

Plataforma  
Testimonio

AMELIA EARHART



# EL ÚLTIMO VUELO

DIARIO DE LA AVENTURA  
QUE LA CONVIRTIÓ EN LEYENDA

«Earhart forjó un legado que perdura hoy para todas  
las niñas y niños que sueñen con las estrellas».

Hillary Clinton

El último vuelo

Diario de la aventura  
que la convirtió en leyenda

Amelia Earhart

Traducción de Alex Pla Delmulle



Titulo original: *Last Flight*, originalmente publicado en inglés por Harcourt, Brace and Company en 1937, en Estados Unidos

Primera edición en esta colección: junio de 2024

© de la traducción, Alex Pla Delmulle, 2024

© de la presente edición: Plataforma Editorial, 2024

Plataforma Editorial

c/ Muntaner, 269, entlo. 1ª – 08021 Barcelona

Tel.: (+34) 93 494 79 99

[www.plataformaeditorial.com](http://www.plataformaeditorial.com)

[info@plataformaeditorial.com](mailto:info@plataformaeditorial.com)

ISBN: 978-84-10243-06-4

Diseño de cubierta: Pilar Eme

Realización de cubierta y fotocomposición: Grafime S.L.

Reservados todos los derechos. Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos. Si necesita fotocopiar o reproducir algún fragmento de esta obra, diríjase al editor o a CEDRO ([www.cedro.org](http://www.cedro.org)).

# Índice

1. [La formación de una aviadora](#)
2. [El primer vuelo sobre el Pacífico](#)
3. [El vuelo mexicano](#)
4. [Los preparativos](#)
5. [El vuelo a Honolulu](#)
6. [Entreacto](#)
7. [Miami](#)
8. [El comienzo](#)
9. [A Paramaribo](#)
10. [Fortaleza y Natal](#)
11. [El Atlántico Sur](#)
12. [Dakar](#)
13. [África Central](#)
14. [Hacia el mar Rojo](#)
15. [Vuelo árabe](#)
16. [Karachi](#)
17. [Los monzones](#)
18. [De Akyab a Singapur](#)
19. [Australia](#)
20. [Lae](#)
21. [Nota a la presente edición](#)

# La formación de una aviadora

Los aviadores siempre tienen un sueño.

El mío, tener un avión de varios motores, probablemente cobró forma en mayo de 1935 por primera vez durante un vuelo sin escalas entre Ciudad de México y Nueva York.

El trayecto en línea recta de Tampico a Nueva Orleans me llevó a volar mil cien kilómetros por encima del golfo de México. Al no haber nubes el mar era muy visible. Me pareció una cantidad de agua inmensa. Ya había cruzado por aire con anterioridad el Atlántico Norte y había volado de Hawái a California. Los tres vuelos transcurrieron principalmente durante la noche y con densas nubes durante casi todas las horas de luz diurna. De los aproximadamente diez mil kilómetros que llevaba recorridos sobre el océano, apenas lo había visto.

Como era de día y había buena visibilidad el golfo de México se veía grandioso. Empecé a darle vueltas en mi imaginación a lo que ocurriría si el único motor de mi Vega Lockheed fallara. Mi fiel motor Wasp no me había fallado nunca, ni siquiera había emitido la menor protesta, pero aun así la maquinaria más perfecta podría sufrir una indigestión.

Así pues, en aquella soleada mañana sin tierra a la vista, fue cuando le prometí a mi bonito y rojo Vega que no volvería a hacerlo volar sobre agua. También me prometí a mí misma que mis próximos vuelos oceánicos los realizaría en un aparato de más de un motor y capaz de mantenerse en el aire con uno solo, por si acaso.

Desde mi punto de vista esto supuso, en cierta manera, el inicio del proyecto del vuelo alrededor del mundo. Ignoraba dónde se hallaba el árbol en que crecen estos carísimos aviones, pero tenía claro lo

que quería: un Lockheed Electra, el hermano mayor de mi Vega, por así decirlo, también con motores Wasp, por supuesto.

La confiada simplicidad de los pensamientos de un piloto hacía que me pareciera que, de una manera u otra, mi sueño se cumpliría. Una vez que tuviera en mano mi premio, el vuelo que más me apetecía intentar, la circunnavegación del planeta lo más cerca del ecuador posible, sería posible.

Antes de ponerme a escribir sobre la preparación del vuelo y el viaje en sí mismo, creo que es necesario resumir brevemente la carrera de esta muchacha que creció entusiasmada por la aviación: el quién, el cuándo y el porqué de esta piloto en particular.

La primera vez que vi un avión tenía diez años. Estaba en un recinto parcialmente cerrado de la Feria Estatal de Iowa, en Des Moines. Era un cacharro de metal oxidado y madera aparentemente carente de interés alguno. Uno de los adultos que me acompañaban me dijo: «Mira, cariño, vuela», y miré hacia donde me señalaba, aunque debo confesar que estaba mucho más interesada por el absurdo sombrero, hecho con un cesto para melocotones dado la vuelta, que por los quince centavos que me acababan de regalar. A la luz de mi conducta a lo largo de los años desconozco a qué conclusiones llegarían hoy los psicoanalistas, pues no soporto los sombreros, me los quito a los pocos minutos de llevarlos y, además, estoy segura de que ahora sería incapaz de fijarme en el modelo de sombrero más elegante y sofisticado si cerca hubiera un avión.

La siguiente vez que un aeroplano me llamó la atención fue tras el final de la Gran Guerra. Me hallaba otra vez en una feria: la gran exposición de Toronto, Canadá. Había ido con una amiga a ver una exhibición de vuelo acrobático que iba a realizar un destacado piloto recién llegado de la guerra. Aquellos hombres eran los héroes del momento y se les contrataba para eventos sociales con el fin de entretener a los asistentes con sus acrobacias. Los aviones que pilotaban con tanta valentía eran tan singulares como ellos; la

aviación estaba dando sus primeros pasos por aquel entonces. Las opciones laborales que tenían esos pilotos era volar con acompañantes tan temerarios como ellos, enseñar a volar a alumnos aún más temerarios o dedicarse a los vuelos de exhibición. No cabía en la cabeza de nadie la posibilidad de que los aviones pudieran convertirse en medio de transporte, como ocurre hoy en día. Mi amiga y yo nos situamos en un claro para ver el espectáculo. Contemplamos un pequeño avión que describía giros y rizos en el aire, una silueta negra recortada contra el cielo excepto cuando el sol de la tarde teñía el rojo escarlata de sus alas. Al cabo de unos quince minutos el piloto inició su descenso hacia la multitud.

Hoy recuerdo ese momento desde la perspectiva de una aviadora experimentada y creo comprender por qué lo hizo: ya estaba más que aburrido. Había agotado su repertorio de tirabuzones, piruetas y toneles y no le quedaba más trucos por hacer que observar cómo la gente huía despavorida mientras él pretendía precipitarse contra el suelo.

En 1918, para aliviar la monotonía de no poder volar a ningún sitio, los pilotos hacían deslizar las ruedas de sus trenes de aterrizaje sobre vagones de trenes en movimiento, sobrevolaban barcos a tan baja altura que los tripulantes se tumbaban boca abajo en la cubierta aterrorizados y descendían en picado sobre gente que estaba en la playa o que habían salido de comida campestre. Hoy en día este comportamiento sería sancionado con la pérdida de licencia del piloto que hiciera travesuras parecidas.

Estoy segura de que dos mujeres solas en campo abierto eran una tentación. Apostaría a que se dijo a sí mismo: «¡Mirad cómo las hago salir por piernas!». Tras varios intentos una de ellas sí salió corriendo, pero la otra permaneció donde estaba. Recuerdo, con la misma mezcla de miedo y placer que me invadió, cómo contemplé aquel pequeño aeroplano en su punto máximo de descenso hacia tierra. Mi sentido común me advertía de que si algo fallaba en el motor o el piloto perdía el control, nos convertiríamos ambos en una

bola de fuego. En aquel momento no lo capté, pero creo que aquel pequeño aeroplano rojo me dijo algo al pasar zumbando junto a mí.

Durante la guerra trabajé en un hospital. Aquella experiencia me hizo decidir que lo que más me interesaba era la medicina. Tanto si esta me necesitaba como si no, me matriculé en la Universidad de Columbia, en Nueva York, y empecé a hacer las cosas raras que hacen los futuros médicos tales como dar zumo de naranja a ratones o disecar cucarachas. Esas eran las primeras cucarachas que veía, solo recuerdo que tenían un cerebro muy grande.

Unas vacaciones de verano fui a California. Ahí descubrí algo distinto a las exhibiciones acrobáticas de la posguerra: las reuniones aéreas. Asistí a todas las que pude hasta que un día tuve la oportunidad de volar. Fue Frank Hawks el primero que me llevó en avión. Por aquel entonces era ya un aviador famoso que iba de población en población por la Costa Oeste ofreciendo vuelos de exhibición.

Supe inmediatamente, suspendida a sesenta o noventa metros del suelo, que iba a ser aviadora. Estoy segura de que mi madre supo incluso antes que yo lo importante que serían los aviones para mí, puesto que me ayudó a comprar el primero. Era un aeroplano ligero desarrollado en Estados Unidos, de segunda mano y pintado de un brillante color amarillo. El motor era tan rudimentario y tosco que los pies se me quedaron dormidos en la palanca del timón a los pocos minutos. Con mi salario apenas tenía suficiente para pagar el hangar, pero se me ocurrió alquilar el aparato para exhibiciones a cambio de tener garaje gratis.

Un año después de comprar el aeroplano, mi vuelo más largo consistió en seis kilómetros desde Long Beach a Pasadena. A pesar de ello, estaba impaciente por intentar atravesar el continente por aire. Como no podía comprar la gasolina por mi misma, me avine a compartir el coche con mi madre. Si mi plan original hubiera funcionado, estoy segura de que no estaría aquí para contarlo.



Durante el año siguiente volé todo lo que mi presupuesto me permitió. Entonces apareció el Friendship. Por aquel entonces trabajaba en Boston de asistente social en Denison House, una de las instituciones benéficas más antiguas de Estados Unidos.

—Una llamada para usted, señorita Earhart.

—Dícales que estoy ocupada —en aquel preciso instante me hallaba en medio de un torbellino de niños del vecindario, sirios y chinos, que acudían en masa para recibir clases y para jugar.

—Dicen que es importante.

Ante la insistencia, me excusé y me puse al teléfono. Una voz masculina me preguntó si estaba dispuesta a hacer algo arriesgado en el aire. Al principio creí que era una broma y así se lo dije. En varias ocasiones me habían abordado contrabandistas de licor prometiéndome grandes beneficios sin correr ningún riesgo: «Y usted no correrá ningún peligro, señorita».

La franqueza con que mencionó el riesgo me llamó la atención y despertó mi curiosidad. Pedí referencias y mi interlocutor me las dio. Eran buenas.

—¿Le gustaría hacer un vuelo transatlántico? —me preguntó.

—Sí —respondí sin ninguna vacilación—. Siempre y cuando el equipo sea el adecuado y la tripulación esté capacitada. —Nueve años atrás los vuelos transatlánticos no eran tan habituales y frecuentes como hoy en día; mi experiencia como piloto se limitaba a unos cientos de horas en los pequeños aviones que mi trabajo y mi situación económica me permitían.

Así pues, me fui a Nueva York para conocer al hombre al que le habían ofrecido la peregrina misión de hallar una mujer dispuesta a cruzar el Atlántico en avión.

Me dio a entender que la candidata tenía que ser una piloto con cierta distinción social, educada, encantadora y, a poder ser, guapa.

Su evaluación me dejó apesadumbrada. No parecía en principio que aquel buscador de perfección femenina estuviera impresionado por mí. En cualquier caso, le mostré mi licencia de aviadora (la primera que la Federación Aeronáutica Internacional concedía a una mujer), aunque por dentro ya me veía de regreso a Boston. Sin embargo, pareció pensar que, dado que me había desplazado desde tan lejos, bien podría tener una entrevista con los representantes de la esposa de Frederik Guest, gracias a cuya generosidad se realizaría el vuelo y, a instancias de ella, tenía que participar en él una mujer. El tribunal masculino consistía en dos representantes, Dave T. Layman hijo y John S. Phipps, ante los que hice mi presentación. La entrevista era hasta cierto punto embarazosa: si me consideraban fea, me descartarían inmediatamente, y si, por el contrario, me veían demasiado guapa, tal vez decidirían no correr el riesgo de que me ahogara. Era evidente para todo el mundo que el encuentro era complicado.

El veredicto llegó al cabo de unos días. El vuelo se realizaría y yo podía participar en él si quería. No podía negarme, por supuesto. ¿Cómo rechazar una invitación a una aventura tan prestigiosa? Tras semanas de preparación mecánica y mucho esfuerzo, el Friendship se alzó a su ritmo sobre las aguas grises del puerto de Boston. Hubo previamente varios despegues gélidos antes del amanecer, con desayunos rápidos y termos de café humeante que llenábamos en un restaurante cercano que abría toda la noche. Los viajes cortos en el remolcador Sadie Ross hasta el avión anclado se sucedieron, acompañados por el petardeo de los motores que se despertaban a la orden del mecánico Lou Gordon, y, después, por su rugido cuando el piloto Bill Stultz le daba a la palanca del regulador mientras yo me agachaba sobre el suelo del fuselaje deseando haber despegado ya.

Hicimos tres intentos que se frustraron y nos obligaron a permanecer en Boston durante varios días más. La espera se hizo

más dura que el propio vuelo, ya que el vuelo ofrece la emoción del despegue, del movimiento, de la aventura aguardando a la vuelta de la esquina.

Finalmente, una mañana, el Friendship despegó, y Stultz, Gordon y yo pusimos rumbo a Terranova. Tras trece días de tediosa espera en Trespassey (recuerdo muy bien la dieta a base de conejo y cordero) nos elevamos e iniciamos el vuelo sobre el Atlántico. Veinte horas y cuarenta minutos después amarramos el avión a una boya en Burryport, Gales. Recuerdo agitar una toalla con insistencia y desesperación hasta que un alma amiga que había en la orilla me devolvió el saludo. Durante una hora, aparte de eso, no ocurrió nada. Fue necesaria mucha insistencia para que un avión que acababa de cruzar el Atlántico despertara algún interés.

No piloté durante este vuelo, pero adquirí experiencia. En Londres fui presentada a Lady Mary Heath, una aviadora irlandesa muy activa que acababa de realizar un vuelo récord entre Londres y Ciudad del Cabo. Le compré el pequeño avión que había utilizado. Llevaba una caja llena de medallas que le habían entregado en las diversas etapas de su largo trayecto.

Tras la agradable circunstancia de ser la primera mujer en cruzar el Atlántico por aire, me vi envuelta en una vida muy interesante. La aviación ofrecía diversiones como la de atravesar el continente en aviones grandes o pequeños, o probar rotores giratorios de un autogiro y realizar vuelos de récord. Durante estas actividades tuve la oportunidad de conocer en muchos lugares a mujeres que compartían conmigo la convicción de que podían hacer tantas cosas en el mundo moderno y que debían permitírsele sin discriminaciones por razón de sexo. Predicar con el ejemplo fue con certeza mi mayor satisfacción: si se nos brindaba la oportunidad, las mujeres podíamos hacer las mismas cosas que los hombres.

Debo añadir que el vuelo del Friendship conllevó para mí algo más valioso que el acceso a esas oportunidades. El hombre encargado de

buscar una chica dispuesta a cruzar el Atlántico en avión no era otro que George Palmer Putnam. Nos casamos en 1931. Los vuelos los realizaba casi siempre en solitario, no así su preparación. Sin la ayuda y el aliento de mi marido no habría podido intentar todo lo que intenté. La nuestra ha sido una sociedad tranquila y razonable, cada uno con sus actividades propias. Sin embargo, siempre hemos combinado trabajo y diversión mediante un satisfactorio sistema de mando dual.

Apenas regresé a casa me puse en marcha otra vez para atravesar el continente, mi proyecto para 1924, cuatro años después del Friendship. El avión de Lady Heath era muy pequeño y tenía las alas plegables, por lo que cabía en un garaje. Para poner el motor en marcha me colocaba detrás de la hélice y tiraba de ella con una mano. El aparato era tan ligero que lo podía arrastrar por el campo con facilidad con solo agarrarlo por la cola.

En esta época estaba henchida de espíritu misionero en pro de la aviación. Me negaba a llevar el aristocrático uniforme de piloto y utilizaba siempre un mono. No llevaba paracaídas, y como casco me ponía un sombrero bien ceñido en la cabeza. Subía al avión mostrando toda la despreocupación posible con la esperanza de que los espectadores entendieran que volar era una actividad de lo más normal. Tampoco llevaba gafas, solo me las ponía tras efectuar la maniobra de despegue, las llevaba durante el vuelo y me las quitaba tras el aterrizaje.

Aquellos vuelos eran totalmente informales, los pilotos aterrizaban en campos de cultivo, hipódromos y hasta en campos de golf donde se les recibía con agrado por su novedad.

Durante aquellos tiempos los animales huían a protegerse bajo los árboles y en los establos cuando aquellos monstruos volantes pasaban rugiendo sobre sus cabezas. Hoy en día ninguna vaca que se precie se inmuta ni levanta la cabeza para ver qué ocurre en el cielo. Ya lo han visto muchas veces y les aburre. Aquellos hechos

curiosos y aventureros deberían tal vez recopilarse y conservarse para poder regalarlos a los pilotos del mañana.

En 1929 tuvo lugar el derbi femenino California-Cleveland, la primera carrera transcontinental organizada y patrocinada por mujeres. Pensé que para participar en ese extraordinario acontecimiento deportivo debería tener un avión nuevo; así que cambié mi pequeño y fiel avión por mi primer Vega Lockheed. Era un trasto de tercera mano, pero para mí era un aparato divino. Crucé de nuevo el continente de Nueva York a California para detenerme en la fábrica Lockheed. Allí conocí al gran Wiley Post, que todavía no había visualizado los vuelos estratosféricos, sino que era un simple piloto empleado por la empresa que realizaba pruebas rutinarias a los aviones.

Le tocó hacer las pruebas de mi aparato y, tras dar una vuelta alrededor del campo y descender, proclamó que mi bonito avión era el más problemático que jamás había pilotado. Cuanto peor dejaba el aparato, mejor me dejaba a mí como piloto. El hecho de que hubiera llevado ese pedazo de chatarra de una punta a otra del país fue el tema de conversación durante la siguiente media hora. Fue tal la impresión que dejé en Lockheed por mi hazaña que, tal vez por lástima, quizá por admiración, me cambiaron el avión por uno nuevo. Mi viejo cacharro no volvió a volar nunca más.

Durante el derbi se produjo una de esas anécdotas que entran en el folclore de la aviación: Ruth Eider sufrió problemas con el motor y realizó un aterrizaje forzoso en un campo lleno de reses. La población bovina se congregó alrededor del aparato y se puso a lamer las alas. Parecía que en el revestimiento de la pintura había algo que atraía a los rumiantes. Ruth permaneció acurrucada en la cabina. Luego dijo: «Mira, yo no sé mucho de esas cosas y no estaba segura del sexo de mis visitantes. Mi avión era rojo, muy rojo y siempre he oído decir que los toros embisten el color rojo...». Resultaron ser vacas. Tras el vuelo del Friendship no planeé cruzar el Atlántico de inmediato, pero a medida que fui acumulando

experiencia y tras reflexionar sobre lo conseguido hasta entonces decidí que ya era hora de ir pensando en intentarlo. Mi segundo avión de Lockheed tenía por aquel entonces tres años y lo habían reacondicionado completamente, incluyendo un motor nuevo y más grande. En 1932 tanto avión como piloto estaban a punto.

Puede parecer extraño, pero recuerdo claramente que una de mis preocupaciones sobre los problemas que podían conllevar los vuelos en solitario sobre el Atlántico tenía más relación con alejarme de casa que con el vuelo en sí mismo. El 19 de mayo el pronóstico meteorológico era tan desalentador que tuvimos que desechar cualquier esperanza de despegar ese día. Decidí, pues, desplazarme en coche desde nuestra casa en Westchester a Nueva York. Poco antes de mediodía recibí un mensaje urgente conminándome a ponerme en contacto de forma urgente con el señor Putnam del servicio meteorológico.

Tuvimos una breve conversación telefónica.

—Parece que tenemos el claro que esperábamos —dijo—. Doc Kimball cree que se reunirán las condiciones favorables necesarias para llegar a St. Johns en Terranova. Y mañana la situación en el Atlántico va a estar mejor de lo que se prevé en mucho tiempo.

Hice unas cuantas preguntas más. En el primer tramo una borrasca amenazadora se había disipado hacia el sudoeste, y parecía que más allá de Terranova iba a extenderse una zona de altas presiones.

—Perfecto, empezamos, pues —le dije. Le expliqué que tendría que regresar a Rye a toda prisa para recoger la ropa de vuelo y los mapas. Él se avino a ponerse en contacto con Bern Balchen, mi asesor técnico, que tenía previsto volar conmigo a Terranova para asegurarse de que todo en el pueblo iba bien antes de cruzar el charco. Quedamos en que nos encontraríamos a las dos en la salida de la ciudad en el puente George Washington, que cruza el Hudson

en dirección al aeropuerto Teterboro de Nueva Jersey, donde me esperaba mi avión.

Conduje lo más rápido que pude los cuarenta kilómetros que me separaban de Rye, y no corrí más porque conozco cómo son los guardias de tráfico. En menos de cinco minutos recogí todas mis cosas, y tuve tiempo de detenerme unos instantes para contemplar la belleza, mi amado y querido paisaje. Junto a las ventanas de nuestro dormitorio crecían unos cornejos que estaban llenos de flores, unos racimos rosas y blancos increíbles moteados por el sol primaveral. Las olorosas flores me despidieron con una sonrisa. Es un recuerdo inolvidable.

El resto de los recuerdos de aquella noche, mientras sobrevolaba el Atlántico son menos agradables. Recuerdos cómo observar, por ejemplo, las llamaradas que salían del escape preguntándome con cierto desapego si era mejor morir ahogada o quemada; o las cinco horas de tormenta en lo más oscuro de la noche manteniendo a duras penas la estabilidad mientras era zarandeada por el viento. Y, sobre todo, además de esos inconvenientes, la sensación de una soledad agradable y la conciencia de que el aparato que pilotaba estaba dando lo mejor de sí mismo, requiriendo que yo diese lo máximo de mí. Otro suceso del vuelo que nunca he mencionado por escrito: yo llevaba un barógrafo, un aparato que registra en un disco las incidencias del curso del avión, sus tasas de ascenso y descenso, sus niveles de vuelo, todo ello coordinado con la medición del tiempo. Creí que tal vez la lectura del disco de registro me engañaba: en una ocasión marcó una caída de novecientos metros acabando, bueno, prácticamente encima del agua. Esto ocurría cuando el avión quedaba casi cubierto de hielo y entraba en barrena. Ignoro durante cuánto tiempo estuvimos dando trompos, pero sé que hice lo que debe hacerse en esas circunstancias y recuperé el control cuando a menor altitud el hielo se derritió. Mientras enderezaba el avión y recuperaba altura a través de la negrura que me rodeaba, vi la espuma blanca demasiado cerca como para estar tranquila.

