

Antoine de Saint-Exupéry  
TIERRA DE  
HOMBRES



Un día de febrero de 1938, el avión pilotado por Antoine de Saint-Exupéry y su amigo André Prévot despegan de Nueva York rumbo a Tierra de Fuego. Cargado con exceso de combustible, el aparato se estrella al final de la pista. Superados cinco días de coma y mientras convalece del terrible accidente, Saint-Exupéry escribe «*Tierra de hombres*» con la perspectiva de quien contempla el mundo desde la soledad de una cabina de avión.

Escribe con la nostalgia de una infancia feliz y perdida, escribe para evocar el difícil aprendizaje del oficio de aviador, homenajear a los compañeros Mermoz y Guillaumet, mostrar la Tierra a vista de pájaro, revivir el accidente sufrido junto a Prévot o revelar los secretos del desierto.

Pero, lo que de verdad quiere decirnos es que vivir es aventurarse a buscar el misterio escondido tras la superficie de las cosas, la posibilidad de encontrar la verdad dentro de uno mismo y la urgencia de aprender a amar, la única manera de sobrevivir a este universo deshumanizado.

«*Tierra de hombres*» se publicó en febrero de 1939 y en otoño de ese mismo año fue galardonado con el *Gran Premio de la Academia Francesa* y con el *National Book Award* en Estados Unidos.

Henri Guillaumet, mi compañero, te dedico este libro.

Antoine de Saint-Exupéry

## Introducción

La tierra nos enseña más sobre nosotros mismos que todos los libros. Porque ella se nos resiste.

El hombre se revela y se descubre a sí mismo cuando se mide con el obstáculo. Para enfrentarlo, sin embargo, necesita una herramienta. Necesita un cepillo de carpintero o un arado. Así el labriego va arrancando poco a poco algunos secretos a la naturaleza, extrayendo una verdad que es universal. Del mismo modo, el avión, la herramienta de las líneas aéreas, sumerge al hombre en todos los viejos problemas.

Tengo siempre presentes las imágenes de mi primera noche de vuelo en Argentina, una noche sombría, en la que titilaban solas, como estrellas, las escasas luces esparcidas en la llanura.

En el océano de tinieblas cada una de ellas señalaba el milagro de una conciencia. En aquel hogar se leía, se reflexionaba, se intercambiaban confidencias. En aquel otro, quizá, se intentaba sondear el espacio, alguien se esforzaba calculando sobre la nebulosa de Andrómeda. En el de más allá, se amaba. De tanto en tanto, aparecían en el campo hogueras que reclamaban su alimento. Brillaban incluso las

más discretas: la del poeta, la del profesor, la del carpintero...

Pero, entre aquellas estrellas vivas, ¡cuántas ventanas cerradas, cuántas estrellas apagadas, cuántos hombres dormidos...!

Tenemos que procurar unirnos. Es preciso que intentemos comunicarnos con algunas de aquellas luces que arden separadas en el campo.

# Capítulo 1

---

## La Línea

---

Estábamos en 1926. Yo acababa de ingresar como piloto en la Sociedad Latécoère, que estableció, antes que la Aéropostale (la actual Air France), el enlace Toulouse-Dakar. Allí aprendí el oficio. Al igual que mis compañeros, pasaba el noviciado obligado a los jóvenes antes de alcanzar el honor de llevar el correo. Prueba de aviones, desplazamientos entre Toulouse y Perpignan, aburridas lecciones de meteorología en el fondo de un hangar helado. Vivíamos en el temor a las montañas españolas, que aún no conocíamos, y en el respeto a los veteranos.

A estos veteranos los encontrábamos en el restaurante, hoscos, un poco distantes, concediéndonos de mala gana sus consejos. Y cuando alguno de ellos regresaba retrasado de Alicante o de Casablanca con la chaqueta de cuero chorreante de agua de lluvia, y uno de nosotros le interrogaba tímidamente sobre su viaje, sus respuestas lacónicas, en los días de tempestad, nos construían un mundo fabuloso, lleno de trampas, de escotillas, de acantilados surgidos bruscamente y de remolinos capaces de desraizar cedros. Dragones negros defendían las entradas de los valles y haces de relámpagos coronaban las cimas. Aquellos veteranos alimentaban sabiamente nuestro respeto. Mas, de

tiempo en tiempo, apto ya para la eternidad, uno de ellos ya no regresaba.

