



miguilim

VOLUME 13, NÚMERO 2 | MAIO-AGO 2024

MULHER NA ESTRADA: EDITH WHARTON E O RELATO DE VIAGEM TURÍSTICA



WOMAN ON THE ROAD: EDITH WHARTON AND THE TOURIST TRIP REPORT

Mirian de Oliveira CARDOSO
Instituto Federal Catarinense – Camboriú, Brasil

Yuri Juan de Oliveira CARDOSO
Universidade Estadual do Paraná, Brasil

RESUMO | INDEXAÇÃO | TEXTO | REFERÊNCIAS | CITAR ESTE ARTIGO | AUTORIA

RECEBIDO EM 07/11/2023 • APROVADO EM 08/08/2024

DOI: <https://doi.org/10.47295/mgren.v13i2.1335>

Resumo

Em meados do século XX, a viagem de carro foi se transformando, figurativamente, em uma expressão da liberdade masculina, capaz de abranger a existência do homem como parte essencial da relação automóvel-estrada. Contudo, embora o espaço público tenha sido socialmente construído como local de ocupação masculina, a história e a literatura evidenciam que a mulher sempre esteve buscando seu espaço. Esse fato se comprova, por exemplo, na obra *A motor flight through France* (1915), da escritora Edith Wharton, a qual evidencia que as mulheres também viveram o mesmo sentimento de liberdade ao usufruírem do carro. Nesse sentido, o objetivo deste artigo é analisar como Wharton

representa a experiência feminina na estrada a partir da obra citada, à luz dos textos de Howard (2001), Luchezi (2010), Totten (2015), Serrano (2014), entre outros.

Abstract

In the middle of the 20th century, the journey by car was transformed, figuratively, into an expression of masculine freedom, capable of encompassing man's existence as an essential part of the car-road relationship. However, although the public space has been socially constructed as a place of male occupation, history and literature show that woman has always been looking for their space. This fact is proven, for example, in the work *A motor flight through France* (1915), by the writer Edith Wharton, which shows that women also experienced the same feeling of freedom when using the car. In this sense, the objective of this article is to analyze how Wharton represents the female experience on the road from the cited work, in the light of the texts of Howard (2001), Luchezi (2010), Totten (2015), Serrano (2014), among others.

Entradas para indexação

Palavras-chave: História de viagens. Relato de viagem. Literatura de autoria feminina. Edith Wharton.

Keywords: Travel story. Travel Report. Literature by female authorship. Edith Wharton.

Texto integral

Considerações iniciais

Sónia Serrano, em *Mulheres Viajantes* (2014), aborda a presença da mulher na historiografia da viagem por uma perspectiva histórica e cultural. A historiadora aponta que a viagem é um assunto antigo e profundo, pois grande parte do que entendemos como história humana tem como premissa o deslocamento. Por exemplo, na era das colonizações, com o surgimento dos navios, quando os Europeus expandiram seus territórios, surgiram diversos relatos, cartas e diários, como vemos em *Carta de achamento do Brasil*, de Pero Vaz de Caminha, descrevendo as jornadas além-mar; também houve registros das aventuras dos cientistas, que realizavam jornadas de cunho científico, como Charles Darwin, que publicou *A viagem do Beagle* (1839). A partir do século XVIII, com maior incidência no XIX, as jornadas de colonização e científicas deram espaço para o surgimento do Relato de Viagem, quando muitos homens começaram a viajar e escrever relatos de suas aventuras individuais empreendidas por prazer, e não apenas por necessidade.

Desse modo, a viagem foi uma forma de “descobrirmo-nos a nós e o reflexo das nossas vidas nas etapas da viagem, assim como descobrimos o outro sem o conforto das referências que nos são imediatas” (Serrano, 2014, p. 25). Mas assim como tudo o que era realizado no exterior da vida privada, esse empreendimento era desempenhado, principalmente, por homens. Além disso, segundo a autora, podemos escrever/falar sobre a história da viagem sem sequer mencionarmos as mulheres, já que, até o início do século XX, “para empreenderem a viagem desejada, as mulheres tinham de lutar contra muitas resistências” (Serrano, 2014,

p. 25). Isso é devido ao construto social de papel e lugar da mulher dentro da sociedade patriarcalista, que separava o homem e a mulher quanto às suas funções: homem sustenta o lar, portanto pode transitar pelos espaços públicos; a mulher cuida do lar, dos filhos e do marido, então era confinada à casa. Desse modo, “as mulheres são amputadas, sobretudo no desenvolvimento da razão e no exercício do poder (Saffioti, 2015, p.37), já que não tinham direito à educação.

