

de mantimentos, animais e correspondência para a região das minas (LIMEIRA ON LINE, 2005).

Observa-se já nestas primeiras anotações se tratar de uma região de localização privilegiada com relação tanto à da Capital do Estado como ao Interior do País, principalmente, os Estados de Minas Gerais e Goiás.

Posteriormente, a mudança do nome de Rancho do Morro azul para Rancho da Limeira se deve a uma lenda que diz que por volta de 1781, uma caravana que vinha de São Paulo, trazia consigo um Frei, João das Mercês acometido de febres altíssimas, delirava dizendo que as limas as quais trazia em seu picuá, estavam envenenadas. Vindo a falecer; foi enterrado juntamente com seu picuá, próximo ao local. Depois, neste local nasceu uma limeira, que deu nome ao rancho.

A distribuição de sesmarias durante o período colonial visava promover o povoamento e iniciar a produção. Limeira fazia parte da imensa sesmaria de Santana do Parnaíba, abrangendo terras desde a região de Itú até os Campos de Araraquara. O interesse pelas terras boas para agricultura e criação que existiam na região de Morro azul, acabou fragmentando a região em diversas outras sesmarias, tendo-se notícia de nove sesmarias na região de Limeira, estas, porém outras foram divididas e mudaram de dono, originando grandes propriedades rurais. É interessante citar que, parte de uma desta sesmaria, onde ficava o rancho da Limeira, foi vendida ao capitão Cunha Bastos. Posteriormente o mesmo aconteceu com a sesmaria do Morro Azul, sendo uma parte comprada pelo Senador Vergueiro, tornando-se o engenho Imbicaba, que foi muito importante para a economia da região (LIMEIRA ON LINE, 2005).

As seguintes sesmarias originaram o município de Limeira segundo pesquisa feita por Helfinger, 2005 no arquivo do Estado (L. 30, Fls.122 e L.33-Fl. 69): Sesm. dos Góes, Sem. dos Pereiras, Sesm. Do Costa, sem. do Brigadeiro Manoel Rodrigues Jordão, Sesmaria do Morro Azul, Sesm. Barros Ferraz, Sesm. José Ferraz de Campos, Sesm. do Barcelo, Sesm. Bento Manoel de Barros, Sesm. J.J. Silva Andrade e outros; Sesmaria dos Sampaio, Sesm. Capitão Cunha Bastos, Sesm. do Cel. De Sá, Sesm. Odorico F. Camargo.

imigrantes de cunho particular do Brasil, a partir deste empreendimento estava lançada a semente para a substituição do braço escravo pelo livre (LIMEIRA ON LINE, 2005). Deste modo o Senador Vergueiro, foi o principal responsável pela implantação da política de substituição da mão-de-obra escrava pelo trabalho do homem livre, com a introdução da colonização estrangeira de cunho particular por contrato de parceria. Estes trouxeram novos conhecimentos tanto para a lavoura do café como para outras áreas, o que contribuiu para o desenvolvimento da região.

O sucesso desta experiência motivou outros fazendeiros a solicitarem ao Senador que trouxesse mais imigrantes para trabalharem em suas fazendas resultando na introdução de milhares de imigrantes em todo o Brasil.

Deste modo, o distrito de Tatuhyby foi criado em março de 1830 subordinado a Vila da Constituição (Piracicaba), sendo criada em dezembro do mesmo ano a freguesia de Nossa Senhora das Dores de Tatuhyby, mesmo antes da Capela ser levada a Curato, em 03 de fevereiro de 1831 (LIMEIRA ON LINE, 2005).

Os poderes do Governo e da Igreja durante o período colonial se integravam para haver o reconhecimento oficial de um povoado, numa primeira fase se este possuísse uma capela visitada regularmente por um padre ou cura.

Que celebrasse os sacramentos, este local era chamado de Capela Curada e com o aumento do povoado, seus moradores poderiam solicitar junto à assembléia Provincial a criação de uma Freguesia. Em seguida a Freguesia poderia ser elevada a Vila, com maior autonomia política. A Vila tinha Câmara Municipal e Cadeia, porém só seria reconhecida oficialmente com a instalação do Pelourinho na praça principal, portanto a Cidade, estágio final desta evolução, concentrava os poderes políticos e Religiosos.

Só em março de 1842 a Assembléia Legislativa de São Paulo decretou a elevação da freguesia à Vila de Limeira (LIMEIRA ON LINE, 2005).

O cultivo da cana-de-açúcar inicia-se em Limeira no final do séc. XVIII, ocupando de 1800 a 1840, as grandes manchas de terra rocha entre o Rio Piracicaba e o Ribeirão Tatu, originando grandes fazendas próximas dos rios navegáveis, estradas e núcleos urbanos. No início do século XIX observa-se além da intensificação desta cultura um considerável aumento da população, e o desenvolvimento de culturas de subsistência.