Todo esto ocurrió hace ya cinco años, mucho tiempo para recordar todos los pequeños detalles. Por eso me pregunto si Bern Balchen recuerda con exactitud las palabras que me dijo cuando me disponía a despegar de Harbor Grace: «Muy bien. Buena suerte y hasta pronto».



# El primer vuelo sobre el Pacífico

A pesar de que esta será una crónica del viaje alrededor del mundo, ahora que me he referido a los primeros vuelos sobre el Atlántico, me gustaría también contar aquí mi vuelo de Hawái a California. Comparándolo con la travesía del Atlántico, fue una experiencia de estrellas y no de tormentas, de la hermosura del trópico y no de la frialdad del hielo.

Si bien utilicé el mismo aeroplano e idéntico motor Wasp (benditas sean sus entrañas) en el vuelo del Atlántico y en el del Pacífico, para el segundo vuelo realicé mejoras en mi equipamiento.

La fontanería de a bordo, por ejemplo, los tubos metálicos de distribución de combustible, iba totalmente embutida en un recubrimiento de goma, un doble seguro contra pérdidas del valioso carburante. También hice instalar un controlador de paso de hélice. Este controlador funciona como el cambio de marchas de un coche. El aviador despegue con la hélice en función de paso bajo, asciende a la altitud que quiere volar y cambia a paso alto para seguir su camino. La hélice facilita el despegue y el ascenso con cargas muy pesadas y da más velocidad en el aire. Como es natural, la velocidad es un factor de seguridad muy importante cuando sobrevolamos zonas peligrosas o grandes superficies de agua con un avión que solo puede posarse en tierra.

Mis limitados conocimientos de geografía me decían que en la región del Pacífico Medio los vientos alisios del nordeste soplaban de forma sostenida. Suele ser así, pero el día que yo tenía previsto despegar los vientos cambiaron y soplaron con fuerza desde el sur y el sudeste.

A primera hora de la mañana del 11 de enero empezaron a concentrarse nubes sobre Honolulu que descargaron sobre las once un violento aguacero tropical. Me aseguraron que estas condiciones eran muy poco habituales. El aeropuerto militar desde el que tenía previsto efectuar el despegue carecía de pistas de superficie dura, por lo que, si despegaba como tenía previsto aquella tarde, tendría que elevarme desde un terreno empapado. La pista medía unos dos kilómetros y estaba trazada en la dirección de unos vientos dominantes que se negaban a prevalecer.

Amablemente, los militares habían recortado la hierba alta de la pista para trazarme un camino y habían dispuesto banderitas blancas a modo de balizas a ambos lados para que me resultara más fácil despegar en línea recta. Este sistema de banderitas fue tan eficaz que volví a utilizarlo más tarde en un despegue desde Ciudad de México en el que tuvimos que improvisar una pista casera en el lecho cocido de un lago seco.

Ni a la una del mediodía, ni a las dos ni a las tres las condiciones habían mejorado. Tras almorzar en casa de un oficial nos quedamos con la nariz pegada a la ventana esperando que el tiempo cambiara. A las tres y media la lluvia amainó de forma definitiva y dio la impresión de que las nubes se disipaban. Me dirigí al hangar donde estaba el avión para inspeccionar el terreno. Me encontré un campo empapado y los ánimos pasados por agua de los pocos fieles que se hallaban junto al aparato. Aun así, les pedí que terminaran de cargar el combustible, que subieran a bordo mi equipaje (incluida una lancha neumática) y que calentaran el motor. Pensaba que más tarde sería posible despegar y quería que hasta el último detalle estuviera preparado y listo.

Quiero añadir algo acerca del avión que había sido mi compañero en el aire durante tantas horas. Era un aparato que te entraba por los ojos con las alas y los costados del fuselaje pintados a franjas rojas y doradas. Es posible que posado en tierra resultara un tanto chillón, pero estoy segura de que recortado contra una de esas nubes

blancas de nata se veía muy hermoso. Era un aparato cerrado. No me gusta que me zarandeen, conducía un coche cerrado y quería pilotar un avión cerrado. Además, está comprobado que un avión cerrado es más cómodo y reduce el cansancio. En los vuelos largos la fatiga es un factor importante para tener en cuenta. El Vega suele llevar seis pasajeros además del piloto: los pasajeros, en la parte trasera y el piloto, en la delantera, en una cabina desde donde puede ver el motor de quinientos caballos. El espacio de los pasajeros había sido sustituido por grandes depósitos de combustible de dos mil litros de capacidad. ¡Entre Honolulu y Estados Unidos no había estaciones de servicio!

La carlinga parecía una madriguera pequeña y acogedora en la que yo iba sentada sobre un cojín hecho a medida. A la derecha tenía una gran caja negra, la radio con los mandos en su parte superior para un acceso más fácil; a la izquierda, una gran brújula y las manivelas de las dos bombas de presión que me permitían cambiar el combustible de un grupo de depósitos a otro. Parte del combustible se hallaba en el ala donde lo llevan normalmente los aviones comerciales, y la otra parte, en los depósitos especiales que había instalado en la cabina. En caso de que fallara la bomba mecánica podría seguir adelante mediante aquel sistema manual. Ocurrió que en una ocasión tuve que bombear manualmente carburante durante más de seis horas, lo que resultó tremendamente fatigoso, pero valió la pena contar con dicho sistema de emergencia.

A la derecha tenía un pequeño armario para provisiones. Durante el vuelo sobre el Atlántico tomé un termo de sopa caliente y no me sentó muy bien, como no bebo ni café ni té decidí salir de Honolulu con un termo de cacao caliente. Llevaba también tabletas de leche malteada, chocolate, zumo de tomate y agua. A la esposa de un oficial le pareció que llevaba poca comida para un vuelo de tres mil ochocientos kilómetros, por lo que se ofreció a prepararme un almuerzo tipo picnic. Le contesté que por un motivo u otro me resultaba difícil comer durante los vuelos largos, pero que si lo

preparaba me lo llevaría conmigo, de modo que contaba también con ese almuerzo.

A mi izquierda tenía otro armario pequeño en el que guardaba mis efectos personales. Contaba también con fusibles de repuesto, una linterna extra, un bloc de papel y lápices, cuerda y otros objetos que podían resultarme útiles.

Tras pedir a los militares que me calentaran el motor, me acerqué al Servicio Meteorológico para una última consulta y descubrí que, si no aprovechaba las condiciones locales de aquella tarde, pese a no ser las idóneas, me quedaría atrapada indefinidamente por las tormentas que se aproximaban desde el Pacífico. Por ello, a las cuatro y media volví al avión, que se hallaba junto a la puerta del hangar, en la pista asfaltada de estacionamiento. Su motor ronroneaba con dulzura. Subí a la cabina y lo probé. El sonido era perfecto. Pedí entonces que removieran los topes que inmovilizaban las ruedas.

Rodando, me dirigí a la pista de despegue. Mi mecánico corría por su borde. Lo podía ver desde la cabina y noté cómo sus pasos levantaban salpicaduras de barro, tan blando estaba el terreno. Parecía desalentado, le colgaba un cigarrillo de la comisura de los labios y tenía el rostro tan blanco como su mono de trabajo. Quería gritarle: «¡Ánimo, Ernie, que enseguida acabamos!», pero con el ruido del motor era imposible que pudiera oírme.

Al mirar a la izquierda, vi frente a los hangares tres camiones de bomberos y una ambulancia. Hasta el último de los militares acarrea un pequeño extintor de chorro y las mujeres habían sacado sus pañuelos, preparadas para cualquier eventualidad.

El momento de mayor riesgo con una carga tan grande de combustible es el despegue por la posibilidad de incendio si algo falla. En cualquier caso, no son comparables a los despegues de la aviación comercial actual. Sería tan injusto como comparar las

carreras de coches con una conducción segura, si es que eso existe en realidad.

Cuando el mecánico logró arrancar una gran bola de barro y hierba que se había incrustado en el patín de cola pude situar el avión en posición de despegue. Observé el largo camino que tenía ante mí y los campos de caña de azúcar que se extendían más allá hasta la cumbre de las montañas que cruzaban la isla en diagonal. Estas montañas tenían un perfil puntiagudo, suavizado aquel día por nubes bajas y grises.

Al ver que las banderitas colgaban flácidas de sus palos me percaté de que el poco viento que soplabla me era favorable venía de cola. Esto era un contratiempo. Como sabréis, los aviones despegan contra el viento, no a favor de él, igual que cuando los niños elevan una cometa: el niño no corre a favor del viento, sino en contra. El avión es como una cometa con un motor en lugar de un niño. Tras accionar la palanca de aceleración el Vega empezó a moverse y a ganar velocidad. Noté que la cola se levantaba. El avión iba cada vez más ligero sobre sus ruedas y, tras rodar casi novecientos metros, una gran depresión en la superficie del terreno hizo que perdiera completamente el contacto con el suelo. Presioné la palanca a fondo mientras le daba máxima potencia. El aparato empezó a acelerar, elevó el morro... y despegamos. Me han preguntado a menudo qué es lo que pienso durante el despegue. Ningún piloto se dedica a anotar sus pulsaciones. Tiene que fundirse con la máquina como si fueran un todo. Si piensa en cualquier otra cosa que no sea la tarea que tiene entre manos, surgirán problemas.

A pesar de que tenía un montón de cosas de las que ocuparme tras el despegue, se me han quedado grabadas las imágenes de aquellos momentos.

En cierto modo me di cuenta de que estaba sobrevolando una zona restringida, a una altura prohibida. Estas islas están salpicadas de reservas militares sobre las que un avión civil no puede sobrevolar

por debajo de cierta altura y yo ascendía lentamente porque iba muy cargada. Estaba por debajo del límite permitido. Distraídamente me pregunté si la marina iba a dispararme o iba a arrestarme cuando llegase a donde llegase al tomar tierra. Si es que llegaba.

Mi rumbo pasaba por encima de Honolulu y, mientras sobrevolaba la bonita ciudad y veía que los comercios empezaban a cerrar, se me ocurrió que todo el mundo iría a cenar a casa menos yo. A las cinco en punto volaba sobre el cabo Makapuu, el último extremo de la isla. Poco después transmití el primer mensaje por radio. Rezaba más o menos así: «Volando a mil ochocientos metros de altura entre nubes dispersas. Temperatura exterior: -12 °C. Todo va bien».

En aquella ocasión pude sintonizar un programa musical de la KGU, una emisora de Honolulu. No prestaba atención a la música, simplemente mantenía la emisora sintonizada para que cuando me llegaran mensajes, como estaba previsto, pudiera subir el volumen y oír lo que me decían. De repente, la música se cortó y un locutor dijo: «Avance de noticias. Interrumpimos nuestro programa musical para anunciarles que Amelia Earhart acaba de despegar de Honolulu con la intención de intentar volar hasta Oakland».

¡A mí me lo decían!

La voz del locutor añadió: «El señor Putnam intentará ponerse en contacto con su esposa». A continuación, oí la voz de mi marido como si estuviera en la habitación contigua. «A. E., el ruido del motor interfiere en tu emisión. ¿Podrías hablar un poco más alto para que te oigamos?». Sentada sobre el Pacífico, fue para mí muy emocionante tener su voz tan clara allí conmigo. Fue uno de los momentos más extraordinarios del vuelo.

Desde el principio estuve rodeada por las nubes y tuve que ascender hasta los mil ochocientos metros para poder superar las capas del blanco diáfano. Si dirigía mi vista hacia abajo podía ver el agua azul marino, que se tornaba más oscura a medida que caía la noche.

Era una noche estrellada. Flotaban puntos de luz al otro lado del parabrisas, tan cerca que parecía que podía tocarlos. Nunca había vista tantas estrellas juntas, ni tan grandes. No olvidaré el contraste de las nubes, el claro de luna y las estrellas en contraposición con la negrura del mar. Es interesante señalar que he volado sobre miles de millas náuticas, pero solo he visto el mar durante unos pocos cientos de horas. He volado por encima de las nubes, entre dos capas de ellas o en plenas formaciones nubosas, en ocasiones durante largas horas seguidas sin ver barcos, a excepción de cuando me acercaba de la costa. Sin embargo, para mi vuelo sobre el Pacífico me llevé un mapa que indicaba la posición de todos los barcos sobre los que volaría durante esa noche. La posibilidad de que mi pequeño avión y un barquito se cruzaran lo bastante cerca como para poder verse se me antojaba ridícula.

Hacía unas seis horas que había perdido de vista las últimas islas cuando vislumbré una luz, rosada, comparada con la de las estrellas. Comprendí que se trataba de un barco, aunque no lo veía como tal; parecía que la luz rosada giraba.

Todos los barcos habían acordado dejar las luces de posición encendidas por si yo los sobrevolaba. Hice destellar las luces de aterrizaje, que son muy brillantes, cuatro veces hasta obtener respuesta de la forma diminuta que se hallaba dos metros por debajo. Tenía sintonizada la KFI de Los Ángeles, no sé qué programa se estaba emitiendo, pero de golpe quedó interrumpido por los chasquidos de un código que sonó como una perdigonada en mis oídos. Era el barco que me mandaba el mensaje de que me había visto en el cielo. Llevaba en ese momento mil quinientos kilómetros recorridos y todo iba perfecto.

Tras el cordial intercambio de mensajes con la embarcación las nubes se cerraron debajo de mí y me impidieron seguir viendo el mar. Entonces vi que en el horizonte el brillo de las estrellas parecía atenuarse. Era como si entre las estrellas y yo hubiera caído un velo. El velo fue alzándose desde el horizonte, cada vez más denso hasta

envolver el avión y no dejándome ver nada. Cayeron unas pocas gotas sobre el cristal, y tan rápido como había entrado salí del chubasco, de eso se trataba, y volví a la noche estrellada. Seguí avanzando entre pequeños chaparrones durante unas dos horas. El termómetro exterior nunca registró una temperatura inferior a los  $-15$  °C. Sin embargo, tenía la ventana de la cabina parcialmente abierta, por lo que la lluvia me dejó calada y helada de frío. Pensé entonces en tomarme una taza de cacao caliente y así lo hice. Me sentó de maravilla. En realidad, fue la taza de cacao más particular que jamás me haya tomado: sentada a dos mil cuatrocientos metros de altura en medio del océano Pacífico en completa soledad.

Tras la media noche, la luna se puso y me quedé a solas con las estrellas. He repetido muchas veces que la tentación de volar es la tentación por la belleza, y no necesito más vuelos para saber que lo que atrae a los pilotos es el atractivo estético del vuelo.

Durante mi travesía atlántica pensé que lo más bonito que vería sería el amanecer sobre el océano, pero no pude apreciarlo debido a las nubes. En esta ocasión fui más afortunada. Una sombra de luz empezó a jugar alrededor del horizonte y en un abrir y cerrar de ojos las estrellas desaparecieron. Ver amanecer desde el aire es una cosa temible. Tal es el brillo de la luz que un piloto debe afrontarla con gafas oscuras.

Aparte de gozar de la belleza, aquel amanecer me resultó desconcertante dado que el sol apareció a la derecha de mi rumbo. Me pareció que debería de estar volando mucho más enfilada hacia él. Por un instante me pregunté si no habría ido toda la noche en dirección a Alaska. Comprobé la brújula y los mapas. Todo parecía correcto, por lo que llegué a la conclusión de que el que se equivocaba era el sol y no yo. Cuando hubo luz suficiente me hallé metida en un banco de nubes blancas, densas, semejantes a claras de huevo montadas, que parecían extenderse hasta los confines de la tierra. No sé si impulsada por el poder de sugestión de aquella



imagen, pero en ese momento me comí un huevo duro, el único alimento sólido que ingerí durante la travesía.

Después de la salida del sol, la señal de mi radio frecuencia perdió eficacia. No obstante, fui emitiendo de vez en cuando, ya que desde las estaciones de escucha de la costa se podría oír mi señal y sabrían por lo menos que seguía viva. Como estaba segura de que mis palabras apenas resultarían inteligibles, no me preocupé mucho de lo que decía. Hablé sobre la panorámica, que no era gran cosa, e hice otros comentarios. Tras volar sobre esa monótona niebla durante unas dos o tres horas —no podéis imaginaros lo pesado que es— recuerdo que, dirigiéndome al pequeño micrófono de mano, dije: «Me estoy cansando de esta niebla». El mensaje fue entendido como «me estoy cansando». Inmediatamente enviaron un médico y una enfermera al aeropuerto de Oakland para poder revivir a la exhausta aviadora cuando llegase, si es que llegaba. Nadie que se sienta cansado tras una noche en vela en condiciones de vuelo normales debería embarcarse en un viaje largo.

Tras la decimoquinta hora de vuelo, como ocurre siempre cerca de la costa, el banco de nubes empezó a romperse y aparecieron claros a través de los cuales pude mirar hacia abajo y ver el agua de nuevo. En esta ocasión lucía azul con el sol de la mañana y se rizaba en pequeños pliegues. Miré por una de las ventanas entre las nubes y divisé otro barco. Inclinando el ala del avión atravesé el agujero y pasé de los dos mil cuatrocientos metros a los sesenta creo que más deprisa de lo que nunca había descendido. El dibujo de un gran billete de dólar en la chimenea del buque me indicó que se trataba del *President Pierce* de la compañía Dollar que partía de San Francisco. Llevaba el rumbo correcto y estaba donde tenía que estar. Y yo también. Sobrevolé varias veces el transbordador para que me viese el capitán. A continuación, me alineé con la estela del barco, lo que fue una buena comprobación de rumbo. Como no me podía comunicar directamente con el barco hablé con San Francisco para pedirles posición. Al cabo de quince minutos recibí la respuesta. Me

encontraba a cuatrocientos ochenta kilómetros de la costa de California, exactamente en mi curso.

Está claro que la última hora de cualquier vuelo es siempre la más dura. Si existen nubes proyectando sombras es fácil que el piloto crea ver tierra donde no la hay. ¡Sobre el Pacífico vi tanto territorio que California podría anexionarse!

Cuando por fin avisté tierra, esta vez real, volaba sobre el agua a unos quinientos cincuenta metros muy por debajo de las cimas montañosas costeras. A medida que me aproximabaforcé la vista para tratar de ver algo reconocible, pero no encontré nada. Divisé, sin embargo, una hondonada entre las montañas y me imaginé como un oso yendo hacia lo alto para ver qué descubriría.

Al aproximarme, elevé el avión mientras flotaba con suavidad sobre aquellas acogedoras colinas. Allí, frente a mí, se abría la bahía de San Francisco. Lo único que tenía que hacer era seguir recto y aterrizar. Mi aterrizaje en Oakland fue muy diferente al que realicé en 1932 en Londonderry, Irlanda. Tras conseguir ahuyentar a todas las vacas de la zona me había detenido en el patio trasero de una granja de la que salieron tres personas alarmadas. Abrí la escotilla y asomé la cabeza y sin saber cuál sería la frase adecuada: para la ocasión anterior me había limitado a decir: «Vengo de América», lo que no impresionó a aquel comité de bienvenida. En Oakland no tuve que explicar de dónde venía.

# El vuelo mexicano

Existieron tres factores que me impulsaron a intentar el vuelo mexicano. El primero, tenía el avión en condiciones idóneas para viajes de larga distancia. El segundo, el gobierno mexicano me había cursado una invitación oficial (era la primera vez que algo así ocurría; en Irlanda no me había invitado nadie). Y, por último, Wiley Post. Recuerdo que cuando le conté mis planes a Wiley Post cruzó la sala para mirar un globo terráqueo que había sobre una peana y me preguntó qué ruta pensaba tomar para ir de Ciudad de México a Nueva York. Le respondí que mi idea era ir en línea recta la mayor parte del tiempo posible.

—¿Vas a atravesar el Golfo? —preguntó.

Respondí que sí. Midió la distancia con los dedos.

—Son unos mil cien kilómetros. Casi la mitad del Atlántico. ¿Cuánto tiempo perderías si fueras siguiendo la costa?

Le expliqué que volando en línea recta ahorraba una hora, incluso tal vez más.

—No lo hagas, Amelia —me dijo—. Es demasiado peligroso.

No daba crédito a mis oídos. Wiley Post, un hombre que había afrontado toda clase de peligros en su vuelo estratosférico, consideraba arriesgado un vuelaquito de nada entre Ciudad de México y Nueva York sobrevolando el Golfo. Si era eso lo que él pensaba, estaba dispuesta a despegar cuanto antes. El 19 de abril de 1935 el NR965Y (así se identificaba mi Vega) y yo partimos de Burbank, California, en dirección a Ciudad de México. Transcurridas algo más de trece horas alcanzamos el aeropuerto de Balbuena, dos mil setecientos kilómetros al sur.

Como aviadora el viaje resultó interesante. Despegué antes de medianoche bajo una luna generosa que proveía de una pátina gloriosamente plateada las colinas cercanas, pero tras llegar a las áridas extensiones del golfo de California se levantó una neblina que hacía difícil distinguir la diferencia entre agua y arena. Solo las diferenciaba cuando el destello de la luna se reflejaba en el agua o distinguía la negrura de la arena. Ni tan siquiera las dificultades mecánicas que suelen acontecer durante las primeras horas de vuelo, como un motor sobrecalentado por un inadecuado ángulo de ataque de la hélice, podían empañar la extraña belleza de la noche y de los remotos paisajes campestres que dormitaban debajo de mí.

El mapa me indicó que después de Mazatlán, en la costa mexicana, debía girar hacia Ciudad de México, situada a novecientos sesenta kilómetros de distancia. Allí encontraría las cadenas montañosas que se encaramaban hasta el altiplano central de México. Volaba siguiendo la brújula; cuando localicé las ciudades de Tepic y Guadalajara pensé que había logrado escapar al presagio de que me perdería en este último tramo, pero de repente distinguí a mis pies una vía férrea que no debería estar allí, si yo me hallaba donde se suponía que debía de estar.

Estaba volando a una altitud de tres mil metros con montañas y altiplanos rodeándome. Tenía previsto llegar poco antes de la una, hora mexicana, pero a esa hora supe que pese a estar cerca de mi destino aún me encontraba en una situación incierta.

