



Alea: Estudos Neolatinos

ISSN: 1517-106X

ISSN: 1807-0299

Programa de Pos-Graduação em Letras Neolatinas,  
Faculdade de Letras -UFRJ

Cordiviola, Alfredo

Um itinerário ilustre: o caminho México-Veracruz nas letras coloniais

Alea: Estudos Neolatinos, vol. 21, núm. 1, 2019, Janeiro-Abril, pp. 229-247

Programa de Pos-Graduação em Letras Neolatinas, Faculdade de Letras -UFRJ

DOI: 10.1590/1517-106X/211229247

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=33059142013>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em [redalyc.org](http://redalyc.org)

redalyc.org  
UAEM

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa  
acesso aberto

# UM ITINERÁRIO ILUSTRE: O CAMINHO MÉXICO-VERACRUZ NAS LETRAS COLONIAIS

*AN ILLUSTRIOUS ITINERARY: THE  
MEXICO-VERACRUZ ROUTE IN COLONIAL LITERATURE*

Alfredo Cordiviola

Universidade Federal de Pernambuco  
Recife, PE – Brasil  
ORCID 0000-0002-3567-5003

## Resumo

Nos tempos coloniais, o caminho que unia a cidade do México com o porto atlântico de Veracruz formava parte essencial da malha viária que conectava as diversas partes do vice-reino da Nova Espanha entre si e com o mundo. A rota, pela qual transitavam os passageiros e as mercadorias que iam e voltavam da Espanha, havia sido consagrada nos episódios da conquista realizada por Hernán Cortés, e possuía, além do valor comercial, um profundo significado simbólico que se atualizava nas cerimônias oficiais (como, por exemplo, em cada chegada dos novos vice-reis) que serviam para fortalecer e confirmar o pacto colonial com a metrópole. Entre os séculos XVI e XVIII, o caminho foi objeto de vasta literatura de caráter técnico, circunstancial e histórico, cujos principais exemplos serão abordados nesse ensaio.

**Palavras-chave:** Caminho Mexico-Veracruz; Época colonial; Nova Espanha.

## Abstract

In colonial times, the route linking Mexico City with the Atlantic port of Veracruz formed an essential part of the road network that connected the various parts of the Viceroyalty of New Spain with the rest of the world. The route, through which the passengers and the goods went back and forth from Spain, had been consecrated in the episodes of the conquest made by Hernán Cortés, and had, besides its commercial value, a deep symbolic meaning that was up-

## Resumen

En los tiempos coloniales, el camino que unía la ciudad de México con el puerto atlántico de Veracruz formaba parte esencial de la red vial que conectaba las diversas partes del virreinato de la Nueva España entre sí y con el mundo. La ruta, por la que transitaban los pasajeros y las mercancías que iban y volvían de España, había sido consagrada en los episodios de la conquista realizada por Hernán Cortés, y poseía, además de su valor comercial, un profundo



dated in the lavish official ceremonies (for example, on each arrival of the new viceroys) that served to strengthen and confirm the colonial pact with the metropolis. Between the sixteenth and eighteenth centuries, the road was the object of a vast literature of technical, circumstantial and historical character, whose main examples will be discussed in this essay.

**Keywords:** Mexico-Veracruz Road; Colonial Era; New Spain.

significado simbólico que se actualizaba en las ceremonias oficiales (como por ejemplo, en cada llegada de los nuevos virreyes) que servían para fortalecer y confirmar el pacto colonial con la metrópoli. Entre los siglos XVI y XVIII, el camino fue objeto de una vasta literatura de carácter técnico, circunstancial e histórico, cuyos principales ejemplos serán abordados en este ensayo.

**Palabras clave:** Camino México-Veracruz; Período Colonial; Nueva España.

A Nova Espanha estava vinculada ao resto do mundo através de três grandes rotas comerciais. A primeira, “Carrera de Indias”, atra- vessava o Atlântico para unir os portos de Veracruz e Portobelo com a península ibérica. A “Flota del Mar del Sur” se dirigia, pelo Panamá e o Oceano Pacífico, ao vice-reino do Peru, enquanto que a “Carrera a Manila” vinculava Acapulco e a Califórnia com as Ilhas Filipinas. Juntas, as três vias formavam o traçado fundamental que, garantindo o comércio de mercadorias e o translado de passageiros em todas as direções, afirmava o lugar – ao mesmo tempo periférico e central – da Nova Espanha no sistema-mundo vigente.

Essas rotas marítimas estavam necessariamente atreladas aos correspondentes eixos que regiam os transportes e os deslocamentos terrestres. Os denominados “Caminos Reales” configuravam a malha principal que, garantindo o domínio e o controle dos vastos territórios, assegurava os vínculos entre as principais cidades e as fronteiras do vice-reino. Como lembra María Luisa Pérez González,

*Cuando se denomina a un camino “real”, subrayando su importancia y su utilidad, se recoge todo el bagaje legal peninsular y americano: la aspiración tradicional de la Monarquía por consolidar al unísono el poder real, el estado y los elementos indispensables para sustentarlo. Por esto, el camino real en América tiene un valor añadido y fundamental: consolida la colonización como una empresa real* (PÉREZ GONZÁLEZ, 2001, p. 45).

Todos, porém, eram rústicos, e, acossados pela topografia e pelo intenso deterioro, alternavam trechos uniformes e calçados com trilhas e veredas abruptas e instáveis. Quatro caminhos vertebravam a Nova Espanha: da cidade do México partiam para o oeste, em direção a Taxco e Acapulco, a estrada que levava ao Pacífico; para o norte, o “Camino Real de Tierra Adentro” que chegava até Santa Fé, no atual estado americano de New Mexico; para o sul, a rota a Antequera e Chiapas; e para o leste, o caminho que conectava o vale central com o golfo do México, pelo qual transitavam a prata e os produtos nativos e importados comerciados com a metrópole.

