



Antoine De Saint-Exupéry

**UN SENTIDO
DE LA VIDA**

Los textos inéditos que componen este volumen, constituyen una verdadera revelación. La novedad que los caracteriza no está ni en la expresión ni en los temas; desde las primeras páginas, en efecto, Saint-Exupèry demuestra la plena posesión de su estilo y en todos sus escritos la inquietud por los mismos problemas humanos, que reside en los géneros literarios que representan, y a los que no nos tiene habituados. El mérito de Saint-Exupèry, tan grande como justificado, ha hecho descuidar las páginas agrupadas en este volumen, a pesar de lo cual, tienen la calidad de obras maestras. Todos estos textos, del más vivo interés e importancia, han sido compilados por el esfuerzo de Claude Reynal: *El aviador*, primeras líneas escritas por Saint-Exupèry; las crónicas sobre Rusia y sobre la guerra civil de España; *¿La paz o la guerra?*, conmovedores editoriales escritos el día después de Munich, en octubre de 1938, a pedido especial de «París-Soir», en donde expresa su ansiedad por el porvenir y busca desesperadamente testimonios de fraternidad a través de luchas en las cuales adivina el preludio del caos general. *El piloto y las fuerzas naturales* es el relato de la lucha que Saint-Exupèry ha debido enfrentar contra los elementos desencadenados, en el transcurso de un vuelo de reconocimiento sobre la Patagonia. En esta obra se halla asimismo el prefacio al libro de Anne Morrow-Lindbergh: *Se levanta el viento*; Saint-Exupèry en sus prefacios, nos lleva como siempre a lo esencial. «¿Lo esencial? No se trata quizá ni de sus miserias; ni del peligro; sino de la finalidad a la que se dirigen».

Es necesario dar un sentido a la vida del hombre

SAINT-EXUPÉRY *¿Paz o guerra?*

INTRODUCCIÓN

Los textos inéditos de este volumen han sido clasificados por orden cronológico y reproducidos íntegramente. Serán una auténtica revelación, ya que nos descubren facetas ignoradas de Saint-Exupéry: la de articulista, autor de editoriales y prefacios, periodista.

La obra se inicia con las primeras líneas que escribiera Saint-Exupéry. Son extractos de una narración, *L'Evasion de Jacques Bernis*, cuyo texto original se ha perdido. Jean Prévost, secretario de redacción del *Navire d'Argent*, revista dirigida por Adrienne Monnier publicó importantes fragmentos en el número de abril de 1926, bajo el título *El aviador*. Había quedado impresionado por el arte directo y el don de la verdad del debutante. Algunos pasajes son auténticas obras maestras. Saint-Exupéry se encuentra ya en plena posesión de su estilo.

Saint-Exupéry trabó conocimiento con Jean Prévost en casa de Yvonne de Lestrangle, en diciembre de 1925. Ambos jóvenes eran de la misma edad. Jean Prévost fue muerto en el *maquis* de Vercors justo al día siguiente de la desaparición de Saint-Exupéry.

Las páginas que siguen a dicha narración están consagradas a la relación de sus viajes a Rusia, publicados por *Paris-Soir*.

La partida de Saint-Exupéry hacia Moscú tuvo lugar después de una serie de conferencias que diera alrededor del Mediterráneo en compañía de los aviadores Jean-Marie Conty y André Prévost, a finales de abril de 1955.

Las páginas tituladas *Paz o guerra* fueron escritas al día siguiente del Pacto de Munich, en octubre de 1938, a petición de *Paris-Soir*. En ellas descubrimos la ansiedad de Saint-Exupéry por el futuro, su búsqueda desesperada de testimonios de fraternidad a través de las luchas que adivinaba serían el preludio de una conmoción general. André Malraux, en *L'Espoir*, expresa la misma angustia.

