

El fatal delicte



Antoine de Saint-Exupéry, pare d'*El Petit Príncep*, va desaparèixer al Mediterrani fa 50 anys a bord del seu avió, en un accident –o suïcidi– que, dia a dia, es recobreix de misteri.

1 944-1994. Cinquanta anys han passat des que Antoine de Saint-Exupéry desapareixia a bord del seu Lightning P 38 a prop de les platges de Niça, quan tornava d'una missió de reconeixement fotogràfic de la vall del Roine. Saint Exupéry va prendre el vol a les 8.45 del 31 de juliol del 1944. Avui, mig segle més tard d'aquesta fatal tragèdia, es desconeixen les causes per les quals el Petit Príncep no tornà mai més a la seua base. Alguns especulen sobre la possibilitat que l'autor d'una de les obres emblemàtiques de la literatura francesa del nostre segle fóra víctima d'un atac de l'aviació alemanya en arribar a les costes situades del sud de Niça. El cas és que el seu aparell bimotor, tot i que gaudia d'unes prestacions excepcionals de velocitat i d'altura, no estava equipat d'armament, la qual cosa posava a prova, en cas de perill per la presència d'efectius enemics, la destresa del pilot. Però, actualment, els alemanys no han volgut de cap manera admetre que han estat els autors de la mort d'un dels escriptors més coneguts del nostre segle.

D'altres opinen que el mòbil de la desaparició de l'escriptor francès va ser la crisi sentimental que travessava durant aquell estiu del 44. Saint-Exupéry, al final dels seus dies, s'havia vist abocat, com en tantes altres ocasions anteriors, en una profunda depressió fruit del fracàs de les relacions amb la seua esposa, la salvadorenca Consuelo Suncin i en un desengany davant d'una realitat adulta que distava molt de la innocència virginal infantil. Aquesta volta, però, l'escriptor havia tocat fons.

I enmig d'aquesta nebulosa d'incògnita i suposicions, durant la tardor del 1992, després d'examinar de manera minuciosa els arxius de la Luftwaffe i escoltar nombrosos testimonis que confirmen la versió que l'avió de Saint-Exupéry va ser abatut aquella vesprada sobre les costes d'Agai, pròximes a Niça, es duia a terme una operació de rastreig al llarg de 10 quilòmetres

de fer-se adult

en la badia dels Anges. Però tots els esforços van resultar infructuosos. Qui sap, doncs, on és el Petit Príncep –i per què va desaparèixer?–, mig segle després que la seua emissora no emetera cap senyal aquella darrera vesprada de juliol? La veritat sobre el cas, amb el pas del temps, es fa cada vegada més fosca i el misteri dóna peu al mite i la llegenda.

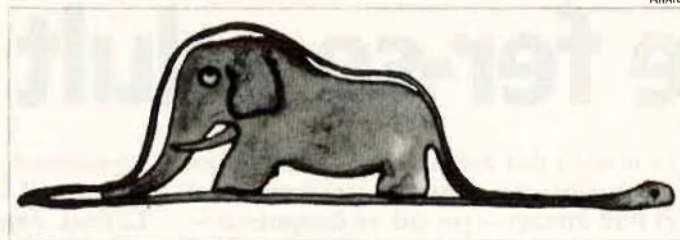
El paradís, femení, de Saint Maurice-de-Rémens. Va ser expulsat del paradís als nou anys, perquè el consell familiar que es responsabilitzava de la seua tutela va decidir que era hora que es preparara per al futur paper de cap de família i de militar. Va ser doncs expulsat del seu paradís particular, que és el paradís de la fantasia infantil. I de la felicitat. De les pors i dels misteris. De les supersticions privades i d'alguna o altra mania precoç. Antoine de Saint-Exupéry va tenir la desgràcia fer-se adult abans d'hora. I d'obeir la rigidesa religiosa, gairebé marcial, i l'adoctrinament jesuític dels pares del Collège de Notre-Dame-de-Sainte-Croix a Le Mans. Va ser arrancat a la força, l'octubre del 1909, del jardí del castell de Saint Maurice-de-Rémens on vivia, juntament amb el seu germà François i les seues germanes Marie-Madeleine, Simone i Gabrielle, les aventures més insospitades, a la recerca de nous racons encara verges. I dels graners on va llegir d'amagat quan tenia només 4 anys el seu primer llibre: un manual sobre la fabricació del vi. I dels braços d'un medi familiar aristocràtic però tolerant, la qual cosa xocava –i, encara avui, pot xocar– donades les circumstàncies del moment. I l'expulsió del jardí de l'edèn va ser traumàtica fins al punt de perdre, òbviament, aquest egocentrisme de què gaudia i que es beneficiava de la protecció materna de Marie. A partir d'aquell moment, qualsevol intent de retorn a l'Eldorado infantil es catalitzaria a través d'una àmplia correspondència amb la seua mare.

