

**PRÁTICA TURÍSTICA E RETÓRICA DO ESPAÇO NAS VIAGENS NA GALIZA
DE SILVEIRA DA MOTA (1889)**

Sara Cerqueira Pascoal

CEI – Centro de Estudos Interculturais

Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto

spascoal@iscap.ipp.pt

Resumo

O turismo nasce a partir de viagens organizadas com objetivos relacionados com o lazer, a partir do século XIX, e tendo a viagem como conceito fundador e ao mesmo tempo contrastante. O conceito de viajante foi construído de várias formas e sob vários aspetos e a literatura teve um papel imprescindível nessa construção, nomeadamente a estesia romântica. O Romantismo traz consigo a voga da viagem a Espanha. Este artigo propõe uma abordagem geocrítica do relato de viagens de Inácio Francisco Teixeira da Mota, *Viagens na Galiza*, publicado em 1889, pela tipografia lisboeta de A.M. Pereira. Pretende-se sobretudo destacar, além do itinerário turístico, a construção de uma retórica sobre o espaço que se plasmará nas imagens e nas narrativas que ainda hoje perduram na nossa memória e que consubstancia no conceito de lugar turístico, i.e. “lugares em que há turistas, onde fomos precedidos e onde seremos seguidos por muitos outros” (Knafou, 2001: 64).

Palavras-chave: Literatura; turismo; retórica do espaço; geocrítica.

Abstract

Tourism is born from organized journeys for goals related to leisure, especially since the nineteenth century, being the journey a founder and simultaneously contrasting concept. The concept of the traveler was built in various forms and under various aspects and literature had an essential role in its construction, including the romantic aesthesia. Romanticism brings the vogue of the journey to Spain. This paper

proposes a geocritical approach of the travel book authored by Inácio Francisco Teixeira da Mota, *Viagens na Galiza*, published in 1889, by the typography AM Pereira. We intend to highlight, besides the tourist itinerary, the design of spatial rhetoric which will shape the images and narratives that still linger in our memory and which embody the concept of tourist place, i.e. "places where there are tourists, where we were preceded and where we will be followed by many others" (Knafou, 2001: 64).

Keywords: Literature; tourism; rhetoric of space; geocritical approach.

Não é para ver Granada que hoje se viaja. É para ver a Granada do passado, a Granada dos poetas, das odaliscas, dos cavaleiros, dos emires, a Granada das festas, dos amores, dos ciúmes e das vinganças. Essa Granada porém não se descreve. Não pertence a Geografia física. Pertence, com o jardim das Espanhas e com os lugares do Éden, à Geografia maravilhosa.

ANSELMO DE ANDRADE

O turismo nasce a partir de viagens organizadas com objetivos relacionados com o lazer a partir do século XIX, e tendo a viagem como conceito fundador e ao mesmo tempo contrastante. O conceito de viajante foi construído de várias formas e sob vários aspetos e a literatura teve um papel imprescindível nessa construção, nomeadamente a estesia romântica. O Romantismo traz consigo a voga da viagem a Espanha. Se a imagem da Espanha (e de toda a Península Ibérica) que prevalece ao longo do século XVIII é bastante negativa, retrógrada e lúgubre, abrasada nas fogueiras dos *autos de fé* e no fanatismo da Santa Inquisição, com paisagens desoladas, estradas perigosas, hospedarias da má fama, alimentando a chamada “Lenda Negra”, por oposição a uma França e ao Norte da Europa onde floresciam os ideais iluministas¹, esta imagem vai evoluindo com o decorrer do século XIX². As invasões napoleónicas e a Guerra

¹ Veja-se, por exemplo, a comparação que Ramalho Ortigão faz entre a França e a Península Ibérica numa das suas Farpas: “O séc. XVIII, em Portugal tão lugubrememente tenebroso de embiocamento beato, de crasso mau gosto, de nojenta hipocrisia, foi em França dos de mais brilho para a história do talento e das artes. Da própria regência, com toda a devassidão, diz Michelet, que através de todos os vícios e de todos os erros, ela tinha esta particularidade benéfica e simpática - era do partido do futuro. O inimigo era o passado, era a Espanha representante da Idade Média, a Espanha, abrasada em fogueiras, a Espanha que,

² O artigo “Spaniards” de José Manuel López de Abiada explora as noções hispanofobia e hispanofilia (LOPEZ DE ABIADA, 2007).

Peninsular (1808-1814) conduziram milhares de soldados a Espanha, contacto que permitiu rever alguns dos preconceitos e pôr em causa estereótipos. A resistência heroica dos povos peninsulares, e neste caso específico do povo espanhol, suscitou a admiração e o interesse do resto da Europa. Como afirma Elena Fernandez Herr, a par da Lenda Negra, perduraria uma Lenda Branca ou Dourada, bastante lisonjeadora³:

“ L’Espagne a joui et souffert de deux légendes, celle que les Espagnols appellent “noire”, et qui a fait couler beaucoup d’encre, et une autre que nous appellerons “blanche”, ou même “dorée”, qui les a beaucoup flatés. Les deux sont, en partie tout au moins, le produit des émotions que soulevèrent les rôles opposés de dominée et de dominatrice. La satisfaction que le monde gréco-latin (et plus tard les Arabes) éprouva a exploiter et à posséder l’Espagne engendra la seconde, tandis que le dépit, la jalousie, l’humiliation, engendrèrent la première, à partir, dans les deux cas, de faits réels plus ou moins défigurés. ” (FERNÁNDEZ HERR, 1973: 21).

A preferência romântica pelo medievalismo, pelas ruínas, pelo exotismo e orientalismo maurófilo, fará da Espanha um destino da moda. Por conseguinte, e como afirma Vincent Clément “pour un romantique, le voyage en Espagne est un aboutissement” (CLÉMENT, 1998). Raymond Foulché-Belbosc arrola mesmo cerca de 858 narrativas de viagem de estrangeiros à Península Ibérica, das quais 599 são a Espanha, 380 dedicadas à Andaluzia. Os viajantes franceses escreveram um terço destas narrativas, os britânicos, um quinto e os americanos, um sexto. Todas estas narrativas contribuíram de forma decisiva para moldar a imagem moderna da Espanha, entre as quais se encontram, como é óbvio, as que foram redigidas pelos vizinhos portugueses.

A Europa Meridional, e a Espanha de forma muito especial, constituem os horizontes geográficos mais frequentados pelos escritores-viajantes portugueses oitocentistas, até porque a Espanha é um território quase obrigatório de passagem para os outros países europeus. Espaço vivido, portanto, cuja delimitação de roteiros mais frequentes, se não mesmo estereotipados, não será despicienda para compreender a perceção e a vivência desse mesmo espaço. Por conseguinte, percorrer itinerários de viagem de alguns dos nossos escritores mais célebres do segundo quartel de Oitocentos

³ “(...) Passam-me no espírito mil ideias que se combatem, umas a fallarem-me de feudalismo, de inquisição, de fanatismo, outras de castanholas, de pandeiros, de cachuchas, de serenatas, de costumes poéticos e pittorescos” (MACHADO, 1965:20).