El capítulo *Es necesario dar un sentido a la vida del hombre*, tiene una profunda emotividad. Volvemos a encontrar el tema en la *Carta al general X*, el horror de Saint-Exupéry ante la guerra y su tristeza de vivir en una época que transforma al hombre en robot, robándole incluso el tiempo de pensar. Algunas de sus ideas aparecerán de nuevo en *Citadelle*.

Al ser nombrado Saint-Exupéry, en octubre de 1929, director de la «Aeroposta Argentina», filial de la «Compagnie générale aéropostale», hubo de desbrozar determinadas rutas de líneas aéreas. Al igual que Guillaumet o Mermoz, él mismo realizó los vuelos de reconocimiento. Precisamente, en el curso de uno de ellos, mientras sobrevolaba la Patagonia, tuvo que afrontar un ciclón. En agosto de 1939, el semanario *Marianne* dedicó una página entera a esa lucha, bajo el título *El piloto y las fuerzas naturales*. Se ha comparado a menudo dicha narración con *Tifón*, de Contad (al que, por otra parte, alude Saint-Exupéry) en su intento de explicar la incapacidad del hombre para comunicar un drama cuyo exacto alcance le ha sido imposible captar en el momento preciso por razón misma de la acción, pero cuyo recuerdo hace revivir con absoluta precisión. Este libro contiene también la *Carta a los franceses* y la *Carta al general X*. La primera fue escrita, apresuradamente, el día que siguió al desembarco anglo-americano en África del Norte, cuando los alemanes penetraron por la zona Sur. Se trata

de una exhortación a la unión, tan necesaria, de todos los franceses. Esa llamada, publicada en el *Canadá* de Montreal, traducida al inglés por el *New York Times Magazine* y reproducida por los periódicos de África del Norte, fue difundida por todas las emisoras americanas de lengua francesa. Sirvió de inspiración al último capítulo de la *Lettre à un otage*^[1] y trae a la memoria el final de *Piloto de guerra*: «Los vencidos deben callar. Al igual que las larvas».

La *Carta al general X* es más conocida. La escribió en Julio de 1943 en La Marsa, cerca de Túnez. En ella Saint-Exupéry, como en *¿Paz o guerra?* cavila sobre el sentido de la vida de los hombres.

Al final de este volumen se han reunido los prefacios a dos libros y a un número de *Document*, consagrado a los pilotos de pruebas. En este genera Saint-Exupéry nos conduce, como siempre, a lo esencial:

«¿Lo esencial? Tal vez no consista en las profundas satisfacciones del oficio, ni en sus vicisitudes, como tampoco en el peligro, sino en el punto de vista al cual ellos mismos conducen».

En esta obra reconfortante, en la que Saint-Exupéry aborda, de forma ocasional, pero con maestría, géneros literarios a los que no está acostumbrado, alcanzamos de golpe el punto de vista del pensador activo que quiere dar un sentido a la vida del hombre.

CLAUDE REYNAL

EL AVIADOR

(Véase «Le Navire d'Argent». Abril de 1926).

Estas páginas han sido extractadas de una narración de Saint-Exupéry. «L'Évasion de Jacques Bernis», que Jean Prévost se vio obligado a abreviar por falta de espacio. El texto íntegro manuscrito se ha perdido.

Jean Prévost, que fue muerto en el Vercors, al día siguiente de que muriera Saint-Exupéry, había redactado esta nota a continuación de «El Aviator».

«Saint-Exupéry es un especialista de la aviación y de la construcción mecánica. Le conocí en casa de unos amigos y admiraba profundamente la fuerza e ingeniosidad con que describía sus impresiones. Entonces supe que las había anotado y deseé vivamente leerlas. Creo que había perdido su narración y luego la reconstituyó de memoria (antes de escribir nada lo compone todo en su cerebro) incorporándola al escrito del que acaban de leer algunos fragmentos. Este arte directo y cite don de la verdad me parecen sorprendentes en un debutante. Creo que Saint-Exupéry prepara otras narraciones».

LAS pesadas ruedas aplastan los calzos.

La hierba, batida por el viento de la hélice, parece deslizarse hacia atrás, hasta unos veinte metros. El piloto, con un movimiento del puño, desencadena o domina la tempestad.

