

## UNA HISTORIA CON ALAS SAINT-EXUPÉRY EN LA ARGENTINA

POR

BERNARDINO MONTEJANO

### I. PIERRE LATÉCOÈRE: UN HOMBRE QUE ATISRA EL PORVENIR

Concluye la primera guerra mundial, enmudece la lengua de fuego de los cañones y en los campos de Francia, florece la paz.

Pierre Latécoère es ingeniero y hombre de empresa. Propietario de una fábrica de vagones de ferrocarril y de un aserradero, durante la guerra produce obuses de gran calibre y construye aviones Salmson para inéditas misiones bélicas.

*Latécoère es un hombre culto*, lector de Platón, de Bergson y de Stendhal, amante de la música de Bach y de Schumann, *poseedor en grado superlativo del hábito de anticipación*, que le permite entrever en el futuro las inmensas posibilidades pacíficas de los aviones, como instrumentos para facilitar las relaciones entre los hombres.

Es por eso que *en 1919 funda la "Línea Aérea Latécoère"*, cuyo primer vuelo une el aeródromo de Montaudran, cercano a Toulouse, con Rabat, en Marruecos; Barcelona, Alicante y Málaga son las escalas intermedias. Beauté, Daurat y Dombrey, tres jóvenes veteranos de guerra, son los pilotos que en un día llevan el correo, correspondencia que a través de la combinación de trenes y buques demora cinco. Los aviones Salmson vuelan a 130 kilómetros por hora y tienen una autonomía de 5000 kilómetros.

Pero conquistados los cielos de España, Latécoère mira más allá y traza una línea, por encima del desierto, que une a Marruecos con Dakar. Empresa difícil, recibida con escepticismo, incluso por los esforzados pilotos que, llueva o truene, llevan el correo desde Toulouse hasta Rabat.

Pero más allá de Dakar, Latécoère como *porro videns* intuye que las alas de sus aviones llegarán hasta América a través del Atlántico. En ese momento, una carta de París a Buenos Aires y su respuesta, demoran cincuenta días. Con el avión se necesitarían siete. Y cuando se conquiste la noche, sólo cuatro.

Uno de los pilotos de la línea es Bernardo Artigau, héroe de la guerra, nueve veces herido, otras tantas condecorado. Es francés de nacimiento, pero se traslada desde pequeño con su familia a la Argentina. Aquí había construido su propio aeroplano y en 1912, en Villa Lugano, toma sus lecciones de vuelo en ese aparato.

Estalla la guerra y escucha la llamada de sus raíces nativas; se alista como voluntario y luego de un período de formación militar y de instrucción aérea en Tours, es destinado a la escuadrilla número 3 de caza "Cigüeñas". La cigüeña es considerada símbolo de la fidelidad porque siempre retorna al lugar de nacimiento, ¡feliz coincidencia!

Artigau quiere volver a la Argentina y fundar una escuela en Villa Lugano. Una mañana, Latécoère lo lleva en su automóvil y le comenta que se ha enterado de sus proyectos. Ante la confirmación, el ingeniero le hace una confidencia: "un día, llegaremos allá con la Línea". El piloto piensa que desvaría, que puede acabar en el manicomio.

Pero Latécoère no es un demente, ni un hombre afecto a quimeras o utopías. Es un paradigma del hábito de anticipación, término medio virtuoso entre dos extremos viciosos: la desidia, la miopía y la timidez en torno al futuro, vicio por defecto y la proyección demasiado lejana, que se traduce en fantasías de evasión, en proyectos irrealizables, vicio por exceso.

Latécoère ejerce la cautela, pero sin reducir a ella la prudencia. No da un nuevo paso sin haber asegurado el anterior. Pero siempre mira más allá; así, primero lanza sus aviones a la con-

quista del desierto; consolidado este paso los lleva a enfrentarse con la noche; dominadas las sombras, espera a sus alas el desafío del mar.

## II. DIDIER DAURAT: FORJADOR DE HOMBRES

Un aspecto importante de la prudencia del dirigente de empresa es la acertada elección de sus colaboradores; los objetivos que se propone Latécoère son arduos; por lo tanto un error en la elección del jefe de la Línea puede ser fatal.

El primer jefe de explotación es Beauté, pero surge un germen de anarquía porque no logra imponer su autoridad sobre los pilotos. Latécoère decide el cambio que alegra al mismo desplazado, quien detesta las tareas oficinescas y prefiere volver a volar. El ingeniero aquí no se equivoca; *el nuevo jefe es Didier Daurat*, famoso por sus misiones de guerra en la retaguardia enemiga, único sobreviviente de los aviadores de su escuadrilla, capaz de volver a su base herido en la mano derecha que lleva fuera del avión para disminuir la pérdida de sangre, mientras conduce el aparato con la izquierda.

Daurat sabe que es capaz de mandar, que su puesto está allí, que el servicio a la obra común exige que renuncie a su amado pilotaje.

*Bajo su jefatura, la Línea se transforma en una "escuela" de formación del carácter, de iniciativa y de responsabilidad, de rectitud, de fortaleza, de disciplina, de aptitudes técnicas.* Daurat enseña, ante todo, con el ejemplo. Así, un día, ante un conato de huelga generado por las malas condiciones del tiempo, ordena alistar el avión para llevar personalmente el correo. El gesto acaba con el paro y los pilotos caminan hacia la pista.

Porque *se trata de un trabajo*, no es un deporte ni una diversión. La Línea presta un servicio a los usuarios y debe responder a la confianza, al compromiso contraído con estricta fidelidad.

Daurat es el jefe de una empresa integrada por muchas personas que cumplen diversas tareas. Todas tienen importancia en la obra común y quiere que se sientan responsables de ella en la

medida de su trabajo. Como buen jefe, cuida a sus hombres, incluso, a veces, a pesar de ellos.

Los pilotos comienzan su vida en la Línea con el trabajo de taller. Esa experiencia tiene dos objetivos: uno técnico, conocer los secretos del avión; otro social, fomentar el compañerismo y la camaradería entre pilotos y mecánicos, porque Daurat quiere un conjunto integrado por estamentos solidarios y no por clases antagónicas.

