

**DO PRÍNCIPE AO PILOTO: LER ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY ATRAVÉS E
ALÉM DO PEQUENO PRÍNCIPE****Mônica Cristina Corrêa¹**

Resumo: Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944), aviador e escritor francês, legou ao mundo uma obra-prima, *O Pequeno Príncipe*, que completa 80 anos. O sucesso de seu best-seller, porém, acabou por mitigar a relevância de sua carreira de piloto, sobre a qual ele escreveu obras também magistrais. Este artigo tem por objetivo iluminar essa faceta menos conhecida de um piloto que, acima de tudo, foi um combatente e morreu heroicamente por seu país durante a Segunda Guerra.

Résumé: Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944), aviateur et écrivain français, a légué au monde un chef-d'œuvre, *Le Petit Prince*, qui a 80 ans. Le succès de son best-seller a cependant fini par diminuer l'importance de sa carrière de pilote, sur laquelle il a également écrit des chefs-d'œuvre. Cet article vise à mettre en lumière cette facette méconnue d'un pilote qui fut avant tout un combattant et mourut héroïquement pour son pays pendant la Seconde Guerre mondiale.

Abstract: Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944), French aviator and writer, bequeathed the world a masterpiece, *The Little Prince*, which turns 80. The success of his best-seller, however, ended up diminishing the importance of his career as a pilot, about which he also wrote masterpieces. This article aims to shed light on this lesser-known side of a pilot who, above all, was a fighter and died heroically for his country during the Second World War.

Há 80 anos surgia uma obra literária que marcaria todo o século 20 e num sucesso sempre crescente, traduzida atualmente em 548 línguas e dialetos, ainda

é um best-seller, universal, o maior depois da Bíblia. Trata-se do “**O Pequeno Príncipe**”, história de um menino de cachos dourados que surge no deserto do Saara e entabula uma longa conversa com um aviador. Este último é também um “personagem” que estava pedido no deserto, como ele mesmo diz, “a mil milhas de qualquer terra habitada”. Para lá o levava um pouso forçado, pois ele era piloto num tempo em que se voava com pequenos aparelhos biplanos, de cabine aberta e precários. O autor dessa obra é o francês Antoine de Saint-Exupéry.

A situação descrita no *Pequeno Príncipe*, de 1943, é imaginária: o piloto precisa reparar sozinho, no meio do nada, o seu avião. Ele só tem água de beber para 8 dias e precisa se apressar, mas o cansaço o faz adormecer sobre uma duna. É então que o príncipezinho, surgido não se sabe de onde, vai acordá-lo de maneira insólita, dizendo-lhe: “Desenha um carneirinho pra mim?”

Lido, relido, encenado, pintado, esculpido, gravado, *O Pequeno Príncipe* é muito conhecido e já vem encantando mais de 4 gerações de leitores. O sucesso é tamanho que acabou por mitigar a biografia do autor. Poucos sabem ou imaginam, por exemplo, que a cena semelhante à de um sonho com que o livro se inicia é inspirada numa realidade cotidiana de quem a escreve. Porque Antoine de Saint-Exupéry foi, de fato, piloto do correio, de testes e de guerra. Nascido em 1900, ele viveu, infelizmente, duas guerras mundiais e perdeu a vida quando defendia seu país, a França, em plena Segunda Guerra.

Saint-Exupéry relatou as experiências vividas em todas as suas fases como aviador. Imortalizou, com seus livros, a saga da *Aéropostale*, empresa oriunda da Linhas Aéreas *Latécoère*, fundada entre 1918 e 1919, que na década seguinte chegou a ser a linha mais longa do mundo e deu origem, em 1933, à Air France. Graças ao piloto-escritor Saint-Exupéry, ao menos entre os aficionados podem conhecer o glamoroso advento do correio aéreo francês, implantado também na América do sul quando nem existia ainda infraestrutura para a aviação no continente.

O pioneirismo da *Latécoère* e da *Aéropostale* Saint-Exupéry narrou de forma única e encantadora em *Correio Sul* (1929), *Voo Noturno* (1931) e *Terra dos*

Homens (1939). Por fim, numa introspecção nada alvissareira, o aviador iria contar seu sobrevoo arriscado sobre a cidade de Arras, na França, em 1940, para reconhecimento da invasão alemã. Ele escreveu então, em solo americano, onde se encontrava, o deslumbrante livro *Piloto de Guerra* (1942), no qual exprime a derrota da França e a necessidade da humanidade de resistir àquele totalitarismo absurdo que devorara a Europa. Sucesso literário nos EUA, o livro foi proibido pela censura alemã – um pouco tarde – na França. Mas se tornou uma leitura obrigatória para a Resistência. Por fim, e ainda em solo americano, o piloto-escritor compôs a obra que o tornaria um dos maiores escritores do século 20, *O Pequeno Príncipe*, para a qual ele mesmo fez as ilustrações.

