

ECOS DA MODERNIDADE — FERROVIA E CIDADE NO SUL

DE SANTA CATARINA
Modernization Echo - Railroad and City in the
South of Santa Catarina

Dorval do Nascimento¹

Resumo

Este artigo discute as relações entre a Estrada de Ferro Tereza Cristina e a cidade de Criciúma, no sul de Santa Catarina. É uma análise das relações complexas e contraditórias entre a ferrovia e a cidade, na qual busca-se apreender a contribuição da ferrovia na formação do espaço e da vida urbana da cidade.

Palavras-chave: Ferrovia, cidade, modernidade.

Abstract

This article is about the relationship between the *Tereza Cristina* Railway and the city of *Criciúma* in the south of *Santa Catarina*. It is a reflection about the complex and contradictory relationship between the railway and the city, looking for the understanding of the contribution of the railway in the formation of the space and urban life of the city.

Keywords: Railway, city, modernity.

As ferrovias foram, no século XIX, a vanguarda do capitalismo e da modernidade. Possuir ferrovias era condição para o desenvolvimento e porta de acesso ao mundo moderno. Os trens mudaram a noção de velocidade e de distância, as estações eram o centro de uma nova vida urbana e as estradas de ferro dinamizaram as localidades agrícolas e os emergentes centros industriais. Trens e ferrovias eram sinônimos de modernidade.

O Reverendo Edward Stanley, uma das 400.000 pessoas que foram assistir à viagem inaugural da linha ferroviária Liverpool-

¹ dorval@ufsc.br

¹ Professor do Departamento de História da Universidade do Extremo Sul de Santa Catarina - UNESC. Mestre em Geografia (UFSC) e Doutorando em História (UFRGS).

Manchester em 1830, em relato utilizado por Francisco Foot Hardman², narra a impressão que teve com a ferrovia, uma das primeiras do mundo.

Não há palavras que possam dar uma idéia adequada da grandiosidade (não posso usar palavra menor) de nosso progresso. A princípio era relativamente lento; mas logo sentimos que verdadeiramente estávamos em marcha, e então todos aqueles para quem o veículo era novo devem haver-se dado conta de que a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade, cujos resultados definitivos é impossível colocar-se.

A impressão de que estava começando uma nova era, referida por Stanley, era decorrência também do impacto perceptivo causado pela velocidade do trem, algo completamente desconhecido na época.

Em fins do século 19 e início do século 20, a nova era que a ferrovia representava chegou ao sul de Santa Catarina, então uma região basicamente agrícola, com populações de migrante e imigrante relativamente recentes, e uma presença indígena importante. Na região, a ferrovia contribuiu na formação de novas cidades e no crescimento e conformação urbana de outras, algumas que nasceram na mesma época da ferrovia, dentre elas, a cidade de Criciúma, que se tornou o maior centro urbano da região. Pretendo, neste artigo, analisar as relações entre a cidade e a ferrovia, buscando os pontos de contato entre elas, a fim de se perceber a presença da ferrovia na configuração espacial e simbólica da cidade.

Os Trilhos Chegam ao Sul de Santa Catarina

A construção da ferrovia no sul de Santa Catarina esteve ligada ao transporte do carvão mineral, que começou a ser explorado na região sul. No século XIX, as notícias da descoberta do carvão nas cabeceiras do rio Tubarão, nas proximidades do atual município de

² Apud HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma – A Modernidade na Selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 24.

Lauro Müller, despertaram o interesse de capitalistas e negociantes nacionais e estrangeiros, ávidos por oportunidades de lucros³. Em meados do século, quando Felisberto Caldeira Brant Pontes, o Visconde de Barbacena, interessou-se pela exploração do carvão mineral do Tubarão, tratou de projetar a resolução do problema do seu transporte.

Em Novembro de 1860 solicitou ao Conselho de Estado a aquisição de duas léguas quadradas de terras devolutas e a formação de uma companhia para explorar o carvão, o que lhe foi concedido em 1861. Juntamente com a concessão do carvão, o Visconde de Barbacena recebeu permissão para construir uma estrada de ferro, permissão prorrogada diversas vezes até que conseguisse reunir capitais suficientes para a iniciativa. Em Londres, com a participação de capital inglês, foi formada a "Donna Thereza Christina Railway Company Limited", permitida a funcionar no império em 1876. O empreendimento era o resultado da associação do poder público com o capital estrangeiro e o capital privado nacional, visando criar as condições de transporte para a exploração do carvão⁴.