Para todos es el "señor Daurat" y así figura en la dedicatoria de *Vol de nuit*, en el cual aparece bajo la personalidad de Rivière.

Rivière es el jefe; sus hombres son "cera virgen que él debía moldear. Debía darle un alma a esa materia, crearle una voluntad. No creía esclavizarlos con esa dureza, sino lanzarlos fuera de ellos mismos". A veces decía: "Esos hombres son felices, porque aman lo que hacen" (1).

Y a través de esa tarea saborean la eternidad, porque su permanencia como grupo está asegurada por la gran gesta colectiva. Rivière evoca una frase: "no se trata de hacerlos eternos" y se compara con ese jefe incaico que obligó a sus muchedumbres a construir un templo sobre la montaña porque tuvo piedad por la muerte del hombre, pero no por la muerte individual, sino por la desaparición de la especie "que borraría el mar de arena". Esas piedras "que el desierto no enterraría" (*Vol de nuit*, XIV), serán mudos testigos de su existencia.

Saint-Exupéry aprueba los severos exámenes de Daurat. El noble se viste de obrero, afloja tuercas, hace soldaduras, se ensucia las manos con aceite, asiste a clases de meteorología en el fondo de un hangar helado, aprende a querer la disciplina del trabajo y a valorar la tarea de los mecánicos.

Y un día se gana el derecho de tomar los mandos de un Bréguet; con su amigo Henri Guillaumet realiza su primer viaje en la Línea, mientras Daurat los sigue solícito con el pensamiento.

Saint-Exupéry se incorpora a una *nueva caballería*; pero sus adversarios no son otros caballeros que luchan bajo distintas

---

(1) "Vol de nuit", V, en *Oeuvres*, Ed. Gallimard, París, 1965, pág. 92. En adelante se citarán en el texto los libros incluidos en ésta.

banderas, sino la lluvia, la niebla, el granizo, la nieve, la tempestad, la tormenta, el viento, la noche, la montaña, el desierto, el mar. Pero no protesta por el desafío: "no me quejo de las ráfagas de lluvia. La magia del oficio me abre un mundo donde me enfrentaré, antes de dos horas, a los dragones negros y a las cimas coronadas de relámpagos azules y allí, cuando venga la noche, ya libre, leeré mi camino en los astros" (*Terre des hommes*, I).

Como buen caballero, la víspera de su primer vuelo al África, como responsable del correo, vela las armas al lado de Guillaumet, quien lo había precedido por aquellos caminos. Allí vuelve a "encontrar la antigua paz del Colegio" y recibe una extraña lección de geografía. Guillaumet le señala detalles "ignorados por todos los geógrafos del mundo"; bajo su magisterio, España se transforma "en un país de cuento de hadas" y se convierte "en una amiga". Como colofón, mientras saborean una copa de oporto, le infunde ánimo y confianza: "Las tempestades, la bruma, la nieve, a veces te molestarán. Piensa entonces en todos aquellos que han conocido ésto antes que vos y dite simplemente: lo que otros han logrado, siempre se puede conseguir" (*Terre des hommes*, I).

Saint-Exupéry es un partícipe más de una obra grandiosa y frágil, que gracias a la visión de Latécoère, a la autoridad de Daurat y a las virtudes de sus subordinados, no fracasa. Se extiende por el África, cruza el Atlántico y los Andes.

En 1959, cuarenta años después de batir el record de vuelo sin escalas, Daurat llega a Buenos Aires. Es como el labriego que después del laboreo y de la siembra, de los cuidados, de las inquietudes por el tiempo y las plagas, observa la cosecha. Es como el artista que contempla la obra concluida. Por eso viene a ver el resultado de su tarea, de tantos esfuerzos, afanes y rigores. De esa obra que jalona su triunfo con sacrificios heroicos. Y nos dice: "quiero ver los frutos que la comunión de ideas entre pilotos franceses y sudamericanos y la fe en ideales comunes han dado a este hemisferio" (2). Y para verlos recorre todos los lugares donde estuvo presente la Aeropostal.

---

(2) *La Nación*, 4-XII-1959.

### III. JEAN MERMOZ: EL ADELANTADO

Es difícil destacarse entre los pilotos forjados en la "fragua" de Daurat. Sin embargo, entre todos, hay uno que abre caminos, que descubre nuevos horizontes, que desentraña los misterios encerrados en las arenas, en las montañas, en la noche y en el mar; que ensaya para los demás: es Jean Mermoz.

Es el adelantado, porque *siempre se encuentra en la vanguardia*. Es el hombre que se constituye en modelo para sus camaradas a través de una vida ejemplar, magnánima y generosa, en la cual brillan una excepcional firmeza y una admirable perseverancia, que le permiten vencer obstáculos que parecen imposibles de superar.

Mermoz se edifica a sí mismo mediante el esfuerzo cotidiano que le permite actualizar sus posibilidades vitales, crecer en "humanidad", pues como señala Saint-Exupéry: "la verdad para el hombre es lo que hace de él un hombre... si hubieras objetado a Mermoz, mientras él se zambullía en la vertiente chilena de los Andes, con su victoria en el corazón, que se equivocaba, que la carta de un comerciante quizá no valía el riesgo de su vida, Mermoz se hubiera reído de vosotros. Su verdad era el hombre que nacía en él cuando atravesaba los Andes" (*Terre des hommes*, VIII, 3).

Este gran piloto crece en la fidelidad a su misión, en el cumplimiento de su deber, en la entrega silenciosa a su trabajo, sin hacer cálculos ni medir las dificultades. Fuera de ese ámbito se siente vacío, como lo relata Saint-Exupéry: "recuerdo una noche en París donde Mermoz y yo habíamos festejado con unos amigos no sé qué aniversario, nos encontrábamos... en el umbral de un bar, asqueados de haber hablado tanto, de haber bebido tanto, de sentirnos inútilmente cansados. El cielo comenzaba a palidecer. Mermoz me apretó el brazo... ¿Ves? Es la hora que en Dakar... Aquí, ¡qué porquería!" (*Terre des hommes*, VIII, 2). A esa hora en Dakar y en tantos otros aeródromos, arrancados del sueño como por un toque de clarín, mecánicos y pilotos alistan los aviones.

