

TERESA MARTINS DE OLIVEIRA  
(FLUP)<sup>1</sup>

## *Ein Mädchen fliegt um die Welt* – O primeiro relato de viagem de Elly Beinhorn

---

Na introdução ao seu artigo sobre motivos icários e dedálicos na literatura suíça de expressão alemã<sup>2</sup>, Gonçalo Vilas-Boas, depois de lembrar o mito de Ícaro, faz uma caracterização contrastante das duas figuras fascinadas pelo voo: Ícaro o sonhador, o rebelde, Dédalo o técnico, o engenheiro. Esta oposição e a sumária caracterização de Dédalo que faz servirão de mote à minha análise do texto de Elly Beinhorn<sup>3</sup>.

Elly Beinhorn (EB no texto) (1907 – 2007) torna-se conhecida como a jovem alemã que no ano de 1931/32, com 25 anos de idade, dá a volta ao mundo sozinha, aos comandos de um pequeno avião monomotor, um Klemm KL 26 com um motor Argus-As-8-A-3, com 125 cavalos de potência e velocidade média de 140km /hora, viagem que a leva de Berlim, por Istambul e o Sudeste Asiático, até à Índia e depois pelo Reino do Sião (hoje Tailândia) e o Arquipélago de Sonda até à Austrália<sup>4</sup>. De barco e com o avião desmontado no porão, atravessa o Oceano Pacífico até ao Panamá, onde retoma os comandos, para descer até Santiago do Chile, atravessar aí a Cordilheira dos Andes e voar até Buenos Aires e depois até ao Rio de Janeiro, de onde o avião será despachado para a Europa, no mesmo navio em que a aviadora embarcará em São Salvador da Baía. Beinhorn estreara-se nos voos solitários entre continentes no ano anterior, quando se juntara com o seu Klemm KL 25 à expedição do antropólogo e fotógrafo austríaco Hugo

---

<sup>1</sup> NOTA INTRODUTÓRIA

<sup>2</sup> O artigo, com o título « Ikarisches und Dädaliches in der deutschsprachigen Literatur der Schweiz» encontra-se publicado em Gonçalo Vilas-Boas (2003), *Partir de Suisse, Revenir en Suisse. Von der Schweiz weg, in die Schweiz zurück*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2003, 279-299.

<sup>3</sup> Sobre o mito de Ícaro na literatura da Modernidade, *vd.*, por exemplo, Ingold 1987: 269-315.

<sup>4</sup> A viagem decorre entre 4 de dezembro de 1931 e 26 de julho de 1932.

Bernatzik (e de Bernhard Struck, do Museu antropológico de Dresden ) na Guiné Bissau (4.1.1931 a 29. 4. 19031). Em 1933, EB regressará a África, onde voa sozinha do Cairo ao Cabo, passando por Dar-es-Salam, e depois pela costa ocidental até Túnis. Seguem-se, em 1934/35 os voos na América Central e nos EUA. Quatro anos depois faz o seu segundo voo à Índia. Pelo meio ficam outros feitos, como o sobrevoar de três continentes num só dia.

A acreditar no que escreve Beinhorn na sua autobiografia *Alleinflug. Mein Leben*<sup>5</sup>, inicialmente não é a aviação que a atrai, mas a ânsia pelo longínquo, que a acomete desde muito cedo, e que explica pela sua situação de filha única e pelo confinamento na grande cidade que era Hannover. Pese embora esta explicação, é por certo como resposta ao espírito da época, com o proliferar de relatos e reportagens fotográficas de viagem, que EB terá desenvolvido o sonho que diz ter acalentado desde jovem: viajar para o centro de África e «outras partidas do mundo, cheias de secretismo» (AL 12).

O fascínio por voar vem apenas depois de ouvir uma conferência de Hermann Köhl<sup>6</sup>, o aviador que concretizara o voo transoceânico de Bremen a Nova Iorque. Surpreendida pela «normalidade» do aviador, EB escreve na sua autobiografia: «Eram então assim estes super-homens que dominavam oceanos, florestas virgens e desertos» (AL 14), traindo nestas palavras a aura que à época rodeava os pioneiros da aviação. Parecia ter-se popularizado a ideia do aviador como o super-homem nietzschiano, com que pensadores e artistas do início do séc. XX tinham reagido às novas conquistas da técnica, integrando-as nas suas reflexões<sup>7</sup>. A aviação como corolário dessas conquistas era interpretada quer com grande pessimismo – lembrem-se as palavras de Karl Kraus: «Mas o fim do mundo, esse dato-o do dia em se iniciou a navegação aérea» (*apud* Barrento 1989: 316) – quer com grande euforia. Com o êxito da aviação motorizada concretizava-se, enfim, um dos mais antigos anseios da humanidade a que o mito de Ícaro dava rosto.

No meu trabalho ocupar-me-ei do primeiro relato de viagem escrito por EB, *Ein Mädchen fliegt um die Welt* [Um rapariga voa à volta do mundo]<sup>8</sup>, no qual a aviadora descreve as suas duas primeiras grandes viagens, à Guiné portuguesa

<sup>5</sup> O texto *Alleinflug. Mein Leben* será mencionado no meu texto pela sigla AL

<sup>6</sup> Hermann Köhl é acompanhado neste voo por von Hünefeld e Fitzmaurice (AL 14).