Estabelecido em tempos pré-hispânicos, este “caminho da Europa”, como seria chamado por Humboldt, vai se firmando já a partir das primeiras décadas do domínio espanhol através de duas vias principais que, mantendo trechos em comum, conduziam ao Atlântico: uma por Jalapa e Perote, e a outra por Orizaba e Córdoba. Pontuadas por obstáculos naturais, ambas as vias eram igualmente precárias, e demandavam esforços de conservação que, na sua incompletude e ineficácia, jamais conseguiram resolver os crônicos problemas do percurso nem atenderam as reclamações das comunidades indígenas motivadas pelos prejuízos que o traçado lhes ocasionava. Projetos de longo alcance nunca realizados integralmente, e medidas provisórias ou fugazes paliativos, foram desenhados recorrentemente. Já em 1560, o governo do vice-rei Diego de Velázquez encarrega a realização de obras de manutenção, e 30 anos depois o engenheiro italiano Bautista Antonelli é encarregado com a missão de analisar e propor melhorias nas fortificações militares e caminhos das possessões no Caribe e na costa mexicana. A partir das suas prospecções, elabora um estudo que derivará no translado da cidade de Veracruz, antes situada em La Antigua, junto ao rio Huitzilapan, ao local onde até hoje se encontra, amparada pelo forte de San Juan de Ulúa, que também seria modernizado conforme as artes defensivas da época.

O antigo local, segundo confirma uma Real Cédula expedida por Felipe II, era “[...] abierto sin defensa y el lugar enfermo por estar fundada la ciudad en un hoyo cerca de agua y arenales en que reverbera el sol, que es causa de las grandes y peligrosas enfermedades con que muere allí tanta gente”. Mais próximo da fortaleza, o sítio denominado Ventas de Buitron era muito mais apto para operar como

porto comercial e menos prejudicial para a saúde dos seus habitantes. Ali desembocava um trecho novo do caminho, que havia começado a ser aberto por ordem do Marques de Villamanrique. Tal trecho, “[...] del qual refieren muy buenas qualidades ansí de su temple provechoso para la conservación de los Indios, que lo han de tragar con las mercaderías, como de la fertilidad de mantenimientos, pastos y aguas” (CÉDULA, 1596, p. 52-53), seria elogiado por Antonelli, e passaria a formar parte da rede viária principal entre Veracruz e a capital.

Nessas últimas décadas do século XVI, a partir de 1579, começam a ser redigidas as chamadas *Relaciones geográficas*, ambicioso projeto imperial que pretendia recolher e catalogar a maior quantidade possível de informações disponíveis sobre as possessões das Índias, com o propósito de assegurar uma mais eficiente administração dos territórios. A partir de um questionário fixo publicado em Real Cédula por Felipe II em 1577<sup>1</sup>, eram levantadas em cada povoação 50 questões, que apontavam a acumular estatísticas e dados concretos sobre a história, a demografia, o clima, a vegetação, a topografia, as riquezas naturais e sua exploração, a hidrografia, os portos e as fortificações militares, o traçado urbano, o estado e número das instalações eclesiásticas, a alimentação, as epidemias, os hospitais e colégios, as distâncias, entradas e saídas e os caminhos correspondentes. Consultadas as populações locais, as compilações, acompanhadas de mapas e pinturas que exibiam as coordenadas e os acidentes específicos de cada localização, eram remitidas ao Consejo de Indias. Grande parte dessas *Relações* foi escrita entre 1579 e 1572, mas, aumentadas e ainda mais diversificadas, continuaram sendo produzidas nos dois séculos sucessivos, e especialmente, no período borbónico, em 1743 e entre 1777 e 1790.

A Nova Espanha foi a região em que essa produção foi mais prolífica. Enciclopédicas por natureza, as *Relações* eram o resultado de pesquisas muito abrangentes, dentro das quais a menção das vias terrestres era apenas mais um assunto ou um assunto menor. Longe das minúcias e precisões acumuladas pelos relatórios técnicos que, como o de Antonelli, faziam o reconhecimento de uma via em particular,

<sup>1</sup> A “Instrucción y memoria de las relaciones que se han de hacer para la descripción de las Indias, que Su Magestad manda hacer para el buen gobierno y ennoblecimiento dellas”, contendo as 50 perguntas, foi impressa no dia 25 de maio de 1577.

as *Relações geográficas* de toda forma ajudaram a disponibilizar, entre a vastidão das suas referências, valiosos dados e ilustrações sobre as vilas que integravam a rota e sobre os usos dos caminhos que as vinculavam entre si. O mapa que acompanha a *Relación de Xalapa*, compilada pelo *alcalde* Constantino Bravo de Laguna em 1580, é um bom exemplo; nele convivem certas convenções indígenas de figuração espacial com modos europeus de representação dos edifícios e montanhas. No plano aparecem os caminhos principais e secundários que atravessam a região, são identificados os postos de descanso para os viajantes, e diagramados os vínculos entre as vilas maiores e menores da província. Junto com os mapas produzidos pelas comunidades indígenas para solicitar ou reafirmar direitos de posse, como o de “Sempoala y la Veracruz”, de 1578, estes documentos são peças fundamentais para entender as disputas pela ocupação das terras e os modos de transitar pelo espaço que definiam a sempre litigiosa vida política da Nova Espanha (FLORESCANO MAYET, 1987, p. 32).