é equacionar a perceção do espaço da vizinha Espanha, mas igualmente “o conjunto de ideias sobre o estrangeiro tomadas num processo de literarização, mas também de socialização” (PAGEAUX,1994: 60). A viagem real, pela paisagem real, física e humana, não deixa de configurar uma viagem imaginada, um espaço ficcionado, pela rememoração de leituras, de mitologias de “miragens”, normalmente de matriz francesa.

A Espanha foi, de facto, um destino preferencial dos primeiros turistas portugueses que, por um lado, descreveriam as suas cidades mais importantes, como Madrid ou Barcelona, mas igualmente cidades de passagem, tal como Burgos ou Santander. A Galiza, apesar de muito próxima geográfica e culturalmente de Portugal, não fazia parte dos roteiros mais frequentes dos viajantes, quer portugueses, quer estrangeiros. Dos livros de viagens portuguesas que compulsámos, publicados entre 1850 e 1900, apenas três descrevem viagens à Galiza: a *Viagem na Hespanha*, de Anselmo de Andrade (1885), a narrativa *Em Hespanha: arte e paisagem* de Tomaz Lino de Assumpção (1896) e esta *Viagem na Galiza*, de Inácio Francisco Silveira da Mota. Ora, o desinteresse pela região galega é, paradoxalmente, o motivo invocado por Silveira da Mota para a sua visita, fazendo dele um dos primeiros turistas portugueses em terras galegas:

“Visitem outros as capitais florescentes dos grandes impérios, as ruínas das famosas cidades, que o decurso dos tempos devastou; eu desta vez só posso peregrinar aquém dos Pirenéus, em pobres, humildes terras que os viajantes desdenham.” (MOTA, 1889: 5).

Na verdade, a Galiza exigia uma visita propositada por parte dos portugueses. Não era uma região de passagem obrigatória nas deslocações para as cidades europeias, sobretudo Paris, tal como Castela ou o País Basco. Ao contrário de Madrid, capital do reino ou de Barcelona, a cidade economicamente mais florescente, não exercia atração verdadeiramente irresistível sobre os viajantes. Também não gozava do prestígio e do encanto da Andaluzia, pelo seu pitoresco e exotismo arabizante.

A Galiza estava muito isolada, quer de Portugal, quer do resto da Espanha. Efetivamente, só em 1883 ficará a Galiza unida pelo caminho de ferro a Castela e Portugal terá de esperar até 1886, para que essa ligação ferroviária se conclua⁴. A construção da ponte internacional sobre o Rio Minho, em 1886, iria definitivamente

⁴ ALEGRIA, 1987; MATOS, RIBEIRO, BERNARDO, 2009.

aproximar os dois países, explicando que estas três viagens se situem todas nas duas últimas décadas do século XIX. A viagem de Silveira da Mota, cujo relato sairá dos prelos lisboetas de A.M. Pereira, em 1889, inaugurará a ligação ferroviária à Galiza, uma vez que se realiza na Primavera de 1886.

O seu autor, Inácio Francisco Silveira da Mota nasceu em Lisboa em 1836, tendo ali falecido, em 1907. Frequentou o Curso de Direito na Universidade de Coimbra, onde se formou bacharel em 1856. Foi eleito deputado pela primeira vez em 1863, pelo círculo eleitoral de Faro, tendo, até 1878, sido reeleito por vários círculos eleitorais. Durante este período colaborou na reforma do Código Penal. Foi eleito membro da Associação dos Advogados de Lisboa e exerceu vários cargos públicos: Subdiretor Geral dos Negócios Eclesiásticos (1864) e dos Negócios da Justiça (1868) e Diretor da Direção Geral do Registo Civil e Estatística. Enquanto jornalista e escritor, publicou vários livros sobre legislação e administração pública e colaborou em diversos jornais e revistas de índole literária e histórica, nomeadamente no *Arquivo Universal*, que fundou e dirigiu, tendo igualmente sido um dos redatores, com Latino Coelho, do *Dicionário da Língua Portuguesa* da Academia Real das Ciências de Lisboa.⁵

Silveira da Mota deslocou-se a Espanha em diversas ocasiões, tendo publicado alguns artigos sobre as suas viagens na Andaluzia no *Arquivo Universal*. A sua *Viagem na Galiza* é, de facto, um dos poucos livros de viagem dedicados a esta província, mas que mereceu imediatamente a crítica elogiosa de dois ilustres espanhóis, Hermenegildo Gíner de los Rios e Juan de Valera. O primeiro aproveita a colação feita por Silveira da Mota, sobre as semelhanças entre a Galiza e Portugal, para lamentar a divisão da Península em dois Estados, qualificando Silveira da Mota de “observador minucioso” e “artista por excelência”. Já D. Juan de Valera considera o livro ligeiro e de leitura agradável, rejeitando, no entanto, algumas ideias apresentadas por Silveira da Mota, como a de que a emigração representava uma verdadeira catástrofe para a Galiza, cujos filhos se viam empurrados a ela pela miséria, contestando também o gosto literário de Silveira da Mota ao incluir poemas de Rosalía de Castro, que o célebre crítico andaluz menosprezava.

⁵ BNP - Arquivo de Cultura Portuguesa Contemporânea - MOTA, Silveira da., visitado em 15 de abril de 2009, http://acpc.bn.pt/colecoes_autores/n39_mota_silveira.html.

6.2. O itinerário da viagem: a Galiza vivida

Um ano antes do *Ultimatum*, em 1889, publica Silveira da Mota as suas *Viagens na Galiza*, realizadas, porém, três anos antes. Cronologicamente a viagem desenrola-se entre 15 de Maio de 1886 e termina a 11 de Junho do mesmo ano. Neste roteiro turístico que percorre toda a região galega, Silveira da Mota visita as cidades de Vigo, Pontevedra, Villagarcia, Santiago de Compostela, Corunha, Lugo, Ourense, Ribadavia e, finalmente, Tuy.

