VILA ARENS: A FORMAÇÃO DE UM BAIRRO FABRILEM JUNDIAÍ

Carlos Camilo Mourão Junior[1]

Resumo: A presente comunicação tem a finalidade de apresentar os resultados parciais da pesquisa que o autor está desenvolvendo no curso de mestrado do Programa de Pós-graduação em História Econômica da FFLCH-USP. Essa pesquisa busca qualificar a expansão urbana observada na Vila Arens, no município de Jundiaí, entre o final do século XIX e início do XX, a partir da implantação de fábricas têxteis: Tecelagem São Bento (c.1874); Argos Industrial (1913), Fábrica de Tecidos Japy (1914) e Rappa, Milani e Cia. (c. 1923). Pretende-se, assim, problematizar os aspectos morfológicos da formação da Vila Arens (arruamento, padrão das construções e condições sanitárias), bem como discutir o caráter de sua ocupação (densidade demográfica, perfil dos moradores e relações sociais e de trabalho estabelecidas naquele espaço). Até o momento, a pesquisa se concentrou na identificação dos elementos que ensejaram e/ou representaram a transformação da rústica vila colonial de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí em uma cidade marcadamente ferroviária e industrial. Por essa razão, este texto se restringiu à reconstituição dessa experiência local, sem, contudo, deixar de reconhecer as possibilidades de diálogo com temas clássicos da historiografia, como a relação entre café e ferrovias ou o debate sobre a industrialização do Brasil. Adotou-se como estratégia de explanação a retomada de elementos da Jundiaí colonial, principalmente sua "vocação" de lugar de passagem, para então contrastá-los com os atributos da Jundiaí das ferrovias e indústrias, cuja melhor síntese pode ser encontrada na Vila Arens. Nesse exercício comparativo, emergiram diversas peças que poderão orientar a continuidade da pesquisa: oposição colina x cidade baixa; identificação de personagens com investimentos em setores diversos; relação das primeiras fábricas com a estruturação de serviços urbanos como abastecimento de água e oferta de energia elétrica; construção de vilas operárias para maior controle sobre a força de trabalho, entre outras. Na conclusão, ao final desse percurso, foram delineadas algumas possibilidades analíticas para o estudo da urbanização da Vila Arens.

Palavras-chave: indústria têxtil; urbanização; Jundiaí (SP); Vila Arens.

1 Mestrando do Programa de Pós-graduação em História Econômica da FFLCH-USP e docente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de São Paulo – IFSP. Email: carlosmouraojr@gmail.com

1. Jundiaí: um lugar de passagem

O povoamento inicial de Jundiaí, ocorrido ainda no início do século XVII, é uma controvérsia historiográfica. Muitos estudiosos tentaram identificar, com precisão, os atores envolvidos e as razões que os teriam levado a deixar São Paulo de Piratininga e se estabelecerem em terras localizadas entre a Serra do Japi e o Rio dos Bagres, atual Rio Jundiaí. Das várias formulações sobre esse período pouco documentado da história jundiaiense, três hipóteses permanecem em debate.

A primeira delas sugere que o bandeirante Rafael de Oliveira e a viúva Petronilha Antunes, juntamente com suas respectivas famílias, teriam se embrenhado pelos sertões após cometerem crimes em São Paulo, refugiando-se na região de Jundiaí em 1615. Outra hipótese, baseada nas *Cartas de Dactas* de 1657, indica que os primeiros moradores foram Manoel Preto Jorge e Francisco Gaia. Por último, há indícios de que a ocupação inaugural se deu por empreitada de Rafael de Oliveira, o moço, filho do bandeirante Rafael de Oliveira, que teria chegado às terras de Jundiaí em 1639 com Ana Maria Ribeiro, sua segunda esposa.[2]

De toda forma, independente dessa querela, há um consenso acerca da vocação de Jundiaí nos tempos coloniais: tratava-se de ponto de partida daqueles que pretendiam se aventurar pelos sertões adentro. O povoado, elevado à categoria de Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí em 1655, consistiria, então, em *boca de sertão*:

