

REMINISCÊNCIAS DE INDIANÓPOLIS

Dr. FERNANDO ARENS JR. E A FUNDAÇÃO DE INDIANÓPOLIS

1878. FREDERICO GUILHERME FERNANDO ARENS, filho de alemães e nascido em Nova Friburgo, Estado do Rio de Janeiro, que se formara em engenharia em Hamburgo, se estabeleceu em Campinas com seus irmãos João Augusto Henrique e Augusto, com fábrica de carruagens e máquinas para lavoura, casa-se com Felisbina Augusta Garcia, nascida em Paraíba, de pais mineiros, Januário Antunes Garcia e Maria Teresa Alves Teixeira Nogueira.

1880. A 18 de abril nasce em Campinas o primeiro filho do casal, batizado Fernando Arens Júnior.

1887. Grassando em Campinas a febre amarela, para a qual aquela então não havia cura, e preocupado com a saúde da mulher, abalada após o nascimento da filha Maria Elisa (Lili), o velho Arens leva sua família para Hamburgo.

1895. Terminados o curso secundário e o aprendizado em fundição e montagem de máquinas, volta o jovem Fernando Arens para o Brasil, hospedando-se em São Paulo na casa do barão Adam von Buelow, amigo do pai e um dos fundadores da Companhia Antártica Paulista. Este, acompanhando o êxodo de Campinas, transferira sua fábrica de Campinas para Jundiá.

1900. Incumbido, com seus companheiros de turma na Escola Politécnica, do planejamento de uma estrada de ferro que descesse do planalto de São Paulo a Santos, por simples aderência aos trilhos, a fim de complementar a antiga São Paulo Railway, cuja próxima saturação era prevista, em viagem de estudos à região a ser atravessada, descobre a cachoeira do rio Capivari, de grande valor econômico a era em que se iniciava o aproveitamento da energia elétrica.

1904. Já formado em engenharia, em 11 de junho casa-se em São Paulo com Lavinia Caldas, natural de Vassouras, no Estado do Rio de Janeiro, e filha de Alberto Caldas, também engenheiro, e de Antonina de Oliveira Caldas, ocasião em que é admitido como sócio de seu pai e do seu tio Henrique (o outro tio, Augusto, falecera antes, solteiro), na firma Arens Irmãos, mais conhecida, como

era de hábito, pelo nome da loja, Casa Arens.

1905. Tendo herdado de sua mãe, falecida na Alemanha em 1894, uma gleba de terras à seis léguas de Campinas e quatro de Limeira, e não tendo inclinação para a lavoura, faz ali o seu primeiro loteamento, ao qual dá o nome de Sítio Novo, transformado mais tarde na cidade de Artur Nogueira.

1910. Até então o acesso à Conceição de Itanhaém, simples vila de pescadores, era feito, de canoa, através do braço de mar entre a vila de São Vicente e o antigo porto da Alfândega, beirando o qual fora aberta tosca estrada vicinal levando ao Forte de Itaipú, na extremidade leste da Praia Grande, e por toda a extensão desta até aquela vila, de carroça. Uma viagem, com bom tempo, de nove horas, das quais sete de marcha, intercalada de duas para descanso. Caçador apaixonado, sobretudo de macucos e nhambus, e da vida rústica em contato direto com a natureza, tendo já por diversas vezes palmilhado o secular caminho do Padre Ferreira, por onde este outrora transitava com seu gado desde os campos acima da Serra até a sua cidade natal de Conceição de Itanhaém, descobre Fernando Arens Júnior a oportunidade de comprar o Sítio Mongaguá, vasta extensão de terras - quase dezesseis mil hectares - indo do alto da Serra até a praia e englobando, além de outros mananciais, a Cachoeira do Capivari, tão mais preciosa para ele porquanto não se cogitava, ainda, da Lei de Águas, que pôs termo à propriedade particular do subsolo.

Prepara, então, uma balsa, após vencer a burocracia da estradinha que leva ao Forte e que fora aberta para servir apenas a cavaleiros e veículos de tração animal, atinge a Praia Grande, e, por esta, com grande cuidado para atravessar, por vez primeira, de automóvel os seus vários riachos, solidando-os antes a pé, atinge ao cair da noite a vila de Itanhaém, onde é recebido com banda de música, convocada às pressas, e foguetório.

1911. Realiza a primeira compra de terras no litoral, contíguas ao Sítio Mongaguá, organizando, a seguir, a Companhia Melhoramentos de Praia Grande, para urbanização da orla praiana.

