

SAINT-EXUPÉRY ENTRE EL CIELO Y LAS LETRAS

LEON BENDESKY

Hay una relación entre una obra y quien la realiza, y hay otra entre esa obra y el que la enfrenta. Se lee un libro, sea un relato, un ensayo o una novela, y al hacerlo se establece una relación con el propio texto, independientemente de quién lo haya pensado, concebido y realizado. Esto llega a ocurrir incluso en el caso de algunas autobiografías que se convierten en una historia por sí mismas. Esta separación suele tomarse como algo natural y, sin embargo, puede no serlo. Tal vez no debería ser sólo objeto de la crítica el restablecer ese vínculo entre el que crea y la obra creada. Pero en todo caso con Antoine de Saint-Exupéry es difícil tal distinción, la separación es artificial, es él quien escribe y no podemos escapar de esa relación íntima con quien tomaba innumerables notas en su carnet y luego, en algún lugar de Francia, en el desierto de Mauritania o en la Patagonia se sentaba a componer sus textos.

Leer a Saint-Exupéry provoca una sensación similar a la que se tiene con las Variaciones Goldberg de Bach en las manos de Elliot Gould. Uno se dispone a escuchar una música conocida y querida, pero se encuentra con algo más, con mucho más. Se halla uno de pronto no ante otra versión, sino ante lo que representa plenamente una interpretación. Apenas avanza la grabación se oyen los susurros de Gould que acompañan a las notas del piano, no se sabe bien si las sigue o las anticipa, pero se entiende que en ese momento son suyas. La música se ha convertido en un medio para expresarse, es como un pretexto que no sólo se aprovecha sino se vuelve una propuesta, es el Bach de Gould y ese es el que nos queda ya por siempre como algo único. Lo que sobresale es el hombre que toca esa música en ese piano. Lo mismo pasa con Saint-Exupéry, los textos son una interpretación de una obra recreada constantemente, la vida de un hombre. Es su vida, expresada por él, desde su experiencia única y, sin embargo, comprensible sólo en comunidad.

Son dos las líneas que marcan la vida de Saint-Exupéry. Una la de las rutas aéreas que contribuyó a crear y desarrollar y, otra, las que forman los textos que escribió. Son líneas que definen, que amarran como cables su propia existencia y que lo hacen una figura reconocible y permanente a cien años de haber nacido. Fue piloto de línea en la Sociedad Latécoere que operaba un servicio de correo entre Toulouse y Dakar cuando tenía 26 años. Su pasión fueron los aviones. El avión no era para él sólo una máquina, era un instrumento de análisis que permitía descubrir la verdadera faz de la tierra. Desde el avión Saint-Exupéry podía comprobar el engaño que generan las rutas convencionales que llevan de un lugar al otro. Para él esas rutas siguen las necesidades de los hombres y por ello van de fuente en fuente y evitan las tierras estériles, las rocas y las arenas. Y si alguna de ellas se aventuraba por un desierto, daba vueltas para llegar siempre a un oasis. Con el avión, en cambio, se aprende la línea recta y se consigue la libertad para poner dirección hacia metas lejanas. Sólo desde esa trayectoria y desde esa altura se descubre el cimiento de la vida que se arriesga a florecer como entre las ruinas. Siendo una máquina, el avión es útil como lo

es el arado y como tal tiene un único sentido: subir más alto y volar más rápido. El progreso, entonces, no es una condena para el hombre, sino que lo lanza un poco más lejos de sus hábitos y lo convierte en una especie de emigrante que no llega a su destino. Para él, como piloto, no se puede ver en la máquina una fatalidad o creer que hunde al hombre, hacerlo así proviene de nuestra falta de perspectiva para juzgar las transformaciones que ocurren de manera tan rápida. El piloto comanda la aeronave, la usa.

Cuando Saint-Exupéry recibió su primera misión para cubrir la etapa de Toulouse a Casablanca en la ruta del correo a Dakar, buscó a su camarada Guillaumet quien ya sabía "los trucos que entregan las llaves de España". El paso por las montañas era difícil, por ello la advertencia era muy clara: "por debajo de los mares de nubes está la eternidad", sólo los aviones eran reemplazables. Y con un vaso de oporto y sobre un mapa recibió una espléndida aunque extraña lección de geografía. No había en ella referencias a la hidrografía, ni a las montañas, ni a las poblaciones. Guillaumet le hablaba de los naranjos que bordeaban un campo y le decía que desconfiara de ellos. No le señalaba la localización del pueblo de Lorca, sino una granja que había a las afueras y del granjero y su mujer que eran más importantes que el mismo terreno, porque estaban ahí para socorrer a los hombres. El asunto de la geografía no era una cuestión de tener una guía para llegar a un destino, sino una serie de marcas vivas y, todas ellas, para poder salvar la vida. "Crees que está libre ese prado y de pronto ¡paf! He aquí tus treinta corderos que se arrojan bajo tus ruedas." Así se transformaba España en un cuento de hadas según confesaba el joven y ansioso piloto.

