

A FERROVIA E O DESENHO DA CIDADE

Atilio Comin

Aluno do curso de arquitetura e urbanismo do FIAM-FAAM Centro Universitário.

Antonio Soukef Júnior

Arquiteto e Urbanista. Professor do Programa de Mestrado Profissional Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano do FIAM-FAAM Centro Universitário.

E-mail: antonio.s.junior@fiamfaam.br

Resumo

A pesquisa pretende analisar a concepção do bairro da Água Branca a partir da introdução da ferrovia São Paulo Railway Company. Esmiuçando o contexto da cidade de São Paulo no final do século XIX e início do século XX, época em que surge o bairro Água Branca.

Com a presença dos trilhos e o forte crescimento da economia cafeeira, os imigrantes vieram para São Paulo em busca de empregos, dentre eles, se destacou Francisco Matarazzo, um jovem audacioso que teve um papel fundamental na composição do bairro da Água Branca, tornando-se um dos maiores empresários do século XX, e, durante a década de 1920 construiu o complexo industrial na região denominado Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo - IRFM.

Este complexo teve papel fundamental na estruturação do bairro, até ser desativado na década de 1980, acarretando em seu abandono.

Atualmente o bairro encontra-se verticalizado, com residências e escritórios de empresas entre os resquícios de uma era industrial.

Palavras-chave: Ferrovia, Patrimônio industrial, Bairro industrial.

Abstracts

The research intends to analyze the Água Branca's ward conception before the introduction of the railroad São Paulo Railway Company. Describing in detail the context of the São Paulo city between the end of 19th century and the beginning of the 20th century, time when the ward Água Branca arose.

With the presence of rails and the strong growth of the coffee economy, the immigrants came to São Paulo searching jobs and among them, detached a young and audacious man; Francisco Matarazzo have a fundamental importance to compose Água Branca ward, and became one of the greats entrepreneur of the 20th century and, during the 20's building the industrial complex at the region today denominated IRFM – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo.

This complex had so much importance on the structuring of the neighborhood, until be turned off on 80's, resulting in your abandonment. Now, the ward is vertical, with residences and enterprise's offices between the marks of an industrial age.

Keywords: Railway, insdustrial heritage, insdustrial district.

Resumen

Esta pesquisa pretende analizar la concepción del barrio de la Água Branca después de la introducción de la ferrovía São Paulo Railway Company. Detallando el contexto de la ciudad de São Paulo en el final del siglo XIX y el inicio del siglo XX, época en que surgió el barrio Água Branca.

Con la presencia de los trillos y el fuerte crecimiento de la economía del café, los inmigrantes vinieron en busca de empleos y entre ellos se destacó Francisco Matarazzo, un joven y audaz hombre que tuvo papel fundamental para la composición del barrio y que se convirtió en uno de los mayores empresarios del siglo XX, y durante la década de 1920 construyó el complejo industrial en la región denominada IRFM – Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo.

Este complejo tuvo papel fundamental en la estructuración del barrio, hasta este ser desactivado en la década de 1980, causando su abandono.

Actualmente el barrio está vertical, con residencias y oficinas de empresas entre los vestigios de una era industrial.

Palabras clave: Ferrocarriles, patrimonio industrial, barrio industrial.

INTRODUÇÃO

A pesquisa propõe discorrer sobre a evolução do bairro da Água Branca, a partir da construção da ferrovia São Paulo Railway Company em 1867 e do surgimento de fábricas e, posteriormente, dos grandes complexos industriais, estimulada pela presença dos trilhos na região. Dentre eles destaca-se a instalação das IRFM no início da década de 1920, empreendimento do Conde Francisco Matarazzo, sendo este talvez o primeiro parque industrial da Água Branca,

com 113.721,00 m² de terreno e área construída de mais de 96.000 m². Neste conjunto, Matarazzo introduziu o conceito de verticalização da produção, o que contribuiu para a sua diversificação, dinamizando o espaço em prol da economia manufatureira.

