

ESTUDIO

La heroicidad responsable en Saint-Exupéry

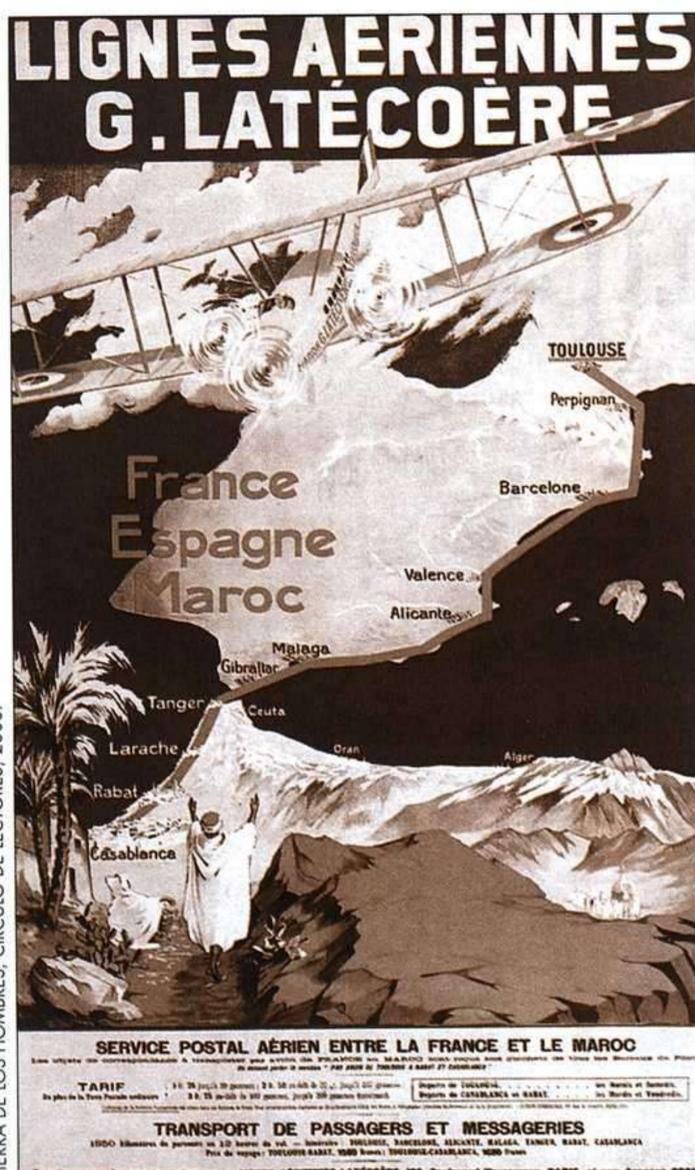
por **Lluís Quintana Trias***

La obra de Antoine de Saint-Exupéry es un canto al humanismo heroico. Este año celebramos el centenario de su nacimiento, y nos parece un buen momento para hablar no de su obra más emblemática, El Principito, sino de Tierra de los hombres (1938), un libro que no pertenece a un género en concreto, que nació por la necesidad de dinero que en ese momento tenía el autor, que es una recopilación de crónicas aparecidas en revistas y periódicos en las que el avión es protagonista, y en el que encontramos aventura y pensamiento en brillante equilibrio. Son historias protagonizadas por el propio autor y por compañeros aviadores que le sirven para reflexionar sobre la condición del hombre en un momento convulso de la historia de Europa como fue la década de los 30.



*Saint-Exupéry fotografiado al mando del avión americano más rápido, un Lightning P38, en 1944, en Cerdeña.
© John Philips/Roca-Sastre.*

TIERRA DE LOS HOMBRES, CÍRCULO DE LECTORES, 2000.



TIERRA DE LOS HOMBRES, CÍRCULO DE LECTORES, 2000.

Anuncio publicitario (izquierda) de las Líneas Aéreas Latécoère en las que Saint-Exupéry entró a trabajar en 1926. El cartel es de 1930 y muestra el trayecto Francia-Marruecos, el primero que hizo el autor. En aquella época atravesar los Pirineos era una auténtica proeza.

Foto de Saint-Exupéry instalándose en la carlinga ayudado por el teniente Leleu, en 1944. El autor había conseguido entrar en la 31ª Escuadra de Bombardeo del Ejército del Aire francés que operaba en Cerdeña, a pesar de su edad y de una herida en el hombro. Tantas eran sus ganas de pilotar. © Colección Viollet.