Recuerdo también un retorno de Bury, un viejo piloto que más tarde se mató en Las Corbières.

Acababa de sentarse entre nosotros y comía pesadamente, sin pronunciar palabra, con las espaldas hundidas por el esfuerzo. Era por la noche de uno de aquellos días malos en que, de un extremo a otro de la línea, el cielo aparecía putrefacto, en que las montañas daban la sensación al piloto de rodar entre suciedad, como aquellos cañones que, rotas las amarras, recorrían el puente de los veleros de antaño. Yo miré a Bury, tragué saliva y me arriesgué, al fin, a preguntarle si el vuelo había sido duro. Bury, con la frente surcada de arrugas y la mirada fija en su plato, no me oía. A bordo de los aviones descubiertos, cuando hacia mal tiempo, era necesario inclinarse fuera del parabrisas para ver mejor y las bofetadas del viento silbaban después durante mucho tiempo en los oídos. Por último, Bury pareció oírme. Alzó la cabeza, como si recordase de pronto, y estalló en una risa clara. Aquella risa me maravilló, aquella breve risa que iluminaba su cansancio, porque Bury reía poco. No dio ninguna explicación sobre su victoria. Bajó de nuevo la cabeza y reanudó la masticación en silencio. Pero entre los grises del restaurante, entre los modestos funcionarios que reparaban allí las humildes fatigas de la jornada, aquel compañero de anchas espaldas nos pareció revestido de una nobleza extraña. Por debajo de su ruda corteza, se podía entrever el ángel que había vencido al dragón.

Llegó, por fin, la tarde en que, a mi vez, fui llamado al despacho del director. Se limitó a decirme.

—Saldrá usted mañana.

Permanecí allí de pie, en espera de que me despidiese. Sin embargo, después de una pausa, añadió:

—¿Conoce usted bien las consignas?

En aquella época, los motores no ofrecían la seguridad de los actuales. Con frecuencia, se paraban de repente, sin previo aviso, con un estrépito de vajilla rota. Y uno volvía la vista hacia la corteza rocosa de España, que ofrecía pocos refugios. «Cuando el motor se estropea allí —solíamos decir—, al avión, ¡ay! no tarda en sucederle lo mismo». Ahora bien, un avión puede ser remplazado. Lo más importante, ante todo, consistía en no abordar la roca a ciegas. Por lo tanto, nos estaba prohibido, so pena de las sanciones más severas, sobrevolar los mares de nubes por encima de las zonas montañosas. El piloto, al hundirse el averiado aparato en el algodón blanco, no veía los picos y chocaba contra ellos.

He aquí por qué, aquella tarde, la voz lenta del director insistía una vez más sobre la consigna: - Resulta muy bonito navegar con brújula sobre España, por encima de los mares de nubes. De acuerdo en que es muy elegante, pero...

Y aún más despacio:

—Pero recuérdelo: debajo de los mares de nubes... se encuentra la eternidad.

Y, de pronto, aquel mundo tranquilo, tan unido, tan sencillo, que se descubre cuando se emerge de las nubes, adquirió para mí un valor desconocido. Aquella suavidad se había convertido en una emboscada. Me imaginaba aquella inmensa trampa blanca, extendida allí, a mis pies. Debajo no reinaba, como hubiera podido creerse, ni la agitación de los hombres, ni el tumulto, ni el vivo ajetreo de las ciudades, sino un silencio todavía más absoluto, una paz más definitiva. Aquella viscosidad blanca se convertiría para mí en la frontera entre lo real y lo irreal, entre lo conocido y lo inconocible. Y yo adivinaba ya que un espectáculo carece de sentido si no se mira a través de una cultura, de una civilización, de un oficio. Los montañeses conocen también los



mares de nubes. Ellos, sin embargo, no pueden descorrer el fabuloso telón.