*La enseñanza viva de Mermoz penetra hondo en el espíritu y en el corazón de Saint-Exupéry, siempre dispuesto a recibir mensajes que elevan al hombre, den sentido a su vida y le permitan abrirse a los demás. Por eso nos habla de la moral que su amigo le enseñara, según la cual, los bienes humanos más importantes están fuera del comercio: la grandeza del oficio es "unir a los hombres", el lujo verdadero son "las relaciones humanas"; "trabajando únicamente por conseguir bienes materiales, no hacemos sino construirnos nuestra propia prisión... Si busco entre mis recuerdos los que me han dejado un sabor duradero, si hago el balance de las horas que han valido la pena siempre me encuentro con aquellas que ninguna fortuna me han procurado. No se puede comprar la amistad de un Mermoz, de un compañero a quien las pruebas superadas juntos han ligado a nosotros para siempre" (Terre des hommes, II, 1).*

Esa moral incluye la humildad y la solidaridad. En su práctica cotidiana y no en su declamación verbosa, Mermoz constituye un punto de referencia para los demás; cuando un periodista le quiere dedicar un artículo no duda en escribirle: "Perdóneme no poder acceder a su pedido: sería hacerme una propaganda inmerecida respecto a todos mis camaradas que realizan cada día aquello que yo hago personalmente y no me reconozco con derecho a ello... Cumplimos simplemente un trabajo a veces un poco más duro que los otros... No batimos records... cada día llevamos el correo hacia un punto determinado a horas determinadas... Olvídense de mí en su artículo para no pensar más que en la comunidad" (3).

Es por todo eso que, cuando la Compañía Latécoère se funde en el poderoso grupo económico de Marcel Bouilloux Lafont para transformarse en la Aeropostal y pretende volar en América, se busca para esta tierra un jefe, capaz de discernir y de ejecutar, con dotes de mando, que sea obedecido y respetado, Daurat no duda: es Mermoz.

---

(3) MIGUEL MARCEL, *Saint-Exupéry*, Ed. Emecé, Buenos Aires, 1963, págs. 107/108.

Pero surge la resistencia del elegido, que no quiere un empleo sedentario. La oficina es una jaula dorada para un hombre que quiere volar. No irá a América en esas condiciones. Ante tal convicción, Daurat deja una puerta abierta y es designado jefe-piloto. Tiene la responsabilidad directiva, pero también puede determinar sus propios vuelos.

Cuando Mermoz llega a nuestro continente se encuentra con una tarea ya comenzada. En 1924 el capitán Roig, enviado por Latécoère, logra del Brasil, el Uruguay y la Argentina la autorización para que la Línea llegue a Buenos Aires. A fines de ese año desembarcan en Río de Janeiro los pilotos Hamm y Vachet con tres mecánicos. A cargo de Vachet está la observación geográfica de la región, la compra de terrenos para instalar los aeródromos, la organización del desmonte y la construcción de pistas y hangares.

Mermoz arriba en noviembre de 1927 y en poco más de dos años, sin vacaciones, funda cuatro líneas aéreas. El mismo Daurat se considera superado, porque en una obra titánica el jefe-piloto inaugura los vuelos nocturnos y cruza la cordillera de los Andes eludiendo los picos de las montañas que superan la altura que puede alcanzar el avión; como afirma Joseph Kessel: "había posado las ruedas de sus aparatos en el Brasil, en la Patagonia, en Chile, en el Paraguay, en Bolivia, en el Perú. Jamás había fallado en una misión; jamás había hecho un vuelo inútil. Partiendo, distribuye sus reinos a sus amigos: a Étienne le dona el Brasil; a Reine, el Paraguay; a Guillaumet, la cordillera; a Saint-Exupéry, la Patagonia (4).

Sus compañeros lo llaman *Mermoz el grande*, y no sólo por sus dimensiones físicas, sino por su *ejemplo moral*; el accidente de Ficarelli es una muestra de su comportamiento.

Ya Paul Vachet cuenta en su tarea con el valioso auxilio de pilotos locales: Bernardo Artigau, Leonardo Selveti, Ricardo Gross, Vicente Almandos Almonacid y Pedro Ficarelli.

Vachet inaugura el servicio Buenos Aires-Asunción y luego deja los mandos a Selveti y Ficarelli. Después de un año de vuelos, el último, víctima de la niebla al sur de Asunción, sufre

---

(4) Mermoz, Ed. Gallimard, París, 1938, pág.



un accidente y muere. Mermoz se entera de la noticia al llegar con el correo de Río de Janeiro. No le importan las veinte horas de vuelo que soporta. Parte para Asunción en un Laté 26 para buscar el cadáver de su compañero. Como el ataúd no entra en el avión, hace colocar el féretro en la escotilla parado de punta que sobresale del fuselaje casi la mitad hacia arriba. El regreso es dramático porque además de la reducción de la velocidad debe soportar una tormenta tropical. Pero "su sólido corazón no se melló". Después de algo más de cuarenta horas sin descansar pudo entregar al afecto de sus deudos los despojos del camarada".

#### IV. SAINT-EXUPÉRY Y BUENOS AIRES

El 12 de octubre de 1929, Mermoz, Guillaumet y Reine reciben alborozados en el puerto de Buenos Aires a Saint-Exupéry y lo conducen al Hotel Majestic.

Al día siguiente, previa visita a los escritorios de la Aeroposta en la calle Reconquista, lo llevan al aeródromo de Pacheco donde Mermoz presenta a las autoridades el nuevo Laté 28. Después de la ceremonia, de regreso a las oficinas, el joven director de la empresa en la América del Sur, Julien Pranville, frente a mapas desplegados, informa al recién llegado de las realizaciones y de los proyectos.