<sup>7</sup> A este propósito leia-se, p. ex., a introdução ao livro de F. Ph. Ingold, *Literatur und Aviatik*, 1978: 10-17.

<sup>8</sup> O texto *Ein Mädchen fliegt um die Welt* será mencionado no meu trabalho pela sigla MW.

e à volta do mundo, e que constitui o maior êxito editorial entre os seus textos de viagem<sup>9</sup>. Para tal sucesso concorrerá não apenas o carácter extraordinário do empreendimento que descreve, mas também a forma como este é narrado, narração na qual se procura criar uma «normalidade» que corresponderá, talvez, àquela com que Hermann Köhl cativara Elly.

Antes de encetar a análise do texto de Beinhorn, permito-me lembrar que, apesar de todos os seus sinais de autenticidade, o relato de viagem partilha com outros géneros que com ele se dizem na orla da ficcionalidade, como a autobiografia e o romance histórico, o facto de nele a representação do real sugere ser tudo menos imediata e autêntica<sup>10</sup>. No seu artigo com o título programático «A propósito da prefiguração/pre-mediação da representação do real no relato de viagem: elementos para uma teoria narratológica, tipologia e poética da literatura de viagem» [«Zur mehrfachen Präfiguration/Prämediation der Wirklichkeitsdarstellung im Reisebericht: Grundzüge einer narratologischen Theorie, Typologie und Poetik der Reiseliteratur»], Nünning descreve a apresentação da realidade no relato de viagem como o resultado de um processo de transformação polifásico. É de acordo com esse processo que, a partir dos acontecimentos de uma viagem, se constrói uma história, mais ou menos coerente, e uma narração, que por sua vez se caracteriza por um processo tanto de perspectivização como de estratégias retóricas. Na sistematização dos diferentes tipos de prefigurização, Nünning destaca por um lado a prefigurização pela realidade exterior extraliterária (aspectos individuais e colectivos de carácter social, político, cultural, económico e religioso), e, por outro, a prefigurização por géneros literários e outros media da memória cultural. No meu trabalho procurarei mostrar como esta prefigurização ocorre no texto de Beinhorn e, principalmente, como, através de determinados processos de transmissão narrativa, de perspectivização do acontecimento e através de estratégias retóricas, são transmitidas as vivências da viajante, o tempo e o espaço em que ocorrem, e também a perspectiva ideológica, normas e valores da narradora/autora. Trata-se de formar não só o «efeito de real» de que fala Nünning, remetendo para

<sup>9</sup> O texto de maior sucesso de Beinhorn é a biografia do seu marido Bernd Rosemeyer, escrita depois da morte do piloto de automóveis, uma estrela do desporto automobilístico da época. Dois anos depois do casamento, em 28 de janeiro de 1938, Rosemeyer morre durante um teste de velocidade, a mais de 400 km por hora na auto-estrada que liga Frankfurt a Darmstadt, perto de Mörfelden-Walldorf, ao volante de um Auto Union.

<sup>10</sup> A este propósito leia-se, também, p.ex. , Opitz 1997: 10-11.

Barthes (Nünning 2008: 17), mas também aquilo a que chamarei o «efeito de normalidade», a que à frente voltarei.

Notarei ainda que, de acordo com teorias entretanto sobejamente fundamentadas que me escusarei de mencionar, recorrerei a categorias de análise dos textos narrativos ficcionais para o estudo da relação entre a viagem e a sua representação literária, bem como para a análise do texto<sup>11</sup>. À primeira vista, a divisão interior do relato «MW» e até mesmo a selecção dos acontecimentos narrados parecem apontar para uma escrita algo apressada, que corresponderá ao contexto de produção. O relato é escrito na sua quase totalidade a bordo do navio que traz EB de São Salvador da Baía a Bremerhaven, no final da sua viagem à volta do mundo. A sua motivação para a escrita poderá ser mais de carácter económico do que intelectual, artístico ou existencial (EB sabe que não tem como pagar as dívidas que acumulou para poder realizar a sua segunda viagem e que isto poderá ditar o fim da sua carreira como viajante), mas poderá equacionar-se também com a proliferação da escrita naquela época. De facto, nos anos vinte e trinta multiplicam-se os exemplos de escrita feminina (Veth 1995: 447) e os textos de viagem, muitos deles escritos ao gosto da Nova Objetividade, em que, numa linguagem simples e sóbria e de forma tendencialmente distanciada, próxima da reportagem e do documentário, por vezes com um leve humor, o autor traça um retrato objetivo e crítico da realidade do seu tempo (Becker 2000: 187-213).