Pode-se dizer que a presença da malha ferroviária foi determinante para a implantação deste conjunto, cuja presença deu origem à paisagem industrial que caracterizou a região por várias décadas, sendo o elemento primordial para o desenvolvimento do bairro da Água Branca e cujos reflexos em sua configuração são sentidos até o presente.

1. A CHEGADA DA FERROVIA EM SÃO PAULO INCENTIVADA PELA ECONOMIA CAFEIEIRA

O constante e crescente carregamento da produção cafeeira, cada vez mais distante do litoral, leva à criação das primeiras ferrovias de São Paulo. Se, no plano nacional, a implantação de ferrovias, de modo geral, visava atender às necessidades de integração territorial, no estado de São Paulo, as iniciativas seriam marcadas por razões econômicas: era necessário escoar o café das fazendas, até o porto de Santos.

Em 1860 deu-se início a construção da primeira linha férrea de São Paulo, e, depois de anos de trabalho, em 1867, foi inaugurada a São Paulo Railway Company. Com 139 km de extensão foi concedida a uma empresa britânica por um período de noventa anos. A partir de então, toda a riqueza de São Paulo, deslizaria sobre seus trilhos. O caminho percorrido pela linha férrea partia do porto de Santos, subindo a serra, permeando as margens do rio Tamanduateí, até alcançar a capital de São Paulo (próximo ao bairro da Luz), e seguia até seu ponto final na cidade de Jundiaí. Conforme atesta Carone (2001a), p. 38, “Os efeitos do progresso advindos da ligação entre o Planalto e o litoral fazem-se sentir positivamente nos anos posteriores a 1870”.

O advento do café gerou um capital que impulsionou a industrialização e a cidade, que antes era configurada por diversas chácaras, fazendas e sítios, se transformava de forma impressionante, ganhando outras tipologias arquitetônicas. Desapareceu a cidade de taipa e surgiu uma cidade construída em tijolo. Surgem bairros para a elite cafeeira, para a classe média e bairros operários. Segundo Carone, (1973b) apud Bonduki, (1998, p. 17):

...as atividades urbanas associadas ao complexo cafeeiro ganharam grande dinamismo: o comércio de produtos importados implantou-se de forma diversificada”. Os barões de café investiam na construção de residências da capital, (...) implantando-se o primeiro loteamento de elite, Campos Elíseos, e, de modo geral, a difusão das relações capitalistas acelerou o crescimento do mercado de consumo.

2. FRANCISCO MATARAZZO: UM AUDACIOSO EMPRESÁRIO VEM FAZER A AMÉRICA

Devido à expansão cafeeira, diversos europeus vieram para o Brasil, em busca de trabalho e melhores condições de vida. Conforme atesta Rolnik “entre 1888 e 1900 passaram por São Paulo quase 900 mil imigrantes, dos quais cerca de 70% eram provenientes da Itália”¹. Dentre esta massa populacional europeia que imigrou para o Brasil encontrava-se Francisco Antônio Maria Matarazzo.

60

Nascido em 09 de março de 1854², na cidade de Castellabate, província de Salerno, Itália Meridional, filho de Costabile Matarazzo e Mariangela Jovane, Matarazzo veio para o Brasil com 27 anos de idade, em 1881, acompanhado de sua mulher Filomena Sansivieri Matarazzo e seus dois filhos Giuseppe Matarazzo e Andrea Matarazzo. Tal resolução se deu devido às crescentes dificuldades financeiras que a família passava, desde a morte de seu pai, ocorrida em 1852. Martins, (1976a), p.16.

As mudanças que ocorriam em São Paulo no campo socioeconômico proporcionavam condições satisfatórias para o crescimento pessoal e profissional de indivíduos empreendedores e audaciosos. Tal contexto seria fundamental para a industrialização do futuro estado, sendo Francisco Matarazzo um dos principais propulsores da sociedade industrial brasileira. Martins, (1976b), p. 45.