Pero todavía Saint-Exupéry no sabe cuál es su misión en estas tierras porque Daurat no acostumbra dar explicaciones a sus subordinados. Sin embargo, ellos saben que sus órdenes no son arbitrarias, porque se fundan en razones objetivas. Días después se entera que es director técnico de la Aeroposta Argentina.

El viajero tiene veintinueve años y dos valiosas experiencias asimiladas: el avión y el desierto.

*El avión es un instrumento precioso y como el arado, conduce al hombre a los grandes problemas y nos brinda mejores enseñanzas que cualquier aprendizaje libresco. Por eso, en la introducción a *Terre des hommes*, escribe: "La tierra nos enseña más ampliamente sobre nosotros que todos los libros. Porque ella nos*

resiste. El hombre se descubre cuando se mide con el obstáculo. Pero, para lograr su objeto, necesita un instrumento. El campesino, en su labranza, arranca poco a poco algunos secretos a la naturaleza y la verdad que él extrae es universal. Asimismo el avión, el instrumento de las líneas aéreas, conduce al hombre a todos los viejos problemas”.

Su oficio le permite pensar, descubrir el cosmos de la naturaleza física e introducirse en él con inteligencia. Y otra vez se compara con el labriego: “incluso si el viaje es feliz, el piloto... medita. Semejante al campesino que da una vuelta por su dominio y que prevé, por mil signos, la marcha de la primavera, la amenaza de la helada, el anuncio de la lluvia, el piloto... descifra los signos de la nieve, los signos de la bruma, los signos de la noche apacible. La máquina que al principio parecía apartarlo, lo somete con mayor rigor aún, a los grandes problemas naturales. Solo en medio del vasto tribunal del cielo tempestuoso, el piloto disputa su correo a tres divinidades elementales: la montaña, el mar y la tormenta” (*Terre des hommes*, I).

Esta tarea también le permite insertarse en forma orgánica y servicial en la comunidad de los hombres mediante una responsabilidad libremente asumida: “Debías, al alba, tomar entre tus brazos las meditaciones de un pueblo. En tus débiles brazos. Y llevarlas a través de mil emboscadas como un tesoro bajo el capote. Correo precioso te dijeron, correo más precioso que la vida. Y tan frágil. Un error lo convierte en llamas y lo mezcla con el viento” (*Courrier Sud*, 1.ª parte, III).

La segunda gran experiencia es la del desierto. Las tareas realizadas durante poco más de un año, como “jefe de campo” en Cabo Juby, en el Sahara Español, habían ennoblecido y robustecido la magnífica pasta humana de Saint-Exupéry. En ese tiempo conquista el desierto, pero a su vez es seducido por la magia de sus arenas. La vida dura, casi monacal, los riesgos, las relaciones siempre difíciles con los españoles y con los nativos, todo sirve para su ascensión. El desierto le enseña un arte de vivir que le permite “emerger de las arenas” (5).

Pero desde su llegada se produce un desencuentro entre Saint-Exupéry y Buenos Aires. El piloto, tan intuitivo y perspicaz

en otras ocasiones, no sabe descubrir los recatados valores de la "primogénita ilustre del Plata".

Como escribe Michel Manoll: "la inmensa ciudad sin estilo y sin gracia, con sus calles trazadas en ángulo recto, dividiéndola por igual, la pareció lúgubre. Los rascacielos se alzaban entre casas más modestas, cuyos techos de distinta altura daban impresión de desorden. Antoine estaba decepcionado. Esperaba descubrir un conjunto pintoresco y armonioso, viejas mansiones de estilo colonial, conventos y campanarios que conservaran el recuerdo de los virreyes españoles. En su lugar no había ante él más que un sombrío paisaje urbano, compuesto de chimeneas de fábricas, multitudes bulliciosas y barcos apiñados en el puerto" (6).

Días después escribe a su madre, le cuenta su nombramiento con cierta tristeza pues prefiere ser piloto; ahora sólo volará para inspecciones o reconocimientos y concluye con un juicio apresurado y lapidario respecto a Buenos Aires: "es una ciudad odiosa, sin encanto, sin recursos, sin nada" (7).

Para colmo se instala en un departamento en la Galería Guemes, en plena calle Florida, en un sexto piso de uno de los edificios entonces más altos de la ciudad. Y se siente prisionero y solitario, porque Buenos Aires "es otra especie de desierto" (8).

A principios de 1930 le escribe a su amiga Renée de Saussine: "*Detesto la Argentina donde vivo y por encima de todo Buenos Aires... Vivo en un pequeño departamento en un edificio de quince pisos... y una enorme ciudad de hormigón alrededor... Desgraciadamente aquí están además los argentinos. Me pregun-*

---

(5) HUGUET JEAN, *Saint-Exupéry ou l'enseignement du désert*, Ed. La Colombe, París, 1957, pág. 30.

(6) *Saint-Exupéry (Príncipe de Pilotos)*, Ed. Santillana, Madrid, 1963, págs. 90/91.

(7) y (8) *Letres à sa mère*, Ed. Gallimard, París, 1984, págs. 205 y 206, respectivamente.

to ¿cómo podrá la primavera abrirse camino a través de esos millares de metros cúbicos de hormigón?" (9).

Cuando escribe estas cartas Saint-Exupéry sólo conoce ciertos aspectos de la ciudad porteña: la de ese momento reducida al ámbito del centro, una Buenos Aires cuyos vicios se han agravado y que tampoco a nosotros nos gusta. Por eso aconseja a su madre, buena pintora, que el invierno europeo de 1930 lo pase en Rabat, "un adorable país", para poder pintar. En cambio, el nuestro, es un "siniestro país", sin nada interesante digno de ser mostrado, visto o pintado.

Tal vez luego conoce otra Buenos Aires, refugiada en los barrios, conservadora de ciertos valores tradicionales que la identifican, con historias familiares y casas conocidas, con antiguos muros cubiertos por hiedras y jardines floridos donde cada año brota la primavera sin necesidad de taladrar cortezas de cemento.