Cuando abandoné aquel despacho, sentí un orgullo pueril. A partir del amanecer yo iba a ser, a mi vez, responsable de una carga de pasajeros, responsable del correo de África. No obstante, me embargaba también una gran humildad. Me creía poco preparado. España presentaba pocos refugios. Temía, frente a un paro del motor, no saber dónde buscar la acogida de un campo de aterrizaje. Me había inclinado, sin descubrir las enseñanzas que necesitaba, sobre la aridez de los mapas. Por ello, y con el corazón invadido por una mezcla de timidez y de orgullo, resolví pasar la vela de armas al lado de mi compañero Guillaumet. Guillaumet me había precedido por aquellos caminos. Guillaumet conocía los trucos que permitían conseguir las llaves de España.

Necesitaba ser iniciado por Guillaumet.

Entré en su habitación.

—Ya sé la noticia. —Me sonrió—. ¿Estás contento?

Sacó de un armario oportu y vasos y se acercó a mí, sin dejar de sonreír: —Vamos a remojarlo. Ya verás, todo irá bien.

Aquel compañero, que después había de batir el récord en las travesías postales de la Cordillera de los Andes y en las del Atlántico Sur, infundía confianza con la misma naturalidad que una lámpara da luz.

Aquella noche, algunos años antes de su hazaña, en mangas de camisa, con los brazos cruzados bajo la lámpara, sonriendo con la más tranquilizadora de las sonrisas, me dijo con toda sencillez: «A veces, las tempestades, las nieblas o la nieve, te molestarán. Piensa entonces en todos aquéllos que lo han conocido antes que tú y dite simplemente: lo que otros han conseguido, también yo puedo ha-

cerlo». Pese a estas palabras, desplegué mis mapas y le pedí que accediera a revisar conmigo el viaje. Y apoyado en el hombro del veterano, debajo de la lámpara, volví a encontrar la antigua paz del colegio.

¡Mas qué extraña lección de geografía recibí! Guillaumet no me mostraba España. Por el contrario, la convertía en una amiga. No me hablaba ni de hidrografía, ni de poblaciones. No me hablaba de Guadix, pero sí de tres naranjos que, cerca de Guadix, bordean un campo: «No te fíes de ellos, señálos en tu mapa...». Y los tres naranjos ocupaban ahora más lugar que Sierra Nevada. No me hablaba de Lorca, sino de una sencilla granja cerca de Lorca. De una granja viva.

Y de su granjero. Y de su granjera. Y aquella pareja, perdida en el espacio a mil quinientos kilómetros de nosotros, adquiriría de súbito una importancia desmesurada. Porque bien instalados en la pendiente de su montaña, semejantes a guardianes de faros, siempre se hallaban dispuestos, bajo sus estrellas, a socorrer a los hombres.

Extraíamos así de su olvido, de su increíble lejanía, detalles ignorados por todos los geógrafos del mundo. Porque, en efecto, el Ebro, que riega importantes ciudades, interesa a los geógrafos.

Y en cambio no les importa ese riachuelo escondido bajo la hierba, al oeste de Motril, ese padre que alimenta a una treintena de flores. «Desconfía del riachuelo, estropea el campo... Señálalo también en tu mapa». ¡Ah, no! ¡No me olvidaría de la serpiente de Motril! Parecía completamente inofensiva, como si, con su ligero murmullo apenas si encantara algunas ranas.

Pero dormía con un ojo abierto. Desde aquel paraíso del campo de emergencia, tendido bajo la hierba, a dos mil kilómetros de aquí, no dejaba de acecharme. A la primera ocasión intentaría convertirme en haz de llamas...

Yo esperaba también, a pie firme, a aquellos treinta corderos de combate, colocados allí, al pie de la colina, dispuestos a cargar: «Te imaginas que el prado está libre y de pronto... ¡zas! Ahí tienes a tus treinta corderos, que se te meten entre las ruedas...». Y yo respondía con una sonrisa maravillada a una amenaza tan pérfida.

Así, poco a poco, la España de mi mapa se transformaba, bajo la luz de la lámpara, en un país de cuento de hadas. Yo jalonaba con una cruz los refugios y las trampas. Señalaba aquel campesino, aquellos treinta corderos, aquel riachuelo. Colocaba en su lugar exacto a aquella granjera menospreciada por los geógrafos.