O relato de Beinhorn é composto por 16 capítulos, que seguem um critério organizativo dual: o primeiro longo capítulo trata toda a viagem à Guiné-Bissau, enquanto os seguintes, muito curtos, relatam consecutivas etapas da viagem à volta do mundo. Nünning explica, a propósito da transformação dos acontecimentos de uma viagem numa narrativa, que faz parte das convenções da literatura de viagem contar a sua preparação, a partida, o decurso e o regresso (o que no texto de Beinhorn se cumpre para as duas viagens) e que os passos seleccionados da viagem correspondam àqueles que foram os mais marcantes. Ao justificar a inclusão no relato do episódio da sua consulta a um vidente em Surabaia, a narradora adianta a seguinte reflexão de pendor metaliterário, que a parece aproximar das reflexões do teórico alemão: «Propus-me transmitir-lhes no curto espaço que tenho à disposição uma impressão tão completa quanto possível do meu voo, com todos os acontecimentos par-

---

<sup>11</sup> A título de exemplo, diga-se que Nünning remete, a este propósito, para Pfister (1993).

ticularmente significativos» (MW 96). Creio que será importante acrescentar, por outro lado, as considerações de Stanzel sobre a dinâmica que se estabelece no decurso da narração de um texto (Stanzel 1985: 89-109). De facto, num texto longo a velocidade de narração tende a aumentar à medida que a acção avança, crescendo o número de resumos e de elipses. Assim, no caso da viagem à Guiné são relatadas as peripécias de uma partida acidentada e a difícil viagem de 7000 km até ao destino, bem como, com algum pormenor, as relações que a aviadora estabelece com as autoridades locais e principalmente com os alemães que habitam a ilha de Bubaque, no Arquipélago de Bijagós, e ainda alguns episódios com os indígenas, os voos exploratórios e relatos fotográficos que faz com Bernatzik e, com especial pormenor, a aterragem forçada que lhe interrompe o regresso perto de Tombucto, no Níger, o seu difícil regresso à Guiné, e depois a casa. Os outros 15 capítulos tratam percursos ou pausas importantes da viagem à volta do mundo, sendo a permanência na América Central e do Sul, que corresponde à última parte do percurso, aquela que mais sumariamente é narrada. Títulos e principalmente longos subtítulos de carácter sumariante, com a indicação dos principais locais visitados e dos acontecimentos mais destacados de cada capítulo, funcionam como facilitadores de leitura e zelam pela manutenção do interesse por parte do leitor. A esta estrutura próxima do relato oral (o narrador dirige-se por vezes directamente a um narratário, com explicitações e conselhos para hipotéticas viagens) corresponde uma linguagem simples, até mesmo coloquial e um generalizado bom-humor, revelado, muito especialmente, na forma como a narradora se apresenta e às suas peripécias.

A este propósito deve lembrar-se a necessidade de distinguir, também no relato de viagem e paralelamente ao modelo comunicativo próprio dos textos narrativos ficcionais, entre autor, narrador e protagonista; bem como, na situação narrativa na primeira pessoa (de acordo com a terminologia de Stanzel) entre eu narrador e eu narrado. Ou seja, a protagonista do relato de viagem é o produto de uma construção textual e retórica, não necessária e absolutamente coincidente com o sujeito histórico Elly Beinhorn. Lembre-se como o título [Uma rapariga voa à volta do mundo], apenas aparentemente neutro, anuncia uma posição ideológica e a construção de uma determinada imagem da protagonista. Esta imagem, que a posterior construção da figura vai desenvolver, acentua os semas de infantilidade e de despreocupada alegria, afinal tão em oposição com a responsabilidade do empreendimento da protago-

nista.<sup>12</sup> No parágrafo introdutório do relato, a narradora fala de si como «pequena alma de voadora», para notar logo depois que a Alemanha não tem ainda confiança nos empreendimentos das «suas raparigas voadoras» (MW 5). Contrariando este aparente desânimo inicial, relata-se, ainda na primeira página, que um homem «com um número extraordinário de contactos» telefona a Beinhorn, respondendo a um pedido seu: «Ouça, pequena, já tenho uma coisa para si. Vai voar até África, para o meio dos pretos, e participar numa expedição. E não se esqueça de me trazer um leãozinho» (MfW 5)<sup>13</sup>. Seguem-se os contactos com o antropólogo, ensombrados pelo receio de que ele seja «antifeminista», com «uma grande aversão pelo mulhério cheio daquelas fantasias» (MfW 6). A linguagem é familiar, bem-humorada, por vezes coloquial: as dificuldades a ultrapassar, nomeadamente o financiamento para a viagem, que a expedição não garante, são omitidas ou resumidas<sup>14</sup>. Se o empreendimento se afigura no início como praticamente inexecutável, os obstáculos vão sendo vencidos como que por magia: sonho e «Märchen» são referências recorrentes<sup>15</sup>. Também a nível estrutural, a composição do «Märchen» é frequentemente convocada: repete-se a utilização do modelo triádico, com as dificuldades iniciais, aparentemente insolúveis, a serem vencidas no final, depois de ultrapassada uma última prova, e quando as expectativas pareciam prestes a gorar-se. Para este êxito parece contar menos a ação consciente ou o saber da eu-narradora do que a sorte, a vontade de Deus, o seu anjo da guarda, ou a intervenção dos deuses, que parafraseando a balada de Schiller «dela se apiedam»<sup>16</sup>. Sobre si própria e o seu comportamento, a narradora prefere destacar a leviandade, da qual vem, moralizadamente, a pagar as consequências, p. ex. com uma aterragem de emergência logo depois da sua partida para a Guiné. (O diretor da fábrica Klemm aconselhara-a a fazer um voo de teste para controlar o óleo, e a narradora comenta: «Mas eu tinha muita pressa e achava que sabia tudo sobre o motor do avião (...). Pouco tempo passado, era obrigada a parar num campo cheio de neve