¿Será esa Buenos Aires la que brilla en la noche del piloto, como un tesoro, cuando retorna con el correo de Asunción? Es posible: "Descendiendo de escala en escala, desde Paraguay, como de un adorable jardín... de casas bajas y de aguas lentas, el avión se deslizaba... las pequeñas ciudades de la Argentina, desgranaban ya, en la noche, todo su oro, bajo el oro más apagado de las ciudades de estrellas... Buenas Aires ya llenaba el horizonte con su fuego encarnado y muy pronto brillaría con todas sus piedras como un fabuloso tesoro" (*Vol de nuit*, XIII).

Debe haber cambiado de opinión, porque arregla todo para que su madre venga a la Argentina, el último mes y medio de su estadía entre nosotros. Y no sólo la lleva a conocer nuestros cielos y el interior, sino que, como escribe Luis Rodríguez Aybar, en los días en que permanecieron en Buenos Aires "la hizo recorrer la ciudad desde la Boca hasta Belgrano, algunos de los parques y de las plazas y parte de la ciudad vieja del sector Sud; detenía su Citroën y descendían delante de los zaguanes que mostraban retazos de patios flanqueados de macetas o emparrados; le mos-

---

(9) *Letras de jeunesse*, Ed. Gallimard, París, 1976, págs. 103/105.

tró rincones del San Isidro colonial y del Delta" (10). O sea, que hace lo que haría cualquiera de nosotros para mostrar la Buenos Aires que fue y que quiere volver a ser, que se resiste a un presente multitudinario o inhumano que la masifica y la degrada, que la transforma en un amontonamiento gigantesco de hombres sin rostro, sin sólidos lazos sociales que los vinculen... otra especie de desierto, signado por la soledad urbana, cuya existencia *Le Petit Prince* conoce por boca de la serpiente: "con los hombres también se está solo" (XVI).

## V. SAINT-EXUPÉRY Y LA PAMPA ARGENTINA

Pero la incompreensión del piloto también se extiende a nuestra pampa, a esas dilatadas llanuras en las cuales, en los días diáfanos, el horizonte se transforma en una inmensa bandera celeste y verde. Esa belleza no sabe admirarla y poco después de llegar le escribe a su madre que "no hay campiña en la Argentina. Nada. No se puede salir jamás de la ciudad. Fuera de ella sólo hay campos cuadrados sin árboles, con una barraca en el centro y un molino para agua de hierro. Durante cientos de kilómetros en avión no se ve más que esto. Imposible pintar. Imposible pasearse" (11).

Cuando habla de campiña, tal vez piense en su Provenza añorada, en sus paisajes, magníficos, pero distintos. Además, en esa época el avión vuela mucho más bajo que hoy, y los caminos, las vías férreas, los cursos de agua, los pueblos y caseríos, sirven de guía; al respecto no dudamos que la tierra de su niñez ofrece muchos más puntos de referencia que nuestras pampas o las áridas mesetas patagónicas.

No es cierto que no se puede salir jamás de la ciudad; cada fin de semana largo es en nuestros días una permanente dementida; multitudes urbanas buscan el contacto con la tierra, con

---

(10) *Vida de Antoine de Saint Exupéry*, Ed. Aciar Viera, Buenos Aires, 1981, pág. 277.

(11) *Lettres à sa mère*, Ed. cit., págs. 206, 210 y 211, respectivamente.

el mar, con las lagunas y los ríos, con el aire puro, soportando incluso penosos viajes de ida y vuelta; en 1930 ese contacto era más fácil y cercano.

Tampoco parece entender a la estancia argentina que no es una factoría, un campo cuadrado sin árboles, con una barraca y un molino, sino lugar de arraigo y tradición, muchas veces son cascos, cuyas mansiones y parques han sido objeto de obras literarias y artísticas y que constituyen un legítimo orgullo para el país.

Una lenta y paciente recorrida por la pampa y sus poblaciones le habría permitido descubrir en ella muchísimos "oasis" similares a esa estanzuela que encuentra cerca de Concordia y a la cual dedica un capítulo de *Terre des hommes*.

A ese oasis, el castillo de San Carlos, llega por un pequeño accidente. En busca de pistas de aterrizaje alternativas, desciende en el campo y entierra una de las ruedas del avión en una vizcachera, sin saber que vivirá un "cuento de hadas".

Desciende del aparato y se dispone a caminar —algo que no le agrada— en busca de auxilio, cuando a todo galope aparecen dos pequeñas amazonas, quienes para que el aviador no las entienda critican su impericia ¡en francés!

Avisado del percance por sus hijas, el padre busca al piloto en su automóvil. Al final de un camino sinuoso aparece un "castillo de leyenda", apacible, seguro y protegido como un monasterio. Y retornan las infantiles castellanas, habitantes de esa "casa encantada", que le recuerda los días lejanos y venturosos de su niñez, ese "reino" perdido para siempre.

Esas "hadas silenciosas" lo miran de reojo y se preguntan si merece ser admitido en ese territorio salvaje que les pertenece y cuyas fronteras cuidan con recatado celo.

Las "*princesitas argentinas*" estuvieron presentes en la remembranza y en la preocupación de Saint-Exupéry, que años después del encuentro se pregunta: ¿Qué habrá sido de aquellas dos hadas? ¿Se habrán casado? "Llega el día en que la mujer se despierta en la muchacha... Entonces un imbécil se presenta. Por primera vez aquellos ojos tan agudos se equivocan... Si recita versos lo creen poeta... El hada le concede su corazón, que es

un jardín salvaje, a él, quien sólo ama los parques cuidados. Y el imbécil se lleva a la princesa y la convierte en esclava" (*Terre des hommes*, V).

Hoy podemos responder a la inquietud de Saint-Exupéry con la seguridad de las cosas definitivas: eso no sucedió. Las princesitas argentinas, Suzzane y Edda Fuchs, murieron hace años, aún jóvenes. Nunca ningún necio las convirtió en esclavas y hasta su muerte reinaron en "ese jardín salvaje que renace cada primavera".