Idealiza a ligação rodoviária panorâmica do Largo da Biquinha, em São Vicente, ao local destinado à implantação da Ponte Pênsil, ladeando o braço de mar, conseguindo que as autoridades sanitistas, encabeçadas pelo comandante do Forte de Itaipú, adotem, ao invés do projeto primitivo, de alargamento da estrada de carroça então existente do lado oposto do morro e margeando terreno alagadiço e, conseqüentemente, infestado de molucas e, sobretudo, de mosquitos transmissores da malária, então endêmica na região.

FUNDAÇÃO DE INDIANÓPOLIS E INVENÇÃO DOS TUBOS

1913. Com o lucro apurado no primeiro loteamento da Praia Grande, no lugar hoje denominado Mongaguá, e a venda de dois prédios na Rua José Bonifácio, de São Paulo, que adquirira com seus ganhos na Casa Arens, compra o Sítio Traição, de pouco mais de cento e oitenta e dois alqueires paulistas, ou cerca de quatrocentos e quarenta e dois hectares, de campo entre os córregos Uberaba e da Traição, a oeste de Vila Mariana e entre a primitiva estrada para Santo Amaro e o Jabaquara. A escritura é lavrada a 21 de fevereiro e, em 12 de abril, vende pouco mais de uma quarta parte das terras para acerto de divisas para conseguir capital, com o qual iniciar os melhoramentos.

Com a denominação de Companhia Territorial Paulista, a 20 de maio funda a organização para loteamento da área, à qual dá o nome de Indianópolis. Numa época em que as máquinas de terraplenagem ainda estavam para ser inventadas, passa a executar esse trabalho com ferramentas manuais - enxada, enxadão, machado, picareta - transportando a terra em carrocinhas puxadas a



burro. Traça a avenida principal, quase numa reta, sobre o espigão do Morro do Uberaba, batizando-a com o nome da primogênita, Aracy. Todas as demais ruas recebem, igualmente, nomes tupi-guaranis. Um mês após a constituição da companhia, no dia 19 de junho, efetua a primeira venda de terreno já urbanizado. Nesse mesmo ano, é procurado pelo mecânico francês, Dimitri Sennaud de Lavaud, que, dizendo-se aviador, lhe relata peripécia que teria sofrido ao pilotar um aeroplano cujo motor fundiria, daí resultando, mais tarde encontrar um pequeno anel de estanho dentro do cárter, que supunha ter-se formado pela centrifugação a que fora submetido pelo motor rotativo de então. Sugeriu Dimitri que, aproveitando a idéia, Fernando Arens projetasse uma máquina para a fabricação de anéis de segmento, de larga aplicação nos motores a explosão que começavam então a ser fabricados em larga escala para a indústria automobilística que desabrochava espetacularmente. Ora, se conseguisse fazer um anel, por que não

ampliá-lo para um tubo? E, se assim raciocinava Fernando Arens, melhor o executava, inventando ao cabo de algumas semanas de lucubrações uma máquina para a fundição de tubos de ferro, por centrifugação, o que vem reduzir o penoso processo, utilizado até então, de mais de uma dezena de horas para alguns minutos. A máquina original é por ele construída na oficina naval, em Santos, da firma paulistana de J. Martin, onde a inaugura com grande sucesso, somente no momento eufórico de comemoração da vitória confessada Dimitri que, não sendo síndico aviador, o relato pitoresco de sua experiência não passara de mera fantasia, eis que, na verdade, inspirara-se em artigo publicado, havia dezenas de anos, pela revista francesa «Génie Civil», a qual, de resto, concluiu pela inexistência prática da idéia. A fantasia lhe havia ocorrido com toda a razão - como meio mais persuasivo do que o outro artigo. A máquina é patenteada, no Brasil, em nome de ambos e Fernando Arens constitui, a seguir, para explorar o invento, a Compá-

nhia Brasileira de Metalurgia, localizando a fábrica no novo bairro de Indianópolis, à Alameda dos Caetés, com fundos para a Avenida Rodrigues Alves (hoje, Avenida Ibirapuera) e ladeando com as Avenidas Inajá (hoje, Lavandisca) e Jandira, em área superior a um hectare, onde até hoje (Metalúrgica Barbarrá) se encontra.

1914. Ao que se saiba, pela primeira vez no mundo, aplica o processo do aterro hidráulico, retirando terra de um barranco, em Mongaguá, por meio de jato d'água expelido de um «canhão» e dirigindo a lama, daí proveniente, para a depressão do terreno a ser enchido. O «canhão» original ainda serviu por volta de 1932 para aterrar grande área de terreno então existente entre a Rua Independência e a Avenida do Estado, no Cambuci, pela firma Pegado & Souza.