> O local era de passagem, já tendo sido trilhado pelos índios e pelas bandeiras. Encontrava-se, portanto, a povoação numa situação privilegiada: ao longo do caminho por onde transitavam os viajantes, que ali podiam descansar e refazer as tropas, antes de prosseguir viagem até o Rio Grande, rumo a Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais.[3]

Nesse sentido, até o final do século XVIII, a economia de Jundiaí estava quase que exclusivamente voltada às demandas desses viajantes: aluguel de muares, produção de selas e cultivo de gêneros básicos, como algodão, milho e feijão. Por conseguinte, a dinâmica local ficou muito sujeita às oscilações da atividade mineradora de Goiás e das Minas Gerais. Ou seja, no plano econômico, após forte impulso, seguiu-se um período de estagnação. Já no plano político, assistiu-se ao desmembramento de diversas vilas do termo de Jundiaí, com destaque para Mogi-Mirim em 1769 e Campinas em 1797.

2 Dentre os autores que se dedicaram a estudar a fundação de Jundiaí, destacam-se Afonso de E. Taunay, Pedro Taques e Azevedo Marques. As hipóteses sobre a origem da cidade foram sistematizadas por: MAKINO, Myoko. *Jundiaí – Povoamento e Desenvolvimento 1655-1854*. Dissertação de Mestrado, Departamento de História, FFLCH, USP, São Paulo, 1981.

3 MAKINO, *Op. Cit.*, p. 44.

Esse cenário seria parcialmente modificado com o incremento da produção de cana-de-açúcar na região. Na aurora do século XIX, Jundiaí passou a integrar o denominado "quadrilátero açucareiro", juntamente com Sorocaba, Piracicaba e Mogi-Guaçú. Embora a produção de Jundiaí fosse menor que a de outras localidades, os lucros auferidos com a cana-de-açúcar conferiram ascensão econômica e política a algumas famílias jundiaienses, especialmente aos Queirós Telles. Outro aspecto importante da produção de cana-de-açúcar foi a consolidação de uma rota de escoamento entre Jundiaí e o porto de Santos.[4]

Entretanto, nem mesmo a riqueza do açúcar foi capaz de alterar a caracterização de Jundiaí: uma pequena vila de casas térreas de taipa, cuja maioria dos moradores se dedicava a pequenas roças ou ao "comércio do sertão". Expedicionários estrangeiros relataram essa situação ao passar pela vila, como Martius e Spix registraram em 1818:

> A Vila de Jundiaí, pequeno povoado em uma colina baixa, é só importante por sua situação favorável para o comércio de sertão. Todas as tropas que partem da capitania de São Paulo para Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás são aqui [em Jundiaí] organizadas. Os habitantes possuem grandes manadas de mulas, que fazem essas viagens algumas vezes por ano. O fabrico de cangalhas, selas, ferraduras e tudo o que é necessário para o equipamento das tropas, assim como o maçante vaivém das grandes caravanas, dão ao lugar feição de atividade e riqueza e, com razão, dão-lhe foros de porto seco. Daqui partem estradas trilhadas para as províncias acima citadas.[5]

Por sua vez, Hércules Florence, membro da expedição do cônsul geral da Rússia no Brasil, conhecida como Expedição Langsdorff, apontou em 1826:

> Jundiaí é a povoação mais deserta que vi em toda a província. O terreno é um tanto árido, há muitos poucos habitantes, comércio limitadíssimo; entretanto, está no caminho de São Paulo e Goiás e é aí que os negociantes, que não se proveram de animais encontram bestas para alugar[6]

Pelos relatos, é possível inferir que Jundiaí ainda mantinha sua importante condição de "porta" em meados dos novecentos. Se não era mais o último pouso antes de se

4 MAKINO, *Op. Cit.,* p. 102-103.

5 MARTIUS, K. von, em colaboração com SPIX, J. B., Viagem ao interior do Brasil, tradução de Lúcia Furquim Lahmeijer, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, v. 1, 1938, p. 271, apud MOTA, Carlos Guilherme. São Paulo: exercício de memória. Estudos Avançados, São Paulo, v. 17, n. 48, Aug. 2003. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142003000200020&lng=en&nrm=iso, acessado em 03 Ago. 2020.

