



SAINT-EXUPÉRY: o Aviador, o Filósofo, o Mito

L. N. Menezes*

Um escritor que pilotava ou um piloto que escrevia? Poeta, moralista, pensador, ou piloto de linha, comandante de bordo, piloto de ensaios? Humanista, jardineiro, arquiteto de idéias? Ou obreiro de aviação, diretor de companhia, chefe de base, piloto de combate, piloto de *raids*? São indicações provocativas que o autor intui da apreciação que faz, neste artigo, sobre a curta mas empolgante vida de Antoine Marie Roger de Saint-Exupéry (Lion, 1900 – Alpes franceses, 1944): o aviador, o filósofo, o poeta, e escritor... o *mito*.

Aluno mediano, relataram seus professores, e *piloto mediano*, reportaram seus instrutores de vôo. Nada, portanto, de incomum ou genial em seus dotes. Entretanto, *espírito e intuição* acima da média, relataram seus contemporâneos, e *piloto com fogo sagrado*, conceituaram seus instrutores militares.

Tonio, seu apelido de família, era um menino talentoso (desenhava muito bem, ilustrando sua correspondência e, mais tarde, seus livros) que escutava com atenção e maravilhado as histórias que a doce imaginação da mãe inventava para suas crianças. Dedicava à sua mãe, viúva precoce, uma ternura que cultivou e expressou, viva e profundamente, durante toda a vida,

bem retratada em sua correspondência. E, nesse relacionamento, já se evidencia uma sensível personalidade nos seus escritos. Em um aniversário de sua mãe – sempre tratado como um acontecimento pela família – os filhos trazem presentes. Ao invés de recordações materiais, Tonio lhe compõe um poema:

*Dieu t'a donné la grâce et la beauté
Et tu nous chéris, quelle félicité!*

Em sua adolescência foi um bom aluno em filosofia, enquanto em outras matérias sempre se classificou no último terço da turma. Entretanto, suas manifestações literárias já se faziam notar com a aparição de poemas e escritos variados: *Amerture, Desenchantement, Printemps de Guerre*. A leitura também se tornou hábito. Mas a atividade esportiva não entusiasma o jovem estudante.

* Major-Brigadeiro-do-Ar. Sócio Titular do IGHMB.

Com 19 anos, após a Primeira Guerra Mundial, presta exame para a Marinha e não consegue êxito, por haver obtido a nota 1 em língua francesa!

Matricula-se no curso de arquitetura, porém, não convencido da vocação, apresenta-se ao serviço militar que, em face da sua personalidade, era uma libertação do fastio da rotina, que odiava. Assim, aos 21 anos, inicia sua vida em uniforme.

Não está claro o momento em que Saint-Exupéry começa a se interessar pela aviação. Na verdade, sua adolescência se passou em um período de grande efervescência aeronáutica, em que os pioneiros desbravaram os ares e, de uma certa forma, influenciando toda aquela geração, convidando-a para a nova aventura. Entretanto, tudo indica que seu interesse foi despertado quando de um vôo de balão aos 12 anos de idade. Leia-se o poema conseqüente:

Les ailes frémissaient sous la soufflé du soir. (Asas fremiam à brisa do crepúsculo.)

A Primeira Grande Guerra havia trazido um enorme desenvolvimento tecnológico, principalmente na aviação, que vem a se tornar a *arma de elite*, eclipsando a tradicional cavalaria.

Por essa razão, talvez, Saint-Exupéry se tenha candidatado à prestação do serviço militar no 2º Regimento de Aviação, instalado próximo a Strasbourg. Entretanto, como recruta, não tinha acesso ao treinamento aéreo. Decidido a se brevetar, se apresenta aos exames para o vôo militar, porém, inicia - sob sua própria custa - o vôo em um pequeno aeroclube, onde se breveta como piloto civil.

Aquela época, o treinamento militar apenas se dava nos departamentos alémmar, e Saint-Exupéry solicita transferên-

cia para o Marrocos, para esse fim. Lá teve seu *laché*. Seus nove meses de serviço militar na África não chegaram a permitir que ele se tornasse um verdadeiro piloto civil e muito menos militar. E sua veia literária ainda não havia pulsado.