TIERRA DE LOS HOMBRES, CÍRCULO DE LECTORES, 2000.

El *Principito* de Antoine de Saint-Exupéry lleva vendidos en su edición española (Alianza) más de un millón de ejemplares. Esto se explica, claro está, porque se ha recomendado a menudo en escuelas e institutos, lo cual responde, a su vez, a una tradición escolar francesa. Es, además, un icono cultural con el que algunos mayores obsequian a sus hijos o ahijados: es «el regalo».

El Principito resulta ciertamente una historia que puede interesar a un lector joven, pero es sobre todo un texto con inmensas posibilidades para profesores con iniciativas y padres con horas libres. Como viaje iniciático de un niño que descubre así las grandes verdades

de la vida, se inscribe en una tradición de grandes obras de la LIJ; como toda obra contemporánea (post-simbolista, en términos más precisos) está cargada con una compleja imaginería que es reinterpretable por cada lector, a la vez que mantiene algunas constantes culturales muy antiguas. Así, como Nils Högerson (el protagonista del clásico de Selma Lagerlöf), el Principito parte de su planeta natal arrastrado por unas aves; luego, en su periplo encuentra a siete personajes (¿qué otro número, si no?) que le permiten conocer una condición humana con múltiples lecturas: el rey, el vanidoso, el bebedor, el hombre de negocios, el farolero y el geógrafo, además del narrador, los cuales

pueden representar el egoísmo, la rutina o la falta de solidaridad.

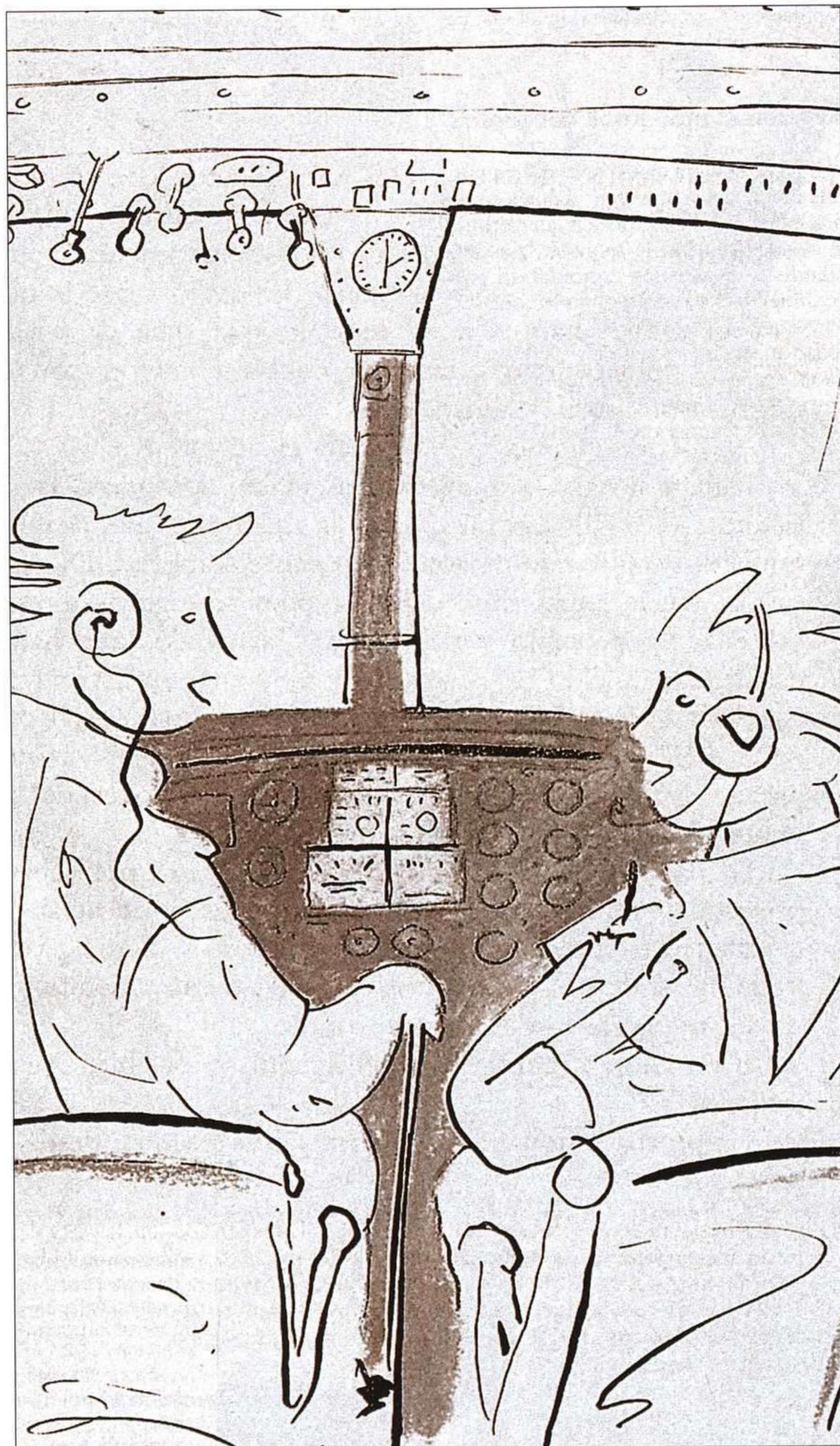
De *El Principito* a *Tierra de los hombres*