Em sua chegada Matarazzo deparou-se com uma situação difícil, pois a carga de toucinhos que encomendara na Itália, naufragou, no momento em que era levada do navio para o porto do Rio de Janeiro, forçando-o a se deslocar para Sorocaba onde havia um conterrâneo seu disposto a ajudá-lo. Lá, abriu um pequeno comércio. Em 1882, a demanda por banha de porco fez com que abrisse, duas pequenas fábricas para confecção do produto, uma em Sorocaba e outra em Capão Bonito. Matarazzo era hábil em perceber as deficiências e as necessidades do país em termos de abastecimento, estando sempre à frente dos demais comerciantes na busca por novas soluções.

Em 1890 Francisco se uniu aos seus irmãos Giuseppe e Luigi e assim fundou a *Matarazzo & Irmãos*. No início do período republicano, o Brasil passava por graves problemas financeiros o que inibia o investimento em novos negócios por parte dos empresários. Entretanto, em sentido oposto, Francisco Matarazzo aplicou parte de seu capital industrial no comércio. Em 1891 abriu uma casa na recém-aberta Rua 25 de março, com o nome de *Francisco Matarazzo e Companhia Limitada*, que passou a ser seu principal estabelecimento.

1 Somando no final deste período 630 mil italianos. Na sequência vieram portugueses, espanhóis, japoneses entre outras nacionalidades.

2 Coincidentemente no ano em que São Paulo completava 300 anos, e, ano em que foi construída a primeira linha férrea no Brasil.

Em 1899 Francisco Matarazzo adquiriu equipamentos modernos na Inglaterra, e construiu um moinho no bairro do Brás, o que significou um salto significativo em suas atividades. Em 1900 fundou a *Cia. Matarazzo*, com a intenção de comercializar banha, toucinho, fumo entre outros produtos. No ano seguinte, dobrou a produção ao adquirir mais equipamentos, o que possibilitou a construção de outras fábricas que passaram a produzir produtos como sacarias, tecidos, sabão, velas, caixas para encaixotamento, móveis, pregos e latas. Com tamanha produção, Francisco Matarazzo adquiriu navios de cabotagem para transportar seus artigos. Entre 1910 e 1911 a F. Matarazzo & Cia, foi transformada em uma sociedade anônima com o nome de *Indústrias Reunidas Fábrica Matarazzo (IRFM)*³.

3. A INDUSTRIALIZAÇÃO DO BAIRRO DA ÁGUA BRANCA

No século XVI, o atual bairro da Água Branca fazia parte de uma antiga propriedade jesuítica onde se cultivava vinha e açúcar. Nos dois séculos seguintes, passa a ser ocupado por chácaras. Seu desenvolvimento, como bairro, contudo, ocorre no século XIX com a implantação de duas linhas férreas que cruzarão seu território: A São Paulo Railway (1867) e Estrada de Ferro Sorocabana (1874).

Ambas as ferrovias passaram pelos atuais bairros da Lapa, Barra Funda, Água Branca, entre outros, por serem todas áreas de várzea do rio Tietê, isto é, terrenos planos e, portanto, adequados para a implantação de um meio de transporte, cujas máquinas a vapor, não venciam inclinações maiores que dois por cento. Atrás das ferrovias, vieram as fábricas, as vilas e casas operárias e ainda alguns núcleos onde se concentravam habitações destinadas à classe média.

As primeiras instalações industriais eram as pequenas fábricas de fundo de quintal, de caráter doméstico e que produziam artigos como massas, óleo, etc. Próximo às margens do rio Tietê eram encontrados olarias e curtumes. Progressivamente, surgem fábricas e indústrias maiores. Dentre elas destacam-se a Companhia Antártica e a Companhia Vidraria Santa Marina como as maiores empresas na região.