Desde o plantio até o preparo do açúcar, todo o trabalho era realizado por mão-de-obra escrava (PREFEITURA MUNICIPAL DE LIMEIRA, 1998b).

A partir de 1840, quando o açúcar perde seu valor comercial como produto de exportação os fazendeiros, incentivados pela iniciativa de Vergueiro, passam a substituir a lavoura da cana pelo café, mantendo-se de qualquer forma canaviais para atender pequenos engenhos de aguardente, os quais vão diminuindo sucessivamente com a industrialização.

O processo de expansão cafeeira no Estado de São Paulo é iniciado por volta de 1830 no Vale do Paraíba, atingindo a região central do Território Paulista em 1850.

O esgotamento do solo, decorrente da utilização de técnicas impróprias, causado pela produção cafeeira, exigia a substituição do solo por novas áreas.

Na região de Limeira a substituição do plantio da cana pelo café inicia-se em 1828, por iniciativa do Senador Vergueiro, plantando 6.000 pés de café na fazenda Ibicaba de sua propriedade. Todo trabalho de plantio, colheita e embalagem e até mesmo transporte ainda era realizado por escravos (LIMEIRA ON LINE, 2005).

O Senador Vergueiro, defensor do trabalho livre de Europeus no Brasil desde 1831, em 1840 traz um grupo de 80 imigrantes portugueses do Minho e suas famílias para trabalharem nas lavouras de café, no sistema de parceria. Este era um sistema de contrato em que os imigrantes vinham para o Brasil com a viagem custeada, recebendo aqui acomodações e quantidade de cafeeiros que pudessem cultivar colher e beneficiar. Do produto da venda, depois de descontadas as despesas a metade dos lucros era dos colonos e a outra metade, do produtor. Esta experiência sofreu interrupções com a prisão do senador em 1842, fazendo com que esta mão-de-obra fosse incluída no comércio da região.

Figura 33: Escravos na Fazenda Ibicaba em Limeira



Fonte: HEFLINGER, 2005.

Figura 34: Imigrante Portugueses na Fazenda Ibicaba em Limeira



Fonte: HEFLINGER, 2005.

Em 1846, o senador com seus filhos criam a Vergueiro & Cia, para realizar a colonização de Limeira e Rios Claros. Trazem 423 colonos alemães para trabalhar pelo sistema de parceria na Colônia Vergueiro. Este sistema de se espalhou pelo interior paulista e entre 1847 e 1857, vinte e seis colônias são fundadas, estando seis localizadas nas terras de Vila de Limeira: Colônia Vergueiro, São Jerônimo, Santa Bárbara, Morro Azul, Tatu e Colônia do pelo sistema de parceria Capitão Diniz.

No ano de 1859, dois fatos marcaram a fazenda Ibicaba: Primeiro o governo alemão proibiu a imigração para o Brasil e depois a fazenda é abalada com a morte do Senador Vergueiro, deixando os negócios a cargo dos filhos.

Durante a guerra do Paraguai (1865 a 1870) a Fazenda Ibicaba ficou a disposição do governo, como local de treinamento e depósito de armamentos, sendo posta à venda em 1890 (LIMEIRA ON LINE, 2005).

Após a guerra, os cafeicultores conseguem transferir para o Estado os custos de transporte e acomodação inicial dos imigrantes, criando Sociedades protetoras da Imigração. O objetivo desta iniciativa era atraírem mais imigrantes europeus, resultando na vinda de grande número de italianos.

O sucesso do café em São Paulo provoca um desenvolvimento sem controle das lavouras, superprodução e conseqüente queda dos preços. De qualquer forma a expansão exigiu novas formas de transporte. Em 1873 inicia-se a construção do trecho da estrada de ferro Campinas a Rio claro. Em Limeira a abertura oficial da estrada de ferro ocorre em 30 de junho de 1876. A diminuição do custo de transporte dá condições da expansão dos cafezais para o interior.

Figura 35: Estação ferroviária da Cia Paulista no início do século XX



Estação Ferroviária da Cia Paulista, no início do século XX.

Fonte: HEFLINGER, 1998 apud LIMEIRA ON LINE 2005

Figura 36: Estação ferroviária da Cia Paulista no início do século XXI



Fonte: W. REQUENA, 2005.

Com a crise mundial de 1929, americanos e europeus reduzem as importações de café, levando a produção cafeeira a ser revista e muitos cafezais são substituídos, em Limeira pela produção de cana-de-açúcar, algodão e principalmente laranja.

