

---

**As cidades brasileiras do século XIX e o seu patrimônio histórico: um percurso do Rio de Janeiro à Franca**

DURAN, Maria Renata da Cruz<sup>1</sup>

**Resumo:** No texto ora apresentado a relação entre patrimônio histórico e cidades está em foco. As construções e objetos que compõem as cidades podem ser vistos como elementos estáticos, mas seus habitantes dotam estes elementos de uma reação complexa e ativa que, segundo Carlo Ginzburg (1989), poderia ser analisado como uma obra de arte: de um lado, por meio dos elementos materiais que compõem esta cidade e, de outro, como auto-revelação de uma atitude em relação ao mundo. Para Richard Sennett (1988), resultado do acaso e do planejamento, as cidades somam recortes do tempo em seu espaço. Transmitem uma cultura datada em sua arquitetura, em seu modo de funcionamento. A cada rua da cidade pode-se constatar uma nova história, uma nova visão da cidade. A cada momento em que se observa esta rua, a História se renova mais e mais uma vez. Para o organizador de *Carne e Pedra*, portanto, a mesma rua de uma cidade guarda consigo patrimônios e temporalidades distintos. O estudo das cidades pode, pois, compor o estudo do patrimônio histórico na medida em que se analisa um bem público, haja vista o fato de que diz respeito a todos, e, diametralmente, um espaço privado, com significados peculiares, muitas vezes convergentes, assim constitui um estudo de larga magnitude, pois concentra “n” variantes em suas interpretações. A comparação entre as histórias de duas cidades, Rio de Janeiro/RJ e Franca/SP, em momentos paralelos, o início do século XIX, é o mote para essa discussão. Relatos de viajantes foram a matéria principal para o trabalho, cujo resultado é o subsídio para um panorama urbano do século XIX. Destarte, nesta viagem esperamos apresentar uma breve reflexão sobre as diferentes composições patrimoniais que forjaram a diversidade citandina brasileira.

**Palavras-Chave:** Patrimônio Histórico; História das Cidades; Rio de Janeiro; Franca.

**The Brazilian cities of the nineteenth century and their historical heritage: a journey from Rio de Janeiro to Franca**

**Abstract:** In the text presented here the relation between historical patrimony and cities is in focus. The constructions and objects that compose the cities can be seen as static elements, but their inhabitants endow these elements with an involved and active reaction that, according to Carlo Ginzburg (1989), could be analyzed as a work of art. For (Richard Sennett, 1988), a result of chance and planning, cities add up to time-cuts in their space. They convey a culture dated in its architecture, in its mode of operation. Every street in the city you can see a new history, a new vision of the city. At every moment in which this street is observed, History is renewed again and again. For the organizer of "Meat and Stone," the same street of a city keeps various patrimones and temporalities. The study of cities can, therefore, compose the study of historical patri-

---

<sup>1</sup> Pós-doutorado pela Universidade de São Paulo (FAPESP) e pela Universidade de Lisboa (PDE-CNPq), professora Adjunta de História Moderna e Contemporânea na Universidade Estadual de Londrina. E-mail: mrcduran@uel.br

mony insofar as a public good is analyzed, given the fact that it concerns all, and, diametrically, a private space with peculiar, often convergent meanings, thus constitutes a study of great magnitude, because it concentrates "x" variants in its interpretations. The comparison between the stories of two cities, Rio de Janeiro / RJ and Franca / SP, in parallel moments, the beginning of the nineteenth century, is the motto for this discussion. Traveler accounts were the primary subject matter for the work, the result of which is the subsidy for a nineteenth-century urban panorama. Thus, during this trip, we hope to present a brief reflection on the different heritage compositions that forged the Brazilian urban diversity.

**Keywords:** Historical Heritage; History of Cities; Rio de Janeiro; Franca.

Todos os olhares reconstróem a cidade, vê-la é deseja-la ou teme-la e esta relação implica na troca estabelecida entre as memórias de quem vê e as histórias do que se olha. Assim, estudar as cidades não independe do estudo da memória. Giulio Argan (1997), defende que as ruas das cidades guardam o senso estético de seus habitantes, isto porque não revelam apenas aquilo que pretendem belo, mas o que enoja também. Ao separar estas duas qualidades, a geografia da cidade formula outras estratificações que classificam o que é rico e o que é pobre, o que é comum e o que é incomum. A cada rua da cidade pode-se constatar uma nova história, uma nova visão da cidade. A cada momento em que se observa esta rua, a História se renova mais e mais uma vez.

O estudo das cidades se confunde com o estudo do patrimônio histórico na medida em que analisa um bem público, haja vista o fato de que diz respeito a todos, e; de maneira mais profícua, contém em sua análise a possibilidade do entendimento das dinâmicas que ocuparam aquele espaço.

O patrimônio histórico, como um bem destinado ao usufruto inicialmente de uma comunidade e que se ampliou para dimensões humanas mundiais, constituiu-se pela acumulação contínua de objetos com um passado comum: obras-primas de belas artes, tecnologia, arquitetura e até mesmo as ruínas de uma guerra, conforme observa François Choay:

Enfim, o domínio patrimonial não se limita mais aos edifícios individuais; ele agora compreende os aglomerados de edificações e a malha urbana: aglomerados de casas e bairros, aldeias, cidades inteiras e mesmo conjuntos de cidades, como mostra a lista do Patrimônio Mundial estabelecida pela Unesco (CHOAY, 2001, p. 35).

Esta concepção também se ampliou para além das diretrizes europeias, ou ainda francesas: no Japão, a noção de patrimônio histórico abrange a totalidade de suas construções, uma vez que suas tradições e arquitetura são vivenciadas constantemente; nos Estados Unidos desenvolveu-se uma legislação específica para a proteção de seu patrimônio natural. Vários órgãos de apoio e reuniões de contato foram criados a partir do século XX, entre eles, a Fundação dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), de 1928; a Primeira Conferência Internacional para a Conservação dos Monumentos Históricos, realizada em 1931 na cidade de Atenas – apenas com a participação de países europeus; a Segunda Conferência Internacional para a Conservação dos Monumentos Históricos, de 1964, em Veneza – que contou com a participação de 3 países não europeus: Tunísia, México e Peru; e, finalmente, em 1979, a Assinatura da Convenção do Patrimônio Mundial - com a participação de 85 países dos 5 continentes.