<sup>12</sup> A propósito das dificuldades de organização da sua viagem à volta do mundo, EB desabafa: «Voar não é difícil; mas primeiro que se consiga fazê-lo, quer seja em meras aulas práticas ou em empreendimentos deste tipo [a viagem à volta do mundo( nota TMO)] é preciso esforçarmo-nos muito» (MW 41).

<sup>13</sup> Todas as traduções dos textos de Beinhorn são de minha responsabilidade.

<sup>14</sup> Como excepção veja-se o comentário da nota 12.

<sup>15</sup> Depois juntar-se-á a referência às «terras maravilhosas» da Índia (MW 59) e de Sião e a bairros de Bangucoque que parecem saídos de um livro de «Märchen» (MW 82-83).

<sup>16</sup> Refiro-me à balada de Schiller «Die Bürgschaft» (1799).

acima da Floresta Negra!» (MW 9)). Quanto aos seus feitos, apresenta-os como de pouca monta: fazendo o cálculo ao tempo despendido, qualquer dos lavradores que se surpreendeu com o avião concluiria «que de bicicleta ou a pé também não se avança nada mal» (MW 9).

Se, no dizer de Claudia von Montbart, as pioneiras da aviação tendiam a compensar o papel «masculino» que assumiam com atitudes de hiper-femilidade e se sentavam aos comandos dos seus aviões abertos em *toilettes* sofisticadas e totalmente desadequadas, também EB parece não querer correr o risco de chocar com a sua conduta as mentes mais conservadoras do vasto público a que quer chegar, nem as autoridades de quem lhe possam vir apoios. Numa época em que a «nova mulher» [Neue Frau], apostada em alcançar a plena igualdade em relação ao homem, adoptava novos códigos de conduta, de vestuário e de relação entre os sexos<sup>17</sup>, ela, pelo contrário, encena-se como submissa e agradecida. Os semas «pequena» e «filha» são repetidamente referidos: os pais são recorrentemente lembrados, preocupada que está com as aflições que possam sentir por sua causa; quanto a alguns dos patrocinadores mais próximos e aos protetores que a acolhem, como os representantes da firma alemã «Hentges und Nicolai», que a recebem em Bissau, são apelidados de «os meus dois paizinhos» (MW 18). Também quando os dois jovens americanos, o piloto Moye Stephens e o escritor-viajante Richard Halliburton, querem levá-la com eles para passar o Natal em Delhi, mas ela, exausta da longa viagem, tenta recusar, escreve: »Os dois eram tão queridos comigo como dois pais e não me queriam deixar sozinha» (MW 60).

Gonçalo Vilas-Boas chama a atenção para o facto de Annemarie Schwarzenbach e outras viajantes da época circularem entre ricos e poderosos, integrando-se, naturalmente no seu meio (Vilas-Boas 2003b: 50). Também isto acontece no caso de EB, que é acolhida pelas figuras gradas das cidades que visita, num crescendo de importância social. Se na Guiné-Bissau se trata «apenas» de um governador e dos grandes comerciantes, durante a segunda viagem conhece o Marajá do Nepal, em honra do qual participa num festival aéreo em Calcutá (MW 66) e é apresentada aos reis do Sião (MW 84-85). Nos comentários a este convívio, EB mostra-se mais uma vez alegremente agradecida e sempre «politicamente correta». Dos espanhóis e portugueses, na primeira viagem até aos

<sup>17</sup> Sobre o recorte heterogéneo da figura da «Neue Frau» e a sua ancoragem na República de Weimar, vd. Barndt 2003 e Drescher 2003: 163-186.

australianos e aos argentinos na segunda, todos, sem exceção, são declarados extraordinariamente hospitaleiros; os muitos embaixadores com quem priva, sempre muito ativos e eficazes, com destaque para os alemães, a que à frente voltarei.