Justo en ese momento una mota de polvo o un insecto me entró en el ojo. Aquello me dolió mucho, además de hacer estragos en mi visión. Veía borrosos los mapas, incluso con mi ojo «bueno», que en solidaridad con su compañero se declaró en huelga inmediatamente. Como de todas formas tenía la sensación de haberme perdido decidí aterrizar y preguntar por el camino. El lugar en el que tomé tierra, un pastizal, me recordó vagamente el lugar donde aterricé en Irlanda tiempo atrás, aunque aquí el ganado ni se inmutó mientras que sus congéneres (¿hermanas?) de la otra punta del Atlántico

habían montado un buen alboroto al ver invadida su tranquilidad por el ruido de mi motor. A diferencia del otro campo, decorado con tréboles, este mostraba cactus e higueras.

Tan pronto aterricé, tras una primera pasada a baja altura para comprobar que podía descender, aparecieron como por arte de magia peones y campesinos. Se mostraron amables y educados y no parecieron en absoluto asombrados, ni siquiera al comprobar que la visitante del cielo era del sexo femenino. El prado era de hecho el lecho seco de un lago, plano y sin obstáculos peligrosos. Mi español era inexistente y los nativos no hablaban inglés, por lo que emprendimos unas negociaciones que se llevaron a cabo a través de sonrisas y señas y que bastaron, sobre todo gracias a un sagaz zagal de piel oscura que me mostró sobre el mapa el lugar donde nos encontrábamos, para comprobar que me hallaba en un punto que resultó distar unos ochenta kilómetros de Ciudad de México.

Tras conducir el aeroplano hasta un extremo del claro, un par de espectadores entusiastas corrieron por en medio de la «pista» tratando ser de utilidad. Tuve que salir de la cabina para hacerles entender por señas que el avión les arrollaría cuando alcanzara la velocidad de despegue. Cuando conseguí convencerlos se retiraron a los márgenes poniendo el ganado y los niños y las cabras a buen recaudo.

En realidad, despegar no resultó complicado y al cabo de media hora fui recibida de forma oficial en la capital del país.

Durante los días siguientes hice un caleidoscopio de actividades y conocí personas acogedoras. «Diversión en México» habría sido el título apropiado. El presidente Lázaro Cárdenas amplió las recepciones y privilegios oficiales. Paseamos en barca por los jardines flotantes de Xochimilco, una especie de bucólica Venecia tropical a las afueras de la capital. Vimos un partido de pelota vasca y asistimos a una fiesta de charros, parecida a una exhibición de vaqueros, que demuestra que el dominio de la monta es un arte

idéntico en todo el mundo y que al igual que la música no requiere de traducción.

Lamentablemente no tuve muchas interlocutoras femeninas. Me apetecía de veras charlar con mujeres y conocer sus luchas y ambiciones. No estoy muy segura de qué es lo que la ley les permite hacer fuera de la tradición y la casa. Si bien tuve contacto con mujeres pertenecientes a familias pudientes, pude ver a muchas agotadas por la dureza de las labores agrícolas y tuve contactos breves con algunos grupos de apoyo mutuo de trabajadoras urbanas. Vi suficiente del espíritu del nuevo México como para querer conocer qué reformas va a traer este nuevo orden para las mujeres. Espero que llegue el día en que las mujeres no padezcan discriminaciones por razón de su sexo y consigan ser personas libres para vivir sus vidas, tal como hacen los hombres para vivir las suyas, independientemente del continente en que hayan nacido.

En un concierto celebrado en mi honor admiré el traje de charro que llevaban los músicos. Para mi sorpresa y alegría descubrí que el ministro Portes Gil había ordenado que me regalasen uno. Esta prenda es tan típica como la chaqueta roja de los cazadores británicos o la falda escocesa. El traje de charro que me entregaron al cabo de unos días era un elegante conjunto azul y plateado coronado con un pintoresco sombrero que pesaba lo suyo por los adornos que lleva. Un problema de sastrería que se me escapa es cómo adaptarlo al vuelo.

Fue esta una visita volante en los dos sentidos del término. Apenas había aterrizado cuando los problemas de la partida empezaron a acuciarnos.

En Ciudad de México, tanto el aeropuerto civil como el militar son excelentes. Pero a dos mil cuatrocientos metros de altitud las pistas son lo suficientemente anchas para los vuelos regulares, pero insuficientemente largas para mi avión y su exceso de carga. Así que exploramos los llanos que antaño habían sido el lecho del lago

Texcoco cercanos a la metrópolis y allí mismo, en el llano seco, improvisamos un aeropuerto de fabricación casera, con una pista de casi cinco kilómetros de longitud, con la ayuda de los militares mexicanos que rellenaron una zanja y allanaron los montículos.

A menudo he dicho que las letras más potentes en el alfabeto de la aviación son la T y la P. En las notas de los aviadores TP significa «si el tiempo lo permite». Cuando un piloto antepone estas letras a su programa de vuelo, es un piloto prudente.

Durante ocho días en Ciudad de México el tiempo no lo permitió. No supe que por fin los elementos se habían aplacado hasta el 9 de mayo a la una de la madrugada. El señor Putnam del Servicio Meteorológico de Nueva York, me comunicó por teléfono los informes finales preparados por nuestro viejo amigo, el doctor James H. Kimball decano de los vuelos récord.

Inmediatamente pedí al personal destacado en la pista que llenasen el avión con los 1.770 litros de gasolina que necesitaba y me acosté para dormir un poco. A las cuatro de la madrugada Edmundo Rendón, nuestro competente intérprete, me llevó en coche a la pista balizada con banderitas.

Previamente aquel mismo día, Charles Baughan, un veterano piloto de la Lockheed que operaba un aerotaxi en Ciudad de México, había conducido mi avión desde el hangar de la Pan American hasta el lecho del lago. Allí estaban ya los bidones de gasolina custodiados por unos soldados que apartaban a la gente, las vacas, los caballos y las cabras que querían cruzar la pista.

Llenaron el depósito bajo la supervisión de Baughan, mientras tanto el mecánico estrella de la Pan American, Cassasolo, efectuó, a la luz de los faros de un automóvil y de la tenue luz de una luna muy joven, una última revisión del motor.

Aquel día desayuné en Ciudad de México y cené en Nueva York. Todo hay que decirlo, desayuné muy temprano y cené tardísimo, ya

que aterricé a las diez y media en aeropuerto de Newark, tres mil quinientos kilómetros al norte. Despegué poco después de las seis de la mañana, hora mexicana, y utilicé solo un kilómetro y medio de la pista improvisada, ya que el avión se levantó con una facilidad sorprendente. Eso era lo que hacía mi Vega siempre: sorprenderme con un rendimiento extraordinario. A pesar de los pronósticos pesimistas para el despegue con un avión tan cargado en aquel aire enrarecido a 2.400 metros de altitud, lo único que tuve que hacer fue desplazarlo en línea recta y mantenerlo en el suelo hasta superar los 170 kilómetros por hora. Entonces se elevó solo en el aire.

Ascendí con lentitud hasta los tres mil metros para poder rebasar las montañas que rodean el alto valle central en el que se levanta la ciudad y que la separan de las tierras que descienden hacia el mar. Hacia el sur, el Popocatepetl se alzaba majestuoso con su nevada cima iluminada por los rayos del sol naciente. A mis pies y a mi alrededor se extendía un paisaje típico de un cuento de hadas. La belleza era tal que a punto estuve de distraerme de mi tarea principal, que consistía en pilotar un avión muy pesado, sacarlo del altiplano y cruzar las montañas que lo rodean.

Vistos desde el aire, los paisajes tienen rasgos y peculiaridades características. Por ejemplo, Irlanda se identifica fácilmente por los prados verdes, sus casitas blancas y las techumbres de paja. Y así como en los Estados Unidos no faltan campos de beisbol en todas partes, casi todas las ciudades mexicanas tienen su plaza de toros construida entre casas de adobe y jardines rodeados de tapias. Estos son los recuerdos visuales que conservo de aquella mañana.

Sobrevolando las montañas, las nubes se amontonaron a mis pies extendiéndose por el golfo. Poco pude ver, a excepción de sus contornos difusos y un breve atisbo de unos depósitos de crudo, que según calculé se hallaban cerca de Tampico. Después seguí manteniendo el rumbo nordeste en línea recta y crucé el golfo en dirección a Nueva Orleans, que se hallaba a poco más de mil cien kilómetros.



A partir de Nueva Orleans pude comunicarme por radio con las bases terrestres de forma constante. En realidad, la comunicación fue tan fluida y constante que tuve la sensación de estar deslizándome de vuelta a casa a través de una amena conversación telefónica colectiva.

En su conjunto el vuelo estuvo marcado por una precisión exquisita. Todo funcionó como debía. Los únicos momentos de tensión se produjeron cuando la multitud invadió la pista en Newark, poco después de que aterrizara. Dos corpulentos policías me rescataron del avión y en el tumulto que se produjo a continuación uno de ellos me agarró del brazo derecho y el otro de la pierna izquierda al intentar ponerme a salvo en un coche policial situado allí cerca. Pese a que sus intenciones eran buenas la maniobra careció de coordinación. Cada uno de ellos tiró de mí en una dirección y como resultado la víctima pudo saborear durante unos breves instantes lo que se debe sentir en el potro de tortura. Sin embargo, y a pesar de todo, sentaba muy bien estar en casa de nuevo.

# Los preparativos

Voy a empezar explicando cómo se desarrolló el proyecto del vuelo alrededor del mundo. Tras ser en 1928 una simple pasajera en el vuelo sobre el Atlántico, deseaba repetirlo en mi propio avión y en solitario. Perseguí ese sueño durante cuatro años hasta que se hizo realidad en 1932. Un océano llevó a otro de forma casi natural y, dos años después, y gracias a generosas donaciones y ayudas, llegó el momento de intentar la travesía del Pacífico. Desde la travesía de Honolulu a Oakland pensé en los cientos de cosas que podría hacer con un avión nuevo. Me rebosaban las ideas y mi marido tuvo que soportar mi parloteo durante horas. No solo me estaba proponiendo hacer un vuelo más largo que cualquiera de los que había intentado antes, sino que quería comprobar ciertas reacciones humanas en una permanencia prolongada en el aire. Pensaba convertirme a mí misma y a otros compañeros, cuando los encontrase, en conejillos de indias.

La industria aeronáutica estaba enfocada en los problemas mecánicos y económicos, y no ponía la suficiente atención en los efectos que el vuelo producía en las personas.

Me interesaba saber los efectos de la altitud en el metabolismo y qué alimentación era más apropiada durante el vuelo. También deseaba comprobar los efectos de la fatiga en el piloto moderno, que tiene que prestar atención a la utilización de mil y un instrumentos. ¿Qué efecto tenía el vuelo estratosférico en seres habituados al aire más denso de altitudes inferiores? ¿Manifiestan hombres y mujeres reacciones diferentes, y de ser así, cuáles y por qué?

Tengo la impresión de que se ha sacrificado a la velocidad otras consideraciones, particularmente la seguridad. También sería

interesante volver a las máquinas elementales de los primeros tiempos y progresar desde ahí.

Los actuales niveles de velocidad, tamaño y lujo ya no pueden abandonarse, el público que viaja en avión se ha habituado a ellos. Pero a mí me gustaría que la genialidad técnica de la aviación actual —la industria posee un genio extraordinario—, en lugar de concentrar sus esfuerzos en construir aparatos más veloces y grandes para el mañana, desarrollara un avión capaz de mantenerse en el aire avanzando a una velocidad no superior a los setenta kilómetros por hora y que, en caso de emergencia, pudiera tomar tierra a treinta. Creo que se puede conseguir sin sacrificar la velocidad punta, el tamaño o el confort.

Muchos aviadores consideran que los aparatos modernos se han vuelto demasiado complejos. Por ejemplo, en la carlinga de mi Electra existen más de cien esferas y mecanismos que tengo que observar o manipular. El sueño de un piloto es una simplificación de los mecanismos ya existentes, no hacerlos más ingeniosos y especializados. Estoy segura.

Esta no es más que la opinión de una aviadora que se siente especialmente interesada en los aspectos humanos de la máquina y los efectos sobre las personas que las usan.

Hacia un par de años que estaba vinculada gratamente con la Universidad Purdue, de Lafayette, Indiana, como miembro peripatético, sin destino determinado del profesorado. Purdue es una institución progresista que cuenta con un importante Departamento de Aviación y es una de las pocas universidades del mundo que posee pista de aterrizaje propia.

Se practica además la coeducación. De sus seis mil alumnos, unos mil son mujeres. Los problemas y oportunidades de esas chicas me interesaban tanto como los relacionados con la aviación. Tengo reservas en cuanto a la educación de la mujer en la actualidad. Con

frecuencia, los jóvenes están tristemente desencaminados. He conocido chicas que estarían mejor manipulando artilugios mecánicos que confeccionando vestidos, y chicos que lo harían mejor en la cocina que entre motores.

Una de mis mayores indignaciones viene del hecho de que las chicas, particularmente aquellas cuyos intereses se salen de lo común, no suelen recibir un trato justo. La situación no es nueva. Lleva reproduciéndose desde hace generaciones y es herencia de costumbres antiguas que dejan como corolario una propensión a la timidez en las mujeres.

El niño con inclinaciones hacia la mecánica puede disfrutar de su afición desde el mismo día en que sus piernas puedan llevarlo al taller de la esquina. Allí puede ensuciarse con arandelas de pistones o con carburadores y lucir esa mugre honrosa durante períodos indefinidos. Para su hermana, en cambio, la situación es distinta.

Con raras excepciones, el placer de descubrir cómo funciona un motor o el de reparar a martillazos un parachoques abollado son alegrías reservadas al sexo masculino. A la chica que desee dedicarse a estas tareas le cuesta encontrar dónde realizarlas. Por eso llevo un tiempo acariciando una idea muy especial clasificada con la letra C en mi archivo de deseos reprimidos. Esta ficha imaginaria lleva la letra C de «Chapuzas: solo para chicas» como encabezamiento. El plan consiste en organizar un taller mecánico en el que las chicas puedan manipular a sus anchas motores, tornos, sierras, herramientas y artefactos diversos de su propia creación. Donde puedan tumbarse bajo un vehículo, boca arriba, hurgar en las entrañas de un motor y ensuciarse el pelo de grasa si no hay más remedio. Donde puedan hacer cosas y divertirse descubriendo cómo están hechos los aparatos, por qué funcionan los motores, cómo marcan el tiempo los relojes, cómo llega la voz por la radio o cualquier característica de las maravillas mecánicas de la vida diaria. Estoy segura de que muchas ellas las dominarían tan bien como cualquier hombre y tal vez así pudieran emerger en algún punto de

la escala entre los mecánicos de taller y los inventores y haber tenido la oportunidad de comprobar sus aptitudes.

Esto ha resultado ser una digresión considerable en el relato que se supone debería tratar de mi vuelo alrededor del mundo, pero creo que son temas relacionados.

El vuelo iba a ser el precursor de una serie de actividades en Purdue, donde por suerte hay una oferta de estudios de mecánica práctica e ingeniería para las alumnas.

Durante nuestras conversaciones sobre la creación de un curso de «mecánica doméstica» se abrió un campo muy atractivo: muchas chicas que se ocupaban de tareas domésticas aceptarían preparación práctica sobre qué hacer si el timbre de la puerta deja de funcionar, si se atasca el sumidero, si la estufa de gas tiene un escape, si saltan los fusibles, si el molino de viento enloquece o cualesquiera de los muchos problemas o fallos mecánicos que pueden producirse en una casa y que son fáciles de solucionar si uno tiene una idea rudimentaria de cómo hacerlo.

Esto explica mi entusiasmo por Purdue, tan abierto no solo a la aviación sino a la mujer.

El verano pasado, el presidente del Consejo de la Universidad, Edward C. Elliott, le preguntó a mi marido acerca de mis intereses, además de las cuestiones académicas inmediatas. George Putnam es un colaborador leal y útil en todos mis proyectos, y un ferviente creyente en que las esposas han de dedicarse a aquello que hacen mejor. Así corrió la voz de mi ambición por conseguir un aeroplano mejor y más grande, no solo para llegar a lugares más lejanos, más deprisa y con mayor seguridad, sino, sobre todo, para continuar con mi trabajo pionero en la enseñanza de la aviación y en la experimentación técnica.

Así pues, a su debido tiempo entré en posesión de mi Lockheed Electra bimotor. Su adquisición fue posible gracias a la Fundación

Purdue para la Investigación, con la colaboración de amigos como J. K. Lilly, Vincent Bendix y otros, la mayoría de ellos dedicados a la industria aeronáutica y por la generosidad de unos fabricantes que parecían considerar mis actividades como útiles para la promoción de la aviación y, tal vez, para vencer la resistencia de las mujeres a viajar por el aire.

Me había propuesto emprender un año de investigación con mi avión y a continuación planificar algún vuelo interesante, pero las circunstancias hicieron aconsejable intentar hacer el vuelo primero y retrasar la investigación.

Mi «laboratorio volante» fue equipado con todo el instrumental moderno disponible. Compuesto de un giropiloto Sperry, un aparato automático capaz de hacer volar el avión sin ayuda; un radiogoniómetro Bendix que se orientaba con cualquier emisora que se encuentre en su radio de alcance y con el equipo de comunicaciones emisor-receptor de voz y código de la Western Electric, en cuya instalación a bordo colaboraron los Laboratorios Bell, bajo la dirección del doctor Frank B. Jewett. El avión es un monoplano bimotor totalmente metálico provisto de tren de aterrizaje retráctil. Es un hermano mayor de los dos Lockheed Vega que había utilizado en los vuelos anteriores. Tiene una velocidad de crucero de 333 km/h y una velocidad máxima superior a los 600 km/h. Con los depósitos de gasolina especiales instalados en el fuselaje, con capacidad para cuatro mil trescientos litros, poseen una autonomía de vuelo de más de seis mil cuatrocientos kilómetros. A plena carga, el aparato desplaza unos seis mil ochocientos kilos. Está propulsado por dos motores Wasp con una potencia de 1.100 cv.

Supongo que las previsiones a veces superan el resultado real. Sean cuales fueran los resultados finales del viaje, los meses de planificación despertaron un interés extraordinario.

Como digo a menudo, la preparación de cualquier aventura constituye dos tercios de esta. Los preparativos para el vuelo

alrededor del mundo requirieron muchos meses. Por un lado, estaban los aspectos mecánicos del aparato y, por el otro, los apoyos necesarios en lugares remotos durante el viaje. Cuando planificamos un viaje en automóvil podemos adquirir los mapas necesarios en cualquier estación de servicio. En el caso de un vuelo alrededor del mundo, gran parte del cual se desarrollará alejados de los trillados caminos de la aviación comercial convencional, existen complejos escollos que afrontar. Nos costó semanas conseguir todos los mapas y cartas necesarias. Una vez obtenidos, establecimos al detalle los rumbos a seguir. Se ocupó de ello el comandante Clarence Williams, de Los Ángeles, que ya me había ayudado en la planificación de otros vuelos.

En su forma final las cartas de vuelo son auténticas maravillas. En ellas se trazan los cambios periódicos de las rutas, las distancias, aeropuertos y demás. Sin embargo, conforme se van acumulando los datos complementarios, las notas al margen adquieren carácter y proporciones enciclopédicas. Se refieren a detalles sobre aeropuertos, instalaciones de repostaje y servicio, vientos dominantes, características de la meteorología y de los terrenos de cada lugar, altitudes críticas, posibilidades de aterrizaje de emergencia y otras informaciones.

Para poder reunir todos estos precisos datos contamos con la colaboración inestimable de Jacques de Sibour, un viejo amigo nuestro que, junto a su esposa Violette (pilotos ambos), está íntimamente familiarizado con las condiciones de vuelo en gran parte del trayecto más difícil que deberíamos cubrir.

En la campaña que estábamos programando era importantísima y fundamental la planificación de los repostajes y revisiones mecánicas. A medida que avanzamos en nuestros planes, la organización mundial de la Standard Oil Company de New Jersey y sus asociados colaboraron en la recopilación de información y en encontrar puntos de reabastecimiento de combustible en puntos

concretos. En estos lugares habría mecánicos competentes y se tendrían preparadas piezas de recambio.

Vivir con aquellos mapas era absorbente a la par que instructivo. Mis conocimientos de geografía (los teóricos al menos) aumentaban semana a semana. Sentada al sol en el porche de mi casa en California seguí los monzones hasta sus guaridas; valorar las lluvias en la India o las condiciones para el despegue en los aeropuertos africanos era una aventura en sí misma. Algún día quizás escriba sobre la diversión que supone viajar sobre los mapas sin moverse de casa. Según el primer esbozo, la ruta prevista iba de Oackland a Honolulu y de allí a Port Darwin, en el territorio del Nordeste australiano, cruzando Nueva Guinea y una minúscula isla llamada Howland medio grado al norte del ecuador y a unos dos mil novecientos kilómetros al sudoeste de Hawái. Aquella era la primera parte. La segunda consistía en un trayecto más largo sobre tierras fabulosas y se extendía desde Australia hasta la costa occidental de África, por Arabia. La tercera sección era el Atlántico Sur. La cuarta, de Brasil hacia el Norte. Pensé que podía darme por satisfecha si lograba cumplir cualquiera de esos tramos.

Si los vuelos anteriores los había realizado en solitario, en esta ocasión pensaba llevar un navegante. El Electra y yo teníamos que cruzar más de diez mil cuatrocientos kilómetros de agua en tres saltos, dos de ellos sin sobrevolar tierra firme en ningún momento y sin pistas de aterrizaje intermedias en todo el trayecto. No me pareció sensato intentar tal travesía sin la ayuda de la navegación astronómica.

En los dos vuelos anteriores y en la travesía del Golfo de México calculé a estima el punto de aterrizaje. Sin embargo, en aquellas ocasiones me dirigía a continentes, no a diminutas extensiones de tierra en medio del océano. Hawái, a tres mil ochocientos kilómetros de California, resultaría difícil de localizar con ese método. La isla Howland, de seis kilómetros cuadrados, era un objetivo increíblemente minúsculo, casi tres mil kilómetros más allá. Utilicé



cuatro recursos con tal de tomar todas las precauciones posibles. El primero, la navegación a estima (que consiste simplemente en calcular tu posición según la velocidad mantenida en determinada dirección durante un cierto tiempo); en segundo lugar, la marcación por radiofaro desde embarcaciones en el mar o desde instalaciones en tierra; en tercer lugar, el radiogoniómetro RDF, que llevaba en la carlinga; y en última instancia, la navegación astronómica por sextante. Por lo que me dicta la experiencia, pienso que un piloto solitario no es capaz de hacer estimaciones precisas, pues los aviones modernos son artefactos muy complejos.

