da década de 1920. Além dos conjuntos fabris examinados nesta pesquisa (São Bento, Arens, Argos, Japy e Rappa, Milani e Cia.), também constam os lotes desdobrados da São Bento, as vilas operárias da Argos, incluindo a vila nova construída posteriormente, e as duas igrejas do bairro:

²⁸⁵ Revista Sultana, edição de 28 de outubro de 1928.



Mapa 8 – Conjuntos fabris, residências operárias e igrejas da Vila Arens (elaborado pelo autor)



Mapa 9 – Conjuntos fabris, residências operárias e igrejas da Vila Arens – ortofoto de 1959 (elaborado pelo autor)

No entanto, essa intensa urbanização veio acompanhada de problemas comuns às cidades cujo crescimento não foi satisfatoriamente planejado. Entre 1928 e 1930, ocorreram sucessivas enchentes do rio Guapeva, causando prejuízos e sofrimento aos moradores das vilas operárias, sobretudo da Vila Argos Velha.



Imagem 24 – Enchente do rio Guapeva em 1929
(Arquivo Histórico de Jundiaí)

As enchentes desse período foram reportadas por vários periódicos locais, que chamavam a Vila Arens de “parte baixa” da cidade. O jornal Diário Nacional, na edição de 01 de março de 1928, noticiou a morte de 8 pessoas em decorrência das enchentes:

“Devido às grandes chuvas dos últimos dias, o rio Guapeva elevou-se, ao nível do rio, 2,5 m de altura. Chegou a cortar as vias de comunicação entre a Vila Arens e a cidade. As casas e fábricas que marginavam o rio foram inundadas pelo volume crescente das águas, chegando mesmo a transpor janelas altas. Se não fosse a intervenção de denodados soldados do 2 C.A. M., teríamos mais vítimas a lamentar. Mesmo assim, pereceram na catástrofe 8 pessoas, inclusive, 3 crianças.

A Vila Arens, ponto de convergência das águas era um mar, verdadeiro lago, podendo-se mesmo atravessar a Avenida Dr. Olavo de canoa. Esse foi o ponto mais prejudicado pelas águas, trazendo à indústria enormes prejuízos.”²⁸⁶

²⁸⁶ Jornal Diário Nacional, edição de 01 de março de 1928.

Já a revista jundiaense *Sultana*, na edição de 27 de janeiro de 1929, publicou uma charge que ironizava a situação da Vila Arens:

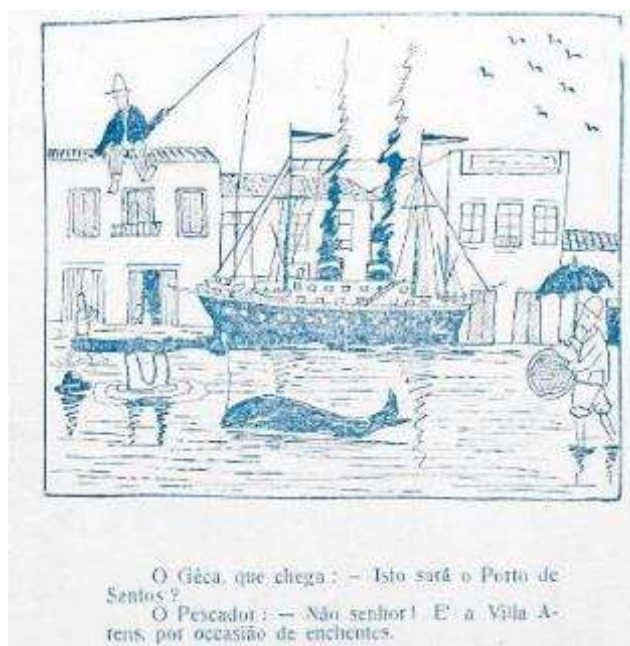


Imagem 25 – Charge da revista *Sultana* ironizando as enchentes na Vila Arens em 1929 ²⁸⁷

3.6 – O cotidiano de um bairro fabril

O estudo sobre a urbanização de determinada área não se restringe aos seus aspectos formais, como arruamento, tipologia das construções e uso dos edifícios. Afinal, todos esses elementos só se consomem quando pessoas deles se apropriam e, por vezes, os ressignificam. No caso de bairros fabris, ainda que suas estruturas materiais tenham sido orientadas pelos interesses do capital industrial, coube aos trabalhadores conferir fulgor a esses espaços, à medida em que além de abrigar práticas de exploração do trabalho, eles também foram palco de festividades, práticas esportivas e movimentos de resistência dos operários.²⁸⁸

²⁸⁷ Revista *Sultana*, edição de 27 de janeiro de 1929. Na charge, consta o seguinte diálogo: “O Gêca que chega: - Isto será o porto de Santos? O pescador: - Não senhor. É a Vila Arens por ocasião de enchentes.”

²⁸⁸ O estudo sobre as manifestações culturais e a luta política da classe operária no Brasil a partir do final do século XIX excede as possibilidades da presente pesquisa. Ainda assim, cabe indicar a estreita relação entre o cotidiano dos operários fora das instalações produtivas da fábrica e a orientação política e ideológica desses trabalhadores. Exemplo dessa relação são as diversas agremiações recreacionais, esportivas, educacionais ou de auxílio mútuo que estavam intimamente ligadas a núcleos anarquistas ou sindicais. Adverte-se, contudo, que os trabalhadores também forjaram e integraram espaços de sociabilidade de caráter distinto, inclusive religioso.

Nesse sentido, e sem a pretensão de contemplar a totalidade das relações e tensões sociais estabelecidas na Vila Arens, três exemplos podem ilustrar parte do cotidiano daqueles que, de alguma forma, compuseram o bairro nas primeiras décadas do século XX: as festas de Santa Cruz; o time de futebol do Club Athletico Vila Arens, posteriormente denominado Corinthians Jundiahyense Foot-Ball Club; e a participação dos operários nos movimentos grevistas ao longo da Primeira República.²⁸⁹

Prestigiadas desde os tempos coloniais, as festas religiosas fizeram parte da rotina dos núcleos urbanos brasileiros. Capelas antecederam a construção das vilas. E, na maioria das localidades, a autoridade religiosa foi instaurada previamente ao poder político. Nesse cenário, não eram raras as vilas e cidades cujo marasma somente se rompia em dias de missa ou de festas na igreja.

Nem mesmo os ventos republicanos e os novos arranjos sociais e econômicos dos *novecientos* afastaram o interesse pelas festividades religiosas. Especialmente em São Paulo, as paróquias católicas incorporaram práticas de reverência e celebração trazidas pelos imigrantes europeus. Esses, por sua vez, buscavam evocar e exaltar a cultura de seus países de origem, materializada, em muitos casos, na culinária e nas músicas típicas. Surgia, assim, o embrião das populares festas “italianas”, “portuguesas”, entre outras, que se tornariam bastante comuns no território paulista.