6 FLORENCE, H. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*, tradução de Visconde de Taunay, São Paulo, Cultrix, Editora da Universidade de São Paulo, 1977, apud MARQUES, J.R. *Jundiaí – um impasse regional*. Dissertação de mestrado, Departamento de Geografia Humana, FFLCH, USP, São Paulo, 2008, p. 59.

adentrar a um sertão hostil, continuava a ser um local por onde passavam as riquezas dirigidas à capital da província ou a diversas partes do mundo via porto de Santos. Ainda assim, os fluxos de pessoas e mercadorias não implicaram em crescimento urbano expressivo, pois mesmo transcorridos quase dois séculos, a vila conservou-se basicamente dentro dos limites territoriais desenhados à época de sua fundação.[7]

A extensão urbana da então Vila de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí só ganharia outra magnitude a partir da confluência de três novos elementos: o cultivo do café, a chegada das estradas de ferro e a implantação das primeiras unidades fabris. De acordo com Makino, a produção de café ultrapassaria a de açúcar em Jundiaí em 1854, ano que foram produzidas 60.000 arrobas do "ouro negro" frente a 20.000 arrobas de açúcar nas terras jundiaienses. A autora sintetiza esse processo de substituição do cultivo da cana-de-açúcar pelo cultivo do café em Jundiaí da seguinte forma:

> A superação da produção de café em relação à cana-de-açúcar provocou muitas transformações na Vila de Jundiaí: muitos dos senhores de engenho deixaram de plantar cana-de-açúcar para plantar café, entre eles o mais famoso foi Antônio de Queirós Teles, que chegou a ganhar o título de "Barão de Jundiaí"; a introdução dos primeiros trabalhadores imigrantes livres em fazendas de café, já em 1854, incentivando a transformação do sistema de trabalho sustentado pela mão de obra escrava; e um maior desenvolvimento econômico da Vila que culminou na sua elevação à categoria de cidade em 28 de março de 1865, dois anos antes da chegada da Estrada de Ferro a Jundiaí, em 1867, a São Paulo Railway.[8]

Para escoar o valioso grão até o porto de Santos, as estradas de ferro seguiram os caminhos anteriormente traçados pelos nativos, bem como as rotas que até aquele momento eram percorridas por meio de tração animal. Mais uma vez, portanto, Jundiaí ficou em posição privilegiada. Reiterando seu papel de entreposto, de "porta", a cidade recebeu os trilhos da São Paulo Railway em 1867; da Companhia Paulista em 1872; e da Companhia Ituana em 1873.

Toda essa malha ferroviária foi instalada junto às margens planas do Rio Jundiaí, ocasionando um hiato urbano entre a ferrovia e a colina originária da cidade. Após a construção das Oficinas da Companhia Paulista em 1893, verificou-se uma rápida expansão urbana a leste da colina original, que se caracterizou, sobretudo, pela presença de elementos acessórios às atividades da Companhia Paulista, como vilas ferroviárias e pequenos estabelecimentos comerciais.

Já ao sul/sudeste da colina, em direção à estação da São Paulo Railway, a ocupação teve uma natureza distinta. Cortada pelo Rio Guapeva, afluente do Rio Jundiaí, essa área

7 BEM, Sueli Ferreira de. *Conversa de Patrimônio em Jundiaí*. São Paulo, EDUSP, 2014, p.99.
8 MAKINO, *Op. Cit.*, p. 107.

era, até então, parcamente utilizada para o plantio de algodão, mas a proximidade com a ferrovia e a disponibilidade de água fluvial a tornaram atrativa para a implantação das primeiras fábricas jundiaienses. Surgiria ali a Vila Arens, bairro que seria marcado pelas indústrias têxteis no início do século XX.