A partir dos trabalhos desenvolvidos por estes encontros e estudos, os bens patrimoniais passaram a ter a conceituação fracionada em três parâmetros: Tipológico, Cronológico e Geográfico. Pode-se dizer que essa preocupação e expansão da conceituação patrimonial decorrem e são simultâneos ao interesse do público, sobremaneira, com o desenvolvimento do Turismo em regiões cujo maior atrativo é o Patrimônio Histórico a ser visitado. Neste sentido, a questão mais atual nesta área é: O interesse no conhecimento do patrimônio destruirá o objeto? Afinal, como lidar com os efeitos negativos do turismo já notados em Florença, Veneza, Kyoto, e Vale dos Reis, no Egito? Um outro problema é de ordem econômica: quais os custos de manutenção que esta nova demanda de visitantes irá requerer e qual a disposições dos governos de Estado em fornece-la? E, ainda, como adequar estes espaços aos usos atuais e harmonizá-los aos outros grandes projetos de organização do espaço urbano, sem realizar a chamada *Dialética da destruição* – em que prédios antigos são modificados em função de um “embelezamento” do espaço? Enfim, o debate acerca do patrimônio histórico é um debate em aberto, e muitas dessas questões sobre o patrimônio/monumento poderão ser solucionadas pelas gerações futuras se em primeiro lugar desenvolvermos a conscientização de que o patrimônio é parte da história pessoal e da memória coletiva de cada comunidade estudada.

## O RIO DE JANEIRO OITOCENTISTA: UMA (RE)INVENÇÃO DO COTIDIANO BRASILEIRO

A primeira metade do século XIX foi um período agitado por mudanças sociais profundas. Herdeira da Revolução Francesa, esta primeira metade de século trouxe consigo uma reconfiguração geográfica do poder. À medida que a França alcançava novos territórios, velhos mandos precisavam redimensionar suas ordens. A expansão napoleônica durou cerca de dez anos, de 1805 a 1815, e serviu como força motriz dessas mudanças.

O Brasil, que fazia parte do reino lusitano, assistia a esta agitação de longe. Na segunda metade do século XVIII, algumas transformações impulsionadas pela dinâmica do ouro, haviam sido incorporadas aos costumes brasileiros. A urbanização das maneiras e o despontar de letras preocupadas com os problemas locais são dois aspectos destas mudanças, ainda parcas e lentas. Em face de um conjunto global, a representatividade do Brasil não era política, nem cultural. Sua relevância era territorial. Extenso e distante da Europa, o Brasil tinha uma importância estratégica, pois guardava as possibilidades de defesa e sustentação num período de transições. A história do Brasil, durante a primeira metade dos oitocentos, deve ser entendida como a história de um país que era parte de interesses, cuja magnitude era mundial.

Philippe Ariès, refletindo sobre o período, assinalou: *“A sociedade se tornou uma vasta população anônima onde as pessoas já não se conhecem. O trabalho, o lazer e o convívio com a família são doravante atividades separadas em compartimentos estanques”*. (ARIÉS, 1990, p. 8). O que pode ser interpretado pelo fato de que a sociedade de corte e sua lógica de prestígio, que configuravam o poder até então, perderam espaço para uma burocratização do sistema. As cortes viram o estatuto do sagrado, que assegurava seu poder, ser transformado em abstração, para a legitimação da soberania do Estado Moderno.

Em Portugal, este processo “civilizatório”, se deu de forma mais ambígua, pois, tanto o rei não dispunha de tão caloroso prestígio junto à população lusitana, quanto a instituição estatal não fora tão bem sistematizada pelas Reformas Pombalinas. De modo que Portugal, ao gerir uma colônia como a brasileira, não dispunha das características apontadas por Ariès. Conviviam nos oitocentos lusitanos o descontentamento da

população, da corte e das colônias. D. João VI, ao ser investido de seu poder, enfrentou todas estas dificuldades, acrescidas de mais uma: a ameaça de invasão napoleônica. Se até 1800, transferir a corte portuguesa para o Brasil era uma articulação diplomática, o tempo gasto nesta decisão tornou a atitude, em 1808, motivo de chacota. As piadas tratavam da covardia e da lentidão portuguesa e, embora tenham sido recebidos com muitos louros pelos luso-americanos, os portugueses sabiam que esta boa recepção tinha interesses tanto políticos, quanto econômicos. Administrar o poder da colônia representou, para a corte, resignificar o poder de seu reino. Mas o que significaria, para a então colônia, a recepção de uma corte? Uma certa autonomia em relação à Portugal? Afinal, como os brasileiros se comportaram diante destas mudanças?

Desta nova arquitetura participariam aqueles cuja identidade ainda não estava delineada. Era preciso “converter” os luso-americanos em brasileiros. Num primeiro momento, a diferença e o antagonismo bastaram. Pouco tempo depois, era necessário que o Brasil encontrasse, em sua condição, os meios pelos quais poderia efetivar-se como um Estado. E mais, para que os habitantes desta terra a vissem como nação e se sentissem parte dela. A soma das forças brasileira e portuguesa tanto podia fragmentar o poder lusitano, quanto acrescentar a ele uma moeda de troca. A esta moeda era necessário agregar valor, além do territorial.

O processo civilizatório impingido ao Brasil tratou disso. Civilizar significou adequar as maneiras da terra ao padrão europeu e dinamizar este processo segundo as potencialidades locais. A *cor local* deveria estabelecer um diálogo com a cultura européia, de modo que os frutos resultantes desta relação pudessem equiparar o Brasil a Portugal. Esta equivalência não significava igualdade, o Brasil deveria ser submisso a Portugal, mas uma boa saída caso fosse a última opção lusitana. Esta *missão civilizadora*, como quer Jean Marcel Carvalho França (1999), teve de desenvolver-se inventando meios próprios. Foi preciso inventar o Brasil. E, até que a geração romântica afirmasse sua obra como a inauguração de uma idéia de Brasil, urgiam preparativos para que este feito fosse levado a cabo.

