

La escritura como consecuencia

Pedro Sorela

ANTHONY DE SAINT EXUPERY

Correo del sur

Trad. de Enrique de Juan

Emecé, Barcelona, 157 págs.

ANTOINE DE SAINT EXUPERY

Vuelo nocturno

Trad. de César Aira

Emecé, Barcelona, 126 pág.

ANTOINE DE SAINT EXUPERY

Carta a un rehén

Trad. de Gabriel M^a Jordà Lliteras

Emecé, Barcelona, 57 págs.

ANTOINE DE SAINT EXUPERY

Tierra de hombres

Trad. de Gabriel M^a Jordà Lliteras

Emecé, Barcelona, 220 págs.

ANTOINE DE SAINT EXUPERY

Tierra de hombres. Carta a un rehén. Carta al general X

Prólogo de Pedro Sorela; semblanza biográfica y trad. de Gabriel M^a Jordà Lliteras

Círculo de Lectores, Barcelona, 267 págs.

Qué difícil es vislumbrar a Saint-Éxupéry: cuanto más se acerca uno, más se escurre él entre los dedos, como arena. Tentaría pensar que escribe con equívocos, pero ni siquiera: si hay algo claro es la escritura de Saint-Éxupéry, reconocible hasta por su música, pues se cuenta entre los privilegiados escritores que han conseguido crear un tono, un sonido, y además inconfundible.

Lo que ocurre es que su escritura abarca también su vida, como lo sugiere la respuesta que le dio a un periodista que le preguntó qué era en realidad: piloto o escritor: «No veo la diferencia», dijo Saint-Éxupéry, y no se trataba de una *boutade*. En realidad él era alérgico a las *boutades*, y tenía la personalidad contraria a la requerida para ellas.

Es esa mezcla de vida y obra en una sola escritura –una especie de género que él contribuyó a fundar junto con Orwell, Malraux y otros escritores de una época magnífica– la que crea una resonancia con un gran poder de sugerencia... y desorientación. Complica las cosas y enreda el camino de acceso.

Porque la elección no estaba sólo entre piloto y escritor, como le preguntó el periodista desinformado. También le hubiese podido dar a elegir entre mago, inventor, dibujante, matemático, corresponsal de guerra, filósofo... Con cada una de esas actividades, Saint-Ex (como le llamaban sus amigos) se hubiese podido ganar la vida, y con algunas de hecho se la ganó: al morir, el escritor dejó una docena de patentes para la mejora de los vuelos de los aviones, y *Tierra de los hombres*, su obra maestra y el libro más

revelador sobre su pensamiento, es una especie de guiso compuesto en parte por algunas de sus mejores crónicas, como corresponsal, en los principales escenarios de la Europa de los años treinta, desde la Unión Soviética de la época de las grandes purgas a la guerra de España, en dos visitas a los frentes de Cataluña y Carabanchel que motivarían, por cierto, que el franquismo le negara más tarde un visado.

Esa dificultad para adjudicarle un documento de identidad incluye a su escritura. De los seis libros propiamente dichos que dejó escritos (los otros son rescates de correspondencia, *carnets*, o papeles dispersos), sólo dos, *Correo sur* y *Vuelo de noche*, pueden calificarse de novelas con propiedad. Los demás, incluyendo *El pequeño príncipe* -que desde luego no creo que sea un libro para niños, o que lo sea solamente-, no tienen una filiación conocida. Lo que no impide que estén escritos en un estilo reconocible a distancia... algo muy depurado y redactado, literalmente, con la deliberación de la poesía, lo que produce que su traducción sea igual de difícil, como se ve desde los títulos de las obras que se acaban de reeditar en España: no es *Tierra de hombres*, como propone la traducción de Emecé, sino, evidentemente, *Tierra de los hombres*: la diferencia, nada baladí, es la que media entre el machismo de ranchera y el humanismo universalista. No es *Correo del sur*, sino *Correo sur*: el título lo tomó de unas sacas de correo cuando era jefe de la estación a la que estaba destinado en el Sahara español, en la incorporación de un lenguaje técnico y sincopado que constituye una de las propuestas más innovadoras de Saint-Éxupéry. Y no es *Vuelo nocturno* sino *Vuelo de noche*, aunque en este caso el equívoco viene de una cierta tradición, al igual que *El principito*, cursi título que España importó de Argentina siendo así que el original dice *El pequeño príncipe*, aunque es cierto que el francés no admite el diminutivo. Aun así hay que felicitar por la reedición de la obra en castellano (existía una Obra Completa en Plaza Janés por completo inencontrable, además de alguna pequeña edición aislada) que pone fin, dicho sea de paso, a la situación extraordinaria de que, exceptuado *El principito (sic)*, el autor quizá más leído del siglo francés fuera casi inaccesible en España. (Esa era sólo una entre las varias carencias editoriales que empiezan a ser clamorosas.)