Continua sua pequena carreira militar já na França e dela se afasta, em 1923. Por um período de dois anos, a vida de Saint-Exupéry foi pouco fértil: instrutor de vôo, sócio de uma empresa de fotografia aérea e representante comercial de caminhões. Nenhuma dessas atividades o entusiasmou como carreira e a solidão da vida do interior fez novamente despertar sua veia poética quando da sua correspondência com os amigos e, principalmente, com sua mãe.

É também por mãos de amigos que Saint-Exupéry passa do momento literário aeronáutico para o tempo de exercício aeronáutico: um emprego na recém-formada Companhia de Aviação Latécoère.

Fundada por Pierre Latécoère - construtor de aviões - a referida companhia se propunha a iniciar o tráfego postal entre o continente europeu e o norte da África, reduzindo o tempo de percurso de 11 dias em 13 horas. Da mesma maneira, Latécoère imaginava reduzir de 23 para 7 dias o tempo de percurso de uma mala postal entre Paris e Buenos Aires. E foi na direção da Latécoère que os experientes pilotos da guerra foram direcionados, a fim de compor suas primeiras equipagens.

Em Toulouse, escritório central da Companhia, Saint-Exupéry vem encontrar-se com Guillaumet, Mermoz, Daurat e outros que viriam a compor as equipes de pilotos que desbravaram as rotas da África e da América do Sul.

Aqui - descrevia Saint-Exupéry - a aviação é uma linda ocupação. Não é um jogo e é como eu gosto. Não é um esporte, como antes, mas algo que é inexplicável: uma espécie de guerra.

Os aviões eram rudimentares, o altímetro era pendurado ao pescoço para evitar as vibrações do motor, as bússolas se desregulavam facilmente e as previsões meteorológicas eram pura fantasia. O voo rasante, para se livrar da chuva ou do mau tempo, era extremamente comum.

Saint-Exupéry inicia sua carreira como piloto de linha, fazendo as etapas Toulouse-Dakar continuamente. E, nesse *métier*, enfrenta a solidão, o isolamento, os *remous*, as nuvens, a chuva, as panes, as correntes descendentes, os vales e os montes, a dança nas tempestades, as praias e as palmeiras, os ventos do deserto, a bruma, o terror dos mouros... o céu e a areia. Todo esse cenário iria emoldurar as sensações, os sentimentos do jovem piloto, assegurando o conhecimento dos céus, que serviriam de estímulo para extravasar, em palavras e pensamentos, transmitidos em seus futuros escritos.

A introdução do voo noturno foi uma inovação capital para o Serviço Aéreo Postal. Entretanto, os riscos provenientes do *pérfido mistério da noite* exigiam comportamento heróico dos participantes. Quando Mermoz estabeleceu que era uma imposição implantar o voo noturno para a sobrevivência da linha, todos seus companheiros o chamaram de *louco*. E, dizia ele, *voaremos à noite com nossos homens antes de fazê-lo por instrumentos. Pilotarei o primeiro correio. Se eu passar, todos passarão após.*

E, a partir dessa decisão, a linha começa a enfrentar os vôos noturnos que,

com certeza, *carregaram* profundamente a alma e a mente do escritor-aviador em *Vol de Nuit*, sua próxima obra.

Com seu primeiro livro nas livrarias, em 1929, Saint-Exupéry pilota hidraviões recém-fabricados que se destinavam a cruzar o Atlântico em busca da América do Sul. E, logo após, aceita o cargo de chefe da Base da Aeroposta em Buenos Aires, onde permanece por um ano. Partindo dali, inaugura a linha para a Patagônia.

E foi durante sua gestão que seu amigo fraternal Guillaumet pousa em pane nos Andes entre Mendonza e Santiago, e mais tarde retorna à Base, concedendo um relatório impressionante que ilustrará escritos de Saint-Exupéry.

Foi nessa mesma época que conheceu Consuelo Carrilho Gomez, sua futura esposa e que também se dedicou à preparação de *Vol de Nuit*.

Mais coisas sobre nós mesmos nos ensina a terra; mais do que os livros. Porque nos oferece resistência. Ao se medir frente a um obstáculo, o homem aprende a se conhecer; para superá-lo, entretanto, precisa de uma ferramenta. O avião, ferramenta das linhas aéreas, envolve o homem.

Como a ferramenta revela o obreiro, o avião revela o homem.