Ahora el ruido se expande en compases repetidos hasta convertirse en un conjunto denso, casi sólido, en el que el

cuerpo se encuentra como prisionero.

Cuando el piloto se siente colmado de todo cuanto en él hay de insatisfecho, piensa: «Está bien». Luego, con el dorso de los dedos roza la carlinga. No se percibe una sola vibración. Pero a él le quita esa energía tan condensada.

Se asoma: «Adiós, amigos...». Se perfilan sombras inmensas para esa despedida al amanecer. Pero, en el umbral de ese salto de más de tres mil kilómetros, el piloto ya se encuentra lejos de ellos... Contempla el capó negro apoyado contra el cielo, a contraluz, semejante a un mortero. Tras la hélice tiembla un paisaje envuelto en gasas.

El motor aún gira sin violencia. Se deshacen los apretones de manos como si fuesen amarras, las últimas. Reina un extraño silencio mientras se ajusta el cinturón y las dos correas del paracaídas, y también al adaptar la carlinga a su cuerpo con un movimiento de los hombros y del busto. Es el momento exacto de la partida: ya se encuentra en otro mundo. Una última ojeada al tablero, horizonte de esferas, estrecho pero expresivo (se sitúa cuidadosamente el altímetro a cero), una mirada final a las alas, macizas y cortas, un moví miento de cabeza; «Todo en orden...». Ya está libre.

Después de rodar lentamente contra el viento, tira de la manija de los gases: el motor embraga, semejante a una descarga de pólvora. El avión se lanza, impulsado por la hélice. Los primeros saltos quedan amortiguados en el aire elástico y el piloto, que mide su velocidad por las reacciones de los mandos, se propaga en ellas, se siente crecer.

El suelo parece que se distiende al deslizarse bajo las ruedas, como una correa. Habiendo logrado, al fin calibrar el aire, al principio impalpable, luego fluido, después sólido, el piloto se eleva apoyándose en él.

Los hangares qué bordean la pista, los árboles y luego las colinas, descubren el horizonte y se ocultan. Todavía a doscientos metros se divisa una majada de apariencia infantil con árboles tiesos y casitas pintadas, bosques que se

ofrecen todavía espesos, como un manto. Poco después el suelo queda desnudo.

La atmósfera está encrespada. La forman oleadas cortas y duras contra las que se obstina el avión, encabritándose. Los remolinos golpean en las alas y todo el aparato retumbaba. Pero el piloto lo domina como quien sostiene una balanza por el eje.

A tres mil metros sobreviene la calma. El sol se refleja en la arboladura, libre ya de remolinos. La tierra; tan lejana, parece inmóvil. El piloto regula las aletas, el corrector de aire y, con rumbo a París, calcula su deriva. Luego se sume en una especie de sopor durante diez horas. Tan sólo se mueve en el tiempo.

Las olas despliegan, inmóviles, un inmenso abanico sobre el mar.

El sol ha doblado, al fin, el árbol de la nave.

Un malestar físico asalta al piloto. Mira. La aguja del contador de revoluciones oscila. Debajo el mar. De repente, un ronquido sordo del motor perfora violentamente su conciencia. Manipula sin reflexionar la manija de los gases. Nada... simplemente una gota de agua. Sitúa de nuevo el motor en el estado que le satisfacía. A no ser por un sudor frío creería no haber sentido miedo.

Poco a poco vuelve a encontrar la inclinación de la espalda, el punto de apoyo exacto del codo que era necesario para su tranquilidad.

Ahora el sol se desploma sobre él. La fatiga es buena en absoluta quietud, cuando uno despierta el entumecimiento de los músculos, cuando los mandos tan sólo exigen gestos suaves.

La presión del aceite desciende y vuelve a subir. ¿Qué pasara ahí dentro?

El motor vibra. El muy sinvergüenza... El sol ha girado hacia la izquierda y empieza ya a enrojecer.