Curiosamente, la vida de este Saint-Exupéry no es la de un docente ni la de un filósofo, sino la de un explorador, casi un aventurero.¹ El autor nació el 29 de junio de 1900 en Lyon (Francia) en una familia perteneciente a la antigua nobleza: en Francia es importante la distinción entre la nobleza anterior y posterior a la Revolución Francesa, pues la primera suele ir ligada a familias tradicionalistas y católicas, como es el caso. Se

preparó para estudiar en la Escuela Naval, una de las «Grandes Écoles» donde se educa la elite francesa, pero no pudo entrar, y de hecho no encontró su profesión futura en la aviación hasta que hizo el servicio militar. Saint-Exupéry entró, pues, en el mundo emocionante de la aviación no como ingeniero, como hacían prever sus orígenes familiares, sino desde abajo, en una carrera larga y costosa. Siempre tuvo problemas de dinero y en su inquietud por superar continuamente nuevos récords hay que ver no sólo un espíritu pionero, sino también una angustia por liberarse de las mezquindades de la vida cotidiana y por encontrar un mundo aristocrático, de seres superiores.

Durante la Segunda Guerra Mundial, el 31 de julio de 1944, desapareció, seguramente abatido por la aviación enemiga; tenía 44 años y esta muerte resaltó un perfil de héroe, pero también fue resultado de una constante búsqueda del peligro, que ahora vemos como algo neurótica, que le llevó a protagonizar numerosos accidentes y a pilotar aviones de guerra a una edad demasiado avanzada y contra la opinión de sus superiores.

De entre todas sus obras, quizá la más interesante es, aparte de *El Principito* (1943), *Tierra de los hombres*, un libro a medio camino entre el ensayo y la narración que apareció el 16 de febrero de 1939.² La fecha es importante, porque indica una época convulsa en Europa: la guerra de España está a punto de terminar y se presagia la gran guerra europea. Saint-Exupéry, llevado por sus necesidades económicas y también por su espíritu aventurero, había cubierto nuestra Guerra Civil como corresponsal para la prensa francesa y algunas de sus experiencias fueron incorporadas al libro.³ De hecho, *Tierra de los hombres* proviene de la recomposición de varios artículos aparecidos en revistas y, si esto ocasiona un estilo desigual y algunas bajadas de tono, le da en cambio un aire muy actual, con el que participa en la renovación de los géneros literarios emprendida por la literatura europea en los años 20. Aquí puede verse la mano de su amigo André Gide, que quizás es también modelo de una prosa límpida, en la mejor tradición francesa, que convirtió