A Companhia Antártica Paulista foi fundada por Joaquim Salles em 1885. Inicialmente produzia gelo e banha, mas pouco tempo depois, em 1891, foi adquirida pelos empresários Von Büllow e Zerenner, passando então a fabricar cerveja. Segundo Reis Filho, 1994a, p. 115,

3 Até este momento o significado da sigla IRFM era Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo. Em 1929, entretanto, dada a dissociação de Francisco Matarazzo de seu irmão Andrea Matarazzo, passou a se chamar Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. Uma frase dele revela esta mudança: “Contente, mas sem exagerar pelo sucesso, pedra angular da minha prosperidade, fixei-me em São Paulo, e dei vida à organização que agora leva o meu nome. Refiro-me às Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. Eis, sem uma vírgula a mais ou a menos, a origem da minha posição”. BLANCATO, Vincenzo S., apud Martins, José de Souza, ob. cit., p. 64.

o nome Antartica (alusão ao continente gelado) está ligado à fabricação de gelo e não de cerveja, pois foi a fabricação de gelo a atividade inicial da fábrica inicialmente. Para Andrade, (1991a), p. 108, a Cia. Antartica Paulista, a partir de 1891, deu início à “produção e cerveja em grande escala, no estado”.

Na porção sul do terreno, que não tinha contato direto com a ferrovia (devido à presença de uma via que viria a se tornar a avenida Água Branca, a empresa construiu o Parque Antartica que, segundo Reis Filho, (1994b), p.115, constituía um espaço de recreação, aberto ao público, no qual a cervejaria realizava a promoção de seus produtos. O Parque Antartica, por sua vez, foi vendido para o clube Palestra Itália, atual Sociedade Esportiva Palmeiras, que ali construiu um estádio de futebol e sua sede social e recreativa. Andrade, (1991b), p.109.

A Companhia Vidraria Santa Marina surgiu em 1892, por iniciativa de Elias Pacheco Jordão e Antonio da Silva Prado, ocupando uma área delimitada pelas atuais avenidas Santa Marina, Ermano Marchetti, e as ruas Emílio Goeldi do Curtume. A empresa nasceu com a finalidade de extrair turfa em área situada entre a estação de ferro Inglesa e o rio Tietê. Porém, ao encontrarem no local grande quantidade de areia, própria para a fabricação de vidro, tiveram a ideia de mudar de ramo e construir uma fábrica para a produção de garrafas.

A demanda pelo produto cresce de forma acelerada, passando a produção, no início do século XX, de 7.000 para 25.000 garrafas diárias. Dentre os clientes destacam-se as fábricas de cerveja como a Bavária e a Antartica em São Paulo, e, Brahma e Theotonia no Rio de Janeiro. Em 1903, a empresa se transforma em sociedade anônima. Nas décadas seguintes, já com uma produção diversificada, torna-se pioneira no ramo de produção de vidraças na América do Sul. Além disso, torna-se o primeiro empreendimento de grande porte, transformando o bairro em polo industrial.



Figura 1 – São Paulo – Água Branca. “Vidraria Santa Marina”.

Fonte: CARONE, Edgar. *A Evolução Industrial de São Paulo 1889-1930*. SENAC, 2001, p.156.

Em 1919 Matarazzo compra as instalações da Companhia Antártica Paulista, a fim de montar um dos complexos das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo - IRFM. Na Imagem abaixo é possível o entroncamento das duas ferrovias, a Companhia Santa Marina e a área da Companhia Antártica.