Assim, em poucas décadas, trilhos e fábricas configuraram uma nova Jundiaí, bastante distinta da vila dos tempos coloniais. Para além da velha cidade situada na colina, construiu-se uma "cidade baixa", edificada junto às áreas de várzea e ao leito ferroviário, onde as chaminés tomavam a visão e o cotidiano era balizado pelos apitos.

2. As indústrias têxteis da Vila Arens

Embora o caráter industrial da Vila Arens tenha se assentado a partir das indústrias têxteis, foi uma fábrica de maquinário e equipamentos agrícolas que conferiu nome ao bairro: a Arens & Irmãos. Dirigida pelos irmãos Fernando, Henrique e Augusto Arens, de ascendência alemã, a empresa surgiu no Rio de Janeiro na década de 1870 e atuava como importadora de máquinas para a lavoura. Visando à expansão dos negócios oportunizada pela alta demanda de equipamentos para o cultivo e o beneficiamento de café na província de São Paulo, os irmãos Arens logo estabeleceram uma filial na cidade de Campinas.

Em terras paulistas, os irmãos Arens não se restringiram à importação de máquinas, eles passaram a também produzi-las localmente.[9] Devido às epidemias de febre amarela e de varíola que afligiam Campinas, a Arens & Irmãos precisou ser transferida para Jundiaí em 1889. O local escolhido para abrigar a nova oficina se situava entre a colina original da cidade e a estação da São Paulo Railway. Logo no ano seguinte, em sessão de 01 de outubro de 1890, a Câmara Municipal denominaria essa área de Vila Arens. [10]

A Arens & Irmãos, posteriormente chamada de Companhia Arens e, finalmente, Sucessores de Arens, alterou significativamente a dinâmica do seu entorno. Para facilitar o trânsito de equipamentos, mercadorias e pessoas, os irmãos Arens requereram à Câmara Municipal, em 15 de abril de 1891, "a abertura da rua que fará comunicação aquela vila com a estação da estrada de ferro inglesa".[11] Além do novo arruamento, foi registrada a ampliação do comércio na região e a construção de residências para os trabalhadores da oficina:

> [...] vindos [...] uns a cavalo, outros de troly, propiciando, assim, movimento incomum nas adjacências da oficina e por via disso o pequeno comércio existente ia ex-

9 Uma análise sobre empresas importadoras de máquinas agrícolas que passaram a produzi-las localmente pode ser encontrada em 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.

10 MAZZUIA, Mario. *Jundiaí através de documentos (b)*. Jundiaí, Prefeitura Municipal, 1979, p. 112.

11 MAZZUIA, Mario. *Jundiaí através de documentos (a)*. Jundiaí, Prefeitura Municipal, 1976, p.225.

> pandindo-se rapidamente com seus bares e casas de pasto. [...] Estabeleceu-se uma 'vilota' de propriedade da firma, exclusivamente destinada aos seus operários.[12]

Apesar de o bairro ter sido denominado em homenagem aos Arens, o pioneirismo industrial nessa área da cidade coube à outra família, os Queirós Telles. O engenheiro Antônio de Queirós Telles, filho do Barão de Japi, sobrinho 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 estabelecimento fabril e a intensificação do cultivo do algodão.[13]

Tratava-se da Sociedade Jundiahyana de Tecidos e Cultura, a primeira fábrica de Jundiaí, construída nas proximidades do Rio Guapeva, mais tarde chamada de Tecelagem São Bento. A data de implantação da São Bento é incerta: alguns autores apontam que a fábrica iniciou suas atividades em 1874[14]; outros indicam o ano de 1886[15]. Todavia, conforme ata da Câmara Municipal de 02 de junho de 1879, ofereceu-se "o produto do primeiro dia de trabalho da fábrica de tecidos desta cidade, para ser distribuído aos pobres deste município".[16] Conclui-se, portanto, que a fábrica já estava em pleno funcionamento por volta de 1880.