El ruido del motor es metálico. No... no se trata de una biela, ¿Tal vez de la distribución?...

El tornillo de la palanca de los gases se ha distendido. Es necesario sujetarla con la mano. ¡Que fastidio!

Después de todo, tal vez sea una biela.

En el ahogo, en el castañeteo de los dientes, en el color gris de los cabellos, se percibe que todo el cuerpo ha envejecido al unísono.

Con tal de que resista hasta tomar tierra...

La tierra es tranquilizadora, con sus campos bien recordados, sus bosques geométricos y sus pueblos. El piloto bucea para saborearla mejor. Desde arriba la tierra parecía desnuda y muerta... El avión desciende y de pronto se reviste. De nuevo la cubren los bosques. Los valles, los ribazos, imprimen en ella un oleaje. Se la nota respirar. Sobre vuela una montaña, semejante a un tórax de gigante tumbado, que se dilata hasta casi alcanzarle. Un jardín, hacia el que enfila su capó, extiende sus macizos, se abre a escala del hombre.

«¡Mi motor eclipsa al trueno!». ¿Que oía algunos ruidos? Ya no se acuerda. Tan cerca del suelo se siente el palpitar de la vida.

Abraza las curvas de las llanuras. Se aproxima como a un laminador, afilándose. Atrae hacia sí los campos como si fueran sabanas, dejándolos luego a su espalda. Roza los álamos para escapar en seguida con un bandazo y, a veces, se aparta de la tierra semejante al luchador que quiere recobrar el aliento.

Ahora enfila hacia el puerto, en vuelo rasante sobre las vidrieras de los talleres, ya alumbrados; en vuelo rasante sobre los parques, ya envueltos en sombras. El suelo despliega allá abajo, como un torrente, tejados, muros y árboles surgidos del inextinguible horizonte.

El aterrizaje decepciona. La torrencera del viento, el rugido del motor y la violencia del último viraje se han trocado por un país silencioso y asfixiante, de un paisaje turístico

con hangares muy blancos, cubierto de césped muy verde y álamos bien recortados, en donde descienden jóvenes inglesas, una raqueta bajo el brazo, de los aviones azules París-Londres.

Se desliza a lo largo de la pegajosa carlinga. Se precipitan hacia él. «¡Espléndido! ¡Realmente espléndido!». Los oficiales, los amigos, los papanatas. De repente, la fatiga le oprime los hombros. «¡Te secuestramos...!». Baja la frente, contempla sus manos relucientes de aceite y se siente desilusionado, mortalmente triste.

Ya es tan sólo Jacques Bernis, enfundado en un chaquetón que huele a alcanfor. Se mueve dentro de un cuerpo entumecido, desmañado. Sus maletines, en exceso bien ordenados en un rincón del cuarto, revelan su carácter inestable, provisional. A esta habitación todavía no han llegado la ropa blanca, los libros.

«¡Hola! ¿Eres tú?». Hace de nuevo el censo de sus amistades. Hay exclamaciones, le felicitan. «¿Un superviviente? ¡Bravo! Bueno... sí. ¿Cuándo nos vemos?». Hoy precisamente no estoy libre. ¿Mañana, quizá? Mañana voy a jugar al golf, pero puedes venir también, ¿No quieres? Entonces, pasado mañana cenaremos juntos. A las ocho en punto.

Bernis va de nuevo por los bulevares. Le parece que lucha contra la multitud, como si ésta fuera una corriente. Le parece afrontar todos los rostros. Algunos le hacen daño, como si se tratara de la Imagen viva del reposo. Con la conquista de esa mujer, la vida recobrarla su calma... su calma... Ciertos rostros masculinos indican cobardía y entonces uno se siente fuerte.

Entra, reacio, en un *dancing*, conservando entre los *gigolos* su grueso abrigo, semejante a la vestimenta de un explorador. Ellos viven su noche en ese recinto como prisioneros de un acuario: dicen un madrigal, bailan, vuelven a beber. En este ambiente desvaído donde tan sólo él conserva la razón, Bernis se siente pesado como un zafio, nota sus piernas envaradas. Sus pensamientos carecen de halo.