Em 18 de Dezembro de 1880 foi iniciada a construção da linha principal de Imbituba a Minas (atual município de Lauro Müller), com 111 quilômetros e mais 07 quilômetros da cidade de Laguna ao tronco. A empresa contratada para a obra foi a firma inglesa "James Perry e Cia", que era também subscritora das ações da Tereza Cristina. As obras foram concluídas e entregues ao tráfego em 01 de Setembro de 1884. A linha principal original da Estrada de Ferro Tereza Cristina ligava a região das Minas aos portos de Laguna e Imbituba, seguindo em linhas gerais as margens do rio Tubarão.

A construção da estrada de ferro "apareceu" aos olhos da população, como capaz de trazer desenvolvimento à região sul, com

³ BOSSLE, Ondina Pereira. *Henrique Lage e o Desenvolvimento Sul Catarinense*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981. Esses dados sobre a exploração do carvão e a ferrovia estão baseados também em: THOMÉ, Nilson. *Trem de Ferro: Uma História da Ferrovia no Contestado*. Florianópolis: Lunardelli, 1983. ZUMBLICK, Walter. *Teresa Cristina: A Ferrovia do Carvão*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.

⁴ Os ingleses participavam também da exploração do carvão. A empresa "The Tubarão (Brazilian) Coal Mining Company Limited" foi formada em Londres com capital inglês para explorar o carvão. Na verdade, a empresa mineradora e a empresa de estrada de ferro constituíam um único empreendimento.

sua técnica de construção e seu maquinismo, demonstrando a supremacia técnica do homem e a superioridade do industrialismo dos tempos modernos sobre a época antiga. Desde o século 19 e especialmente nas décadas de passagem para o século 20, a técnica exerceu uma atração muito grande sobre as pessoas, ao quantificar a idéia de progresso. As inovações tecnológicas nos meios de transportes, comunicação, construção civil, difusão de imagens e sons, repercutiam na sociedade como sendo o substrato material que comprovava a capacidade infinita da razão humana.

Refletindo sobre o conceito de progresso, Jacques Le Goff⁵ ressaltou o papel que o avanço tecnológico e científico desempenhou na origem da idéia de progresso, como uma vivência e experiência que os homens podiam ver e sentir, dando materialidade e confiança ao desejo de acumulação, crescimento material e intelectual. O salto das ciências e da técnica entre os séculos 16 e 19 materializou e estimulou a crença no progresso. Na medida em que os trilhos avançavam vencendo rios, lagoas, banhados e dunas, aplainando os montes e elevando os vales, a crença na capacidade da técnica e da ciência em garantir o futuro do homem fascinava a população que tomava contato com a ferrovia.

A partir deste ramal inicial, a ferrovia expandiu seus trilhos em direção às áreas novas de exploração do carvão mineral, indo mais ao sul da região, até o município de Araranguá, próximo à divisa com o Rio Grande do Sul. No início do século 20, no contexto da primeira grande guerra, os trilhos chegaram a Criciúma e Urussanga, novos centros mineradores, e a Araranguá, importante centro urbano da época. Mais tarde, por ocasião da segunda grande guerra, a ferrovia atingiu Siderópolis e Treviso, buscando carvão que alimentaria a usina de Volta Redonda, da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN. Desta forma, a Estrada de Ferro Tereza Cristina cobriu boa parte do território sul-catarinense.

⁵ LE GOFF, Jacques. *Progresso/Reação*. In: _____, *História e Memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 1996. p. 233-281.

A Cidade do Progresso

Criciúma é uma cidade marcada pelo carvão mineral. A extração, beneficiamento e comercialização do carvão foram a principal atividade que moldou a constituição do espaço urbano da cidade. A Estrada de Ferro Tereza Cristina foi parte integrante da economia e cultura do carvão, tendo chegado em Criciúma em 1919 e desde então participado da constituição de um tipo de cidade. A preocupação central deste artigo é compreender como se deu a constituição deste tipo de cidade e a participação da ferrovia nesse processo, tanto no seu sentido histórico quanto no resultado final, ainda que provisório, que é a cidade hoje.