Así pues, pedí al capitán Harry Manning que fuera mi navegante. Le conocí cuando era capitán del Roosevelt, transatlántico norteamericano en el que regresé después de mi primer vuelo sobre el Atlántico en 1928. Durante ese viaje me habló de navegación, y acordamos que cuando se presentara la ocasión formaríamos equipo en un vuelo. Ahora, ocho años después, él seguía dispuesto a embarcarse en un viaje como ese, y yo seguía queriendo que lo hiciera.

El avión estaba equipado con ventanillas especiales para que pudiera desarrollar su labor y disponía de una mesa de buen tamaño para poder desplegar los mapas que necesitara. Al lado de la mesa tenía los cronómetros montados en caucho para poder soportar los traqueteos. Un altímetro de indicadores de la velocidad del aire y de deriva, un aparato Pelarus y la brújula complementaban el equipo de la «sala de cartografía». El navegante tenía acceso a cualquier parte del avión, puesto que un pasillo sobre los grandes depósitos de combustible conectaba la carlinga de la cola con la carlinga principal.

Este, en resumen, es el prólogo del vuelo. Desarrollar los preparativos me ha mantenido ocupada a mí y a muchos otros todo este último invierno. En marzo nos estábamos acercando al objetivo de nuestra partida.

Había emprendido mis vuelos anteriores sin hablar demasiado de ellos. En aviación hablar sin tener algo significativo que decir es una mala política. Pueden suceder tantas cosas antes del despegue, o que incluso provoquen el abandono del vuelo, que la mayoría de los pilotos prefieren dar evasivas o no contestar nada. Sin embargo, en este caso el silencio no es posible, y una de las consecuencias ha sido que durante muchos meses he tenido el privilegio de responder a muchas preguntas... Cuando me vi capaz de hacerlo.

Una de las preguntas más habituales ha sido «¿Por qué intenta usted este vuelo alrededor del mundo?». Y la respuesta que merece ser registrada aquí es: «Porque quiero». Esta fue la respuesta más extensa que fui capaz de dar. Se trataba de una aventura apasionante que me aportaría nuevas experiencias y un mayor conocimiento del arte de volar, de la gente y de mí misma. Creía que este vuelo me enriquecería y que, además, sería beneficioso para el programa de Purdue que teníamos proyectado.

Por otra parte, tenía la convicción de que, de vez en cuando, las mujeres debíamos hacer por nuestra cuenta cosas que los hombres ya habían hecho —y, en ocasiones, que no hayan realizado aún— para así demostrar nuestra propia valía como personas y fomentar en otras una mayor independencia de pensamiento y acción. Consideraciones de este tipo contribuyeron a reforzar mis deseos de llevar a cabo lo que tenía tantas ganas de emprender.

# El vuelo a Honolulu

Hacia las cuatro y media de la tarde del 17 de marzo despegamos de Oakland con rumbo a Honolulu. Este «despegamos» se refiere a una tripulación cuatro veces más numerosa de la que nunca había embarcado bajo mi mando. Además de mí iban Harry Manning, Fred Noonan y Paul Mantz. Me proponía dejar a Mantz en Honolulu, a Noonan en Howland y a Manning en Australia. Comentamos que en esta ocasión serían los hombres los que harían el regreso a casa a pie. Sin embargo, hasta el plan mejor trazado puede torcerse y el mío lo hizo de tal manera que los cuatro tuvimos que volver de las islas en vapor. Aunque antes de llegar a eso vayamos al relato del vuelo en sí.

Fred Noonan, uno de los más destacados navegantes aéreos, veterano de una decena de vuelos de travesías del Pacífico para la Pan American, había accedido a colaborar con Harry Manning en nuestros dos primeros y difíciles saltos oceánicos. Muy oportunamente para la fecha, que coincidía con la celebración de San Patricio, Noonan, cuyo apellido delata sus orígenes irlandeses, apareció con un trébol.

Paul Mantz había decidido que le apetecía apuntarse a un viaje gratis a Honolulu. Me alegré de tenerlo a bordo porque su presencia significaba no solo contar con un piloto de reserva, sino que podría aprovechar sus conocimientos técnicos para revisar el aparato antes del largo salto a Howland. Entre paréntesis añadiré que solo tras haber accedido a llevarlo me enteré de que estaba teniendo, sin saberlo, el papel de Cupido. Paul me confesó que la razón principal que le empujó a viajar a Honolulu en aquel momento no era únicamente su interés profesional en mi proyecto, sino el hecho de que su prometida, Theresa Miner, con la que se casaría en Burbank el 19 de agosto de 1937, ya estaba a bordo del Malolo, de la naviera

Matson, rumbo a Hawái. Volar conmigo le parecía la manera más rápida de reunirse con ella.

Una racha de chubascos intermitentes nos mantuvo en Oakland durante una semana. El día de nuestra partida aún llovía y se descargaban unos últimos chaparrones mientras se cargaban los depósitos de combustible. Sin embargo, hacia las cuatro el sol asomó entre bancos de nubes grises hacia el oeste bañando el Golden Gate de buenos augurios.

Con sus tres mil seiscientos litros de gasolina a bordo, el Electra iba muy cargado para remontar en una pista mojada. Paul Mantz y yo habíamos preparado de forma minuciosa nuestra técnica de pilotaje para este despegue. Se trataba de un despegue en equipo en el que cada uno tenía su trabajo: yo, a los controles, y Paul a cargo de la admisión de carburante y del tren de aterrizaje retráctil. Los mil cien caballos de mis dos motores Wasp se aplicaron con tanta nobleza a la tarea de levantar los seis mil trescientos kilos del aparato que las ruedas dejaron la pista después de una carrera de impulso increíblemente corta de quinientos ochenta metros, según evidenciaron las mediciones posteriores. Cabe mencionar que la gasolina especial de cien octanos proporcionó potencia extra a los motores.

Una vez en el aire reduje la potencia. Los motores tienen atributos casi humanos y suelen responder bien a un trato suave. Como los míos tenían ante sí una prueba agotadora quise someterlos al menor castigo posible.

En el aspecto mecánico, las primeras horas de vuelo suelen ser indicativas de lo que vendrá después. Por eso quería disponer de unas horas de luz diurna para observar con más comodidad el avión y la respuesta de los motores. Además, disponer de una línea del horizonte nítida ayuda a los pilotos, sean o no sean conscientes de ello, a mantener estabilizado un avión sobrecargado.

Al sobrevolar el Golden Gate este apareció dorado de veras. Detrás de nosotros se cerraban unas nubes cargadas de lluvia, pero hacia el oeste el cielo aparecía iluminado por el sol de la tarde, que encendía las laderas del monte Tamalpais a un lado y un San Francisco de cuento de hadas al otro. Pusimos rumbo al oeste y volamos sobre el gran puente nuevo, un hilo de acero bajo nosotros, salpicado de diminutos escarabajos en movimiento: los automóviles camino a casa. A una hora de vuelo de Alameda avistamos el Clipper de la Pan Am recortado contra un banco de cúmulos imponentes cuyos bordes brillaban con el sol. Volamos tan cerca que pudimos hacer fotografías. Era la primera vez que veía a otro avión sobre el mar y más tarde supe que, en todas las travesías del Pacífico efectuadas hasta entonces por los aparatos de la Pan American, nunca se habían cruzado dos aviones. Para Ed Musick, piloto del Clipper, también fue su «primero». Al cabo de poco, gracias a nuestra velocidad mayor, dejamos atrás la gran nave voladora. Estoy segura de que todos nosotros quedamos impresionados por lo insólito de encontrarnos con otro avión y perderlo de vista sobre la extensión solitaria del océano. Este hecho, inusual hoy en día, dentro de poco será tan corriente como un cruce de aviones en nuestras vías aéreas continentales.

He aquí unos fieles extractos de mi diario de vuelo tal como los escribí durante esa noche sobre el Pacífico:

Avión Clipper. 2 fotografías.

1:15. Arcoíris.

1:30. Barco.

Hielo en el carburador. Motor derecho entra y sale. Excesivo ladeo. Luego, arcoíris.

Nubes de bordes dorados al frente, luego la dorada nada del ocaso más allá. Me alegró de que partiéramos con tanta luz

diurnas. Algunas de las rachas de vientos que hemos sufrido habrían sido mucho más desagradables de noche.

Paul y yo hemos tomado un batido de cacao a tres horas de la salida. Aún persiste un ligero resplandor al oeste. He pilotado la mayor parte del tiempo. Ahora se ocupa Paul mientras yo observo los instrumentos. Hay estrellas. Los navegantes trabajan como posesos. Harry acaba de hacer un largo discurso por radio.

La cabina de popa está iluminada por una extraña luz verde. Nuestro instrumental refleja un tono rosado.

El cielo rosa amarillento.

Se ha hecho de noche. Son las once, hora de California. El mar está encantador. Venus está apareciendo delante y a la derecha. La luna funciona como un salvavidas. Nos proporciona un horizonte hacia el que volar. Brilla en las cubiertas y baña la carlinga.

Nubes esponjosas y más mar abierto.

6-7 horas de la salida. Las estrellas brillan, pero debido a la Luna no son visibles en el horizonte. Harry viene a ocuparse de la radio. Paul pilota mientras Harry trabaja encima de mi cabeza.

6:35. Harry informa de que vamos por delante del tiempo estimado. Noonan está calculando la posición. Vamos bien de carburante por ahora.

La nave vuela ahora como un aeroplano con casi 900 kilos menos.

333 km/h. ¡Vaya, vaya! Espero que los navegantes sepan lo que hacen.

El KFI acaba de llamar a las 12:15 hora del Pacífico. Informe meteorológico del vapor Monterrey. También W. T. Miller. Paul ha llamado a Burbank en 3.105 kilociclos.

Noonan pide que se mantenga estable el aparato mientras toma una serie de vistas. Pan Am en Oa Pan Am dice que contacte con Honolulu a la una en punto.

Harry acaba de hablar con Honolulu. La Luna se ha puesto tras un banco de nubes. Ahora empleamos el Sperry para descansar la vista, ya que prácticamente no tenemos horizonte, únicamente puedo percibir el tipo de formaciones nubosas y la falta de visibilidad que tuve la última vez, solo que entonces no tenía el Sperry.

Me parece que las nubes se están volviendo borrosas. Hace un rato eran como bolas blancas y firmes justo por debajo de nuestras alas. Después se desplomaban y se perdían un millar de metros más abajo engullidas por la Luna. Ahora son más informes. De todos modos, arriba sigue habiendo estrellas.

Los otros navegantes están tomando café. Percibo cómo me llega el olor.

Ahora la noche está más clara. Las nubes son blancas con islas oscuras por las que se puede ver el mar.

Son las 4:10 hora del Pacífico. Hemos estado volando sobre una extensión de mar abierto y el cielo parece más claro. Nos acercamos a unas nubes con agujeros. De vez en cuando una estrella parece emerger y elevarse por encima de estos. Curiosa ilusión.

El cielo parece más claro, no hay ninguna duda. Pero falta mucho para el alba. Acabo de comerme una manzana. Paul se conforma con un tomate porque no quedaba ninguna más.

Era la primera vez desde el vuelo del Friendship, en 1928, que tenía compañía mientras sobrevolaba el océano. La experiencia no tuvo aspectos sociales destacables. Los pilotos íbamos en la carlinga demasiado ocupados como para dedicarnos a conversar, mientras que los cartógrafos estaban enfrascados en su trabajo en la sala de cartografía, en la popa de los depósitos de combustible suplementarios, que en mi Electra ocupaban gran parte del espacio dedicado normalmente a los pasajeros. Allí tenían los instrumentos con los que averiguar nuestra posición mediante las estrellas, el sol y la estima ayudados por aparatos como el sextante, los octantes, los cronómetros y el indicador de deriva.

La comunicación entre el cubículo de los pasajeros y la cabina de mando se hizo utilizando una caña de pescar de bambú, en el extremo de la cual había un sujetapapeles en el que colocar las fichas donde escribíamos los mensajes. La información más interesante llegaba a los pilotos desde este «departamento de navegación». No solo era importante conocer nuestra posición en un momento determinado, sino también determinar la velocidad media y estimar el consumo de combustible y la cantidad remanente en los depósitos. A propósito de esto diré que llegamos a Hawái con gasolina suficiente como para volar cuatro horas más, lo que nos habría proporcionado autonomía para novecientos sesenta kilómetros adicionales de vuelo, un margen de seguridad muy satisfactorio.

En comparación con los vuelos sobre el Atlántico que se realizaron sin la ayuda de la radio, esta aventura parecía una reunión social. Estábamos en contacto permanente con el mundo y acabamos casi empachados de los programas que sintonizábamos, por no hablar de los mensajes de ayuda al vuelo que recibíamos y de los informes periódicos que enviábamos. Estuvimos tan ocupados durante toda la noche que no tuvimos tiempo para echar ni una cabezada. De hecho, apenas hubo oportunidades para probar bocado. Llevábamos cenas preparadas, pero cuando llegamos a nuestro destino vi que faltaban muy pocos bocadillos. Yo me comí uno y una manzana. Los



demás se contentaron con chocolate caliente y café de los termos que tomaban en vasos de papel.

Fred Noonan cumplió al máximo en su papel de navegante. Las estrellas siempre le dijeron dónde estábamos (por medio de su octante de burbuja), mientras que Harry Manning se ocupaba de la radio. En cierto momento, cuando volábamos a unos trescientos kilómetros de Hawái, Fred me indicó que bajara entre las nubes y tomara cierto rumbo. «Sitúa el faro de Makapu diez grados a estribor de proa», ordenó. Se refería a que pusiera en funcionamiento el radiogoniómetro Bendix para determinar la situación de la baliza y situar el avión en la dirección que indicaba. Era la primera vez que empleaba este instrumento recién desarrollado por Bendix. En esta travesía fue uno de los más interesantes y valiosos y funcionó a la perfección.

He aquí unos extractos más de mi diario de vuelo:

Por fin se hace de día y las estrellas se apagan. Reducimos a 190 la velocidad estimada para no llegar a oscuras. Estamos quemando menos de setenta y cinco litros de combustible a tres mil metros. Hemos sintonizado con Makapu. La orden es mantener la señal a 10 grados a estribor.

Acaba de apagarse el generador. Harry ha mantenido tanto tiempo la tecla apretada que el aparato se ha cansado. ¿Qué más da un generador si Harry sabe orientarse? Todavía no podemos ver qué estamos sobrevolando. Podría estar desierto. Si miramos a nuestra espalda las nubes podrían ser colinas de suaves laderas cuya silueta se recorta contra el cielo. Pasamos de vez en cuando sobre un «lago».

A ciento treinta kilómetros de Makapu Fred me dice que inicie el descenso.

A las 5:40 hora de Honolulu avistamos Diamond Head, el amistoso mojón que había visto por última vez aquella tarde nublada del 11

de enero de 1935, cuando puse mi cargadísimo Lockheed Vega rumbo al este hacia la costa californiana. El promontorio apareció entre las brumas matinales justo en el lugar y momento exactos que Fred había calculado, lo cual resultó en extremo reconfortante.

Tomar tierra fue una experiencia aún más grata que en mi primer avistamiento de la costa californiana dos años antes. Al fin y al cabo habría necesitado de mucho ingenio para no toparme con el continente al que me dirigía entonces; Hawái, en cambio, era una isla, y todos sabíamos lo fácil que resultaría dejársela atrás.

Consideré que debía una disculpa a la gente que se había levantado tan temprano para recibirnos cuando aterrizamos en Wheeler Field. Quizás hubiera tenido que ser más considerada y disponer de una hora menos impropia, pero no resultaba fácil, puesto que había sido necesario partir de Oakland con suficientes horas de luz diurna. Como había visitado estas deliciosas islas, estaba acostumbrada a la hospitalidad dulce de Hawái, aunque no me esperaba que tantísima de su maravillosa gente se quedara sin desayunar para acudir a darnos la bienvenida.

Y hablando de desayunos, los huevos revueltos que se frieron al momento de nuestra llegada y que nos esperaban en casa del coronel John McDonnell y señora es un recuerdo muy agradable.

Esperábamos continuar rumbo a Howland enseguida, pero no tardamos en saber que las condiciones atmosféricas al sudoeste no eran las más propicias. Era inevitable un retraso. Y si una tiene que esperar, no hay lugar más agradable que Honolulu. Como sucediera en otra ocasión durante mi vuelo en solitario sobre el Pacífico, pude refugiarme en la encantadora casa de playa de Chris Holmes y señora, en Waikiki. Seis horas de sueño, unidas a un sibarítico baño de sol en el porche, desde el que se contemplaba el paisaje tropical entre las trémulas palmas de los cocoteros, borraron todo rastro de fatiga. Cuando desperté, comí y tomé zumo de piña hasta saciarme.

De regreso al campo de aviación encontré a Wilbur Thomas, representante de Pratt & Whitney en Hawái, encaramado de puntillas, inspeccionando los motores Wasp. Le dije que él era una de las pocas personas a las que permitía tocarlos antes de que llegara el momento de la revisión general, para la que faltaba todavía muchas horas de vuelo. Creo que si un motor funciona perfectamente es mejor dejarlo tranquilo. Los de mi avión recibieron allí mismo, bajo la mejor supervisión posible, una adecuada sesión de baño y masaje mecánicos, por así decirlo, para mantenerlos en plena forma.

He de dejar constancia de varios agradecimientos entre los muchos que debo a todos los que me han ayudado. Oficiales y demás miembros del Ejército y de la Marina colaboraron plenamente conmigo, en particular, el general Barton K Young, el coronel John McDonnell y el comandante Samuel Grierson. Dos civiles que ya habían colaborado en mi anterior visita, Bill Cogswell y Nat Farbman—representantes en la isla de nuestro buen amigo Sidney Bowman de San Francisco—, estuvieron siempre a mi disposición y fueron de gran utilidad. Y no solo ellos, también Richard B. Black y todo el personal de *Itasca*, con su infructuosa espera en Howland; Bill Miller, del Departamento de Comercio; el teniente Frank Johnson, de la Guardia Costera; Bob Oertel, de la Standard Oil; y amigas como Benigna Green y Bess Young, en Honolulu. Y, sobre todo, a los mecánicos técnicos y operarios que trabajaron sin horarios en Burbank, Oakland, Honolulu y tantos lugares más. A todos ellos les debo muchísimo. Espero tener algún día la oportunidad de estrecharles la mano y explicarles hasta qué punto un piloto está indefenso sin su trabajo.

Con las quince horas y cuarenta y siete minutos de nuestro vuelo entre Oakland y Honolulu habíamos establecido un nuevo récord en la travesía de este a oeste. Es un dato interesante que indica el progreso de los aparatos, sobre todo en lo referente a la velocidad. En realidad, íbamos lo más despacio posible. Llevábamos los motores a bajo rendimiento y mantuvimos el aparato «entre

algodones» durante la mayor parte del trayecto. Por una vez el viento vino de cola y fue casi una molestia; por lo que respecta a la velocidad no habría sido difícil ir más deprisa. En condiciones favorables el Electra u otro avión similar podrían recortar en un par de horas el récord que habíamos establecido sin proponérselo.

El 19 de marzo, en Honolulu, escribí:

La velocidad no es un elemento principal en un vuelo como este. No puede serlo. Con franqueza, no tengo prisa. Ayer fue una decepción que el mal tiempo nos impidiera continuar, pero sin duda ocurrirán otros retrasos parecidos. Mi ambición carece de horarios. No hay ningún récord que batir. Eso será cosa de otros más adelante. Veremos vuelos alrededor del mundo cuya brevedad nos sobrecogerá. En lo que se refiere a nuestra aventura actual solo quiero avanzar con la mayor seguridad que nos permitan las condiciones día a día, concederme a mí y al Electra la experiencia de ver lo que podamos de este mundo tan interesante mientras lo rodeamos por la cintura y, con fortuna, regresar piloto y aparato de una sola pieza.

Estas notas no pudieron ser más inoportunas, pues a la mañana siguiente mi pobre avión estaba todo menos de una pieza, y yacía destrozado y lleno de abolladuras en la pista de Luke Field.

En la vida me he dado cuenta de que cuando las cosas funcionan viento en popa es el momento de prever que habrá problemas. Y, por el contrario, muchas experiencias desagradables me han enseñado que, en medio de la crisis más desesperada, cuando todo parece ir de mal en peor, más probabilidades hay de que aparezca un alivio que permita doblar la esquina.

Las primeras luces grisáceas empezaban a descender por las colinas del este de Pearl Harbor. Desde Wheeler, donde habíamos aterrizado, nos habíamos trasladado a Luke Field, donde una pista de hormigón de mil metros en buen estado ofrecía mejores

condiciones para el despegue. Habíamos decidido iniciar el vuelo al alba. No deja de ser asombroso cuántas cosas suceden cuando amanece.

Llevábamos tres mil cuatrocientos litros de gasolina a bordo, casi tanta como al despegar en Oakland, aunque la distancia calculada hasta Howland era novecientos sesenta y cinco kilómetros menor que la de la primera etapa del viaje. Tenía algunas dudas acerca de la meteorología por los informes de los que disponía, y quería llevar combustible suficiente en caso de tener que dar media vuelta, incluso ocho horas después de haber despegado.

Sin embargo, incluso con esta carga el avión no iba al máximo de su capacidad. En varias ocasiones habíamos despegado con comodidad con un peso superior. De hecho, el avión se deslizaba por la pista con tanta suavidad que pensé que ya había despegado del suelo. Diez segundos más y estaríamos con el tren de aterrizaje recogido y rumbo al sudoeste. No vi el menor indicio de que algo pudiese ir mal. Diez segundos más tarde el avión que con tanta gallardía nos había llevado hasta Honolulu yacía inutilizado en la pista como una pobre ave abollada con las alas rotas.

En cuanto a la tripulación, cuando el inesperado desastre sobrevino, sólo nuestros espíritus resultaron magullados. Por fortuna, Harry Manning, Fred Noonan y yo salimos del Electra sin un rasguño, pero el avión, con el tren de aterrizaje roto y un ala dañada, ofrecía un aspecto lamentable. En realidad, los daños eran relativamente ligeros dando fe de la robustez de los aparatos Lockheed (un accidente parecido hubiera podido terminar en un amasijo de hierros). Fue uno de esos accidentes de aviación que, poco importantes en sí, pueden tener consecuencias fatales. Los testigos afirman que uno de los neumáticos reventó. Sin embargo, tras estudiar detenidamente las huellas, creo que esa no fue la principal causa del accidente. Probablemente el amortiguador derecho del tren de aterrizaje cedió al extenderse. Los testigos en tierra vieron caer el ala. De repente, el avión se ladeó a mi derecha. Reduje la

potencia del otro motor y conseguí hacerlo oscilar de derecha a izquierda. Por un momento pensé que sería capaz de recuperar el control y enderezar el rumbo, pero, ay, el aparato iba tan cargado que una vez que se escoró no quedó más remedio que dejar que capotara con la mayor suavidad posible.