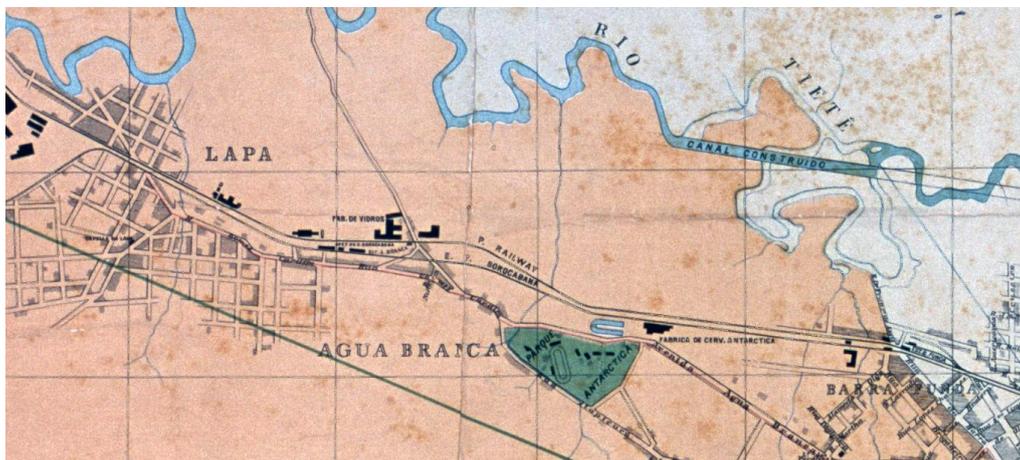


Figura 2 – Detalhe da Planta Geral da Cidade de São Paulo, 1905.

Fonte: Instituto Geológico de São Paulo.

O complexo industrial da Água Branca foi o auge da expansão em integração vertical das Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo (IRFM). A partir de 1920, para este terreno foram transferidos os conjuntos de São Caetano (fábricas de sabão, glicerina, pregos, oleína, velas e estea-

rina), a refinaria de açúcar da Mooca e a fábrica de óleo de caroço de algodão, antes anexada à Tecelagem Mariângela, no Brás. Lima, (1982), p.40.

Adicionadas a essas atividades, foram instaladas a fábrica de carrocerias, a marcenaria, a serraria, a carpintaria, a caixotaria e o setor de transportes. Em dois anos, foram implantadas ainda as fábricas de giz, graxa e soda cáustica, e a destilaria de álcool, formando o que era chamado de “Parque Industrial da Água Branca”.

Para promover a distribuição dos produtos desse complexo de fábricas, Matarazzo instalou um ramal ferroviário interno ao terreno. As IRFM permaneceram em funcionamento até 1983, ano em que entraram em concordata. A partir desse ano, os edifícios foram sendo esvaziados e abandonados.



Figura 3 – Complexo das IRFM na Água Branca por volta da década de 1970.

Fonte: <<https://www.facebook.com/Ind%C3%BAstrias-Matarazzo-Mem%C3%B3ria-55164757848129/>> Acesso em agosto de 2016>.

4. AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DO BAIRRO DA ÁGUA BRANCA

O bairro da Água Branca leva tal nome em referência ao córrego de águas cristalinas que o cortava. Em seu limite encontra-se o rio Tietê, que, em seu percurso pelo bairro era, originalmente, bem sinuoso, o que, com frequência, criava áreas de brejo em suas margens, produzindo frequentes inundações na época das chuvas. O bairro faz parte do subdistrito de Perdizes,

dentro da zona centro-oeste da capital de São Paulo, entre os bairros Vila Romana, Barra funda, Vila Pompeia e Perdizes. Antes da ferrovia o bairro da Água Branca, era formado por chácaras. Ramos, (2001a), p. 97:

A primeira menção que encontramos à Água Branca remonta a meados do século XIX. Langenbuch, (1997), pp.37-38, momento no qual esta área continha algumas chácaras que tinham como função o fornecimento de produtos primários à cidade e o apoio à circulação extra regional através da existência e pousos de tropas.

O bairro se desenvolveu, ao longo da ferrovia, marcando aí o fator determinante para sua prosperidade industrial e econômico. Segundo Ramos, GEOUSP, (2001b, p. 98):

A Água Branca tem sua origem intimamente relacionada às ferrovias “São Paulo Railway” (1867) e “Sorocabana” (1874) que seguem paralelas neste trecho da cidade e, por consequência, sobretudo, da presença destas duas ferrovias, o bairro surgiu, se desenvolveu e foi incorporado à cidade de São Paulo como um bairro industrial.

Comparando-se o mapa de 1930 (Sara Brasil) com o de 1954 (Vasp-Cruzeiro) é possível identificar algumas transformações espaciais de vulto, como é o caso do rio Tietê. Antes o seu percurso natural sinuoso se mantinha em todo o bairro. Com o início de sua retificação no final da década de 1920, já se percebe sua nova configuração, que pode ser vista no lado esquerdo da imagem de 1954. Este processo aumentou os limites do bairro da Água Branca. Os lagos e brejos até então existentes podem ser vistos em ambas as imagens citadas como manchas azuis.