Embora essa obra tenha sido escrita, a princípio, para crianças, e praticamente não fale de aviação, convém encará-la como a síntese do pensamento de Saint-Exupéry, o que significa o pensamento de um aviador por excelência. Nas páginas singelas do *Pequeno Príncipe* e suas lindas aquarelas está o sumo da experiência de um homem que via o mundo de sua cabine. Não à toa, Umberto Eco afirmou que “não se sabe se Saint-Exupéry escrevia para voar ou voava para escrever”. Com efeito, o aviador do deserto no *Pequeno Príncipe* diz: “Voei um pouco por todo canto do mundo”. É um traço biográfico que, se levado em consideração, descortina uma vida passada a percorrer os céus. É do alto que o piloto tem uma visão incomum do seu planeta. Ao pilotar solitário à época, Saint-Exupéry analisa a situação humana sob nova ótica e a procura deixar alguma reflexão atrás de si, inclusive às crianças. Assim, *O Pequeno Príncipe* pode ser considerado uma espécie de convite a se conhecer um grande aviador.

Tudo parece ter começado numa ensolarada manhã de junho em 1912, quando Antoine de Saint-Exupéry, nascido em Lyon, já órfão de pai, terceiro numa família de três irmãs e um irmão, contava apenas 12 anos. Com a viuvez, sua mãe, Marie de Saint-Exupéry, foi viver ao lado de uma tia, a condessa Gabrielle Tricaud que, além de seu vasto apartamento em Lyon, possuía, a 40 km dali o castelo de Saint-Maurice-de-Rémens, local de jardins idílicos onde nenhum sonho de seus sobrinhos-netos ficava para trás. Ali eles passavam as estações amenas do ano. No verão de 1912, Antoine teve a ideia de ir de bicicleta a um aeródromo que ficava

10 km distante do castelo, o de Ambérieu. Alguns corajosos pioneiros faziam voos em aparelhos que não eram os mais seguros...

Pois o menino convenceu os irmãos Salvez a levá-lo a bordo de um avião Wroblewski. Disse-lhes que sua mãe autorizara, mas não era verdade. Como ele atingiu seu objetivo, considera-se que esse foi o batismo do ar de Saint-Exupéry. Ele ainda era um menino, mas certamente a experiência definiu o aviador que um dia viria a ser.

Todavia, até que Antoine se tornasse piloto, quase 10 anos transcorreram. Antes, Saint-Exupéry vivenciou as perdas da Primeira Guerra Mundial, viu sua mãe trabalhar como enfermeira pela Cruz Vermelha e perdeu seu irmão mais novo, de 15 anos, vítima de reumatismo infeccioso. Aos 17 anos, Antoine pretendia entrar para a Escola Naval, mas por duas vezes não passou e ficou um tanto perdido profissionalmente. De educação refinada (sua mãe era pintora), Antoine aprendera a tocar instrumentos musicais, a escrever poesia, a desenhar. De temperamento distraído e irrequieto, não se mostrou um daqueles alunos brilhantes, mas teve criatividade para esbanjar, tanto na escola quanto em casa, onde tentou fazer bicicleta voadora e regador automático a gasolina. Mas parece que no momento de prestar seu serviço militar, o destino daquele jovem ainda indeciso se definiu. Parecia obra do acaso.

Provavelmente marcado pela experiência a bordo de um avião quando menino, Saint-Exupéry decidiu servir na aviação. Sendo designado ao solo, não se conformou. Mas para poder pilotar, precisava de um brevê de piloto civil. Foi a duras penas que sua mãe lhe financiara o curso de piloto privado. Mas em 1921, ele tirou os brevês de piloto civil e militar, treinou no Marrocos e se aperfeiçoou na França. Terminado o serviço militar, Antoine se viu à deriva. Isso também porque os familiares da noiva que arranjava, Louise de Vilmorin, não queriam um parente enfiado numa profissão tão arriscada como aquela...

O rapaz, enamorado, tentou se afastar da aviação e arrumou empregos burocráticos. O fiasco dessas tentativas lhe valeu apenas a certeza de que ele

precisava voar. Não bastasse, a moça terminou o noivado apesar da penosa renúncia do aviador.