Como já apontado, a capela da Vila Arens foi construída na década de 1900, e não tardou para que suas festas ganhassem destaque na cidade e na imprensa. Um dos primeiros registros foi do jornal *Correio Paulistano*, na edição de 04 de setembro de 1904: “*anuncia-se para muito breve grandes festas na Igreja da Vila Arens. Haverá missa cantada com a orquestra do grêmio [da Companhia Paulista], procissão e fogos de artifício*”. O jornal fez ainda menção ao responsável pela construção da capela: “*é iniciador dos festejos o sr. capitão José Corrêa da Silva a quem se deve a quase conclusão das obras daquela igreja*”.²⁹⁰

Já na edição de 19 de janeiro de 1908, o mesmo jornal noticiou que “*com grande animação e extraordinária concorrência, realizou-se, no dia 12, a festa de Santa Cruz, na Vila Arens*”. O periódico seguiu afirmando que a festa correu “*em perfeita ordem e boa harmonia, o que que aliás é praxe nas festividades daquele aprazível bairro*”. A

²⁸⁹ Os temas discutidos nesta seção são, portanto, apenas exemplificativos, sem o condão de recuperar, à exaustão, toda a complexidade das relações sociais e da atuação política da classe operária que então se formava em Jundiaí. Assim, o recorte proposto tem unicamente o objetivo de auxiliar a caracterização da Vila Arens para além de seus aspectos puramente materiais.

²⁹⁰ *Jornal Correio Paulistano*, edição de 04 de setembro de 1904.

notícia trazia também parte da programação da festa: “à tarde, saiu à rua uma bonita procissão, havendo à noite a extração de prêmios da tómbola e concerto pela banda musical do grêmio”.²⁹¹

No ano seguinte, foi a vez do jornal O commercio de São Paulo, em edição de 16 de julho de 1909, reportar a festa, incluindo detalhes da programação:

“Realizaram-se nos dias 10 e 11 do corrente, as festas de Santa Cruz da Vila Arens, desta cidade [Jundiahy], contando do seguinte programa: no dia 10 – às 02 horas da tarde, entrada dos carros de lenha na vila e levantamento do mastro; às 05 horas, transladação da imagem de Nossa Senhora da Conceição, da Matriz para a capela da vila. No dia 11 – às 05 horas da manhã, alvorada pela banda do grêmio dos empregados da Paulista e uma bateria de 21 tiros; às 8 horas um bando precatório precedido da mesma banda esmolou pelas ruas principais; às 10 horas – missa solene; às 05 horas da tarde, imponente procissão percorreu as ruas da vila; terminada a procissão, extraiu-se uma tómbola em benefício das festas, prosseguindo o leilão de prendas; às 09 horas foram queimados belíssimos fogos de artifício”.²⁹²

Nos anos que se seguiram, a programação da festa pouco se alterou. Missa, procissão, banda, fogos de artifício e tómbola continuavam sendo as principais atrações e gozavam de grande apreço público. O Jornal Correio Paulistano, na edição de 16 de maio de 1916, publicou “*que terminara, no dia 14 anterior, os festejos da Santa Cruz de Vila Arens, que neste ano se revestiram de excepcional brilho*”. De acordo com o jornal, “*as festas constaram de alvorada às 5 horas, missa solene às 10 e procissão às 16 horas. Às 17 horas, foram queimados vistosos fogos de artifício e realizou-se a extração de uma tómbola, com prêmio maior de 250\$000*”. A preocupação com a ordem foi sublinhada: “*durante os festejos, a ordem foi inexcedível*”.²⁹³

Como visto, as tómbolas eram anunciadas com entusiasmo. Esse jogo, semelhante ao atual bingo, é de origem italiana e se popularizou nas cidades que receberam grandes contingentes de imigrantes. O sucesso foi tamanho que as autoridades passaram a fiscalizar a atividade, tornando-se necessária uma anuência para sua realização. Nos atos oficiais publicados pelo jornal Correio Paulistano, edição de 15 de maio de 1928, consta o requerimento de licença para tómbola apresentado pela comissão dos festejos de Santa

²⁹¹ Jornal Correio Paulistano, edição de 19 de janeiro de 1908.

²⁹² Jornal O Comércio de São Paulo, edição de 16 de julho de 1909.

²⁹³ Jornal Correio Paulistano, edição de 16 de maio de 1916.

Cruz da Vila Arens, que recebeu o parecer “*sim, sob fiscalização policial*”. Em novembro do mesmo ano, foi publicada uma autorização para a quermesse.²⁹⁴

Pode-se afirmar, então, que as festas de Santa Cruz da Vila Arens reuniam práticas religiosas tradicionais de Jundiaí e elementos da cultura dos imigrantes recém-chegados à cidade. Além disso, contavam com o envolvimento ativo dos trabalhadores das ferrovias e indústrias, a exemplo da contínua participação da banda do grêmio da Companhia Paulista. Como resultado, essas festas consistiram em importantes experiências culturais e de sociabilização no bairro fabril que se formava.

O *football* também movimentou a Vila Arens, bairro que foi berço de diversos *clubs* e *players*, e palco de muitas competições. Um dos times de maior destaque foi o Corinthians Jundiahyense Futebol Clube, fundado em 1913, com o nome de Clube Athletico Vila Arens. Sua denominação foi alterada em 1915 por influência de Casimiro do Amaral, ex-jogador do Corinthians Paulista, que, ao chegar ao time, convenceu os membros do clube a adotar o mesmo nome do alvinegro da capital.²⁹⁵

A popularidade do futebol em Jundiaí, e especialmente na Vila Arens, era ressaltada pela imprensa. As partidas eram narradas em detalhes, enfatizando-se o entusiasmo das torcidas dos clubes. Um dos principais rivais do Corinthians Jundiahyense era o Paulista Futebol Clube, agremiação esportiva fundada em 1909 por funcionários da Companhia Paulista. O jornal O Combate, na edição de 04 de março de 1920, escreveu que “*Jundiahy, terra essencialmente esportiva, está, de há muito, dividida em dois partidos, um ‘corinthiano’ e outro ‘paulista’*”. O jornal seguia expondo que “*para se imaginar a que ponto chegou a simpatia pelo futebol em Jundiahy, basta o seguinte fato: discutiam sobre o valor dos arqueiros do Paulista e Corinthians duas crianças, tendo uns 12 anos e sendo uma delas menina*”. Por fim, o texto reproduziu trecho da conversa entre essas duas crianças: “*pasteis, o que tem? – azeitona; Paulista o que é? – campeão da zona!*”.²⁹⁶

²⁹⁴ Jornal Correio Paulistano, edições de 15 de maio e de 20 de novembro de 1928.