As viajantes que possuíam alguma oportunidade de realizarem viagem não escreviam com a intenção de publicarem depois. Conforme aponta Miriam Leite, em *Mulheres viajantes do século XIX* (2000, n.p), “a publicação foi feita por descendentes, após a morte da autora”. Contudo, existiram aquelas que se recusaram ao papel prescrito para mulheres e encontraram alguma forma de enfrentar o público leitor, como Ida Pfeiffer, no início do século XIX, que conseguiu “financiar algumas das viagens com o resultado dos livros escritos e traduzidos para diversas línguas” (Leite, 2000, n.p).

Assim, Serrano (2014) aponta que as mulheres viajavam, contudo, por causa da impossibilidade de aprenderem a ler e a escrever, a maioria das que se deslocavam não registrava seus empreendimentos. Os poucos registros que existem antes do século XVIII são escritos de freiras e rainhas que tinham condição de realizar a viagem com alguma segurança e que tiveram, também, o privilégio de aprender a escrever. A viagem feminina “tem sido de modo geral considerada de natureza mais íntima e confessional do que a viagem masculina” (Serrano, 2014, p. 27), já que poucas eram as mulheres que realizavam viagens com os mesmos intuitos que os homens (colonizar ou realizar estudo científico, por exemplo).

Até o início do século XX, uma mulher que viajasse ainda era incomum, e a maioria das que se aventuravam o faziam com algum acompanhante masculino (pai, irmão, marido), ou, então, sob o manto da proteção de alguns recursos que sustentavam a presença feminina no ambiente público. Por exemplo, as viúvas, que tinham alguma autonomia legal, porque carregavam o luto como justificativa para a ausência de uma figura masculina com elas.

As viajantes informavam ao leitor, em seus textos, sobre o ocorrido, como Maipina de La Barra, que escreve afirmando ser viúva, com uma filha de dezesseis anos e que, para sobreviver e dar um futuro digno à prole, necessitava dar aulas de música e, portanto, viajar. Além desse recurso, ela também usa da falsa modéstia e autonegação, justificando sua presença na seara masculina. No início de *Mis impresiones y mis vicisitudes en mi viaje a Europa pasando por el Estrecho de Magallanes y en mi excursión a Buenos Aires pasando por la cordillera de los Andes* (1878), ela nega seu interesse em ser escritora e, em seguida, diz que a autoria feminina era um dom divino e a noção de que não poderia se expor por receber críticas era falaciosa. Embora Maipina também fizesse uso da inferiorização, ela justificou suas viagens como jornadas autorizadas por Deus.

Mas nenhum dos recursos aos quais as escritoras recorreram desmerecem as viajantes ou suas produções, pois viajar e escrever sobre a jornada eram ações ainda recentes para as mulheres. Ao reafirmarem os papéis sociais e morais aplicados ao feminino, elas resguardavam seus textos das críticas negativas, pois mostravam que podiam ser mães, viajar e escrever. Por meio da modéstia e humildade, então, elas conseguiram amparar, em parte, a necessidade de diversas

escritoras justificarem e validarem suas publicações para o leitor nos séculos XVIII e XIX.

A importância de estudar os relatos de viagens dessas mulheres se justifica na medida que, nesses textos, vemos figuras transgressoras de normas, mesmo sem elas pretenderem. Isso porque os relatos de viagens turísticas começaram a emergir no início no século XVII, nos rumos do avanço da industrialização, quando a viagem aparece em um universo europeu de mudança e progresso. Os homens – e uma porcentagem reduzida de mulheres – viajavam para regiões fora dos domínios europeus, de forma a possibilitar a tradução e a troca simbólica entre culturas e locais diferentes. Havia as viagens de circum-navegações, como realizaram James Cook (1728-1779) e Louis de Bougainville (1729-1811), e a exploração mais interiorana, como fez James Bruce (1730-1794), em sua jornada pelos rios Nilo e Niger (África).

Esse gênero começa, então, a ser reconhecido pela opinião pública como parte da dinâmica social e da formação identitária do sujeito. Nesse período, há uma expansão do mercado de livros, principalmente pelo estímulo emergente do romance e do conceito de subjetividade. A viagem se transforma em uma tradição sedimentada, marcada pelo crescimento tanto de publicações de livros e guias, quanto de leitores de textos de viagem. Segundo Normand Doiron (1988), o público leitor e os escritores desses textos conseguiram identificar melhor os textos como relatos de viagem a partir do século XVII, quando houve a sistematização de características essenciais de sua constituição, como a absoluta abordagem referencial sobre o que foi visto pelo viajante e a aversão aos artifícios que pudessem sinalizar uma invenção do autor.