Nos Seiscentos, a estrada México-Veracruz foi adquirindo ainda maior importância, com a expansão do fluxo comercial e o surgimento de novos núcleos urbanos nas suas margens. No século seguinte, e em especial na segunda metade dessa centúria, parecem aumentar os esforços por mapear mais adequadamente e resolver os vetustos problemas que o caminho continuava apresentando, e, portanto, tende a se intensificar a produção de relatórios, diários e histórias que dele se ocupam. Para essa época, diversas circunstâncias contribuíam para transformar a existência e a perduração do caminho em assunto prioritário. Nos planos locais e regionais, o grande aumento do tráfego de importação e exportação de produtos, as rivalidades dos grupos de poder que controlavam as vias (os comerciantes de Veracruz, que privilegiavam a rota através de Jalapa e Perote, enquanto que a outra, por Orizaba e Córdoba, atravessava áreas de interesse comercial pertencentes à órbita do Consulado da cidade do México), a falta de recursos e o zelo reformista da administração borbônica ajudavam a multiplicar as propostas e os debates em torno do melhor aproveitamento e uso da rota. Por outra parte, no contexto geopolítico global, o conflito com a Inglaterra tornava premente a proteção do porto de Veracruz e do caminho a México diante de eventuais ataques militares. O mal estado da estrada não apenas

provocava perdas econômicas e atrasos nas caravanas, mas também prejudicava o sistema defensivo do vice-reino em períodos como esse, caracterizados por concretas ameaças bélicas e fortes turbulências nas relações internacionais.

Assim, a modo de lidar com estas dificuldades, foram adotadas algumas medidas, como, por exemplo, a imposição, em 1759, da cobrança de pedágio. Criticado por abusivo e ineficaz, esse recurso acabou promovendo o enriquecimento e a corrupção dos burocratas, mas pouco aportou para garantir melhorias nas condições das estradas. Da mesma forma, foram propostos diversos reconhecimentos do terreno e das suas funções estratégicas, como o realizado, em 1769, pelo engenheiro Manuel de Santisteban; anos depois, em 1783, sob as ordens do rei e do ministro de Índias, coube ao vice-rei Martín de Mayorga encomendar a realização de mais um informe exaustivo sobre os caminhos do oriente, passo prévio para a eventual concretização posterior das tão necessitadas, e postergadas, obras. Como responsável desse informe seria designado o capitão Diego García Panes.

*Descripción de los caminos que desde la Plaza de Veracruz que se divide a México por diferentes rumbos, los Ramales de caminos que se proponen por más rectos y cómodos y Cálculos prudenciales de costos y demás noticias interesantes* seria o resultado final dessa comissão. No extenso informe, datado em outubro de 1783, García Panes (que também assinava como Diego Panes y Abellán) indicava a conveniência de adotar determinadas medidas que favorecessem as condições da estrada, tais como as melhorias na provisão de água, a criação de novas e mais confortáveis pousadas para os viajantes e a edificação de depósitos para proteger as cartas em trânsito. Identificava os pontos em que novas pontes deviam ser construídas e sugeria que a estrada tivesse 10 metros de largo para facilitar a passagem das caravanas e das milícias (SUÁREZ ARGÜELLO, 2001, p. 228) e garantir a regularidade e eficiência dos transportes. O relatório estava acompanhado por planos circunstanciados dos segmentos mais importantes do itinerário, com a indicação dos consertos e obras propostos, e por um grande “Plano Corographico” geral que ilustrava toda a rota.

Panes já havia antes realizado numerosos reconhecimentos topográficos dos caminhos e estudos para reformar ou construir portos e instalações militares, e faria vários outros nas décadas seguintes.

Sua magna obra, contudo, não foi um relatório técnico, nem esteve diretamente vinculada ao fomento das obras públicas; seria de caráter historiográfico, e, escrita entre os 1770 e os 1790, ficaria inconclusa: *Theatro de la Nueva España en su gentilidad y conquista*, composta por oito volumes, centenas de ilustrações e vários mapas. O autor levou a cabo esta ousada empresa por conta própria, com o mesmo afã metódico que guiava seus trabalhos profissionais nos derroteiros mexicanos, movido por uma curiosidade intelectual alimentada pelo minucioso conhecimento topográfico adquirido ao longo da sua trajetória profissional como militar e engenheiro, pelo convívio com as diversas populações de cada região e pela frequentação da magnífica biblioteca do seu amigo o historiador Mariano Fernández de Echeverría y Veytia, que reunia uma vasta coleção de obras, manuscritos e documentos do passado pré-hispânico e colonial.

Seguindo outros autores desse século XVIII e do anterior que escrevem sobre a história mexicana, como Carlos de Sigüenza y Góngora, Diego Antonio Bermúdez de Castro, Agustín de Véancourt ou José Antonio de Villaseñor y Sánchez, Panes escolhe o termo “Teatro” para designar seu tratado, vocábulo que a tradição tornara ilustre e que a historiografia da época havia já consagrado. Com suas reminiscências clássicas e suas repercussões barrocas, “Teatro” alude ao mundo como palco e à vida como matéria representável, exposta diante do observador e sujeita a ser sistematizada através de sequências panorâmicas de conhecimentos exemplares. Neste caso se tratava de uma história profusamente ilustrada de “sucesos memorables” que, mediante a articulação de inúmeros textos breves, compreendem os diversos passados mexicanos desde seus primeiros habitantes até a conformação das culturas pré-colombianas, e da chegada dos espanhóis até a consolidação da conquista. Todos os aspectos da história antiga parecem merecer a atenção do autor, dos calendários aos deuses, das festas às leis, das danças às vestimentas, dos reis à escrita pictográfica. Ocupa-se também de cada um dos governadores e vice-reis da Nova Espanha, de Cortés a Alonso Núñez de Haro, que governou em 1787, e também inclui um rol dos conquistadores, dos arcebispos e o registro das frotas vindas da Espanha até 1778. O último volume da coleção reúne uma série de mapas e planos do vale central e das cidades do México e Tlaxcala, e um levantamento topográfico da rota entre a

capital e o porto de Veracruz (DÍAZ-TRECHUELO SPÍNDOLA, 1966, p. 739).