O mundo, que, como nota Brenner, os filósofos há muito consideravam uno (Brenner 1989: 36-39), surge agora, pela primeira vez, em contacto, graças aos avanços tecnológicos (em muitas das etapas da viagem, EB é anunciada ao destino seguinte por telégrafo ou por telefone). Algo diferentemente da aldeia global em rede de um século depois, aqui trata-se de um mundo colonial em ligação: as conexões são estabelecidos pelas tropas ou pelos representantes comerciais dos diferentes países. O mundo que assim se desenha surge como idealmente cooperante e idealisticamente pacífico. É certo que há algumas referências a conflitos armados localizados, que fazem Beinhorn alterar a rota prevista para a viagem: as dificuldades levantadas pela UdRSS levam-na a seguir o percurso dos Balcãs (MW 39-40), e as notícias dos conflitos entre o Japão e a China obrigam-na a desistir de visitar Tóquio e a seguir por Java para a Austrália (MW 65). Além disso, EB assiste na Índia às manifestações de protesto pela prisão de Gandhi (MW 69) e fica retida no Chile por três revoluções consecutivas (MW 141). Quando se propõe atravessar o mar de Timor entre Koepang e Darwin, e as autoridades das Índias Holandesas procurem dissuadi-la da travessia, uma vez que não poderiam garantir a sua segurança, EB escreve:

Foi duro, mas eu não podia levar isto [a advertência, TMO] em consideração, pois num voo tão longo como o meu tinha mesmo que assumir-se sozinho todos os riscos; sabia, pela minha experiência pessoal em África, que mesmo quando todos os meios de ajuda são postos à disposição com boa vontade, pode acontecer que se desapareça durante muito tempo, num qualquer lugar. (MW 108)

Mas, de uma forma geral, EB parece viajar num mundo de perfeita segurança e estar convencida de que mesmo no mais recôndito dos lugares se encontra protegida e/ou controlada pela proteção europeia. As populações acolhem-na sempre e sem exceção com grande simpatia, dentro das naturais diferenças das suas culturas.

Quanto a Beinhorn, a despreocupada modéstia e a pretendida infantilidade que caracterizam o seu relacionamento com o poder (masculino e branco) dá lugar a um discurso de benevolente superioridade a propósito dos outros povos,



com os quais adota um tom protetor, próximo daquele com que ela própria é tratada por muitos dos homens europeus<sup>18</sup>. Creio que, tal como Brenner escreve em relação a outros escritores-viajantes desta época, também no caso de EB não será correto falar de uma consciência messiânica de matriz imperialista. Contudo, na sua relação com os indígenas e com culturas estranhas, são frequentes atitudes que apontam para a interiorização de ideologias e normas colonialistas (cf. Brenner 1989: 458). O retrato que traça desses povos é múltiplo, como múltipla é a condição dos muitos povos com quem se cruza (dos miseráveis Songhai, escravos de uma tribo Tuaregue aos siameses «cultos e ilustrados, muito simpáticos, com um sentido de dignidade que lhes vem do facto de serem um povo livre» (MW 82)). Mas, na opinião de Beinhorn, as distinções provêm de barreiras que não são apenas linguísticas, nem de cronologia civilizacional:

Queria escrever sobre a Índia, mas acabo por voltar sempre à vida europeia. Lá para a frente estarei em muito maior contacto com a população autóctone, mas o resultado será sempre o mesmo: as nossas raças são tão imensamente diferentes, que poderá certamente haver uma tolerância mútua, mas nunca uma verdadeira compreensão. (MW 71)

É certo que a narradora trai, frequentemente em discursos indiretos, a sua convicção da superioridade branca. Lembre-se, p. ex., o que escreve sobre os habitantes de Siquem, na Índia, que «são como crianças [...] e vêem em nós o senhor branco infinitamente superior» (MW 76). Todavia, com a sua natural tendência para relativizar a importância própria, escreve, num outro passo, comentando as dificuldades com os nativos aquando das aterragens de emergência:

Na primeira vez, nada nos parece suficientemente bom, as pessoas parecem-nos todas repugnantes, selvagens e ridículas [...] Temos que nos esforçar por pensar que toda a educação e maneira de pensar de outros povos é tão diferente da nossa que, na maior parte do que fazemos, lhes damos uma impressão tão ridícula e desagradável a eles, como eles a nós. (MW 54-55)

---

<sup>18</sup> Veja-se, a título de exemplo, como, obrigada a negociar com um chefe indígena a utilização dos animais de carga que farão o transporte dos seus pertences quando aterra de emergência no deserto centro-africano, diz ao seu intérprete que traduza a seguinte ordem: «Eu era uma pessoa importante em França e que por isso eles seriam castigados se não fizessem por mim tudo o que pudesses. Exigi imediatamente uma piroga com uma tripulação de quatro homens e um toldo, para que pudesse ir imediatamente para Tombuctu. Se fizessem tudo de acordo com a minha vontade, receberiam presentes, caso não, os franceses iam castigá-los (MW 33).

Será talvez injusto dizer-se que Beinhorn esquece a realidade político-social dos povos com quem se cruza, mas certo é que nunca abandona a perspetiva europeia, de acordo, aliás, com os códigos do pensamento epocal. Impressionada com as manifestações a propósito da prisão de Gandhi, pergunta a um oficial inglês o que aconteceria se um dia os 300 milhões de indianos se revoltassem e com eles os soldados indígenas a quem os ingleses deram treino militar. A resposta arrogante do inglês é transcrita em discurso direto, sem qualquer comentário: «Dominá-los-íamos, como já o fizemos. O número não interessa [...] – pois nunca conseguiriam organizar um comando uno nem um sistema» (MW 69).