Avanza entre las mesas hacia una plaza libre. Los ojos de las mujeres, cuyas miradas rozan con la suya, se desvían, se apagan quizá. Los jóvenes se apartan, flexibles, para dejarle paso. Como en las rondas nocturnas: a medida que él avanza caen los cigarrillos da los dedos de los centinelas.

Destinado para la formación de alumnos pilotos desayuna esa mañana en la única venta que está cerca del campo. Algunos suboficiales beben café y charlan. Bernis los escucha.

«Desempeñan un oficio. Me son simpáticos estos hombres».

Hablan de la pista que parece ser demasiado fangosa, de las indemnizaciones por escalas. Luego, de la última aventura de cada uno. «A cien metros una biela en el cárter... ¡Vaya celada! Ni el menor vestigio de campo. Por detrás el corralón de una granja. Me preparo para un deslizamiento, me enderezo y entro como una bola en el estercolero». Ríen. «Como aquella vez —cuenta un suboficial— que embestí un montón de heno. Busco a mi pasajero, nada menos que un teniente. Ni rastro. Por fin, lo encontré sentado detrás, encima del heno».

Bernis piensa: «Otros perdieron el pellejo, pero para ellos son tan sólo gajes del oficio. Me gustan sus, relatos, escuetos como informes. Siento simpatía por estos hombres. No es que tenga espíritu de familia, pero entre ellos resulta fácil ser sencillo».

—Cuéntanos tus impresiones —dicen las mujeres.

«¿Usted es el alumno Pichon?». «Sí». «¿Todavía no ha volado?». «No».

Estupendo. Así no tendrá ideas preconcebidas. Los antiguos observadores creen saberlo todo, son prisioneros de las fórmulas: «Mano izquierda, pie contrario...». Son alumnos sin flexibilidad.

«Le llevo conmigo. Durante la primera vuelta se limitará a observar».

El mecánico de turno en la sección de aviones-escuela bracea la hélice con parsimonia. Todavía tiene que aguantar seis meses y ocho días. Incluso esta misma mañana lo ha garrapateado en la pared del water. Según sus cálculos eso representa alrededor de diez mil vueltas de hélice. Nada podrá evitarlo. Así que...

El alumno contempla el cielo azul, los árboles sin alma, un rebaño de vacas que ramonean junio a la pista. Su instructor frota con la manga la manija de los gases. Da gusto verla brillar. El mecánico cuenta las vueltas. ¡Cuánta energía perdida! Ya ha llegado a veintidós. «Podías limpiar las bujías». La sugerencia dará ocasión al mecánico para reflexionar.

Un motor arranca si quiere. Vale más dejarlo libre. Treinta, treinta y una... el motor arranca.

Al alumno ya no le dicen nada las palabras heroísmo, peligro, embriaguez del aire.

El avión vuela. El alumno cree que todavía se encuentra en el suelo cuando vislumbra debajo los hangares. Un viento duro le azota las mejillas. Fija la mirada en la espalda del instructor.

¡Santo Dios! ¿Qué pasa? Están bajando. La tierra gira a derecha, a izquierda. El alumno se agarra. ¿Dónde está el campo? Tan sólo ve bosques que giran, que se acercan. Una vía de ferrocarril suspendida verticalmente, el cielo... y, de repente, el campo ante ellos, horizontal, apacible, a ras de ruedas. El alumno siente el contacto de la hierba. El viento disminuye, ya está... el instructor se vuelve hacia él y ríe. El alumno trata de comprender. Bernis le instruye; «Si ocurre algo anormal, hay tres principios elementales. Primero, corta. Segundo, quítate las gafas. Tercero, agárrate. Únicamente en caso de incendio debes lanzarte. ¿Comprendido?». «Comprendido».