²⁹⁵ Informações extraídas da exposição “Corinthians Jundiahyense”, de curadoria de José Roberto Fornazza, realizada no Espaço Sônia Cintra, na Biblioteca Municipal de Jundiaí Prof. Nelson Foot, entre os dias 01 e 30 de agosto de 2022. Porém, o jornal A Gazeta, edição de 22 de abril de 1914, noticiou a realização de um baile em comemoração ao quarto ano de fundação do Clube Athletico Vila Arens, o que sugere a existência do clube desde 1910. Segundo o jornal, “*o baile esteve bastante concorrido, dançando-se até pela madrugada*”. Essa festa também foi noticiada pelo jornal Correio Paulistano, edição de 20 de abril de 1914, o qual apontou que foram “*muito apreciados todos os jogos e mais exercícios feitos pelos sócios. A diretoria foi de extrema amabilidade para com os seus convidados*”.

²⁹⁶ Jornal O Combate, edição de 04 de março de 1920, Ano V, n. 1431.

As partidas entre esses dois clubes agitavam grande parte da cidade. O jornal *O Combate*, na edição de 16 de março de 1920, oferece um precioso relato de *match* entre os times, descrevendo, inclusive, o entusiasmo e a animosidade das torcidas:

“damos hoje a notícia sobre o sensacional encontro realizado em Jundiahy, entre o Corinthians Jundiahyense e o Paulista, no ‘stadium’ do primeiro em Vila Arens. Chegamos a Jundiahy, às 8 horas e percorremos toda a cidade. O movimento era desusado e em todas as vitrines e portas, viam-se pregados reclames do encontro, com conselhos aos torcedores de ambos os quadros. No entanto, o fanatismo por qualquer clube chegou ao auge e nenhum admitia poder perder, embora seu adversário fosse mais forte. Podemos dizer, sem medo de errar, que os clubes jundiahyenses e seus torcedores não sabem perder. Os torcedores do paulista tinham já pela manhã certeza da vitória. E se por acaso perdessem, não se conformariam... e o juiz, coitado! é que pagaria o pato. A animação que reinava era indescritível. [...] No campo, arquibancadas repletas sendo divididas para separarem os torcedores e sócios dos dois clubes. O elemento feminino era pouco numeroso”.

Na sequência, o periódico narra os principais lances da partida que, para lamento e protesto do jornalista, foi encerrada antecipadamente. O placar indicava 2 a 1 para o Paulista, quando os torcedores do Corinthians Jundiahyense, insatisfeitos com a arbitragem, resolveram invadir o campo:

“Então, o que se passou foi deprimente e mesmo vergonhoso. Muito lamentamos que em Jundiahy, onde o esporte vai de vento em popa, a torcida seja tão desastrada que esmaga todos os esforços das diretorias dos clubes e prejudica o bom renome do mundo esportivo jundiahyense. [...] Depois disso, nada mais precisamos narrar, pois o campo foi transformado em praça de guerra sob o comando do tenente Paes Leme, o qual com grande esforço e calma conseguiu pôr o juiz vivo e ileso na estação. Os soldados com carabinas baionetas caladas expulsaram do gramado os populares exaltados. [...] Achamos conveniente que, doravante, o povo jundiahyense saiba perder no seu campo e respeitar os árbitros, pois não é a primeira vez que eles saem de lá às corridas”.²⁹⁷

²⁹⁷ Jornal *O Combate*, edição de 16 de março de 1920, Ano V, n. 1441.

Nos anos imediatamente seguintes à fundação do Corinthians Jundiahyense, eram frequentes as referências ao “campo da Vila Arens”, local dos jogos do time. Contudo, não foi possível identificar, de forma exata, a localização ou a data de construção desse primeiro campo. Já a partir de 1920, os periódicos passaram a se referir a uma grande “*praça de sports*”, que sabidamente foi edificada na quadra formada pelas atuais ruas Bento Pires, Anita Garibaldi e Pereira Barreto, em terreno desmembrado a partir do loteamento das terras antes pertencentes à Tecelagem São Bento. Uma hipótese é que o antigo campo já estivesse naquela área, a qual teria sido reformada para abrigar um novo estádio com arquibancadas e pista de corrida.

Esse estádio foi apresentado pelo jornal O Combate, edição de 02 de março de 1920, como uma das “*melhores praças de sports do interior*”. Seguiu o jornal:

“levantada no alto da Vila Arens, apresenta de longe um aspecto belíssimo. Arquibancadas amplas e bem concluídas, com capacidade para 3.000 pessoas, tendo uma parte reservada à imprensa e outra à diretoria, polícia e pessoas gradas. [...] Entre as arquibancadas e o campo, existe uma ótima pista que volteia o campo, para corridas de todos os gêneros. Do lado esquerdo ficam as gerais, cuja capacidade é calculada para 7.000 pessoas. [...] Existem ainda departamento para a venda de entradas e para botequins. Enfim, um ‘stadium’ que com justiça só pode ser comparado ao do Paulistano e ao do Sírio”

O periódico concluiu a nota elogiando os esforços dos dirigentes do clube, em especial os de Isaias Blumer.²⁹⁸ Diretor da Fábrica de Tecidos Japy, Blumer foi um dos principais beneméritos do Corinthians Jundiahyense, e é apontado como o responsável por arrecadar recursos e empreender a construção do estádio.

Outro testemunho sobre essa “*praça de sports*” foi publicado no jornal A Gazeta, edição de 21 de fevereiro de 1921. Curiosamente, esse jornal noticiava a inauguração do estádio que se realizaria no dia seguinte, o que causa certa estranheza, uma vez que o local já havia sido descrito por outros veículos de imprensa no ano anterior. De todo modo, a caracterização do estádio feita pelo A Gazeta coincidiu com o que já havia apontado O Combate:

“o campo ocupa uma área de 15.352 metros quadrados, o seu comprimento é de 152 metros por 101 de largura, sendo todo fechado a muro, havendo três

²⁹⁸ Jornal O Combate, edição de 02 de março de 1920, Ano V, n. 1441.

enormes portões e respectivas bilheterias. Ao redor do campo, foi construída uma excelente pista para corridas a cavalo, motocicletas, bicicletas, maratona, etc. As arquibancadas são construídas com tijolos e madeiras. Há nelas reservados para sócios, diretoria do clube e para a imprensa, o que ainda não existe na capital. A sua lotação é para 2.000 pessoas. Embaixo das arquibancada, foram instalados vestiários e banheiros para os jogadores, salas de curativos, etc. As instalações das gerais são excelentes, para 8.000 pessoas. Em cada lado das entradas (arquibancadas e geral) há reservados para homens e *toilettes* para senhoras”.²⁹⁹

Em que pese a efusividade exagerada dessas descrições, as dimensões e o padrão do estádio eram, de fato, incomuns para os clubes do interior. A capacidade para 10.000 torcedores poderia abrigar um quarto da população jundiaense de então.³⁰⁰ O único registro fotográfico conhecido do local nos permite visualizar o campo, as arquibancadas e a pista de corrida, apesar da baixa nitidez da imagem:

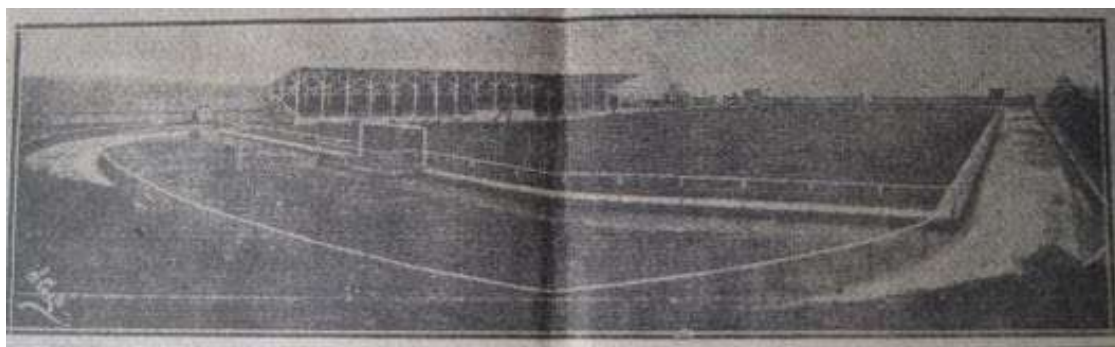


Imagem 26 – Estádio do Corinthians Jundiahyense em 1921
(exposição “Corinthians Jundiahyense”, curadoria de José Roberto Fornazza, Biblioteca Municipal de Jundiaí Prof.º Nelson Foot, agosto de 2022)

No dia 22 de fevereiro de 1921, data de inauguração do estádio atribuída pelo jornal *A Gazeta*, o Corinthians Jundiahyense perdeu o jogo para o Club Atlético Ypiranga pelo placar de 5x1. A despeito disso, aquele foi um dia de festa no bairro, com a presença de autoridades políticas e até de religiosos no campo da Vila Arens.

²⁹⁹ Essa edição do jornal *A Gazeta* não foi localizada na hemeroteca digital da Biblioteca Nacional, razão pela qual, utilizou-se o conteúdo da já citada exposição “Corinthians Jundiahyense”.

³⁰⁰ De acordo com o Recenseamento Geral de 1920, Jundiaí possuía 44.437 habitantes.



Imagem 27 – Cerimônia no estádio do Corinthians Jundiahyense em 1921 (exposição “Corinthians Jundiahyense”, curadoria de José Roberto Fornazza, Biblioteca Municipal de Jundiaí Prof. Nelson Foot, agosto de 2022)

Além do estádio, a referida edição do jornal *A Gazeta* também percorreu sobre as instalações da sede social do Corinthians Jundiahyense, localizada na rua General Carneiro: *“belo palacete de dois andares”* e *“um dos melhores clubes esportivos que conhecemos”*. O jornal seguiu, informando que *“no primeiro andar há um bom salão para bailes, bilhares, bar etc. No segundo andar estão as salas da diretoria, secretaria, pingue-pongue e várias outras para jogos lícitos”*.³⁰¹

As informações coletadas por essa pesquisa não são capazes de ensejar maiores inferências sobre eventual relação direta das indústrias da Vila Arens com os times de futebol que ali surgiram. A presença de um diretor dessas fábricas, no caso, do senhor Isaias Blumer, na gestão do Corinthians Jundiahyense pode sugerir condutas paternalistas da burguesia industrial sobre esses clubes.³⁰² Contudo, para os objetivos aqui propostos, restou evidente que o futebol integrava o cotidiano da Vila Arens, consistindo em importante prática de lazer e sociabilidade nesse bairro fabril.

Por último, cabe indicar que a Vila Arens também foi palco de luta por direitos e melhores condições de trabalho. A experiência dos operários das primeiras fábricas brasileiras é bastante conhecida: baixos salários; longas jornadas diárias; arbitrariedades das chefias; imposição de multas por baixa produtividade; e, particularmente nas fábricas

³⁰¹ Informações da já citada exposição “Corinthians Jundiahyense”.

³⁰² Os pesquisadores Guilherme Grandi e Marcelo Roubicek investigaram a relação entre o Paulista Futebol Clube de Jundiaí e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, concluindo pela existência de um caráter paternalista nas relações entre os integrantes do time e os chefes da ferrovia. Cf. GRANDI, G.; ROUBICEK, M. . Entre os gramados e os trilhos: a história do Paulista Futebol Clube de Jundiaí. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, v.1, n. 79, p. 104-123, 2021.

têxteis, a predominância do trabalho de mulheres e crianças. Nesse contexto, os trabalhadores da Vila Arens pautaram suas reivindicações diversas vezes, as quais podem ser exemplificadas pela greve das operárias da Tecelagem São Bento em 1906, e pela adesão dos operários de diversas fábricas jundiaíenses às greves gerais de 1917 e 1919.

Em sua edição de 28 de junho de 1906, o periódico anarquista A Terra Livre, comandado por Edgard Leuenroth, detalhou a rotina de trabalho na São Bento. O texto foi publicado em uma coluna intitulada os presídios industriais, a qual estabelecia uma analogia entre fábricas e penitenciárias. De acordo com o jornal, o trabalho naquela fábrica correspondia ao trabalho de um condenado:

“Por ocasião da greve da Paulista, estavam também em greve as tecedeiras da ‘São Bento’, em Jundiáhy. Eis o que dessa penitenciaria nos disse um diário [outro periódico não discriminado]:

O motivo da greve, segundo estamos informados, foi a redução dos salários.

Na fábrica de tecidos “S. Bento”, de Bento Pires & Comp., trabalha-se desde as 6 horas da manhã às 8 e meia da noite, com carga 3/4 de hora para o almoço e 3/4 para o jantar. O filho do gerente e coproprietário da fábrica possui, junto desta, um armazém que vende fiado, pelo preço da praça, descontando a dívida no salário.

A fábrica tem 200 operários, na maioria mulheres e crianças. Homens há uns 20.

O preço da mão de obra é o seguinte: 2 peças, de 40 metros cada uma, 1\$000. Isto só se consegue com dois teares.

Há meses foi ali afixado um aviso dizendo que o preço de 1\$200 passava a 1\$000 e passaria a 800 reis se diminuísse a produção.

Há multas de 1\$000 e 2\$000, quando não é produzido o que está marcado como tarefa do costume. Parte das operarias moram longe da fábrica. Levantam-se às 5 da madrugada, para caminharem uma hora, mais ou menos. Voltam às 9 da noite, comem e deitam-se das 10 às 11.

Na seção de carreteis, as operarias ganham 500 reis diários; as dos teares praticam, nessa secção, um mês mais ou menos.

A fábrica aumenta constantemente; já aumentou por três vezes. Há algum tempo, quando se inaugurou uma nova máquina, os operários foram obrigados a dar 5\$000 para o batismo festivo da mesma, realizado por um padre.

Trabalham ali crianças de 5, 6 e 7 anos, analfabetas!”

[...]

1\$000 réis por dia!! Por 13 horas de pena!”.³⁰³

³⁰³ Jornal A Terra Livre, edição de 28 de junho de 1906, Ano I, n. 11.