El tren de aterrizaje derecho se rompió y saltó gasolina del pozo de drenaje. Que no se produjera un incendio fue sin duda gracias a los buenos deseos que me llegaban con generosidad de todo el mundo. Ninguno de los tres sufrió el menor golpe, lo que prueba la seguridad de un avión de metal moderno como el mío.

Reflexionando sobre lo sucedido, agradezco que el fallo se produjera donde sucedió y no en algún recóndito y aislado lugar del mundo donde no contara con ayuda. Y debo añadir algo en favor de Fred Noonan y Harry Manning: se mostraron en todo momento incomparablemente animosos. De hecho, cuando llegaron los primeros auxilios y abrieron la puerta de la cabina, se encontraron con Fred doblando metódicamente sus cartas de vuelo. Dijo que ya lo tenía todo preparado para cuando pudiéramos volver a volar.

Creo que, una vez salimos del avión accidentado, no tardé ni dos minutos en saber perfectamente qué hacer a continuación si podía disponer de los medios para ello. Incluso creo que lo supe antes de que el Electra terminara de deslizarse por la pista. «Si no ardemos quiero volver a intentarlo», algo así cruzó por mi cabeza. Milagrosamente, el fuego no se produjo.

Esos dos minutos los necesité para estudiar el estado del avión. Si estaba destrozado por completo no podríamos conseguir otro. Si podía repararse, pensé, podíamos intentar seguir adelante. Una inspección apresurada me confirmó que sus huesos rotos podían recomponerse.

—Por supuesto ahora abandonará el viaje, ¿no? —a juzgar por la inflexión de la voz del locutor aquello parecía más una afirmación

que una pregunta.

—Creo que no —fue mi respuesta.

—Mala suerte —se compadeció otro periodista—. En cualquier caso, afortunada por estar viva. Por cierto, supongo que su marido estará aliviado al saber que no puede continuar el vuelo.

Yo sabía perfectamente que ese no era el caso. Más adelante, y para que constara, le pude enseñar al periodista un telegrama que había enviado el señor Putnam inmediatamente después del accidente, cuando supo que aún conservaba una esposa a la que escribir.

He aquí el mensaje: «Mientras tú y los chicos estéis bien, lo demás no importa. Después de todo son cosas que pasan. Tanto si quieres dejarlo aquí como si quieres continuar, a mí me parece perfecto». Y a mí me parecía perfecto aquel espíritu tan considerado. En cualquier caso, él sabía perfectamente que yo querría seguir adelante en las mismas circunstancias que él habría querido para sí mismo. Creo que mi marido ha encontrado siempre una torva satisfacción, una suerte de martirio moderno, en tener el papel del hombre que se queda en casa mientras la mujer marcha a la aventura, subvirtiendo con ello los usos aceptados en estas cuestiones.

# Entreacto

Una vez con el avión y la tripulación de vuelta en California era cuestión de dejarse de lamentaciones por el pasado y prepararse para el futuro.

Como los huesos rotos que la naturaleza suelda con su proceso lento y especial, las partes heridas del avión deben restaurarse con minuciosidad. No hay, en ningún caso, atajos que puedan acelerar la plena recuperación si se desea una curación perfecta. Además del proceso «curativo», mi Electra necesitaba reforzar ciertas partes de su fuselaje para soportar la tensión excesiva a la que le somete la sobrecarga. Esto implicaba algunas reformas de diseño, otro proceso que no admitía prisas. En cuanto a mis preciados motores, ya estaban en los talleres de Pacific Airmotive, en Burbank, donde serían sometidos a una revisión exhaustiva. Una vez ensamblados motores y fuselaje deberían superar pruebas. Una vez emprendida la reconstrucción del aparato nuestra siguiente tarea consistió en evaluar cómo afectaba este retraso a nuestros planes de vuelo. Habíamos escogido mediados de marzo como la mejor época desde el punto de vista meteorológico. Retrasar la salida implicaba ver avanzar inexorablemente las estaciones. En algunos puntos el retraso nos beneficiaría y en otros nos perjudicaría. Aquí las lluvias arreciarían, allá amainarían, ahí habría vientos favorables, allí se preveían monzones y acá tormentas sofocantes de arena. Así pues, nos pusimos a estudiar de nuevo los mapas del tiempo y a consultar a los meteorólogos que conocen el comportamiento de las nieblas, las lluvias y las temperaturas a lo largo del extenso ecuador.

Como resultado de todas estas consultas decidí invertir la dirección elegida para el vuelo. Previamente consideré ventajoso dirigirme hacia el oeste, pero en fechas tan avanzadas parecía más adecuado hacer lo contrario. Al fin y al cabo, a efectos prácticos, a pesar de lo



que diga el señor Einstein, el mundo mide lo mismo de este a oeste que de oeste a este se tome la ruta que se tome.

Un factor acuciante que afectaba nuestra decisión era la probabilidad de encontrar condiciones atmosféricas mucho menos favorables en zonas del Caribe y África a partir de mediados de junio. Así pues, lo más sensato parecía cubrir esta parte del trayecto lo antes posible. También modificamos el curso original, que debería haber ascendido desde Brasil por Panamá, América Central y México. En lugar de seguir esa ruta decidí que el vuelo de prueba del avión y sus equipos después de las reparaciones consistiría en un viaje sobre Estados Unidos hasta Miami, para así ahorrarnos el tiempo necesario para hacer pruebas en California. Sabía, además, que en Miami encontraríamos asistencia mecánica experta para reparar los defectos que se produjeran en el viaje transcontinental de cuatro mil ochocientos kilómetros. Habíamos trabajado muchos meses para poder desarrollar el plan original. Al vernos obligados a invertir la ruta tuvimos que volver a organizar mil y un detalles (causando considerables inconvenientes a un montón de gente, me temo). Ya estaban situados suministros de carburante, piezas de recambio y mecánicos en numerosos puntos y todo este cambio de avituallamiento produjo no pocos dolores de cabeza. Por ejemplo, en el programa original, tenía que realizarse una revisión del motor en Karachi. El mismo día que tomamos tierra en Honolulu, el técnico escogido para el trabajo emprendió el viaje por avión de Londres a Karachi para estar preparado el tiempo suficiente. Al llegar a la India tuvo noticia de nuestro accidente y sin dilación regresó a Inglaterra, todo ello a nuestras expensas, naturalmente.

Aquellos días de abril y mayo estuvieron llenos de cuantiosos gastos similares a esa costosa excursión a Karachi, lo que nos obligó a afrontar la triste verdad de que las tensiones y fatigas que conllevaban el accidente afectaban tanto a la mecánica como al bolsillo. En el prosaico aspecto de juntar billetes y monedas contamos con la generosa ayuda de nuestros amigos, pero aun así me vi obligada a hipotecar prácticamente mi futuro para salir

adelante. Lo hice sin reparos porque ¿para qué sirve el futuro? Revisar el programa del Pacífico representó por sí mismo un trabajo considerable. La guardia costera había tomado medidas para que su crucero de rutina a la isla Howland coincidiera con la fecha de vuelo, así como la Marina había hecho también otras previsiones. Todo esto tenía que planificarse de nuevo con los mínimos inconvenientes para los implicados.

Luego estaba el asunto de los «permisos». Con la amable colaboración del Departamento de Estado habíamos acumulado una impresionante serie de credenciales. Eran muy numerosas y diversas. Además de los pasaportes y visados habituales fue necesario, en gran parte del recorrido, contar con autorizaciones especiales para poder aterrizar. Aquí y allá había regiones prohibidas que no podían sobrevolarse. En otros territorios y en sus espacios aéreos no se permitían armas o cámaras de filmación. Eran necesarias credenciales médicas; piloto y navegante íbamos atiborrados con un cargamento de vacunas e inoculaciones. Un par de países exigían testimonios de solvencia moral y certificados de buena conducta, a los que presenté ambos documentos.

Todos estos trámites tuvimos que realizarlos a través del Departamento de Estado cuyo personal creo que debe de estar más que harto de pilotos peripatéticos con peticiones parecidas. Su buen trato bajo la presión de mis fastidiosas demandas quizá sea un ejemplo de normalidad diplomática bien preparada. Pero antes de que el Departamento de Estado pudiera intervenir oficialmente era necesario contar con el permiso del de Comercio, que tiene jurisdicción sobre la aviación civil. Ya había sido preciso una declaración sobre la idoneidad del avión y la competencia del piloto. Para el segundo intento era necesario renovar la declaración. En justicia debo decir que la Agencia de Aeronáutica habría preferido probablemente que abandonara mi intento. Seguían la política de desanimar empresas individuales como la mía con vuelos que denominaban «para la galería». Pero habiéndome concedido la

autorización una primera vez, y siendo el mismo avión y los mismos pilotos, era difícil justificar no volvérmela a conceder.

Durante esos dos meses me parecía estar más ocupada que antes. Casi todos los días pasaba horas en la fábrica de Lockheed, en consulta con los ingenieros Hibbard, Gersler y Johnson, comprobando los mil y un detalles de la reconstrucción con los encargados del trabajo, Harvey Christen y Firman Grey. Con mi consejero técnico Paul Mantz y el resto del equipo desarrollamos muchos perfeccionamientos técnicos en la instalación de conductos de combustible, depósitos y válvulas de descarga, instrumentos y demás. Además, con el cambio de sentido y de la ruta sobre el Caribe, había mucho trabajo con los mapas. Fred Noonan y yo nos encargamos de la mayor parte de la tarea.

A pesar de todo tuve algunos interludios hogareños con la finalización de nuestra nueva casa, no lejos del aeropuerto de Burbank, amén de algunas escapadas maravillosas llenas de descanso y sol al rancho de Jackie Cochrane, cerca de la localidad de Indio, en el desierto.

¡Oh, la correspondencia! Una buena manera de comprobar a cuánta gente le gustaría dar la vuelta al mundo en avión es lanzarse a tal empresa y ver lo que el correo te trae. Muchas eran cartas escritas por jóvenes. A la juventud interesada por la aviación, sobre todo los más jóvenes, una excursión en torno al ecuador les parece atractiva. A juzgar por los mensajes, una asombrosa cantidad de chicas y chicos estaban dispuestos a embarcarse conmigo. Benditos sean. «Tengo 15 años y peso 49 kilos, soy tranquilo y quiero ver mundo. No tengo dinero, pero trabajaré lo que haga falta». Este era de Michigan. Los voluntarios estaban entre los diez y los quince años, chicas y chicos por igual. Pero también había adultos. Un persistente corresponsal enumeraba entre sus virtudes: estar «soltero» y poseer un seguro de vida «que me cubre en caso de que me mate en un aeroplano». Había un chiquillo de Kentucky que me suplicaba «por

favor, enséñeme a volar. Le pagaré, aunque me lleve el resto de mi vida. No tengo dinero porque mi padre trabaja en una mina».

Hablemos de la costumbre de bautizar un niño en honor a alguien. Parece ser que es un fenómeno corriente que se ponga a los bebés nombres de gente famosa, por lo que varias niñas han recibido el de «Amelia». Pero la costumbre no se detiene ahí. Escribía una niña: «Detrás de una fábrica de ladrillos cerca de nuestra casa hay un pequeño lago muy bonito y le he puesto de nombre «lago Amelia». Con mis amigas juego a que soy Amelia y querría ponerle Amelia a mi mascota, pero no puedo porque es un pato».

Más adelante tuve el gusto de conocer a una tocaya: una paloma mensajera cruce de Wyeth y Logan que me presentaron en el aeropuerto de Miami. Tiene el récord de velocidad aérea entre palomas de Florida, según recuerdo algo más de 80 km/h. Su propietario me permitió sujetarla y soltarla al aire, con lo que debió parecerle a Amelia un impulso muy poco profesional.

—Volará directamente a casa —dijo el señor Hamilton—. Cuando llegue la encontraré en su nido.

—¡Un gran ejemplo! —fue el agudo comentario de mi esposo—. Querida, deberías tomar nota de esa querencia por el hogar.

La crítica, con las intenciones que sea, a veces resulta un poco personal. Me temo que la veda está siempre abierta para una aviadora. Mi pelo y su estado lamentable suelen ser blanco de comentarios desfavorables.

A William Alien White, de Kansas, donde nací, le preocupa mi cabello. Tras nuestra salida hacia Honolulu escribió en la *Gazette de Emporia*: «Amelia Earhart avanza sobre el Pacífico en su vuelo alrededor del mundo. Le esperan largas horas de aburrimiento con poco que hacer y mucho en que pensar. Si nos fuera posible establecer contacto con ella solo tendríamos un mensaje que transmitirle: Amelia, querida, conocimos a tu padre cuando era un

goloso bonachón y alegre en la Universidad de Kansas hace cincuenta años. Así pues, estamos en nuestro derecho de decirte algo. Se trata de esto: rogamos a Dios para que metas un peine en tu equipaje, porque de lo que no hay duda es de que necesitas peinar esos pelos. Es hora de desenredarlos y darles un buen cardado. Así pues, durante las largas horas de vigilia solitaria sobre el océano gris y solitario: ¡péinate, hija, péinate!»

Pero volvamos a nuestros renovados planes de vuelo. Con la perspectiva del tiempo, casi agradecí nuestro accidente en Honolulu. Puede que se tratara de un mecanismo psicológico de autodefensa o simplemente de sensatez. Por alto que fuera el precio que habíamos pagado, los conocimientos parecían compensarlo. Me refiero a temas como una mejor disposición de las instalaciones de navegación y radio, las reacciones exactas del avión bajo condiciones de gran carga a diversas altitudes y la comprobación de su excelente rendimiento en el despegue.

«¿Ha afectado el accidente a su confianza?», me repitieron esta pregunta muchas veces y siempre tuve clara la respuesta. Nada de lo sucedido cambiaba mi actitud hacia el proyecto original. De hecho, ahora me sentía mucho más confiada con el avión y su equipamiento. Estaba impaciente por volver a volar. El rendimiento del aparato fue el mejor que se podía exigir. Si alguien tenía motivos para lamentarse era el propio Electra, al verse obligado a volar con más peso del normal. El pobre llevaba una sobrecarga considerable. Pero como la gran mayoría de mis vuelos en los últimos años han sido con aviones sobrecargados para poder cubrir largas distancias, los problemas y riesgos derivados no me eran desconocidos.

En cuanto a la carga humana para el siguiente vuelo, ya estaba decidida. Dado que el capitán Manning tenía que reincorporarse a su puesto en el Atlántico, ocupó su lugar como navegante Fred Noonan, cuyo deseo por continuar era inmune a las desagradables experiencias sufridas. Para él, el vuelo tenía un rasgo humanitario añadido: poco antes de que saliéramos de Oakland, Fred había

tenido un grave accidente de automóvil, y poco después de nuestro regreso a California sobrevivió a otro choque en carretera. Su mujer estaba impaciente por verle en el aire otra vez i por su seguridad!

# Miami

El Electra salió completamente reconstruido de la fábrica Lockheed el 19 de mayo. Dos días después volamos a Oakland, donde nuestro amigo Elmer Dimity embarcó la carga de «sobres»<sup>1</sup> para filatélicos. No habíamos anunciado nuestro plan de cambio de dirección en aquel momento. Despegar sin decir nada nos parecía lo más sensato. Sobrevolar el país desde Burbank era, técnicamente, un vuelo de prueba, aunque en realidad nos dirigiéramos a Miami con la esperanza de poder seguir desde allí hacia el este.

En este salto al otro lado del continente me acompañaban Fred Noonan, mi mecánico Bo McKneely y el señor Putnam, mi marido. La agradable tarde de vuelo concluyó en Tucson, Arizona. El calor era asfixiante, como suele serlo en verano en aquella zona.

Tras aterrizar y registrarme en el aeropuerto, cuando puse los motores otra vez en marcha para maniobrar hacia el foso de repostar, el izquierdo petardeó y se incendió. Por unos momentos pareció que el fuego iba a ganar la batalla. No había extintores adecuados, pero, por fortuna, el aparato Lux que lleva incorporado el motor apagó el incendio. Los daños fueron insignificantes, únicamente unas juntas de goma quemadas. El motor requirió de una limpieza a fondo y, el avión, un lavado de cara.

En este viaje alguien me preguntó cuántas veces había cruzado el continente y me di cuenta de que no lo sabía. Llevaba años viajando de costa a costa en aparatos de todo tipo, desde mi primer avión Avro hasta el actual Electra, pasando por el autogiro, por no hablar de las innumerables travesías en aviones de línea regular y de una media docena de viajes en coche. A todo ello se añade que era difícil calcular cuándo me quedaría en un sitio para hacer todo lo que había que hacer allí.

A la mañana siguiente, en Tucson, nos obstaculizó el camino una densa tormenta de arena. No obstante, despegamos y remontamos vuelo sobre El Paso, a dos mil quinientos metros con una sólida masa de arena arremolinándose a nuestros pies como si de un turbulento mar amarillo se tratara. Aquella noche llegamos a Nueva Orleans, y a la mañana siguiente, del domingo 23 de mayo, nos dirigimos al sudoeste en dirección a Miami.

De Nueva Orleans volamos en línea recta sobre la esquina noroeste del golfo de México hasta Tampa, un trayecto de seiscientos cincuenta kilómetros. Para Bo era su primer trayecto casi por completo por encima del agua, y no se le veía demasiado entusiasmado.

Llegamos a Miami la tarde del mismo domingo y encaramos la semana final de preparación con la generosa ayuda del personal de la Pan American.

\* \* \*

(Amelia Earhart no dejó constancia en sus diarios de los preparativos previos al vuelo alrededor del mundo. Planeaba hacerlo, según explicó luego su esposo, porque le resultaban «realmente entretenidos y creo que pueden interesar incluso a los profanos».

El mejor relato de esos días procede del artículo que el periodista C. B. Alien escribió para el *Herald Tribune*, y que reproducimos a continuación).

«Aquellos que tuvieron la oportunidad de presenciar los últimos preparativos de su vuelo alrededor del mundo quedaron impresionados por la calma y el ritmo reposado con que se aseguró de que todo en el aparato estuviera lo mejor que los técnicos pudiesen dejarlo antes de ponerle fecha a la partida. No había ni acoso ni prisas a los mecánicos para que acabaran con su trabajo a



fin de poder despegar un día en concreto, ni la más leve impaciencia cuando un ajuste llevaba más tiempo del previsto.

»Resultaba muy interesante el efecto que tenía la actitud de la señorita Earhart entre los mecánicos de la Pan Am y otros que le habían sido asignados. Al ser hombres y estar involucrados en una fase extraordinariamente trascendental como el transporte aéreo, todos tenían ideas preconcebidas con respecto a que una aviadora realizara un vuelo de "exhibición". Unas ideas no muy favorables, por cierto. Sin duda les resultó chocante descubrir que la "chica" con la que tenían que tratar no solo era un ser humano excepcionalmente encantador y razonable que sabía perfectamente lo que "se traía entre manos" sino que, además, tenía claro lo que quería que hicieran y tenía la sensatez necesaria para dejarlos en paz mientras lo llevaban a cabo. Sus mentes masculinas escépticas no salían de su asombro. Por si quedaba alguna duda, se disiparon todas cuando vieron que aquella mujer piloto no solo estaba familiarizada con todas y cada una de las piezas de su avión, sino que no se le caían los anillos si tenía que echar una mano para meterlo o sacarlo del hangar. Sabía cuándo hacer una recomendación y siempre estaba presente cuando era necesario. Si alguien le hacía notar que llevaba una mancha de grasa o aceite en su pantalón e incluso en su cabello revuelto, la señorita Earhart se reía.

»A los mecánicos, siempre perspicaces, no se les pasó por alto que los cazadores de fotos y de autógrafos que merodeaban por el aeropuerto municipal acosaban a la aviadora, pero que fuera ella la que se acercase a ellos y, aunque era una persona de buen carácter y complaciente, evitaba estos alborotos todo lo que podía.

»Siempre generosa con aquellos "representantes" de su público y con los técnicos que trabajaban en el avión, la señorita Earhart se comportaba de forma sencilla y natural sin muestras de irritación incluso cuando debía sentir la negándose siempre recurrir a la técnica de "poner en marcha el encanto". Por lo general, cuando sabía que se la iba a necesitar para hacer pruebas de equipo o vuelo,

almorzaba en una modesta casa de comidas que había frente al aeropuerto, al otro lado de la carretera, y comentaba encantada que los platos eran tan buenos como los de los hoteles del centro de la ciudad. Allí descubrió que preparaban un rico y cremoso suero de leche coronado con trocitos de mantequilla que se convirtió en su bebida favorita.

»En ocasiones, durante su estancia, se quejó de que le gustaría tener tiempo para nadar o tomar el sol, "pero nunca encuentro el momento". Mientras estaba sentada en la cabina, probando los instrumentos y los motores, el sol ardiente le provocó quemaduras, pero ella insistía: "No es lo mismo que un buen baño de sol, quiero que me tueste un poco, no que me fría".

»Probablemente cuando mejor se lo pasó en Miami fue en su visita a la terminal internacional de la Pan American y a su centro de mantenimiento en Dinner Key. La llevaron a los talleres-hangar donde los aviones Clipper-Sikorsky eran izados del agua para su inspección después de cada vuelo y para las periódicas revisiones generales. En aquella ocasión fue acompañada de W. G. Richards, el mecánico jefe de la aerolínea, quien quedó rendido ante su personalidad y su destreza al igual que todos los que establecieron contacto con ella.

»El señor Richards quedó visiblemente satisfecho por la experta valoración de la señorita Earhart de la "asombrosa eficiencia" que observó en todos los departamentos del centro de mantenimiento y de la buena disposición del personal asignado a su avión, demostrando lo aliviados que estaban al comprobar que Amelia fuera algo más que una "mujer temperamental que se cree capaz de pilotar un avión". Noonan renovó por supuesto un buen número de viejas amistades durante la visita a Dinner Key, ya que era uno de los más veteranos de la Pan American. Resultó interesante el cambio de actitud de sus amigos al ver en persona a la señorita Earhart. Hasta entonces sentían una especie de compasión por "el pobre de Fred que tiene que volar de un lado a otro del mundo con una mujer

piloto". Ahora estaban dispuestos a reconocer que "el pobre Fred" no necesitaba de compasión y que era evidente que había fichado por la mejor aviadora, así como de que ella había contratado uno de los mejores navegantes aéreos del mundo». [2](#)

(Tiempo después, C. B. Alien escribió el siguiente texto sobre los días que compartió con Amelia Earhart antes de su partida).