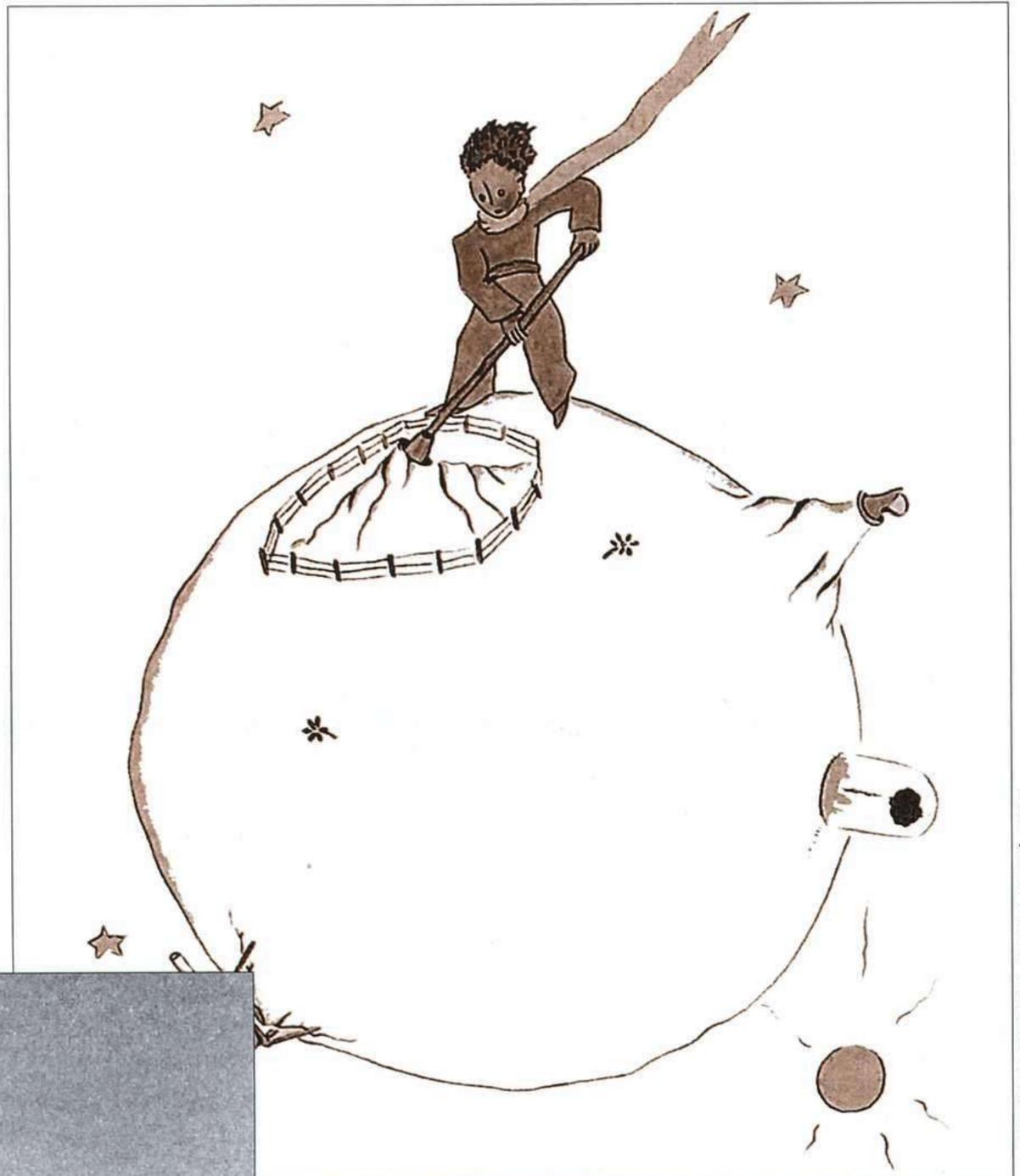
JULIO GUTIÉRREZ MAS, VUELO NOCTURNO, ANAYA, 1984.

rápidamente en clásicas las obras de Saint-Exupéry.

Aviadores: modernos caballeros

En toda su obra, pero especialmente en este libro, la aviación es presentada como una experiencia casi mística que permite al aviador alcanzar lo sublime: la ascensión física es también espiritual. El procedimiento, sin embargo, no es ascético, sino maquinista, y esta fusión de modernidad mecánica y tradición espiritual le da un encanto peculiar. No es un invento suyo, claro: la aviación había llenado de héroes el imaginario colectivo durante la Primera Guerra Mundial; los aviadores eran personajes habituales en la obra de los futuristas italianos; sin ir más lejos, Josep Maria Junoy, un futurista catalán, dedicó a uno de estos héroes de la aviación francesa, Guynemer, un caligrama que fue celebrado por Apollinaire, etc.

Pero en Saint-Exupéry la aviación también es una búsqueda, una *quête*, donde los aviadores son equiparables a los caballeros de la tradición artúrica, que el autor sugiere mediante evocaciones más



SAINT-EXUPÉRY, EL PRINCIPITO, ALIANZA/EMECÉ, 1997.