Aquell 7 d'octubre de 1909, quan Antoine –que per la seua abundant cabellera rossa s'havia guanyat el malnom de Roi Soleil– ingressava en la institució jesuïta, exclusivament masculina, detonava un conflicte, si més no intern, que aniria creixent de manera progressiva i perillosament preocupant al llarg de la seua controvertida existència. Significava la ruptura definitiva amb un medi familiar principalment femení, marcat per la presència de les germanes i de la seua mare, Marie, de qui era la nineta dels seus ulls, com s'ha pogut comprovar posteriorment a través de la seua abundosa i incombustible correspondència.

El seu pare, Jean de Saint-Exupéry, va morir

sobtadament d'una hemorràgia cerebral el 14 de març del 1904 a les andanes de l'estació de La Foux. Amb la pèrdua del progenitor, Antoine quedava orfe del model masculí que hauria de seguir, ja que la presència del seu germà François, 2 anys més jove que ell, s'eclipsava darrere la seua figura. I el Petit Príncep, amb la forta personalitat que l'acompanyà des de molt jove, dominadora i exigent, configurava l'epicentre d'aquest univers femení. Tot i això, les contradiccions i ambigüitats germinaven en ell molt abans de partir d'aquest edèn local que va ser Saint Maurice. D'una banda, la família de la mare alimentava inquietuds artístiques; de l'altra, els Saint-Exupéry es definien com a aristòcrates monàrquics amb tradició militar.





Si per la branca paterna l'ordre i la disciplina, junt amb tot el seguit de valors clàssics de l'estil de l'honor, l'heroïcitat o l'obediència, formaven part dels seus principis, la mare, per contra, transmetia afecte, amor i gust per la música, la natura i la literatura. Malgrat que Marie se sotmetia, sense vacil·lacions, als preceptes religiosos com a bona devota que era, invitava els seus fills a trencar amb les normes més estrictes de la rigidesa aristocràtica, a fi que la seua existència fóra el més fantàsica possible. I aquest anticonformisme diluït en un medi tradicional acabaria transformant-se en l'aurora boreal del jove escriptor.

Els rigors espartans dels pares jesuïtes. Antoine va haver de suportar l'atmosfera carregada i espartana del Collège de Notre-Da-

me-de-Sainte-Croix durant sis cursos, fins el 1915, data en què va ser traslladat a l'escola suïssa de Villa Saint Jean, regentada aquesta per maristes. El període jesuític va trencar sobtadament amb la innocència virginal, idíl·lica –i idealitzada–, que es va donar al voltant de Saint Maurice. El catolicisme tradicional i inflexible d'uns pares exigents esdevenia una iniciació cruel i prematura a la condició d'adult. En aquesta institució de Le Mans, no el coneixien ja com al Roi Soleil, sinó com a Tatane, per la grandària dels seus peus; o com a Pique Lune, per la morfologia apuntada del seu nas i per l'aspecte despistat. Adéu doncs als dies de glòria. Ara, els resultats poc brillants –únicament destacava en expressió escrita, on demostrava destresa i on aprofitava per refugiar-se– reflectien una situació poc còmoda, tant al col·legi com a casa del seu avi patern. Fernand de Saint-Exupéry, on vivia sota l'autoritat incontestable del qui era responsable de la seua educació.

