

OS TRABALHADORES DA MANUTENÇÃO DA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL EM TRÊS LAGOAS (1920-1950)*

*SILVA, Josiane Simão***

Nos livros vem o nome dos reis,
Mas foram os reis que transportaram as pedras?
Babilônia, tantas vezes destruída,
Quem outras vezes a reconstruiu?
No dia em que ficou pronta a Muralha da China para onde
Foram seus pedreiros?
A grande Roma está cheia de arcos de triunfo.
Quem os ergueu?
Sobre quem triunfaram os Césares?
A tão contada Bizâncio
Só tinha palácios
Para seus habitantes?
Em cada página uma vitória.
Quem cozinhava os festins?
Em cada década um grande homem.
Quem pagava as despesas?
Tantas histórias
Quantas perguntas.
Bertolt Brecht

Introdução

O presente trabalho consiste em analisar o perfil socioeconômico dos sujeitos envolvidos na manutenção e funcionamento da estrada de ferro Noroeste do Brasil, que liga a cidade de Bauru, no Estado de São Paulo, a Corumbá, no Estado de Mato Grosso do Sul, delimitando a pesquisa no universo urbano de Três Lagoas, no período de 1920 a 1956.

Objetiva-se, também, mapear a origem desses trabalhadores, pois a questão da migração é bastante representativa na realização do trabalho ferroviário.

As fontes priorizadas nesta abordagem – as fichas funcionais – serão tratadas de forma estatística em tabelas que mostrem o fluxo de circulação desses trabalhadores pelo mundo do trabalho ferroviário, os cargos exercidos e a etnia de trabalhadores nacionais e estrangeiros, permitindo aprender o perfil do trabalhador ferroviário da estrada de ferro Noroeste do Brasil.

* Trabalho realizado como parte da pesquisa de iniciação científica voluntária (CNPq), sob a orientação do professor Vitor Wagner Neto de Oliveira.

** Acadêmica do 3º ano do curso de História da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas.

Os trilhos da Noroeste do Brasil em Três Lagoas

O início da construção da linha férrea Noroeste do Brasil deu-se no dia 15 de novembro de 1905, na então pequena vila denominada Bauru, no estado de São Paulo. Em 1910 a ferrovia chegava ao município de Santana do Paranaíba, na localidade de Jupiá, as margens do rio Paraná. Inicialmente a travessia do rio Paraná era feita pelo sistema “ferry boat”¹. Em 1926 houve a conclusão da ponte Francisco de Sá, sobre o rio Paraná, a estação antes denominada Jupiá foi transferida para a extremidade mato-grossense da ponte, passando a constituir a primeira estação da Noroeste do Brasil em Mato Grosso.

A ferrovia era tida como sinal de progresso, que levaria a civilização a lugares inóspitos. Conforme CASTRO (1993, p.116), em seu trabalho sobre a construção da ferrovia, o estado de Mato Grosso se encontrava nesta perspectiva, onde “os costumes e hábitos de moradores locais eram considerados primitivos e rústicos”. A autora salienta, no entanto, que “região de fronteira e centro do território brasileiro, sempre sujeito às ameaças representadas pelos países vizinhos, Mato Grosso vinha sendo objeto de inúmeros estudos e projetos visando sua integração ao resto do país”. Seriam os trilhos da ferrovia Noroeste do Brasil, o precursor do progresso, que levaria ao estado mato-grossense a civilidade.

Dessa forma toma novo curso e dinamiza-se o fluxo comercial entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso. Fundamentando a questão econômica mato-grossense, CASTRO (1976, p.97) salienta que esta economia baseava-se nas atividades extrativas de mineração, erva-mate, borracha e na produção agropecuária, sobressaindo a cana-de-açúcar e o gado. Percebemos que a implantação da ferrovia seria compatível com os interesses dos cafeicultores do Estado de São Paulo e os pecuaristas de Mato Grosso, ao abrir caminho para os rebanhos bovinos.