Em 1926, por intermédio de um antigo professor, Saint-Exupéry foi apresentado ao sócio de um grande empresário de Toulouse, Pierre Georges Latécoère. Este havia fabricado aviões para a Primeira Guerra. Findo o conflito ele alçara os primeiros voos para o desenvolvimento da aviação comercial, o que faria com que sua região viesse a ser o que é hoje, a capital europeia do ar e do espaço, sede da Airbus. Latécoère decidiu investir no correio aéreo entre a França e as colônias francesas da África à época.

Assim, a Linha Aérea Latécoère já contava praticamente 8 anos de existência e garantia – embora parecesse desatino atravessar as montanhas dos Pirineus e o deserto do Saara com aparelhos como o Breguet XIV, por exemplo – o correio aéreo do sul da França para a África. E mais: ele já ensaiava desde 1924 a sua implantação na América do sul. É para essa grande companhia que o jovem Saint-Exupéry será contratado. Ele se juntará a um contingente de heróis da aviação (Marcel Reine, Henri Guillaumet, Paul Vachet, Jean Mermoz etc.) e se tornará um deles. Chamados de “cavaleiros do céu”, esses profissionais de uma novíssima carreira poderiam contar, sem saber, na figura de Saint-Exupéry, com um trovador para narrar suas aventuras.

Em 1927, o grande chefe da Linha, Didier Daurat, percebe em Saint-Exupéry uma extraordinária vocação para a comunicação. Ele o envia então para ser chefe “d’aéroplice” numa remotíssima região de nome Cabo Juby, no deserto marroquino (atualmente Tarfaya). Ali, Saint-Ex (como o designavam seus camaradas), deveria, entre resgates de seus colegas em pane, apaziguar os mouros rebeldes contra a colonização europeia. Estes, sempre que um avião fazia pouso forçado, saqueavam o aparelho e sequestravam os pilotos! Em pouco tempo, Saint-Exupéry foi considerado por eles um “marabuto branco” sem o qual já não queria tomar suas decisões. O piloto ia beber chá em suas tendas, falar árabe e acalmar os ânimos. Assim, Saint-Ex passou 18 meses numa região entre o mar e as dunas, ao lado de um forte espanhol, morando numa espécie de cabana.

Chegou a escrever à sua mãe: “que vida de monge eu levo”. Mas as horas de profunda solidão, Saint-Exupéry usou para escrever. Nesse período, ele escreveu *Correio Sul*, seu primeiro romance publicado (1929). A partir do cotidiano de um piloto imaginário da Linha, Jacques Bernis, o leitor é introduzido àquela realidade precária dos primeiros aviadores.

Em outubro de 1929, Saint-Exupéry chega à América do Sul. Ele assume o posto de diretor da Aéroposa Argentina, afiliada da Aéropostale, em Buenos Aires. Latécoère havia vendido 95% de suas ações presente grande parte do tempo no Brasil, Marcel Bouilloux-Lafont, que a rebatizou como Compagnie Générale Aéropostale. O empresário de Touloluse seguiria fabricando aviões, daí os conhecidos Laté 25, Laté 26, Laté 28 etc.

Do deserto a Buenos Aires a diferença era enorme. Saint-Exupéry se ressentia, mas exerce suas funções de supervisão de toda a linha aberta à Patagônia, Assunção (Paraguai) e até o Rio de Janeiro no Brasil. Ele vai sobrevoar a costa brasileira, naturalmente, e suas paradas darão origem a lendas locais, sobretudo por se tratar de alguém com espírito diplomático e se comunicar com as populações, conforme acontecera no Marrocos. Assim aconteceu em Pelotas, Porto Alegre, Florianópolis e Santos, onde descendentes de pescadores e famílias têm memória de suas passagens.

Sendo aqueles tempos os do início dos voos noturnos da companhia que já contava 11 escalas somente na costa brasileira (Natal a Pelotas), o piloto-escritor encontrará uma nova matéria para seus livros. Segundo ele mesmo, estava escrevendo “um livro sobre a noite”, conforme escreveu em carta à sua mãe. Além do que se pode ler sobre a experiência da noite, que ele designa como uma “morada” na obra, o leitor entrará em contato novamente com o universo da aviação. Assim, *Voo Noturno* será publicado em 1931 e arrebatará o Prêmio Femina (atribuído por um júri feminino), se transformará em filme em Hollywood e tornará Saint-Exupéry um escritor famoso. É um best-seller.