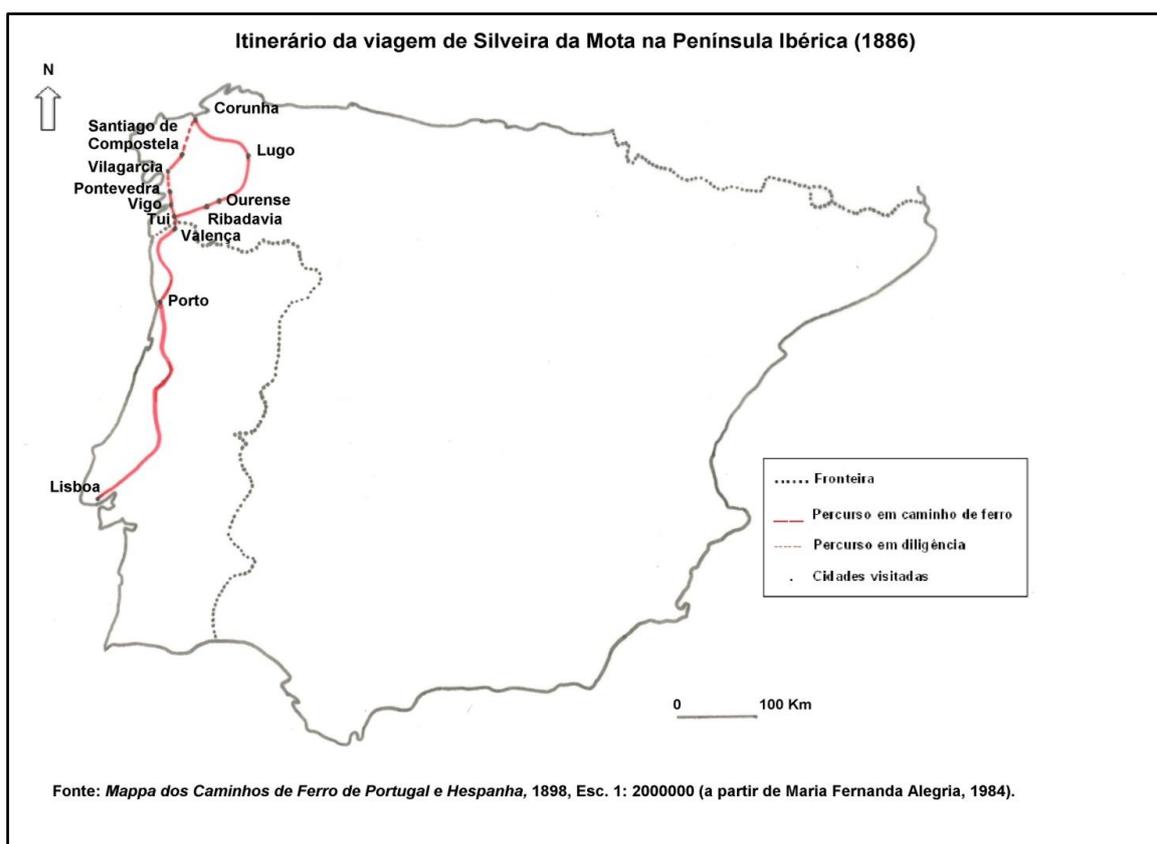


Fig. 32 - Itinerário da viagem de Silveira da Mota na Península Ibérica (1886)

O trajeto entre o Porto e Vigo foi efetuado em caminho de ferro, precisamente no ano de inauguração desta linha. A conclusão da ponte rodoferroviária sobre o Rio Minho, inaugurada a 25 de março de 1886, vai permitir unir a Linha do Minho, que ia até Valença, à linha ferroviária galega. A escolha das cidades visitadas segue, por conseguinte, e sempre que possível, o trajeto existente da linha de caminho de ferro, centrando-se nas cidades capitais de província. Quando a ligação ferroviária é inexistente, tal como no percurso entre Pontevedra e Villagarcia, esse caminho é efetuado em diligência.

As primeiras impressões que a paisagem desperta ao viajante são as notórias semelhanças entre a Galiza e o Minho. A tripla adjetivação enriquece a descrição e reforça o paralelismo, mas demonstra essencialmente uma atenção, muito particular e aprofundada, votada à paisagem, por parte do escritor português:

“A paisagem da Galiza, no espaço que medeia entre Guilharey e Vigo descortina-se tal qual a do Minho, opulenta, variada e alegre; mas a chuva cahia espessa, persistente, diluviosa, os campos transformavam-se em tremedades, o sol, encoberto com as nuvens, mal expelia amortecidos raios, quasi sem luz nem calor, e o comboio caminhava vagaroso.” (MOTA, 1889: 6).

Em termos estruturais, a abordagem das várias cidades galegas, que Silveira da Mota visita, parece fundamentar-se numa moldura tipificada que segue o mesmo padrão. Em primeiro lugar, o autor apresenta a situação topográfica da cidade, a sua rede viária e principais locais de interesse turístico. Passa em revista os aspetos mitológicos que deram origem aos centros urbanos, apresentando ainda diversos dados históricos, entrelaçando divagações literárias com cenas da vida quotidiana.

A Vigo de finais do século XIX apresentava já, aos olhos do escritor português, as características que fariam dela uma cidade “próspera e populosa”, prevendo Silveira da Mota o seu rápido crescimento demográfico e urbano:

“A excellencia da bahia, uma das mais vastas e seguras que ha nos mares da Europa, a situação topographica e a brandura do clima que promovem o tracto frequente de grande numero de forasteiros, a abundancia dos mercados, o progresso da industria, a fertilidade e cultivo dos campos que se dilatam pelas margens amenissimas da ria, explicam este rapido incremento, que está ainda muito distante do seu termo.” (MOTA, 1889: 10).

Não obstante o perímetro urbano se encontrar ainda espartilhado por uma parte das muralhas filipinas que ainda não tinham sido totalmente destruídas, ao contrário do que já sucedera com as grandes cidades, Vigo já crescia muito para além daquilo que eram os limites desta circunscrição⁶. Talvez seja esta a principal razão que explica o

⁶ María del Mar Serrano explica-nos este caso paradoxal de Vigo: “El recinto amurallado de Vigo, que databa de 1656, se demolió a mediados del siglo XIX cuando se inició el ensanche de la ciudad. Todavía en una guía de 1840 se indica que «toda ella está rodeada de baluartes y muralla, pero de mala y débil mampostería, cuyo circuito es de unos 2.344 pies, y presenta una Fig: muy irregular.” (SERRANO, 1991).

facto de os espaços privilegiados por Silveira da Mota serem quase todos não os espaços centrais, mas sim os que delimitam a cidade e conduzem às periferias. Situada na “aba de uma colina, cujo cimo é coroado pela alcáçova, ou Fortaleza de Castro, a cidade conserva parte das muralhas com que Filipe IV a cingiu”, Vigo só poderia crescer para os seus extremos. Os espaços citados são pois os que conduzem para fora da cidade: o porto de Vigo, o passeio de Afonso XII - “grandioso começo da estrada de Bayona” – os arrabaldes do Arenal e da Rivera.

Silveira da Mota dá-nos também conta da antítese que caracteriza a morfologia urbana das cidades no final do século XIX, onde simultaneamente encontramos uma malha viária muito densa e de ruas estreitas, que coexiste com as novas avenidas, largas e frondosas:

“Ahi congostas em zig-zag, quelhas escuras e lamacentas desembocam já em praças asseidadas; e por entre o vulto dos humildes casebres dos marinheiros e pescadores, campeiam casas e palácios, que vão a passo e passo transformando a antiga povoação antiga na moderna e substituindo à vila, que nos fins do século passado contava com pouco mais de mil habitantes, na cidade populosa e prospera que hoje existe.” (MOTA, 1889: 9).

A descrição dos espaços não fica completa sem que Silveira da Mota relembre os espaços envolventes da cidade, que, por motivos de pitoresco turístico e pela singular beleza da paisagem das Rias, parecem interessar sobremaneira o nosso escritor, nomeadamente a ilha e baía de S. Simão, a vila de Cangas e o farol e ilhas Cíes.

Após uma estada de 3 dias em Vigo, Silveira da Mota dirige-se em locomotiva para a cidade que dá nome à capital da província, Pontevedra, à qual chega no dia 18 de Maio. Durante o trajeto, a paisagem galega é colorida e variada:

“Na rápida carreira a locomotiva cruza planícies tapisadas de verdura, atravessa por entre grupos de nogueiras e castanheiros, galga penedias, rompe montanhas, transpõe abysmos, percorre soberbos viadutos, e deixa entrever aldeolas e casarias, quintais e vergeis encaixilhados em muros de pedra solta, a veia flexuosa da ria a afastar-se da enseada, o alegre e sereno valle serpeado pelo Lerez.” (MOTA, 1889: 28).