TIERRA DE LOS HOMBRES, CÍRCULO DE LECTORES, 2000.

Saint-Exupéry durante su estancia en Cerdeña, en plena Segunda Guerra Mundial. Tenía 43 años y no le permitían pilotar el Lightning P38, sólo apto para menores de 35 años, hasta que el hijo del presidente Roosevelt intercedió en su favor.
© John Philips/ Roca-Sastre.

o menos explícitas. Así, el aviador recibe el encargo de su primer vuelo con unas pocas palabras: «Mañana saldrá. ¿Conoce las consignas?», sencillez que contrasta con la grandeza de su misión. Luego, viene la vigilia de armas, en que un compañero avezado, Guillaumet, le indica los peligros del camino. Guillaumet, a quien el libro va dedicado y que es uno de los héroes de la narración, era un amigo de Saint-Exupéry que había de desaparecer también en vuelo pocos meses después de la publicación del libro. Como el protagonista debe ir de Francia hasta Marruecos, el camino significa España.⁴ Ahora bien, España era, en 1939, cuando

se publicó el libro, un mito en Europa porque a sus leyendas de tierra abrupta y hostil, con un encanto recóndito, se unía la realidad de una guerra brutal, que se integraba en una larga tradición de conflictos civiles pero con el añadido de los primeros bombardeos sobre la población civil, todo lo cual el público francés conocía muy bien, gracias a las narraciones de osados corresponsales de guerra como el propio Saint-Exupéry. Esto explica ciertas exageraciones. Ciertamente, para la aviación de la época la orografía de la Península Ibérica no era fácil, pero de eso a hablar de «enfrentarse entre relámpagos al dragón de L'Hospitalet» (¿quizás una referencia al curso del río Llobregat?) parece exagerado (el editor francés añade en nota: «L'Hospitalet de Pobregat» [sic], supongo que para ayudar).

La ceremonia iniciática va seguida del viaje hasta el destino final que el aviador hace en un sórdido trayecto de autobús que le lleva de madrugada hasta la base: «Era como una carreta triste; y el piloto de línea, mezclado con los funcionarios, en nada se distinguía de ellos al principio». Pero uno de los personajes más conocidos de la saga artúrica es Lancelote, «el caballero de la carreta» donde su anonimato y humillación (pues lo uno va con lo otro) al tener que subir a una carreta no presagian su destino heroico, como ocurre con el piloto, confundido con obreros y burócratas en un humilde autobús. Finalmente, el caballero-piloto emprende su salida al alba, majestuosa, e inicio de una cabalgata triunfal. Todo el episodio (cap. I, «La línea») es muy sugerente y lleno de una grandeza apenas explícita; para muchos lectores adolescentes, puede resultar tan atractivo como cualquier relato de aventuras, lo cual supongo que ha de ser de gran ayuda a los profesores que trabajan con el libro en clase.

Saint-Exupéry resulta, a veces, un Joseph Conrad del aire, un autor que, por otra parte, el francés conocía porque había sido traducido por su amigo André Gide.

Literatura del trabajo

Tierra de los hombres se ha usado mucho en la Secundaria francesa por su



Dos grandes amigos y dos grandes pilotos —Saint-Exupéry, a la izquierda, y Henry Guillaume— fotografiados en 1929. Guillaume es uno de los héroes de Tierra de los hombres. © Rue des Archives/TAL/Roca-Sastre.

moral humanista: es, en cierto modo, literatura didáctica. Verdad es que valores como la solidaridad y el respeto por las otras culturas están siempre presentes.

Solidaridad, todo hay que decirlo, con unos compañeros aviadores que resultan altamente irresponsables en su empeño por encontrar nuevas rutas y por compe-

Saint-Exupéry ante los restos de su avión en el desierto de Libia. Era diciembre de 1935 y el avezado piloto intentaba batir el récord en el trayecto París-Saigón. Resultó toda una aventura sobrevivir en el desierto hasta que una caravana lo recogió a él y a su mecánico. © Colección Viollet.