Chegar à cidade do Rio de Janeiro era chegar a uma terra cujas casas caiadas de branco se via de longe, desde a Ilha das Cobras, por onde se passava para aportar até o desembarcadouro. A maior parte daqueles que relatam suas chegadas ao Rio de

Janeiro sente-se feliz por ter chegado e respira o ar de suas praias com certa despreocupação, pois, após dias e dias no mar, a vista de uma baía ampla e coberta por uma vegetação protuberante era algo realmente apaziguador. A alcunha de cariocas, dada aos habitantes do Rio de Janeiro, vinha da forma como os índios denominaram as casas daqueles: brancas e de pedras, as casas dos europeus eram denominadas cary – ocas, ou casas caiadas de branco. Após a invasão francesa liderada por Duguay Troin, em meados da segunda metade dos setecentos, a cidade teve que fortificar suas entradas, os moradores da beira da praia aos poucos foram estabelecendo suas habitações mais adentro do continente, embora a cidade não ficasse muito longe do mar. Até 1808 cerca de 50 mil habitantes existiam nesta cidade, dos quais a maioria era de negros, trazidos como escravos da África.

Um breve passeio pela cidade mostraria poucas vendas, duas escolas: o colégio São José e o colégio São Joaquim, e muitas igrejas. As casas locais assumiam dois estilos, sobretudo, alguns poucos casarões – cuja suntuosidade era medida pelo número de janelas; e muitas casas térreas. Estas janelas, entretanto, não continham vidros, mas as chamadas gelosias – espécie de caixa de madeira com abas em treliça. Suas telhas eram colocadas umas sobre as outras sem argamassa, à moda chinesa – levemente inclinadas no eixo central e planas no restante.

No interior destas casas poder-se-ia notar a pobreza dos requintes em que vivia esta terra, eram poucos os móveis e menos ainda os adornos das casas. Primeiramente a sala de estar, onde também se costumava comer; depois um corredor que nos levaria à cozinha – no caso de uma casa térrea, pelo caminho os quartos, na verdade, alcovas, pois não possuíam janelas. Chegando na cozinha, o visitante mais atento poderia ter uma surpresa, iria notar alguns escravos fazendo comidas e preparando quitutes, geralmente as senhoras da colônia lideravam alguns escravos de ganho no preparo de especialidades que seriam vendidas e cujo ganho serviria para as despesas da casa. Entretanto, dificilmente esta cena seria notada, afinal as mulheres eram avisadas de visitas estranhas, para poderem se resguardar, e os homens recebiam nas salas; as mulheres brasileiras orgulhavam-se de sua discricção e seu ócio, não gostavam de serem vistas trabalhando.

O trabalho no Brasil, mesmo o menor carregamento de peso, era considerado um acinte para o homem livre, assim, dependia-se em tudo dos negros ou, pelo menos, assim se queria comprovar. Esta dinâmica oferecia às ruas uma característica peculiar: muitos negros caminhando de um lado para o outro a carregar compras, a oferecer produtos, a desenvolver suas atividades domésticas. Nos relatos de viajantes como John Mawe (1978), Luccock (1975), Ebel (1972), Gardner (1975), Burmeister (1952), Spix e Martius (1967) sobre os quais baseamos nossa descrição, uma recorrência é comum: estes negros cantarolam ou berram durante todo o tempo e por todos os espaços por onde passam. Isto não quer dizer que sejam felizes, embora a maioria dos viajantes concorde com o fato de que os pretos pouco sofreram no Brasil, nenhum deles deixa de refletir acerca da escravidão e de alguns de seus horrores; especialmente Thomas Ewbank (1976), que chega a relatar os sofrimentos que presenciou.

As mulheres brasileiras, até este período, são mulheres que pouca ou nenhuma instrução recebem e pouco ou nenhum contato tem com as formas de sociabilidade do período no Rio de Janeiro. Corpulentas, são descritas como mulheres de pouco viço, desgastadas pela pouca vida que sua terra lhes deu. Já as negras galgam duas opiniões divergentes: lascivas e, de certa forma, vulgares, ou, e sobremaneira as mulatas, exóticas e interessantes. De qualquer maneira, sua cor e condição de submissão inspiravam alguns dos pensamentos masculinos da época. Pouco se sabe das relações familiares ou de parentesco entre os negros, poucos foram os viajantes que, como Debret, se dispuseram a observar a vida dos negros com atenção mais acurada ou menos pré-concebida.

A instrução recebida pela família branca no Brasil era conferida pela mulher branca, a mãe. Neste sentido, John Luccock se pergunta:

Que é que se pode esperar das mulheres desta terra quando transformadas em mães? Por felicidade, neste clima quente, não se exige do desvelo das mães que se ocupe desde cedo com as roupas das crianças, pois que, tanto meninos como meninas vivem a trançar nus pelas casas, até que atinjam cerca dos 5 anos, e durante 3 a 4 ainda, após essa idade nada mais usam que a roupa de baixo. (LUCCOCK, 1813/ 1975, p. 79)

Ao alimentar-se o habitante das terras brasileiras dispunha de algum pedaço de carne, muitas vezes carne seca, farinha de mandioca para acompanhar –ou um angu feito do mesmo ingrediente, e bananas ou laranjas de sobremesa. Aqueles que tinham



sífilis acompanhavam esta refeição de suco de caju. Após o almoço era comum que a cidade silenciasse, assim o período ativo de suas ruas era de 4 da manhã – quando os primeiros canhões dos/para os navios aportados eram disparados, até 12 ou 13 horas – horário de almoço e, novamente das 16 às 19 ou 20 horas, quando a população se recolhia às suas casas. Apenas o homem da casa usava faca para se alimentar, mulheres e crianças comiam sentadas em esteiras que ficavam estendidas no chão da sala, os escravos domésticos comiam junto com seus senhores e, não raras vezes, encontramos descrições de senhoras que davam de comer aos seus escravos com as próprias mãos. As refeições para os estrangeiros, entretanto, custavam cerca de 800 réis e havia apenas dois lugares em que esta alimentação podia ser concluída: uma venda italiana e outra inglesa.

Com a chegada da corte no Brasil uma modificação foi sentida de pronto: cerca de 24 mil portugueses desembarcaram nesta terra num espaço de 4 semanas. E muitos outros estrangeiros de outras nacionalidades também vieram a partir da abertura dos portos, fugiam de Napoleão, procuravam novas formas de ganho. Com a ilusão de que isto lhes serviria como barganha política, alguns habitantes da terra ofereceram suas casas aos portugueses recém chegados, posteriormente, o Príncipe Regente obrigou outros habitantes a cederem suas casas – ao menos aqueles que possuíam dois imóveis no país. Uma certa animosidade foi desenvolvida entre portugueses e brasileiros, mas até 1822 a noção de brasilidade ainda não estava sequer desenvolvida.