Acresce ainda que os interlocutores de Beinhorn são praticamente sempre os europeus, com grande destaque para os outros aviadores, que encontra um pouco por toda a parte e que parecem povoar o mundo colonial, e é com indisfarçável orgulho que a jovem aviadora se mostra como parte integrante dessa grande família<sup>19</sup>. O convívio despreocupado e fraterno que estabelece com muitos deles corresponde às normas de interajuda entre aviadores, que recorrentemente refere, e também aos novos códigos de sociabilidade entre homens e mulheres, que as mais recentes transformações sociais permitiam e que era própria em especial dos membros das elites culturais e sociais, mormente dos desportistas. Por outro lado, o enfatizar da relação dessexualizada entre jovens de ambos os sexos, própria desta nova forma de convívio, concorre também, como a infantilização anteriormente referida, para proteger Elly Beinhorn dos rígidos julgamentos morais de uma sociedade que, na sua maioria, não permitia a uma mulher jovem que se deslocasse sozinha pelo mundo.

Com a própria Beinhorn diz, no centro do seu interesse está claramente a viagem enquanto tal – não enquanto uma qualquer forma de descoberta de si própria: mais Dédalo, o engenheiro, do que Ícaro, o sonhador rebelde. Próprio do primeiro serão também as constantes preocupações com o avião e a relação que com ele parece desenvolver. Aos seus aviões, às necessidades destes e às desveladas atenções que lhes dispensa são dedicadas detalhadas descrições. Em numerosas e variadas situações o avião surge antropomorfizado: a narradora não só se lhe refere carinhosamente, p. ex. como «o pequeno Klemm» (MW

---

<sup>19</sup> Entre os aviadores com quem EB se cruza ao longo destas duas viagens, destacam-se os nomes do suíço Walter Mittelholzer (MW 13); do alemão Theo Osterkamp (MW 36); do escocês Jim Molisson (MW 40), do australiano Charles Kingsforth-Smith (MW 47 e 67) e do americano Moyer Stephens (MW 46ss)

8, 29) ou «o meu Argus» (MW 96), como se lhe dirige em discurso direto, ou o integra na surpreendente afirmação colectiva: «Nós, isto é o Klemm e eu». Noutro passo escreve: «O meu pequeno companheiro de viagem estava prontíssimo, atestado de combustível até à gola (...)» (MW 112) (Note-se ainda, num excurso, como o protagonismo dado ao avião no relato de viagem, se plasma também em algumas das fotografias aéreas. De facto, a sombra do avião no centro da paisagem retratada parece-me ser muito mais do que uma mera «falha técnica» da fotógrafa, como a própria legenda da fotografia o parece indicar.



Fotografia 1. A sombra muito nítida permite ver como o avião sobrevoa baixo o povoado no lado asiático da Turquia (MW 161).

© BERND ROSEMEYER

Também na fotografia que retrata uma aldeia de pescadores no Golfo Pérsico, o avião surge no centro da imagem.



Fotografia 1. Aldeia de pescadores persa nas margens do Golfo (MW 165).

© BERND ROSEMEYER

Ao encontro dos gostos de Dédalo vai também a preferência de Beinhorn pelos voos próximos da terra. Voos em grande altura surgem apenas quando a situação atmosférica o impõe, ou quando se trata de atravessar cordilheiras. (A descrição pormenorizada do esforço que constitui a travessia dos Andes é um bom exemplo). Fora disso, Beinhorn prefere voar ao longo das costas e dos rios, que lhe garantem orientação, suprindo as falhas dos aparelhos de bordo muito simples que possui. Estes voos, por vezes rasantes, permitem-lhe também observar de cima os novos espaços, como as fotografias e as descrições bem documentam. De facto, as fotografias que Beinhorn faz a partir do seu pequeno avião tornam-se representativas da sua nova forma de ver o mundo. As descrições a partir desta perspectiva, de vistas aéreas de cidades, campos, pequenas localidades e paisagens, comportam alguns momentos de assinalável lirismo e beleza

narrado. Além disso, este «mundo visto de cima» revela-se, geralmente, muito mais eufórico do que aquele que o posterior contacto direto permite: «Aqueles engraçadas cidades africanas com as encantadoras palhotas dos negros eram muito mais bonitas vistas do ar do que do chão. Ali elas são terrivelmente sujas e arruinadas» (MW 15).

No penúltimo ponto do meu trabalho retomo a atração pelo voo e pelo distante como motivação da viagem que Beinhorn partilha com outros pioneiros da aviação. Com esta atração pelo longínquo alia-se a valorização do primitivo, não conspurcado pela civilização ocidental, que Beinhorn irá talvez beber à perspetiva antropológica de Bernatzik, como o poderá indiciar o seu comentário a propósito da Guiné portuguesa.

Barnatzik contou-me, então, que estava um pouco desapontado com a Guiné, já que esta se encontrava toda ela rasgada por estradas. [...] mas apesar de tudo tivera sorte, porque as estradas haviam sido feitas há pouco tempo e quase não tinham estragado o primitivismo dos nativos (MW 18).