1917. Compra uma serraria em Itanhaém com frente para o rio (hoje, Avenida Dermeval Pereira Leite), e contrata o saneamento da parte alagadiça da vila, entre o Largo da Matriz e aquele rio, e o seu arruamento, recebendo o pagamento em terrenos.

1918. Terminada a primeira guerra mundial, vai para New York e Toronto tratar da venda de sua patente para a fabricação de tubos, mas é surpreendido pelo fato de seu sócio na mesma, Dimitri, que a ele se adiantara, já o ter feito, à sua revelia, e, em nome de De Lavaud, exclusivamente. Após três meses de litigação no estrangeiro, parte dos quais hospitalizado com malária, concorda em ceder os direitos que lhe haviam sido subtraídos, para os Estados Unidos da América e Canadá, a Dimitri, reservando para si os mesmos direitos para o resto do mundo, inclusive para os melhoramentos que vier a introduzir no processo, tudo mediante indenização de um milhão de dólares em ações da United States Cast Iron Corporation, à qual seu sócio primitivo cedera os direitos.

1920. Delega aos sócios a gestão dos seus negócios no Brasil, em nome de ambos e Fernando Arens constitui, a seguir, para explorar o invento, a Compá-

nhia Brasileira de Metalurgia, localizando a fábrica no novo bairro de Indianópolis, à Alameda dos Caetés, com fundos para a Avenida Rodrigues Alves (hoje, Avenida Ibirapuera) e ladeando com as Avenidas Inajá (hoje, Lavandisca) e Jandira, em área superior a um hectare, onde até hoje (Metalúrgica Barbarrá) se encontra.

1922. Incumbe o engenheiro da fábrica Volght, de turbinas, trazido da Alemanha com essa finalidade expressa, da instalação de uma Usina Hidráulica, em Mongaguá, para suprimento de energia elétrica à essa vila e a de Itanhaém, para a qual estende a linha transmissora.

1924. Regressando da Europa nos últimos dias de junho, Fernando Arens é nomeado para prover o abastecimento de gêneros da cidade de São Paulo, assolada pela revolução encabeçada pelo General Isidoro Dias Lopes, que estoura no dia 5 de junho.

1927. Acolhendo plano dos engenheiros Luis Romero Sanson, britânico da Ilha de Trinidad, e Donald L. Derrom, britânico do Canadá (autores do projeto da Via Anchieta, ligando São Paulo a Santos), para construção de uma estrada de concreto, com vinte e quatro metros de largura e treze e meio quilômetros de extensão, ligando São Paulo a Santo Amaro, funda a S/A Auto-Estradas, levando-a, nos três anos seguintes, do Ibirapuera a Vila Sofia, nessa última cidade.

1928. Idealiza o Parque Ibirapuera na área então conhecida como Invernada dos Bombelros, idéia finalmente aceita pelo prefeito José Pi-

res do Rio, seu bom amigo e colega, o qual a destinara originalmente a mero arruamento para a formação de novo bairro.

1929. Planeja o transporte por cabo aéreo, numa extensão de cinco quilômetros, da Fazenda Rondônia, na bacia do rio Aguapé, à estação ferroviária de Praia Grande, hoje Mongaguá. Transferindo, juntamente com o Major José Procópio de Araújo Ferraz, as respectivas cotas ao sócio remanescente Luis Franco do Amaral Júnior, este prossegue com a instalação, o que abrevia para uma hora a operação que, por terra, levaria todo um dia.