Assim como ocorreu nas adjacências da oficina dos irmãos Arens, uma "infinidade de casinhas brotava do chão, aqui, ali, acolá, rente ou ao redor da construção [da São Bento]".[17] Os terrenos antes dedicados ao cultivo de algodão cediam espaço para as novas edificações. Do alto da colina original, observava-se o esboço de uma nova paisagem marcada pelo tamanho da fábrica e pela imponência de sua chaminé.

Esse crescimento urbano acelerado exigiu que o poder público realizasse diversas obras de infraestrutura, como revelam as atas da Câmara Municipal: construção de ponte de ferro sobre o Rio Guapeva (sessão de 03 de março de 1885); instalação de lampiões na rua que conecta a ponte sobre o Rio Guapeva à estação ferroviária (sessão de 06 de fevereiro de 1890); abertura de uma rua ligando a várzea do Rio Guapeva, ao lado da Tecelagem São Bento, à Rua Barão de Jundiaí, antiga Rua Direita, no alto da colina (sessão 01 de julho

12 OLIVEIRA, Raymundo de, 1967, *apud* BEM, *Op. Cit.*¸ p. 126.
13 PONTES, A. T, 1973 *apud* PFROMM NETTO, S; UNGARO, J. A. *Um resumo da história de Jundiaí*. 2ª ed. São Paulo, Cultor de Livros, 2016, p. 144.
14 *Idem*, *ibidem*, p. 144.
15 BEM, *Op. Cit.*, p. 123.
16 MAZZUIA, Mario. *Jundiaí através de documentos (a)*. Jundiaí, Prefeitura Municipal. 1976, p. 190.
17 OLIVEIRA, Raymundo de, *Op. Cit.*, *apud* BEM, *Op. Cit.*, p. 123.

de 1890). Em 17 de julho de 1900, foi formalizada uma solicitação conjunta da Companhia Paulista, da São Paulo Railway, da Fábrica de Tecidos São Bento e da Casa Arens & Irmãos, "pedindo todo o esforço da Câmara Municipal para ser levado a efeito o serviço de abastecimento de água à cidade".[18]

Nesse sentido, as ferrovias e as primeiras indústrias impulsionaram a formação de uma Jundiaí "moderna" ao mesmo tempo em que demandavam novos serviços urbanos. Em 1891, a Companhia Carril de Ferro Jundiahyana, sob o comando do engenheiro William Harrah, iniciou a construção da linha de bondes movidos por tração animal que ligaria a colina central da cidade à estação da estrada de ferro inglesa (São Paulo Railway), passando pelas terras da Tecelagem São Bento. Para possibilitar que os bondes transpusessem o rio Guapeva, foi edificada uma nova ponte, em alvenaria, com o formato de arco romano, popularmente conhecida como "ponte torta".[19]

A Arens & Irmãos foi contratada em 1898 para o serviço de iluminação elétrica. No entanto, o contrato foi desfeito pela Câmara Municipal no ano seguinte "por falta de cumprimento" pela empresa.[20] A cidade receberia luz elétrica apenas em 1905 com a Companhia de Força e Luz de Jundiaí. Por sua vez, a Tecelagem São Bento foi responsável por um sistema de canalização da água captada no Bairro Alto, a Vila Rami[21], viabilizando o serviço de abastecimento de água municipal inaugurado em 1901.[22]

A Revista *Brazil* Magazine, periódico ilustrado de arte e atualidades, bilíngue (português e francês), dedicou uma seção a Jundiaí na edição de abril de 1907, apresentando a cidade como "um centro progressista e de um viver confortável". A publicação também 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". Definiu, ainda, Jundiaí como uma "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 Fundição e Fábrica Arens & Irmãos [...], nos quais a indústria floresce de um modo largamente remunerador".[23].