«El vuelo ecuatorial de Amelia Earhart alrededor del mundo tenía que haber sido su última aventura aérea, una última tentativa de realizar un vuelo espectacular para, a continuación, adentrarse en una existencia más o menos prosaica con participaciones en actividades aéreas rutinarias. Antes de partir hizo esta confesión a un par de amigos: "Tengo la sensación de que a mi organismo solo le queda un buen vuelo más —dijo— y espero que sea este. En cualquier caso, una vez terminado este trabajo, voy a retirarme de los vuelos de exhibición de larga distancia".

»La señorita Earhart no tenía la intención de retirarse del mundo de la aviación, sino lo contrario. Dijo que seguiría volando como monitora o por otros motivos. Tras completar la vuelta al mundo lo primero que quería hacer era desarrollar un extenso programa de investigación aeronáutica en la Universidad Purdue. "El hecho de que al concluir este vuelo ya no quieras hacer grandes hazañas de larga distancia es una noticia extraordinaria —le dijeron—. ¿Por qué no escribes sobre esta experiencia en cuanto te pongas en marcha?". La señorita Earhart meneó la cabeza afirmando que su carácter no le permitía avanzar más noticias de las estrictamente necesarias, que podían ocurrir "montones de cosas" que cambiaran los planes de una persona "o las decisiones de una mujer". Todo ello cobró inmediatamente una dimensión como de pronóstico sobrenatural. "Si quieres divulgar esta noticia aguarda a que haya finalizado el vuelo alrededor del mundo o que esté a punto de hacerlo. Creo que ahora sería absurdo anunciar una cosa así. Puedo verme obligada a modificar mi programa o retrasarlo por alguna razón".

»La señorita Earhart explicó que existían un buen número de razones para haber tomado la decisión de retirarse de los vuelos de exhibición. Entre ellas estaba el repetido apremio de su esposo para que dejara de una vez los vuelos peligrosos, y su propia sensación, que le decía que ya había hecho todo lo que debía en ese campo; además de su convencimiento, cada vez mayor, de que "me estoy haciendo vieja y debo dejar paso a las nuevas generaciones antes de que me sienta cada vez más débil"».

# El comienzo

El 1 de junio a las 5:56 el NR 16020 despegó del aeropuerto municipal de Miami con Fred Noonan como navegante y yo como piloto con rumbo a California por la ruta más larga que pudimos ingeniar. Se produjo un retraso de último minuto y mi mecánico, Bo Mckneely, tuvo que soldar de nuevo una plancha de plomo de una pila termoeléctrica, que suministraba la temperatura del motor izquierdo y se había soltado. Mientras trabajaba, con todo a punto, nos sentamos en la pista de cemento para un último respiro, delante del hangar contemplando cómo el sol se abría paso entre el gris plateado de la aurora.

Finalizada la reparación y con la capota de nuevo en su sitio Bo nos dijo «ya está».

Fred subió a la cabina y mi marido, que estaba en la sección central del ala, asomó su cabeza y se despidió de mí.

Cerré la cabina y la aseguré. Los ayudantes de tierra me notificaron que «todo estaba despejado», una vez la gente estuvo a una distancia prudencial de las hélices. En un último vistazo por la ventanilla vi la cabeza rubia de vikingo del hijo del señor Putnam, y lo saludé con la mano. Luego puse en marcha los motores.

Los motores se habían calentado previamente, por lo que, tras apreciar su zumbido uniforme y potente, hice la señal para que retirasen los topes de las ruedas para maniobrar hacia el extremo de la pista en la parte sudeste del aeropuerto. Treinta segundos después, y con una facilidad tranquilizadora, despegamos y nos pusimos en camino.

Ascendimos con lentitud los primeros trece minutos modificando nuestra trayectoria hacia Puerto Rico. La línea curvada donde las

profundas aguas azules de la corriente del golfo se encontraban con las de color aguamarina de los bajíos frente a la costa se veía hermosa a la luz de la mañana.

Mientras volábamos me pareció vislumbrar los contornos oscuros de un pez impreciso que destacaba en el agua. Dice la leyenda que el pez vela se encuentra por esta zona. Y digo «leyenda» porque un día que hice novillos del trabajo que teníamos en el aeropuerto salimos a una absolutamente infructuosa excursión de pesca en Miami. Ni en los límites de la corriente del Golfo ni en ningún otro sitio pudimos pescar un pez. Por eso su existencia continúa siendo para mí un mero rumor, aunque estoy dispuesta a otorgar a mis amigos de Florida el beneficio de la duda, incluso hasta el punto de estar de acuerdo con el irónico comentario de alguien que dijo: «Como pescadora la señorita Earhart es una gran piloto».

Poco después de las seis en punto avistamos dos barcos. En ese momento terminábamos de comprobar que todo en cabina estaba en perfecto funcionamiento. Entonces sintonicé la emisora WOAM de Miami, que retransmitía cada hora el parte del tiempo que nos esperaba, estudiado por los eficientes meteorólogos de la Pan American. Mi propia agencia requería un parte cada treinta minutos: a la hora y cuarto y a la hora menos cuarto.

Me retrasé un poco porque estaba escuchando por la emisora el particular relato de mi despegue que estaba narrando el locutor que estuvo en el aeropuerto, que me pareció muy entretenido. Dado que el despegue se había efectuado a una hora demasiado temprana para los civilizados y dormilones habitantes de Miami, lo estaban retransmitiendo de nuevo mientras ellos desayunaban y nosotros volábamos hacia el sur. Así pues, curiosamente, a ciento sesenta kilómetros del aeropuerto, el locutor me mantuvo en vilo en un cruel suspense acerca de si conseguiría o no despegar sana y salva. Era divertido escuchar aquella historia en tercera persona y en estilo periodístico. El relato de un despegue normal se había convertido en un relato emocionante e intenso.

A medida que el sol se levantaba el mar se cubrió de niebla. Nubes difusas que se desplazaban perezosamente bajo las alas del aparato. Fred Noonan no disfrutaba del paisaje como tal, sino que trataba de localizar formaciones de islas a nuestros pies al tiempo que buscaba faros con los que verificar el rumbo y el promedio de velocidad. Gracias a su experiencia en Pan Am aquello era tierra y agua bien conocidas para él.

A las seis y media avistamos el gran arrecife de los bancos de las Bahamas. A las siete, la isla Andros se materializó ante nuestros ojos como una alfombra verde llamativa. El borde de esta alfombra estaba formado por los zarcillos multicolores del mar que se introducían como dedos en las islas. Algunos semejaban brillantes serpientes verdes en un jardín del Edén marítimo. La belleza de estos mares tropicales contrasta fuertemente con la plomiza monotonía del Atlántico Norte, y con las vastas extensiones del Pacífico, tal como las recordaba de mis vuelos.

En mi diario de a bordo, garabateado con lápiz mientras volábamos, registré que ante la costa de Andros avistamos un pecio medio sumergido, testigo mudo de una tragedia acontecida largo tiempo atrás. También escribí líneas como estas:

Mirábamos hacia abajo hacia las pequeñas rocas y los arrecifes que asomaban apenas en el agua [...]. Existen muy pocos faros en esta zona, una se compadece de los pobres marineros [...]. En un terreno más sólido las siluetas negras de los árboles se recortan ante la bruñida trayectoria del sol [...]. Rumbo favorable. Apenas dejamos de ver una isla cuando otro grupo se vislumbra en el horizonte [...]. Las sombras de las nubes (blancas en un cielo azul) aparecen como flores gigantes y oscuras contra el verde mar. [...] Cortinas de lluvia en lo alto. [...] A mil quinientos metros el sol brilla tenuemente a través de la capa de nubes que mantiene baja la temperatura. [...] Hemos volado casi todo el tiempo con el Sperry. [...] He sintonizado una emisora en español en 1.300 kilociclos y he oído mi nombre

[...]. Mar y cielo son indistinguibles. No hay nada que ver [...]. F. N. huele tierra.

Los cúmulos se amontonan en las alturas y sus sombras flotan sobre las pálidas aguas. Volando a trescientos metros nos metimos debajo de una de esas capas de nubes y enseguida salimos de nuevo al resplandor. Era como jugar al escondite con el sol.

A media mañana Noonan había calculado que llegaríamos a San Juan sobre las 13:10. Recuerdo que unos días atrás, cuando aún nos faltaba mucho para volar sobre el golfo de México, había predicho que avistaríamos Tampa a las 12:10. En realidad, la divisamos justo un minuto antes. Por eso tengo una confianza ciega en los poderes adivinatorios de mi compañero de vuelo.

Con la ayuda de aquel experto en navegación y la asistencia del piloto automático mis largos viajes estaban empezando a parecerme una nadería. El carácter distendido del vuelo y su tranquilidad se veían acentuados por la maravillosa ayuda que significaba la radio. De haber estado sola en un viaje como aquel no me habría podido separar de la costa, con la atención dividida entre pilotar y ocuparme de saber dónde estaba.

Hacia mediodía, Noonan me indicó que estábamos demasiado al sur y, siguiendo sus indicaciones, cambié el rumbo. En aquel momento no había nada que ver, solo cielo y mar se confundían. Y entonces, de repente, apareció Puerto Rico a través de la bruma. Fue poco después del mediodía. Al consultar la hora, recordé que no había comido nada desde el desayuno ingerido en la cafetería de Miami, antes del amanecer y a mil seiscientos kilómetros a mi espalda. Fred había tomado un emparedado y café.

Siguiendo la línea de la costa llegamos enseguida al aeropuerto más cercano a la vistosa ciudad de San Juan. Resultó extraño ver una goleta de cuatro mástiles anclada prácticamente ahí donde se terminaba la pista. Más tarde supe que había traído bacalao de



Nueva Escocia para, a continuación, regresar por Nueva Inglaterra con sal de las islas Turks.

Una vez en tierra la cuestión del almuerzo que me había saltado se resolvió en un periquete. Nuestra anfitriona fue la esposa de Thomas Rodenbaugh, gerente de la Pan American.

Menéndez Ramos, gobernador en funciones, nos ofreció alojamiento, pero nosotros ya nos habíamos autoinvitado a casa de una colega, que nos venía como anillo al dedo. Se trataba de la señorita Clara Livingstone, una de las pocas pilotos privadas de la isla (como afirma mi marido, aparecen aviadoras debajo de las piedras en cualquier parte). Una vez concluidas las formalidades de la llegada y, tras dejar el Electra en buenas manos para su revisión, nos trasladamos en coche a la hacienda de Clara, que se encontraba a unos treinta kilómetros de la capital.

Una de las grandes ventajas de alojarse en casa de una piloto es que la anfitriona entiende muy bien cuáles son tus necesidades. Necesidades que, cuando aún queda mucho vuelo por delante, son de omisión, y con ello me refiero a que no necesitas que hagan nada por ti, al tiempo que no te permiten hacer nada. Puede sonar enmarañado, pero tal vez no lo sea. Queríamos estar tranquilos y dormir. Y si la cortesía nos lo permitía, nos sentaba muy bien evitar encuentros y reuniones con personas que, por agradables que fueran, solo incrementaban el factor fatiga, tanto la física como la del sistema nervioso. Clara fue la anfitriona perfecta. Su hospitalidad, dadas las circunstancias, fue la correcta. Con muestras de gran estoicismo se abstuvo de proponer actividades que implicaran vida social. Solo formuló una queja. Al parecer Fred le hizo un feo a su jardín. Sentado en el porche delantero, frente al hermoso panorama tropical que tenía delante, se había quedado profundamente dormido.

Delante mismo de la puerta de casa, aquella noche el mar sirvió como un telón musical para los cantos de las ranas y los insectos

nocturnos.

En el reino de seiscientas cincuenta hectáreas de Clara no había lugar para el ruido del tráfico ni radios, y el vecino más cercano en dirección norte estaba en Groenlandia.

Aquella noche antes de acostarnos a las ocho mantuve una conversación con mi marido por teléfono. Se encontraba en la oficina de Ellis Hollums, en la sede del *Herald* de Miami. Al parecer, el pequeño relato de nuestro primer día de viaje que había sido enviado por cable para que se transmitiera a los periódicos no había llegado. Nunca supe si fue debido a que el operador local consideró que no era necesario ocuparse de ello. Después de pilotar todo el día es difícil convertirse en corresponsal, pero sospecho que la llamada se debía, sobre todo, a que el señor Putnam quería darme las buenas noches.

Qué agradable.

En San Juan me preguntaron varias veces acerca del porqué de ese vuelo y, sobre todo, por qué había retrasado en este segundo inicio el anuncio de mi intención de viajar hacia el este. Tal vez sea interesante reproducir algunas de mis respuestas.

Tanto se ha escrito sobre el antes y después del despegue del 17 de marzo en Oakland y del posterior accidente en Honolulu que he pensado que sería un buen cambio escurrir el bulto y callarme. Nadie había buscado la ingente publicidad que tuvo nuestra primera salida e, indudablemente, era mucha más de la que el vuelo se merecía, aunque hubiera acabado con éxito.

Lo cierto es que la carrera de una persona que se dedica a vuelos que se apartan de lo común y de lo trillado es a menudo complicada. Por un lado, si revelas tus planes de antemano, es probable que los que desconocen lo difícil que resulta esquivar la prensa te acusen de buscar publicidad. Por el otro, si intentas pasar inadvertida, que es lo

que generalmente he hecho yo, solo consigues las burlas de los que se dedican a ganarse la vida escribiendo y sacando fotos.

Considerando esto, prefiero que los debates sobre pros y contras se posterguen y tengan lugar cuando el viaje concluya. Si tengo éxito, entonces ese es el momento de sacar a la luz méritos y deméritos, de lo contrario, otra persona tomará el relevo y completará lo que he intentado, incluyendo hablar con la prensa.

# A Paramaribo

Desde San Juan tenía planeado volar en un día a Paramaribo, en la Guyana Holandesa, pero no pudo ser así y nos vimos forzados a pernoctar en Caripito, Venezuela.

Si bien las rutas en el Caribe son frecuentadas y bien conocidas por los aparatos de la Pan American y se han establecido líneas regulares con un éxito notable con su servicio meridional, debo recordar que esta línea utiliza hidroaviones, con lo que hay pistas donde aterrizar a lo largo de todo el camino. En cambio, para un avión convencional, sobre todo, si es grande y necesita de mucho espacio para aterrizar, es un territorio más difícil. En el tramo de casi cuatro mil ochocientos kilómetros entre San Juan y Natal solo existen cuatro aeropuertos razonablemente satisfactorios; fuera de ellos las posibilidades de que un avión como el mío pueda aterrizar de forma segura son casi prácticamente nulas. El territorio intermedio ofrece o bien el océano Atlántico o las copas de los árboles de la selva.

Me levanté a las 3:45 en la hacienda de Clara Livingston en Puerto Rico con la esperanza de despegar de San Juan a la salida del sol, pero al final, el Electra no se elevó hasta casi las siete, con el sol bastante por encima del horizonte. Debo mencionar que unas obras de construcción habían acortado la pista de despegue, lo que añadía más dificultades a un avión tan cargado de combustible, otro problema a considerar en nuestra intención de conseguir cubrir los mil seiscientos kilómetros que nos separaban de Paramaribo. «Conseguir cubrir». Sentí cómo escribía estas palabras casi con resentimiento. Casi siempre estábamos consiguiendo cubrir, apresurándonos en nuestro camino y queriendo llegar a otro lugar en vez de disfrutar del sitio al que habíamos llegado. Una situación, ay de mí, sobre la cuál era inútil que me quejara. Era yo la que había establecido el programa y tenía que ceñirme a él. Al fin y al cabo, no

se trataba de un viaje turístico por más que me apeteciera visitar aquellas ciudades encantadoras caribeñas acurrucadas en las verdes colinas.

Por lo que a San Juan se refiere tenía la curiosa sensación de haber estado ahí antes, lo cual no era cierto, pero partí con la intención de volver de visita algún día. A lo largo del viaje sentí deseos profundos de regresar allí donde estuve (¿cuál sería en la jerga de la aviación el equivalente a «volver sobre tus pasos»?) para poder visitar tierras que solo he visto a lo lejos y conocer a sus gentes de una forma más placentera y educada. Espero que llegue un día en que pueda quedarme en un sitio todo el tiempo que me apetezca.

En Puerto Rico, y en nuestras paradas en Sudamérica, percibí por primera vez algo en lo que me fijaría cada vez más a medida que nos desplazábamos hacia el este. Habíamos elegido una ruta por tierras habitadas exclusivamente por gente de ojos pardos. Todos los ojos nativos eran oscuros. Empecé a buscar ojos azules, en un intento de actualizar el juego de mi infancia que consistía en contar caballos blancos mientras viajábamos en coche por la carretera u hombres barbudos si circulábamos por la ciudad.

Desde que cruzamos las verdes montañas de Puerto Rico y avistamos la isla Margarita a estribor no vimos nada más, a excepción de las cumbres de las nubes y el mar azul a nuestros pies. Una línea de mi diario de vuelo: «Las “nubecitas” se extienden hasta muy lejos. Parecen huevos revueltos». Volé a dos mil quinientos metros casi todo el trayecto con vientos en contra de unos 55 km/h.

En la brumosa distancia mi primer atisbo de Sudamérica fue la costa venezolana. Al aproximarnos, vi montañas pobladas de densos bosques y, entre ellos, amplios valles de llanuras abiertas y selvas. Las selvas espesas tropicales son el lugar menos propicio para aterrizar. En ocasiones, se han posado aviones más o menos de una pieza sobre las copas de los árboles y el piloto ha podido salir por su propio pie, pero qué complicado debe de ser salir por tu propio pie

de una selva cerrada. Probablemente escapar de ahí debe ser más complicado que el aterrizaje.

Un río lodoso serpenteaba por el paso de la montaña por el que seguimos como una culebra marrón rojiza arrastrándose entre la densa vegetación. Unos pocos kilómetros hacia el interior se hallaba la población de Caripito con sus techos rojos y unos depósitos de crudo rechonchos en las afueras. Tenía un aeródromo espléndido, con pistas asfaltadas y un hangar bien equipado, gestionado en conjunto por la Pan Am y la Standard Oil. Nos recibió don Andrés Rolando, presidente del estado de Monagas, y don Ramiro Rediles, secretario general, acompañados de sus esposas, que nos acogieron con toda cordialidad en su pintoresca tierra.

Mientras volvíamos a avituallar el Electra su tripulación fue invitada a un refrigerio en el hangar. En realidad consistió en un almuerzo completo con zumo de uvas, bistec y pastel de fruta. Nuestro anfitrión fue Henry E. Linam, director general de la Standard Oil de Venezuela, en cuya casa nos hospedamos. Al parecer los invitados que llegan por aire son recibidos con mucha hospitalidad.

En mi habitación había orquídeas como las que, en las grises ciudades del norte, la gente regala a veces con mucho derroche. En este país exuberante las orquídeas crecen silvestres y son tan comunes como las amapolas en California. Las mías se veían espléndidas, incluso junto a mi camisa de piloto arrugada.

Al partir de Caripito la mañana del 3 de junio había gruesas nubes de lluvia. Sobrevolamos la selva en dirección a la costa y luego jugamos al escondite con los aguaceros hasta que decidí que lo mejor era olvidarme del paisaje y ascendí entre las nubes en busca del buen tiempo. Una altitud de dos mil quinientos metros lo superaba todo, excepto las cimas algodonosas más altas.

En esta maniobra reside una de las delicias del pilotaje. Una siempre se encuentra con las condiciones meteorológicas que necesita a una

altitud u otra. Como aquel y otros muchos días, el piloto puede ver caer al bies la lluvia sobre la tierra. En horizontal, las panorámicas distantes se perciben borrosas y, verticalmente, las nubes penden como velos sobre los hombros de las montañas o lloran sobre las llanuras. ¿Pero cuántos apegados a la tierra son capaces de advertir la relativa proximidad del sol por encima de la capa de nubes? ¿Cuántos saben que, tal vez a no más de mil metros por encima de esa masa húmeda y gris de vapor de agua, mi avión emergerá a la luz del sol, si lo deseo, sobre un ondulante mar de nubes que se extiende en el azul infinito?

En ocasiones es preciso ascender más; en otras, el avión no puede superar las imponentes formaciones de nubes de tormenta. Pero sea el hielo, la nieve, la lluvia o la niebla fría y gris lo que separe el avión del sol, el piloto sabe que la máxima meteorológica siempre se cumple: «Detrás de las nubes, el sol sigue brillando». De vez en cuando el astro rey ilumina cavernas místicas y encumbradas fortalezas o muestra a las nubes como gigantescas criaturas de poderosas zarpas ridiculizando el diminuto pájaro de fabricación humana que se desplaza entre ellas. Pero la visión más agradable para el piloto es, probablemente, los retazos de tierra atisbados a través de las aberturas de un suelo de nubes bajo sus alas.

En los días que siguieron disfrutamos de muchas de esas panorámicas de mar, selva y líneas de costa enmarcadas por unas nubes que jugaban a perseguirnos durante la mayor parte de las horas de vuelo. Cuando avistamos Georgetown, en la Guyana Británica, estábamos aún muy lejos, atajando por el mar, pero podíamos distinguir los campos de regadío organizados geométricamente alrededor de la ciudad y a lo largo de la costa. Entre las dos Guyanas, la británica y la holandesa, hay un amplio delta lodoso en el que desemboca el río Nickerie. En realidad, toda la región costera está surcada por vías fluviales, muchas de ellas conectadas por canales transversales.

En cuanto empezamos a sobrevolar tierra firme continuamos atajando. Si bien Fred Noonan había volado muchas veces por esa región, nuestra ruta era diferente de las que había seguido antes. En una carta que escribió a su familia decía: «El vuelo de Caripito a Paramaribo ha sido excepcionalmente interesante. En lugar de seguir la línea de la costa tal como hacen los hidroaviones de la Pan American, y como yo había hecho siempre, cortamos por encima de una espesa selva virgen. Es tan densa que durante kilómetros solo vimos copas de árboles enormes interrumpidos de vez en cuando por un río». Unos fuertes vientos de frente nos obligaron a esquivar chubascos y a volar bajo reduciendo nuestra velocidad a un promedio de 274 km/h. Nunca consigo velocidades altas a baja altitud sean cuales sean las condiciones, ya que los motores padecen en exceso con la palanca de gas abierta hasta el fondo. Los motores modernos en los que confío plenamente tienen una eficacia tan extraordinaria que intento no maltratarlos deliberadamente.