Discutindo a inserção econômica que a ferrovia proporcionou ao território mato-grossense, OLIVEIRA demonstra que:

Num contexto mais amplo, a ferrovia proporcionou ao Sul de Mato Grosso a inserção na economia paulista, efetivando assim uma nova divisão regional do trabalho, ou seja, desenvolvendo atividades complementares da economia paulista. O Sul de Mato Grosso passou a servir São Paulo de matérias primas e adquiriu produtos industrializados.

A ferrovia era vista como sinal de progresso, um meio eficiente e rentável. (2005, p.49)

¹ O ferry boat era composto de duas grandes lanchas de ferro conjugadas, onde foram instaladas cinco linhas paralelas normais a suas linhas de ré. Estas chatas eram presas, por meio de possantes cabos, a popa de um rebocador que as levava de uma a outra margem do rio. PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Memórias de um ferroviário**. Bauru: Edusc, 2000, p.115.

Sendo assim a ferrovia além de levar a civilidade, faria emergir economicamente estes lugares distantes.

Sob essas perspectivas refletiremos a chegada da ferrovia no município de Três Lagoas. Segundo PELEGRINA (2000, p.39), em suas memórias de ferroviário, “a cidade, com pouco mais de seis mil habitantes, possuía na ocasião, cerca de dois mil prédios. Ela nasceu com a chegada dos trilhos da Noroeste nas barrancas do rio Paraná e isso por volta de 1910”. No município a ferrovia era uma das principais fontes econômicas, além da pecuária.

Percebemos que com os trilhos da Noroeste, vieram para a cidade de Três Lagoas os trabalhadores da região e de diversos estados brasileiros, e ali a principio se instalaram nos alojamentos da ferrovia, que estavam localizados nos arredores da Lagoa Maior. CATTANIO (1976, p.97), em seu trabalho sobre a dinâmica urbana de Três Lagoas, salienta que ali “formou-se o embrião da cidade, ao redor das oficinas da N.O. B, no chamado Formigueiro”. A planta da cidade foi elaborada a partir destas referencias: traçado da ferrovia e alojamento dos trabalhadores, como percebemos na figura 1.