Tot emulant Ícar. El final del segle XIX i el principi de l'actual van estar marcats per una passió manifesta per l'aeronàutica. Llançar-se aleshores a la conquesta massiva –i definitiva– del cel, el darrer medi natural en el qual l'home s'havia aventurat, fins al moment, de manera molt tangencial significava dominar ja la totalitat dels elements naturals. Des d'una perspectiva menys metafísica, que l'home aconseguira volar era un somni que es feia realitat. Un somni que s'havia alimentat en les ments dels ícars de la història. Finalment, la llegenda clàssica es materialitzava en forma d'aeroplà, de febril exaltació; o de publicació periòdica, com ara *L'Aérophile*, creada el 1893 per a difondre les nombroses experiències que es duïen a terme en l'àmbit de l'aeronàutica. Puntualment, a França, aquesta passió arribava a extrems patològics, en especial, a partir del 1909, quan Blériot va creuar per primera vegada el Canal de la Mànega. Aquesta situació ofería ja una visió profètica de la futura potència aeronàutica francesa. El 1912 als Estats Units hi havia a penes 200 pilots registrats com a tals i a Gran Bretanya i Alemanya comptaven al voltant de 300 permisos de vol, l'Aéroclub de France, en canvi, va lliurar-ne vora 1.000. Però ràpidament, els temps heroics de l'aviació amb els quals somiava Saint-Exupéry deixaven pas a la professionalització. I així, Louis Mouthier fun-



Antoine i Henri Guillaumet. L'amistat que va unir aquests dos pioners de l'aviació comercial ultrapassà els límits de la relació professional.

dava, el febrer del 1911, l'escola de pilots a Ambérieu, un any després d'haver obtingut el seu permís de vol basant el seu aprenentatge autodidacte en el manual escrit per Blériot.

I aquesta febre per una aviació incipient –i endèmica– s'enduia en els seus corrents el jove Antoine, que tenia aleshores entre 9 i 10 anys. Tot i que en els seus textos no apareix cap informació sobre la seua passió per l'aviació i la mecànica, la seua germana Simone, en els seus escrits inèdits, evoca el desig de Saint-Exupéry d'adquirir un aeroplà i sobrevolar Saint Maurice i que la gent cridara: "Visca Antoine de Saint-Exupéry!" Com que Ambérieu quedava a un parell de quilòmetres del castell si s'anava pels camps, Antoine s'aplegava, gairebé a diari, a l'aeròdrom de Mouthier a cavall de la seua bicicleta per veure com construïen i muntaven els motors dels aparells. Bombardejava alumnes i pilots amb preguntes sobre mecànica, mentre que es forjava en la seua ment un nou model d'heroi.

Antoine, que sempre havia viscut en l'endogàmia d'una aristocràcia amb regust anacrònic, els herois de la qual pertanyien a la mateixa classe que ell, començà a admirar els conqueridors del cel que, ni de lluny, provenien de les altes esferes, ans al contrari. Ara, l'èxit d'aquests pioners es mesurava en paràmetres de capacitat d'invenció, de treball i, notablement, d'audàcia. Paral·lelament, la camaraderia –com comprovaria més tard Saint-Exupéry– no hi coneixia barreres.

Tot esquivant qualsevol prohibició de la seua mare, Antoine de Saint-Exupéry es va presentar, probablement la segona quinzena de juliol de l'any 12 a Ambérieu a fi d'efectuar el seu bateig de l'aire. Les condicions d'aquell dia eren extremadament perilloses i, tot i això, el Petit Príncep aconseguia volar per primera vegada amb Gabriel Wroblewski, àlies *Salvez*, un pilot de 23 anys d'origen polonès.