Righi (1983) em seu artigo sobre o processo de urbanização industrial do Estado de São Paulo, observa que a predominância da estrutura urbana neste estado, num primeiro momento, seria resultado do processo de crescimento decorrente da expansão cafeeira até 1930, devido às suas características locais muito concentradoras, traço que foi marcante na evolução urbana do município de Limeira, assim como o papel que a agricultura, juntamente com o setor terciário assumiu, na economia nos centros urbanos pequenos, médios e grandes do interior paulista.

O cultivo da laranja no município de Limeira começou a ser desenvolvido no início do séc XIX, com algumas mudas de laranja Bahia, trazidas por tropeiros, cultivadas pela família Franco e um português de nome Neves. Em 1880 eram conhecidas as laranjas produzidas pelo Coronel Flávio Ferreira de Camargo em seu pomar desde 1870, vendidas em cestas na estação ferroviária de Limeira. Apesar da predominância das culturas do café e da cana-de-açúcar; a citricultura começa a aparecer como uma opção para a agricultura do município (LIMEIRA ON LINE, 2005).

Ainda com relação à crise de 1929, com a queda da bolsa de Nova York, muitos cafezais da região de Limeira, foram substituídos por laranja, trazendo para essa região maior capital e vagas de trabalho disponíveis que em outros municípios.

Em 1926, João Carlos Batista Levy e João Dieberg Junior iniciam as exportações para a Europa com efeitos negativos devido às embalagens e ao transporte inadequado. Após uma adequação aos padrões americanos de embalagem, as exportações

passam a ter êxito. Para tanto é construído um “packing house”²⁶ próximo a estrada de ferro, com equipamentos importados para seleção, limpeza e classificação das laranjas, o que veio dar grande impulso ao setor.

Do final da década de 1920 à década de 1940, Limeira se volta para o desenvolvimento da indústria cítrica, do cultivo à embalagem, chegando a ser a maior exportadora do Estado de São Paulo entre 1932 e 1936.

Com o início da II guerra a citricultura sofre a primeira crise, decorrente não só do enfraquecimento do comércio exterior como do surgimento de uma doença, conhecida como “Tristeza”, que contaminou os laranjais com a perda de aproximadamente 3.000.000 caixas de laranja. Posteriormente com o controle da doença, a introdução de outras variedades de cítrus, a expansão do mercado interno e a industrialização de óleos e sucos concentrados há uma recuperação do mercado no município, permitindo o surgimento de novos estabelecimentos comerciais e industriais envolvidos com o comércio e industrialização da laranja (LIMEIRA ON LINE, 2005).

O transporte rodoviário, viabilizado a partir de 1950 com o asfaltamento das rodovias, colabora para o aumento do consumo interno e até a década de 60, Limeira foi conhecida como Capital da Laranja. Os anos 70 trazem uma nova crise provocada por uma série de fatores externos e internos, paralelos a um novo estímulo da cultura canavieira decorrente principalmente da implantação do Próalcool. Limeira chegou a ser reconhecida como a maior produtora de mudas cítricas do mundo.

A ampliação da linha férrea na Companhia Paulista de Estradas de Ferro, com a abertura oficial da estrada de ferro em Limeira em 30 de Junho de 1876, coincide com o início da industrialização em Limeira, nas oficinas da fazenda Ibicaba, com a fabricação de carroças, arados e outros instrumentos agrícolas, sendo que o próprio senador Vergueiro (proprietário da Ibicaba), idealizou e construiu um descascador de café.

A existência da ferrovia, mão de obra imigrante, localização geográfica, instalação dos serviços telefônicos e da iluminação em 1891 e 1901 respectivamente propiciaram o desenvolvimento industrial em Limeira.

A primeira grande indústria foi a de Chapéus instalada por Agostinho Prada, em 1906, no quintal de sua residência, transferindo-se posteriormente para as imediações da

²⁶ “packing house” - Recepção, armazenamento, embalagens e expedição de frutas. Em inglês, “casa de embalagens” (SERPA, 1979).

estação ferroviária, esta firma tornou-se a Cia Prada Indústria e Comércio, em cujas instalações hoje está funcionando a sede da Prefeitura municipal de Limeira.

No mesmo local, a firma Levy e Irmãos instalam a fábrica de fósforos Radium, passando a fabricar posteriormente pregos e caixaria, sendo a empresa de maior importância na época a indústria mecânica Machina São Paulo, fundada em 1914 pelo Dr. Trajano de Barros Camargo, que produzia máquinas para beneficiamento de café e outras do setor cafeeiro entre 1916 e 1929, chegou a ter 2.000 operários, entre os quais muitos especializados passaram a se estabelecer por conta própria, em pequenas indústrias caseiras que posteriormente se tornaram imensos estabelecimentos industriais.