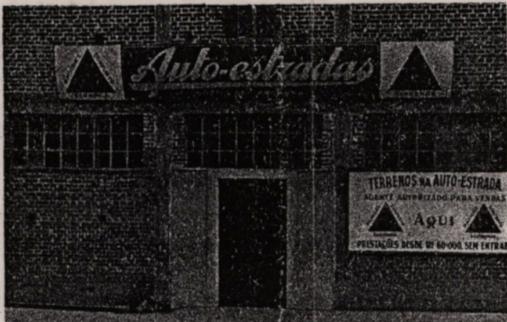
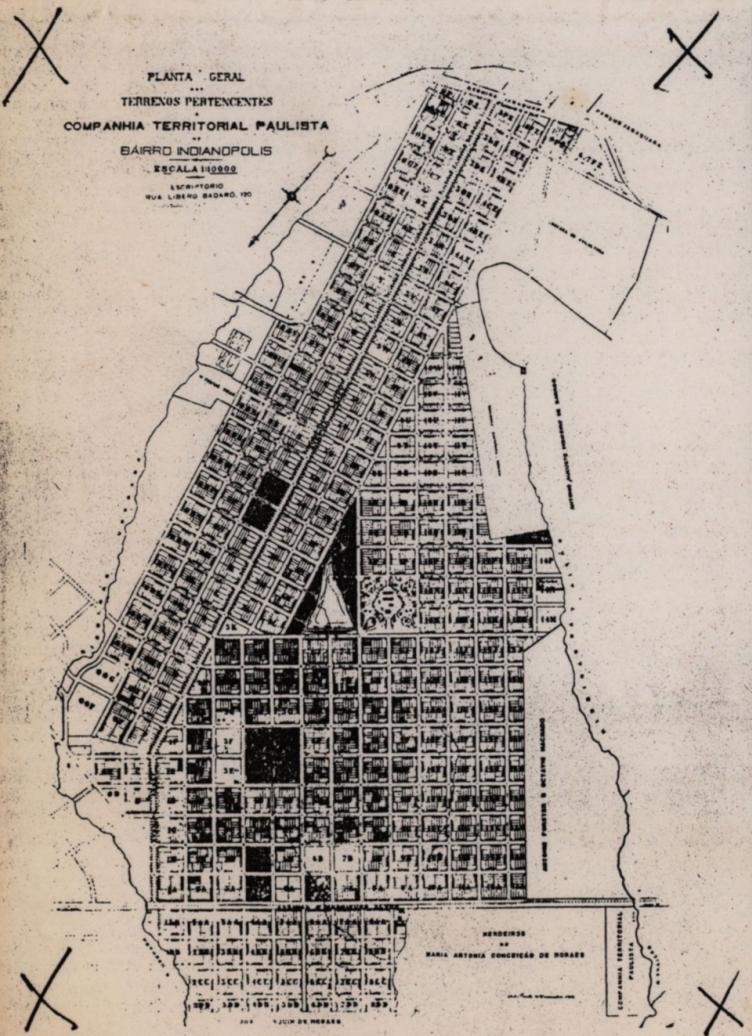
1931. Exaurido pelo investimento na auto-estrada, cridente de retorno devido à crise mundial gerada pelo «crack» da Bolsa de New York, e por sucessivos ataques de malária contraída no litoral, vende a sua indústria de tubos - até então a maior Fundação do Brasil - ao capitalista gaúcho Baldomeiro Barbarrá.

1932. Sobrevinda a Revolução Constitucionalista, inicia a produção de sal em Mongaguá, com água bombeada do mar, afim de auxiliar o abastecimento de São Paulo, de cujo elemento de primeira necessidade fora tolhida pelas forças getulistas.

No local ocupado pela Colônia de Férias do Centro do Professorado Paulista, em Mongaguá, começa, como pioneiro, a secagem de bananas, a cujo produto dá o nome de «Banana Passa», processo que mais tarde transfere ao seu amigo e ex-sócio, Luis Franco do Amaral Júnior, o qual o batiza novamente, desta vez como «Banana Flakes».

1935. Com as finanças e a saúde combalidas defendendo, anos a fio, de investidas, principalmente de gileiros acobertados por funcionários corruptos, objetivando despojar-lho das propriedades que vinha adquirindo desde a mocidade.

1942. Sem ter-se jamais recuperado, física e financeiramente, morre em São Paulo no dia 5 de setembro, vítima do seu câncer no rim, deixando suas grandes propriedades pesadamente oneradas pelas dívidas incorridas a partir da construção da auto-estrada.



Fachada do escritório da AUTO-ESTRADAS SOCIEDADE ANÔNIMA na abertura das vendas de terrenos em Indianópolis, que oferecia prestações a partir de Rs. 80\$000, sem entrada. O prédio ainda funciona totalmente reformado, com os escritórios da COMPANHIA METALÚRGICA BARBARÁ, na Alameda dos Jurupis (antiga Caetés).

Parte da Planta Geral de Indianópolis, desenhada pelo Dr. Fernando Arens, da Avenida Conselheiro Rodrigues Alves (Ibirapuera), à Avenida Jabaquara, mostrando a principal que era a Avenida Aracy, (Indianópolis) e as divisas Córrego Uberaba e Córrego Traição, (Avenida Bandeirantes).



Foto tirada no dia da inauguração de Indianópolis, início da Auto-Estrada na Avenida Brigadeiro Luis Antonio, quando era calçada de paralelepípedos; o telhado é da curva do Parque Ibirapuera e Avenida República do Líbano.