Trago sempre nos olhos a imagem do meu primeiro voo noturno: uma noite escura onde apenas cintilavam como estrelas, pequenas luzes perdidas nos campos. Cada uma delas marcava, no oceano da escuridão, o milagre da presença de uma consciência. Sob cada uma delas alguém trabalhava, lia, meditava ou fazia confidências. Sob outras alguém saudava o espaço ou se consumia em cálculos sobre a nebulosa de Andrômeda. Mais além se-

ria, talvez, a hora do amor... Mas entre essas estrelas vivas tantas janelas fechadas, tantas estrelas extintas, tantos homens adormecidos!

A noite estava sem luar, eu navegava entre a bruma e as nuvens espessas que tornavam a noite mais negra ainda. Nada havia de material para mim no mundo que o meu avião. Estava "desligado de tudo". Percebi, na linha do horizonte, uma primeira luz; pensei ser um farol. Imaginem a alegria que produz um pontinho brilhante que tudo contém. Aprovei a pequena luz: era uma estrela, diz Saint-Exupéry.

Na releitura de Saint-Exupéry, a palavra *estrela* espiritualiza a imagem do ponto de convergência, das consciências abertas, vibrantes. Simboliza a fragilidade da vida, a solidão humana, as vias misteriosas do destino, o próprio céu. O campo celeste estrelado é, para o autor, a imagem do infinito. Um infinito cósmico, espiritual e humano. Suas obras transmitem a dignidade e o amor ao homem.

As noites de inverno haviam feito a paz com a massa montanhosa, assim os séculos com os castelos mortos.

Saint-Exupéry não usava as palavras que não fosse com reverência, e viveu pessoalmente cada palavra que empregava.

Voar, para Saint-Exupéry, não era apenas pilotar, mas era o encontro do homem e sua medida: era uma busca incansável de si próprio.

O reinado da Lua, das estrelas e dos sonhos sempre fascinou e *Vol de Nuit* era, antes mais nada, um canto à noite... Não é um livro sobre o vôo noturno mas, no seu

senso mais íntimo, um livro sobre a noite. Jamais vivi que não fosse após as nove horas da noite... são palavras do autor.

Seus esforços poéticos foram recompensados quando um júri feminino concede o Prêmio Femina 1931 pelo romance *Vol de Nuit*. Na concepção do autor, o romance era mais do que simplesmente a história do vôo noturno, mas um tratado sobre a coragem, heroísmo ou de exercício do comando e chefia.

Saint-Exupéry consegue tamanha concisão que coloca sua obra na seleção dos clássicos franceses de grande densidade.

De 1936 a 1939, Saint-Exupéry se dedica tanto às atividades aeronáuticas como às de escritor, agora como repórter dos jornais franceses *L'Intransigeant* e *Paris-Soir* para retratar a Guerra da Espanha.

Saint-Exupéry, assim como Mermoz, não mantinha nenhuma simpatia pelo fascismo nem pelos seus líderes. Mas entendia que a *busca de um desafio dava à vida sua intensidade e sentido...*

O segredo é muito simples: não se vê bem que não seja com o coração. O essencial é invisível para os olhos.

Combaterei para os homens contra o inimigo. Porém, combaterei sempre contra mim mesmo.

Aquele que dá sentido à vida dá sentido à morte.

Uma civilização onde o homem seja respeitado além de suas idéias, essa é a minha civilização.

Uma certa burguesia francesa é atroz, mas as doutrinárias puras do marxismo não o são menos!

Voar, para Saint-Exupéry, não era apenas pilotar, mas era o encontro do homem e sua medida: era uma busca incansável de si próprio.

A perda de seu companheiro Mermoz, desaparecido no seio do Atlântico Sul em 1936, estimula o escritor a produzir artigos *in memoriam* e, com um grande sentimentalismo, escreve:

Ele era da bela raça: aquela que afronta o mundo com toda a sua envergadura e não se negava a qualquer esforço; não recusava nenhum adversário. Engajava-se por inteiro em todos os seus atos. Jean Mermoz se oferecia ao vento como uma árvore. Era um homem de métier e essa era sua grandeza. É necessária uma ferramenta para entrar em contato com o mundo. O peão, em seu trabalho, descobre, pouco a pouco, os segredos da terra. E a verdade é universal. Por meio de seu manche de pilotagem de sua ferramenta, o aviador aprende, muito mais que pelas páginas de um livro. Ele se torna um sábio. Dessa forma, esses homens, por meio dos comandos de seus aviões, pela magia de seu instrumento de trabalho, adquiriram uma sabedoria semelhante à do peão. Eles, também, se encontravam de igual para igual com essas divindades elementares: a noite, o dia, a montanha, o mar, a tempestade. Fiscalizavam o céu como o agricultor supervisiona seus vinhedos. Essa era a fonte de sua serenidade.