tir, aunque este extremo nunca es explícito, con otras compañías aéreas por el monopolio de los servicios. Esto los lleva a vivir fantásticas aventuras en lugares remotos: la ruta entre Argentina y Chile en medio de los Andes, donde transcurre el episodio de Guillaumet; la ruta Francia-Vietnam, con el accidente en el desierto de Libia que casi cuesta la vida al narrador; la ruta de Mauritania, que luego inspirará el episodio de *El Principito*. Saint-Exupéry sabe evitar el pintoresquismo de las guías turísticas, y su admiración por las culturas lejanas que conoce no es mero exotismo. Hay episodios de choque cultural muy graciosos, como el de los moros que visitan

Francia y se detienen ante una cascada: el guía no tiene manera de sacarlos de allí, no sólo porque se admiran del espectáculo, sino porque quieren verlo... hasta que se acabe (cap. VI, «En el desierto»). No hay burla alguna ante la presunta ignorancia de los visitantes, sino que sirve para remarcar la relatividad de nuestros valores.

El autor distingue a menudo entre *árabe* y *moro*, una palabra que no tiene la connotación negativa actual y que a menudo hace referencia exclusivamente a los habitantes de Mauritania (que es de donde procede el término). Así, no es un moro, sino un árabe, y más concretamente un beduino, el que salva el narra-

dor de morir de sed en el desierto libio, convirtiéndose así en un paradigma de la hermandad entre los hombres: «En cuanto a ti que nos salvas, beduino de Libia, nunca te borrarás de mi memoria. Nunca me acordaré de tu cara. Eres el Hombre y siempre te aparecerás con la cara de todos los hombres a la vez» (cap. VII, «En el centro del desierto»). Abundan en *Tierra de los hombres* estos héroes que nos redimen con su «orgullo de hombre», como Guillaumet, que perdido entre las cumbres andinas lucha contra la hostilidad de la naturaleza y contra la aceptación de la derrota, y regresa cuando ya todos lo dan por perdido. O como el sargento catalán,

que abandona su comodidad burguesa para enrolarse y luchar por la República, en un episodio que es, con algunos cambios, el que había escrito cuando era corresponsal durante nuestra Guerra Civil.

Y, sin embargo, acecha siempre en Saint-Exupéry un aristocraticismo y un gusto por el riesgo que nos impide la plena complicidad. El desprecio por la vulgaridad cotidiana llega también a los «burócratas envejecidos» que el joven piloto encuentra en el autobús que lo llevará a su destino y a los cuales el narrador vuelve a encontrar, con afán redentor, al final del libro. El piloto siente como un hermano al beduino remoto, y como un extraño al obrero embrutecido; al final, como el personaje de *Candide*, el cuento de Voltaire, reivindica al jardinero humilde que podría identificarse con la célebre frase de Guillaumet: «Lo que he hecho, te lo juro, nunca ningún animal lo habría hecho.» Hay pues una moral del soldado y una moral de la acción que lo hacen entrar en un terreno resbaladizo. La búsqueda de una aristocracia de la pureza y del riesgo podría explicarse por la biografía del autor, pero tampoco es Saint-Exupéry el único en hacer este planteamiento. Abundan en las novelas de la época estos individuos solitarios, a menudo revolucionarios ardientes, que desprecian el peligro. Se ha destacado que el de Saint-Exupéry es un mundo sin mujeres, limitadas a convertirse en las angustiadas esposas de Guillaumet en *Tierra de los hombres*, o de Fabien, en *Vuelo nocturno*.⁵

Recordemos, en todo caso, aquello de «vivir peligrosamente», un hermoso eslogan que los fascistas apreciaban y cuya cara siniestra el mundo no tardó en encontrar. Saint-Exupéry, consciente de ello, desautoriza explícitamente este mensaje (estamos, no lo olvidemos, en una época de fuerte definición ideológica) y cuando reivindica a Guillaumet habla de una «responsabilidad aceptada» que impide confundirlo con «el torero y el jugador». En todo momento insiste en esto: el avión no es más que una herramienta, y pilotar, un oficio. Sus experiencias, pues, sirven tanto como las del jardinero y permiten una reflexión sobre la condición humana: podemos hablar de una literatura existencialista. Sartre,

por ejemplo, presentó a Saint-Exupéry como un ejemplo de «literatura del trabajo», casi como una novela proletaria.

