

Tierra de los hombres

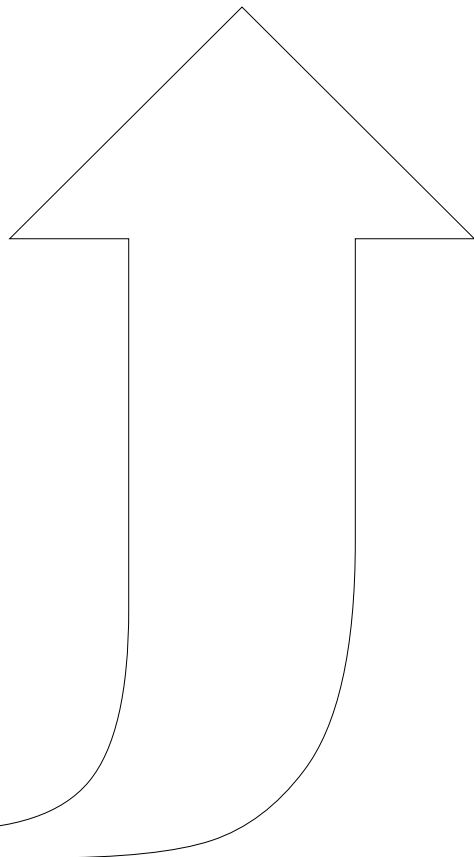
Colección

Los libros de Mendel

3

Tierra de los hombres

Antoine de Saint-Exupéry



Traducción de **Berta Vias Mahou**

Apéndice de **Yaiza Santos**



Título: *Tierra de los hombres*

Título original: *Terre des hommes* (1939)

© De esta edición, Ladera Norte, 2023

© De la traducción, Berta Vías Mahou, 2023

© Del apéndice, Yaiza Santos, 2023

Primera edición: diciembre de 2023

Diseño de cubierta y colección: ZAC diseño gráfico

© Detalle fotográfico de cubierta: avión Douglas C-1, 1926,
U.S. Air Force photo, dominio público

Publicado por Ladera Norte, sello editorial de Estudio Zac, S.L.
Calle Zenit, 13 · 28023, Madrid

Forma parte de la comunidad Ladera Norte:

www.laderanorte.es

Correspondencia por correo electrónico a: info@laderanorte.es

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede realizarse con la autorización de sus titulares, salvo las excepciones que marca la ley. Para fotocopiar o escanear fragmentos de esta obra, diríjase a Cedro (Centro Español de Derechos Reprográficos), en el siguiente enlace: www.conlicencia.com

ISBN: 978-84-121152-4-6

Depósito Legal: M-29421-2023

Impreso en España

Papel 100% procedente de bosques gestionados
de acuerdo con criterios de sostenibilidad



Índice

Tierra de los hombres	7
I. La línea.....	13
II. Los camaradas	31
III. El avión	47
IV. El avión y el planeta	51
V. Oasis	63
VI. En el desierto	69
VII. En el centro del desierto	97
VIII. Los hombres	135
Apéndice	155
<i>Tierra de los hombres, luz en tiempos oscuros</i>	157
Crónica: «Mozart niño dormía».....	160
Infografía: Dos accidentes marcan el libro	166

Tierra de los hombres

Henri Guillaumet, mi camarada,
te dedico este libro

La tierra nos enseña sobre nosotros mucho más que todos los libros. Porque se nos resiste. El hombre se descubre cuando se mide con el obstáculo. Pero, para acometerlo, necesita una herramienta. Necesita una garlopa. O un arado. El campesino, durante su labor, arranca poco a poco algunos secretos a la naturaleza. Y la verdad que extrae es universal. También el avión, el instrumento de las líneas aéreas, involucra al hombre en todas las viejas cuestiones.

Tengo siempre, ante los ojos, la imagen de mi primera noche de vuelo en Argentina, una noche oscura en la que centelleaban solas, como estrellas, las raras luces dispersas por la llanura.

Cada una señalaba, en aquel océano de tinieblas, el milagro de una conciencia. En aquel hogar se leía, se reflexionaba, se iba en pos de confidencias. En aquel otro, tal vez, alguien intentaba explorar el espacio, se agotaba haciendo cálculos acerca de la nebulosa de Andrómeda. Allí se amaban. De tanto en tanto relucían aquellos resplandores que, en la campiña, reclamaban su alimento. Hasta los más discretos. El del poeta, el del maestro, el del carpintero. Pero entre aquellas estrellas vivas, cuántas ventanas cerradas, cuántos astros apagados, cuántos hombres dormidos...

Hay que intentar unirse. Hay que tratar de comunicarse con algunos de esos resplandores que de tanto en tanto arden en la campiña.