Na urbe o plano era simples, mas não linear: a rua Direita era a principal rua da cidade e concatenava os interesses comerciais de seus habitantes; a rua da Quitanda era o local onde se estabeleciam as negras de ganho e forras a procurar vender ou trocar suas mercadorias; a rua do Ouvidor, a partir de 1808 trocou seus serviços burocráticos pelos serviços de beleza e adorno, instalando cabaleiros, barbeiros, perfumistas e modistas.

Os novos hábitos desenvolvidos pelos reinóis fomentaram também modificações no estado destas ruas: um maior número de chafarizes para o abastecimento da água foi edificado; o sistema de saneamento, que até então era feito por meio dos tigres – barris carregados de excremento eram levados pelos negros até a praia, foi iniciado; o costume de se jogar todas as sujeiras das casas nas valas que se encontra-



vam no meio das ruas foi abolido; as gelosias foram substituídas por modernos balcões de madeira e, finalmente, a figura do médico e do farmacêutico foram reelaboradas no país, seja por um movimento mundial, seja por uma necessidade local, o fato é que as mulheres passaram a ser reeducadas no sentido de higienizar e arejar o seu ambiente de convívio, o que poderemos notar mais proficuamente após 1850.

De 1808 a 1822, mais do que desenvolver aptidões, o Rio de Janeiro teve a aparência, os costumes e a importância modificados. Em meados de 1820, da rua da Praia de D. Manuel, poderíamos ver 20 casas à direita e 10 casas à esquerda. Esta rua, até cerca de 1800, chamava-se rua do Porto dos Padres da Companhia e não tinha casas. Ali desembarcavam os primeiros jesuítas, que geralmente se dirigiam para a Ladeira do Colégio, que até a rua do Castelo, possuía 14 casas à direita, e 7 casas à esquerda, em 1879. Dr. Mello de Moraes (1879), observa que *A cidade foi, desde 1568, dividida em algumas sesmarias, fruto de partilhas e doações da Igreja, sobretudo. O que, em certa medida caracterizou os bairros da cidade.* (MORAES 1879, p.113). Das 57 igrejas, capelas ou ermidas construídas até 1879, cerca de 35 já existiam em 1820. Algumas delas em lugares interessantes, como a de São Jorge – em cima de um bordel, nos mostram como os padres, no Rio de Janeiro, eram flexíveis com seus fiéis. Outras igrejas eram bem antigas, como a Ermida de Nossa Senhora do Ó, de 1590.

Muito mais abundantes que quaisquer outras instituições – somavam-se 7 olarias, 5 curtumes e 9 engenhos – a Igreja Católica empreendeu os primeiros passos do processo civilizatório no Rio de Janeiro, estava presente em todos os cantos da cidade e diversificava suas atividades: ora o ensino, ora as festas, ora o abrigo daqueles que não tinham para onde ir, ora o cuidado com os doentes, enfim, era natural que a cidade demarcasse os *lugares* de sua geografia conforme a lembrança e a necessidade que tinham deles. Livrar-se dos pecados, remediar mal estares, aprender as orações. Até 1808 esta condição não havia sido modificada, a partir da chegada da Corte, algumas referências foram redimensionadas, não havia mais um único poder em exercício na cidade. Se até então se podia falar de Deus e ver os padres – alguns indígenas inclusive acreditavam que os padres eram Deus -, a partir de 1808, falava-se do rei e beijava-lhe a mão.

A Praça da Carioca possuía 19 casas, à sua direita, a rua do Piolho – que a partir de 1831 começou a ser chamada Rua da Carioca, possuía do lado direito 71 casas e do lado esquerdo 63. Era uma rua bem povoada, poucas ruas possuíam mais que 50 casas. No lado esquerdo da Praça da Carioca, desde 18 de março de 1741, ficava o Convento Santo Antonio. Construído em cima de morro homônimo, o Convento Santo Antonio não possuía casas ao seu redor e cedera, no século XVII, 20 braças de terreno de frente e 200 braças de terreno ao fundo, para fazer um hospital da Ordem 3ª de São Francisco. O Convento e sua igreja contígua, de São Francisco da Penitência, eram dos mais ricos do Brasil – com esculturas de madeira totalmente recobertas por ouro. As casas próximas ao Convento de Santo Antonio, até 1808, eram pequenas construções de apenas um andar. A partir de então foram demolidas, algumas por causa da correnteza que o córrego abaixo do Convento tinha. Em meados de 1820, a rua do Piolho e a Praça da Carioca estavam tomadas por sobrados.

Em 1800, a exportação brasileira era de 56.120.000 francos e a importação de 53.400.000 francos. Com a chegada da Corte mudaram os costumes e as importações aumentaram de forma vertiginosa. O barão do Rio Branco (1894) informa que, em 1808, a população era de 46.944 habitantes e em 1821, 80.000. A cidade concatenava os mais diversos interesses e as mais ou menos lúcidas posições acerca das necessidades do país. Entre elas, desde 1704, quando brasileiros derrotaram a chapa dos portugueses nas eleições municipais, notava-se uma rivalidade que viria a denunciar a urgência pela criação de um perfil nacional, de uma identidade brasileira.

Se este pensamento não está formulado em 1808, será desenvolvido até meados de 1821, quando o movimento constitucionalista brasileiro tomou fôlego. As idéias iniciais destas transformações requeriam um espaço de gestação. Se as escolas abrigavam poucos e as Assembléias menos ainda, a Igreja unia as pessoas. Espaço de difusão de idéias, as Igrejas católicas no Brasil oitocentista atuaram como agentes de inúmeras transformações no país. Para o Barão do Rio Branco (1894),

O Brasil deve as escolas fundadas pelos jesuítas quase todos os grande nomes de sua historia literária do século XVI ao século XVIII, os poetas Gregório de Mattos (1633-1696), Basílio da Gama (1748 –1795), o autor do belo poema O Uruguay, Durao (1736 –1784), autor do Caramuru, Cláudio Manuel da Costa (1729 –1789) e Alvarenga Peixoto (1748 – 1793), os oradores sagrados Antonio de As (1620 – 1678) e Euzébio de Mattos (1629 –1692), os historiadores Vicente do Salvador (1657 –