A medida que avanzábamos las nubes se fueron disipando y empecé a descender otra vez para poder contemplar el paisaje. Desde una costa pantanosa e inhabitable ejércitos de árboles marchaban hacia el interior y formaban la jungla. Luego, se abrieron claros y vimos muchas casitas junto a arrozales. Enseguida avistamos el río Surinam, una estela plateada formando meandros en su camino hacia el mar, una amplia zona afectada por las mareas llenas de islas flotantes con árboles y vegetación acuática rodeadas de grandes extensiones de lodo. A veinte kilómetros de su desembocadura está Paramaribo, capital de la Guyana Holandesa, y cuarenta kilómetros mar adentro se encuentra el aeropuerto.

Nuestras instrucciones indicaban que teníamos que seguir una línea férrea. Volando a muy baja altura doblamos cada recodo con la finura que tendría un piloto acrobático como Casey Jones. No se veía nada más que una selva infinita que se extendía hacia el horizonte, salpicada de cabañas y pequeños arrozales junto al tendido del ferrocarril. Intenté averiguar la dirección del viento fijándome en el humo o la ropa tendida, pues deseaba encontrar algún claro por si



tenía que aterrizar de repente. Entonces, al cabo de unos minutos avistamos el aeropuerto. ¡Qué agradable! No se trataba de un aeródromo improvisado, sino de una de las mejores zonas naturales de aterrizaje que nunca haya visto y en la que todo parecía preparado para nuestra llegada, con la meticulosidad que caracteriza a los holandeses, para que una pudiera aterrizar.

En un poste se agitaba una manga que indicaba la dirección del viento. Unas tiras blancas señalaban la mejor zona para el aterrizaje. Tan pronto como nos vieron encendieron una hoguera que marcaba la dirección del viento y un hombre agitó una bandera blanca para guiarnos. El campo tenía por nombre Zandery, que significa «arenal». Por lo que vi era el único lugar con estas características en muchos kilómetros a la redonda.

Nos dieron la bienvenida el comisario Wempe y el capitán Sluyter, al mando de las tropas, y James Lawton, cónsul americano en Paramaribo, junto con otras personalidades que habían venido de la ciudad. Los soldados aguardaban en formación preparados para bombear carburante a los depósitos y vigilar el avión. Unos emparedados y zumo de naranja aguardaban a los hambrientos y acalorados pilotos. En ningún otro lugar recuerdo haber recibido una bienvenida tan sincera y una atención y un servicio tan agradable.

En cuanto tuvimos los depósitos llenos y las hélices engrasadas, el avión quedó al aire libre, ya que no había hangar. Entonces nos montamos en el tren, cuya vía habíamos seguido desde la costa, y al cabo de una hora llegamos a Paramaribo. Recuerdo que al paso del ferrocarril los perros, las gallinas y las cabras se apartaban de las vías. Mujeres cargando cestas de frutas en la cabeza se aproximaban al vagón cuando nos deteníamos. Durante casi todo el trayecto el tren discurrió paralelo a un canal. Caballos, burros, bicicletas, muchos botes y, de vez en cuando un automóvil, fueron los distintos medios de transporte que pudimos ver.

Dependiendo del tiempo y de las condiciones de la pista teníamos previsto despegar al día siguiente hacia Fortaleza, en Brasil. El día anterior había llovido copiosamente en Paramaribo, pero nuestros anfitriones se comprometieron solemnemente a que, como parte de su hospitalidad, la pista de despegue estaría seca a primera hora de la mañana y habría buen viento para despegar.

Antaño, el río Surinam daba nombre a todo el país. Durante su apogeo, Surinam fue un centro de tráfico y comercio de esclavos y de otras perversiones; probablemente fue la ciudad más infame de todas las que florecieron en la salvaje costa de Sudamérica.

La Paramaribo actual es una importante comunidad con impronta holandesa en sus amplias y arboladas calles de aspecto limpio y cuidado, pero aun así es pintoresca y tropical. La selva adyacente, que llega hasta los límites mismos de la ciudad, está poblada por los negros cimarrones descendientes de los esclavos africanos fugitivos. Ahora componen un pueblo amable y cordial. Fue curioso encontrarlos en el mercado vendiendo huevos de tortuga de cáscara blanda, judías verdes de casi medio metro de longitud, pepinos en forma de cuerno, frutos del árbol del pan y zapotes.

Nos alojamos en el hotel Palace, bien conocido por Noonan de sus tiempos en la Pan American. Allí se encontró con un viejo amigo, Cari Doake, que había sido su operador de radio en 1930 en Haití. Este tramo sudamericano de nuestro viaje le sirvió a Fred para reencontrarse con muchas cosas. Conocía a mucha gente y estaba familiarizado con la línea de la costa, aunque no conocía los campos de aterrizaje convencionales. Poco a poco me fui enterando de la historia de mi compañero de vuelo.

Además de ser piloto era un curtido lobo de mar. Y, por alguna razón peregrina, posee el título de piloto de primera clase del río Misisipi. En los más de veinte años que lleva realizando tareas náuticas ha doblado siete veces el Cabo de Hornos, tres veces en veleros y cuatro en barcos de vapor. A los quince años, sin ninguna razón en

especial excepto que quería marcharse, dejó su casa y se embarcó. Durante la Gran Guerra sirvió en un barco de transporte de municiones entre Nueva York e Inglaterra y, más tarde, en tres barcos más de la Armada Británica, que fueron torpedeados. En una ocasión estuvimos charlando acerca de los retrasos, al parecer inevitables, en la aviación, sobre todo en el tipo de vuelo que estábamos realizando.

«Todo es relativo —me tranquilizó Fred—. Nos impacientamos por el retraso de un día, porque en ese día podríamos haber cruzado un continente o un océano, pero una excelente forma de aprender a tener paciencia es hacer un viaje en un barco de vela. En 1910 me embarqué en un cascarón llamado *Crompton*, por entonces el barco de mayor tamaño de velas de cruz bajo bandera inglesa. Durante nuestro viaje desde el estado de Washington, en el Pacífico, hasta Irlanda, estuvimos detenidos durante ciento cincuenta y dos días a causa del mal tiempo. Después de un viaje en barco de casi medio año uno se vuelve muy filosófico respecto al calendario».

Aquello me decidió a limitarme a los aviones.

# Fortaleza y Natal

El tiempo en Paramaribo fue perfecto, salvo una niebla matinal que subió desde el río Surinam mientras despegábamos rozando la copa de los árboles.

Hablando de árboles, en este salto de Paramaribo a Fortaleza aumentó la abundancia de árboles. De árboles y agua. De día sobrevolamos alrededor de mil quinientos kilómetros de jungla a los que hay que añadir seiscientos más por rumbo de brújula sobre mar abierto. Un total de dos mil cien kilómetros, poco más de la mitad de la distancia transcontinental entre Nueva York y Los Ángeles.

Entre Paramaribo y Fortaleza solo existía una posibilidad de detenerse: Pará, un pequeño campo de aviación rodeado de jungla que, dado que todo iba bien, dejamos atrás. Como ya he señalado, ante la escasez de los puertos de escala, los vuelos sobre tierra adquirirían más incertidumbre y, además, habíamos despegado demasiado temprano como para contar con partes meteorológicas. Así pues, el tiempo que nos aguardaba era una mera conjetura. En un país desconocido y bajo estas circunstancias hay que estar dispuesto a volver atrás si la visibilidad no es buena, suponiendo que se pueda encontrar el camino de regreso y se pueda aterrizar donde sea ese «atrás».

Ayer fue mi presentación en sociedad en un continente nuevo para mí. Hoy he cruzado el ecuador por primera vez. Fred ha montado la ceremonia oportuna y ha ejercido de Neptuno de los aires. Pero en el momento en que la sombra del Electra pasó sobre la línea mítica, ambos estábamos demasiado ocupados y se le olvidó agasajarme con el termo de agua fría que reconoció haber preparado para la ocasión.

Recuerdo que, en una ocasión, cruzando los Estados Unidos de noche a mucha altura, vi de repente el ancho Misisipi brillando a la luz de la luna a través de unos huecos entre las nubes. Hoy cruzamos su hermano sureño, el Amazonas. En realidad, no cruzamos el propio río, sino que atajamos los doscientos noventa kilómetros entre cursos de su desembocadura. A nuestra derecha se veía extenderse el bajo delta que desde arriba semejaba una colcha de retales por los distintos colores de las corrientes, que fluían y mostraban un tono peculiar y específico, amarillo o marrón, consecuencia del lodo arrastrado. Las corrientes llegaban todas al mar, transportando, como si fueran cerillas, miles de árboles gigantescos arrancados de raíz. No sé hasta qué distancia de la costa, más allá de lo que alcanzábamos a ver, esos tentáculos de agua lodosa enturbiaban el mar.

Transcurridas unas diez horas de vuelo me alegró ver Fortaleza justo donde se suponía que debería estar según los mapas, entre las montañas y el mar, en una llanura arenosa parduzca en el arco en medialuna que formaba la costa justo al oeste del cabo Mucuripe. La línea de costa adyacente era muy distinta a la que habíamos encontrado más al norte. En lugar de selvas húmedas que llegaban hasta los rompientes, aquí había amplias extensiones de tierra semidesértica, y frente a la costa llanuras de barro y arrecifes de arena. El clima parecía casi árido, sometido a una continua sequía, con pocas lluvias. Fortaleza es una ciudad de cien mil habitantes y es una importante metrópoli de la que pocos americanos han oído hablar. Ignorante de mí, yo pensaba que Natal era más importante, pero eso se debía seguramente a que Natal es un lugar destacado para el mundo de la aviación.

El aeropuerto de Fortaleza estaba tan bien acondicionado que decidimos hacer allí los últimos preparativos para el salto del Atlántico Sur en lugar de darlo desde Natal, la plataforma desde la que normalmente se parte para ese tramo y por el que transitan numerosos vuelos. Cuando el capitán Macedo puso gentilmente a nuestra disposición las instalaciones de la Pan American, decidimos

quedarnos un día y poner el avión a punto, tanto desde un punto de vista mecánico como del de tareas domésticas. El tema de la ropa como mínimo requería atención urgente. Con el aspecto que teníamos tras solo una semana de vuelo no pude por menos que hacer una mueca al imaginar la pinta de vagabundos que tendríamos al terminar.

El único trabajo en concreto a realizar en el avión era la reparación de una nimia fuga en el manómetro por la que se perdían unas gotas de gasolina. Sin embargo, a pesar de que todo funcionaba bien, era necesaria una revisión completa, un engrasado, un cambio de aceite, una comprobación del tren de aterrizaje, etc. Además, se realizó una limpieza completa. La humedad de la semana previa había deslustrado las superficies de metal, que tienen que limpiarse y pulimentarse con frecuencia. La limpieza de nuestro aspecto era tan importante como la del aeroplano. Llevaba la última camisa limpia que me quedaba y había abandonado toda esperanza de que mis pantalones o mis zapatos recuperaran una apariencia respetable (estoy absolutamente segura de que Phil Cooper<sup>3</sup> me habría repudiado). Llevaba en la maleta todo lo necesario para un vuelo alrededor del mundo, pero sin demasiados repuestos. Mi guardarropa se componía de cinco faldas, dos pantalones, un par de zapatos de repuesto, un mono de trabajo ligero y un curioso y ligero chubasquero, y un mínimo de productos de aseo, que para mí era mucho. Durante mi inexperta juventud había cruzado el Atlántico sin equipaje con tan solo un cepillo de dientes como único efecto personal. En Londres me aguardó la recompensa de poder comprar todo lo necesario para vestirme de pies a cabeza.

Necesitaba algo para protegerme del sol. Ni yo ni Fred llevábamos chaqueta, lo que complicaba un poco las recepciones oficiales, pero los expertos en clima tropical e insolaciones nos habían aconsejado con sensatez que empezáramos por conseguir un sombrero para el sol, al que fueron añadiendo otros de regalo, en cada escala. Por costumbre ambos somos personas a las que le gusta andar con la cabeza descubierta. Solo hemos llevado sombrero en esta ocasión, y

se debe a que cada vez que emprendíamos viaje alguien nos encasquetaba una pieza en nuestra ultramundana cabeza.

En Fortaleza nos alojamos en el hotel Excelsior.<sup>4</sup> Las ventanas de las habitaciones daban a unos edificios de tejas rojas y a unas calles bulliciosas que acababan en el mar. Soplaban una brisa fresca tan agradable que a duras penas parecía que estuviéramos en el trópico. La realidad es que lo único que sé de los trópicos lo he leído en los libros, siempre me han gustado el sol y los climas cálidos. Al día siguiente, mientras los mecánicos trabajaban en el avión, nosotros hicimos limpieza en la cabina. Volvimos a empaquetar todos los recambios, mandamos a casa los mapas que ya habíamos utilizado y lavamos las grasientas fundas del motor y las hélices. Las había diseñado yo misma, eran de tela Grenfell, ligera y fuerte, y las había mandado confeccionar en Burbank. Había fundas para el fuselaje entero para proteger los motores y las hélices del polvo y la arena y, en cierto modo, de la lluvia, para cuando en ausencia de hangares estábamos obligados a dejar el aparato al aire libre. También pusimos orden en lo que habíamos ido acumulando en los días anteriores, desde una piña que nos habían regalado a tarjetas de visita pasando por un objeto particular: una gran mariposa nocturna amarilla y malva que se había instalado en los cojines negros del asiento del piloto. Me pregunté si habría reconocido en el Electra Lockheed a un hermano mayor.

Entre nuestras compras se contaban unos monos de trabajo para el navegante, una gestión que se realizó con una rapidez asombrosa que habría hecho sonrojarse a cualquier encargado de tienda de confección americana. A las once y media le tomaron las medidas a Noonan en una tienda donde había diez mujeres o más, todas cosiendo a máquina, dispuestas a hilvanar la tela tan pronto estuviera cortada. Por la tarde, Noonan iba adecuadamente equipado para realizar cualquier trabajo manual. Por mi parte, me había traído mi mono.

Fortaleza es una de las dos únicas ciudades de Brasil cuyo entramado callejero se cruza formando ángulos rectos. Eso lo descubrí cuando fuimos de compras. Entre estas últimas hay que destacar la búsqueda de caucho esponjoso para cambiar algunas gomas del cierre de la cabina que habían empezado a sufrir desgaste. Un detalle agradable fue que no me permitieron pagar por ellas. En las costas de Fortaleza descubrí parajes interesantes. Los pescadores regresaban a puerto con sus capturas en unos catamaranes llamados «jangadas». Generalmente son muy pequeños y consisten en troncos atados con una vela triangular. Los marinos se aventuran hasta treinta y dos kilómetros mar adentro y son famosos por su pericia en el manejo de estas frágiles embarcaciones. El pescado se transporta en unos cestos grandes redondos hechos a mano que iban atados al mástil, y la venta se iniciaba tan pronto llega a la playa. Tras poner rodillos bajo la quilla, los hombres tiran de las embarcaciones hasta dejarlas bajo los cocoteros que bordean la playa y allí se organiza un mercado al aire libre lleno de colorido y aromas intensos.

La destreza de los pescadores no es mayor que la que exhiben las mujeres transportando cargas de todo tipo sobre su cabeza mientras caminan con los brazos ocupados con bultos o con cestos de fruta u hogazas de pan. El único inconveniente es no poder volver la cabeza con rapidez en caso necesario. Esta costumbre parece fortalecer a las portadoras que andan muy erguidas.

Hice turismo y fotografié burros cargados de mercancías y personas. Llevan una ingeniosa combinación entre alforja y silla con las que transportan sus tambaleantes cargas. Y es que, en Fortaleza, ciudad bulliciosa y comercia, abundan los contrastes. Hay autobuses, tranvías y esforzados borricos. Edificios en construcción de arquitectura moderna se alzan junto a decrepitas casas de aleros viejos y tejas erosionadas por el paso del tiempo. Sobre la playa, donde los primitivos catamaranes se hacen a la mar, rugen aviones con destino a Miami, Buenos Aires y otros puntos del mundo.



Al parecer, las vacas juegan un papel cuanto menos interesante en mis vuelos. Al amanecer del día siguiente un rebaño pacía su desayuno en la espesa hierba que bordea el aeropuerto de Fortaleza. No les gustó nada el sonido de los motores del Electra calentándose. Dieron muestras de su desagrado alejándose y mostrando impertérritas sus cuartos traseros, en lugar de enredarse en estúpidas protestas. Unas vacas ciertamente orgullosas, emparentadas seguramente con algún altivo héroe de las plazas de toros.

Durante la noche cayó un auténtico diluvio y temí que nos encontraríamos el aeropuerto hecho un barrizal, pero afortunadamente el sistema de drenaje era bueno y la tierra permaneció firme. Así pues, no tuvimos ninguna dificultad en despegar con la poca carga que necesitábamos para la corta etapa de cuatrocientos treinta kilómetros hasta Natal.

Nos alzamos a las 4:50 horas y llegamos a Natal a las 6:55, por lo que nuestra jornada laboral podía haber terminado incluso antes de desayunar. Queríamos llegar a Natal cuanto antes para considerar la posibilidad de emprender aquella misma noche la travesía del Atlántico sur.

El tiempo se presentó inestable durante todo el trayecto, una mañana de nubes errantes y chubascos que se perseguían unos a otros a través del cielo. El territorio que sobrevolamos era interesante. En la costa brillaban dunas ondulantes de arena resplandeciente. Pasamos cerca de una iglesia majestuosa en la cima de una montaña, una de las más antiguas de Brasil. La vimos con toda claridad e incluso distinguimos a los fieles, unos diminutos puntos oscuros que discurrían por la blanca línea de la carretera.

El aeropuerto de Natal es tan grande que lo avistamos antes que a la ciudad. Dispone de largas pistas balizadas, hangares grandes y viviendas. Aviones franceses, alemanes y brasileños vienen y van constantemente, convirtiéndolo en uno de los aeropuertos más

cosmopolitas y políglotas del mundo. Durante los últimos minutos de vuelo competimos con una nube de lluvia para ver quién llegaba antes al aeropuerto. Mientras maniobrábamos hacia el hangar la nube nos alcanzó, un lodoso aguacero tropical que nos impedía ver más allá de quince metros. Nosotros estábamos resguardados por la cabina, pero el personal que llegó corriendo amablemente para empujarnos se caló hasta los huesos.

Los franceses llevan siete años cruzando el Atlántico sur en vuelos regulares. Se trata de un servicio que es ahora bisemanal y transporta correo, pero no pasaje. Pude hablar con la tripulación del siguiente vuelo que partía y me comentaron que preferían volar a primera hora de la mañana, ya que las peores condiciones aparecían siempre durante los primeros mil doscientos kilómetros.

Así pues, decidí confiar en su experiencia y retrasar la salida hasta la mañana siguiente, es decir, en cualquier momento después de medianoche. El avión repostó durante el día para tenerlo así a punto. Si el tiempo empeoraba tanto que hiciese dificultoso el despegue con el avión tan cargado, tenía previsto esperar a la tarde siguiente y luego volar toda la noche y alcanzar África por la mañana.

En Natal todo el mundo colaboró generosamente. Los franceses tienen estacionados dos barcos en el Atlántico Sur que les proporcionan informaciones meteorológicas que compartieron conmigo. Dicho sea de paso, creo que en los vuelos regulares del Atlántico Norte debería establecerse un sistema de este tipo. A su debido tiempo, quizá, veamos un par de barcos anclados en posiciones apropiadas recogiendo datos meteorológicos, sirviendo de emisoras de radio y para ayudas de emergencia. Tal vez este sistema conlleve pistas de aterrizaje «flotantes» de las que tanto se habló años atrás.

En esta parte de Brasil la tierra es roja como la de Georgia o Virginia. Dado que casi todas las casas son de adobe, añaden

colorido al paisaje. En la fachada marítima de un mar verde grisáceo crecen los árboles.

A la hora del almuerzo me costó creer que estaba en Sudamérica, la comida era muy parecida a la nuestra: mazorcas de maíz y tarta de manzana. Hablando de comida, todo el mundo nos compadecía. Cuando salimos de Fortaleza nos habían dado unos emparedados de pavo, y pastel. De seguir las cosas así nos será muy difícil no engordar, pese a que tanto Fred como yo seamos de constitución delgada. Por cierto, la vara de medir peso en el aire es la gasolina. Tres kilos más de masa corporal equivalen a cuatro litros de la preciada gasolina.

Mientras escribo esto veo a dos niños jugando en la arena. A mí me gustaría jugar o tumbarme a su lado para tostarme. Más allá, las olas baten contra un barco encallado. Vi varios de estos a lo largo de la costa, y las largas cintas de espuma blanca que provocan las olas al romper contra los bajíos y bancos de arena que acechan peligrosamente a unos cuarenta kilómetros de la costa.

Quiero agenciarme un par de sandalias como las que he visto que lleva mucha gente. Resulta fácil de comprender cómo se originó la moda de los zapatos abiertos y planos en estos puntos cercanos al ecuador.

# El Atlántico Sur

La tarde del siete de junio mi Electra posó sus ruedas sobre África, el tercer continente de nuestro viaje. Con este nos quedaban dos por delante: Asia y Australia. También habíamos cruzado el ecuador por segunda vez desde que habíamos salido de casa y, según nuestro programa de vuelo, aún lo volveríamos a cruzar dos veces más allá de la India.

Partimos del aeropuerto de Parnamirim en Natal a las 3:15. Despegamos a oscuras. La pista más larga que tiene luz no podía utilizarse debido a un contumaz viento que soplaba de través. Así pues, me vi obligada a despegar de la secundaria cuya superficie era de hierba. En la oscuridad era difícil localizarla, por lo que Fred y yo la recorrimos a pie con linternas a fin de reconocerla y buscar puntos de referencia que pudieran guiarnos, por poco visibles que fueran.

Al final nos elevamos con facilidad. Al dejar el suelo nos envolvió una espesa neblina. Sin embargo, la oscuridad de la noche provocaba que las tenues luces de la cabina se vieran intensas, brillando sobre los instrumentos que indicaban el camino a través del espacio en nuestro trayecto hacia el este sobre el océano.

«La noche es tan larga que nunca encuentra el día», pero nuestra noche enseguida fue día. Recordé entonces que este era mi tercer amanecer en vuelo sobre el Atlántico.

El viaje discurrió sin sobresaltos a excepción de los pequeños incidentes típicos de los vuelos largos. Esta ausencia de novedades es corriente en las expediciones que consiguen su objetivo. Si todo va bien no hay mucho que contar; si no va bien, hay «incidentes».