Esse cenário de abundante publicação das narrativas de viagens está relacionado à emergência de viajantes do Grand Tour (ou Grand Voyage ou, ainda, Grosse Reise) no final do Iluminismo (séc. XVIII). Era uma viagem de formação realizada pelo gentleman, jovens aristocráticos, principalmente ingleses e franceses, que utilizavam guias e itinerários de alguns países do continente europeu, como a Itália, que representava a valorização da Antiguidade Clássica. O Grand Tour é a origem histórica do turismo ocidental, uma prática que existe desde o século XVI, e representava um rito de passagem, já que os gentleman realizavam a viagem como forma de aprendizado, uma complementação na formação dos herdeiros e uma travessia para sua vida adulta. O Grand Tour era controlado, portanto, pela classe dominante, ou seja, era fruto de uma hegemonia econômica e cultural.

O período marca uma transição importante para a figura do viajante, que não se deslocava apenas em expedições para guerras ou conquistas; nem somente com intuito de missão peregrinária ou missionária religiosa; e tampouco eram viagens de estudiosos, cientistas ou diplomatas. Emergia-se aqui um novo sujeito viajante, o *grand tourist*, que era “amante da cultura dos antigos e de seus monumentos, com um gosto exacerbado por ruínas que beirava a obsessão” (Salgueiro, 2002, n.p). Os turistas foram responsáveis por uma mudança profunda nos costumes tradicionais de viagem, leitura e narração. Segundo Fernando Cristóvão, em Para uma literatura de viagens (2002), o turismo leva a uma conclusão de um ciclo na história das viagens, uma vez que, para o autor, há uma

dada democratização e banalização da viagem, transformando-a em um fenômeno das massas, sem mais haver, necessariamente, o prazer da novidade.

A viagem caracterizou-se, então, pelo prazer e configurou-se como fenômeno social por fazer parte da jornada pedagógica de formação erudita e intelectual dos filhos da aristocracia. Além deles, a classe burguesa também usufruiu desse hábito, primeiro porque possuíam meios para realizar as viagens e, segundo, devido ao fato de que viajar não era mais uma excentricidade de alguns, mas um hábito necessário a “todo homem elegante” (Filho, 2008, p. 48). A invenção do navio a vapor e das estradas de ferro depois deram condições para que Thomas Cook, o empresário que transformou o turismo em uma indústria, desse início às viagens em grupo realizadas por roteiros e guias turísticos.

Além dos guias de viagem, há um crescimento significativo da literatura de viagens em forma de narrativas e diários escritos por literatos, como Horace Walpole, Thomas Gray, Gustave Flaubert e Johann Goethe, que também realizaram o Grand Tour. Por exemplo, em *Viagem à Itália (1786-1788)*, de Goethe, ele relata sua viagem até Roma, que era o ponto de realização para o viajante, com a intenção de edificação pessoal e de estudo da cultura clássica.

Foi nesse contexto, predominado pela figura masculina, que poucas mulheres viajaram e registraram suas jornadas. Essas viajantes romperam com a tradição de invisibilidade, e, assim, podemos observar a experiência da jornada pelo viés da mulher. Além disso, também é preciso destacar a luta não só pela liberdade de viajar, mas pela publicação de seus escritos, pois estavam presas entre os textos serem considerados sem importância, devido a serem mulheres e escreverem gêneros da esfera privada (cartas, diários), ou escolher “um estilo mais aventureiro” e ser “confrontada com acusações de que o que conta é mentira ou, no mínimo, amplamente exagerado” (Serrano, 2014, p. 40).

Entre tantos textos das viajantes, este artigo tem como objetivo, portanto, observar como a escritora e viajante Edith Wharton registra suas impressões acerca da viagem, evidenciando que, mesmo sendo resultado de uma viagem turística pelo território francês, a autora mescla a descrição dos lugares com seu conhecimento de história e arte, fazendo algumas reflexões relevantes a serem discutidas nas próximas seções.

A escritora Wharton

Edith Wharton foi uma nova iorquina de classe alta, vinda de uma família importante. Ela nasceu nos Estados Unidos e viveu a infância na Europa – na Itália, França e Alemanha. Ela era filha de Lucretia Rhinelande e George Frederic Jones e recebeu influências maternas opressoras e determinantes de boa parte da temática de suas publicações. Ela foi a primeira mulher a receber o prêmio Pulitzer de literatura (1921), com seu livro *A época da inocência* (1920); doutora pela Universidade de Yale; membro da Academia Americana de Artes e Letras e nomeada para o Nobel de Literatura nos anos de 1927, 1928 e 1930, além de ser introduzida em 1996 ao *National Women's Hall of Fame*.