1639) e Rocha Pitta (1660 – 1783) e o diplomata e homem de Estado Alexandre de Gusmão (1695 – 1753). (RIO BRANCO, 1894, p. 115)

Antonio Rodrigues Veloso de Oliveira (1866) aponta a responsabilidade da Igreja no processo civilizacional brasileiro, no Rio de Janeiro foi notada pela presença das inúmeras paróquias e conventos atuantes. Entre os anos de 1780 e 1820 sua presença alcançou notabilidade. Os trabalhos e falas de padres como Antonio de Souza Caldas, Frei Francisco de Santa Teresa de Jesus Sampaio e Januário da Cunha Barbosa, tornaram-se conhecidos não apenas pela beleza de seus sermões, como pela participação política observada no decorrer de suas proposições. Em 1816, quando D. Maria I faleceu, e seu filho subiu efetivamente ao trono, o Congresso de Viena já havia reconhecido o Brasil como Reino. D. João VI seria o maior incentivador desta participação da Igreja na cultura nacional. Criou teatros, desenvolveu as escolas, fomentou uma vida noturna no país – o que tirou as mulheres de casa e lhes possibilitou melhores hábitos e possibilidades, enfim, pode-se dizer que o período joanino no Brasil inaugurou uma nova forma de vivenciar a própria brasilidade e ao cabo implementou novas expectativas de vida à população brasileira.

O convite aos arquitetos e artistas franceses como Montigny, configurando a missão francesa de 1816, iria, cada vez mais, modificar a noção de moradia no Brasil oitocentista, arejando e ampliando seus espaços, ordenando a casa de modo que a recepção fosse um dos atos de primeira importância. Com essas prerrogativas, as casas ganharam mais espaço, mais janelas e mais adornos compondo com mais riqueza casarios como aqueles vistos na rua da Carioca, entre o Convento e a Igreja de São Francisco de Paula. No âmbito público, além de chafarizes e praças que se multiplicam, como já se disse, também são implementados novos ambientes, como o Jardim Botânico, o Passeio Público e mesmo a Biblioteca Real, induzindo a população local à experimentar tipos de sociabilidade e a criar modos de convivência ainda não experimentados. Tudo isso acrescido à enorme proporção de estrangeiros em circulação na cidade, ¼ da população segundo Luccock (1813-1817), deram ao Rio de Janeiro um ar de modernidade e cosmopolitismo que destoava das demais cidades brasileiras, ainda que Salvador na Bahia tenha experimentado algo semelhante em período anterior, a intensidade com que isso ocorreu no Rio de Janeiro deve ser destacada.

Ciosos de sua especificidade, os fluminenses de então e de agora se esforçaram por elogiar sua glória na manutenção de seu patrimônio arquitetônico, ao menos até que nova lufada de modernidade fosse soprada pelas ruas da cidade, varrendo consigo aqueles prédios e costumes considerados antigos. Situada em tal relevo, a cidade carioca do início do século XIX ganha melhores contornos quando comparada a outras cidades brasileiras, tal como iremos nos esforçar em fazer apresentando-lhes a urbe francana.

### **A FRANCA DO IMPERADOR: A IMPORTÂNCIA DA IGREJA NA FORMAÇÃO DE SEU PATRIMÔNIO HISTÓRICO**

Durante a aurora oitocentista, o surgimento e o desenvolvimento das cidades no interior do Brasil e, especificamente no interior paulista, foram movimentados por uma dinâmica diferente daquela observada no estudo da então capital, o Rio de Janeiro. Entre outras características, estas cidades não foram favorecidas pela presença da corte e de suas necessidades metropolitanas. Viver no interior significava inventar um modo de viver muito diferente daquele experimentado em Portugal ou mesmo em cidades como A Baía de Todos os Santos, Belém ou São Luís, grandes cidades da época.

A própria cidade de São Paulo, atualmente referência de modernidade e civilidade, era considerada uma “boca do sertão”, no período. Contava com poucos e esparsos moradores, constituía, na primeira metade dos oitocentos, um ponto de passagem para o “desbravamento” do sertão e abrigava muitas mães solteiras de viajantes, comerciantes e estrangeiros. Astúcia portuguesa ou feliz coincidência, Sergio Buarque de Holanda nos faz ver como a maioria das cidades ou vilas fundadas neste momento obedeceu a uma mesma planta, configurada por uma certa estratégia política, que garantiria nestes espaços pontos de apoio à defesa territorial brasileira. Nos modelos de ocupação vigentes, a igreja estaria sempre em destaque (BENTIVOGLIO, 1997, p. 31).

A ocupação e o desenvolvimento econômico da região de Franca estão relacionados com dois fluxos migratórios. O primeiro, no final do século XVIII, vincula-se à abertura da Estrada dos Goiaes, em 1722, com o trânsito e a fixação de paulistas ao longo da estrada, devido ao comércio entre Santos, Campinas e a Vila Boa de Goiás. O principal produto transportado era o sal, daí esse caminho ficar conhecido como Estrada do Sal. Neste momento, eram de suma importância os chamados “pousos”. Geral-

mente localizados em beiras de córregos, constituíam pontos de apoio para os viajantes desejosos de alimentação e descanso para si mesmos e para seus animais. Estes pequeninos núcleos populacionais eram praticamente as únicas manifestações de povoamento ao longo desta estrada (CHIACHIRI FILHO, 1986, p.52).

O segundo fluxo corresponde à expansão da economia mineira, quando famílias de Minas Gerais ocuparam terras nessa região para criar gado. A descoberta de diamantes e pedras preciosas é também um fator a ser considerado, contudo não explica o desenvolvimento e a ampliação das atividades econômicas verificadas, pois sua proeminência foi pequena face às minas das Gerais.

Nesse primeiro momento, consolidou-se uma economia de tipo mista, em que um comércio regular de gêneros propiciou a formação de uma rede urbana incipiente na primeira metade do século XIX, com um sistema viário articulado em torno da Estrada dos Goiases. Numa primeira fase de sua economia, portanto, as principais atividades econômicas relacionavam-se com o comércio do sal, a mineração, a agricultura de subsistência e a criação de gado. Desde meados de 1830 o café já era plantado, mas somente a partir de 1850 é que ganha destaque, tornando-se o principal produto da região.