García Panes tivera seu primeiro contato com esse caminho, ao qual dedicaria tantos estudos, em 1755, na sua primeira chegada à Nova Espanha, onde passaria quase todo o resto da sua vida. Formava parte do séquito de D. Agustín de Ahumada y Villalón, Marquês das Amarillas, enviado nesse ano para assumir o cargo de vice-rei. Tinha sido enviado para desempenhar o cargo de *alférez* de artilharia na praça de Veracruz. Vinha também com o encargo de redigir um diário pormenorizado sobre a travessia marítima e, em particular, sobre a viagem entre o porto de Veracruz e a cidade do México. Unicamente o diário relativo ao trajeto terrestre seria escrito, porém quase 40 anos depois; o texto incluía, portanto, não apenas as primeiras impressões do estrangeiro recém chegado, mas também todas as experiências que nessas décadas o autor havia colhido nas suas prospecções das terras mexicanas. Datado a 4 de agosto de 1793, em Cádiz, onde se encontrava nesses anos, Panes intitularia seu informe como *Diario particular del camino que sigue un Virrey de México desde su llegada a Veracruz hasta su entrada pública en la Capital*. A pequena obra incluía um mapa ou croquis de toda a rota, e, conforme indicava na portada, havia sido escrita “por um curioso observador”.

O *Diário* contava já com um antecessor ilustre, que também havia invocado essa função comemorativa e apologética. Escrito em 1640 por Cristóbal Gutiérrez de Medina, *Viage de tierra y mar, feliz por mar y tierra, que hizo el Excellentísimo Señor Marqués de Villena* descreve a chegada à Nova Espanha de um novo vice-rei, Diego López de Pacheco, marquês de Villena. O vice-rei, que possuía vínculos familiares com a nobreza portuguesa, foi mais famoso pelas desconfianças que gerou (em pleno momento da separação de Portugal do reino da Espanha) do que pela sua obra de governo. Esteve apenas dois anos no cargo, mas o folheto alusivo composto na sua chegada acabou lhe outorgando certo lugar de realce na linha sucessória dos mandatários novo-hispânicos. O texto narra o acontecido ao longo de todo o seu percurso; passo a passo, o relato vai acompanhando as evoluções do marquês: os dias prévios à sua partida, o embarque no porto de Santa Maria, a travessia marítima, a chegada nas costas mexicanas, as sucessivas entradas triunfais nas cidades menores e maiores que

compunham o roteiro, e finalmente, a recepção apoteótica na capital do vice-reino. O texto foi publicado nesse mesmo ano de 1640 na cidade do México, como registro documental e corolário das grandes celebrações que a ocasião havia propiciado.

Como outras obras desse gênero, *Viage de tierra y mar* é circunstancial, minuciosa e laudatória. Articulado cronologicamente, o relato avança no tempo e no espaço, como uma típica narrativa de viagem, conforme as evoluções do percurso. Sua principal função consiste em exaltar a figura do novo vice-rei mediante o uso indiscriminado de hipérboles e de extravagâncias verbais. Desse modo, uma vez transcorridos os eventos, o registro impresso se torna arquivo de fatos pontuais e monumento glorificador do poder. Perdura assim como testemunho escrito dos acontecimentos, elaborado por um narrador duplamente autorizado: por ter estado presente e por dominar com precisão as convenções retóricas próprias do panegirista. Como testemunho, participa da crônica de costumes, observando os detalhes e pormenores do percurso, mas, ao mesmo tempo e paradoxalmente, tende a minar toda estratégia descritiva ao invocar a idealização como norma e a citação livresca como chave compositiva.

O opúsculo navega dessa forma no bojo dessa dupla condição. Por uma parte, fornece descrições relativamente “fieis” (e documentalmente muito valiosas) sobre o estado do caminho e os principais pontos do percurso; expõe as peculiaridades das cerimônias de recepção da comitiva que reforçavam o pacto colonial e evoca as festas populares que comemoravam a vinda do representante do rei. Por outra, foge dos efeitos do real e da ilusão de verossimilhança ao enfatizar as virtudes do soberano (sua humildade, seu espírito piedoso, sua prudência, entre outras tantas) e transformar acontecimentos corriqueiros em episódios de uma canção de gesta.

O texto é uma fonte fundamental para entender como funcionava o protocolo de recepção do vice-rei, quanto tempo este permanecia em cada cidade e as distâncias existentes entre elas. Informa como eram os encontros com as autoridades locais, qual a função das comunidades indígenas e dos seus *mitotes* e *tocotines*<sup>2</sup> no marco

2 Ao descrever as festividades organizadas pelos indígenas na cidade do México, o autor refere que “Este dia de la entrada hovo um mitote general de quatrocientos índios com tylmas de gala y plumeros, que baylaron à sua usança, y alegraron el campo, y la Ciudad; y à la

das celebrações oficiais, como se evocavam as épicas da conquista com a participação das massas, as formas em que diferiam os festejos conforme a cidade que os organizava (por exemplo, em Tlaxcala, em Puebla ou na capital), os luxos exibidos e os gastos correspondentes. Inclui anedotas verazes, menciona o séquito real e os palácios em que se hospedavam os viajantes, e distingue os aspectos em que esta entrada diferia de, ou confirmava, o ceremonial já estabelecido para estas pompas e ocasiões.