Em contraste com o desenvolvimento industrial e demográfico patenteado por Vigo, a capital de província – Pontevedra – apresenta-se a Silveira da Mota com uma inesperada decadência:

“A cidade é grande, e presumo que terá cerca de vinte mil habitantes. Não se assignala, comtudo, nem pela vida ruidosa e prasenteira, nem pelo extraordinario desenvolvimento de qualquer ramo de industria ou de commercio. Muitas ruas jazem no silencio de austeros claustros, a Alameda conserva-se deserta, tudo revela, emfim, o recolhimento e a descommuns tristeza de uma decadente capital de provincia.” (MOTA, 1889: 31, 32).

Esta decadência estende-se inclusive ao aspeto dos principais monumentos religiosos da cidade: o convento de Santa Clara, a igreja do Peregrino, o templo de Santa Maria, o templo de S. Domingos e o convento de S. Francisco.

A sua permanência em Pontevedra é muito curta, dura apenas um dia, e talvez por isso, mas também pelo aspeto de ruínas da cidade que tanto o impressionou, Silveira da Mota não se detenha muito na descrição dos espaços. Pelo contrário, o capítulo que dedica à sua estada em Pontevedra é sobretudo dedicado a descrever com minúcia a hospedaria e a hospedeira, a divagar sobre as origens mitológicas da cidade e alguns dos seus cidadãos mais célebres. Relata ainda um encontro com um outro português, um poeta que identifica apenas pelas iniciais, G.J, com que passa tempo a compartilhar as saudades da terra natal.

Um dia depois, a 19 de Maio, sai de Pontevedra em direção a Villagarcia, usando agora por meio de transporte a diligência. A deslocação desde Pontevedra até Villagarcia explica-se pela necessidade de apanhar o comboio em Carril, estação de caminho de ferro situada próximo de Villagarcia.

Esta linha ferroviária, entre Carril e Santiago de Compostela, fora aliás a primeira linha a ser inaugurada na Galiza, a 15 de Setembro de 1873. Seriam necessários quase 30 anos para que esta linha se prolongasse a sua via até Pontevedra, ligação inaugurada a 24 de Julho de 1899. Ficaria assim completo o eixo Pontevedra, Villagarcia, Carril, Santiago de Compostela, que se uniria à ligação com a rede geral de Espanha através de Redondela.

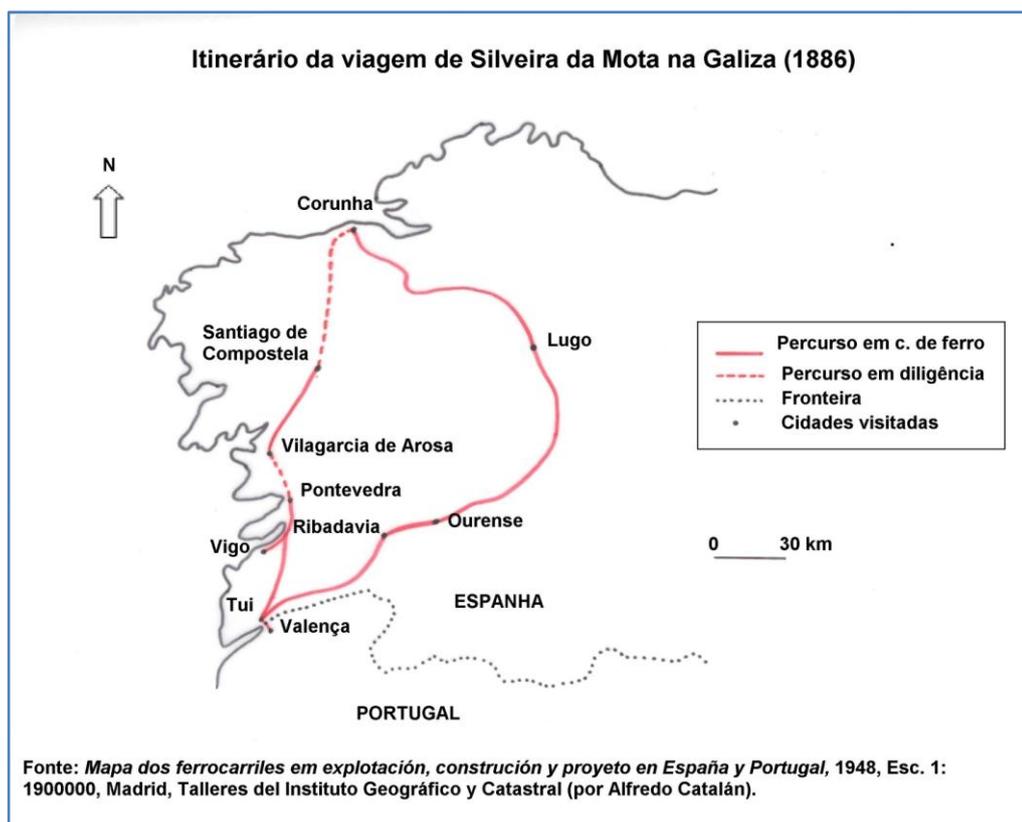


Fig. 35 - Itinerário da viagem de Silveira da Mota na Galiza (1886)

Vilagarcia oitocentista é local de veraneio, onde se aloja uma grande quantidade de romeiros que, em peregrinação desde Santiago de Compostela, aproveitam para passar algum tempo perto dos ares marítimos. Esta estância representa o turismo balnear⁷ que se desenvolveria particularmente por ação, quer das novas linhas ferroviárias, quer da consolidação das correntes higienistas⁸, no último quartel do século XIX. Silveira da Mota descreve este fenómeno da seguinte forma:

“ (...) o ar é puríssimo, o céu esplêndido, a temperatura agradável, e tudo converge para a paz de espírito, para a saúde, para a franca e íntima alegria, para as festas sem pragmáticas, nem maledicências, nem tumulto, nem a insipidez e o tédio do fingido contentamento.” (MOTA, 1889:52).

Já a vila de Carril, situada nas margens da ria de Arosa, fora escolhida como ponto de partida para a primeira linha férrea pelo seu porto “abrigado e vasto”, onde entravam “muitos paquetes e transatlânticos” e “navios do litoral da Galliza”. A vila,

⁷ Ver LARRINAGA RODRÍGUEZ, 2002.

⁸ Sobre o higienismo veja-se ALCAIDE, 1999.

que hoje perdeu importância, estava em plena expansão nos finais do século XIX, e engrandecia “de anos para ano em prosperidade, e se encontra já em excelentes condições de povo mercantil”.

Depois de cinco dias em Villagarcia e Carril, no dia 23 de maio, Silveira da Mota chega a Santiago de Compostela, onde permanecerá por idêntico período de tempo, até 28 de maio. Em Santiago, no entanto, ao contrário de outras cidades, Silveira da Mota detém-se com maior precisão e atenção nos monumentos e no património arquitetónico.