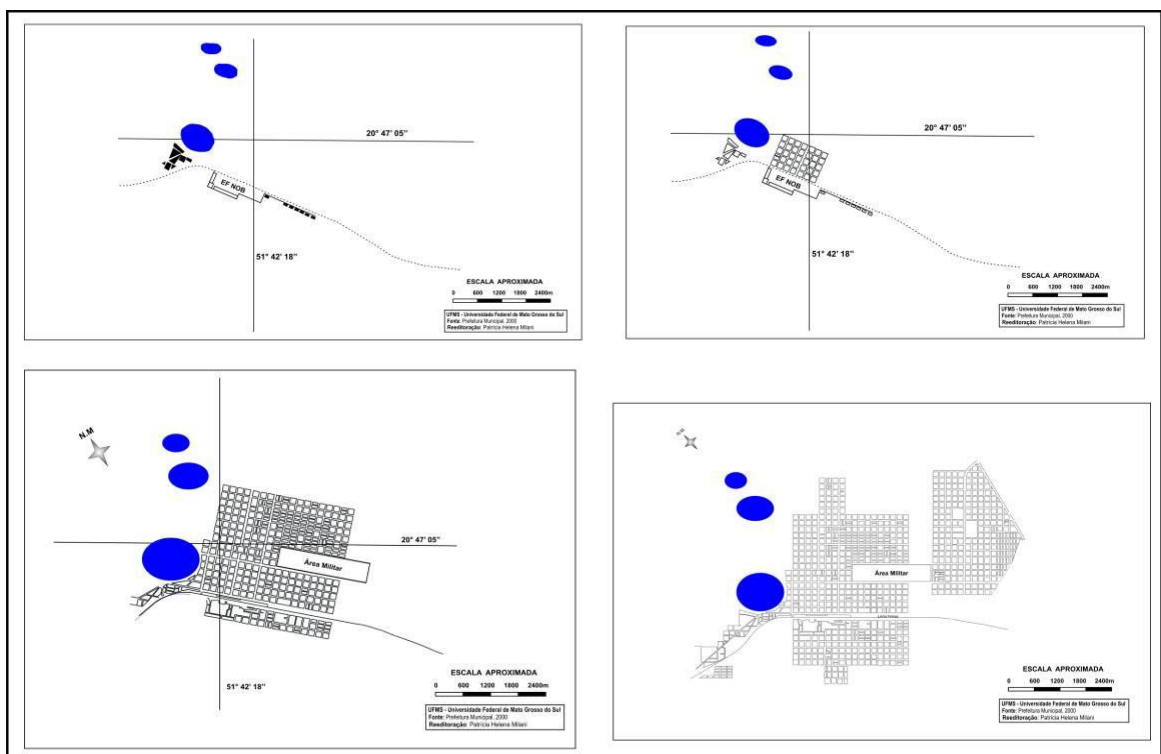


Figura 1: Plantas urbanas de Três Lagoas de 1910, 1912,1940 e 1964, respectivamente.²

Discutindo a expansão urbana e a influência da ferrovia em Três Lagoas, a autora salienta que:

² “Plantas elaboradas por Milani, Patrícia Helena & Silva, Edima.Aranha, 2009.

A formação inicial da cidade corresponde à implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em 1910, que motivou dezenas de trabalhadores a se instalarem ao redor das construções, por conseguinte, consistiram nos primeiros moradores da cidade, pois a partir dessa população inicial, é que a cidade foi se consolidando. (MILANI, 2009, p.6).

Tais perspectivas demonstram a influência da estrada de ferro Noroeste do Brasil, para a emergência econômica de Três Lagoas a partir da ligação com o estado de São Paulo, e o rápido crescimento populacional do núcleo urbano originário de um acampamento ferroviário. MORATELLI (2009, p.200) em sua pesquisa sobre os trabalhadores da construção, salienta que “Três Lagoas era o destino preferencial dos trabalhadores despedidos da empreitada ou daqueles que deixavam o trabalho por conta própria. Uma espécie de urbanização rápida ocorreu no lugar”.

Discorrendo sobre a contribuição da ferrovia a Três Lagoas, NATERA demonstra que:

A vinda da ferrovia aumentou as trocas regionais entre o sertão do Mato Grosso e São Paulo, aumentou o número de trabalhadores, sejam de temporários ou permanentes, para a construção e manutenção da ferrovia, possibilitando uma maior comunicação de Três Lagoas com as demais cidades por onde passava a N.O.B. (2006, p.3.)

Os sujeitos privilegiados nesta pesquisa são os trabalhadores da manutenção e operação da ferrovia, portanto posterior à fase de construção. Homens de diversas partes do país e do exterior que vieram de passagem ou que em Três Lagoas se estabeleceram. As fontes principais para esta análise são os registros de identificação de pessoal, abordados seguindo os preceitos de BLOCH (2002, p.8), sobre a metodologia das fontes: “mesmo o mais claro e complacente dos documentos não fala senão quando se sabe interroga-los. É a pergunta que fazemos que condiciona a análise e, no limite, eleva ou diminui a importância de um texto retirado de um momento afastado”.

Os Trabalhadores envolvidos na manutenção e operação da N.O. B.

NAKAMURA (1995, p.17) em sua pesquisa sobre as memórias dos ferroviários, salienta a importância dos ferroviários para a cidade, e o significado de se trabalhar na ferrovia: “emprego garantido e salário razoável”.