Todos estes elementos permitem ler a narrativa como se fosse uma composição realista executada por encargo, e ajudam a pensar que seu autor era alguma espécie de escrivão que cumpria burocraticamente a tarefa encomendada. Porém, na louvação das excepcionais virtudes do vice-rei e nos elogios da sua ilustre linhagem, o texto adquire tons propagandísticos que o transformam quase em uma mera ficção apologética. Esta dimensão se intensifica na segunda parte da obra, quando, concluída a viagem, passa a ser descrita a “razón de la fábrica alegórica” que compunha os arcos triunfais erigidos para o vice-rei na cidade do México.

Ao longo da *Viage de tierra y mar*, já haviam sido sumariamente descritos alguns desses arcos, estruturas efêmeras que eram construídas ante a chegada das ungidas autoridades e constituíam um dos artifícios centrais que decorava o teatro da grande celebração urbana. Os dois arcos da capital do vice-reino, respectivamente encomendados pelo governo da cidade e pela igreja Catedral, são, entretanto, representados com extrema minuciosidade, mediante exercícios de écfrase que tentam reproduzir cada uma das pinturas e das alusões emblemáticas que decoram os painéis. O autor oferece também a transcrição completa das grandes legendas em latim e espanhol exibidas no frontispício e nas fachadas da máquina de alegorias, e das glosas, sonetos e loas, pródigos em referências mitológicas e grandiloquências, que foram escritos e declamados naqueles dias. Na tentativa de representar em forma fidedigna tanto o Zodíaco régio

---

*noche hubo luminarias generales, que desde este monte parecia Mexico retrato del incendio de Roma*”. (GUTIÉRREZ DE MEDINA, 1640, p. 36). Posteriormente anota: “[...] si bien los indios nobles no dejaron de mostrar, a su usanza, la alegría que sentian, con un castillo de chichimecos que desnudos salian a pelear con fieras, haciendo tocotines y mitotes, que son sus saraos antiguos, con muchas galas a su usanza”, (GUTIÉRREZ DE MEDINA, 1640, p. 58).

– ou Templo político, como era também denominado – erigido na fachada da Catedral quanto o arco triunfal levantado na esquina de Santo Domingo, o texto de Gutiérrez de Medina recupera as formas, as cores e os volumes de um artifício destinado, como sempre era, a ser passageiro e evanescente. Ao mesmo tempo, produz suas páginas mais convencionais e previsíveis. Resgata o efêmero talvez tentando, sem conseguir, realizar a tarefa impossível de restaurar o presente, aquele presente, em toda sua vigência. Resgata o efêmero como o que é: uma ruína, pura, mera literatura.

Contando com esse antecedente, e afastando-se explicitamente dele, García Panes anuncia quase um século e meio depois que haverá de

[...] anotar todo lo singular que he visto en distintas partes, desterrando la ociosidad, que debe abominar todo hombre de honor y de correspondiente educación, nada omití en esta parte para formar mi Diario, observando, extendiendo y circunstanciando aun las menores demostraciones que pudieran merecer lugar de noticia (GARCÍA PANES, 1994, p. 68).

O *Diario* de Panes se apresenta como a contraparte de outro, escrito em verso na ocasião por Antonio de Rivadeneira y Barrientos, “sujeto muy conocido por su mérito y cultura literaria”, como informa o autor. Dessa forma, a versão “poética e alusiva” e a versão “realista e descriptiva” (que, como vimos, estavam imbricadas na *Viage de tierra y mar* de Cristóbal Gutiérrez de Medina) ganham aqui autonomia. Isto permite que neste caso, e posto que “en el poema no se puede circunstanciar todo”, Panes, justifique a relevância do seu opúsculo. Com seu característico empenho e perseguindo a utilidade -o supremo ideal de todo projetista ilustrado- instaura assim a compilação de dados e pormenores como *modus operandi*, e, de acordo a sua formação e suas inclinações, consagra a objetividade e a observação atenta como forças tutelares do seu trabalho. Um trabalho que aponta em duas direções: oferecer tanto a descrição do itinerário e do ceremonial de entrada dos vice-reis tal como era realizado até 1760, quanto das alterações nas rotas e nas práticas festivas acontecidas após essa data.

O informe de Panes não é estritamente um diário, já que não está atrelado a datas precisas e se refere não a uma, mas a diversas

entradas dos vice-reis. Como os diários de viagem, porém, sua estrutura está pautada por um progresso temporal, que vai articulando as etapas sucessivas, e por um itinerário que se haverá de percorrer de parada em parada e de um a outro extremo. O *Diário* é “particular”, segundo o denomina Panes, por ser coletânea e grande arquivo de particularidades. Essa é sua maior virtude, que transforma a obra em fonte primordial para entender a evolução das cerimônias e dos protocolos, embora a profusão de minúcias, apreciada por burocratas e autoridades aos quais estava dirigido o diário, possa parecer hoje algo excessiva ou redundante. É evidente, contudo, que para Panes nada podia ser considerado irrelevante ou indigno de ser registrado; não ter sido prolixo teria sido uma falha que houvesse comprometido todo seu informe.