Valho-me aqui de uma distinção estabelecida por Henri Lefebvre entre a cidade enquanto produto material e a cidade enquanto obra. Lefebvre chamou a atenção para a especificidade da cidade, como uma realidade que não é um simples reflexo dos processos gerais, ainda que esses participem de seu processo de formação, mas que é fruto de sua própria história específica, uma criação única, mediação entre uma ordem distante, constituída por poderosas instituições como o Estado e a Igreja, e a ordem próxima da vida cotidiana e imediata, das relações sociais individuais e grupais que moldam a cidade.

Desta forma, a cidade é obra, a ser associada mais com a obra de arte do que com o simples produto material. Se há uma produção da cidade e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história, isto é, de pessoas e grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas⁶.

É preciso, assim, buscar, no processo histórico geral, os aspectos específicos, as condições, os atores e os momentos com suas opções, que construíram aquela cidade específica, semelhante a muitas outras, pois é produto material, porém única e rara, tal qual uma obra de arte.

⁶ LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Moraes, 1991, p. 46 e 47.

A Estrada de Ferro Tereza Cristina é, para o caso de Criciúma, um excelente ponto de observação da cidade, uma torre de cuja janela histórica e teórica é possível desvendar determinados aspectos decisivos na formação da cidade específica.

Inicialmente essa excelência se dá porque a estrada de ferro participou do processo de formação do espaço urbano de Criciúma. Ainda que a localidade tenha sido fundada em 1880 como um núcleo colonial de imigrantes italianos, os elementos centrais do espaço urbano formaram-se principalmente a partir da década de 1940, com a expansão da atividade carbonífera em função da proteção governamental no contexto da segunda guerra mundial. A rede férrea cobria então boa parte do município, direcionando a expansão urbana por contenção ou penetração, articulando ou mesclando-se a ela. A morfologia urbana de Criciúma, ainda que em boa parte explicada pela localização da atividade carbonífera, é incompreensível sem a presença da estrada de ferro.

A presença da estrada de ferro em Criciúma contribuiu, por exemplo, para a formação do centro da cidade. Quando a estrada de ferro chegou ao município, ela passou ao sul do atual centro, que já existia nessa época e formou-se provavelmente do encontro de duas estradas coloniais. Entretanto, a descoberta e exploração do carvão, especialmente a partir da década de 1920, é que definiu melhor a configuração espacial de Criciúma e a consolidação do centro. A mineração do carvão, nesse momento, representada principalmente pela mina de Santo Antonio e da Próspera, concentrou-se em torno do Morro Cechinel, que a partir do centro estende-se à oeste e leste. Além dessas duas importantes minas, foi surgindo uma série de outras minas menores nas proximidades da área central, ao norte do centro, nas encostas do Morro Cechinel. A produção carbonífera era transportada pela estrada de ferro. Apesar das duas maiores mineradoras da época possuírem uma caixa de embarque de carvão, as demais minas, menores, tinham que transportar o carvão até a estação central de Criciúma, em carros de boi. No pátio da estação, o carvão era carregado a pá nos vagões. Toda essa atividade de mineração ajudou a consolidar aquela área como central, na medida em que atraiu pessoas das localidades vizinhas que vieram trabalhar nas mi-

nas, estimulando o comércio e outras atividades econômicas no centro da cidade. A estação de Criciúma tornou-se uma das mais movimentadas da estrada de ferro. O fluxo de pessoas na estação atraiu, principalmente, os estabelecimentos comerciais, que buscaram se localizar nas suas proximidades. Começaram a surgir no entorno da estação estabelecimentos como armazéns, bares, lojas populares, pensões e hotéis. O Hotel Brasil, por muito tempo o principal hotel da cidade, localizava-se em frente à estação de passageiros. Na rua Paulo Marcus, a rua da estação, havia mercado, padaria, restaurante, garagem de empresa de ônibus, casas residenciais e inúmeros bares.