Discorrendo também a partir dessa perspectiva, QUEIROZ (2004, p.88) salienta o desinteresse do trabalhador apresentado a partir da década de 1930, o que ocasionou a falta de mão-de-obra para atender o trabalho na ferrovia, desinteresse causado pela ocorrência de acidentes, insalubridade, intoxicações alimentares e atrasos de pagamentos e diferenças de remuneração. Faltava mão-de-obra das mais diversas especialidades. Devido à precariedade dos recursos de saúde, moradia e desigualdades salariais eram “constantes as queixas dos

empregados com relação à falta de trabalhadores e a pouca produtividade do trabalho, mesmo pagando-se salários considerados avultados.” Negando a dificuldade de mão-de-obra e contrapondo-se a essa questão de diferenças de remuneração, o membro da diretoria da Noroeste do Brasil, o coronel Lima Figueiredo, afirma que: “tudo estaria muito bem, pois em São Paulo e Mato Grosso, os empregados do comércio, da pecuária e indústria vencem verdadeiros salários de fome, resultando disso a bater as portas da Noroeste, uma quantidade enorme de cidadãos desejosos de nela ingressarem”.

São interessantes as observações de QUEIROZ ao notar o desinteresse dos trabalhadores a partir da década de 1930, analisando as fichas de pessoal, observamos que na década de 1930 houve um percentual de 15,07% de trabalhadores na Noroeste, ou seja, um número de apenas 181 trabalhadores. Como podemos notar na tabela I

TRABALHADORES N.O. B		
Décadas	Quantidade de Trabalhadores	%
1910	10	0,88
1920	66	5,49
1930	181	15,07
1940	695	57,86
1950	219	18,34
1960	19	1,5
Sem Identificação	11	0,91
	1201	100

Desta forma na ferrovia Noroeste do Brasil, especialmente nos registros da 4º Residência, pelas fichas funcionais existentes vemos nas fichas a questão salarial, o salário é o item mais importante, com as informações que dispomos, não podemos definir qual era a jornada de trabalho imposta aos funcionários da ferrovia, mas grande maioria dos salários pagos a estes aparece registrado em valores mensais. Neste sentido atentamos sobre os salários dos trabalhadores da estrada, partindo dos dados fornecidos pelas fichas funcionais, atentando para as disparidades salariais existentes entre trabalhadores titulados e diaristas. Discorrendo a partir dessa perspectiva QUEIROZ em seu trabalho salienta as disparidades salariais e a situação formal entre estes:

...o problema com o velho quadro, era que havia diaristas executando os mesmos trabalhos que os titulados, mas, possivelmente, com salários mais baixos, o que devia gerar tensão entre o pessoal. Com a mudança, os relatórios passam a consignar, no referente à pessoal, as seguintes divisões: “pessoal do quadro” e “pessoal diarista”. Esta terminologia mudaria contudo, em 1938: passa-se a falar em “pessoal fixo” ou

“permanente”, por um lado, e “pessoal extramunerário”(formado por mensalistas e diaristas), por outro. (2004, p.86)

As fichas possibilitam apreender, ainda, características como cargo exercido, etnia, origem do trabalhador e a circulação no ambiente urbano. Grande parte dos trabalhadores envolvidos na manutenção e funcionamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil era de diversos estados brasileiros, como podemos observar na Tabela II.

Trabalhadores Nacionais – N.O. B			
Lugar	Estado	Num	%
1	Mato Grosso	378	32,9
2	Bahia	204	18,3
3	São Paulo	188	16,3
4	Minas Gerais	115	10
5	Pernambuco	74	6,4
6	Alagoas	65	5,6
7	Ceará	36	3,1
8	Piauí	22	1,9
9	Sergipe	13	1,1
10	Paraíba	12	1,0
11	Rio Grande do Norte	7	0,61
12	Rio Grande do Sul	7	0,61
13	Rio de Janeiro	6	0,52
14	Goiás	6	0,52
15	Maranhão	5	0,43
16	Paraná	4	0,34
17	Distrito Federal	3	0,26
18	Santa Catarina	1	0,08
19	Pará	1	0,08
Total		1147	100

A tabela demonstra que a maioria dos trabalhadores registrados na Estação de Três Lagoas originava-se da região Nordeste e Centro Oeste do Brasil. Das fichas nacionais analisadas cerca de 69,5% destas são de trabalhadores dessas regiões. Percebemos que em grande parte das fichas de trabalhadores nacionais da região Centro Oeste, cerca de 16,9%, ou seja 194 pessoas, eram trabalhadores de Três Lagoas.