García Panes informa que quando o vice-rei e sua esposa tinham que caminhar juntos, ele deve estar sempre do lado direito; que as portas da igreja de Cholula contam com mais de 900 pregos; que são 15 os tiros de canhão que festejam o desembarco em Veracruz. Indica qual a ordem exata em que devem estar dispostas as milícias que formam o séquito; quantos eram os minutos (de quatro a seis) que o vice-rei gastava para receber os obséquios dos indígenas de La Antigua; quantos eram os dias (10) que a comitiva permanecia em Puebla. Este cúmulo de informações menores, e também a inclusão de breves anedotas, podem parecer supérfluas, mas acabam cumprindo, no entanto, uma função relevante: reforçam a verossimilhança do diário e a legitimidade do narrador, que invoca sua experiência como garantia de um relato fidedigno. Na sua dupla condição de funcionário do exército e de encarregado dos planos e tarefas de engenharia civil e militar do reino, García Panes, de fato, possui uma autoridade inegável para descrever esse percurso, “por haber”, como escreve, “[...] acompañado distintos virreyes y por la comisión que tuve de Don Martín de Mayorga para el arreglo y dirección de dichos caminos” (GARCÍA PANES, 1994, p. 71). Como observador que presenciou as cerimônias de entrada e como agrimensor que estudou rigorosamente as rotas ao longo dos anos, o autor reunia todas as condições para redigir o mais completo e preciso diário do caminho.

Como seria previsível, todos os aspectos do ceremonial estão contemplados em detalhe no relato. Nesse grande teatro de ritos e

gestos normatizados pelos dispositivos do poder monárquico, cada participante tem suas funções específicas e seus momentos indicados para agir. Encenado por léguas e semanas durante todo o percurso, esse teatro impõe a participação e marca os lugares a ser ocupados, conforme as hierarquias estamentais imperantes, por diversos tipos de protagonistas e por diversos tipos de coadjuvantes. Espetacular e exemplificadora, a festa civil, como as solenidades religiosas, convoca ou parece convocar a todos, interpela indivíduos e massas para, mediante os fastos e os fugazes esplendores das suas encenações, reforçar e solidificar a ordem e as lógicas que compõem a sociedade colonial.

Herdeira do *triumphus* romano reservado para ilustres generais vitoriosos, das entradas reais do medievo e dos magnificentes recebimentos dos príncipes nas cortes humanistas, a entrada triunfal é instaurada na monarquia hispânica como fenômeno moderno e espetáculo imperial mediante a sagrada da figura de Carlos V. Suas viagens ceremoniais pelas cidades italianas, motivadas por sua coroação (1529-1530) e pela celebração das suas vitórias militares no norte africano (1535-1536), instauraram um modelo ritualístico que se confirma e se expande com a entrada do ainda príncipe Felipe em Flandres (1549), e que haverá de se consolidar no Ocidente ao longo do século XVI. As apoteoses públicas do soberano e dos seus representantes se disseminam nas possessões espanholas, adotando particularidades locais e regionais em cada caso. Atingem seu esplendor nas entradas barrocas e, com seus cortejos e alegorias, perduram como norma estabelecida, embora em paulatina decadência, até o fim do período colonial (CHIVA BELTRÁN, 2012, p. 35).

Ausente o rei (que sem ter jamais estado nas Índias, só seria conhecido em efígie, nunca em pessoa), na Nova Espanha era o vice-rei não apenas o representante, mas também a encarnação mesma do poder real e de todas suas atribuições. Sua recepção em terras mexicanas devia, portanto, ser a mostra mais cabal de lealdade e de acatamento do pacto colonial. Por outra parte, corresponde também ao novo vice-rei reconhecer e prestigiar as autoridades locais, civis e eclesiásticas, do reino e de cada uma das suas comarcas, pois com elas teria que lidar durante todo seu mandato. As descrições do *Diário* comprovam esses propósitos em forma contundente. O texto deixa constância dos dias ou semanas que os vice-reis passam em cada cida-

de, dos afazeres e formalidades a ser cumpridos, das comidas públicas e privadas e das hospedagens do soberano, das carroagens utilizadas, da composição da escolta, da atuação das hierarquias maiores e menores do *Ayuntamiento* e da Igreja perante a chegada do séquito, da participação das comunidades indígenas, com suas danças e *chirimias*, das arquiteturas efêmeras erigidas em cada núcleo urbano, do encontro do vice-rei ainda atuante com o designado para substituí-lo, do traspasso e da consagração dos símbolos do poder real. Panes se mostra muito atento para identificar tanto as pautas convencionais e instituídas do ceremonial quanto as eventuais modificações nas mesmas que vieram a ocorrer em diversas entradas.

Ancorado na matriz narrativa de um diário, que se pauta pela tentativa de representar o movimento no espaço e o fluir das jornadas, interessa-lhe menos aproximar o foco para captar o detalhe específico e pontual do que mostrar a concatenação dos fatos e os devires do processo da aclamação. Não sabemos, por exemplo, como era o traje do vice-rei nem o que foi servido no almoço em Tlaxcala, nem a peça que foi representada a portas fechadas na sala do palácio no México, mas sabemos que esses fatos aconteceram e que ocorreram conforme uma sequência determinada e preestabelecida. Não temos, então, (como no caso da *Viage de tierra y mar*) a descrição incutida de florilégios retóricos e figuras ornamentais do arco triunfal levantado na esquina do Palácio em Puebla; temos somente isto: “[...] había otra portada fingida, semejante a la que se ha referido de Tlaxcala, muy pintada de emprenas y jeroglíficos, como que son muy sutiles poetas los poblanos” (GARCÍA PANES, 1994, p. 101). Este exemplo, apenas um de muitos, ilustra a sobriedade e o recato, e às vezes a sequidão, que regem a prosa de Panes. E, como foi dito, evidenciam o objetivo supremo que o guia: ser útil e proveitoso para seus superiores e para os eventuais leitores do seu opúsculo.