Ao longo do relato, EB lamenta também, repetidas vezes, a invasão dos lugares por um turismo de massas que dava então os primeiros passos. A título de exemplo, leia-se a página que dedica à desilusão que sentiu no Taj Mahal, da qual cito:

Há sempre alguma coisa de perigoso em relação aos lugares de fama mundial. Já antes se ouviu tanta coisa acerca das suas maravilhas que as expectativas, de tão empoladas, conduzem na maior parte dos casos a uma reacção [inversa]» (MW 64)<sup>20</sup>.

Acresce ainda que, com uma lúcida percepção do fenómeno que levou às considerações de Nünning sobre a prefiguração por géneros literários e outros media da memória cultural, que acima referi, Beinhorn explica que evita ler descrições acerca dos seus destinos de viagem:

---

<sup>20</sup> Lembre-se que a Índia se tornara um destino comum do turismo europeu em meados do séc. XX. Sobre a estada em Delhi, Beinhorn escreve: «De Delhi e apesar de lá ter estado seis dias, não vi mais do que um turista médio. Qualquer coisa de novo que vá ver perde desde logo o encanto se tiver que comprar um bilhete e houver lá fora um milhar de indígenas sujeitos a oferecerem-se como guia» (MW 63).

Nunca, antes de começar uma viagem, leio relatos sobre a terra que vou ver, para que inconscientemente não seja influenciada nas minhas primeiras – e mesmo em todas – as impressões. A verdade é que se viaja para um sítio para se ver alguma coisa nova e não a ténue realidade da própria fantasia. (MW 114)

Não quero deixar de referir, a terminar, a relação que a aviadora estabelece com a Alemanha e com o seu poder político, principalmente, mas também com o seu poder económico. Como atrás se viu, há por parte de Beinhorn a preocupação em mostrar uma boa relação com o poder, tanto a nível privado como público. São desde logo perfeitas as relações que descreve ter com outras personalidades do mundo ocidental, que com ela se cruzam, e que insiste em considerar como representantes dos respetivos países<sup>21</sup>. Também destaca, com arroubos de inflamação patriótica, a felicidade que é para ela encontrar espalhados pelo mundo alemães em lugares destacados, que exercem sempre exemplarmente, vendo nesses compatriotas, metonimicamente, sinal da importância do próprio país<sup>22</sup>. Quanto a si própria, não perde oportunidade de referir que encara as distinções que lhe são dispensadas, pessoalmente e aos seus feitos, como reconhecimentos prestados à Alemanha e ao desenvolvimento técnico do país, de que a aviação será exemplo cimeiro. Convidada a participar num festival aéreo em honra do Marajá do Nepal, comenta que encara o convite como uma oportunidade de mostrar o desenvolvimento técnico dos aviões alemães (MW 66).

Aproveita também, numa inteligente operação estratégica de promoção pessoal, para evidenciar a importância (também política) do seu próprio papel junto dos colonos alemães há muito separados da pátria. Logo no relato da sua chegada a Bissau, comenta de forma clara um sentimento que exprimirá, com mais ou menos clareza, repetidamente ao longo do texto:

[...] fui conduzida a uma casa, onde comecei por tomar o pequeno almoço apenas entre alemães. E aqui percebi pela primeira vez, o que representava chegar até estes alemães, que há anos viviam no estrangeiro, como um cumprimento vivo, vindo da pátria. (MW 18)

<sup>21</sup> A propósito dos dois americanos (Stephens e Halliburton) com quem trava relações de amizade, escreve: «Os dois rapazes, na sua inaudita camaradagem durante todo o tempo e na sua mentalidade irrepreensível, eram realmente uma boa propaganda para a jovem América» (MW 58).

<sup>22</sup> Vejam-se, como exemplo, as referências destacadas ao cônsul alemão em Bagdade, cujo grande prestígio em toda a região abre portas à aviadora e lhe garante segurança também na sua viagem futura através da Pérsia (MW 51).

Notória é ainda a introdução no texto de uma nova esfera de referências, cuja presença massiva se parece aproximar de uma verdadeira campanha de marketing, ao serviço da propaganda de empresas e de produtos da moderna tecnologia, principalmente alemã. Ao lado das referências recorrentes ao apoio que recebe da companhia anglo-holandesa Shell, que garantia a Beinhorn o abastecimento dos aviões nos mais recônditos lugares, surgem repetidas referências à fabricante alemã de aeronaves desportivas Klemm bem como à Luft-Hansa (sic) (MW 11, 38, 62). São também mencionadas as empresas alemãs Mercedes (MW 61), Continental (MW 21), Bosch (MW 21) e Zürn (MW 13).