Conviene leer a Saint-Éxupéry en orden, entre otras razones porque no está demasiado claro que él tuviera una conciencia de sus libros como unidades, y por el contrario da la impresión de que no dejó de escribir una sola obra, hasta el manuscrito inconcluso de *Ciudadela*, una especie de testamento espiritual que, en su magmática redacción, enseña mucho sobre la concepción de la escritura en Saint-Éxupéry. Pues tal como él mismo dice en *Tierra de los hombres*, «parece ser que la perfección se consiga, no cuando no hay nada más que sumar, sino cuando no hay nada más que restar». Y así escribía: dictaba por la noche en un dictáfono, solía despertar a sus amigos por teléfono para leerles páginas enteras, y a la mañana siguiente corregía; es decir, tachaba: y tachaba mucho. Sus textos no son más que agua una y otra vez destilada [1].

Esa concepción de la *escritura comoresta* terminó por tener mayores consecuencias que las del simple afinamiento de una prosa que termina siendo elegida y de trazo tan *sencillo* como los dibujos con los que pobló sus cartas y cuadernos desde chico, aunque sin perder un átomo de eficacia (razón por la cual la prosa de Saint-Ex ha servido, con acierto en la elección, para formar en la escritura a varias décadas de franceses). Pues ese afán por suprimir lo superfluo es lo que, desde novelas un poco más convencionales, como *Correo sur* y *Vuelo de noche*, terminaron llevándole a un libro

inclasificable –y quizá un género, si alguien no puede resistir la fiebre etiquetológica– como *Tierra de los hombres*: además de la admirable claridad de quien –se ve–, ha vivido lo que cuenta, es la completa supresión de las transiciones, justificaciones narrativas y precisiones de tiempo, trama y otros datos poéticamente superfluos lo que le presta a este libro un carácter indefinible, con divertidas pero comprensibles consecuencias como el hecho de que en su día la Academia Francesa le otorgara su gran premio... ¡de novela!

Pero no es posible hablar de los libros de Saint-Éxupéry sin mencionar sus aviones, aunque sólo sea porque él no veía la diferencia: «Escribir es una consecuencia», dejó dicho, y en él la causa de la escritura estaba en el aire. *Correo sur*, por ejemplo, una melancólica historia de amor medio autobiográfica contada con el novedoso lenguaje de la jerga aeronáutica, fue escrito sobre una tabla sostenida por dos bidones de gasolina, y con la única compañía de un mono y un camaleón, mientras Saint-Éxupéry, a los veintiocho años, era jefe de la estación de Cabo Juby: un lugar casi perdido en el Sahara español, en el que el piloto tenía la misión de asegurar el arriesgado despegue y aterrizaje de los aviones de la compañía francesa Latécoère, que intentaba conquistar el cielo para el correo: esa, una de las últimas épicas de un tiempo que se terminó convirtiendo en mezquino –y odioso para Saint-Éxupéry–, constituye la gran aventura vital del escritor, cuya obra, en efecto, nació estrechamente fusionada y no es comprensible sin ella.

Una vez conquistado el norte de África para el correo, el siguiente libro fue *Vuelo de noche*, con un prólogo de André Gide, quien por cierto supo ver a Saint-Éxupéry antes que nadie. Su sencilla trama describe tan sólo las dificultades de un avión en el nuevo desafío de los vuelos de noche, en este caso sobre el Atlántico, la inquietud de la esposa del piloto y la resolución del jefe de línea, Rivière, que mantiene la ruta funcionando caiga lo que caiga. Él es el verdadero héroe, incluso a costa de tener que ser cruel: «Si golpeo, los accidentes disminuyen».