Su legado: aventura y reflexión moral

Y, sin embargo, qué lejos queda esta literatura de la que nos ofrece otro famoso autor de LIJ y también piloto de guerra, Roald Dahl, en sus memorias.⁶ Aunque ambos autores combatieron en la misma guerra y en el mismo bando, no debieron de encontrarse nunca; el francés cubría África Occidental y el inglés, África Oriental. Por esto, en Dahl también hay desierto, hay hazañas y un accidente aéreo que casi le cuesta la vida, por cierto, también en el desierto de Libia (aunque, dada su enorme superficie, esa coincidencia no quiere decir gran cosa). Pero en Dahl se encuentra todo el exotismo y la irresponsabilidad de las colonias inglesas de entreguerras, donde abundan los *bwanas*, las serpientes y los *boys* sirviendo whiskys con soda. El aviador tiene una visión pragmática de su mundo: volar sirve, sí, para admirar las manadas de jirafas; el desierto permite al soldado angustiado sentirse libre y sin responsabilidades, pero todo tiene su fin, y una y otra vez el piloto debe volver a sus misiones aéreas de alto riesgo, provocadas más por la insolencia de la jerarquía militar que por la propia irresponsabilidad juvenil. Para Dahl el avión sí que es una herramienta y nunca un camino hacia el misticismo.

Pocos meses antes de morir, en febrero de 1944, Saint-Exupéry publicó desde su exilio en Argel, *Carta a un rehén*. El rehén resulta ser un amigo suyo judío, que el autor supone escondido por sus paisanos en algún lugar de Francia, y por extensión se refiere a todos los perseguidos por los alemanes. Saint-Exupéry vuelve con sus motivos favoritos (el desierto, la Guerra Civil española) pero sus argumentos humanistas contra el nazismo se nos antojan débiles y, conociendo la historia posterior, ni siquiera podemos asegurar que los paisanos de su amigo judío lo protegieran debidamente. Oportunamente, Dahl nos recuerda sus combates contra los pilotos franceses del gobierno de Vichy, aliado de Hitler, que los

había, aunque Saint-Exupéry (junto con cierta tradición francesa) omite pudorosamente esta información. Con todo, el testimonio inicial de *Carta a un rehén*, con el barco que se aleja de Lisboa, da una imagen muy convincente sobre los exiliados.

No sé cuánto queda de Saint-Exupéry para los lectores de hoy. No ciertamente la «literatura del oficio», ni siquiera la fuerza humana del valeroso, pero sí unos relatos seductores, servidos en una prosa precisa y eficaz, donde se conjuga la aventura con la reflexión moral. Algunos docentes han pensado en sus valores humanistas, pero los lectores más jóvenes quizás han encontrado otra cosa. Pues, a pesar de las advertencias del propio autor, ¿cuántos admiradores de Saint-Exupéry no se han sentido atraídos precisamente por su amor a la aventura sin objeto? ■

* **Lluís Quintana Trias** es profesor en el Departament de Filologia Catalana de la Facultat de Ciències de l'Educació de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Saint-Exupéry en Internet:

<http://www.arrakis.es/~roland> Una página personal de un profesor de francés en Alicante, con *links* a otras páginas.

<http://www.saint-exupery.org> La página oficial, que incluye documentación gráfica, selección de textos, etc.

Notas

1. Puede leerse un buen resumen de su vida en la «Semblanza biográfica» que hace el traductor de la reciente edición de *Tierra de los hombres*, Barcelona: Círculo de Lectores, 2000.
2. Círculo de Lectores ha publicado este año *Tierra de los hombres*, con prólogo de Pedro Sorela y traducción y semblanza biográfica de Gabriel M^a Jordà Lliteras, volumen que incluye también *Carta a un rehén* y *Carta al general X*. En catalán, hay una traducción, *Terra dels homes* (Barcelona: Hogar del libro, 1984). Traduzco directamente de la edición francesa: *Terre des hommes* en *Oeuvres complètes*. Ed. de Michel Autrand et Michel Quesney. (Paris: Gallimard, 1994, vol. 1, pp. 173-296).
3. Algunos de sus artículos como corresponsal están recogidos en *Un sentido a la vida: visiones de España, 1936-1938* (Barcelona: Círculo de Lectores, 1995).
4. En el volumen de *Tierra de los hombres* se reproduce un cartel publicitario de las líneas aéreas donde trabajaba Saint-Exupéry en el que se indica esta ruta.
5. *Vuelo nocturno* (Barcelona: Plaza & Janés, 1989 y Madrid: Anaya, 1984).
6. *Volando solo* (Barcelona: Círculo de Lectores, 1988). La primera parte era *Boy* (Barcelona: Círculo de Lectores, 1988).