Figura 4 – São Paulo – Água Branca. “Sara Brasil, 1930”.

Fonte: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#.>
Acesso em agosto de 2016.



Figura 5 – São Paulo Água Branca. “Vasp Cruzeiro, 1954”.
Fonte: <http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx#>
Acesso em agosto de 2016.



Figura 6 – São Paulo Água Branca. “Comissão de Estudos de Transportes Coletivos do Município de São Paulo, 1934”.
Fonte: Instituto Geológico de São Paulo.

Nos mapas das figuras 5 e 6 é perceptível também a ocupação e a conformação do bairro que irá se manter nas décadas seguintes dada a permanência da atividade industrial, cujas empresas ocupavam grandes lotes, bem como devido à presença das linhas férreas, situação oposta daquela encontrada, por exemplo na Vila Romana, situada na margem oposta da via férrea.

Outra mudança, já indicada nos mapas citados é o traçado previsto pelo plano viário desenvolvido na gestão Prestes Maia.



Figura 7 - Vista panorâmica da Água Branca, na década de 1940.
 Fonte: LIMA, Jorge da Cunha. Matarazzo: 100 anos. São Paulo: CLA Comunicações, 1982.

5. O PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO DA ÁGUA BRANCA

A desindustrialização ocorrida na região da Água Branca teve início na década de 1970. A valorização imobiliária, a sua localização na metrópole, bem como outros fatores de ordem legislativa e urbanística, culminou neste processo. Segundo Ramos, (2001c), p. 92: “A desindustrialização designa um processo específico que vem ocorrendo em algumas áreas, espacialmente delimitadas, nas quais a atividade industrial perde importância em termos absolutos”.

A partir da década de 1960, o crescimento do chamado centro expandido da cidade de São Paulo e a acelerada urbanização dos bairros leva a uma forte valorização dos respectivos metros quadrados. Somado a isso, há uma forte pressão para a saída das antigas fábricas e indústrias dos antigos bairros operários por razões econômicas e ambientais, o que leva ao esvaziamento de grandes áreas em bairros como a Mooca, Ipiranga, Barra Funda e Água Branca, entre outros.

No caso das IRFM, depois da desativação ocorrida em 1983 em função da falência do grupo Matarazzo, toda a área foi posta à venda para um grupo empresarial cuja intenção era construir um shopping-center e um conjunto de prédios para uso misto. Em 1985, pela importância histórica do complexo como impulsionadora do desenvolvimento do bairro e por ser o último exemplar de um conjunto de instalações industriais que acompanhava a estrada de ferro a oeste da cidade, foi proposto o seu tombamento por parte do Condephaat.

O grupo Matarazzo contestou a decisão e apesar da tentativa de conciliação dos interesses dos diversos agentes, em 1986, a maior parte do conjunto foi demolido, sendo preservada somente a chamada Casa da Caldeira. Na área demolida foram construídas várias torres comerciais.



Figura 8 - Complexo das IRFM na Água Branca antes da demolição.
Fonte: Arquivo Casa das Caldeiras.



Figura 9 - Complexo das IRFM na Água Branca depois da demolição.
Fonte: Arquivo Casa das Caldeiras.



Figura 10 - Casa das Caldeiras e os empreendimentos construídos no terreno das antigas IRFM.
Fonte: Mazzi, S. 2012. <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=151447&page=104>>
Acesso em agosto de 2016.

6. A OPERAÇÃO URBANA ÁGUA BRANCA

Atualmente o bairro passa por uma proposta de intervenção urbana dentro do projeto da prefeitura denominada “Operação Urbana Água Branca”, onde se prevê dinamização e a reestruturação qualitativa do bairro, enfatizando o viário e as condições que a região oferece por meio do incentivo das Leis (11.774 de 18 de maio de 1995) – que estabelece diretrizes e mecanismos para a implantação da Operação Urbana Água Branca⁴, e a recente aprovação do projeto de lei (PL 505/12), lei nº 15.893 de 2013⁵.