I.

La línea

Fue en 1926. Yo acababa de entrar como joven piloto de línea en la sociedad Latécoère que, antes que la Aéropostale, más tarde Air France, aseguraba la conexión entre Toulouse y Dakar. Allí aprendí el oficio. También yo, como mis camaradas, padecí el noviciado por el que pasaban los jóvenes antes de tener el honor de pilotar el correo. Pruebas de aparatos, desplazamientos entre Toulouse y Perpiñán, tristes lecciones de meteorología al fondo de un gélido hangar. Vivíamos en el temor de las montañas de España, que aún no conocíamos, y en el respeto a los veteranos.

A aquellos veteranos los encontrábamos en el restaurante, bruscos, un poco distantes, concediéndonos desde muy arriba sus consejos. Y cuando uno de ellos, que regresaba de Alicante o de Casablanca, se nos unía con retraso, la cazadora de cuero empapada de lluvia, y uno de nosotros, con timidez, le preguntaba por su viaje, sus breves respuestas, los días de temporal, erigían ante nosotros un mundo fabuloso, lleno de trampas, de emboscadas, de acantilados que surgían de repente y de turbulencias que habrían arrancado los cedros de raíz. Negros dragones defendían la entrada a los valles, haces de relámpagos coronaban las cimas. Aquellos veteranos sabían mantener vivo nuestro respeto. Pero de vez en cuando, respetable por toda la eternidad, uno de ellos no retornaba.

Y así me viene a la memoria un regreso de Bury, que se mató después en las Corbières. Aquel viejo piloto acababa de sentarse

entre nosotros y comía despacio, sin decir nada, los hombros aún aplastados por el esfuerzo. Fue la noche de uno de esos días malos en los que, de un extremo al otro de la ruta, el cielo está encapotado, uno de esos días en los que al piloto le parece que todas las montañas ruedan en la niebla como esos cañones con las amarras rotas que abrían surcos en la cubierta de las embarcaciones a vela de otro tiempo. Miré a Bury, tragué saliva y por fin me atreví a preguntarle si su vuelo había sido duro. Bury, la frente arrugada, inclinado sobre su plato, no me oyó. A bordo de los aviones descubiertos, con mal tiempo, se asomaba uno por encima del parabrisas para ver mejor y las ráfagas de viento silbaban mucho después en los oídos. Al fin Bury levantó la cabeza, pareció oírme, recordar, y de pronto estalló en una clara risa. Y esa risa, esa breve risa que iluminó su cansancio, me maravilló, porque Bury reía poco. No dio ninguna otra explicación sobre su victoria, inclinó la cabeza y siguió masticando en medio del silencio. Pero en la grisalla del restaurante, entre los pequeños funcionarios que se recuperaban allí de las humildes fatigas del día, aquel camarada de hombros pesados me pareció de una extraña nobleza. Dejó, bajo su dura apariencia, asomar al ángel que había vencido al dragón.

Llegó por fin la tarde en la que, a mi vez, me citaron en el despacho del director, que tan sólo me dijo:

—Se irá usted mañana.

Me quedé allí, de pie, esperando que me despidiera. Pero, tras un silencio, añadió:

—¿Conoce bien las consignas?

Los motores en aquella época no ofrecían la seguridad que brindan los de hoy día. A veces fallaban de golpe, sin avisar, en medio de un gran estrépito de vajilla rota. Y uno empujaba la palanca de mando en dirección a la corteza rocosa de España, que apenas ofrecía refugio. Ahí, cuando se rompe el motor, decíamos, el avión, ¡ay!, no tarda mucho en hacer otro tanto... Pero un avión se

reemplaza. Lo esencial, ante todo, era no abordar la roca a ciegas. También nos prohibían, bajo amenaza de las más graves sanciones, sobrevolar los mares de nubes por encima de las zonas montañosas. El piloto con el avión averiado, al hundirse en la estopa blanca, se estrellaría contra las cumbres sin verlas.

Por eso, aquella tarde, una voz lenta insistió por última vez repitiendo la consigna:

—Es muy hermoso navegar con brújula en España, por encima del mar de nubes, es muy elegante, pero...

Y más despacio aún:

—...pero recuerde. Por debajo del mar de nubes... está la eternidad.

Así que de repente aquel mundo calmado, tan uniforme, tan simple, que uno divisa cuando emerge de entre las nubes, adquirió para mí un valor desconocido. Aquella placidez se convirtió en una trampa. Imaginé aquella inmensa trampa blanca desplegada allí, a mis pies. Por debajo no reinaba, como uno hubiera podido creer, ni la agitación de los hombres, ni el alboroto y el animado trasiego de las ciudades, sino un silencio más absoluto aún, una paz más definitiva. Aquel pegamento blanco se convirtió para mí en la frontera entre lo real y lo irreal, entre lo conocido y lo incognoscible. Y ya entonces adiviné que un espectáculo no tiene sentido sino a través de una cultura, de una civilización, de un oficio. Los montañeros conocían también los mares de nubes. Ellos, sin embargo, no descubrían aquella cortina fabulosa.