Com efeito, as ferrovias, a Tecelagem São Bento e a Arens & Irmãos foram responsáveis por empregar parte significativa da população jundiaiense no início do século XX. Juntas contavam com mais de 2 mil trabalhadores em uma cidade com cerca de 12 mil ha-

18 MAZZUIA, Mario. *Jundiaí através de documentos (b)*. Jundiaí, Prefeitura Municipal, 1979, p.102; 107; 110-111 e 143.
19 PFROMM NETTO, S; UNGARO, J. A. *Op. Cit.*, p. 116-117
20 MAZZUIA, Mario. *Jundiaí através de documentos (a)*. Jundiaí, Prefeitura Municipal. 1976, p. 268-269.
21 BEM, Sueli F., *Op. Cit.*, p. 123.
22 MAZZUIA, Mario. *Jundiaí através de documentos (a)*. Jundiaí, Prefeitura Municipal. 1976, p. 278.
23 BRAZIL MAGAZINE: revista brasileira mensal de arte e atualidades. nº 13, Ano 1907. Disponível no sitio eletrônico da Biblioteca Nacional: http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=216127&pagfis=1. Acesso em 01 de outubro de 2020.

bitantes[24]. Portanto, além de serem propulsoras de uma nova configuração espacial da cidade, essas empresas promoveram relações de trabalho características do universo urbano-industrial, absorvendo, sobretudo, a mão de obra imigrante recém-chegada a Jundiaí.

A consolidação da Vila Arens como bairro tipicamente fabril ocorreria, no entanto, somente na década seguinte. Em 1913, era inaugurada a Sociedade Industrial Jundiaiense, produtora de tecidos de algodão e lã. Constituída por iniciativa dos imigrantes italianos Aleardo Borin e Luiz Trevisioli, a empresa recebeu, logo após sua fundação, forte aporte de capital de Ernesto Diederichsen, ligado à Companhia Wille, uma das maiores empresas de comércio internacional de café.[25] Ainda em 1913, a Sociedade Industrial Jundiaiense alterou sua razão social para Sociedade Argos Industrial. [26]

Há poucas informações sobre os primeiros anos de atuação da Argos. No entanto, a partir dos anuários produzidos pela Diretoria de Estatística, Indústria e Comércio de São Paulo, constata-se que a empresa já figurava como uma das principais indústrias têxteis do estado no final da década de 1920, superando em capital a sua vizinha São Bento.[27]

A expansão das instalações da Argos também foi notória. Embora não seja possível precisar a data de construção de cada elemento desse conjunto fabril, é certo que o crescimento da produção exigiu novas e amplas edificações, resultando na ocupação de uma extensa área na margem direita do Rio Guapeva.

Além das estruturas especificamente relacionadas à produção, a Argos também construiu um grande número de residências destinadas aos seus operários. Com tipologias bastante distintas entre si, o que indica terem sido erguidas em épocas diferentes, essas residências se espalhavam desde a encosta da colina originária da cidade, na atual Avenida Vigário J. J. Rodrigues, até os trilhos que ligavam as estações da São Paulo Railway e da Paulista.

Nesse sentido, os vazios existentes entre as instalações industriais da Vila Arens foram, pouco a pouco, preenchidos por edificações de uso acessório ou complementar à atividade fabril. Ainda que o "desbravamento" tenha sido capitaneado pela São Bento e pela Arens & Irmãos, a ocupação efetiva do bairro se concretizou na primeira metade do século XX com a Argos e seus trabalhadores.

24 LANNA, 2002, *apud* BEM, *Op. Cit.*, p. 126.
25 SCHNEIDER, Marília. *Jundiaí na história*. São Paulo, Editora Porto de Ideias, 2008, p. 110.
26 De acordo com as informações constantes no processo de tombamento da Argos pelo CONDEPHAAT (Processo 31605/1994), a empresa foi denominada: Sociedade Industrial Jundiaiense, 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.
27 No ano de 1929, a São Bento possuía um capital de 3.700.000$000, enquanto a Argos já somava 7.000.000$000. Cf. Estatística Industrial do Estado de São Paulo, 1929, disponível no sítio eletrônico da Fundação SEADE: https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/singlepage/index.php?pubcod=10011278&parte=1em. Acesso em 26 de setembro de 2020.