En esta novela Saint-Éxupéry desvela la parte más *sobria* y *clara*, por así decir, de un pensamiento filosófico-poético que ensalza al hombre en la medida en que, en sus relaciones con los otros, se hace responsable y construye. No se comprende pues el pensamiento y obra de Saint-Éxupéry sin esa compañía aérea formada por héroes que se jugaban la vida en la conquista del cielo, del mar y de la noche, y que protagonizan sus libros, a veces con sus propios nombres, como el piloto Henri Guillaumet, que en un momento memorable de *Tierra de los hombres*, y después de haber caminado varios días sobre las mortales cimas de los Andes, tras un accidente, dice al abrazarse a Saint-Éxupéry: «Lo que yo he hecho, ningún animal lo habría hecho».

Rivière, junto con el pequeño príncipe, el personaje quizá más acabado de la obra de Saint-Éxupéry, estaba inspirado en Didier Daurat [2], el jefe ejecutivo de la compañía Latécoère, y cuya defenestración terminaría por causar el abandono de ésta por Saint-Éxupéry, poniendo fin a una época que no podemos llamar *heroica* tan sólo porque luego hubo otra que aún lo fue más. Su última etapa había comenzado en Argentina, con la conquista de la Tierra de Fuego para los aviones, en la que Saint-Ex tuvo un papel protagonista. En Buenos Aires Saint-Éxupéry conoció a la que sería su mujer, en una relación no feliz: la salvadoreña Consuelo Suncín, viuda del conocido periodista Gómez Carrillo, y que más tarde inspiraría el personaje de la rosa en *El*

principito.

Pero una gestión económica discutible y la política intervinieron para acabar con la compañía Latécoère, que terminaría fusionada en lo que hoy es Air France. Lo que eso significaba no fue ni siquiera entendido por parte de algunos de los pilotos, que se sintieron utilizados tras leer *Vuelo de noche*, acogido como un gran éxito inmediato, como todos los libros de Saint-Éxupéry. Es de imaginar que esa, para alguien que situaba la amistad y la camaradería por encima de casi todo, supuso una de las mayores bofetadas nunca recibidas.

En realidad las bofetadas no habían hecho más que empezar: la aviación dejaba de ser una aventura para convertirse para siempre en una industria, su matrimonio no era precisamente un éxito, y además vivía en París. Y aunque con el aparente boato que en teoría se correspondía con sus éxitos literarios y su título de conde (Bugatti ante la puerta, mayordomo, gastos por encima de sus posibilidades), en realidad era tan desgraciado como sólo puede serlo quien vive lejos de sus verdaderos intereses. Igual que cuando era muy joven: entonces las obligaciones de su clase estuvieron a punto de convertirle en un comerciante -durante un año intentó vender camiones por toda Francia; vendió uno-, y vivió una historia de amor desgraciada con Louise de Vilmorin (luego también escritora) que constituye la sombra de *Correo sur*. En la última época de su vida, a lo largo de los años treinta participó en algunos *raids* en busca de bien recompensados récords, y fracasó, a veces en graves accidentes, y accedió a escribir crónicas para algunos periódicos. Mientras «el mundo encogía» gracias a la aviación, era también la época de los enviados especiales.

Sólo la perspectiva del tiempo permite comprender que esa especie de lujosa travesía del desierto fue necesaria para la redacción de *Tierra de los hombres*, escrito en Estados Unidos en la convalecencia de un grave accidente en Guatemala, y que constituye el centro, temático y estilístico, de la obra de Saint-Éxupéry. Pero del inmediato éxito no pudo enterarse mucho: publicado en febrero de 1939, en septiembre de ese mismo año el capitán Saint-Éxupéry era movilizado, y no mucho después asistía desde el cielo, en una escuadrilla de reconocimiento, a la contundente derrota francesa ante la *blitz krieg* alemana. De ello daría testimonio en su *Piloto de guerra*, un extraño libro, no sólo por la milagrosa mezcla que consigue de poesía y acción, guerra y nostalgia, sino porque su nacimiento fue por lo menos contradictorio: mientras las dos Francias oficiales lo prohibían, la de Vichy a causa de la frase «Hitler es un imbécil», y la gaullista por razones que veremos, en la Francia de la resistencia el libro era un éxito, al igual que en Estados Unidos, donde, con el nombre de *Flight to Arras*, era considerado como la respuesta de la Europa democrática al *Mein kampf* de Hitler y el mejor argumento para que Estados Unidos entrase en la guerra.