A autora defendeu o direito de as mulheres escreverem sobre assuntos convencionalmente permitidos apenas aos homens, tais como ciência, história e política. Na obra em estudo, a viajante detalha as belezas da França na Belle

Época e, ao utilizar-se da erudição para encenar a dialética entre tecnologia e história, enaltece a invenção automobilística enquanto rodava pelas cidades, descrevendo os monumentos históricos. Para tanto, ela utiliza de seu conhecimento de arte e de história, celebrando e encorajando outras mulheres viajantes. Sua perspectiva enfatiza, de certa forma, as novas identidades femininas que, a partir da experiência da viagem, podem surgir.

Desde jovem ela demonstrou paixão pela literatura, escreveu poemas e contos quando criança, tentando seu primeiro romance aos onze anos e recebendo críticas da mãe que anularam sua ambição inicial. Além disso, a mãe também a proibiu de ler romances até se casar, o que Edith obedeceu. Em sua autobiografia *A backward Glance* (1934), Wharton mostra sua mãe como uma pessoa censuradora, desaprovadora, seca, irônica e fria, e diversas dessas personalidades maternas aparecem com frequência na obra da autora.

Privilegiada, Wharton frequentou a alta aristocracia, mesmo rejeitando os padrões de etiqueta e moda esperados da mulher na época, que cumpriam o objetivo de casar bem as moças e de serem expostas nos bailes e nas festas. Esse conhecimento vivenciado por ela na classe alta serviu de tema em suas obras, nas quais ela retrata, por meio do realismo, a moral e a vida da sociedade aristocrata da época. Além desse, outros temas foram recorrentes, como a sexualidade reprimida, as maneiras da nova elite e das antigas famílias, a realização social e individual, os costumes sociais, a interação entre espaço físico e a casa com as características e as emoções dos sujeitos envolvidos, entre tantos outros. Maureen Howard (2001, n.p, tradução nossa) argumenta que “Edith Wharton concebeu casas, moradias, em uma imagem extensa de abrigo e desapropriação. Casas – seu confinamento e suas possibilidades teatrais seriam úteis para ela ao longo de sua carreira. Nem sempre são as casas dos ricos e nunca são meras configurações”.



Imagem – Wharton de carro com Henry James.

Fonte: *Prewarcar.com*

Sua paixão por viagens era compartilhada pelo marido Edward Wharton, um esportista da mesma classe social que ela, e realizavam-nas todo ano. Por causa disso, ela atravessou o Atlântico inúmeras vezes, indo para Itália, França, Inglaterra e até Marrocos, e dessas experiências muitos livros sobre viagem foram escritos, incluindo *The Cruise of the Vanadis* (1992), *Italian Backgrounds* (1905) e *A Motor-Flight Through France* (1915). Suas experiências como viajante também foram enriquecidas durante a primeira guerra, na qual ela participou defendendo o esforço francês e abraçando algumas causas: abriu, por exemplo, uma sala de trabalho destinada a mulheres desempregadas. Com a invasão dos Alemães à Bélgica em 1914, que levou refugiados belgícos à Paris, ela ajudou a criar albergues e a conseguir abrigos que ofertavam refeições e roupas, além de criar uma agência de emprego. Arrecadou mais de cem mil dólares em nome dos refugiados, organizou um comitê de resgate que abrigou muitos dos que tiveram suas casas bombardeadas pelos alemães, entre outros trabalhos e esforços de caridade.



Figura – Wharton na Primeira Guerra Mundial na França com soldados e Walter Berry. Por seu trabalho durante a guerra, a escritora recebeu o French Legion of Honor em 1916. Ela morreu em 1937, com 75 anos, e está enterrada ao lado do amigo Berry, em Cimetière des Gonards, em Versalhes.

Fonte: *The Mount Edith wharton's home.*

Devido a sua influência e conexão no governo francês, Wharton pôde viajar de carro com seu amigo Walter Berry na linha de frente durante a guerra. De cinco viagens realizadas nesse contexto, ela escreveu uma série de artigos que posteriormente foram publicados no livro intitulado *Fighting France: From Dunkerque to Belfort* (1915), o qual se tornou um best-seller americano. Nele, a viajante narra suas aventuras nas estradas em plena guerra:

No caminho de Doullens para Montreuil-sur-Mer, em uma brilhante tarde de verão. Uma estrada entre sebes empoeiradas, sufocada, literalmente estrangulada, por uma torrente de tropas de todos os lados que flui para o oeste. A cada poucos minutos, vinha uma interrupção no fluxo, e nosso motor se contorcia, avançava alguns metros e era parado novamente por uma ampliação da torrente que nos atolava na vala e jogava um brilho de poeira em nossos olhos (Wharton, 1915, n.p, tradução nossa).