A greve das operárias da Tecelagem São Bento ocorreu na esteira da greve dos ferroviários da Companhia Paulista de 1906, que foi motivada, dentre outras razões, pela obrigatoriedade de filiação à Sociedade Benfícete, cuja administração era questionada, e pelas supostas arbitrariedades do chefe da estação de Jundiaí, Francisco Paes Leme de Monlevade, e do inspetor geral, Manoel Pinto Torres Neves. O movimento grevista dos ferroviários ganhou a adesão de diversas outras categorias em cidades como Jundiaí, Campinas e Rio Claro. Porém, A repressão policial aos grevistas foi intensa, culminando na morte de Ernesto Gould e Manoel Dias em 29 de maio de 1906, durante uma manifestação em Jundiaí. O movimento já estava em declínio e o assassinado desses dois trabalhadores foi decisivo para que a própria Federação Operária de São Paulo orientasse pelo encerramento da greve. Os ferroviários voltaram ao trabalho sem que suas reivindicações fossem atendidas.³⁰⁴

Contudo, a adesão de outras categorias à greve dos ferroviários da Companhia Paulista não se deu apenas por solidariedade ou espírito de corpo da classe trabalhadora. Cada grupo tinha suas próprias razões para se engajar, haja vista a já exposta situação das operárias da Tecelagem São Bento. Embora não tenham sido encontradas informações específicas sobre o desfecho da greve promovida por essas operárias, pode-se presumir que se houve alguma conquista, essa não fora o bastante, pois, mais greves se sucederam nos anos seguintes.

Outro marco no movimento operário de Jundiaí, e da Vila Arens, foi a participação dos trabalhadores de diversas fábricas da cidade nos grandes movimentos grevistas de 1917. Estima-se que, somente na capital paulista, cerca 50.000 operários aderiram à greve geral, o que correspondia a mais de 10% da população da cidade de São Paulo à época. Os motivos que levaram a eclosão da greve são difusos, mas podem ser compreendidos pelo contexto internacional, dada a eclosão de greves mundo afora; pela perda do poder de compra dos trabalhadores, decorrente do aumento generalizado dos preços e da

³⁰⁴ Sobre a greve dos ferroviários da Companhia Paulista em 1906, ver: LUCA, Tânia Regina de. Questão de honra: a greve dos ferroviários da Companhia Paulista em 1906. *Estudos Ibero Americanos*, vol. 13, 1986; SANTOS, Fábio Alexandre dos. Rio Claro e a greve dos trabalhadores da Cia: Paulista de Estradas de Ferro em 1906. *América Latina em la história económica*, México, n. 25, p. 95-117, jun. 2006, Disponível em: <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532006000100004&lng=es&nrm=iso>. Acesso em 14 fev 2023.

estagnação dos salários; e da maior organização dos trabalhadores em ligas e comitês, muitos dos quais orientados por ideologias anarquistas e socialistas.³⁰⁵

Dessa vez, além da São Bento, o levante também atingiria as mais recentes fábricas da Vila Arens: a Argos Industrial e a Japy. O jornal *O combate*, de 17 de julho de 1917, apontou:

“nessa cidade [Jundiahy], o movimento começou com a greve de 400 operários da fábrica São Bento. Pouco depois, aderiram os operários das fábricas Argos Industrial, Japy, Arens, Cerâmica Jundiahyense, Serraria Cambraia e Ferraria Agrícola, etc. O pessoal da Companhia Paulista não aderiu por ter tido os seus salários aumentados. [...]. Os jornalistas locais constituíram-se em comissão de imprensa, a exemplo dos colegas da capital. Essa comissão convocou um comício operário, que se realizou à noite, no [cineteatro] Polytheama e em que os grevistas expuseram as suas pretensões. Hoje, às 9 horas, deve ela ter conferenciado com os industriais, negociando com eles o acordo que se faz necessário”.³⁰⁶

À magnitude do movimento grevista, correspondeu a sua repressão. Diversos militantes anarquistas e socialistas, identificados como líderes da greve, foram presos e, no caso dos estrangeiros, ameaçados de deportação. Houve o fechamento de várias ligas operárias, bem como a invasão, pelas forças policiais, da sede da Federação Operária de São Paulo – FOSP.

No que diz respeito ao movimento em Jundiaí, as informações são escassas, mais uma vez. De toda sorte, é possível dizer que o operariado jundiaense continuou mobilizado, integrando a nova onda de greves que aconteceria dois anos mais tarde, em 1919. Na edição de 07 de maio de daquele ano, o jornal *O Combate* relatou:

“estalou a greve operária em Jundiahy, começando o movimento na fábrica de tecidos da Companhia Italiana de Manufatura [Argos Industrial] e pouco depois nas fábricas Japy e São Bento.

Os paredistas em grandes grupos se dirigiram aos outros estabelecimentos industriais, cessando o trabalho nas Oficinas Arens, Cerâmica Jundiahyense, Fábrica de Louças Santa Josphina, fábrica de cadeiras Sperandio Peliciari,

³⁰⁵ Sobre a greve geral de 1917, ver: KHOURY, Yara Aun. *As greves de 1917 em São Paulo e o processo de organização proletária*. São Paulo: Cortez, 1981. BIONDI, Luigi; TOLEDO, Edilene. *Uma revolta urbana. A greve geral de 1917 em São Paulo*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2018.

³⁰⁶ Jornal *O Combate*, edição de 17 de julho de 1917, Ano III, n. 658.

Cerâmica Vila Ramy, sendo que em algumas destas os operários embora nada tivessem a reclamar aderiram ao movimento a conselho dos próprios patrões. Os grevistas vão nomear comissões para dirigirem o movimento e entenderem-se com os patrões.

Com o pessoal da fábrica de vinhos de A. del Vecchi, que também é solidário com o movimento, calcula-se em 5000 operários em greve.

Os grevistas desejam conseguir a solidariedade dos operários da Companhia Paulista.

Hoje, às 12 horas, na praça de desportos do Corinthians Jundiahyense, haverá um grande comício, no qual serão firmadas as bases do movimento e nomeadas as diversas comissões para dirigirem a parede.

As exigências dos operários são as mesmas já publicadas pela imprensa e constantes da reclamação do operariado desta capital.”³⁰⁷

Valendo-se dessa breve exposição, pode-se afirmar que os trabalhadores das fábricas da Vila Arens, sobretudo das têxteis São Bento, Argos e Japy, participaram ativamente das lutas operárias travadas no início do século XX. Todavia, como já enfatizado nas primeiras linhas desta seção, as páginas anteriores não tiveram a pretensão de discutir a formação da classe operária brasileira, nem mesmo de estudar, com a complexidade necessária, os movimentos grevistas em Jundiaí. O propósito foi tão somente compor um mosaico de práticas culturais, sociais e políticas que estavam abrigadas na materialidade do bairro fabril Vila Arens.

Tais práticas conferiram sentido aos espaços que ocuparam e, ao se imbricarem, deram forma a um cotidiano multifacetado e, por vezes, contraditório. Nessa dinâmica, exploração do trabalho, devoção religiosa, festividades, práticas esportivas e atuação política coexistiram, fisicamente, no mesmo lugar, o qual, por sua vez, não pode ser compreendido sem essa dimensão intangível.