Mas nem tudo é sonho. No ano de 1929, o famoso *crash* na bolsa de Nova York mergulha o mundo numa profunda crise econômica da qual a Aéropostale

não está ausente. Em 1931, a empresa declara sua liquidação judicial e, em 1933, comprada por outras 4 companhias fusionadas, formará a Air France, agora com 90 anos. Saint-Ex retorna à França em 1931, onde se casa com a salvadorenha que encontrou na Argentina, Consuelo Suncín.

Fiel à Aéropostale, Saint-Exupéry é visto com reservas pelos dirigentes da Air France, que não o contratam como piloto da nova companhia. Por fim, ele é convidado para usar seu prestígio de escritor como garoto propaganda da empresa. Assim, acompanhando de um engenheiro da Air France (Pierre Conty) e do mecânico André Prévost, Saint-Ex faz o que se chama de circuito da bacia do Mediterrâneo em 1934. Passando por diversos países, ele faz conferências sobre as asas francesas. A essas alturas, ele tem seu próprio avião, um Caudron Simon, com o qual faz o percurso. Este mesmo avião, ele perderá quando de um raide entre Paris e Saigon, no Vietnã. Depois de partir de Paris em 30 de dezembro de 1935, Saint-Exupéry e André Prévost batem numa elevação no deserto da Líbia. Sobrevivem andando no deserto pedregoso durante três dias e três noites. O avião ficou destroçado. Os aeronautas são encontrados *in extremis*, quase mortos de sede por uma caravana de beduínos. Dessa experiência, Saint-Exupéry tirará matéria para cinco artigos depois reorganizados na sua obra *Terra dos Homens*, de 1939.

Mas antes disso, já de posse de um segundo Caudron Simon, Saint-Exupéry tentaria, ainda com Prévost, um raide de Nova York à Terra do Fogo. Mas quando estavam na Guatemala, logo após decolar, o avião “despencou”. As causas do acidente restam um pouco obscuras. O piloto e o mecânico ficaram gravemente feridos, Saint-Ex em coma. Por sorte, ele consegue se recuperar depois de meses no hospital.

Premiado na França e nos EUA, o livro *Terra dos Homens* marca o fim de uma época em que o Saint-Exupéry viveu a aviação postal, os voos de testes ou de desbravamento. A Segunda Guerra Mundial eclodiu e ele se torna, por profunda convicção, um piloto combatente, ainda que já não tivesse nem a idade nem as condições físicas para isso devido às sequelas de seus acidentes. Escritor famoso,

com obra adaptada para o cinema, inventor com várias patentes, ele não precisaria mais estar na guerra. No entanto, seu voo de 1940 sobre Arras lhe deu a noção clara do que estava por vir. É assim que ele, ao chegar a Nova York no último dia de 1940 para receber seu prêmio literário, acaba permanecendo até voltar ao combate, no início do abril de 1943.

Seu intento era o de convencer americanos a entrar na guerra para ajudar a França e a Europa. E convencer os compatriotas isolados a deixar de lado o que ele chamou de “resistência da Quinta Avenida”, ou seja, as discussões filosóficas que não consideravam os que sofriam na França, dizimados pelos alemães. Mal interpretado, enxovalhado, Saint-Exupéry nunca deixou de seguir seus objetivos e moveu mares e montanhas para ser aceito como piloto de guerra e voltar à batalha. Enquanto escritor, ele se mostrou um combatente ao escrever *Piloto de Guerra* e o próprio *Pequeno Príncipe*, cujo lançamento ele não presenciou porque já tinha se engajado.

No seu livro para crianças, antes de narrar as decepções do príncipezinho por seis planetas onde só tem “gente grande” muito estranha, o narrador faz um alerta aos leitores: ele desenha gigantescos baobás para significar que, se um mal não for cortado pela raiz, será tarde demais. Não haveria modo mais evidente de apontar os perigos do nazismo, cujo crescimento passou despercebido nos anos anteriores. Na realidade, o livro já se inicia por um desenho que não é terno nem belo. Trata-se da ilustração de uma fera apavorada sendo engolida, inteira, por uma jiboia. Qual desenho poderia representar melhor uma nação sendo “devorada” em sua totalidade? Teriam sido vãos os esforços da criança que foi um dia o narrador do *Pequeno Príncipe* para reproduzir uma jiboia engolindo um elefante, coisa que ele vira ilustrada quando tinha seis anos de idade. Todos os adultos interpretaram seu desenho como sendo o de um chapéu! Essa “cegueira” só será remediada quando um príncipezinho, vindo de outro planeta, entende o era aquele desenho. Assim, é no futuro das gerações em formação que o autor via esperança. Por isso ele justifica ter dedicado seu livro a um amigo judeu adulto (Léon Werth).