Por outro lado, os trilhos e as estações da estrada de ferro foram elementos fundamentais da vida social e cultural dos habitantes de Criciúma. Utilizo-me mais uma vez de Henri Lefebvre para destacar uma diferença na análise da cidade entre morfologia material e morfologia social, designada como o urbano, o conteúdo social da cidade.

Se a realidade social implica formas e relações, se ela não pode ser concebida de maneira homóloga ao objeto isolado, sensível ou técnico, ela não subsiste sem ligações, sem se apegar aos objetos, às coisas. Insistimos muito neste ponto, metodológica e teoricamente importante. Há portanto, uma ocasião em uma razão para se distinguir a morfologia material da morfologia social. Talvez devêssemos introduzir aqui uma distinção entre a *cidade*, realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – e por outro lado o “urbano”, realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento.⁷

A estrada de ferro foi um dos suportes materiais importantes para a manifestação da vida urbana em Criciúma, especialmente em torno da estação de passageiros próxima ao centro da cidade. Ao se

⁷ Idem, *ibidem*, páginas 48 e 49 (grifo do autor). Lefebvre, entretanto, chama a atenção para o fato de que essa distinção é perigosa na medida em que pode passar a impressão de que o urbano exista especulativamente sem a sua inscrição na vida material. Pelo contrário, diz ele, “a vida urbana, a sociedade urbana, numa palavra “o urbano” não podem dispensar uma base prático-sensível, uma morfologia”.

observar as transformações materiais da área da estação central e as diferentes formas de inserção social e cultural da população local, percebemos que um tipo diferente de vida urbana estava se constituindo e, portanto, também uma outra cidade estava em construção.

O local que inicialmente fazia toda a articulação do tráfego ferroviário em Criciúma era a estação de passageiros, localizada nas proximidades do centro da cidade. Em torno da estação foi sendo constituído um espaço tipicamente ferroviário, vinculado às funções da ferrovia na cidade, no transporte do carvão e de passageiros. A estação era o principal e praticamente o único lugar de entrada e saída das pessoas na cidade, era a porta da cidade, como nas antigas cidades orientais em que o portão da muralha era um lugar público mais que um local de passagem.

Entretanto, é no processo de construção da nova estação ferroviária, no início dos anos 50, que se percebe a gestação de uma nova cidade. A necessidade de construir a nova estação foi uma ocasião para que a estrada de ferro fizesse uma obra arrojada e moderna, mais de acordo com o novo *status* de Criciúma como capital nacional do carvão, título que havia conquistado em 1948, e de símbolo do progresso na região. A nova estação era parte de um processo mais amplo de modernização da arquitetura do centro da cidade, que ocorreu na década de 1940 e início dos anos 50, com a demolição das casas baixas e a construção de pequenos sobrados. A nova estação possuía alguns elementos, como por exemplo um muro alto na extensão de toda a rua Paulo Marcus, a rua da estação, impedindo o acesso das pessoas aos trilhos e aos trens, que revelam uma preocupação com a segurança, mas também com o controle dos fluxos e com a identificação das pessoas, pois pelo portão que dava acesso aos trilhos só podiam passar as pessoas autorizadas e identificadas. Na cidade circulavam muitas pessoas diferentes, desconhecidas, trazidas pela mineração e, por isso, era necessário agora, aos olhos das elites, controlar os seus movimentos e acessos a determinados locais. O centro da cidade já não era formado apenas pelas pessoas que se conheciam, filhos das primeiras famílias que habitaram na localidade ou dos primeiros funcionários graduados das carboníferas. Havia agora "muita gente". A emergência de uma nova modernidade na cidade

fazia-se acompanhar do controle sobre os movimentos da população mais pobre.

Finalmente, em sua relação com a ferrovia a cidade construiu uma identidade e uma imagem urbana, afirmando-se sobre a ferrovia em um primeiro momento, para depois negá-la e expulsá-la para longe do seu centro urbano. A cidade, na sua relação com a ferrovia, foi desnudando os seus segredos mais íntimos, seus anseios mais profundos e os medos que as suas ruas ocultavam. A ferrovia foi como um espelho em que a cidade buscou se enxergar, com a diferença de que, quando a imagem não lhe agradou, o espelho foi quebrado. Em 1975 os trilhos da estrada de ferro foram retirados da área central e as edificações da ferrovia foram destruídas, com exceção da casa do agente ferroviário.