Cuando salí de aquel despacho experimenté un orgullo pueril. También yo, al amanecer, sería responsable de una carga de pasajeros, responsable del correo de África. Pero experimenté también una gran humildad. Sentí que no estaba preparado. España era pobre en refugios. Temí, frente a la amenaza de una avería, no saber dónde buscar la acogida de un campo de emergencia. Había estudiado, sin descubrir las certezas que necesitaba, la aridez de

los mapas. Así que, con el corazón rebosante de aquella mezcla de timidez y de orgullo, me fui a velar las armas con mi camarada Guillaumet. Guillaumet conocía los secretos que ponen en nuestras manos las llaves de España. Guillaumet debía ser quien me iniciara.

Cuando entré en su cuarto, sonrió:

—Conozco la noticia. ¿Estás contento?

Se fue hacia el aparador a buscar el oporto y los vasos. Después, todavía sonriendo, volvió donde yo estaba:

—Vamos a regarlo. Ya verás. Va a salir bien.

Infundía confianza como una lámpara esparce la luz, aquel camarada que más tarde iba a batir el récord de las travesías postales sobre la cordillera de los Andes y sobre el Atlántico Sur. Unos años antes, aquella noche, en mangas de camisa, los brazos cruzados bajo la lámpara, sonriendo con la más bienhechora de las sonrisas, tan sólo me dijo:

—Las tormentas, la bruma, la nieve a veces te incordiarán. Piensa entonces en todos los que han conocido eso antes que tú y dite a ti mismo tan sólo: Lo que otros han logrado, siempre puede uno conseguirlo...

No obstante, desenrollé mis mapas y le pedí que de todas formas revisara un poco conmigo el viaje. E, inclinado bajo la lámpara, apoyándome en el hombro del veterano, encontré la paz del colegio.

¡Y qué extraña lección de geografía recibí allí! Guillaumet no me enseñó España. Hizo de España una amiga. No me habló de hidrografía, ni de poblaciones, ni del ganado. No me habló de Guadix, sino de tres naranjos que, cerca de Guadix, bordean un campo:

—Desconfía de ellos, márcalos en tu mapa.

Y los tres naranjos tuvieron a partir de entonces más espacio que Sierra Nevada. No me habló de Lorca, sino de una humilde granja cerca de Lorca. De una granja viva. Y de su granjero. Y de su granjera. Y aquella pareja cobró, perdida en el espacio, a mil

quinientos kilómetros de nosotros, una importancia extraordinaria. Bien instalados sobre la vertiente de su montaña, como los guardianes de un faro, estaban listos, bajo sus estrellas, para prestar ayuda a los hombres.

Así sacamos del olvido, de su inconcebible aislamiento, detalles ignorados por todos los geógrafos del mundo. Pues sólo el Ebro, que irriga grandes ciudades, interesa a los geógrafos, pero no ese arroyo oculto bajo las hierbas al oeste de Motril, ese padre adoptivo que alimenta a una treintena de flores.

—Desconfía del arroyo. Echa a perder el campo... Ponlo también en tu mapa.

¡Ah! ¡Me acordaría de la serpiente de Motril! Parecía no ser nada. Apenas, con su ligero murmullo, deleitaba a unas cuantas ranas. Pero no dormía más que con un ojo. En el paraíso del campo de emergencia, tumbada en la hierba, me aguardaba a dos mil kilómetros de allí. A la primera oportunidad, me convertiría en un haz de llamas...

También a aquellos treinta carneros de combate, dispuestos allí, en el flanco de la colina, listos para embestir, yo los esperaba a pie firme:

—Crees que ese prado está vacío y de pronto, ¡zas!, ahí están los treinta carneros, que te obligan a meterte a toda velocidad entre las ruedas...

En cuanto a mí, respondía con una sonrisa maravillada a una amenaza tan pérfida.

Y, poco a poco, la España de mi mapa se transformó, bajo aquella lámpara, en un país de cuento de hadas. Marqué con una cruz los refugios y las trampas. Marqué al granjero, sus treinta carneros, el arroyo. Yo llevaba, en su ubicación exacta, a aquella pastora ignorada por los geógrafos.

Cuando me despedí de Guillaumet, sentí la necesidad de caminar en aquella gélida tarde de invierno. Me subí el cuello del abrigo