Assim, ainda que este trabalho tenha privilegiado os aspectos materiais e formais da Vila Arens, ele não poderia terminar sem essas poucas notas sobre aqueles que ali viveram e dali fizeram parte.

³⁰⁷ Jornal O Combate, edição de 07 de maio de 1919, Ano V, n. 1186

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar das controvérsias sobre as datas e as personagens envolvidas, é consenso que a origem de Jundiáí resultou da chamada “pressão colonizadora em direção ao interior”, movimento irradiado da vila de São Paulo de Piratininga ainda no final do século XVI. A disponibilidade de terras férteis e o interesse no aprisionamento de indígenas encorajaram homens e mulheres a se aventurarem sertão adentro, seguindo as passagens naturais oferecidas pelas peculiaridades geográficas do terreno. No caminho, uma colina aprazível nas proximidades do rio dos peixes jundiás pareceu ser um bom local para a ereção de um povoado.

Dessa forma, a vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiáhy surgiu justamente “no caminho”, recebendo as alcunhas de “boca do sertão” e de “porta”, pois serviu, por muito tempo, de último pouso para aqueles que seguiam em direção ao rio Grande. Sua dinâmica econômica ficou voltada para o abastecimento dos que por ali passavam, os bandeirantes e, depois, os tropeiros. Além do aluguel de muares e da produção de selas, cultivava-se apenas gêneros básicos, como algodão, milho e feijão, para subsistência.

Em que prese a localização privilegiada e a estreita relação com os negócios do sertão, Jundiáí chegou ao século XIX com uma ocupação urbana bastante restrita, quase nos mesmos limites dos tempos de sua fundação. A pobreza, as edificações desabitadas e o marasmo foram registrados por diversos viajantes estrangeiros. A vila era um importante ponto de parada, um entreposto, apenas. Tratava-se, portanto, de um lugar de passagem.

A trajetória de Jundiáí seria diferente a contar da segunda metade dos *oitocentos*. O café e as ferrovias foram responsáveis por grande afluxo de capitais e trabalhadores. A malha urbana transbordou da colina originária da cidade em direção aos trilhos, que, por conveniências técnicas, haviam sido instalados às margens do rio Jundiáí. Ao sul da colina originária, na área de várzea do rio Guapeva, a presença do trinômio ferrovias - áreas planas – água fluvial tornava o local atrativo para a instalação dos primeiros conjuntos fabris de Jundiáí, lançando as sementes da futura Vila Arens.

O advento dessas primeiras fábricas não foi fortuito ou acidental, por óbvio. A Companhia Jundiáhyana de Tecidos e Cultura, fundada em 1874, mais tarde denominada São Bento, e as oficinas dos irmãos Arens, transferidas para Jundiáí em 1889, guardavam estreita relação com o setor cafeeiro, o mais dinâmico da economia nacional à época. A

Jundiahyana foi iniciativa de cafeicultores que empregaram o capital originado nas fazendas para a construção da fábrica. Ademais, nos primeiros anos, esse conjunto fabril se dedicou à produção de sacaria para as lavouras de seus próprios acionistas. Representou, portanto, um típico exemplo de inversão do capital cafeeiro em atividades urbanas, fenômeno bastante estudado pela historiografia. Já as oficinas dos irmãos Arens resultaram da experiência na importação e no comércio de maquinário para as fazendas de café. A demanda crescente por descascadores e beneficiadores, e o conhecimento dos Arens na operação e manutenção dessas máquinas, estimularam os irmãos importadores a se tornarem também produtores.

Por sua vez, a Argos Industrial, a Fábrica Japy e a Rappa, Milani e Cia., inauguradas em 1913, 1914, e c. 1923, respectivamente, foram testemunhos de outro momento da nascente indústria brasileira. Os investimentos industriais já estavam menos dependentes do setor exportador, sendo estimulados, em grande parte, pela expansão do mercado interno.

A instalação de todos esses conjuntos fabris na várzea do rio Guapeva ocasionou a urbanização daquela área em padrões distintos dos verificados na antiga vila colonial de Jundiahy. Constituíam-se ali uma “cidade baixa”, tipicamente industrial. Na paisagem do novo bairro, predominaram os grandes edifícios horizontais dedicados à produção, cuja imponência era reforçada por suas altas chaminés. Nos entremeios das fábricas, foram edificadas, às dezenas, casas destinadas à moradia dos operários. Os edifícios públicos, como delegacia de polícia e escolas, chegaram aos poucos. E, completando esse mosaico, formaram-se espaços de sociabilidade e resistência, a exemplo de igrejas, clubes e sedes de agremiações de trabalhadores.

Cabe igualmente ressaltar que ao lado das companhias ferroviárias, as fábricas da Vila Arens tiveram participação direta na organização dos primeiros serviços públicos urbanos de Jundiaí. Transporte, abastecimento de água e distribuição de energia elétrica se tornaram objeto de interesse dessas indústrias, que pressionaram as autoridades para a consecução desses serviços e, em alguns casos, foram até incumbidas de realizá-los.

Diante do exposto, esta dissertação buscou demonstrar as formas pelas quais o capital industrial orientou a urbanização da Vila Arens, em Jundiaí. Desse modo, compreende-se que a estruturação do tecido urbano às margens do rio Guapeva foi, ao mesmo tempo, produto e pressuposto das atividades da São Bento, das oficinas Arens, da Argos, da Japy, da Rappa, Milani e Cia., e de outras pequenas indústrias ali instaladas.

Contudo, nesse lugar configurado e guiado pelo capital, houve também espaço para as mais variadas práticas de emancipação dos trabalhadores, fossem recreativas, fossem manifestadamente políticas.

De certo, reconhece-se os limites da presente pesquisa frente às infindáveis indagações sobre a história da Vila Arens, de Jundiaí ou dos primórdios da indústria brasileira. Apenas para citar dois exemplos, resta examinar tecnicamente a arquitetura das fábricas e vilas operárias, bem como compreender melhor a relação dos trabalhadores com o movimento operário organizado nacional e internacionalmente. O objetivo nunca foi esgotar qualquer tema, nem mesmo propor novos paradigmas explicativos. Ainda assim, este trabalho é um passo para a problematização da origem de um dos bairros mais presentes na memória dos jundiaenses. Fica, então, o desejo que sirva de inspiração a futuros pesquisadores.

A Vila Arens figuraria como principal bairro fabril de Jundiaí por mais algumas décadas. Entretanto, os ventos do capital soprariam em outra direção a partir dos anos 1950. As rodovias paulatinamente substituiriam o modal ferroviário no Brasil. O alto preço dos terrenos, as mudanças nos processos produtivos e eventuais restrições impostas pela legislação inviabilizariam novas indústrias nas áreas centrais das cidades. A várzea do rio Guapeva deixaria de ser, por consequência, um local atrativo para empreendimentos industriais.