Fiel a esses lineamentos, o *Diário* não se limita, entretanto, a narrar as cerimônias oficiais. O narrador também se ocupa de denunciar a situação de decadência e abandono em que se encontram alguns trechos e lugares do caminho. Registra que Huamantla “[...] hoy dia está bastante arruinado y despoblado, sucediendo lo mismo a varios pueblos de la comarca, dimanada esta decadencia desde que les quitaron la nao que todos los años venía del Perú” (GARCÍA PANES,

1994, p. 95); que Tlaxcala “[...] actualmente está muy arruinada, despoblada y mísera, cuando parece debiera conservarse su memoria” (GARCÍA PANES, 1994, p. 100), e que a cidade de Cholula “está tan arruinada o más que la de Tlaxcala” (GARCÍA PANES, 1994, p. 103). Critica, por outra parte, a prática que obrigava os indígenas a consertar trechos da carreteira sem nenhuma retribuição. Para o autor, esse trabalho forçado, feito em precárias condições e sem qualquer auxílio da ciência, além de ser desumano e injusto, acabava por piorar ainda mais a situação. O péssimo estado dos caminhos não se solucionaria com medidas superficiais e insuficientes, mas com investimentos sérios, e com estudos racionais e precisos como os que o autor tinha realizado durante todos esses anos.

Apesar destas observações e questionamentos, está claro que os imperativos do *Diário* consistem em consagrar o poder real e em celebrar o impacto que suas práticas de legitimação provocam no bojo da sociedade colonial. Esses propósitos são plenamente atingidos no relato, que se define como registro e mero “epítome” das compulsórias exaltações e do fascínio que regularmente despertavam na sociedade *novo-hispana*. Como Panes escreve:

*Este es sólo un epitome del viaje y entradas públicas que hicieron los Virreyes desde tiempo inmemorial, y he visto repetida vez, asombrándome cuantos lo ven, pues no es creíble que vasallo ninguno de ningún monarca sea recibido en su entrada con tanta grandeza, majestad y pompa, de que no se puede hacer juicio sino viéndolo.* (GARCÍA PANES, 1994, p. 112-113).

Sendo muito diferentes entre si, a *Viage de tierra y mar* de Gutiérrez de Medina e o *Diário* de Panes compartilham os mesmos objetivos apologéticos e a mesma necessidade de registrar fatos excepcionais da forma mais adequada e requerida pelas convenções das épocas em que foram escritos. Recorrendo aos barroquismos e alusões eruditas ou aos favores de uma prosa utilitária e medida, os dois informes se definem e se justificam através da sua função testemunhal. Entretanto, há outro tipo de textos que aludem ao caminho sem estar atrelados diretamente a fatos ou eventos singulares que precisem ser documentados. Livres das urgências que marcam relatos como a *Via-*

ge, nestes, que pertencem à terceira das categorias enunciadas acima, prevalece antes de tudo um teor historiográfico. Situamos aqui um dos capítulos que integram a *Historia de Nueva España*, escrita pelo ilustrado arcebispo do México, Francisco Antonio de Lorenzana.

Publicada em 1770, a obra é uma compilação profusamente comentada da segunda, terceira e quarta *Cartas de Relación* de Hernán Cortés. Além das “Advertencias para la inteligencia de las cartas de Hernán Cortés” e da transcrição de fragmentos explicados e ilustrados de um mapa dos tributos vigentes em tempos pré-hispânicos, o autor inclui um informe de caráter histórico e geográfico relativo ao mesmo caminho que posteriormente García Panes haveria de perscrutar. Nesse capítulo, intitulado “Viage de Hernán Cortés desde la Antigua Vera-Cruz a México, para la inteligencia de los Pueblos, que expresa en sus Cartas y se ponen en el Mapa”, Lorenzana, revisita, a partir das suas leituras e experiências pessoais e do seu conhecimento dos lugares citados, o percurso descrito por Cortés nas suas cartas. Como Panes, opera na interseção dos tempos, imprimindo os estados presentes do caminho sobre os rastros deixados pelo conquistador no século XVI.

Enquanto vai resenhando os principais episódios da incursão de Cortés – da sua entrada em Cempoala até a jornada da sua vitoria final, “[...] aquel Dia Feliz, en que supo enlazar todo un Mundo a la Diadema de Nuestros Soberanos” (LORENZANA, 2004, XV) –, Lorenzana anota as transformações acontecidas em cada lugar. Com um afã arqueológico, encontra as marcas do passado, já desaparecidas ou ainda latentes em ruínas, nos contornos da paisagem existente. Lê as *Cartas de Relación* (provavelmente a partir da edição de Andrés González Barcia, publicada em 1749) para verificar o que resta e o que mudou nas superfícies do visível. Porém, não se trata apenas de conferir *in situ* os relevos do caminho, mas também de cotejar as fontes bibliográficas, tanto dos cronistas da época dos Áustrias como López de Gómara e Torquemada, quanto dos contemporâneos como Boturini, cuja coleção de documentos também serviu de apoio para as considerações de Lorenzana. Desta forma, o contraste entre as referências inscritas nas *Cartas* e as mudanças sancionadas pelo tempo e pela historiografia é permanente, e estrutura todo o capítulo.