Cabe ressaltar que esse processo de conformação de uma espacialidade urbana tipicamente industrial ainda seria corroborado por outras duas empresas: a Fábrica de Tecidos Japy e a Tecelagem Rappa, Milani e Cia. Fundada por iniciativa do senador Lacerda Franco, a Fábrica de Tecidos Japy foi construída em 1914 nas proximidades da estação da São Paulo Railway. O documento de constituição da Sociedade Anônima da Fábrica Japy, publicado no Diário Oficial de 18 de novembro de 1914, Seção Publicações Particulares, páginas 4493 e 4494, indicou que os terrenos de propriedade da sociedade anônima se estendiam dos lotes pertencentes à Fábrica São Bento até os trilhos da estrada de ferro. O texto também registrou uma vila operária nas proximidades, não deixando claro se essas residências eram destinadas aos trabalhadores da ferrovia ou da nova fábrica.[28]

Já a Rappa, Milani e Cia. foi edificada em frente à Argos, restando a Rua José do Patrocínio ladeada por fábricas e residências operárias. A data de sua fundação é incerta, entretanto, consta um requerimento de registro de contrato social em nome de Rappa, Milani e Cia na Junta Comercial em 1923, o que sugere a existência da sociedade desde então.[29] A produção têxtil da empresa figurou pela primeira vez nos levantamentos estatísticos do estado de São Paulo em 1929.[30]

Assim, São Bento, Argos, Japy e Rappa, Milani e Cia, transformaram a Vila Arens no primeiro polo industrial de Jundiaí nos anos 1930. Essas fábricas marcaram a paisagem do bairro com edifícios horizontais, sheeds e chaminés, e empregaram um amplo contingente de trabalhadores.[31] Não houve mais espaço para o algodão na várzea do Guapeva: ela já estava tomada pelas construções e pelo vai e vem de homens e mulheres apressados pelos apitos das fábricas.

28 Informações extraídas do processo de tombamento da Fábrica de Tecidos Japy pelo CONDEPHAAT (Processo 65641/2012)

29 Diário Oficial do Estado de São Paulo, Edição de 26 de setembro de 1926, p. 6350. Disponível em: https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f1923%2fdiario%2520oficial%2fsetembro%2f26%2fpag_6350_AQGNBIJ5J6NQKeCFEUV97R4P8QH.pdf&pagina=6350&data=26/09/1923&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial&paginaordenacao=106350. Acesso em 04 de outubro de 2020.

30 Estatística Industrial do Estado de São Paulo, 1929. Disponível em: https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/singlepage/index.php?pubcod=10011278&parte=1em. Acesso em 26 de setembro de 2020.

31 Juntas, essas fábricas empregavam 1886 trabalhadores em 1929 (São Bento, 674; Argos, 615; Japy, 350; e Rappa, Milani e Cia, 227). Esse número saltaria para 3096 trabalhadores em 1936 (São Bento, 1160; Argos, 1060; Japy, 374; e Rappa, Milani e Cia, 502). Os dados foram extraídos de Estatística Industrial do Estado de São Paulo, 1929 e 1936. Disponíveis em https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/singlepage/index.php?pubcod=10011278&parte=1 e https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/singlepage/index.php?pubcod=10011285&parte=1. Acesso em 27 de setembro de 2020.

3. Considerações finais: a Vila Arens como objeto de pesquisa

Por abrigar o entroncamento de importantes linhas ferroviárias, especialmente da São Paulo Railway e da Companhia Paulista, Jundiaí manteve sua posição estratégica nos caminhos que ligavam São Paulo e o Porto de Santos ao interior do país, reafirmando, novamente, sua vocação de "porta".

Não obstante, a chegada da ferrovia ensejou profundas alterações urbanas em Jundiaí. A ocupação extrapolou a colina originária e avançou em direção aos trilhos, dando origem a uma nova cidade com características distintas da antiga vila colonial devota de Nossa Senhora do Desterro.