Para a região Centro Oeste, especificamente Três Lagoas, atenta-se para o fato de que neste município estava localizada a sede da 4ª Residência da Noroeste do Brasil, chefiada por Henrique Guimarães Ávila. Encontravam-se neste município importantes sedes da administração da ferrovia, como Inspetoria de Tráfego e Inspetoria de Tração.

Analisamos um total de 1201 fichas de identificação dos trabalhadores, vimos que cerca de 95,5% destas são de trabalhadores nacionais de dezenove estados brasileiros. No entanto para o funcionamento e manutenção da ferrovia, houve no quadro de seus funcionários, trabalhadores estrangeiros de nacionalidade portuguesa, espanhola, alemã e polaca, totalizando cerca de 3,08%.

Tabela III. Trabalhadores – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

TRABALHADORES	Nº.	%
Nacionais	1147	95,5
Estrangeiros	37	3,08
Sem Identificação	17	1,42
Total	1201	100

Tabela IV. Trabalhadores Estrangeiros – N.O.B.

Lugar	Nº.	%
Portugal	31	2,6
Espanha	3	0,25
Alemanha	2	0,16
Polônia	1	0,08
Total	37	3,08

Estes trabalhadores estrangeiros desempenhavam funções consideradas “superiores” aos trabalhadores nacionais, muitos deles tinham cargos de feitores, ajudantes, artífices, encarregados e oficiais, como podemos observar pela tabela V.

Tabela V. Funções desempenhadas por trabalhadores estrangeiros

Lugar	Cargo	Tempo de Serviço
Alemanha	Ajudante de 2º cl.	2 anos
Alemanha	Encarregado de. 2º cl.	29 anos
Espanha	Trabalhador	16 anos
Espanha	Servente de pedreiros	11 anos
Espanha	Trabalhador	1 ano e 8 meses
Polônia	Ajudante de 2º classe	21 anos
Portugal	Encarregado 3º classe	41 anos
Portugal	Feitor referência 20 T.O.M.	34 anos
Portugal	Artífice Mensalista, referência 20	32 anos
Portugal	Feitor	32 anos
Portugal	Feitor	31 anos
Portugal	Feitor Mensalista	31 anos
Portugal	Feitor referência	30 anos
Portugal	Trabalhador. Referencia19	30 anos
Portugal	Feitor	29 anos
Portugal	Encarregado 3º classe	28 anos
Portugal	Feitor	27 anos
Portugal	Feitor	26 anos
Portugal	Oficial 5º classe	24 anos
Portugal	Feitor	24 anos
Portugal	Trabalhador	23 anos
Portugal	Feitor	19 anos
Portugal	Feitor	18 anos
Portugal	Trabalhador	18 anos
Portugal	Trabalhador	17 anos
Portugal	Trabalhador	15 anos
Portugal	Encarregado 2º classe	11 anos
Portugal	Feitor	10 anos
Portugal	Trab. → Feitor	9 anos
Portugal	Trabalhador	7 anos
Portugal	Feitor	4 anos
Portugal	Oficial pedreiros	3 anos
Portugal	Trabalhador	1 ano
Portugal	Artífice referencia 12, E.N.M	APOSENTOU-SE
Portugal	Feitor 20, E.N.M	APOSENTOU-SE

Como podemos observar, esses trabalhadores em sua maioria trabalharam por mais de 20 anos, sendo que muitos destes chegaram à aposentadoria, alguns a aposentadoria especial. Temos exemplos de trabalhadores que chegaram a obter esta aposentadoria especial, como é o caso do trabalhador Antonio Guedes Lontra, de nacionalidade portuguesa, admitido

em 22 de Agosto de 1920, no cargo de feitor, na turma 80 e foi aposentado pela C.A.P.³ em 28 de Junho de 1949, obtendo aposentadoria especial, sendo desligado dos serviços da Estrada a partir de 1 de Agosto de 1949, BP. 510, pg.1523⁴. CASTRO, discutindo sobre esses trabalhadores estrangeiros, demonstra que:

Aos estrangeiros eram confiados os cargos de maior responsabilidade. Os portugueses quase sempre eram feitores, italianos e espanhóis exerciam os ofícios que exigiam habilidades com maquinas e ferramentas. Para os brasileiros, o trabalho mais comum era aquele que exigia somente o uso da força bruta. (1976, p.211)

Temos o exemplo do trabalhador Luis Inocêncio Gonçalves, 16 anos, de nacionalidade portuguesa, admitido em 21 de Setembro de 1935, de início no cargo de trabalhador de 2º classe, no entanto passou ao cargo de feitor E.N.M referencia 10, em 1 de Junho de 1944, tendo trabalhado na manutenção da linha por nove anos⁵.

Por outro lado houve no quadro de funcionários da ferrovia alguns brasileiros que também se destacaram em cargos como de feitor, e até mesmo oficial, e que também tiveram mais de 20 anos de serviços prestados à estrada, como o trabalhador brasileiro Agenor Ferreira, do estado de Minas Gerais, admitido em 12 de Outubro de 1922 no cargo de Oficial 3º classe na turma de pedreiros, e faleceu no dia 23 de Março de 1945 em Três Lagoas, BP. 300, pg.757⁶. O trabalhador Gregório Amorim do estado de Mato Grosso, admitido em 6 de Julho de 1926 no cargo de feitor, na turma lastro, constando sua ultima data em 1 de Janeiro de 1951 ,BP. 607⁷.

Além das “funções privilegiadas”, havia na noroeste outros cargos que estão registrados nas fontes de identificação como: trabalhador diarista, trabalhador de 1º classe E.N.D, trabalhador de 2º classe E.N.D, trabalhador de 1º classe P.O.D, trabalhador de 2º classe P.O.D, trabalhador de 2º classe P.N.D, trabalhador de linha nível 3 e 4, trabalhador de 1º classe extramunerário-diarista, trabalhador E.N.M, Ref. 17 tabela especial, trabalhadores poceiros, maquinistas, fogueiros, ajudantes e auxiliares. Estes trabalhadores estão divididos por turmas, como: arrancamento de trilhos, carpinteiros, conservação da 4º residência, chaves, cavouqueiros, diversos, empedramento, ferreiros, lastro (1º, 2º, 3º e variados), maquinários, pedreiros, reformas de pontes, pintura de pontes (pintores), substituição de trilhos, trafego e trocamento de trilhos.

³ Caixa de Aposentadorias e Pensões.

⁴ Ficha Funcional. Cx.001. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”.CPTL/UFMS.

⁵ Ficha Funcional. Cx.001. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”.CPTL/UFMS.

⁶ Ficha Funcional. Cx.001. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”.CPTL/UFMS.

⁷ Ficha Funcional. Cx.001. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”.CPTL/UFMS.

Havia também os cargos de engenheiros residentes, aqueles responsáveis pela conservação da linha, como os engenheiros Mario Carmelita da Fonseca, José Joaquim Cardoso Gomes e Oquendo Lopes no cargo de engenheiro mensalista.

É possível afirmar que no caso do efetivo dos trabalhadores empregados para manutenção da Noroeste do Brasil havia uma determinada hierarquia nos cargos e funções desempenhadas por estes. Neste sentido são interessantes as considerações de PELEGRINA:

Os primeiros funcionários estavam classificados numa faixa de “elite”. Eram os titulados, aqueles com nomeação pelo presidente da República, como os engenheiros, oficiais administrativos, escriturários, chefes de estação e chefe de trem. Outras categorias foram criadas para os demais serviços: eram os diaristas e mensalistas. (2000, p.31)

A estrada de ferro Noroeste do Brasil foi um grande empreendimento que possibilitou a circulação de mercadorias entre os estados de São Paulo e Mato Grosso, especialmente na primeira ferrovia no extremo mato-grossense, no então município de Três Lagoas, onde se tornou essencial e mobilizou uma grande quantidade de trabalhadores que estavam ansiosos em nela ingressarem.