El bucolisme d'un Friburg no bel·ligerant. La Primera Guerra Mundial esclatà quan Antoine tenia 14 anys. El 1915, a causa d'una anèmia deguda al ràpid creixement –el 1915 feia 1'84 metres–, Antoine hagué d'abandonar Le Mans i el col·legi dels jesuïtes. Va ser aleshores enviat a una escola experimental de Friburg, Villa Saint Jean, regentada per maristes en què l'esport i les activitats a l'aire lliure tenien un tractament específic dins l'horari d'ensenyament. Les activitats físiques podien ser, ben segur, beneficioses per a la salut del jove Saint-Exupéry. Però, sota aquesta causa manifesta se'n diluïa una altra més important: el perill de veure's immers en el cicló bèl·lic. Ja en els primers enfrontaments, Roger, padrí d'Antoine i fill de Fernand de Saint-Exupéry, va ser mort quan era al capdavant de la seua companyia d'infanteria, la qual cosa va facili-

tar de convèncer l'avi que havien d'enviar el seu nét a un lloc segur. I una Suïssa no bel·ligerant el va acollir fins el 1917. Malgrat que a l'escola de Friburg Antoine es trobava molt sovint entre els darrers de la classe, va ser l'única institució que va mencionar amb nostàlgia en els seus escrits ulteriors, com ara *Courrier Sud* en què parla, bucòlic, d'una "vil·la blanca sota els pins". Mentre que a l'escola jesuïta Saint Exupéry s'esforçava almenys en expressió escrita, a Villa Saint Jean aquest reservava el seu talent per a compondre una opereta *Le Parapluie*, que passà sense sense pena ni glòria.

El 1917 molts amics del jove escriptor, tant del col·legi de Le Mans com del de Friburg, havien estat mobilitzats, perquè Alemanya havia recuperat l'avantatge a Verdun i a La Marne i el conflicte semblava que duraria més del previst. El consell de família que s'ocupava de l'educació d'Antoine va decidir que aquest hauria d'enrolar-se en la marina. Per tradició familiar i pels seus lligams amb l'armada, Saint Exupéry hauria hagut d'ocupar les files de la infanteria, com de fet també ho va fer el seu padrí Roger. A més de la perillositat que representava l'exèrcit de terra, la marina, per la qual es va pronunciar el consell de família, havia estat, des de sempre, reserva monàrquica coneguda també com "la Royale".

A fi de preparar l'ingrés a l'Escola Naval, el consell de família va enviar Antoine al liceu Saint Louis d'un París on els bombardejos no aplacaven la frivolitat dels cabarets i dels cafès. En un primer moment, es va resistir a les temptacions d'aquesta societat alliberada compensant-ho amb estudi i lectures de la Bíblia. Però la influència subversiva dels seus companys se saldava en una primera escapada nocturna. En la seua ment, aleshores, es barrejaven els capricis més espontanis amb la impaciència d'unir-se a un combat en què no participaria mai. I tornava a obsessionar-lo, de nou, els somnis de volar, que havia abandonat temps enrere, després de la seua experiència a Ambérieu.



Dret i anvers d'un bitllet de 50 francs. El Govern francès ha editat aquest bitllet en homenatge a l'escriptor, aviador i pare del Petit Príncep.

El 1920 despuntava desorientat i sense projectes de futur. El consell familiar va acordar concedir-li un període de llibertat a fi que s'iniciara en la vida parisenca. Va practicar la bohèmia –falsa bohèmia, perquè tenia sempre la seguretat econòmica de la mensualitat que li enviava la seua mare–. Passava hores en locals públics escrivint arraconat en una taula. O era invitat als luxosos sopars que organitzava Yvonne Lestrage, çosina de la seua mare, en els quals s'aplegava aristocràcia i intel·lectualitat.

Buscava de manera incessant qualsevol mitjà de dissuadir l'oposició familiar a l'aviació. L'o-



Avió Lockheed P-38. Un model idèntic al Lightning P-38 que pilotava Antoine el 31 de juliol del 1944 quan va desaparèixer per sempre.

casí arribava el 1921 amb els dos anys de servei militar. S'arreglaven en les files de l'armada de l'aire en qualitat de mecànic; però un matí d'abril es va presentar a l'aeroport de Neuhoef (Estrasburg) per rebre lliçons de pilotatge.