Prepara sua nova obra - *Terra dos Homens* - que a crítica literária recebe com aplausos e menções:

- *Mermoz havia decifrado as areias, a montanha, a noite e o mar. Havia soçobrado nelas mais de uma vez. Mas, sempre que voltava, era para partir outra vez.*

- *Se objetásseis a Mermoz quando mergulhava para a vertente chilena dos Andes, com sua vitória no coração, que ele se engana e que a carta comercial não valia a vida,*

ele se riria. A verdade era o Homem que nascia nele quando transpunha os Andes.

- *Apreciamos totalmente a obra: tudo é rigorosamente exato e autêntico.*

- *Atraem-me a lucidez e a sinceridade.*

- *Obra que nos conduz a verdades essenciais, o que é feito com uma viril e poética gravidade, sem cabotinismos nem jactância. O livro é dos melhores que tivemos nos últimos tempos.*

Terra dos Homens, que veio à luz em 1939 e às portas da Segunda Guerra Mundial, recebeu o Grande Prêmio de Literatura da Academia Francesa e, rapidamente, se transformou em *best seller*, tendo sido traduzido para o inglês.

- *O avião é uma máquina de voar. Mas que instrumento de auto-análise!*

- *Amor sem esperança não é desesperança. Quer dizer que nos encontraremos no infinito: e, nessa rota, as estrelas são inúteis para nos guiar...*

- *O homem se descobre quando se mede contra um obstáculo.*

- Diversos críticos se enganaram ao rotular Saint-Exupéry como *existencialista*. Na realidade, se desejássemos defini-lo melhor, seria entendê-lo como *resistencia-lista*, já que sua filosofia de muito se aproximava à de Ortega y Gasset e de Toynbee: *desafio e resposta*.

- *A verdadeira qualidade do homem não é qualquer coisa a ele atribuída no nascimento, mas aquela adquirida. Suas virtudes não provêm de uma herança, mas de algo que ele próprio criou.*

Em Terra dos Homens faz afirmação contestando teorias socialistas em voga na época: Que nos importam as teorias políticas que pretendem liberar os homens? Que vai daí nascer?

Terra dos Homens não foi concebido como um livro de aventuras, relatando as conquistas dos alpinistas ou aviadores, soldados ou mouros. Seu tema principal se resume em uma metáfora: *É a qualidade de carpinteiro que, face a face com a madeira, a apalpa, a mede, a sente e, longe de tratá-la superficialmente, transfere a seu modo todas as suas virtudes.*

Somente o espírito, soprando a argila, pode criar o homem, entendendo-se espírito como dinamismo humano.

Após seu acidente na Guatemala, Saint-Exupéry somente volta a voar com Guillaumet em uma travessia do Atlântico, da África do Norte aos Estados Unidos.

O enorme sucesso de *Terra dos Homens* oferece ao autor recompensas financeiras elevadas que lhe permitem retomar seu elegante modo de viver, há algum tempo abandonado.

E é nessa circunstância que enfrenta a Segunda Guerra Mundial. Sua convocação para o serviço militar não tarda: recebe o posto de capitão e é classificado em uma unidade de bombardeio. O que não lhe agrada, pois não desejava executar as missões que causavam a carnificina a que assistiu quando na Espanha.

Sua esperança de obter uma transferência para uma unidade de caça espatreou quando, alegando sua idade e das seqüelas oriundas do acidente na Guatemala, o serviço militar o classifica em uma unidade de reconhecimento. E dessa convivência com os homens de uniforme provêm os elementos para sua obra *Piloto de Guerra*. Com a França invadida, desloca-se com sua unidade para a Argélia. Ali, por algum tempo e sem que solução seja dada que permita sua unidade retornar ao

combate, já que a França havia capitulado frente a Wehrmacht, Saint-Exupéry recolhe notas que lhe servirão mais tarde para compor *Citadelle*.

Convencido de que somente com o apoio americano seria possível salvar a França do domínio alemão, Saint-Exupéry se desloca para os Estados Unidos, via Lisboa, no fim de 1940. E é lá que conclui *Piloto de Guerra* e esboça *Pequeno Príncipe*, no ano de 1942.