Ele explica às crianças leitoras que esse amigo era alguém que tinha “fome e frio” na França... E a dedicatória termina por ser a Léon Werth “quando ele era menino”, como a enfatizar que “só as crianças sabem o que procuram”. Por todos esses elementos, *O Pequeno Príncipe* pode ser visto como síntese do estado de coisas naqueles anos sombrios da década de 1940 e não como um livro infantil tão somente. Sem contar que há, no final da história, a morte do protagonista mirim a sinalizar, sob determinada perspectiva, que nem mesmo as crianças são poupadas na guerra.

Tendo decolado da base de Borgo, na Córsega, em 31 de julho de 1944, para uma missão de reconhecimento na região dos Alpes suíços, o capitão Antoine de Saint-Exupéry desapareceu. Seu fim só foi esclarecido a partir de 1998, quando um pescador marseilhês encontrou, na rede de pesca tirada do mar Mediterrâneo, calcificado numa pedra, o bracelete do escritor. As buscas seguiram dali e o arqueólogo marinho Luc Vanrell achou os destroços do P-38 (Looked Lightning) que ele pilotava naquele dia fatídico. Durante quase 60 anos, pairou um mistério sobre a morte de Saint-Exupéry. O que disse o pequeno príncipe, valeria ao autor: “eu parecerei estar morto e não será verdade”. Ambos deixaram este planeta de forma silenciosa e misteriosa, mas a obra, com sua universalidade, não deixou morrer o autor, que é lido e relido no mundo. Perduram suas ideias sobre os sinais de perigo, a efemeridade da existência e a necessidade de, por isso mesmo, dar-se um sentido para a vida. Numa carta escrita pouco tempo antes de seu desaparecimento, a Carta ao General X, Saint-Exupéry expressou de maneira visionária sua preocupação com o futuro dos homens: “não podemos ser um gado na engorda”. Para ele, era preciso ir além e ter uma vida do espírito que fizesse tudo valer a pena. Para ele, “quando o corpo se desfaz, o essencial se mostra”. Sua verdade estava nas estrelas, que ele via entre as escalas do correio aéreo. A verdade de um destacado aviador.

¹ Membro do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina desde 2018. Graduada em Letras (Francês, Português e Italiano) pela Universidade de São Paulo, Mestre em Língua e Literatura Francesa (tradução literária), Doutora em Língua e Literatura Francesa, com pós-doutorado em Literatura Comparada (Brasil-França) também pela USP. Lecionou nas escolas bilíngues de São

Paulo: Lycée Pasteur, Saint-Paul's School e Escola Suíço-Brasileira. Foi articulista do Caderno de Sábado do Jornal da Tarde (de 1995 a 1999), do Caderno 2 do Estado de São Paulo (1999 a 2001) e criadora do "Notre Site Français", site bilíngue na página www.estadao.com.br. Foi colaboradora da revista *CULT* e *A Língua Portuguesa* e consultora internacional da revista *Educação* (Editora Segmento) e o *Le Monde de l'Éducation* – Journal Le Monde – Paris). Foi colaboradora da revista *História Viva* (Duetto Editorial) e da Revista História Catarina (até 2015). Entrou recentemente para colaborar com a revista francesa especializada em história da aviação, ICARE. Foi diretora de comunicação da Aliança Francesa de São Paulo (2002-2004). Presidente da Associação Memória da Aéropostale no Brasil - AMAB, com sede em Florianópolis, onde reside, tem realizado exposições vídeos e pesquisas. Recebeu o prêmio *Antoine de Saint-Exupéry – Valeurs Jeunesse* por sua obra infantojuvenil "O Aviador e o Pescador" (2014) e o Prêmio Aldir Blanc em Santa Catarina (2020) por sua trajetória cultural. Por suas traduções autores franceses clássicos, recebeu bolsas de incentivo do governo francês e pesquisou na França. Entre 2015 e 2020, traduziu seis obras de Antoine de Saint-Exupéry para a Editora Companhia das Letras, onde permanece como tradutora de clássicos franceses. Em 2020, pela Embaixada da França no Brasil, foi curadora e realizadora de vídeos, livro e exposição em torno da memória do Ás francês Jean Mermoz, cuja travessia do Atlântico em avião completava 90 anos. Em outubro de 2022, convidada também pela Embaixada da França, apresentou estudos sobre a esquecida travessia do piloto militar Saint Roman (1927). No momento, é curadora dos eventos comemorativos no Brasil pelos 80 anos do *Pequeno Príncipe*, de Antoine de Saint-Exupéry. E-mail: monicris.corerea66@gmail.com