O carro desempenhou papel importante para Wharton durante suas viagens pelos Estados Unidos e no exterior. Em sua autobiografia *A Backward Glance* (1934) é possível perceber a paixão dela pela estrada, e também temos relatos de

sua primeira experiência com o automóvel, em 1903, que aconteceu em uma viagem de Roma a Caprarola com o intuito de visitar uma vila com seu amigo embaixador americano, George Meyer. A autora se mostra surpresa com a rapidez que fizeram a viagem, voltando da vila à Roma a tempo de jantar, além de expressar interesse e agradecimento pela comodidade que é viajar de carro, pois não tem “que se preocupar com cavalos cansados ou trens inconvenientes” e jura a si mesma que “assim que pudesse ganhar dinheiro suficiente compraria um motor” (1934, n.p, tradução nossa), o que ela realizou em 1904, adquirindo um Panhard-Levassor. Ela também observa que a invenção do para-brisas que aconteceu mais tarde aumentou ainda mais a sua felicidade automobilística.

Desse modo, a vida da autora representa o entusiasmo da recepção de uma nova tecnologia automotiva. O automóvel começa a ganhar cada vez mais espaço na vida dos indivíduos que tinham condição de pagar por tal comodidade, tornando-se um recurso importante para o desenvolvimento do ser humano. Considerando essa contextualização da vida da autora, na seção seguinte discutimos como essa apreciação pelo carro é representada na obra de Wharton.

Edith Wharton e o automóvel

“o automóvel restaurou o romance das viagens. [...] Acima de todos esses prazeres recuperados, deve-se classificar o prazer de tomar uma cidade de surpresa, roubá-la por caminhos antigos e caminhos não-crônicos, e surpreendendo nela algum aspecto íntimo dos tempos passados, alguma silhueta escondida por meio século ou mais pela máscara feia de aterros ferroviários e o volume de ferro de uma enorme estação”

(*A motor flight through France*, Edith Wharton)

Com essa afirmação, Edith Wharton comemora e agradece a invenção do automóvel, evidenciando a importância dada ao carro pela sociedade e como ele reconfigura a noção de viagem que havia até então. O texto de Wharton, *A motor flight through France* (1908) é uma viagem turística que foi beneficiada por essa invenção, pois, inicialmente, ela permite uma maior independência na relação entre o indivíduo e o espaço (cidades e estradas).

Segundo a revista Quatro Rodas (1980, p. 149), o automóvel modificou a noção de espaço vital necessário a um indivíduo, e “o espaço privativo passou a ser medido de dentro de um carro, não de um quintal com jardim na frente”. Assim, o carro não apenas fazia parte da sensação de bem-estar e conforto do viajante, mas também virou uma extensão do próprio corpo dele.

Com o tempo, a imagem do carro foi construída como símbolo de masculinidade, porquanto se trata de um objeto de dominação, em que o homem se apropria do espaço por meio da força do motor e da velocidade. Ele, então, o compra, customiza, dirige e domina, assim como faz sobre o corpo feminino, como se o homem “estivesse comprando uma amante” (Luchezi, 2010, n.p). É por isso

que, até os dias de hoje, muitas propagandas utilizam a figura feminina, geralmente sexualizada, para a venda do carro, e frequentemente as exposições dos automóveis são realizadas com a presença de modelos femininos.

Apesar dessa construção social que transforma o carro em um meio de dominação masculina, a mulher também conseguiu se apropriar do automóvel, tanto que muitas delas realizaram viagens e registraram seus relatos. Por exemplo, logo no início do século XX, vemos algumas viajantes publicarem textos sobre viagens a motor: de moto, temos o relato da inglesa Lady Warren, em *De Argelia a Tunes em moto* (1922); e de carro, as obras *A motor-flight through France* (1908), da americana Edith Wharton, *En auto a través de los continentes: 1927-1929*, da alemã Clärenore Stinnes, *Todos los caminos están abiertos* (1939), da suíça Annemarie Schwarzenbach, e *La ruta cruel* (1947), da suíça Ella Maillart, entre outras.

Dentre todos esses exemplos, destacamos a obra *A motor-flight through France* (1908), de Wharton, pois observamos, neste texto, a importância da emergência do automóvel para o viajante e, conseqüentemente, para a literatura de viagens. Esse livro de viagens escrito e publicado em francês pela autora tem como base três viagens de carro, entre 1906 e 1907, no qual ela detalha as belezas da França na Belle Époque.