Estas eran, al fin, las palabras que esperaba al alumno, aquellas que materializan el peligro y lo hacen digno. A un civil se le diría: «No hay nada que temer». Pichon, deposita-

rio de semejante secreto, se siente orgulloso. «Además — termina el instructor—, la aviación no ofrece peligro».

Esperan a Mortier. Bernis llena su pipa. Un mecánico, sentado sobre un bidón, con la cabeza entre las manos, contempla sorprendido cómo su pie izquierdo lleva el compás.

—Oiga, Bernis, el tiempo se está cerrando.

El mecánico levanta la vista y observa el horizonte ya borroso. Se perfilan dos o tres árboles, pero la bruma comienza a coronarlos. Bernis, sin alzar la mirada, continúa llenando su pipa.

—Ya lo sé. Y me preocupa.

Mortier va a obtener su diploma y ya debía haber aterrizado.

—Bernis debería telefonar a allá abajo.

—Ya se ha hecho. Ha despegado a las cuatro veinte.

—Y desde entonces, ¿ninguna noticia?

—Sin noticias.

El coronel se aleja.

Bernis, apoyando los puños en las caderas, contempla con desafío la bruma que se filtra suavemente cómo una red que acosa al alumno. Dios sabe dónde, contra la tierra. «Y Mortier que no tiene sangre fría, que pilota como un asno... ¡Es mala suerte!». «Oye...». Nada, es un coche

«Mortier, si logras salir de ésta te prometo..., que yo... que te daré un abrazo».

«¡Bernis...! al teléfono».

«Hola... ¿Quién es el imbécil que afeita los tejados de Donazelle? Es un imbécil que está a punto de matarse. Déjalo en paz y si quieres hacer algo, trágate la niebla. Pero oye... Id a buscarlo con una escala». Bernis cuelga. Mortier, que se ha perdido, intenta encontrar un punto de referencia.

La niebla cede como una bóveda blanca. Ya no se distingue nada a diez metros.

«Ve a decir a los enfermeros que preparen la furgoneta. Si no están aquí en cinco minutos les echo quince días de arresto».

«¡Aquí está!». Todo el mundo se ha levantado. Se abalanza sobre ellos, invisible y ciego. El coronel se les ha unido. «¡Santo Dios, una y mil veces!». Bernis murmura infatigable entre dientes: «Corta, pero corta ya el contacto..., corta, pero corta ya... ¡no puedes evitar el golpe!».

No debió ver el obstáculo hasta encontrarse a diez metros de él, pero nadie lo supo jamás a ciencia cierta.

Corren hacia el avión destrozado. Han acudido soldados atraídos por ese accidente imprevisto, suboficiales que muestran un celo excesivo, oficiales a quienes, de repente, molesta su autoridad. Allí está el oficial de guardia que, aun sin haber visto nada, lo explica todo. Allí está el coronel que se preocupa demasiado, porque le corresponde el papel ingrato de padre.

Por fin se ha logrado sacar al piloto. Tiene el rostro verduoso, el ojo izquierdo enorme, los dientes rotos. Le tienden sobre la hierba y se forma un círculo alrededor. «Tal vez se podría...», dice el coronel. «Tal vez se podría...» repite un teniente. Y un suboficial desabrocha el cuello del herido, gesto que no puede hacerle daño y que calma las conciencias. «¿Y la ambulancia? ¿Y la ambulancia?», sigue preguntando el coronel que, por rutina, trata de tomar una decisión. Le responden «Ye llega», aunque en realidad no lo sepan, pero sirve para calmarle. Después exclama: «A propósito...», y se aleja con paso rápido, aunque sin rumbo fijo.

Sin embargo, la situación molesta a Bernis. Ese círculo alrededor del herido le parece incluso indecente; «Veamos, muchachos... despejad... despejad...». Y se alejan en grupos, en la bruma, a través de los huertos y vergeles donde el avión, prosaico, ha capotado.

El alumno piloto ha comprendido algo. Se muere y eso no produce demasiado ruido. Se siente casi orgulloso de esa intimidad con la muerte. Vuelve a su mente el primer