Aunque habrá quien discrepe, a mi modo de ver a estas alturas está claro que la intolerable falsificación de Saint-Éxupéry como un *escritor para chicos*, y su reducción a una especie de *buen prosista del mundo de la aviación*, siendo así que entre otras cosas era una de las mentes más lúcidas de ese tiempo crucial, tiene sus raíces en ese período de la guerra en el que, por cierto, también fue escrito ese monumento a la melancolía que es *El principito*.

Porque Saint-Éxupéry escribió su particular destino con la elección de no ser gaullista:

temía que De Gaulle se convirtiera en un *césar francés* tipo Franco y consideraba que la posguerra se debía edificar, no sobre el enfrentamiento, sino sobre la reconciliación de unos franceses con otros. Eso provocó no sólo la pintoresca acusación de que no era demócrata –que no merece ni ser rebatida–, sino su posterior, aunque poco efectivo, ninguneo por la Francia triunfante –al fin de cuentas, Saint-Éxupéry ha sido traducido a 80 idiomas–, y su clasificación como *escritor juvenil*. Pero incluso la justicia literaria termina por llegar y hoy en día esa etiqueta no se puede insinuar siquiera sin rubor.

Al carácter abierto de su memoria y su significado –pues la peculiar escritura de Saint-Éxupéry es reivindicada por familias ideológicas y literarias muy diversas– contribuyó no poco su bella muerte, mucho menos azarosa de lo que también se ha dicho siempre: el 31 de julio de 1944, y cuando el fin de la guerra estaba ya a la vista, Saint-Éxupéry no regresó del último de una serie de vuelos –de reconocimiento, no de combate, en un avión sin armas–, que con infinitos esfuerzos y enchufes había conseguido que le dejaran hacer, y después de que una orden personal y manuscrita de De Gaulle lo hubiese dejado «en reserva de mando». Nunca se ha sabido qué ocurrió. Desapareció en el mar, no lejos de la Provenza, su región preferida, y no lejos de uno de los castillos en los que había pasado su infancia, territorio del que toda la vida se sintió expatriado: («¿De dónde somos? Somos de nuestra infancia»). Poco antes le habían llamado la atención por haber volado demasiado bajo en esa misma zona, justo como cuenta en el pasaje más bello de *Piloto de guerra*. La víspera le había entregado una maleta de manuscritos a su jefe de escuadrilla. Además de demasiado grande y gordo para los aviones nuevos, era sin duda el piloto de guerra más viejo del mundo (cuarenta y cuatro años), lo que unido a las cicatrices de sus accidentes sólo le permitía volar mediante un deseo más fuerte que él, y el sentido ético que cruza toda su obra: creía que para poder hablar en la paz, había que haber tomado su parte de riesgo en la guerra. Reclamaba su «derecho a la responsabilidad».

Su fin, sin embargo, admite interpretaciones cuando se escuchan los testimonios sobre sus últimos días, cuando se sabe cuál era el mundo que Saint-Éxupéry temía que fuese a llegar tras la guerra, y que no es otro que el nuestro, y cuando se leen sus últimas obras, como la *Carta a un rehén*, inspirada por los padecimientos de su amigo judío León Werth, o la *Carta al general X*, cuya identidad nunca se supo y que nunca envió: «Odio mi época con todas mis fuerzas», decía. «El hombre muere en ella de sed.»

[1] Así sucedió que la primera edición francesa de *Tierra de los hombres* fue más breve que la que había dejado en Estados Unidos, donde escribió el libro: cuando envió supresiones realizadas durante el viaje a Francia, el traductor se negó a incorporarlas con el argumento de que el escritor «no tenía derecho a suprimir pasajes tan bellos».

[2] Aunque éste lo intentara negar con modestia en un libro de testimonios sobre el escritor.