No seu regresso à Alemanha depois da viagem à volta do mundo de que aqui falámos, Beinhorn recebe em 1932 o prémio Hindenburg [Hindenburg-Pokal], distinção que, lembre-se, ostentava o nome do presidente alemão que não conseguiu impedir a chegada de Hitler ao poder. No prólogo à oitava edição de MW, escrito em Janeiro de 1939, EB comenta como tanta coisa mudou nos menos de sete anos decorridos desde a sua viagem e vaticina que muito irá ainda mudar:

Para a geração do meu filho, viajar pelos cinco continentes será mais fácil do que foi para mim; porque nunca houve um tempo ou um Führer que tivessem tanta a percepção da necessidade de proporcionar à gente nova o alargamento de horizontes através das viagens e de apoiar esse objetivo por todas as formas. (MW 4)

Convicção ou aproveitamento político, certo é que Beinhorn e principalmente o marido, o prestigiado piloto de automóveis Bernd Rosemeyer, recebem apoios do regime, que faz deles um ícone da Alemanha nazi, enquanto desportistas e exemplos do sucesso das novas tecnologias, cheios de *glamour*. Todavia, ao contrário de muitas outras aviadoras, Elly Beinhorn sempre se recusou a integrar o exército alemão como piloto e, começada a guerra, retira-se da vida pública. Em janeiro de 1939, e no mesmo prólogo que atrás citei, ela escrevia a propósito das aventuras que vivera, que sempre a acompanhara a ideia de que vivia «no meio de um «Märchen» que vai acabar bem!» (MW 4). A história se encarregaria de lhe mostrar que as expectativas ditadas pelo seu natural optimismo desta vez iriam falhar!

## Bibliografia

- BARNDT, Kerstin (2003) *Sentiment und Sachlichkeit: der Roman der Neuen Frau in der Weimarer Republik*, Köln, Böhlau Verlag.
- BECKER, Sabine (2000), *Neue Sachlichkeit. Die Ästhetik der neusachlichen Literatur (1920-1933)*, Köln, Böhlau Verlag.
- DRESCHER, Barbara (2003), «Die 'Neue Frau'», in Walter Fähnders/ Helga Karrenbrock (eds.) *Autorinnen der Weimarer Republik*, Bielefeld, Aisthesis Verlag, 163-186.
- BEINHORN, Elly (1932 ), *Ein Mädchen fliegt um die Welt*, Berlin, Verlag Reimar Hobbing [8.<sup>a</sup> edição].
- (2008), *Alleinflug. Mein Leben*, München, Piper Verlag.
- BRENNER, Peter J. (1989), «Die Erfahrung der Fremde. Zur Entwicklung einer Wahrnehmungsform in der Geschichte des Reiseberichts», in P. J. Brenner (ed.), *Der Reisebericht*, Frankfurt a. M., Suhrkamp Taschenbuch, 14-50.
- INGOLD, Felix Philipp (1978), *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927*, Basel und Stuttgart, Birkhäuser Verlag.
- (1987), «Ikarus Novus. Zum Selbstverständnis des Autors in der Moderne» in Harro Segebrecht (ed.) *Technik in der Literatur*, Frankfurt a.M., Suhrkamp Taschenbuch, 269-351.
- KRAUS, Karl (1908), «Apocalipse (1908), (Carta aberta ao público)», *Die Fackel*, n.º 261-262, 13.10.1908, *apud* João Barrento (1989), *Literatura Alemã. Textos e Contextos (1700-1900) O Século XX, Vol II*, Lisboa, Editorial Presença, 315-318
- NÜNNING, Ansgar (2008), «Zur mehrfachen Präfiguration/Prämediation der Wirklichkeitsdarstellung im Reisebericht: Grundzüge einer narratologischen Theorie, Typologie und Poetik der Reiseliteratur» in Marion Gymnich/ Ansgar Nünning/ Vera Nünning e.o. (eds.), *Points of Arrival: Travels in Time, Space, and Self / Zielpunkte: Unterwegs in Zeit, Raum und Selbst*, Tübingen, Francke, 11-32.
- OPITZ, Alfred (1997), *Reiseschreiber. Variationen einer literarischen Figur der Moderne vom 18.-20. Jahrhundert*, Trier, WVT Wissenschaftlicher Verlag Trier.
- PFISTER, Manfred (1991), «Intertextuelles Reisen, oder: Der Reisebericht als Intertext», in Herbert Foltinek/Wolfgang Riehle/Waldemer Zacharasiewicz (eds.), *Tales and their telling difference. Zur Theorie und Geschichte der Narrativik*, Heidelberg, Winter, 109-132.
- STANZEL, Franz K. (1985), *Theorie des Erzählens*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht.
- VETH, Hilke (1995), «Literatur von Frauen», in Bernhard Weyergraf (ed.), *Literatur der Weimarer Republik 1918-1933*, München, Wien, Carl Hanser Verlag 1995 (= Hansers Sozialgeschichte der deutschen Literatur. Bd. 8), 446-482.
- VILAS-BOAS, Gonçalo (2003a), «Ikarisches und Dädalisches in der deutschsprachigen Literatur der Schweiz», in GVB, *Partir de Suisse, Revenir en Suisse. Von der Schweiz weg, in die Schweiz zurück*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 279-299.



\_\_\_\_\_ (2003b), «Ein fremder Blick durch Sprache. Über Annemarie Schwarzenbachs Reiseberichte aus Vorderasien», in Hugh Ridley /Wolf Wucherpennig, *Erinnerungen mit Menschen. Texte für Christa Grimm aus dem Umfeld ihrer internationalen Arbeit*, Roskilde e Dublin, 49-63.