El 1923, després d'un accident ocorregut quan aterrava a l'aeroport de Bourget a París, va decidir abandonar l'aviació perquè els pares de la seua promesa, Louise de Vilmorin, el posaren entre l'espasa i la paret: Louise o l'aviació. No imaginava que Louise, mesos més tard, el deixaria, perquè, en el fons, la mediocritat d'un empleat de despatx resultava poc atractiva per a una jove d'alt llinatge. La monotonia de terra –davant d'una taula, primer; com a viatjant de comerç, després– l'apaivagava amb sopars i festes a casa d'Yvonne de Lestrage.

En una ocasió, hi va conèixer Jean Prévost, nou director de la revista literària, *Le Navire d'Argent*, que va introduir Saint-Exupéry en l'ambient de la Rue de l'Odéon, on dues llibreries –Shakespeare & Co. i La Maison des Amis du Livre– es repartien escriptors de l'estil de Scott Fitzgerald, Hemingway o Joyce;

André Gide, André Breton, Apollinaire, Aragon o Valéry. Casualment, Gide, director aleshores de la *Nouvelle Revue Française* que freqüentava les reunions a casa de Lestrage seria la carta de presentació i l'aval d'Antoine per a l'editor Gaston Gallimard –habitual també de Lestrage–, el qual publicaria, des de la primera novel·la, *Courrier Sud*, escrita l'any 29 fins a l'obra pòstuma *Citadelle*, tot passant per *Vol de nuit*, *Pilote de guerre*, *Terre des hommes* o *Le Petit Prince*.

"Senyor, vull volar, ... només volar".

Saint-Exupéry demanava poc aquell 12 d'octubre del 26 a Beppo Massimi, director general de la companyia d'aviació Latécoère, posteriorment coneguda com l'Aéropostale. Aquesta pregària encetava en la vida d'Antoine 5 anys de felicitat i de realització personal. I l'introduïa alhora en la mina de materials humans, caràcters i proeses que va novel·lar en els seus escrits. En aquesta professió en què les avaries i els errors es trobaven a l'ordre del dia, el coratge dels pilots tenia una importància cabdal. Durant l'establiment de les línies postals que unien França amb el Nord d'Àfrica i, posteriorment, amb Sud-amèrica, més de 120 pilots van perdre la vida en accidents d'aviació. I Saint-Exupéry assumia aquest risc, perquè formava part del joc de volar, una professió que requeria essència èpica i que proporcionava, als ulls de la societat, una bona dosi d'heroïcitat. De vegades, la línia Tolosa-Casablanca, que feia escala a Barcelona i a Alacant, Antoine havia hagut de recórrer-la tot sol i tot d'una, durant les 25 hores que durava el viatge. I aquestes proeses, amb allò que comportaven de camaraderia i humanitarisme, donaven peu a la reflexió filosòfica i sentimental d'assajos i escrits com ara *Terre des hommes*.

La seua activitat com a pilot de llarga distància finalitzava amb l'acceptació del càrrec de director de la base de Latécoère a Cap Juby, a l'Àfrica occidental, el 1928. Aquests mesos de soledat i rusticitat que passaria en una petita barraca, molt sovint insuportables, però d'una simplicitat ideal, transportaven l'aviador a un nou edèn, en què la virginalitat expressiva del paisatge saharià inspiraria molts dels escenaris d'*El Petit Príncep*. Deixava perdre el vol en favor de l'activitat sedentària i de les relacions diplomàtiques amb el governador espanyol a Cap Juby i les tribus nòmades a partir de les quals forjava un idealisme basat en la dependència mútua, salvant distàncies ètniques i racials. Aprofitava les nits estrellades del desert per a escriure i reescriure, en la seua ànsia de perfecció, un *Courrier Sud* que publicaria, un any més tard l'editor Gaston Gallimard.

Però, el novembre del 1928, Saint-Exupéry

abandonava la seua experiència a Cap Juby, on havia adquirit la seguretat d'un veterà decidit a intentar l'aventura sud-americana.