## VI. EL DESCUBRIMIENTO DE LA ARGENTINA

Pero Saint-Exupéry no sólo descubre la Argentina profunda en el ambiente encantador del castillo, sino también en sus vuelos y en el contacto cotidiano con sus camaradas nativos.

La primera página de *Terre des hommes* es un recuerdo vivo de nuestros cielos: "Tengo siempre ante los ojos la imagen de mi primera noche de vuelo en la Argentina, una noche sombría donde titilaban solas, como estrellas, las escasas luces esparcidas en la llanura".

"Cada una señalaba, en ese océano de tinieblas, el milagro de una conciencia. En aquel hogar se leía, se reflexionaba... Allá se amaba... De tanto en tanto resplandecían en el campo, luces que reclamaban su alimento. Incluso las más discretas, la del poeta, la del maestro, la del carpintero... Pero entre aquellas estrellas vivas, ¡cuántas ventanas cerradas, cuántas estrellas apagadas, cuántos hombres dormidos ...!".

"Debemos tentar reunirnos. Es preciso que ensayemos comunicarnos con aquellas luces que brillan de tanto en tanto...".

Esta página es un testimonio de amor. El piloto, que en *Volde nuit* se compara con un pastor de la Patagonia, descubre entre las sombras de la noche, luces que brillan como estrellas. Son los argentinos despiertos, la vigilia de los hombres con vida interior. Pero también hay estrellas apagadas, conciencias tenebrosas y muchos argentinos durmientes, ajenos a las veladas del espíritu.

También parece advertir los males producidos por nuestro individualismo. Debemos rehacer un tejido social deshecho a partir de la familia y de las pequeñas comunidades; el avión es un medio para favorecer los encuentros, para aproximar corazones tal vez muy distantes en nuestra dilatada geografía, pero próximos en el espíritu.

Descubre a la Argentina en sus vuelos más difíciles. Admira a la Tierra del Fuego y le escribe a su madre: "El sol se pone a las diez de la noche cerca del Estrecho de Magallanes. Todo es verde. Se ven las ciudades asentadas sobre los prados. Extrañas ciudades pequeñas de tejados de chapa ondulada... El sol destella en el mar. Era adorable" (12).

Se asombra ante la majestad grandiosa de la cordillera de los Andes: "las nieves invernales... habían llevado la paz a esa mole como los siglos a los castillos muertos" (*Vol de nuit*, III).

En una carta a su madre escrita en Buenos Aires le relata su estadía en Santiago de Chile, "¡qué hermoso país!", y luego vuelve a expresar su fascinación por la cordillera: "es algo extraordinario. Me encontraba en ella a 6.500 metros de altitud cuando nació una tormenta de nieve. Todos los picos lanzaban nieve como volcanes y me parecía que toda la montaña empezaba a hervir. Una hermosa montaña con cumbres de 7.200 ¡pobre Mont-Blanc y doscientos kilómetros de ancho" (13).

Pero no sólo se deslumbra ante los paisajes sino que el 1.º de noviembre de 1929 inaugura el ramal Bahía Blanca-Comodoro Rivadavia, con escalas en San Antonio Oeste y Trelew. Desde Bahía Blanca hasta Buenos Aires el correo es transportado por ferrocarril.

La dificultad principal es el clima, pues "la intensidad de los vientos obliga a los aviones a descender en las escalas en picada, proa al viento, graduando el régimen del motor para vencer su resistencia, hasta casi tocar el suelo" (14).

---

(12) *Vid. supra*, nota 11.

(13) *Vid. supra*, nota 11.

(14) RODRÍGUEZ AYBAR, *op. cit.*, ed. cit., pág. 227.



El 31 de mayo de 1930, Saint-Exupéry lleva al presidente de la Aeropostal Bouilloux-Lafont para asistir a la inauguración del segundo tramo del ramal patagónico, obra suya. Entre Comodoro y Río Gallegos se establecen tres escalas: Puerto Deseado, San Julián y Puerto Santa Cruz. Pero en sus reconocimientos para objetivos futuros, entonces no concretados, Saint-Exupéry vuela hasta Río Grande, en Tierra del Fuego y hasta Punta Arenas, en Chile.

Un percance matiza el viaje de regreso. En el acródromo de Comodoro Rivadavia, al aterrizar, el avión tropieza con un montículo del terreno y queda con la cola en alto. La solemne figura del presidente de la Aeropostal, vestido con traje y chaleco, polainas y cuello palomita, descolgándose desde cinco metros provoca la hilaridad del público. Muy molesto, el empresario acusa a Saint-Exupéry de haber cometido una grave falla de pilotaje.

Pero además, el escritor francés se enamora de nuestra fauna. Cuenta Emilio Pacini, el decano de los acronavegantes argentinos, que atrás del viejo casco de estancia que sirve de base a la Aeroposta en Pacheco, Saint-Exupéry instala una especie de zoológico, donde viven, entre otros animales, un gato montés, un pingüino, un jabalí domesticado que siguió al piloto como un perro y hasta un puma, que lleva de regalo a su hermana cuando vuelve a Francia.

Sin embargo, *lo más importante en el descubrimiento de la Argentina es la diaria convivencia con nuestros pilotos y mecánicos.*

En una carta escrita un tiempo después de su retorno a Francia, *rectifica* en forma tajante *lo escrito acerca de la Argentina y de los argentinos* al poco tiempo de su llegada al país. La misma se encuentra transcrita por uno de sus camaradas, Jean Dabry, en el artículo titulado: "*C'est en Argentine qu'il a été le plus heureux*". La carta la dirige a Rufino Luro Cambaceres y no requiere glosa alguna: "Mi querido Luro... Mi partida de vuestro país y de la Aeroposta Argentina... me ha apenado mucho más de lo que vosotros podéis imaginar. No hay, en mi vida, ningún período que prefiera a aquel que he vivido con vosotros... ¡Qué recuerdos de la acción en común! Los viajes al Sud, la construc-

ción de la Línea, los vientos de Comodoro, las fatigas, las inquietudes y las alegrías que he compartido con vosotros".