Al despedirme de Guillaumet, experimenté de pronto la necesidad de caminar un poco en aquella helada noche de invierno. Alcé el cuello de mi capote y, entre los transeúntes que nada sabían, paseé mi joven fervor. Me sentía orgulloso al cruzarme con aquellos desconocidos, llevando mi secreto en el corazón. Ellos, aquellos bárbaros, me ignoraban. Sin embargo, habrían de confiarme, con la carga de los sacos postales, sus preocupaciones y sus esfuerzos, al alzarse el día. Sería entre mis manos donde depositarían sus esperanzas. Así, arropado en mi capote, caminaba entre ellos con paso protector. Mas ellos nada sabían de mis cuidados.

Ellos tampoco recibían los mensajes que yo recibía de la noche. Porque aquella tempestad de nieve que acaso estuviera preparándose y que complicaría mi viaje interesaba a mi misma carne.

Las estrellas se apagaban una a una. ¿Cómo iban a saberlo los transeúntes? Yo era el único en quien había sido depositada la confianza. Se me informaba las posiciones del enemigo antes de la batalla...

Sin embargo, yo recibía aquellas contraseñas que me comprometían tan gravemente cerca de los escaparates iluminados, donde lucían los regalos de Navidad. Allí, aparecían expuestos, en la noche, todos los bienes de la tierra. Y yo saboreaba la orgullosa embriaguez del renunciamiento.

Yo era un guerrero amenazado: ¡Qué me importaban aquellas vidrieras relucientes destinadas a las fiestas, aquellas pantallas de lámparas, aquellos libros! Yo me bañaba ya en la niebla espesa.

Yo, piloto de línea, mordía anticipadamente la pulpa amarga de las noches de vuelo.

Eran las tres de la mañana cuando me despertaron. Subí con un golpe seco las persianas, comprobé que llovía sobre la ciudad y me vestí con gravedad.

Media hora más tarde, sentado sobre mi pequeña maleta, esperaba, a mi vez, en la acera brillante de lluvia a que el autobús pasara a recogerme. Antes que yo, tantos camaradas habían sufrido aquella misma espera en el día de la consagración, con el corazón un poco oprimido. Al fin, por la esquina de la calle, surgió el vehículo antiguo, que difundía un ruido de chatarra. Y me fue concedido el derecho, como a mis compañeros antes que a mí, de estrecharme en la banqueta, entre el aduanero medio dormido aun y algunos burócratas. Aquel autobús olía a lugar cerrado, a administración polvorienta, a vieja oficina donde se va hundiendo la vida de un hombre. Cada quinientos metros se detenía para cargar un secretario más, un aduanero, un inspector. Los que se habían vuelto a dormir respondían con un vago gruñido al saludo del recién llegado, que se acomodaba como podía y, en seguida, se dormía a su vez. Era, sobre el pavimento desigual de Toulouse, una especie de triste acarreo. Y el piloto de línea, mezclado con los funcionarios, apenas si, de momento, se distinguía de ellos... Pero

los faroles desfilaban, la pista de despegue se acercaba y el viejo autobús bamboleante no era ya sino una crisálida gris de la cual el hombre saldría transfigurado.

Así, en una mañana parecida, cada uno de mis camaradas habrá sentido, bajo su cáscara de subalterno vulnerable, sometido a la aspereza del inspector, nacer en sí mismo al responsable del correo de España y de África, aquél que, tres horas después, afrontaría entre relámpagos al dragón del Hospitalet..., aquél que, cuatro horas después, tras haberlo vencido, decidiría con toda libertad, con plenos poderes, el rodeo por el mar o el asalto directo al macizo de Alcoy, aquél que tutearía a la tempestad, a la montaña y al océano.

Así, confundido entre el equipo anónimo bajo el oscuro cielo de invierno de Toulouse, cada uno de mis compañeros había sentido, en una mañana parecida, crecer en él al soberano que, cinco horas después, abandonando detrás de sí las lluvias y las nieves del Norte, repudiando el invierno, reduciría el régimen del motor y comenzaría el descenso en pleno verano, dentro del sol esplendoroso de Alicante.