Nesse sentido, Franca e cidades vizinhas integram o chamado *oeste paulista*, ou seja, uma área para onde migraram os cafezais após a decadência no Vale do Paraíba, na primeira metade do século XIX. Na segunda metade do século XIX a economia da região passou a basear-se essencialmente na cafeicultura e na criação de gado. A larga difusão dessa atividade propiciou o surgimento dos primeiros curtumes, nas últimas décadas do século XIX, e a produção de sapatos rústicos de couro. Pode-se afirmar que as selarias e sapatarias foram as primeiras indústrias francanas.

A partir de 1930, a produção de sapatos intensificou-se, surgiram as primeiras fábricas, que se proliferariam ainda mais nas três décadas seguintes. Nessa segunda fase da economia regional, a ferrovia foi o principal instrumento de consolidação econômica. Com a Mogiana, conformou-se a rede urbana local, bem como as atividades econômicas, que puderam manter-se apesar da crise de 1929. Coube à chegada da ferrovia, o surgimento e a expansão de algumas cidades, no final do século XIX. Pode-se dizer que a Mogiana foi responsável pelo incremento da economia local, por novas

migrações regionais, e também pela vinda dos imigrantes italianos que não se fixaram na capital ou na região de Ribeirão Preto. Cidades como Cristais Paulista, Pedregulho, Igarapava e Rifaina têm sua existência intimamente relacionada à ferrovia. O comércio também continuou consolidando-se, em especial, com o desenvolvimento das atividades financeiras, alimentadas pelo capital obtido com as exportações de café.

A ampliação do consumo determinou a formação de uma estrutura mercantil organizada, particularmente, em Franca, Ituverava e em Batatais. Foram tradicionais os grandes armazéns para estocagem de café e outros produtos agrícolas, bem como a criação de casas bancárias. A diversificação das atividades econômicas, que já era uma forte tendência na segunda metade do século XIX, tornou-se uma realidade no século XX, com a introdução de novas culturas, em substituição ao café, como por exemplo, a soja, o algodão e a cana-de-açúcar.

Além dos fatores apontados alhures, pode-se dizer que Franca deve sua existência viabilizada também pela institucionalização das terras, esta elaborada pela Igreja. Afirmada como freguesia em 3 de dezembro de 1805, o que hoje constitui a cidade de Franca, partiu de uma doação de terras referentes à Fazenda Santa Bárbara, propriedade dos irmãos José e Vicente Antunes de Almeida. Filhos do Capitão Manuel de Almeida, Comandante do Belo Sertão da Estrada dos Goiases e administrador dos direitos de passagem pelo rio Sapucaí em nome da Real Fazenda (CHIACHIRI FILHO, 2012).

À medida que cresciam em população e recursos, como hoje, as freguesias tornavam-se vilas e nestas, o vigário encomendado poderia, com a mão direita, distribuir sacramentos e, com a mão esquerda, cobrar o dízimo e demais tributos (BENTIVOGLIO, 1976).

A palavra “freguesia” é uma derivação da expressão latina *filius ecclesiae*, que significa “filho da igreja”. Aquele que atende a esta condição é chamado de “filigrês”, ou simplesmente, “freguês”. Uma vez benzidos os terrenos para a construção da Igreja e do cemitério, foi questão de tempo para que começassem a ser erguidas as casas de morada que seriam habitadas por ocasião das festas religiosas do arraial (CHIACHIRI FILHO, 2012)

O espaço foi denominado Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Franca e Rio Pardo, seu nome é uma homenagem ao então governador da Província de São Paulo: Antonio José da Franca Horta. Tal “obséquio” (CHIACHIRI FILHO, 1986, p.59) justifica-se uma vez que se tratava de uma região disputada entre Minas Gerais e São Paulo.

Em 1824, a Freguesia foi elevada a vila, dada sua expansão populacional. A figura do vigário era, neste momento, de suma importância, pois era ele o responsável pela doação das terras referentes ao perímetro urbano; em Franca, como nas demais cidades do país, esta doação evitava a ação de posseiros junto à população que detinha o poder da maioria das terras, entretanto, nesta região o uso desta possibilidade deu-se apenas no sentido de referendar a existência já antiga de famílias na região. A construção da Igreja Matriz iniciou-se em 1820, no lugar atualmente ocupado pela fonte luminosa. Em 1898 foi iniciada a construção da Matriz definitiva, concluída em 1913.

Alguns memorialistas como Afonso Carvalho (1913, p.147) e Antônio Constantino (1931, p.1), afirmaram que a primeira fisionomia daquela que seria a cidade de Franca teria o formato de uma cruz. Tal projeto é atribuído ao Alferes Manuel Marques de Carvalho, talvez com as colaborações do vigário Joaquim Martins Rodrigues e do Capitão Hipólito Pinheiro. Segundo Júlio Bentivoglio (1997), este projeto “evidenciava o modo como o universo urbano encontrava-se permeado pelo sentido de religiosidade, pelo menos em seus primeiros passos”. Tal desenho seria formado pelas igrejas de *Santa Efigênia, São Francisco, São Rafael, do Rosário e do Carmo*, dispostas em forma de cruz no alto da colina central.

A existência deste plano é bastante controversa. A vinda do viajante Auguste de Saint-Hilaire, que passou pelo interior paulista entre 1816 e 1822, além de não incluir esta observação, destaca um número pequeno de residências, umas cinquenta, aproximadamente, o que talvez não justificasse a construção de cinco templos de oração. Outros relatos, como o do português Luís D'Alincourt que por ali passou por volta de 1818, também não fazem referência a esta quantidade de igrejas, mas sim, a um número menor: “Tem a Franca duas Igrejas: a de N. Senhora do Rosário, pequena, e baixa foi a primeira, que se fundou; e a Matriz de N. Senhora da Conceição está quase acabada, e é um lindo Templo” (SAINT HILAIRE: 1903, p. 117).



Uma lista elaborada pelo vigário Joaquim Martins Rodrigues, em 1819, dizia que o arraial contava então com “23 fogos e um total de 132 habitantes” (CHIACHIRI, 1967). De qualquer modo, se a baixa densidade demográfica, por si só, não é capaz de afastar a possibilidade de existência de tal projeto, por outro lado, ajuda a entender os motivos pelos quais não tenha sido levado a cabo.