"Me sentía en la Argentina, como en mi propio país... y pensaba vivir largo tiempo en medio de vuestra juventud tan generosa... Os confío esto porque los años no transcurren en vano... hoy no experimento, en cuanto a todas estas cosas más que una dulce melancolía".

"Olvido poco a poco las tristes horas de la partida y recuerdo sólo aquellas, muy hermosas, que he pasado con todos vosotros. Soy feliz de poder... escribiros y agradeceros todo lo que la Argentina me ha dado" (15).

Paul Webster sostiene que fueron los meses más satisfactorios de su carrera, explica "su reticencia a revelar estas emociones y confiesa que cuando un hombre ha amado con locura a una mujer y quiere olvidarla, es preciso que destruya todos sus retratos. Es lo que él hizo con respecto a su estada en la Argentina" (16).

## VII. HEROISMO EN LAS AGUAS DEL PLATA

En la madrugada del 10 de mayo de 1930 la tragedia toca el corazón de la Aeroposta. Una sudestada castiga las riberas del Plata, las condiciones del tiempo son pésimas, la visibilidad nula. El correo debe salir de Buenos Aires hacia Montevideo para esperar el arribo del otro que, transportado por Mermoz, une por primera vez en vuelo comercial a San Luis de Senegal con Natal.

El observatorio de Villa Ortúzar, en su parte meteorológico indica lluvia y bruma. Sin embargo, el cielo de Buenos Aires, se despeja por un momento. Praville consulta con Bouilloux-Lafont que cree que tiene miedo y se ofrece para ocupar su lugar.

---

(15) *Icare*, París, 1974, núm. 69, pág. 197.

(16) *Saint-Exupéry. Vie et mort du petit prince*, Ed. du Felin, París, 1993, pág. 132.

Entonces deciden partir con Elysée Négrin, piloto, René Pruneta, mecánico y dos pasajeros que viajan al Brasil: Alberto de Barros Acosta y Carlos Oliveira.

Apenas el avión gana altura se introduce en la niebla y desaparecen de su vista las luces de Buenos Aires y el río. No se sabe cuánto tiempo voló. Pero en un momento determinado Négrin pretende horadar la bruma y aterrizar. El avión roza las aguas y los viajeros se encuentran en medio del río. Hay dos salvavidas que los hombres de la Línea entregan a los pasajeros mientras ellos se hunden para siempre. Oliveira es el único sobreviviente.

La desaparición de Fabien, relatada en *Vol de nuit*, se inspira en el naufragio de Négrin. Del hecho, Saint-Exupéry toma "las contingencias del tiempo, la noche, la orfandad de la tripulación con un mundo que les había sido escamoteado, errando hasta el fin en busca de un signo de la tierra y los traslada al escenario de la Patagonia" (17).

Fabien se pierde en las tinieblas, es incapaz de distinguir el cielo del mar o de la tierra. Sin embargo, "era tal su hambre de luz que asciende" (*Vol de nuit*, XV) y empieza a vagar entre las estrellas; el mundo se reduce a Fabien y su camarada, "semejantes a esos ladrones de ciudades fabulosas, emparedados en la cámara de los tesoros, de donde no sabrían salir. Entre pedrerías heladas, erraban infinitamente ricos, pero condenados" (*Vol de nuit*, XVI).

Mientras consume el resto de combustible, Fabien vuela desorientado sobre un mar de nubes; "pero más abajo está la eternidad. Marcha perdido entre las constelaciones que habita solo. Tiene aún el mundo en sus manos. Aprieta... el inútil tesoro que deberá restituir" (*Vol de nuit*, XVIII).

---

(17) RODRÍGUEZ AYBAR, *op. cit.*, ed. cit., pág. 263.

### VIII. EN UNA CATEDRAL DE NIEVE

Poco después de la tragedia en el río, el 13 de junio de 1930, Guillaumet desaparece en la cordillera.

El avezado piloto es sorprendido por una tempestad de viento y nieve que lo empuja hacia abajo y lo obliga a descender a través de más de 3.000 metros de nubes, con el riesgo de estrellarse a cada instante contra el flanco de una montaña. A 3.500 metros de altura reconoce un espejo de agua debajo suyo: es la Laguna Diamante, situada en una especie de embudo. Sobrevuela el lugar con la esperanza de una mejoría del tiempo que no se produce. Agotado el combustible aterriza al borde de la laguna, pero por el gran espesor de la nieve el avión capota completamente.

Cuando logra salir, la tempestad lo arroja contra el suelo. Se arrastra debajo de la carlinga, cava un hoyo en la nieve, se envuelve en los sacos postales y espera. Se cuenta solo en pleno invierno, rodeado de montañas de 4.000 a 6.000 metros de altura y sin poder comunicar su posición pues el aparato carece de radio. Sólo tiene unas bengalas para hacerse ver por los aviones de rescate.

Como no llega a destino, comienza la inquietud y en seguida, la búsqueda desde Chile y desde Mendoza. Saint-Exupéry llega desde Buenos Aires y aviones militares sobrevuelan las posibles rutas sin resultado.

Guillaumet los observa dar vueltas porque el buen tiempo ha retornado, alumbra sus bengalas, pero no es advertido. Su avión, color aluminio, cubierto de nieve, se confunde con el inhóspito paisaje.

Entonces decide partir; en los costados del fuselaje indica su rumbo y se despidió de su mujer. Y comienza esa marcha terrible que se extiende durante cinco días y cuatro noches, ese caminar tenaz que destruye todos los pronósticos sombríos.

Porque desde la desaparición del piloto también para muchos habían muerto las esperanzas. Oficiales chilenos aconsejan

a Saint-Exupéry suspender la búsqueda: "es invierno. Vuestro camarada si ha sobrevivido a la caída, no ha podido sobrevivir a la noche; allí arriba cuando pasa sobre el hombre lo transforma en hielo". Es por eso que a él mismo, cuando vuela muy bajo, tan bajo que el propio accidentado sabe que es su entrañable amigo quien lo busca, no le parece buscarlo, sino "velar su cuerpo en una catedral de nieve" (*Terre des hommes*, II, 2).