Várias empresas se estabeleceram próximo à estação ou ao longo da ferrovia, como Indústria de máquinas D'Andrea e a Cia União de refinadores, instalada em 1954, no local da antiga fábrica de fósforos contando com um terminal férreo dentro das suas instalações.

Figura 37: Indústria Cia União de Refinadores



Fonte:W.REQUENA, 2005.

Figura 38: Indústria Cia União de Refinadores



Fonte:W.REQUENA, 2005.

Observa-se que a instalação destas empresas, próximas a ferrovia, no início da industrialização, traz a Limeira um processo de expansão urbana que têm como um dos determinantes a facilidade de acesso.

De 1920 a 1940 são instaladas em Limeira novas indústrias de máquinas de beneficiamento e inicia-se a implantação das primeiras indústrias locais como a Ribeiro Parada (RIPASA), papel em celulose em 1922; Prada, Vestuários, Calçados e

artefatos de tecidos em 1923; Máquinas Zaccaria em 1925, intensificando ainda mais o desenvolvimento próximo à estação ferroviária. A expansão da citricultura favoreceu ainda a implantação de indústrias voltadas ao aproveitamento da laranja, como Citrobrasil e Bebidas Caldas.

Figura 39: Edifício da indústria Prada, Vestuários, Calçados e Artefatos em 1923.



Fonte: :LIMEIRA ON LINE, 2005

Figura 40: Atual sede da Prefeitura



Fonte: W. REQUENA, 2005

Figura 41: Palacete Levy
Palacete Levy



Fonte: W. REQUENA, 2005.

Figura 42: Soleira que faz referência
à indústria de máquinas Zaccaria de
1925



Fonte: W. REQUENA, 2005.

Na década de 1940 há um grande desenvolvimento das indústrias locais e a criação de novas indústrias, processo de substituição de importações em consequência da II guerra mundial.

Até o início da segunda guerra mundial a industrialização brasileira era caracterizada pela produção de bens de consumo passando a partir daí para os bens de produção (Santos apud HOENICKE, 2001).

Os bens de consumo ou uso, também denominados bens diretos, correspondem às necessidades diretas do homem, não sendo utilizados na produção de outros bens. Os

bens de produção ou indiretos são os bens que permitem produzir outros bens e se destinam a serem utilizados no decurso de um ou vários circuitos de produção, como matéria-prima, ferramentas, máquinas, conhecimentos científicos ou técnicos (HENDERSON, 2001).

Nesta fase distingui-se também a presença do Estado de forma indireta em importantes ramos da produção, diretamente ligados ao desenvolvimento industrial e a própria aplicação de capitais estrangeiros nestas atividades, podendo-se citar o progresso dos setores siderúrgicos, do petróleo, da química e do parque fabril em geral; destacando-se assim a política dos governos Federal e Estadual, na época como ponto de partida para o desenvolvimento industrial; empenhado no aproveitamento hidroelétrico, em investimentos no sistema de transportes, na criação de empresas tanto estatais como mistas e no incentivo à iniciativa privada.

Neste período pode-se observar ainda a presença das seguintes indústrias Burdim Calçados; 1942 Lucatto Mecânica; 1943 Ind. Mecânica Limeira S.A., de papel e papelão, e Varga; em 1945, Fumagalli e Máquinas D' Andrea, em 1947.

A Rodovia Anhanguera é asfaltada até Campinas por volta de 1.953 e o transporte tanto de matérias primas como do produto acabado passou a ser feito, pela rodovia, inclusive com maior rapidez, o que atraiu novas indústrias a se instalarem ao longo deste eixo. A rodovia Limeira-Piracicaba também atraiu a instalação de indústrias. Neste mesmo período houve concentração de indústrias de papel e papelão na periferia da cidade, na proximidade do Ribeirão Tatu, como a Ripasa S/A Celulose e Papel (LIMEIRA ON LINE, 2005).

Considerando-se, inicialmente a expansão da malha urbana perpendicular à estrada de ferro, é importante destacar que com a implantação da rodovia este processo se desloca da área central para as proximidades do novo eixo, assim como ocorre com os eixos de ligação com os municípios vizinhos.

Desenvolveram-se também indústrias químicas, de móveis e de jóias. Destacando-se a Indústria de Jóias da firma Lencioni & Cardoso, cuja mão de obra especializada deu origem a outras fábricas de jóias a partir de 1.959, como: Irmãos Gullo, União Jóias, Jóias Piratininga e Brigatto Jóias (LIMEIRA ON LINE, 2005).

A década de 1960 corresponde a um novo salto no ritmo da implantação industrial do município assim como na década de 1970 o processo de desconcentração industrial