Aquel viejo autobús ha desaparecido. Pero su austeridad, su incomodidad han permanecido presentes en mi recuerdo. Simbolizaba bien la preparación necesaria para las duras alegrías de nuestro oficio. Todo en él adquiría una sobriedad conmovedora. Y recuerdo que fue en él donde, tres años después, sin que se pronunciaran más allá de diez palabras, me enteré de la muerte del piloto Lécrivain, uno de los cien compañeros de la línea que, cierto día o cierta noche de niebla, había iniciado su retiro eterno.

Eran las tres de la mañana y reinaba el mismo silencio de siempre cuando oímos al director, invisible en la sombra,

alzar la voz para hablar con el inspector: - Lécrivain no ha aterrizado esta noche en Casablanca.

—¿Cómo? —Respondió el inspector—. ¿Qué?

Arrancado de su sueño, hizo un esfuerzo por despertarse y demostrar su interés. Y añadió: - ¡Ah! ¿Si? ¿No consiguió pasar? ¿Dio media vuelta?

A lo cual, desde el fondo del autobús, le fue respondido sencillamente: «No». Esperamos la continuación, pero no llegó ni una palabra más. Y a medida que los segundos transcurrían, se hacía más evidente que aquella negación no sería seguida por ninguna explicación, que aquél era un «no» inapelable, que Lécrivain no sólo no había aterrizado en Casablanca, sino que nunca más aterrizaría en ninguna parte.

Así, aquella mañana, en el amanecer de mi primer día como correo, me sometía a mi vez a los ritos sagrados del oficio y sentía que me faltaba la confianza al contemplar, a través de los cristales, el asfalto brillante en el que se reflejaban las farolas. Se veían, en los charcos de agua, correr oleadas de viento. Y yo pensaba: «Para tratarse de mi primer correo la verdad..., tengo poca suerte». Alcé los ojos hacia el inspector: «¿Esto significa mal tiempo?», pregunté. El inspector lanzó hacia la ventanilla una mirada distraída: «Eso no significa nada», murmuró. Y yo me preguntaba por qué síntomas se reconocería el mal tiempo. La víspera por la tarde, Guillaumet había barrido con una sola sonrisa todos los presagios funestos con que solían abrumarnos los veteranos, pero ahora volvían a mi memoria: «Compadezco al que no conozca la línea, piedra a piedra, si se encuentra con una tempestad de nieve. ¡Lo compadezco...!».

Necesitaban salvaguardar su prestigio y movían la cabeza mirándonos con una compasión un poco molesta, como si la dirigieran a nuestro inocente candor.

Y, en efecto, ¿para cuántos de nosotros había servido ya de último refugio aquel autobús?

¿Sesenta, ochenta? Todos ellos conducidos por el mismo chofer taciturno cierta mañana lluviosa.

Yo miraba a mi alrededor. En la sombra, brillaban puntos luminosos, cigarrillos que puntuaban meditaciones. humildes meditaciones de funcionarios envejecidos. ¿Para cuántos de los nuestros estos compañeros habían servido de último cortejo?

Sorprendían también las confidencias que se cambiaban en voz baja. Se referían a enfermedades, a dinero, a las tristes preocupaciones domésticas. Mostraban los muros de la prisión deslucida en la que aquellos hombres se habían encerrado... Y bruscamente, se me apareció el rostro del destino.

Viejo burócrata, compañero mío aquí presente, nadie te ha permitido evadirte y tú no eres responsable de ello. Has construido tu paz a fuerza de bloquear con cemento, como lo hacen las termitas, todas las salidas hacia la luz. Te has enroscado en tu seguridad burguesa, en tus rutinas, en los ritos sofocantes de tu vida provinciana. Has alzado tu humilde muro contra los vientos y las mareas y los astros. No quieres inquietarte por los grandes problemas. Ya has tenido bastante con olvidar tu condición de hombre. No eres en modo alguno el habitante de un planeta errante, no te planteas preguntas sin respuesta: Eres tan sólo un pequeño burgués de Toulouse. Nadie se preocupó de sacudirte por los hombros cuando aún era tiempo. Ahora, la arcilla de que estás formado se ha secado, se ha endurecido. Y nada, en adelante, será capaz de despertar al músico dormido, al poeta o al astrónomo que quizás habitaban en ti en un principio.