A Catedral está, obviamente, no centro desta atenção. É pela sua descrição pormenorizada que Silveira da Mota começa, confessando que aí permaneceu “durante largas horas”. Seguem-se, os edifícios e a história da Universidade, o Seminário, situado no convento de S. Martinho, o Hospital Real e as várias igrejas (“contam-se trinta e três, quatorze das quaes se incorporam em conventos”). Silveira da Mota aproveita ainda algum tempo que lhe resta para visitar os arredores da cidade. Embora a sua viagem não se faça por motivos religiosos, é quase impossível que, numa passagem por Santiago de Compostela e pela sua Catedral, o ser humano não se sinta imbuído por um profundo espiritualismo. Silveira da Mota assume, em Santiago, não só o perfil de turista, mas sobretudo o de peregrino:

“Encontro allivio e paz nesta mansão austera, melancólica e solene, que traduz a sublime magestade, o espiritualismo da arte cristã, e expressa de alguma forma a fé acrisolada e firme com que a alma suplica em extasis a infinita misericórdia, e aspira á imensidade dos céus e à luz da eterna verdade.” (MOTA, 1889: 67).

Neste momento de introspeção, os espaços tornam-se também eles interiores. Por conseguinte, a abordagem dos espaços abandona as ruas e a morfologia urbana, para se dedicar à descrição pormenorizada da Catedral de Santiago, da Universidade e do Hospital Real, entre outros. As breves exceções a estes espaços interiores são destinadas à descrição da Rua de Villar e a breve excursão aos “arrabaldes”. A rua de Villar atrai a sua atenção:

“Saindo do magestoso templo percorri uma enfiada de ruas curtas, estreitas, silenciosas, escuras, quasi desertas. Afinal demorei-me na de Villar. É ela em Santiago o que a Puerta del Sol é em Madrid, ou a Calle de las Sierpes em Sevilha, o bairro taul, o centro do movimento e do comércio. Não se

torna notável, contudo pela magnificiência das habitações, e só oferece comodidade pelos suportes das arcadas, que abrigam do sol e da chuva.” (MOTA, 1889: 83).

A cidade de Santiago é, enfim, um lugar de profundo recolhimento e misticismo, nos finais do século XIX, de tal forma que o tempo parece ter parado dois séculos:

“Estou nem Santiago, no anno de 1886, e cuido por vezes que vivo em pleno século XVII. As ruas estreitas e sombrias, as longas arcadas, a cor enegrecida das casas e dos monumentos, a frequência aos templos desde o romper da manhã até à noite, o zumbido das rezas, a música dos órgãos, os descantes nocturnos, o carpido pregão dos serenos produzem tão insólito conjuncto de costumes místicos, poéticos, cavaleirosos, e contrastam de tal modo com a cultura social do nosso tempo, que despercebidamente remonto ao passado, e imbuo-me das suas crenças, nos seus pavores e nas suas esperanças.” (MOTA, 1889: 66).

A 28 de maio, Silveira da Mota chega à cidade capital da província com o mesmo nome, a Corunha, atravessando o interior norte galego em caminho de ferro. A viagem, “embora rápida”, sugere-lhe “amargas reflexões”. De facto, a paisagem do interior da Galiza, no trajeto entre Santiago e a Corunha, parece ser o espelho da situação económica que a Galiza atravessa e que Silveira da Mota equipara às “desastrosas condições da Irlanda”. A paisagem natural e humana é, por conseguinte, desoladora:

“Quasi não se encontram árvores, nem ribeiros, nem logarejos, nem aldeias, e só de longe a longe apparece algum casebre, d’onde saem bandos de creanças, esfarrapadas ou nuas, a pedir esmola. De um e outro lado do caminho, exceptuando o valle de Barcia, cujo cerrado arvoredado se avista em distancia, é tudo monotono e triste, tosco, montuoso, arido e ermo.” (MOTA, 1889: 100).

Em contraste com o interior rural, desolado e ermo, o litoral urbano galego é variado e próspero:

“Ao passo que a disforme cuba em que vão entalados os viajantes, serpenteia por entre os barrocais e se aproxima do oceano, a paisagem vai perdendo a aspereza, a gandra selvagem, vestida apenas de tojo e estevas, transforma-se em ondulantes searas, os soutos e vinhedos cobrem os valles e as collinas. Enfim, a pequena distancia da Corunha, surgem variadas culturas, panoramas inesperados, contrastes feiticeiros, metamorfoses súbitas e formosas.” (MOTA, 1889: 100)

A cidade da Corunha é alvo, novamente, de um tratamento semelhante ao das outras cidades visitadas, à exceção de Santiago, isto é, uma abordagem do espaço através da sua morfologia. Silveira da Mota divide claramente o espaço em cidade nova e cidade velha, que se distinguem essencialmente pelos conceitos urbanísticos predominantes. Ruas largas e extensas avenidas, com modernas e faustas habitações e onde florescem a indústria e o comércio, no primeiro caso, relembrando as alterações urbanísticas, motivadas por razões de salubridade, características das cidades europeias de Oitocentos; ruas estreitas, sinuosas e tortuosas, no caso da cidade velha:

“A primeira está situada numa estreita faixa de terra, que se estira do norte ao sul, tendo da parte levante o porto militar e mercantil, e ao poente a desabrigada angra de Orzan. Foi noutro tempo burgo de pescadores, e hoje apresenta largas alamedas, praças espaçosas, longos cais que seguem as sinuosidades das margens, elegantes palácios, lojas opulentas, um teatro, um circo, e alguns cafês. (...) A industria, o movimento comercial, a casquilha animação deste moderno bairro contrapõe-se ao melancólico sossego da cidade antiga. Esta reclina-se num outeiro contíguo à breve península, e ufana-se a guardar, no âmbito das suas ruas estreitas, turtousas, labirínticas, taciturnas, sombrias, quasi despovoadas, a capitania geral, os tribumais, os austeros paços solarengos, os vetustos casebres meio em ruínas, e alguns raros, carrancudos, grandiosos monumentos, que o decurso dos anos, os incêndios, os motins, as revoluções, as guerras não têm de todo em todo derrocado.” (MOTA, 1889: 102-103).

Para além desta divisão estrutural, o livro de viagens de Silveira da Mota compraz-se em dar-nos a conhecer alguns dos monumentos emblemáticos da cidade da Corunha: a igreja de S. Tiago, o mosteiro de santa Bárbara e a torre de Hércules, além de uma rua que se diferencia de todas as outras, “a formosa rua de Maria Pita”.

Silveira da Mota caracteriza ainda o desenvolvimento industrial e comercial da cidade da Corunha, revelando-se a cidade mais próspera e ativa da região galega:

“Alçança também primazia entre as cidades da Galiza pelas excelentes condições do porto, que é escala e nativo empório de amplo comercio, e pela quantidade e importância dos estabelecimentos fabris. (...) Taes são afora outras, a de vidros, as de moagens, as de pannos e a de tabacos. (...) o comércio externo vai também alcançando grandeza.” (MOTA, 1889: 110).