De todo modo, Jundiaí manteria sua “vocação”. Ao ser entrecortada pelas rodovias Anhanguera e dos Bandeirantes, a cidade ficaria “no caminho” mais uma vez. O hiato urbano existente entre essas duas autoestradas seria rapidamente designado de “Distrito Industrial”, e não faltariam incentivos fiscais com o objetivo de atrair indústrias para lá.

Mas essa   uma outra história.

REFERÊNCIAS

Arquivos e Acervos

Acervo particular de João Borin

Arquivo da Unidade de Gestão de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Jundiaí

Arquivo Edgard Leuenroth

Arquivo Histórico de Jundiaí

Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin

Centro de Documentação da Unidade de Preservação do Patrimônio Histórico –
Secretaria de Estado da Cultura e Economia Criativa

Centro de Memória da Unicamp

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional

Fontes Documentais

AIRES DE CASAL, M. *Corografia brasílica*. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1817.

ALMANACH DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO PARA O ANO 1885. Ano III. São Paulo: Typographia Jorge Seckler & Cia. 1884.

ALMANACH DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO PARA O ANO 1888. Ano VI. São Paulo: Typographia Jorge Seckler & Cia. 1888.

ALMANACK DO ESTADO DE SÃO PAULO. Ano V. São Paulo: Typographia Aurora, 1891.

ALMANACK DO ESTADO DE SÃO PAULO. Ano XI. São Paulo: Typographia Aurora, 1897.

ALMANACH POPULAR PARA O ANO DE 1878. Ano I. Campinas: Typographia da Gazeta de Campinas, 1877.

AZEVEDO MARQUES, M. E. de. *Apontamentos históricos, geográficos, biográficos, estatísticos e noticiosos da província de São Paulo, seguidos da cronologia dos acontecimentos mais notáveis desde a fundação da capitania de São Vicente até o ano de 1876*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1876, Tomos I e II.

BANDEIRA JR, Francisco. *A indústria no estado de São Paulo em 1901*. São Paulo: Typ. do Diário Oficial, 1901.

CANSTATT, Oscar. *Brasil: terra e gente*. Brasília: Senado Federal, 2002.

COMISSÃO CENTRAL DE ESTATÍSTICA. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de São Paulo. São Paulo: Leroy King Bookwalter, Typographia King, 1888, p. 262-406.

D'ALINCOURT, Luís. *Memória sobre viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Brasília: Senado Federal, 2006.

EGAS, Eugênio. *Galeria dos presidentes de S. Paulo: período monarchico 1822-1889*. Volume I. São Paulo: Seção de obras d'O Estado de S. Paulo, 1926.

FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. Brasília: Senado Federal, 2007

MOUTINHO, Joaquim Ferreira. *Itinerário da viagem de Cuyabá a S. Paulo*. São Paulo: Typographia de Henrique Schroeder, 1869.

PINTO, Adolpho Augusto. *História da viação pública em São Paulo*. São Paulo: Thygrafia e papelaria de Vanorden e Cia., 1903.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões do Paraguai*. São Paulo: Livraria Martins, 1940.

SPIX; J. B. von; MARTIUS, C. F. P. von. *Viagem pelo Brasil (1817-1820)*. Vol. 1. Brasília: Senado Federal, 2017.

TSCHUDI, J. J. *Viagem às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo*. Introdução de Afonso de E. Taunay. Tradução de Eduardo Lima de Castro. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora S.A., 1953

Periódicos

BRAZIL MAGAZINE. Revista brasileira mensal de arte e atualidades. nº 13, 1907.

Jornal A Gazeta

Jornal Diário Nacional

Jornal O Correio Paulistano

Jornal O Comércio de São Paulo

Jornal O Combate

Jornal Terra Livre

Revista Sultana

SÃO PAULO. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*.

Séries Estatísticas

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890*. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1898.

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1900*. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1905.

BRASIL. Ministério da Agricultura Indústria e Comércio. *Recenseamento do Brasil realizado em 1º de setembro de 1920*. Rio de Janeiro: Typografia da Estatística, 1922.

MULLER, Daniel Pedro. *Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo*. 3ª Edição fac-similada. São Paulo: Governo do Estado, 1978.

SÃO PAULO. Repartição de Estatística e Arquivo do Estado. *Anuario Estatístico de São Paulo - 1929*. São Paulo: Imprensa Oficial, 1935.

SÃO PAULO. Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio. *Estatística Industrial do Estado de São Paulo* (anos 1928 a 1937).

Referências Bibliográficas

ALBUQUERQUE, R.H.P.L *Capital comercial, indústria têxtil e relações de produção na cotonicultura paulista: 1920-1950*. Dissertação de Mestrado, Instituto de Economia, UNICAMP, 1981.

AZEVEDO, A. de. Vilas e cidades do Brasil Colonial – ensaio de geografia urbana retrospectiva. *Terra Livre - AGB*, São Paulo, nº 10, p. 23-78, jan-jul 1992.

BELLOTO, Heloisa L. *Autoridade e conflito no Brasil colonial: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo: 1765-1775*. Dissertação de mestrado, Conselho de Artes e Ciências Humanas, São Paulo, 1979.

BEM, S. F. *Conversa de Patrimônio em Jundiá*. São Paulo: Edusp, 2014.

BIONDI, Luigi; TOLEDO, Edilene. *Uma revolta urbana. A greve geral de 1917 em São Paulo*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2018.

BLAY, Eva Alterman. *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1985.

CAMILLO, Ema C R. *Guia histórico da indústria nascente em Campinas (1850-1887)*. Campinas: Centro de Memória da Unicamp / Mercado de Letras, 1998.

CAMPANHOLE, Adriano; SANTOS, Wanderley; GICOVATE, Moises. *Aditamento à história da fundação de Jundiaí*. Jundiaí: Literarte, 1994.

CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Campinas: Ed. Unicamp, 2007.

CORREIA, Telma de Barros. Moradia e trabalho: o desmonte da cidade empresarial. In: *VII Encontro Nacional da ANPUR*. 1997. Anais. Recife, v. 1, p. 715-727.

CORREIA, Telma de Barros; GHOUBAR, K.; MAUTNER, Yvonne. Brasil, suas fábricas e vilas operárias. *Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU/USP*, n. 20, p. 10-32, 2006. <Disponível em: <https://revistas.usp.br/posfau/article/view/43483>>. Acesso em: 30 mar. 2023.

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1991.

FILIPPINI, E. *Terra, Família e Trabalho – O Núcleo Colonial Barão de Jundiaí (1887-1950)*. Dissertação de mestrado, FFLCH/USP, São Paulo, 1990.

_____. *À sombra dos cafezais: sitiantes e chacareiros em Jundiaí (1890-1920)*. Tese de doutorado, FFLCH/USP, São Paulo, 1998.

FISHLOW, A. Origens e consequências da substituição de importações no Brasil. *Estudos econômicos*, v. 2, n. 6, 1972.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

_____. *Formação econômica da América Latina*. Rio de Janeiro: Lia Editor, 1970.

_____. *Análise do “modelo” brasileiro*. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1972.

GALVÃO, Olímpio J. de A. Concentração industrial no Brasil segundo os censos, 1907-1980. *Análise Econômica*, v. 9, n. 15, 1991.