Quando a Estrada de Ferro Tereza Cristina foi constituída como empresa e se construiu o primeiro ramal férreo na região, em fins do século 19, a ferrovia ainda tinha a aura da modernidade. Entretanto, na primeira expansão dos trilhos em direção a Criciúma, Urussanga e Araranguá, no contexto da primeira guerra mundial, a estrada de ferro havia perdido o lugar de vanguarda do moderno. O avião e, principalmente, o automóvel – o novo ídolo do capitalismo mundial – roubava-lhe a cena, um meio de transporte que causava espanto e vertigens pela sua grande velocidade, relegando o trem ao segundo plano.

Na verdade, esse tipo de ultrapassagem de um meio de modernização por outro é constitutivo do capitalismo, no seu devir. O mercado capitalista cria um estímulo constante no sentido de substituir as mercadorias existentes por outras tecnologicamente mais avançadas, um furacão que a tudo devora e nada deixa de pé. Esse elemento – a transformação constante de tudo – é a principal característica da modernidade, já que “tudo o que a sociedade burguesa constrói é construído para ser posto abaixo”⁸ :

Tudo o que é sólido – das roupas sobre os nossos corpos aos teares e fábricas que as tecem, aos homens e mulheres que ope-

⁸ BERMAN, Marshall. *Tudo o Que é Sólido Desmancha no Ar – A Aventura da Modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p. 97 e 98.

ram as máquinas, às casas e aos bairros onde vivem os trabalhadores, às firmas e corporações que os exploram, às vilas e cidades, regiões inteiras e até mesmo as nações que as envolvem – tudo isso é feito para ser desfeito amanhã, despedaçado ou esfarrapado, pulverizado ou dissolvido, a fim de que possa ser reciclado ou substituído na semana seguinte e todo o processo possa seguir adiante, sempre adiante, talvez para sempre, sob formas cada vez mais lucrativas⁹.

Esse tema da modernidade e sua relação com a estrada de ferro é fundamental para se entender a identidade que foi construída para Criciúma enquanto cidade. Criciúma é uma cidade que se afirmou enquanto moderna. A sua relação com a ferrovia se estabeleceu sob o signo da modernidade, ora afirmando um vínculo quando a estrada de ferro simbolizava o progresso, para depois descartá-la em vista de outros meios de modernidade. A presença da estrada de ferro no município e a sua expulsão da área central da cidade revelam o esforço de Criciúma para se afirmar como uma cidade moderna.

Inicialmente, quando a ferrovia chegou à cidade em 1919, foi saudada como um símbolo de progresso. Esse sentimento estava enquadrado pela imagem que fora elaborada em relação à Criciúma, a da cidade do progresso, que não parava de crescer. Desde o primeiro ciclo do carvão na localidade, na época da primeira guerra mundial, do qual a chegada da ferrovia fazia parte, Criciúma se via e era vista como um local em que o milagre do progresso aconteceu, deixando então a localidade a sua condição de lugarejo agrícola e ultrapassando as suas co-irmãs. Criciúma, carvão e progresso foram três palavras que passaram a ser conjugadas em todo relato oficial ou não sobre a cidade.

Entretanto, na década de 1970, outras formas de inserção da e na modernidade se apresentavam. A cidade do carvão, da qual fazia parte a ferrovia, foi negada pelas elites da cidade, que buscaram transformar aquela cidade do carvão e da ferrovia em uma outra. Saudado como a riqueza sem a qual Criciúma jamais teria se tornado a principal cidade da região, o carvão, no entanto, impedia a cidade de tomar

ares de modernidade: o odor desagradável, a poeira que as ruas revestidas de rejeitos levantava nos dias de sol, o lodo preto e pegajoso nos dias de chuva, o pó do carvão que a tudo impregnava empreteando corpos, roupas e casas, o populacho indisciplinado e perigoso. Tudo isso criava uma atmosfera contrária ao desejo de uma cidade limpa, arborizada, vertical, com pessoas educadas e de bons hábitos. Ao mesmo tempo, as crises cíclicas do carvão punham aprensivos os dirigentes da cidade quanto ao seu futuro de progresso, tantas vezes apregoado. Surgia, assim, nessa época, o tema da diversificação industrial como um dos elementos da modernidade que se desejava, buscando questionar a completa dependência do carvão.