No desenvolvimento do trabalho, em primeira instância, fez-se necessário a compilação de dados para compor de forma estatística o fluxo de circulação desses trabalhadores, em segundo momento atentamos para a questão da migração no trabalho ferroviário, por ser muito representativa, como observamos pelos números de trabalhadores que vieram para o município de Três Lagoas, e como estes contribuíram para que houvesse uma mudança na dinâmica urbana do município.

Atentamos, no decorrer do trabalho, para as disparidades existentes nas questões de cargos exercidos e etnias. Fossem nacionais ou estrangeiros, vimos que para o funcionamento e operação da ferrovia foi recrutado um grande número de trabalhadores que contribuíram para a realidade da ferrovia Noroeste do Brasil.

Tivemos como objetivo abordar a história social dos trabalhadores da manutenção e funcionamento da estrada de ferro Noroeste do Brasil entre as décadas de 1920 e 1950. Abordamos o funcionamento da estrada com o trabalho a partir das fontes de identificação dos trabalhadores da III Divisão que cuidavam da manutenção da linha da 4^o Residência, em Três Lagoas.

Considerações Finais

A análise das fichas de identificação possibilitou perceber as relações e o convívio entre estes e a cidade de Três Lagoas. Buscamos compreender o perfil do trabalhador ferroviário da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Visamos apreender o movimento e as transformações na dinâmica social e urbana das relações sociais vividas pelos trabalhadores em Três Lagoas entre as décadas de 1920 e 1950.

Neste sentido vamos delineando nossa pesquisa, atentando que este é ainda um trabalho inicial em andamento. Desta forma, a cada dia novas indagações vão surgindo, enquanto outras acabam por serem compreendidas, ressaltando uma vasta possibilidade para continuarmos a pesquisa.

Referências:

BLOCH, Marc. **Apologia da História**. Rio de Janeiro: Zahar,2002.

CASTRO,Maria Inês Malta. **O Preço do Progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)**. Dissertação (Mestrado em História)- IFCH/Unicamp,1993.

CATTANIO, MARIA BERNADETH. **A dinâmica urbana e a estruturação de Três Lagoas**. Bauru. Dissertação de Mestrado, FFCH-Sagrado Coração de Jesus, 1976.

MILANI, Patrícia Helena. **A expansão urbana e a importância do centro principal na cidade de Três Lagoas- MS**. Trabalho apresentado como exigência da Iniciação Científica. (CNPq-2008-2009).

MORATELLI, Thiago. **Os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil, experiências operárias de um sistema de grande empreitada (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)**. Dissertação (Mestrado em História)- IFCH/Unicamp,2009.

NAKAMURA. Silvia Regina Mitsue.**Memórias de ferroviários: a reconstrução da N.O.B.Monografia** (Nível Especialização) DCH,UFMS,1995.

NATERA, Rafael. **Texto integrante dos anais do XVIII Encontro Regional de História-O historiador e seu tempo**. ANPUH/SP - Unesp/Assis, 24 a 28 de julho de 2006.Cd-rom.

OLIVEIRA, Vitor Wagner de. . **Estrada móvel, fronteiras incertas. Os trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926)**. Campo Grande: Ed.: UFMS, 2005.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Memórias de um ferroviário**. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

QUEIROZ,Paulo Roberto Cimo. **Uma Ferrovia entre dois mundos:a estrada de ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX**.Mato Grosso do Sul, Editora UFMS, 2004.

VIEIRA, M.P.A, et al. **A Pesquisa em História.** São Paulo: Atica, 1991.