GRANDI, G.; ROUBICEK, M. . Entre os gramados e os trilhos: a história do Paulista Futebol Clube de Jundiaí. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, v.1, n. 79, p. 104-123, 2021.

HARDMAN, F.; LEONARDI, V. *História da Indústria e do trabalho no Brasil: das origens aos anos 20*. 2ª Ed. São Paulo: Editora Ática, 1991.

HOLANDA, S. B. de. História - Movimentos da População em São Paulo no século XVIII. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, [S. l.], n. 1, p. 55-111, 1966. DOI: 10.11606/issn.2316-901X.v0i1p55-111. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/45622>. Acesso em: 15 nov. 2022.

- IANNI, O. *Uma cidade antiga*. Campinas: Unicamp, 1988.
- IZAÍAS, K. C. S. *População e dinâmica econômica na formação da cidade de Jundiaí – 1615-1890*. Dissertação de mestrado, UNICAMP, Campinas, 2012.
- KHOURY, Yara Aun. *As greves de 1917 em São Paulo e o processo de organização proletária*. São Paulo: Cortez, 1981.
- LANGENBURCH, J. R. *A estruturação da grande São Paulo - Estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1971.
- LANNA, A.L.D. *Ferrovias, cidades, trabalhadores: 1870/1920*. Tese de livre-docência, Departamento de Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo, FAU, USP, São Paulo, 2002.
- LORENZO, Helena. *Eletrificação, urbanização e crescimento industrial no estado de São Paulo, 1880-1940*. Tese de doutorado. Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – Unesp, 1993.
- LUCA, Tânia Regina de. *Questão de honra: a greve dos ferroviários da Companhia Paulista em 1906. Estudos Ibero Americanos*, vol. 13, 1986.
- MAKINO, M. *Jundiaí – povoamento e desenvolvimento 1655-1854*. Dissertação de mestrado, Departamento de História, FFLCH, USP, São Paulo, 1981.
- MARQUES, J. R. *Jundiaí, um impasse regional – O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo*. Dissertação de mestrado. Departamento de Geografia Humana, FFLCH, USP, São Paulo, 2008.
- MARSON, Michel D. *Origens e evolução da indústria de máquinas e equipamentos em São Paulo, 1870-1960*. Tese de doutorado, Departamento de Economia, FEA, USP, São Paulo, 2012.
- MATOS, Odilon N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4ª ed. Campinas: Pontes, 1990,
- MAZZUIA, Mario. *Jundiaí através de documentos*. Jundiaí: Prefeitura Municipal. 1976.
- _____. *Jundiaí e sua história*. Jundiaí: Prefeitura Municipal, 1979.
- _____. *Jundiaí através de documentos*. Jundiaí: Prefeitura Municipal. 1986.
- MELLO, J. M. C. *O capitalismo tardio*. Campinas: Ed. Unicamp, 1998.
- MILLIET, S. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: Hucitec, 1982.
- MONT SERRATH, P. O. *Dilemas & Conflitos na São Paulo restaurada: formação e consolidação da agricultura exportadora (1765-1802)*. Dissertação de mestrado. FFLCH, USP, São Paulo, 2007.

MORAIS, Kathlin C. *Damos aos suplicantes os chãos que pede: edição fac-similar e semidiplomática e estudo do manuscrito Carta de Datas de Jundiaí do século XVII*. Dissertação de mestrado. Departamento de Letras Clássicas e Vernáculas, FFLCH, USP, São Paulo, 2018.

OLIVEIRA, M. T. R. Encilhamento: controvérsia e efeitos sobre a indústria têxtil mineira. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. I, n.1, 1998.

PASSARELI, Silvia Helena F. *Proteção da paisagem ferroviária: memória e identidade do Bairro Estação São Bernardo (atual Santo André, SP)*. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2005

PELÁEZ, C.M. A balança comercial, a grande depressão e a industrialização brasileira. *Revista Brasileira de Economia*. v. 22, n 1, p. 15-47, 1968.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: Editora Difusão Europeia do Livro, 1968.

PFROMM NETTO, S (org); UNGARO, J. A. *Um resumo da história de Jundiaí*. 2ª ed. São Paulo, Cultor de Livros, 2016.

PONTES, A. T. *Jundiaí: Edição histórica*. São Paulo, Escalibur, 1973.

PRADO JR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Publifolha, 2000

_____. *História Econômica do Brasil*. 50ª reimpressão. São Paulo: Brasiliense, 2010.

_____. O fator geográfico na formação e no desenvolvimento da cidade de São Paulo. In: *Evolução política do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil (1500-1720)*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

_____. *Quadro da arquitetura no Brasil*. 10ª edição. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 2004.

RIBEIRO, Fernando V. A. *Vilas do planalto paulista: a criação de municípios na porção meridional da América Portuguesa (séc. XVI-XVIII)*. Tese de doutorado em História Econômica, FFLCH, USP, São Paulo, 2015.

SAES, A. M. *Conflitos do capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)*. Tese de doutorado em Desenvolvimento Econômico, Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas, 2008.

SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1986.

_____. A controvérsia sobre a industrialização na Primeira República. *Estudos Avançados*, v. 3, n. 7, p. 20-39, 1989.

SANTOS, Fábio Alexandre dos. Rio Claro e a greve dos trabalhadores da Cia: Paulista de Estradas de Ferro em 1906. *América Latina em la história económica*, México, n. 25, p. 95-117, jun. 2006, Disponível em: <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532006000100004&lng=es&nrm=iso>. Acesso em 06 fev 2023.

SCHNEIDER, Marília. *Jundiaí na história*. São Paulo: Editora Porto de Ideias, 2008.

SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. 8ª ed. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1995.

SIMONSEN, R. *Evolução industrial do Brasil e outros estudos*. São Paulo: Companhia Editora Nacional/Edusp, 1973.

SODRÉ, N. W. *Formação histórica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1962.

STAFUZZA, A. M. (Coord.) *Museu de Jundiaí – Efemérides*. Jundiaí: Tipografia Edane S.A., 1974

STEIN, Stanley. *Origens e Evolução da indústria têxtil no Brasil – 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

SUZIGAN, W. *Indústria brasileira: origem e desenvolvimento*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

TAVARES, M.C. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

TOMANIK, G. *Os traços, as fotos e a história*. Jundiaí: Literarte, 2005.

VALIM, P. *Álbum dos municípios do Estado de São Paulo*. São Paulo: Empresa gráfica da Revista dos Tribunais, 1940.

VERSIANI, Flavio Rabelo; VERSIANI, Maria Tereza. A industrialização antes de 1930: uma contribuição. In: VERSIANI, Flavio Rabelo e BARROS, José Roberto (compiladores). *Formação Econômica do Brasil (A Experiência da Industrialização)*, Rio de Janeiro: ANPEC/Saraiva, 1978.