Essa "cidade baixa" pode ser segmentada da seguinte forma: tipicamente ferroviária a leste da colina original e tipicamente fabril às margens do Rio Guapeva. Em outras palavras, enquanto a expansão urbana a leste foi induzida sobretudo pelas Oficinas da Companhia Paulista, a expansão ao sul resultou das primeiras experiências industriais em Jundiaí.

Em função do trinômio ferrovia – áreas planas – água fluvial, a várzea do Rio Guapeva foi escolhida para abrigar as pioneiras fábricas jundiaienses, sendo tributado a uma delas, a oficina dos irmãos Arens, o nome do novo bairro que então surgia: Vila Arens. Ali, entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, assistiu-se a intensos processos de ocupação e ressignificação do espaço urbano que não se limitaram a atender as necessidades da produção, mas também materializaram as relações e tensões sociais presentes na "cidade baixa".

Nesse sentido, a Vila Arens se apresenta como um objeto de pesquisa multifacetado que nos permite, ao menos, três eixos de problematização. O primeiro deles consiste na observação das fábricas da Vila Arens à luz dos movimentos da economia nacional que deslocava parte dos seus investimentos agrícolas para a indústria. As categorias de análise empregadas no clássico debate sobre a industrialização no Brasil podem corroborar para a compreensão das trajetórias da São Bento, Argos, Japy e Rappa, Milani e Cia. na medida em que possibilitam o cotejo entre as particularidades locais e as dinâmicas da economia brasileira.

Já o segundo eixo diz respeito à caracterização morfológica da Vila Arens. A atividade industrial condicionou um ordenamento urbano específico e privilegiou determinadas tipologias construtivas. Dessa forma, arruamento, pontes, armazéns, caldeiras, chaminés, vilas operárias, edifícios destinados à saúde, à instrução ou ao lazer dos trabalhadores, entre outros, são todos documentos que revelam as diversas temporalidades do bairro e as formas pelas quais a cidade buscou responder às demandas apresentadas.

Por fim, o terceiro eixo se refere às relações sociais, de trabalho e mutualistas verificadas naquele espaço urbano. A Vila Arens foi palco de muitas lutas por melhores condi-

ções de trabalho, transporte e moradia. Também se destacaram as experiências de associativismo, como a fundação da Associação Beneficente Argos em 1932.

Evidentemente, essas perspectivas não são excludentes entre si, mas complementares. Elas ancoram a pesquisa que está sendo desenvolvida por este autor, cuja expectativa é compreender a urbanização da Vila Arens em seus aspectos formais e intangíveis, no contexto de uma economia periférica que ensaiava se industrializar.

Referências Bibliográficas

BEM, Sueli Ferreira de. *Conversa de Patrimônio em Jundiaí*. São Paulo, EDUSP, 2014.

LANNA, Ana Lucia D. *Ferrovias, cidades, trabalhadores 1870-1920*. Tese de livre docência, FAU, USP, São Paulo, 2002.

MAKINO, Myoko. *Jundiaí – Povoamento e Desenvolvimento 1655-1854*. Dissertação de Mestrado, Departamento de História, FFLCH, USP, São Paulo, 1981.

MARQUES, J.R. *Jundiaí – um impasse regional*. Dissertação de mestrado, Departamento de Geografia Humana, FFLCH, USP, São Paulo, 2008.

MAZZUIA, Mario. *Jundiaí através de documentos (a)*. Jundiaí, Prefeitura Municipal. 1979.

_____. *Jundiaí através de documentos (b)*. Jundiaí, Prefeitura Municipal. 1979.

MOTA, Carlos Guilherme. São Paulo: exercício de memória. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 17, n. 48, Aug. 2003. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142003000200020&lng=en&nrm=iso, acessado em 03 Ago. 2020.

OLIVEIRA, Raymundo de. *Da folha do Guapeva ao fio do algodão*. 1967 (mimeo).

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*. São Paulo, Escalibur, 1973.

SCHNEIDER, Marília. *Jundiaí na história*. São Paulo, Editora Porto de Ideias, 2008.