Pero Guillaumet sin picos ni cuerdas escala montañas, rodea obstáculos, avanza ensangrentado, cae y se levanta, sin concederse un minuto de respiro, pues sabe que no se levantaría jamás de su lecho de nieve.

Pierde poco a poco sus escasas pertenencias y hasta el instinto de conservación. Pero el recuerdo de su mujer, la confianza de sus camaradas, lo mueven a seguir. Y se dice: "soy un puerco si no camino". Quiere que aunque sea encuentren su cadáver para que su mujer pueda cobrar el seguro.

Al fin, en el recodo de un arroyo se dibuja una esperanza. Y no es un espejismo sino una realidad. Son pastores, no fantasmas, es una familia que lo lleva a su cabaña y mientras la mujer cura sus heridas, el marido parte presto a caballo a dar la noticia a la policía.

Enterado, Saint-Exupéry despega para buscarlo. Después de una hora y media de vuelo divisa el automóvil que conduce a su amigo. Aterrizza en un prado, corre, se abrazan; es entonces cuando ese hombre al límite de sus fuerzas físicas, con el rostro barbudo y arrugado por su calvario reciente, establece con una frase las jerarquías verdaderas: "*Esto que he hecho, te juro, jamás ninguna bestia lo hubiera hecho*" (*Terre des hommes*, II, 2).

Jean René Lefèbvre, el mecánico presente, quien parte en busca del correo accidentado, escribe: "esta frase prueba que para el hombre, la última cosa que muere es la esperanza" (18).

Este es el espíritu legado a nuestros aviadores, pues fueron hombres "que dejaron en la Argentina, más allá del recuerdo de

---

(18) "Au secours de Guillaumet", en *Icare*, París, 1974, núm. 71, pág. 49. En la misma revista, 1984, núm. 108, aparece el relato del propio Henri Guillaumet en el artículo "Du vendredi 13 au jeudi 19", págs. 25-30.

sus hazañas; una importante contribución a la formación técnica, profesional y administrativa de excelentes planteles a los que supieron transmitir la conciencia del deber y del sacrificio que ellos habían aprendido, por sí mismos, en otras latitudes. Fue esa gran herencia que supieron exhibir desde entonces nuestros pilotos y tripulantes. Arribar siempre a destino, alcanzar la meta por encima de las dificultades”.

### IX. EL PRINCIPIPIO ENCUENTRA A SU ROSA

Saint-Exupéry nos deja mucho, pero también se lleva mucho de la Argentina, hasta a su mujer, Consuelo Suncin de Sandoval, viuda de Enrique Gómez Carrillo, la rosa de *El Principito*.

Según ella relata se encuentra aquí invitada por el presidente Yrigoyen, “amigo íntimo” de su marido para recibir la pensión que le corresponde como viuda del cónsul argentino en París. Pero estalla la Revolución de Uriburu y la posibilidad del otorgamiento inmediato del beneficio se esfuma.

Sin embargo, se queda en Buenos Aires y Benjamín Cre-  
mieux le presenta al aviador, que la invita a un paseo en avión. Despegan y Saint-Exupéry le pide que lo abrace con la amenaza de zambullirme en el Río de la Planta. El ruido del motor decrece y ella aterrorizada lo besa en la mejilla; entonces el aparato retoma altura.

Se suceden los requerimientos matrimoniales (19), hasta que en la primavera de 1931 se casan en Agay. No tienen hijos y el

---

(19) Todo esto es relatado con lujo de detalles por Consuelo de Saint-Exupéry en su artículo, “L'ours et Poiscau des îles”, aparecido en *Icare*, 1974, núm. 71, págs. 23/29. Como la cronista tiene una imaginación muy fértil y no es muy confiable, sus afirmaciones conviene corroborarlas con algunas biografías que se han ocupado de ella con cierto detalle; como la de Webster, ya citada, quien afirma que Consuelo tiene tendencia a adornar su pasado y por ello todo “lo que le concierne es confuso y contradictorio” (pág. 146), y la de CURNIS CARE, *Antoine de Saint Exupéry, labourer du ciel*, Ed. Grasset, París, 1973, para quien “ella parecía abrazar todos los elementos y todos los humores. ¿Cambiante? Como la marea. ¿Caprichosa? Como todas las mujeres. ¿Imprevisible? Eso formaba parte de su encanto. ¿Fascinante? Sin ninguna duda” (pág. 213).

matrimonio conoce dificultades y separaciones. Saint-Exupéry, "el más adorable y tiránico de los caballeros", según ella, es bohemio, pródigo y desordenado. Consuelo es agraciada, encantadora, pero también posesiva, complicada, contradictoria, mentirosa, características que aparecen todas en la flor; según él: "es mi cruz, cargo con ella".

Pero se quieren. El Principito un día no advierte que no hay que discutir con las flores, sino admirarlas y aspirar su aroma, duda de ella y decide abandonarla: "Adiós, le dijo la flor... He sido tonta... Te pido perdón. Procura ser feliz... Te quiero... Pero has sido tan tonto como yo" (*Le Petit Prince*, IX).

El Principito es demasiado joven y debe aprender a quererla. Debe crecer desde la infancia, salir de su planeta y entrar en la tierra de los hombres.

Y allí encuentra a su maestro, el zorro, que le enseña las claves del amor maduro: *apprivoiser*, crear lazos, para conocer de verdad; ritos que jalonan en el tiempo esa tarea y responsabilidad por todo lo que uno asimila.

Gracias a la elección El Principito se percató que ha asimilado a su rosa y que la rosa lo ha asimilado a él; puede distinguirla de cinco mil rosas vulgares y como expresión de su amor maduro muere para volver a su planeta y asumir su responsabilidad. Son sus últimas palabras que confía al aviador: "¿sabes?... mi flor... soy responsable. ¡Y es tan débil! Tiene cuatro espinas insignificantes para protegerse contra el mundo... Bien... Eso es todo" (*Le Petit Prince*, XXVI).