Havia, portanto, um desejo de modernidade que se expressava no ideal de fazer de Criciúma uma cidade à imagem e semelhança das grandes cidades brasileiras. Os elementos dessa modernidade que se desejava eram os altos edifícios, avenidas, limpeza das ruas, boa iluminação pública, melhoria da educação da população, livre circulação de pessoas e veículos pelas ruas, diversificação industrial, obras de embelezamento estético e social, bons hábitos de higiene e de aparecer social, enfim, tudo aquilo que fosse no sentido da civilidade e urbanidade tal como as entendiam as elites locais.

As elites de Criciúma, na década de 1970, respiravam uma atmosfera impregnada de carvão, mas sonhavam com outros ares, os das grandes e modernas cidades. Lutavam por uma cidade com largas avenidas e altos edifícios que expressasse a importância que ela tinha aos seus próprios olhos. Tudo aquilo que estivesse entre a realidade e seus sonhos deveria ser removido: trilhos, casas e pessoas.

Desta forma, a estrada de ferro teve uma trajetória ambígua, contraditória e complexa em suas relações com a cidade. Em alguns momentos a cidade afirmou-se sobre a ferrovia, para mais tarde violentamente negá-la e expulsá-la da sua área de maior visibilidade social. De qualquer maneira, as marcas da estrada de ferro ficaram gravadas no espaço urbano e no coração das pessoas, de tal forma que hoje é impossível compreender a cidade sem entender a sua relação com a ferrovia.

Bibliografia

ABREU, Maurício de Almeida. *Sobre a Memória das Cidades*. Território/Laget, UFRJ. Ano III, nº 04 (Janeiro/Junho - 1998), p. 5 - 26. Rio de Janeiro: Garamond, 1998.

BERMAN, Marshall. *Tudo o Que é Sólido Desmancha no Ar - A Aventura da Modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, 360 p.

BOSSLE, Ondina Pereira. *História da Industrialização Catarinense*. Das Origens à Integração no Desenvolvimento Brasileiro. Florianópolis: CNI/Fiesc, 1998, 155 p.

_____. *Henrique Lage e o Desenvolvimento Sul Catarinense*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981, 130 p.

BRESCIANI, Maria Stella M. *História e Historiografia das Cidades, Um Percorso*. In: FREITAS, Marcos Cezar (org.). *Historiografia Brasileira em Perspectiva*. São Paulo: Contexto, 1998, p. 237 - 258.

_____. *Londres e Paris no Século XIX - O Espetáculo da Pobreza*. 7ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1992, 128 p.

CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano*: 1. Artes de Fazer. 4ª edição. Petrópolis: Vozes, 1994, 351 p.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma - A Modernidade na Selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, 291 p.

HARVEY, David. *Condição Pós-moderna - Uma Pesquisa Sobre as Origens da Mudança Cultural*. 7ª edição. São Paulo: Loyola, 1998, 349 p.

KROETZ, Lando Rogério. *As Estradas de Ferro de Santa Catarina (1910 - 1960)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 1975, 140 p.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991, 145 p.

LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997, 227 p.

NORA, Pierre. *Entre Memória e História* – A Problemática dos Lugares. Projeto História, nº 10. São Paulo: PUC, p. 7 – 28.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Exposições Universais* – Espetáculos da Modernidade do Século XIX. São Paulo: Hucitec, 1997.

RAMINELLI, Ronald. História Urbana. In: CARDOSO, Ciro Flamarion e VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História*: Ensaio de Teoria e Metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 185 – 202.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço* – Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1997, 308 p.

_____. *Espaço e Método*. 4ª edição. São Paulo: Nobel, 1997, 88 p. (coleção Espaços).

_____. *Por Uma Geografia Nova*. 3ª edição. São Paulo: Hucitec, 1986, 236 p.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura Como Missão* – Tensões Sociais e Criação Cultural na Primeira República. 3ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1989, 259 p.