A obra *Piloto de Guerra*, já impressa no Canadá, exacerba os críticos naquilo que poderia ser entendido como *posição política do autor* com relação à situação da França no contexto da guerra mundial. Alguns chegaram a titulá-lo *pétainiste*. Na realidade, o escritor se posicionava contra o *fascismo sem doutrina do General De Gaulle...* A obra lhe rende o Prêmio Aeroclub de França (póstumo).

A idéia de escrever um livro para crianças (mais tarde *O Pequeno Príncipe*, nasceu nessa época, em Nova York. Estimulado pelos amigos americanos e por um período de enfermidade, Saint-Exupéry elabora sua pequena obra, em grande parte sob os efeitos de uma forte febre que lhe estimulava a criatividade.

Vista como um fábula, alguns críticos viram no *Pequeno Príncipe* um dos maiores livros existencialistas do século. Obra para os jovens e adultos.

Paladino dos céus, contemplativo solitário, misterioso, visionário. É incontestável que Saint-Exupéry se interessava particularmente pelas ciências exatas, porém não negligenciava a sociologia ou a economia política. Místico sem fê, *peão das estrelas*.

Saint-Exupéry aspirava a ser o herói da grande conversão humana nos tempos

modernos. Sua visão da terra, vista do avião, revelou o que poderia ser nosso planeta sem os homens.

Criou um estilo para acordar as almas mortas. E é tudo isso que deve ser preservado. Uma chama frágil, milagrosa centelha da consciência humana que, se o homem a preservar, poderá manter-se acesa e jamais desaparecer.

O retorno ao combate, era uma meta não esquecida por Saint-Exupéry. Muito embora suas atividades aviatórias se tivessem resumido bastante quando nos Estados Unidos, seu desejo de participar no conflito era constante.

Com 42 anos, já longe da idade para pilotar um avião de caça, reagindo à idéia de voar um bombardeiro, Saint-Exupéry custava a se decidir. Reagia à idéia de juntar-se às tropas de De Gaulle na Inglaterra, principalmente porque, na sua concepção, *o General De Gaulle era muito mais inimigo do Governo de Vichy do que da própria Alemanha invasora...* Mas desejava voltar a voar em missão de guerra, de qualquer forma.

Superada a dificuldade de obter um uniforme francês em Nova York, Saint-Exupéry se desloca de navio para a África do Norte, em busca de sua antiga unidade de reconhecimento: o II/33.

Seu retorno ao vôo e à unidade de origem foram cercados de todos os possíveis percalços. Trabalhavam contra o escritor: sua idade (43 anos), suas limitações físicas provenientes do acidente anterior, as imposições do vôo de altitude a um organismo envelhecido, o afastamento do vôo e a complexidade do avião P38. Além de, evidentemente, pequenos detalhes do tipo: Saint-Exupéry

falava mal o inglês, seu grande porte se alojava mal na cabine do P38 e as velhas fraturas ósseas penalizavam enormemente o avião por causa do vôo de longa duração em altitude de muito baixa temperatura.

Um novo acidente, agora a bordo de um P38 (pouso em pane em pista curta), leva o comando da aviação americana a afastar novamente Saint-Exupéry do vôo, para seu desespero. E seu retorno ao vôo terá de passar por De Gaulle, o que agravava a situação...

Somente pelas ações de amigos americanos (particularmente o filho de Roosevelt), Saint-Exupéry é reintegrado ao vôo em 1944.

Baseado na Sardenha, dali Saint-Exupéry parte para suas missões de reconhecimento sobre a França. Em 31 de julho de 1944 decola na sua quinta missão de guerra para não mais retornar à base.

O decano dos pilotos de guerra do mundo, o pioneiro que se rivalizou em astúcia frente aos mouros da África do Norte, que enfrentou os ventos frios da Patagônia, o veterano que sobreviveu à atmosfera gelada dos Andes e à sede no deserto da Líbia, à AAA de Arras ou aos aviões de caça alemães, desta vez - diferentemente de antes -, não retornou da missão, abatido ou desaparecido no mar: não se sabe.

Não voltou para repartir! Mas deixou a vida como desejava, após haver conquistado o mundo com suas mensagens a bordo de sua máquina de voar que para ele era - antes de mais nada - *uma forma de transportar emoções.*

O avião, uma máquina de voar. Mas que instrumento de auto-análise! ☉