Além disso, embora em meados do século XX a viagem de carro tenha se transformado, figurativamente, em uma expressão da liberdade masculina, a obra de Wharton comprova que as mulheres também viveram o mesmo sentimento, como observamos no trecho abaixo, no qual Wharton expressa sua entrega à viagem:

Goethe tem um verso encantador, descritivo, supõe-se, de seu primeiro encontro com Christiane Vulpius: 'Desviei-me sem objetivo pelo bosque, tendo em minha mente não buscar nada'. Tal, precisamente, era o nosso estado de espírito naquele primeiro dia de funcionamento. Estávamos simplesmente empurrando para o sul em direção à Baga, através de um país mais ou menos familiar (Wharton, 1908, n.p, tradução nossa).

Esse sentimento positivo, em relação ao ato do deslocamento por prazer, se faz presente nos textos da viajante por meio de uma linguagem que busca a verossimilhança e a objetividade ao narrar os acontecimentos, como era ainda comum nos relatos de viagens no início do século XX. Esses relatos surgiram a partir de viagens por fruição, e quem realiza esse tipo de jornada é “um viajante dispondo acima de tudo de recursos e tempo” para exercer a “prática social de viajar por puro prazer e por amor à cultura” (Salgueiro, 2002, n.p), como observamos no relato de Wharton na seção seguinte.

A motor flight through France

A primeira parte da obra relata a viagem de Boulogne a Bourges, que foi feita por ela, o marido e o irmão Harry Jones, ou seja, junto de homens, como era comum na época. Aqui ela descreve os locais por onde passa e retém um pouco de sua atenção na visita que faz a George Sand, pseudônimo da romancista e

memorialista francesa Amandine Dupin, que morava em Nohant. Na segunda parte, ela registra a viagem de carro com o marido, dirigindo de Paris a Poitiers, Pirineus e Provença, acompanhados, dessa vez, pelo escritor Henry James, em 1907. A terceira e última parte do livro descreve a viagem final dos mesmos viajantes pelo nordeste francês. Há nela a descrição das torres de Noyon, da catedral em Laon e da cidade galo-romana de Soissons.

O texto pode ser classificado como uma literatura de viagem turística na medida que descreve um itinerário de viagem em meio às belezas arquitetônicas das cidades pelas quais a personagem se desloca. A narradora inicia a obra com a exaltação da invenção do automóvel e, como era comum nos relatos de viagens da época, faz uso de um tom descritivo e objetivo: “Também havia muita beleza nos detalhes nas cidades menores pelas quais passamos: algumas delas empoleiradas nos cumes que percorriam o campo aberto, com casas antigas tropeçando em ângulos pitorescos do mercado central” (Wharton, 1909, n.p, tradução nossa). O ritmo descritivo percorre todo o texto, com a protagonista ilustrando os lugares por onde passa.

Logo no início da obra, observamos o automóvel e a liberdade como duas questões importantes para a jornada da personagem. A narradora agrega valores ao carro ao afirmar que ele “restaurou o romance das viagens”, pois permitiu que ela buscasse caminhos alternativos e lugares pouco conhecidos que a libertassem de “todas as compulsões e contatos da ferrovia, da escravidão a horários fixos e dos caminhos batidos”, isto é, “nos devolveu a maravilha, a aventura e a novidade” (Wharton, 1908, n.p, tradução nossa). A principal vantagem do automóvel, portanto, é a liberdade de escolha do trajeto para onde quiser e para lugares em que a ferrovia não tinha acesso.

No entanto, essa visão romântica da protagonista é contrariada pela própria viajante, uma vez que a velocidade e a conveniência começam a corroer a noção de lazer, forçando-a a abdicar de caminhos interessantes em prol da celeridade. Notamos essa questão quando, na obra, a narradora contraria a lógica da liberdade ao descartar vilarejos e cidades que poderiam lhe oferecer uma jornada ainda mais interessante. A narradora se revela mais preocupada com a velocidade e com rotas pré-determinadas, em vez de aproveitar as possibilidades ofertadas pela liberdade do automóvel: “A mesma estrada branca maravilhosa, lançando-se em grandes voltas e flechas pela mesma paisagem espaçosa, nos levou no dia seguinte a Beauvais” ou “o Sena, dois dias depois, pelas curvas mais doces, nos levou de Rouen a Les Andelys” (Wharton, 1909, n.p, tradução nossa). Assim, embora traga conforto e possibilidades outras, o uso do automóvel, a velocidade e a conveniência começam a corroer a noção de lazer, forçando o viajante a abdicar de caminhos interessantes em prol da celeridade.

Em *A motor flight through France*, a narrativa evidencia a centralidade do carro para as experiências da personagem viajante, de modo que ela parece se tornar uma extensão de seu automóvel. Da maneira que a narrativa evidencia isso, percebemos que há um amor efusivo pela velocidade do carro que antecede as noções do Manifesto Futurista de Marinetti.