Pronto se permitió a Saint-Exupéry completar la ruta hasta Dakar. Los aviones eran unos Bréguets 14 que sobrevolaban el desierto en un calor ardiente, sometidos a las tempestades y amenazados por las frecuentes descomposturas que dejaban a los pilotos a merced de los grupos que asediaban el desierto. Lo nombraron jefe de la estación de Cap Juby donde empezó su otra pasión, el desierto. En el desierto experimentó el paso del tiempo y supo lo que significaba la ausencia de esa paz provisoria que se instala comúnmente entre los hombres. Ahí conoció la soledad y su peculiar sabor. Las estaciones avanzaban y él quedaba retenido, era el resto del mundo el que envejecía y no le espantaba ver pasar su juventud en medio de un paisaje mineral. ¿Qué son los bienes de la tierra?, se preguntó muchas veces en los tres años que pasó en el Sáhara. Ahí, en medio de la nada, se perdían las referencias, ellas se escapaban entre los dedos como la misma arena de las dunas. No sorprende, pues, que el principito haya aparecido en pleno desierto mientras el piloto intentaba reparar su avión descompuesto. Esa simpleza de lo esencial de la existencia humana que tenía ese niño, tal vez sólo podía recuperarla y expresarla Saint-Exupéry en el desierto.

Todo el mensaje sobre esa esencia del hombre, que León Werth nada más podía entender siendo niño, culmina en un paisaje trazado con sólo dos líneas que representan dunas del desierto y en las que el principito "cayó dulcemente, como cae un árbol" y arriba a lo lejos se ve su estrella. Reconozcamos que da un poco de vergüenza la ingenuidad del principito, y por nosotros, no por él. Sólo eso se puede sentir cuando relata el viaje que emprende una vez que decide abandonar su asteroide B612. En ese viaje se encuentra con el rey que necesita súbditos, el vanidoso que quiere aduladores, el bebedor que bebe para olvidar la vergüenza de beber, el hombre de negocios que cuenta su artificial fortuna para tenerla segura en un cajón, el geógrafo que registra datos pero no conoce nada. Y el que enciende los faroles, que es, ése sí, un personaje con sentido, ya que lo que hace es útil por ser bonito, no es un tipo ridículo porque se ocupa de otras cosas y no de sí mismo. Luego, la Tierra. En la Tierra hay hombres y entre ellos existen vínculos, se tejen lazos y se

establecen relaciones. La parábola del zorro expresa esta necesidad de comunión. El zorro no puede jugar con el principito porque no está domesticado y domesticar es crear lazos; es, ni más ni menos, tener necesidad de otro. Para Saint-Exupéry esta domesticación, que es necesidad de los otros, es la columna vertebral de su experiencia como hombre y la sintió muy pronto en su vida cuando su hermano le dice poco antes de morir, a los 15 años, que no se apure ya que él no sufre, lo hace su cuerpo. Esa relación que fue cortada al final de su propia infancia es lo que quizás le hizo decir: "¡La infancia, ese gran territorio del que cada uno de nosotros ha salido! ¿Dé dónde soy? Soy de mi infancia. Soy de mi infancia como de un país."

En 1929 fue enviado como director de la sección argentina de la Compagnie Général Aériopostale (que luego se convertiría en la Air France). Las líneas sudamericanas tocaban las ciudades de Natal, Río de Janeiro, Buenos Aires, Santiago, Asunción y Bahía Blanca, él debía organizar la ruta de la Patagonia. La aeronáutica postal estaba desarrollando no sólo nuevas rutas sino que iniciaba los vuelos nocturnos, ya que como medio de comunicación, el correo por avión perdía de noche lo que durante el día aventajaba a los barcos y ferrocarriles. Volar seguía siendo una novedad y volar de noche era, además, un atrevimiento. Y en torno a esta arriesgada empresa surge uno de los más bellos relatos de Saint-Exupéry y en el que aparece un personaje que condensa muchas de las propias visiones del hombre, del piloto y del escritor que fue. Ahí, en "Vuelo nocturno", se encuentran los conflictos que enfrenta un jefe que comanda hombres a los que sabe mejores que él mismo; ahí también se relata una de las grandes aventuras del siglo que fue la aviación y sus pioneros, sus héroes y sus víctimas. Pero Riviere es un personaje literario en toda su extensión y no una figura psicológica. Es, otra vez, un hombre dentro de un entramado de relaciones con otros hombres, con los que comparte una misión y un compromiso, en los que se arriesga la vida.