No dia 30 de maio, Silveira da Mota deixa a Corunha no comboio que parte “ao romper do sol” para se dirigir para Lugo, cidade situada a “cento e quinze quilómetros da Corunha, pelo caminho de ferro que corre para Madrid”, onde permanecerá por cinco dias. A cidade merece-lhe uma primeira reflexão sobre as suas origens romanas, e uma impressão da sua vista de conjunto e da paisagem que a envolve:

“A cidade fica situada no cimo de uma collina, e é cingida por muralhas, cuja admiravel estrutura patenteia os perduráveis vestígios da formidável civilização romana. No circuito dos adarves há um formoso passeio, d’onde se descortina para todos os lados o magnifico cenário daquela região: vales profundos, alcatifados de verdura, ribas fragosas, velhos arvoredos, e ao longe os cabeços das serras quasi prestes a topetar com as nuvens.” (MOTA, 1889: 127).

A localização geográfica privilegiada da mais antiga cidade da Galiza, construída pelos romanos, coincide com um outeiro circundado pelos rios Minho, Rato e Chanca. Esta localização aliada ao clima atlântico continental proporciona esse carácter de verde exuberante à paisagem a que se refere Silveira da Mota. No interior das muralhas, a cidade patenteia ao escritor português poucos interesses monumentais. Limita-se, por isso, assumindo missão de “guia ou cicerone” a arrolar os que considera mais importantes, dando conta da sua decrepitude:

“(…) o allegorico monumento da Praça Maior - o mosaico precioso, que consta ter pertencido a um templo de Diana – o convento de S. Domingos, cuja venerável antiguidade supre e resarce a ausência de bom gosto architectónico, - o palácio da deputação provincial e do instituto, - a casa da câmara, - o paço do bispo, - e enfim a velha cathedral, onde se descobrem, por entre paredes caídas ou polidas, pedestaes sem estatuas, colunas sem

plinthos, fragmentos de arcarias e de frisos da primitiva construção românica.” (MOTA, 1889: 130).

Manifesta-se sobretudo bastante incomodado com o clima de tipo atlântico continental, como já referimos, caracterizado por uma precipitação abundante e regular que o impede de sair mais, obrigando-o a permanecer mais tempo no interior da Basílica:

“A chuva que desaba em torrentes, e que já deveras enfada pela tenacidade fora de tempo, não permite ver com detença alguns destes objectos notáveis.” (MOTA, 1889: 130).

O viajante tem, no entanto, ainda a possibilidade de assistir a uma festa e de prestar atenção à etnografia espanhola, com destaque para o trajar típico das várias regiões, os cantares e a poesia popular que muito o impressionam.

A 5 de junho, chega Silveira da Mota a Ourense:

“(…) uma tranquila e humilde cidade, que pouco vale pelos progressos materiais, e ainda menos pelos vetustos monumentos. Não tem indústria, o ruído, o tumultuar da Corunha, nem a phisionomia grandiosa, severa e melancólica de Santiago.” (MOTA, 1889: 151).

Feita a comparação de Ourense com as duas cidades mais emblemáticas da Galiza, Santiago, pelo aspeto monumental e importância religiosa e a Corunha, pelo desenvolvimento industrial e comercial, resta caracterizar a cidade, através de um dito popular. São apenas três, segundo Silveira da Mota, os interesses desta cidade, a imagem de Cristo crucificado, presente na catedral, a ponte romana sobre o rio Minho e as suas termas.

Para além destes três pontos de interesse turístico, Silveira da Mota acrescenta ainda outros três: “o aspecto pittoresco do sitio, a benignidade do clima, o trato desafectado e afável das pessoas a quem tenho tido ocasião de conhecer e estimar.” Embora peça a indulgência do leitor, receando tornar-se “fastidioso com a miúda e monótona descrição de igrejas, de mosteiros ou de seminários” não se inibe de proceder a uma rigorosa reconstituição desses espaços, justificando-se com o argumento de que

“(…) nesta cidade, como no resto da província, todas as grandes criações do pensamento, traduzidas em pedra, em madeira ou em bronze, só expressam e

resumem as crenças e doutrinas religiosas de uma cordilheira de séculos.”
(MOTA, 1889: 153).

Assim sendo, não deixa de descrever a Catedral, a Igreja da Santíssima Trindade, o Convento de Santa Eufémia, onde se encontram o instituto de instrução secundária, o seminário e a biblioteca. Definidos os principais edifícios, focaliza a sua atenção na paisagem dos arredores da cidade, numa descrição que faz realçar uma vivência muito íntima e pessoal da paisagem, cuja contemplação consegue despoletar um conjunto de sensações, em que o homem se une num todo harmonioso com a natureza. Trata-se desse novo sentimento inaugurado pelo romantismo, a que já nos referimos anteriormente. A paisagem que interessa a Silveira da Mota não é a do exotismo e pitoresco de cariz orientalista, ou arabizante, mas a naturalidade da paisagem verdejante e arborizada, característica de uma área de montanha:

“Não há selvas exóticas, nem lagos artificiais, nem vasos de jaspe e de alabastro, nem obeliscos e estátuas, nem estufas e galerias sumptuosas, mas surgem ao longe por toda a parte montanhas e colinas, atapetadas de relva, adornadas de vinhedos, cortadas por torrentes espumosas, e meio patenteando, meio encobrando, entre frondoso arvoredor, aldeias e casas, alguma ermida branca solitária, hortos e quintas e jardins que dão à ampla paisagem desenho e matiz indescritíveis.” (MOTA, 1889: 158).

Passando 5 dias em Ourense e nos seus arredores, ocupado não só com a visita à cidade mas igualmente com reflexões sobre a Literatura e cultura galegas e a sua etnografia, tecendo considerações sobre os divulgadores do pensamento filosófico iluminista na Península - Benito Jerónimo Feijoo e Teodoro de Almeida, o primeiro celebrado, o último esquecido – Silveira da Mota prossegue viagem em direção à fronteira portuguesa. A 9 de Junho, encontra-se por conseguinte em Ribadavia. O viajante destaca a sua privilegiada localização geográfica, na confluência dos rios Avia e Minho, rodeada de montanhas e a resguardo da influência oceânica, dando origem a uma paisagem dominada pela vinha:

“(…) está assente na margem direita do rio Avia, um dos formosos afluentes do Minho, e é cercada de montanhas, ora escalvadas e quasi perpendiculares, ora cobertas de espessos pinhais, de mato rasteiro e de videiras.” (MOTA, 1889: 194)

Esta situação geográfica contribui para a riqueza agrícola desta região, que Silveira da Mota apelida de “centro comercial da extensa região vitícola que se denomina Ribeiro, fértil paiz em que os lujarejos e casaes disseminados por entre maciços de verdura, oferecem grande número de panoramas.” Por conseguinte, o vinho é um dos produtos principais da economia desta região, cuja qualidade pode ser comparada aos de Bordéus, segundo o autor. A riqueza económica da região de Ribadavia, não impede, porém e paradoxalmente, a emigração dos galegos “para várias províncias de Hespanha, para Portugal e para além do Atlântico.”

Mas para além dos aspetos económicos, o escritor português tem ainda tempo para “esquadrinhar a complicada estrutura de Ribadavia”. Mais uma vez, impressiona-o a morfologia urbana da cidade composta de ruas estreitas, sombrias e o traçado anárquico típico das plantas irregulares, que Silveira da Mota valoriza como sendo características da “antiguidade”:

“Encerra esta vila um labirinto de terreiros, de becos, de vielas e recantos, tudo em ponto tão pequeno que semelha uma cidade em miniatura. Sugere também a sensação imprevista de extrema e tosca antiguidade, embora em grande parte a casaria seja de construção moderna e trivial. Ruas estreitas, tortuosas, mal empedradas, com altos e baixos e covas a cada passo, pardieros sem tecto, muros corcovados e algumas paredes em cujas finchas se enroscam já plantas trepadeiras contribuem talvez para este aspecto de velhice.” (MOTA, 1889: 194-195).