Buenos Aires-Patagònia, la prosa d'un escriptor. L'octubre del 1929 va arribar a Buenos Aires com a director del trànsit aeri i responsable de l'obertura d'un servei regular entre Buenos Aires i Patagònia i Terra de Foc. El 30 del mateix mes, Cambaceres i Saint-Exupéry posaven rumb al sud sobrevolant la claredat i els grans espais andins. Tot i que Sud-amèrica no contenia la llicència poètica ni la recreació nostàlgica del Sàhara, sí que va representar una de les etapes més interessants de la seua carrera com a pilot. La inseguretat del pilot distava molt del desimbolt i cèlebre pilot aristocràtic, no exempt d'admiradores, que era ara Antoine de Saint-Exupéry. Però, de mica en mica, el director de trànsit aeri queia de nou en un ritme de vida depriment i sedentari el qual només aconseguiria trencar, tot i que de manera transitòria, la presència d'una dona amb la qual es casaria set mesos més tard. Consuelo Suncin, natural d'El Salvador i viuda de l'escriptor Gómez Carrillo, que Antoine va conèixer en una recepció a l'Aliança Francesa, va ser la segona gran dona dona de la seua vida, en una relació entre paradisiàca i infernal.

La vida d'aquest jove aristòcrata francès semblava marcar, el 1931, el clímax de la seua existència, després dels èxits aconseguits a Àfrica i Amèrica que el van conferir una reputació d'audàcia i coratge. El retorn al país d'origen, per contra, el va relegar a llocs de segona com ara la línia Marsella-Alger.

Malauradament, va cometre un error de càlcul a l'hora d'ameritzar. En l'accident van morir quatre persones i Saint-Exupéry va ser immediatament acomiadat de l'Aéropostale, el 21 de desembre de 1933. Moments de crisi. Les relacions conjugals amb Consuelo apuntaven ja un futur desnonament. I Antoine, enfonsat en el caos, gastava més que guanyava treballant al nou Servei de Relacions Públiques de la recentment creada Air France.

Finalment, el 29 de desembre del 1935, Antoine retornava a l'aviació per a intentar batre el record París-Saigon en menys de 99 hores. 55.000 francs resultaven una compensació adequada per a saldar els deutes i les factures acumulades. Malauradament, l'operació va fracassar 15.000 quilòmetres enllà, al desert egipci, en estavellar-se l'aparell de l'escriptor. Consuelo, per la seua banda, no tolerava, com a esposa de pilot i amb 30 anys, viure en l'absoluta soledat mentre el seu marit fugia, en va, de la seua pròpia existència. I en aquest acte desesperat, en la constant abstinència d'una infantesa idealitzada, Saint-Exupéry assumia en la seua pell, minut a mi-



Antoine de Saint-Exupéry i Consuelo Suncin. Van alimentar fins el 1937 una relació d'extrema fragilitat conjugal.

nut, la figura perduda del Petit Príncep.

Escapava ara en un intent oficial d'establir, el febrer de 1938, la nova línia Nova York-Patagònia, però que se saldava a Guatemala amb el més greu accident de la seua carrera. Almenys, el període de convalescència a Nova York li serviria per a compondre *Terre des Hommes*, un gran boom internacional a totes dues bandes de l'oceà. Aquest gran èxit editoria li va valer el Premi de l'Académie Française.

Una guerra en missió fotogràfica.

Quan el setembre del 39, els alemanys va envair per sorpresa territoris polonesos, Antoine de Saint-Exupéry fou mobilitzat com a capità de l'armada de l'aire. Malgrat el seu pacifisme, Saint-Exupéry considerava que l'única via per a combatre el nazisme era, necessàriament, la força. Tot i això, un examen mèdic l'impossibilitava per a pilotar un bombardier. Guy La Chambre, aleshores ministre de l'Aviació, va atendre la seua petició i va poder aconseguir un lloc en una unitat, la 2/33, de reconeixement fotogràfic. Aquell 31 de juliol del 1944, lluny de la humanitat, Antoine de Saint-Exupéry sumit en la complicitat d'un Petit Príncep, més real que fictici, abandonava silent —de manera voluntària o no. Qui ho sap?—, un món adult que no era el seu i on la veritat de l'infant, que és la primera, no podia tenir cabuda.

Eliseu T. Climent