É notável a capacidade do transporte que a região oferece, bem como a zona comercial fixada nos quarteirões, e a ideia é justamente, aproveitando-se destas potencialidades, desenvolver o bairro por meio das parecerias público-privadas. Nas palavras dos autores, o projeto:

...compreende um conjunto de medidas que estimulam o investimento privado na região central de São Paulo, devolvendo a essa área a possibilidade de receber edifícios de grande porte e tecnologicamente de última geração. Também muda o zoneamento, aumentando o coeficiente de aproveitamento do terreno para edifícios residenciais, garagens e hotéis. Possibilita, ainda, construir além desses limites mediante contrapartida financeira prestada à Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP, viabilizando a construção de prédios mais altos do que o padrão estipulado pela legislação vigente, desde que considerada a absorção do impacto das edificações sobre o meio ambiente, a infraestrutura existente e o sistema viário. Permite a modificação de índices urbanísticos, a criação de mecanismos de preservação de bens tombados e a cessão de espaços públicos aéreos e subterrâneos, mediante contrapartida financeira. PMSP, (2006, p. 82)

Pode-se concluir que esse instrumento tem seus méritos no sentido de garantir maior justiça social, por meio da inclusão territorial, já que são definidos recursos para a provisão de habitação de interesse social e ainda pela ampliação das intervenções no perímetro tanto as relativas às obras de infraestrutura viária como à construção de equipamentos públicos de saúde, educação e cultura.

4 A lei 11.774 aprovada no governo Paulo Maluf, narra diversas intervenções no viário, com artigos específicos que tratam a extensão, a união, a drenagem, construção de pontes e vias e o alargamento das vias. Bem como a construção e o financiamento de no máximo 630 habitações de interesse social para a população da região que se encontra em situação favelada e a construção de um edifício institucional na quadra 122 do setor 019.

5 A Lei 15.893/2013 aprovada no governo Fernando Haddad define diversas diretrizes bem como aprimoramentos da lei 11.774 e alguns complementos.



Figura 11 - Área da Operação Urbana Água Branca.

Fonte: Prefeitura Municipal de São Paulo - Secretarias de Desenvolvimento Urbano e de Urbanismo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barata, C. E. A. & Bueno, A H C. (1999). *Dicionário das Famílias Brasileiras*. (V. 2). São Paulo: Ibero America.
- Bonduki, N. (1998). *Origens da Habitação Social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria*. São Paulo: Estação Liberdade.
- Carone, E. (2001). *A Evolução Industrial de São Paulo 1889-1930*. São Paulo: Senac.
- Costa, L. C. A. & Mello, L. I. A. (2007). *História do Brasil*. São Paulo: Scipione.
- Kuhl, B. M. (1998). *Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua Preservação*. São Paulo: Ateliê.
- Lima, J. C. (1982). *Matarazzo: 100 anos*. São Paulo: CLA Comunicações.
- Martins, J. S. (1976). *Conde Matarazzo: O Empresário e a Empresa*. São Paulo: HUCITEC.
- Martins, J. S. (1976). *Empresário e empresa na biografia do conde Matarazzo (V. 2)*. Monografia do Instituto de Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Monbeig, P. (1984). *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: HUCITEC/POLIS.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO: *Série História dos Bairros de São Paulo*, vol. 29. São Paulo: 2006.

Ramos, A.W. (2001). Desindustrialização na metrópole paulistana: o caso da Água Branca. *GEOUSP: espaço e tempo*. N^o 10.

Rolnik, R. (2001). *São Paulo*, Publifolha.

Soukef, A. J. (2001). *Sorocabana: Uma Saga Ferroviária*. São Paulo: Dialetto.

WEBGRAFIA

<<http://casadascaldeiras.com.br/>>

<<http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br>>

<<http://www.sohistoria.com.br>>

<<https://www.facebook.com/Ind%C3%BAstrias-Matarazzo-Mem%C3%B3ria-155164757848129/>>

<<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=151447&page=104.>>