Para Saint-Exupéry pertenecer era esencial y encontró en la Línea su residencia, su observatorio, su lugar. En ella, en la línea aérea, en Africa o en Sudamérica, con sus camaradas, debió sobrellevar la que fue una fuerte contradicción en su vida. "Señor —imploró alguna vez—, átame al árbol al que pertenezco. He perdido el sentido. Estoy solo. Que se apoyen en mí. Que yo me apoye sobre el otro. Que las jerarquías me fastidian. Tengo necesidad de ser." Pero en la Línea se vive también solo, largas horas en un avión y sobre todo de noche, hurgando en el horizonte algunas luces que sirvan de señal además del altímetro y del giroscopio, esperando el tiempo en calma o sorteando la tormenta, imaginando cómo es la existencia de aquellos que habitan los poblados y las ciudades que aparecían abajo, envidiando la compañía, la rutina y la costumbre. En la Línea hay, también, un mando al que deben someterse los pilotos, Riviere representa esa jerarquía. Saint-Exupéry debió obedecer órdenes durante mucho tiempo mientras voló, y hacia el final de su vida solicitaba arduamente que le permitieran hacer vuelos de reconocimiento sobre Europa en los Lightnings americanos. Su edad sobrepasaba ya el límite y el 31 de julio de 1944 consiguió hacer su novena misión, de la cual no volvió. Venció finalmente a la jerarquía y murió solo.

El vuelo de Fabien desde la Patagonia parece premonitorio. Mientras leemos, tenemos que esperar que vuelva Fabien, que rodee la tormenta, que encuentre aunque sea un pequeño claro y pueda bajar, que se salve, aunque sabemos que está perdido. Su mujer lo espera con la cena servida y el café bien caliente como a él le gusta, apenas aterrice irá a su casa a reunirse con ella. No llega. Ella, como el jefe Riviere, como el inspector Robineau, como todos los empleados de la línea saben que se hace demasiado tarde, sólo hay una

determinada cantidad de combustible en el tanque y no se puede ir más allá. Riviere quiere ser amado pero no puede compadecer a sus hombres o, más bien, lo oculta. El sirve a los acontecimientos y tiene que forjar a los pilotos para que los sirvan también, llevando el correo en sus aviones y en sus rutas. Pero la muerte es la más grande de todas las sanciones y el silencio que provocaba en la radio la caída de Fabien era "la nota más pura que haya dado la desesperanza". Todos perdimos a Fabien y mientras tanto conocimos a los hombres con los intrincados lazos que tienden entre ellos, esa es la maravilla del relato de Saint-Exupéry.

Un piloto de correo no es igual que un piloto de guerra. Uno transporta las meditaciones de un pueblo, el otro lleva bombas y ametralladoras o cámaras para el reconocimiento. Las misiones como piloto de guerra llevaron al capitán Saint-Exupéry de Lleno contra la jerarquía. Se mandaba a los cada vez más escasos pilotos y sus aviones del Grupo Aéreo 2/33 de Gran Reconocimiento en unas "misiones sacrificadas" por imposibles y, sobre todo, por absurdas. Y con ello se olvidaba que eran hombres con formas peculiares de ver o no ver las cosas, de pensar, beber o sonreír y se los convertía en trozos de una construcción. Se perdían tripulaciones como se extravían los lápices, por eso reclamaba a los estados mayores que fueran ellos a cumplir las misiones sacrificadas. Cuántas cosas pasaban por la mente del piloto en esos vuelos en los que Dutertre tomaba arriesgadas fotos que no habrían de servir para nada, pues el ejército francés no tenía ya ninguna capacidad de respuesta frente a la invasión alemana. Ahí supo el capitán que el hombre es siempre hombre. Y que no se encuentra en uno mismo más que a uno mismo, que se muere como uno fue y que "en la muerte de un vulgar minero, hay un vulgar minero que muere". Ahí está el saldo de la existencia al que se llega mientras los cazas enemigos persiguen de cerca al avión solitario.

En esa guerra todos eran rehenes, los que se quedaban y los que tenían que emigrar. Los que se marchaban emprendían el verdadero viaje, el que se hace fuera de uno mismo, no tenían ya casa a la cual regresar y por ello les faltaba densidad. Debían reconstruirse y volver a formar la pesada madeja de los recuerdos pues ya no eran hombres de tal amigo y de tal responsabilidad y, como se sabe, es necesario cultivar largamente a un amigo antes de que pueda reclamarse la amistad que se debe. Ante la furia de la tiranía rescató Saint-Exupéry el culto del respeto por el hombre y advirtió que "nosotros, los hombres adoptamos grandes aires, pero sabemos, en lo secreto del corazón, de la vacilación, de la duda, de la pena". Siguió, así, al principito que en su vida renunciaba a una pregunta una vez formulada.