A fim de comprovar factualmente a existência ou não do referido plano, o historiador Júlio Bentivoglio se debruçou sobre as concessões e pedidos de carta de data e constatou que vários destes documentos fazem referência aos espaços destinados a estas igrejas. Existe inclusive uma autorização eclesiástica para a construção da Igreja de Santa Efigênia, mas que não teria sido levada a cabo por falta de recursos.

Apesar de não ter sido concluído por inteiro, a existência de tal plano é ilustrativa no sentido de mostrar a influência da Igreja na urbanização desta incipiente cidade. Como vimos, desde a escolha do local pra a criação da nova freguesia até a definição dos traçados das ruas da nova vila, a Igreja esteve presente.

Os relatos dos estrangeiros Saint-Hilaire e D’Alincourt também nos trouxeram informações sobre outros aspectos do território e da população. A visita do francês, filho de comerciantes, à vila de Franca foi curta, mas obteve na *Viagem à Província de São Paulo e Resumo das Viagens ao Brasil, Província Cisplatina e Missões*, um espaço significativo, cujos alguns dos principais trechos destacaremos adiante.

No período em que esteve por aqui, em conversas com os moradores locais e comerciantes, este viajante pode formar uma ideia de como surgiu o vilarejo:

Uns, sentindo falta de espaço em sua região natal, outros, fugindo das perseguições da justiça e de seus credores, tinham se deslocado para o oeste, chegando a uma região completamente deserta, onde encontraram terras férteis e excelentes pastagens, terras de que tomaram posse. Essa região não dependia da capitania de Minas Gerais, pertencia à de São Paulo. Os mineiros ali emigrados puseram-se sob a proteção de Antonio José da Franca Horta, governador desta última capitania, dando um dos sobrenome do mesmo à vila cuja criação iniciaram. (SAINT-HILAIRE: 1903, p. 117)

Assim, a população de Franca era, sobretudo, de mineiros atraídos pela nova possibilidade de lucro que os diamantes encontrados na região apresentavam, mas nem sempre diretamente destes, também do comércio que esta possibilidade indicava.

O sustento da extração movimentaria muito dinheiro para aqueles que soubessem se aproveitar do mesmo. Neste sentido, Saint-Hilaire afirmava:

Novos habitantes vieram juntar-se aos mais antigos, e antes da época de minha viagem (1819), Franca já se tinha tornado a principal localidade de uma paróquia cujos limites eram, de um lado, os da própria província, e, de outro, a paróquia de Batatais. (SAINT-HILAIRE: 1903, p. 118)

O francês também contemplou em suas memórias, descrições acerca do cotidiano e sobre a população da freguesia:

Com exceção de um número pequeno de operários e negociantes de comestíveis os demais eram todos agricultores, os quais, segundo o costume, não tinham casa na sede da comarca senão para nas mesmas passarem os domingos, casas que, durante os outros dias da semana, permaneciam fechadas, pois os respectivos proprietários residiam em suas fazendas. Os francanos cultivavam, fabricavam em suas propriedades, tecidos de algodão e de lã, e aplicavam-se especialmente à criação de gado vacum, de porcos e de carneiros. Suas ocupações não se modificaram desde a época de minha viagem; mas a criação de gado vacum, no distrito de Franca, tomou grande incremento, e, em 1838, esse distrito era um dos que forneciam mais gado bovino. Em consequência de sua vida de criadores é que os habitantes desta região tem a vantagem de não necessitar de grande número de escravos. Uma outra vantagem devem também a essa circunstância: montado constantemente a cavalo, para correr em busca dos animais, nos campos, onde o ar é geralmente puro, gozam de ótima saúde, e parece que em nenhuma outra parte da província vive-se bem de maneira semelhante. (SAINT-HILAIRE: 1903, p. 119)

O engenheiro português Luís D'Alincourt, em sua "Memória sobre a Viagem do Porto de Santos à Cidade de Cuiabá" (1818), também não deixa de registrar tais aspectos:

Os habitantes deste lugar são industriais, e trabalhadores; fazem diversos tecidos de algodão; boas toalhas, colchas e cobertores; fabricam pano azul de lã muito sofrível; chapéus: alguma pólvora; e até já têm feito espingardas: a sua principal exportação consta de gado vacum, porcos, e algodão, que levam a Minas: plantam milho, feijão, e outros legumes para consumo do país. O Arraial está bem arruado, porém a maior parte das ruas é ainda mui pouco povoada, só o largo da Matriz está mais guarnecido de casas que são construídas de pau a prumo, com travessões, e ripas, cheios os vãos de barro, e as paredes rebocadas com areia fina, misturada com bosta, geralmente são pequenas, e a maior parte delas cobertas de palha (D'ALINCOURT, 1818, p. 18).

Este relato, escrito em 1818, será adiante complementado pelo próprio autor, por ocasião de seu retorno ao município cerca de cinco anos depois:

Hoje são raras as que existem cobertas de palha, e há boas propriedades; desde o ano de 1818, era que estive nesse Arraial, até o princípio deste de 1823, que por ali

tornei a passar, tem-se aumentado o número de Fogos consideravelmente, não só dentro do Lugar, como fora junto dos ribeirões, por onde há sítios mui aprazíveis; igualmente há crescido o comércio, e agricultura, o ali concorrem da Farinha Podre, e outras partes a buscar sal, e mais alguns gêneros (D'ALINCOURT, 1818, p. 20).

Segundo José Chiachiri (1967), ex-diretor do Museu Histórico Municipal que hoje leva o seu nome, “por volta de 1860, Franca já era uma cidade bem povoada, com suas casas de beirais largos e janelas ogivais, de guilhotina, possuindo também um ou dois sobrados”. Todavia, pouco se pode ver dessa época nas ruas de Franca. Na Praça da Matriz ou mesmo na Praça Barão, as construções são reminiscências de um período em que a cultura do café embelezou a região. Construções dos anos 20 e 30 formam *os monumentos* que nos restaram em Franca. O período oitocentista guarda consigo apenas a memória de uma cidade que, em desenvolvimento já notável, ainda não possuía o requinte esperado daquilo que se costuma nomear como Patrimônio Histórico. Mesmo os costumes dos habitantes de “antanho” seriam sobrepujados pela cultura imigrante operária do século seguinte e do tempo do Império, apenas a alcunha carinhosa e as lendas urbanas acerca de um encontro amoroso de d.Pedro I com a Marquesa de Santos restariam.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

As cidades de Franca e Rio de Janeiro guardam muitas semelhanças no que tange aos parâmetros pelos quais suas primeiras edificações foram construídas: a Igreja e os interesses das classes dominantes, ou ainda do Estado, fizeram de seu terreno canteiro de obras para o desenvolvimento de novas formas de sociabilidade, pois ambas tiveram sua urbanidade planejada a um dado momento de sua história.