Finalmente, e à semelhança do que acontece com os restantes espaços percorridos, Silveira da Mota descreve os edifícios de maior relevo sob o ponto de vista arquitetónico, destacando-se, tal como sempre, as igrejas, os conventos e o castelo: a Igreja de S. Marcos, a Igreja de S. João e o “arruinado castello de Ribadavia”.

Com a notação cronológica rigorosa da sua chegada a Tuy, às “onze horas da noite” do dia 11 de Junho, inicia Silveira da Mota a descrição da última paragem desta sua viagem, a cidade de Tuy. Detém-se, primeiramente, numa imagem de conjunto do espaço visitado, antes de recordar as suas origens mitológicas e históricas:

“Na parte meridional da província de Pontevedra, e a breve distancia da fronteira portugueza, está situada a antiquíssima Tuy, cidade cuja nobre stirpe alguns archeologos remontam aos gregos e ao filho Tydeo. A casaria e os monumentos da povoação espalham-se pela coroa e encostas de uma

aprazível collina, dividida em hortos e almoinhas, em becos, travessas e escadarias, em ruas e praças regulares. Corre-lhe a um lado o Minho, entre a frondosa e alegre veiga do Oiro; tem de outra banda o monte de S. Julião, grandioso, escarpado e severo como quasi todas as montanhas da Galliza.” (MOTA, 1889: 213).

A abordagem da situação geográfica e da morfologia urbana de Tuy deixa, por conseguinte, antever os contrastes aqui plasmados pelo escritor português; se, por um lado, a cidade se encontra rodeada pela veiga verdejante e rica do rio Minho, por outro vê-se ladeada pela severidade agreste do monte S. Julião. A morfologia urbana também reproduz os mesmos contrastes, uma cidade de ruas apertadas e becos sombrios, mas que desembocam em praças largas e regulares. Estruturalmente, a descrição do espaço prossegue com o arrolar dos monumentos mais emblemáticos. Destaca a Igreja Matriz que descreve com precisão, visita igualmente o convento e Igreja de S. Domingos, o Seminário, a Misericórdia e a Ermida de S. Telmo, o Hospital, a Igreja de S. Francisco, o Asilo da velhice e o Hospício. A viagem termina com uma passeio de barco pelo rio Minho e, ao contemplar o panorama, rememoram-se imagens da viagem e das paisagens que ficaram na retina do escritor português:

“(…) tranquilas rias que em cada um dos seus meandros manifestam imprevistas formosuras, alcantis que o mar beija impetuoso, torrentes que se despenham da crista das montanhas e se transformam em preguiçosos ribeiros, amenos valles que parecem o éden, vastas planícies em que a soledade tem singular carácter de grandeza. Lembram-me já com saudade todos esses atraentes espectáculos e as torres feudaes, os severos mosteiros, os magníficos templos, as cidades e as villas com tal ou tal feição de indústria e de polícia, as aldeias e logarejos com as suas usanças semi barbaras, onde sobressaem, todavia, singelos, poéticos vestígios de resignação robusta, de rudeza caritativa, de trato hospedeiro e benévolo.” (MOTA, 1889: 230-231).

7.2. A Galiza inventada: uma rota literária

Desta recriação do espaço percorrido e vivido, dá-nos conta, no final deste relato de viagens, o seu autor. Efetivamente, Silveira da Mota numa rememoração saudosista destes dias passados na Galiza, sintetiza desta forma a versão desta viagem em relato:

“(…) digo o último adeus às miragens que me captivam, e só me consola a esperança de que poderei alguma vez traçar no espírito, entre as saudosas, predilectas memórias que constituem, por assim dizer, a única felicidade da vida, os quadros e as scenas que nesta terra abençoada me captivaram a admiração ou simpatia.” (MOTA, 1889: 233).

A recriação de um espaço ficcionado, cruzado com o espaço vivido - o espaço terceiro – nasce, neste livro de viagens, desta saudosa memória. E este cruzamento é bem evidenciado na cerzidura textual, em que o autor intercala momentos de descrição factual da realidade, dando conta das ruas, dos monumentos, dos edifícios, com momentos de divagação ou evocação literária, cerzidura essa claramente enunciada: “tratemos de outra coisa”; “com esta larga divagação, ia-me esquecendo”.

O espaço ficcionado, mescla das leituras convocadas pelo próprio autor, que ele partilha com os seus leitores, num imaginário coletivo sobre o espaço, em que predominam sobretudo muitos lugares-comuns, também coexiste, no relato de viagens de Silveira da Mota, com o espaço vivido. Porém, uma vez que a Galiza é uma região, embora muito próxima de Portugal, quase desconhecida para a maioria dos portugueses, a dificuldade de tornar o espaço referencial legível, isto é, contornar a tensão dialética entre o espaço vivido e o espaço discursivo, é resolvida através de diversos processos retóricos.

Uma das estratégias retóricas mais utilizadas por Silveira da Mota é a analogia ou a comparação do espaço galego, com outros espaços familiares ao leitor. Se, na maioria dos casos anteriores este recurso estilístico era sobretudo utilizado com Portugal, Silveira da Mota prefere recorrer a um outro espaço, célebre e assaz conhecido pelo seu pitoresco, e que frequentemente representava, por sinédoque, a própria Espanha. Referimo-nos, obviamente, à Andaluzia, que se torna, na obra de Silveira da Mota, a verdadeira referência em relação à qual costumes, modos de vida, locais, edifícios, economia, tudo é comparado.

Recuando no tempo, numa grande analepse, Silveira da Mota recorda ao seu leitor uma outra viagem efetuada na Península, em 1861, ao espaço que maior encanto exerce sobre a sociedade romântica, a Andaluzia:

“Foi há vinte e cinco annos. Vagueando pela primeira vez em país estrangeiro, percorri então a Andaluzia. Vi as mais pitorescas, as mais galhardas, as mais alegres, as mais simpáticas povoações do mundo, Cádiz e

Málaga. Demorei-me na orgulhosa cidade, que sobre todas atrai e fascina os viajantes, na terra que simboliza a um tempo as profundas, as sombrias, as poéticas crenças cristãs da idade média, e a opulência, o esplendor, a avançada cultura do domínio sarraceno. Admirei a formidável catedral no conjunto extravagante de vários caracteres arquitectónicos, o bizantino, o mourisco, o neo-gótico, o greco-romano e o que por estes sítios é denominado *plateresco*.” (MOTA, 1889: 47-48)

Desta forma, a analogia com espaços ou costumes andaluzes é sempre evocada como unidade de medida para a descrição e avaliação dos espaços galegos visitados, permitindo tornar espaços desconhecidos mais familiares. Acontece, por exemplo, na descrição da fábrica de tabacos da Corunha, “menos alegre e pitoresca do que a famosa oficina de Sevilha, mas leva-lhe vantagens em processos mecânicos, em numero de obreiras, e porventura na qualidade dos produtos”. (p. 111) Do mesmo modo, a descrição da mulher galega implica evidentemente uma comparação com o protótipo da beleza espanhola, a andaluza Carmen:

“No tablado estava uma esbelta rapariga, altiva e ao mesmo tempo graciosa, tendo nos lábios o feiticeiro sorriso da cigana, nas faces a pallidez da comoção, no olhar uma carícia angélica e triste, tão meiga que parecia reverberar um passado de inocência e de candura.” (MOTA, 1889: 119).