O Manifesto afirma que “a literatura exaltou até hoje a imobilidade pensativa, o êxtase, o sono”, enquanto os adeptos do futurismo querem “exaltar o movimento agressivo, a insônia febril, o passo de corrida” (Marinetti, 1909, n.p), e

isso se daria por meio da beleza da velocidade. No entanto, diferente desse, a narradora não estabelece uma relação entre início de uma era nova com o advento do automóvel. Na verdade, ela evidencia o carro como forma de dirigir em direção ao passado mais do que ao futuro, ou seja, ela faz uso do automóvel para viajar pelos monumentos históricos das cidades pelas quais passa. *A motor-flight through France* demonstra essa relação de Wharton e sua paixão por viagens, artes e arquitetura, descrevendo um itinerário de viagem em meio às belezas arquitetônicas das cidades pelas quais ela passa.

No artigo “The dialectic of history and technology in Edith Wharton’s *A Motor-Flight through France*” (2015), Gary Totten afirma que, na obra, é realizada uma justaposição dos artefatos históricos em relação aos produtos tecnológicos, neste caso, o automóvel. Isso ocorre, principalmente, porque, apropriando-se do carro, a personagem pôde ter um acesso mais apropriado para admirar tanto a natureza quanto os monumentos históricos. Assim, a nova invenção e o passado figuram como forças opostas em diálogo que se movem juntos na obra por meio do carro.

O entusiasmo presente na obra contrasta com o desdém da viajante em relação a como “novas tecnologias eclipsam o passado” (Totten, 2015, n.p). Ela utiliza-se da atração entre passado e novas tecnologias como determinantes de sua mobilidade, interação e experiência tanto na viagem quando em suas narrativas. A predileção pelo passado em detrimento ao tecnológico aparece em diversos pontos do texto, conforme a viajante se dedica a descrever os monumentos históricos que encontra, enfatizando o valor histórico enquanto aspecto integrante da viagem da protagonista, que, por sua vez, faz esse mesmo apelo quando se refere às descrições sobre a natureza:

Em todos os elementos mais sutis da beleza, bem como no poder das sugestões históricas, essa paisagem do Ródano supera em muito a do Reno; mas, como muitas das regiões mais bonitas da França, tem uma qualidade de indiferença, de reserva quase clássica, que a defende das incursões da multidão (Wharton, 1908, n.p, tradução nossa).

Em outras palavras, a paisagem de Ródano exume a protagonista de um destino moderno e, portanto, de uma orla turística. A narradora deixa subtendido, portanto, que as expectativas de um turista moderno não seriam atendidas pelo visual do lugar, e ela parece apreciar essa oportunidade de estar sozinha, contemplando-o. Embora descritiva, essa narrativa de viagem emerge como obra literária estética e artística, pois *Motor-Flight* demonstra as qualidades positivas da autora enquanto uma crítica de arte, já que ela era profunda conhecedora de arqueologia, história, estética, arte e arquitetura.

O carro é, assim, onipresente na narrativa, um objeto que facilita a possibilidade de escolha e possibilita um tipo de ociosidade que favorece o viajar para saborear arte e história ao longo do caminho. Desse modo, a íntima relação de Wharton com o automóvel em sua narrativa não só evidencia seu posicionamento quanto a sua utilidade, como também ela, uma mulher, se torna uma viajante ativa que se apropria profundamente do automobilismo para escrever suas narrativas. Segundo Deborah Clarke, em *Driving Women: fiction and automobile culture in*

twentieth-century America (2007), as tecnologias rompem as fronteiras entre o privado e o público, e, a partir da obra de Wharton, muito mais que pensar as questões de gênero em relação a automobilidade, é possível compreender como a relação do viajante com a tecnologia e a história podem mudar com o advento do automóvel.

Por fim, uma das questões que devemos observar é a presença no texto do anseio pela viagem e o desejo sentido e expresso pela narradora de se movimentar. Embora esse seja um desejo que existe desde sempre, é com o advento do automóvel que ele se materializa, conforme observamos no seguinte trecho: “Primavera novamente, e a longa estrada branca se desenrolando para o sul de Paris. Como alguém poderia resistir ao chamado?” (Wharton, 1908, n.p, tradução nossa). Não há como negar que a estrada e a viagem de carro já ganharam força e simbologia no imaginário do viajante. Mas não apenas isso, embora em meados do século XX a viagem de carro tenha se transformado, figurativamente, em uma expressão da liberdade masculina, a obra de Wharton comprova que as mulheres também viveram o mesmo sentimento.