Fato é que, em fins dos setecentos e início dos oitocentos, estas duas localidades tão distantes geograficamente talvez possuíssem mais semelhanças do que posamos hoje resgatar: as casas, as igrejas, as vendas. A descrição feita por Chiachiri (1967 – p.66) de casas “esparsas”, feitas com “alvenaria bruta”, sustentadas por “grandes peças de aroeira, por cima das quais janelas enormes e telhados de beirais imensos marcavam a lembrança dos restos de uma era colonial”, poderia muito bem ser aplicada, naquele momento, tanto a uma quanto a outra. Lembrando que, apesar de ter se tornado capital do Brasil em 1763, somente a partir de 1808 se intensificariam as

Revista Trilhas da História. Três Lagoas, v.8, nº15, jul-dez, 2018. p.105-125 ISSN:2238-1651

obras de aterramento, arruamento e fiscalização, entre outras iniciativas tendentes à adaptação da cidade do Rio de Janeiro à nova realidade que se desenhava.

Entretanto, não seremos tolos a ponto de não observarmos as inúmeras diferenças que separam estas duas cidades uma da outra: seus habitantes. Portuária, a capital fluminense sediou não apenas a colônia, mas o próprio império. Imperial, a pacata cidade do interior paulista, ganharia tal atribuição em função de uma lenda romântica acerca das escapadas pouco comuns de um d. Pedro II.

Entre lendas e distinções, portanto, constrói-se a história de uma cidade. Sua composição, na maior parte dos casos ilógica e caótica, dá lugar à camadas de tempo cuja história não pode ser contada sem a carne que a povoa, como assinalou Richard Sennett (2003).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARIÉS, Philippe; Duby, Georges (orgs.). *História da vida privada* - Vol 2: Da Europa feudal à Renascença . São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

ARGAN, Giulio. *A História da cidade como história da arte*. São Paulo, Martins Fontes, 1998.

BENTIVOGLIO, Julio. *Igreja e Urbanização em Franca*. Franca: FHDSS/ Amazonas, 1997.

\_\_\_\_\_. *Trajetória urbana de Franca*. Franca: Fundação Mário de Andrade, 1999.

BUENO, Francisco de Assis. *A cidade de São Paulo* .São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1976.

BURMEISTER, Herman. *Viagem ao Brasil através das províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Trad. Manuel Salvaterra e Hubert Schoenfeldt, Not. Augusto Meyer. São Paulo: Martins.

CHIACHIRI FILHO, José. *Do Sertão do Rio Pardo a Vila Franca do Imperador*. Franca: Ribeirão Gráfica, 1986

CHIACHIRI, José. *Vila Franca do Imperador*. Franca: O Aviso da Franca, 1967

CHOUAY, François. *Alegoria do patrimônio*. São Paulo: Edunesp, 2001.

---

D'ALINCOURT, L. *Memórias sobre a viagem do Porto de Santos à cidade de Cuiabá*. São Paulo: Martins, 1818/1953.

DEBRET, Jean Baptiste. *Viagem Pitoresca e Histórica ao Brasil*/Jean Baptiste Debret; prefácio Antônio Carlos Villaça. – Belo Horizonte: Itatiaia, 2010.

EBEL, Ernest. *O Rio de Janeiro e seus arredores em 1824*. São Paulo: Brasiliense, 1972. Trad. E Not. Joaquim de Souza Leão Filho.

EWBANK, Thomas. *Vida no Brasil ou diário de uma visita à terra do cacauero e da Palmeira*. São Paulo: Itatiaia, 1976.

GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*: principalmente nas províncias do norte e nos distritos do ouro e diamante, durante os anos de 1836-1841. São Paulo: Itatiaia, 1975.

GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

LIDLEY, Thomas. *Narrativa de uma viagem ao Brasil*. São Paulo: Brasiliana.

LUCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Tomadas durante uma estada de 10 anos nesse país (de 1808 a 1818). Trad. Milton da Silva Rodrigues. São Paulo: Martins.

MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil*. Pref. Mário G. Ferri. Trad. e Not. Clado Ribeiro Lessa e Selena B. Viana. São Paulo: Itatiaia/ Edusp, 1978.

MORAES, A. J. de Melo. *Chronica Geral e minuciosa do Império do Brazil desde a descoberta do Novo Mundo ou América até o ano de 1879*. Rio de Janeiro: Typographia Editor Dias da Silva Júnior, 1879.

MORES, A. J. de Melo. *Chorographia do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia de Pinheiro & Companhia, 1866. 2<sup>a</sup>. ed.

PIZARRO, Monsenhor. *Extrato de Memórias sobre o Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo VI, volume 5, número 18 Imprensa Nacional, jul/ 1843.

RIO BRANCO, Barão do. *História do Brazil: esboço escripto para Lê Brésil em 1889*. São Paulo: Livraria Teixeira & Irmão, 1894. (Faculdade de Direito USP)

RUGENDAS, João Maurício. *Viagem Pitoresca através do Brasil*. São Paulo: Livraria Martins. Trad. Sergio Milliet, 2<sup>a</sup> ed., 1940.

SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem à Província de São Paulo e resumo das viagens ao Brasil, Província da Cisplatina e Missões do Paraguai*. Trad. e Pref. Rubens Borba de Moraes. São Paulo: Livraria Martins, 1903.

SENNETT, Richard. *O carne e a pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Tradução de Marcos Aarão Reis. 3 ed., Rio de Janeiro, Record, 2003.

SPIX, J. B. von. MARTIUS, C.F.P. von. *Viagem pelo Brasil (1817 – 1820)*. Trad. Lúcia Lahmeyer, revis. Ramiz Galvão e Basílio de Magalhães. São Paulo: Melhoramentos, 1967.

Recebido em: 02/10/2018

Aprovado em: 13/11/2018