Silveira da Mota, inquieto com as expectativas e os conhecimentos prévios dos leitores já amplamente familiarizados com o espaço visitado, compensa as descrições do que não viu com a compilação servil de guias de viagem. Isso acontece claramente com a descrição de Ferrol que admite, por preguiça, não ter visitado. Embora a descrição se faça na forma negativa, não deixa de enumerar as suas principais atrações turísticas:

“Não vi, por conseguinte, a cidade que no principio do século passado era apenas um pobre centro de comercio costeiro e que é hoje uma das mais importantes estações navais da Espanha. Não vi os diques, os estaleiros, os arsenais, os redutos, as fortalezas d’aquelle porto excelente, nem outros magníficos espectáculos, que segundo me contam e tenho lido, prendem ai os navegantes.” (MOTA, 1889: 124).

Omitir tal descrição poderia ser considerado uma lacuna, uma vez que ela faz parte do pacto de leitura que se parece instaurar entre os autores e os leitores dos relatos de viagem, em que os primeiros devem ser rigorosos e completos nas suas descrições, porque, caso contrário, não remeteriam para a imagem pré-estabelecida que se tem do espaço em questão.

No jogo de sobreposições e remissões de livros aos livros, a narrativa, tal como defende, Isabelle Daunais constrói-se numa relação de adição e subtração, de acréscimos e de silêncios. E sublinha a autora “(...) on ne dira pas ce qui a été dit (encore qu’ on finisse souvent par le répéter), on y ajoutera des variantes qui deviendront l’objet du récit.” (DAUNAIS, 1996 : 26). Por conseguinte, os autores usam empréstimos de outros livros, utilizam estereótipos, repetem estruturas e descrições partilhadas com os leitores e já veiculadas por guias turísticos e outros livros do género, tentando paliar a insuficiência do real em se constituir em objeto literário.

Silveira da Mota oferece-nos, a diversos ensejos, percursos subsidiários por vários autores de épocas e geografias diferentes, fazendo com que a experiência da viagem se transforme pontual ou simultaneamente numa viagem no tempo e nos livros. São muitos os autores que cita, por vezes literalmente, desde os autores espanhóis como Lope de Veja, Tirso de Molina, românticos como Almeida Garrett, Lamartine ou Victor Hugo, positivistas, como Ernest Renan, iluministas como Theodoro de Almeida ou o padre Feijoo, entre tantos outros. Mas nesta densa rede autoral, há alguns livros que se destacam. Referimo-nos àquele que é provavelmente o mais antigo guia turístico dedicado à região galega, da autoria de Cesareo Rivera e Victor Vasquez, datado de 1883, que Silveira da Mota reconhece ser um “excelente roteiro a que já tenho devido, em outras conjunturas, muitos esclarecimentos e subsídios de conhecido proveito” (p. 101) e que é, provavelmente, a fonte mais recorrente deste relato de viagens.

No caso particular deste relato de viagens, os elementos que o fundamentam são enriquecidos e transformados, embora como Silveira da Mota afirme seja uma viagem de poucos dias que o impede de fazer uma análise mais profunda sobre os problemas da Galiza. Silveira da Mota não deixa, porém, de descrever alguns aspetos fundamentais que definem a Galiza, mormente a paisagem, as hospedarias, a mulher galega, a emigração, a Literatura popular e a Literatura culta, com grande destaque para a poetisa Rosalia de Castro, inaugurando através da sua viagem e narrativa, uma retórica sobre o espaço que se consubstanciará numa prática turística e consagrará roteiros e itinerários da região galega.

Bibliografia

ALCAIDE GONZÁLEZ, R. (1999). “La introducción y el desarrollo del higienismo en España durante el siglo XIX. Precursores, continuadores y marco legal de un proyecto científico y social”, in *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidade de Barcelona, nº 50, disponible em: <http://www.ub.es/geocrit/sn-50.htm>

_____ (2005). “El ferrocarril como elemento estructurador de la morfología urbana: el caso de Barcelona 1848-1900”, in *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidade de Barcelona*, Vol. IX, núm. 194 (65), disponible em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-65.htm>

ALEGRIA, M. F. (1988). “Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos de ferro portugueses no século XIX” in *Análise Social*, Lisboa, Gabinete de Investigações Sociais, vol. 24, n.ºs 2-3, pp. 769-803.

CLÉMENT, V. (1998). “La perception romantique de la Castille à travers le récit de voyage de Théophile Gautier », *L'Espace Géographique*, nº4, pp. 359-366.

DAUNAIS, I. (1996). *L'Art de la mesure ou l'invention de l'espace dans les récits d'Orient (XIXème siècle)*, Paris et Montréal, Presses Universitaires de Vincennes et Presses Universitaires de l'Université de Montréal.

LARRINAGA RODRIGUEZ, C. (2002). “El turismo en España del siglo XIX”, in *Revista de História Contemporânea*, nº25, II, Turismo y nova sociedade, Universidad de País Vasco, pp. 157-179.

MATOS, A. C, SANTOS, M. L. (2004). “Os Guias de turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais de século XIX às primeiras décadas do século XX)”, in *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidade de Barcelona. Vol. VIII, núm. 167, disponible em <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>

MOTA, J.F. Silveira da (1889). *Viagens na Galliza*, Lisboa, A. M. Pereira

O'FLANAGAN, Patrick (1996), *Xeografía Histórica de Galicia*, Salamanca, Edicions Xerais de Galicia.

PAGEAUX, D-H. (1994). *La Littérature générale et comparée*. Paris: Armand Colin.
_____ (1996) *Le bûcher d'Hercule. Histoire, critique et théorie littéraires*. Paris: Honoré Champion Éditeur.

_____ (2000). “De la géocritique à la géosymbolique. Regards sur un champ interdisciplinaire : littérature générale et comparée et géographie”, in WESTPHAL, Bertrand (éd.), *La géocritique mode d'emploi*, PULIM, Limoges, pp. 125-164.

_____ (2000) « Rencontres romanesques Nord/Sud dans l'Espagne des XIXème

et XXème siècles », in *Le Nord Latitudes imaginaires*, Actas do XXI Congresso da SFLGC, Villeneuve d'Ascq, Université Charles de Gaulle Lille 3, pp. 261-270.

SERRANO, María del Mar (1993), *Las Guías urbanas y los libros de viaje en la España del siglo XIX. Repertorio bibliográfico y análisis de su estructura y contenido*. Barcelona, Universitat de Barcelona.

_____ (1993) “Viajes y viajeros por la España del siglo XIX”, in *Geocritica, Cuadernos Criticos de Geografía Humana*, Barcelona, Universidad de Barcelona, Año XVII, nº98.