A viajante-narradora, desse modo, traduz seu prazer de viajar e o conhecimento histórico-cultural que tem, evidenciando a relação íntima que o viajante pode construir entre eles. A escritora utiliza-se da erudição para encenar a dialética entre tecnologia (invenção do carro) e história (monumentos históricos), e o faz enaltecendo a invenção automobilística enquanto rodava pelas cidades e descrevia os monumentos históricos, de modo a celebrar e a encorajar outras leitoras mulheres a também se aventurarem nas estradas.

Considerações finais

Embora o automóvel tenha sido uma inovação para Edith em 1903, no período de *A motor-flight through France* ela estava já se acomodando à nova realidade de um meio de transporte que se tornaria um dos principais. O carro, portanto, segundo a autora, “nos devolveu a maravilha, a aventura e a novidade que animava o modo de viajar dos nossos avós” (Wharton, 1908, n.p, tradução minha). Wharton celebra a capacidade do automóvel expandir a nossa capacidade de locomoção, possibilitando-nos maior liberdade.

Edith Wharton traduz, por conseguinte, seu conhecimento cultural e histórico e o prazer de viajar, evidenciando a relação íntima que o viajante pode construir entre esses dois lados. Por fim, a narrativa representa a viagem de cunho turístico e, principalmente, nos permite olhar como é retratada a relação entre uma mulher com o início da história do automóvel.

Wharton é um exemplo de viajante que, devido às suas condições sociais e financeiras, pode pôr o pé na estrada, redefinindo os modos de viajar estabelecidos, desafiando a lógica masculina e redescobrimdo a relação entre estar em movimento e a subjetividade, desmistificando o imaginário social machista que posteriormente determinou a estrada como domínio do homem.

Referências



A HISTÓRIA do salão. *Revista Quatro Rodas*, São Paulo, v. 26, n. 314, Salão/Documento, set. 1986.

HOWARD, Maureen. Remarks on Edith Wharton's Collected Stories by editor Maureen Howard. *Library of America*, 2001. Disponível em: <https://www.loa.org/news-and-views/141-remarks-on-edith-whartons-collected-stories-by-editor-maureen-howard>. Acesso em 02 ago. 2023.

LEITE, Mirian Moreira. A dupla documentação sobre mulheres nos livros das viajantes. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 9 n. 17, p. 195-226, 2000.

LUCHEZI, Tatiana de Freitas. O Automóvel como Símbolo da Sociedade Contemporânea. VI *Seminário de pesquisa em Turismo do Mercosul*, 2010. Disponível em: https://www.uces.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/03/0%20Automovel%20como%20Simbolo%20da%20Sociedade%20Contemporanea.pdf. Acesso em: 24 maio 2020.

MARINETTI, F. T. Fondazione e Manifesto del Futurismo. In: APOLLONIO, U. *Futurismo*. Milano: Gabriele Mazzotta Ed., 1970.

SAFFIOTI, H. *Gênero patriarcado violência*. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular; Fundação Perseu Abramo, 2015.

SALGUEIRO, Valeria. Grand Tour: uma contribuição à história do viajar por prazer e por amor à cultura. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 22, n. 44, p.289-310, ago. 2002. Semestral. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882002000200003. Acesso em: 1 ago. 2020.

SERRANO, Sónia. *Mulheres Viajantes*. Lisboa: Tinta-da-China, 2014.

TORRÃO FILHO, Amílcar. *A arquitetura da alteridade: a cidade luso-brasileira na literatura de viagem (1783-1845)*. Campinas: Editora Apris, 2008.

TOTTEN, Gary. The dialectic of history and technology in Edith Wharton's A Motor-Flight through France. *Studies in Travel Writing*, v. 17, n. 2, 2015.

WHARTON, Edith. *A Backward Glance*, New York: 1934.

WHARTON, Edith. *Fighting France: From Dunkerque to Belfort*. New York: Charles Scribner's Sons, 1915.

Para citar este artigo

CARDOSO, Mirian Cardoso da; CARDOSO, Yuri Juan de Oliveira. Mulher na estrada: Edith Wharton e o relato de viagem turística. *Miguilim – Revista Eletrônica do Netlli*, Crato, v. 13, n. 2, p. 25-39, maio-ago. 2024.

Autoria

39

Mirian de Oliveira Cardoso é docente EBTT do Instituto Federal Catarinense - Campus de Camboriú; doutora e mestra em Letras, área de concentração Estudos Literários, pela Universidade Estadual de Maringá - UEM. E-mail: mirian.silva@ifc.edu.br; ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-8976-1820>.

Yuri Juan de Oliveira Cardoso é graduado em História, na Universidade Estadual do Paraná, Campus de Campo Mourão (UNESPAR); mestrando em Ensino de História na Unespar/Campus de Campo Mourão; e realiza pesquisas na área de História e intertextualidade com a Literatura. E-mail: yurijuan90.z@gmail.com; ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0003-0660-4198>.