Esse contraste se revela quando o autor relembra a etimologia dos topônimos transcritos nas *Cartas* para compará-los com os

que estavam em uso: “A la bajada de dicho Puerto está un Pueblo, y una Villa, que le [Cortés] llamó en su Relación *Teixnacán*, y hoy se nombra *Ixhuacán* de los Reyes: *Ixhuacán* se interpreta, *Terreno algo seco*” (LORENZANA, 2004, p. II). Também se um episódio da campanha conquistadora se reatualiza através da supervivência de alguma prova concreta

[...] en dicho Pueblo, en la parte inferior de él, se conoce haber estado el palacio de Caltanni, que quiere decir Casa en bajo, de la que aún en el dia se hallan vestigios, y un Arbol grande dicho, Ahuehuete, que está oradado y por tradición de unos á otros, dicen aquellos Naturales señalando el Ahuehuete, que estubo amarrado allí el Caballo de Cortés. [...] En la cima deste Cerro [Tzompachtepétl] estaba la Torre ó Castillo, en que se hizo fuerte Cortés, y aun todavía se conservan los Cimientos (LORENZANA, 2004, p. IV; p. IX).

Ou quando houve alterações definitivas na localização dos povoados que conformam o itinerário:

*A las quatro leguas de Tlamanca está en el centro del Valle el Pueblo de Ixtacamaxtitlán, que quando vino Cortés estaba en lo alto del Cerro, y lo bajaron a este sitio el año de 1601, por la incomodidad que acarreaba al Ministerio, y Comercio* (LORENZANA, 2004, p. V).

Esses confrontos de informações evocam a objetividade que norteia as *Relaciones geográficas* e, às vezes, o tom anedótico que surge em certas passagens dos *Diários*. Guia para o viajante ilustrado, que permite rememorar, e atualizar, os eventos cortesianos em sua dimensão épica e que ao mesmo tempo comprova como esses fatos já estavam definitivamente inseridos na paisagem cotidiana *novo-hispana*, nas páginas de Lorenzana a viagem de Hernán Cortés, em vez de ser um evento histórico datado e passado, parece que ainda está acontecendo, ou que nunca teria deixado de acontecer.

Entre a história e a engenharia, entre os grandes acontecimentos e os usos cotidianos, o caminho México-Veracruz foi duplamente consagrado como peça essencial do vice-reino. Consagrado por sua importância estratégica, por ser a artéria dos grandes fluxos comer-

ciais que atravessavam o Atlântico. E consagrado também por sua potência simbólica, por ser um caminho que estava literalmente feito de palavras, gestos, recordações, épicas que não cessavam de retornar do passado. Um caminho feito de história, e de todas as memórias (antagônicas, dilaceradas, reincidentes) que a ocidentalização havia definitivamente impresso sobre o território mexicano.

## Referências bibliográficas

- CÉDULA que manda al virrey de la Nueva España sobre la fortificación del puerto de San Juan de Ulúa, y diligencias que se han de hacer en lo que toca a la mudança de la descarga a las ventas de Buytron y camino que se ha de abrir desde allí a Mexico. Cedulaario Indiano. Libro quarto de provisiones, cédulas, capítulos, de ordenanzas, Señores Reyes Católicos don Fernando y doña Ysabel, y emperador Don Carlos de gloriosa memoria, y doña Juana su madre, y católico rey don Felipe. Madrid: Imprenta Real, 1596, p. 52-54.
- CHIVA BELTRÁN, J. *El triunfo del virrey. Glorias novohispanas: origen, apogeo y ocaso de la entrada virreinal*. Castelló de la Plana: Publicacions de la Universitat Jaume I, 2012.
- DÍAZ-TRECHUELO SPÍNDOLA, M. L. Diego García Pánes. Un autor olvidado. *Anuario de Estudios Americanos*. I, 23, 1966, p. 723-755.
- GARCÍA PANES, D. *Diario particular del camino que sigue un virrey de México. Desde su llegada a Veracruz hasta su entrada pública en la capital*. México: CEHOPU/CEDEX, 1994.
- FLORESCANO MAYET, S. *El camino México-Veracruz en la época colonial (su importancia económica, social y estratégica)*. México: Universidad Veracruzana, 1987.
- GUTIÉRREZ DE MEDINA, C. *Viage de tierra y mar, feliz por mar y tierra, que hizo el Excellentísimo Señor Marqués de Villena*. México: Juan Ruiz, 1640.
- LORENZANA, F. A. *Historia de Nueva España*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2004. [Reproducción digital basada en la de México, Imprenta del superior gobierno, del Br. D. Joseph Antonio de Hogal, 1770, p. II-XV]. Disponible em: <<http://www.cervantes-virtual.com/obra-visor/historia-de-nuevaespana--0/html/>>
- PÉREZ GONZÁLEZ, M. L. Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Anuario de Estudios Americanos*. Tomo LVIII, I, 2001, p. 33-60.

SUÁREZ ARGÜELLO, C. E. De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835. *Relaciones* (COLMICH, Zamora), v. 22, n. 85, 2001, p. 223-245.

**Alfredo Cordivola.** Professor Titular de Teoria da Literatura na Universidade Federal de Pernambuco. Licenciado em Letras pela Universidade de Buenos Aires (1986), Mestre em Teoria da Literatura pela UFPE (Brasil, 1993) e Doutor em Estudos Hispânicos e Latino-americanos pela University of Nottingham (Reino Unido, 1998). Pós-doutor pela Universidade de Buenos Aires (2012) e Visiting Scholar na New York University (2017). Pesquisador do CNPq, dirige o Grupo de pesquisa “Estudos coloniais latino-americanos”. Suas mais recentes publicações são *Espectros da geografia colonial. Uma topologia da ocidentalização da América* (2014) e *Os retornos da utopia. Histórias, imagens, experiências* (organizado com Ildney Ca- valcanti, 2015). E-mail: alfredo.cordivola@gmail.com

Recebido em: 15/09/2018

Aceito em: 20/12/2018