El tiempo fue exactamente el que había predicho el eficiente servicio meteorológico francés. Casi en todo el viaje predominaron los

vientos de frente, de, me atrevería a aventurar, una velocidad media de 37 km/h durante la primera mitad del trayecto. A continuación, llegamos a un tramo de calmas ecuatoriales, con cielos despejados seguidos de una zona de nubes bajas y deshilachadas que salpicaban todo el cielo, y la lluvia más fuerte que nunca haya visto. Los cielos se habían rasgado y toneladas de agua golpeaban el avión con tanta fuerza que casi podía sentirlo. Por fortuna ocurrió mucho después del amanecer. El agua, una emulsión sucia y marrón mezclada con el aceite que goteaba de las hélices, salpicaba el cristal de la cabina.

Nuestra velocidad de vuelo se ajustó a lo previsto. Durante todo el recorrido los cálculos se habían realizado a partir de una velocidad base de 277 km/h. Suponiendo que la distancia de un lado a otro del Atlántico es de tres mil kilómetros, nuestro promedio había bajado solo un poco de las estimaciones, pese a los vientos de cara. En este tramo, al igual que en los precedentes, no forcé los motores en absoluto. Con tanto trabajo por delante quería tratarlos con la máxima suavidad posible. Si era necesario podíamos incrementar fácilmente nuestra velocidad en 40 km/h más.

Hacia el mediodía nos cruzamos con un avión correo de Air France. Desafortunadamente no pude «hablar» con él. Creo que el equipo de radio de los aviones correo es de tipo telegráfico, mientras que el mío era en aquel momento exclusivamente teléfono de voz. Como siempre, radié mi posición cada media hora vía telefónica. Si me oían, o entendían en el caso de que me oyeran, es algo que nunca sabré. Antes, en otra travesía del Atlántico, seis mil cuatrocientos kilómetros más al norte, mantuve un diario de vuelo. Aquellos garabatos aparecieron después en un libro mío.

He aquí unos cuantos extractos del «diario de a bordo» (hojas sueltas de un diario de taquigrafía) escritos a lápiz mientras el Electra nos llevaba por encima del Atlántico Sur:

6:50. Acabamos de cruzar el ecuador a mil ochocientos metros. Sol brillante. Pequeñas nubes de borreguillo por debajo. Al frente, nubes oscuras.

Un barco. Desciendo para que nos pueda informar.

Calmas ecuatoriales. La lluvia nos envía nubes. El Sperry pilota mientras yo escribo esto. Acabamos de dejar atrás una fuerte lluvia que lo ha emborronado todo. Se veía marrón en el parabrisas.

Nubes deshilachadas que se amontonan muy alto. Gigantes del Atlántico sur que obligan a dar tumbos a los paquebotes de abajo. Aquí arriba también puede ser muy duro. Cielo desaseado. Agua de color gris sucio.

El motor izquierdo ha estado tosiendo. Ahora empieza otra vez. El derecho también. Creo que solo se trata de un exceso de aceite.

Esta mañana, antes de ponernos en marcha, los vapores de la gasolina dentro de la cabina me han provocado nauseas otra vez. Supongo que me estoy debilitando.

Los franceses y la gente de la Standard Oil son muy cuidadosos a la hora de limpiar los barriles de crudo. No utilizan conductor de tierra como en Estados Unidos. Al repostar en Natal los chicos derramaron tanta gasolina que fue divertido. He cargado 625 litros de gasolina en un depósito en el que caben 565.

Intento sintonizar algo en la radio. Imposible. Lluvia, interferencias. Nunca había visto tanta lluvia. Las hélices se ven borrosas.

Kinsey envió el almuerzo. Lo llevamos al campo. Escena extraña. Los franceses todos regordetes. Boinas. Botellas de

champán a lo largo del camino. Los franceses esperan su vuelo procedente de Buenos Aires no antes de las 6:00 horas.

La lluvia forma extraños dibujos en las ventanas acusada por la velocidad. Indicada nuestra velocidad 260 km/h a 1.762 metros. Presión 26,5 / 1.700 rpm.

La cabina más seca que nunca haya visto. Los chicos de la Lockheed han hecho un buen trabajo.

Jo... me alegro de haber comprado la goma en Fortaleza.

1h15 minutos de calma. No hemos visto nada excepto lluvia, ahora a través de nubes deshilachadas. Fred echa una cabezada. Mientras vuelo nunca tengo sueño. A menudo me siento cansada pero nunca adormilada.

Temperatura exterior: 15,5 °C. Parece que hemos encontrado un ecuador frío. Al menos aquí arriba. Dentro de media hora habremos recorrido la mitad de la distancia total.

272 km/h. 9:41 hora de Natal. Parece que las nubes están cambiando. Las 8 horas formaciones se ven más delgadas, como deshaciéndose. Tramos 1.892 km muy claros.

Apenas puedo creer que el sol esté a nuestro norte, pero así es.

Distancia total: 3.058 km.

De camino hasta aquí: 1.892 km.

«Balance»: 1.165 km.

Algo más de mil cien kilómetros para llegar. Es más o menos la distancia entre Burbank y Albuquerque. Parece muy lejos. Muy lejos también de las ondas de radio y de las pistas iluminadas.

Nuestros compatriotas aviadores no saben lo mimados que están, sobre todo los de las líneas aéreas.

Ahora muy encapotado. Buena visibilidad excepto durante los ocasionales chubascos. Fred realiza mediciones. Dice que estamos ligeramente al norte de nuestro curso.

El aceite de las hélices y la lluvia forma una emulsión grasienta. No puedo ver a través de ella. De todas formas, no hay nada que ver.

Fred intenta pescar un bicho.

Con esta entrada concluía este lote concreto de entradas garabateadas en el cielo. Sin explicarla podrían dar a entender algo íntimo y vergonzoso. En realidad, se referían a algo científico y remoto.

La criatura que había que pescar, el «bicho», era un microorganismo de las capas superiores del aire. Fred C. Meier, del Departamento de Agricultura, me había proporcionado un «recogedor aéreo» semejante al que llevó consigo Lindbergh en su viaje a Groenlandia en 1933. Se trata de un artilugio para recolectar muestras del aire desde el interior del avión, que luego se almacenan en unos cilindros de aluminio cerrados de manera hermética para que más tarde puedan ser examinados en el microscopio de un laboratorio. El «gancho celeste» es, en efecto, una vara de metal de la longitud aproximada del mango de una escoba en cuyo extremo se inserta el cilindro. Cuando se extiende fuera del avión, este cilindro se vuelve de forma que el portaobjetos de su interior queda expuesto al aire en movimiento y recoge cualquier diminuto organismo que habite en ese tramo concreto de la atmósfera.

Añadimos un refinamiento a nuestro gancho celeste: Noonan, que se hallaba demasiado ocupado para sostenerlo extendido por la ventanilla de la cabina o por la puerta del fuselaje, quería sacarle a todo su máxima utilidad. Por ello en Miami instalamos unas



abrazaderas en el costado del aparato, justo detrás de la puerta del fuselaje. Cuando la puerta se abría unos cinco centímetros, lo cual era fácil de hacer, el dispositivo estaba fijado a las abrazaderas y el cilindro se abría manualmente. Entonces durante unos treinta minutos la naturaleza seguía su curso. Luego precintaba el cilindro y anotaba el lugar y el momento de su exposición a la atmósfera.

Cuando llegamos a África acumulábamos más de doce de estos registros. En las instrucciones que recibí Meier escribió: «Esta fase de la investigación fue inaugurada por Louis Pasteur en unos experimentos clásicos de 1860, y desde entonces los han continuado médicos y botánicos de muchos países. Los resultados de los nuevos estudios de las capas altas del aire nos descubren principios fundamentales para entender la difusión de organismos microscópicos por los vientos. Estos principios conllevan mejoras y aplicaciones prácticas en las medidas de control de enfermedades en plantas y animales». Para aprender a manejarlos, antes de emprender el viaje «expusimos» un par de cilindros de aluminio y resultó que Fred tosió sobre uno de los portaobjetos. «Lo he estropeado —dijo, empezando a deshacerse de él—. La colección de gérmenes de este portaobjetos visto al microscopio parecerá un zoológico». No obstante, le insistí que lo conservara para nuestra colección. Pensé que gracias a él los técnicos del laboratorio tendrían algo único que valorar cuando se encontraran con su contenido entre las inocentes bacterias de las capas altas del aire del ecuador. Todo ello es atribuible al perverso sentido del humor de los pilotos.

En San Luis, Senegal, está el cuartel general de Air France para sus líneas transatlánticas, y agradecí las excelentes instalaciones que pusieron a mi disposición. Es justo decir que yo había intentado aterrizar en Dakar doscientos sesenta kilómetros al sur de San Luis. Fue fallo mío.

Cuando avistamos la costa africana por primera vez se había levantado una densa y persistente niebla, y durante un tiempo fue imposible localizar posición alguna. Mi navegante me indicó que

debíamos virar hacia el sur. De haberlo hecho, en media hora habríamos llegado a Dakar. Pero me pareció más conveniente y mejor un «giro a la izquierda», así que después de seguir la costa durante cuarenta kilómetros nos topamos con San Luis. Una vez llegados a ese aeropuerto pareció más prudente que volver hacia atrás sobre un país desconocido con la inminente llegada de los repentinos atardeceres tropicales. Por cierto, el tiempo de vuelo fue de trece horas y doce minutos.

# Dakar

África huele. El olor que impregna Dakar es el mismo que se siente en San Luis. A mí me parecía un aroma humano muy intenso, diferente al de las ciudades de Sudamérica que huelen a frutas, pescado y carne y a, en ocasiones, excesivamente exuberante vegetación.

(Resulta que poseo un agudo sentido del olfato. Recuerdo a menudo el olor de las flores, de las personas, de los lugares con la misma claridad con la que puedo evocar su apariencia. Como aviadora a veces este sentido me resulta muy útil y agradable y a veces todo lo contrario. Por ejemplo, sirve para detectar el primer tufo de aceite o de goma excesivamente caliente y hacer lo necesario para solucionar el problema. Notar la fragancia de los naranjales en flor que a menudo alcanza una intensidad más que notable. Reconocer olores inconfundibles como los que se elevan de las ciénagas de Newark o de los corrales de ganado de Chicago).

Para obtener un impacto nuevo y diferente de un paisaje lo mejor es sobrevolarlo. Y luego aterrizar desde los cielos. De esta manera, el viajero no dispone de un período de preparación, de aclimatación social y geográfica como sucede en los lentos viajes en vapor con paradas recurrentes en las que una se va integrando de forma gradual en nuevos entornos cuyos límites se vuelven imperceptibles, y borrosos sus contornos.

En un viaje como el nuestro, el paisaje es completo e inequívoco. En esto consiste la espectacularidad de los viajes aéreos modernos: la semana pasada estaba en casa, ayer en Sudamérica, hoy en África. Concentrada en ese caleidoscopio de primeras impresiones, África, más allá de sus aromas, fue para mí un torbellino de color humano. Un torbellino divertido y amistoso de indumentarias brillantes que adornaban a bonachonas gentes de piel de ébano. Sus alegres

vestimentas contrastaban con el neutro telón de fondo de sus llanuras marrones, montañas peladas, vegetación agostada y grisáceas casas. «Aquí, los pies son de lo más interesante que he visto». Encontré esta nota manuscrita en el diario de a bordo mientras volábamos de San Luis a Dakar. Tal vez el superlativo estuviera fuera de lugar, pero los pies de los nativos me parecían extraordinarios. En su mayoría llevaban «fundas para dedos gordos» o iban descalzos. Cuando esos pies negros de generosas proporciones, conseguidos a copia de generaciones transportando pesos, se calzaban zapatos europeos de segunda mano, los resultados rozaban lo patético. El aeropuerto de San Luis estaba rodeado de chozas primitivas. Altas figuras negras dotadas de una dignidad innata se ocupaban de sus asuntos ajenas a los aviones. Al ver esa majestuosidad en aquellos individuos me pregunté algo que seguramente otros se plantearon antes que yo: ¿qué les hemos hecho nosotros en Estados Unidos a aquellas gentes tan hermosas e inteligentes en el marco de su propio país?

Las calles eran una ópera bufa tropical. Las mujeres transportaban niños precariamente colgados de sus costados y espaldas, lucían tocados de todo tipo de formas sorprendentes sobre los cuales cargaban cestas con frutas y otros productos. Algunas caras presentaban cicatrices, fruto probablemente de enfrentamientos tribales. Buena parte de la joyería y adornos podían haber procedido de la American Brass Company y las damas lucían pesados brazaletes y macizos collares. No vi adornos que desfiguran, como los botones en la nariz que lucen algunas mujeres en Paramaribo, y me han explicado que tienen como objeto disuadir que las besen en ausencia de sus maridos.

En la ciudad no escuché música nativa, quizá la toquen solo en los pueblos. De todas las criaturas de Dios que «tienen ritmo» pocas tienen tanto como los verdaderos africanos.

En los mercados se veían montañas de cacahuetes, en ocasiones guardados en sacos. Dicho sea de paso, el único producto que nos

llevamos de África Occidental fue una bolsa de cacahuetes recién tostados. Mientras los comíamos Fred y yo sentimos que podíamos haber estado en las gradas de cualquier estadio deportivo de nuestro país en lugar de en la cabina de un avión sobrevolando desiertos distantes.

Dakar se asienta en la península de Cabo Verde, el punto más occidental del continente. Es la capital de la África Occidental francesa y, como trampolín del Atlántico Sur, ostenta una posición relevante en la ruta entre Europa Occidental y Brasil. Tiene una población de unos treinta y cinco mil habitantes.

La mañana del 8 de junio cubrimos los doscientos sesenta y tres kilómetros que nos separaban de Dakar. La razón principal de que decidiera quedarnos un día más en Dakar, en lugar de proseguir hacia el este, se debió a que el medidor de combustible había fallado dos horas después de salir de Natal. El eficiente mecánico de Dakar descubrió que tenía rota una pieza del eje. Mientras trabajaba en ello —una tarea complicada de realizar debido a que utilizaba un folleto impreso en inglés, que no entendía, en un aeroplano que desconocía—, yo realicé la revisión de las cuarenta horas de vuelo de los motores. Probablemente fuera suficiente hasta llegar a Karachi.

En Dakar mi entusiasmo por la asistencia agotó nuevamente los superlativos. Escribí al señor Putnam pidiéndole que comunicara a Jacques de Sibour lo amable y eficiente que había sido todo el mundo y lo bien que habían funcionado los servicios de la Standard Oil en todas partes.

Nuestro anfitrión fue el señor Marcel de Coppet, gobernador general, que nos hospedó en su enorme mansión. Allí, tras una cena íntima, hubo una recepción ofrecida por el Aero Club, la primera de este tipo que recibíamos. Tuve que explicar que solo contaba con pantalones y camisas para presentarme, lo mismo daba si era ante generales, reyes, pilotos y mendigos.

El gobernador es una persona encantadora y culta de cuya grata hospitalidad disfruté en gran manera. Me avergoncé de mi poco conocimiento de la jerga de la aviación en francés; no se aprende en la escuela. De lo que sí me acuerdo es de las preguntas acerca de la salud de mi tío y de la pluma que perdí en el jardín de mi tía, nada muy útil en esas circunstancias. Nos entendimos a base de señas y de unos cuantos toques en inglés y en francés. Descubrí que los fundamentos de la aeronáutica son internacionales. De hecho, creo que deberíamos adoptar las mangas que indican la dirección del viento como símbolos del entendimiento mundial.

Siempre he oído decir que los franceses son unos maestros en materia de colonización. En verdad, parecía milagroso comprobar lo cómodos que se sentían en aquel rincón del mundo. Sospecho que saben vivir bien dondequiera que estén. Y donde hay franceses hay buena comida. En Natal los platos que nos sirvieron estaban deliciosos, sobre todo, un pescado pequeño de color rojo llamado *rouget*. El coronel Tavera, de la Fuerza Aérea, fue generoso con la información y mapas de la ruta hacia el este, mientras que los hombres de Air France en San Luis, Natal y Dakar nos prestaron una gran ayuda. Añadiré que todas las molestias que sufrimos con pasaportes, certificados médicos y permisos parecían haber sido energía desperdiciada hasta el momento porque nadie nos había requerido ningún documento. No había controles aduaneros ni nos revisaban el equipaje. La única formalidad fue firmar en el registro de la policía de San Luis. Los funcionarios conocían nuestros planes y que teníamos los papeles en regla, entonces, ¿para qué ponerse quisquillosos? Su actitud era absolutamente comprensiva. El aeropuerto de Dakar es excelente y está situado en una lengua de tierra cerca de la ciudad rosa. Estoy terminando los apuntes finales del relato del vuelo hasta la fecha sentada en el hangar donde trabajan los competentes mecánicos de Air France. Los nativos han lavado con agua y jabón cada centímetro cuadrado del avión. Debo decir que el aspecto de estos mecánicos nativos es un tanto simiesco. Cuando llegamos el avión no estaba solo aceitoso, sino

que tenía incrustada una curiosa pasta mezcla de lluvia y polvo formada por el flujo del aire sobre las alas.

Si todo va bien mañana iniciaremos el largo trayecto aéreo que atraviesa África. El rumbo exacto lo iremos decidiendo a medida que avancemos. Un tiempo extremadamente caluroso está creando condiciones desfavorables en el interior. Nos han avisado de tornados en el sur y de tormentas de arena en el norte, por lo que intentaremos colarnos por el medio.

Hasta aquí, nuestro viaje ha discurrido por rutas aéreas generalmente bien conocidas. Para la ruta entre Miami y Natal seguimos las rutas regulares de la Pan American. De Natal a Dakar utilizamos un servicio transoceánico que funcionaba desde hacía tiempo. En estos momentos el morro del Electra apunta hacia regiones sobrevoladas con frecuencia, pero en las que no existen vuelos regulares.

# África Central

Siendo una niña, durante mi infancia en Kansas, me apasionaban las aventuras de viajes. Con mi hermana y mis primas fantaseábamos a menudo. Detrás de nuestra casa de Atchison había un granero, y allí, en un viejo carruaje abandonado, hicimos viajes imaginarios llenos de peligros fabulosos. Pronto descubrimos el especial encanto de la geografía. Los mapas de lugares lejanos que caían en nuestras manos añadían y complementaban las experiencias espeluznantes que vivíamos en el viejo carruaje. Viajar en los mapas se convirtió, junto a mirar escaparates, en una de nuestras diversiones favoritas. El mapa de África era nuestro preferido. Su mismo nombre evocaba el misterio. Despreocupadamente salían de nuestros labios nombres como Senegal, Tombuctú, Ngami, Al Fashir, Jartum. Comparábamos el Níger con el Nilo, la ferocidad de los tuaregs y los suajilis. Ningún David Livingstone, Henry Morton Stanley o Cecil Rhodes exploró con tanto entusiasmo como yo.

Cuando la niña creció, esta inquietud no la abandonó. De hecho, volar acercaba los lugares, lo cual hizo que el horizonte y lo que había más allá ganara atractivo.

En más de una ocasión, mientras volaba en línea recta sobre África Central desde el Atlántico al mar Rojo, aquella piloto recordó sus vuelos de niña y las fantasías de aquel viejo carruaje. Aquellos lejanos sueños se habían convertido en realidad. La única diferencia era que en Atchison los imaginarios viajes eran a lomos de camellos y elefantes. Los aeroplanos pertenecían al futuro.

Los informes meteorológicos recibidos en el aeropuerto de Dakar no eran muy esperanzadores. Había borrascas que amenazaban en convertirse en tornados, o su equivalente local, en la región sudanesa que íbamos a atravesar. Así pues, en vez de dirigirme a Niamey como tenía previsto, aconsejada por el coronel Tavera, decidí



variar ligeramente el curso al norte, fijando nuestro objetivo en Gao, en el tramo superior del Níger. A las seis en punto estábamos en el aire y siete horas y cincuenta minutos más tarde descendimos sobre Gao, en el Sudán francés.

Nuestro avance tierra adentro desde la costa por encima de los distritos de Senegal y de Níger seguían exactamente el rumbo hacia el este. Volando parsimoniosamente a unos 278 km/h, el viaje de mil ochocientos kilómetros finalizó de forma plácida a primera hora de la tarde. A un tercio del trayecto volamos y cruzamos el río Senegal; y seiscientos cuarenta kilómetros más adelante, los lagos dispersos y la cuenca del río Níger, con una región montañosa situada a nuestra derecha. Al norte, quizás a la vista si hubiéramos sabido dónde mirar, estaba la fabulosa Tombuctú, seiscientos kilómetros río arriba desde Gao.

En este puesto avanzado en el Sáhara viven unas cinco mil personas. En otro tiempo fue una importante ciudad, centro político del Sudán occidental, ocupado por Francia desde 1900. Quedan escasas ruinas de la antigua Gao, las principales: una pirámide truncada, los restos de la tumba de Askia Mohamed y de la gran mezquita, que se remonta a los siglos VII u VIII.

Gao es la estación terminal del tráfico motorizado transahariano que viene del norte, un tráfico de transporte de creciente importancia. El Níger resulta navegable desde la ciudad hacia el sur a lo largo de más de mil seiscientos kilómetros, hasta que vierte sus aguas en el golfo de Guinea a través de innumerables bocas.

En nuestro apresurado paso por Gao el aeropuerto fue el principio y el final de la visita. Nos daba igual tener o no las llaves de la ciudad, siempre y cuando tuviéramos abiertas las puertas del hangar y el personal de tierra preparado. Siempre lo estuvieron. Y siempre encontrábamos nuestra tarjeta de visita habitual: unos bidones de gasolina de doscientos litros, cada uno de ellos con mi nombre impreso en grandes letras rojas o blancas. Según lo establecido

meses antes, nos aguardaba la cantidad exacta de combustible en cada escala y, además, en otras muchas localizaciones que habían quedado eliminadas debido al cambio de planes. Lo primero que avistábamos cuando llegábamos a cualquier hangar de Caripito a Port Darwin eran esa serie de bidones «Amelia Earhart» cuyo contenido esperaba ser consumido por el sediento Electra. Dejábamos los metálicos bidones vacíos como recuerdo de nuestro paso.

Como de costumbre, despegamos de Gao antes del amanecer, una salida que hizo especial un magnífico desayuno cuya máxima delicia consistió en una tortilla de champiñones complementada con unas tazas de excelente chocolate francés. Nuestra ruta revisada nos llevó de Gao a Fort Lamy a unos mil seiscientos kilómetros de distancia. África Central es una tierra de distancias generosas, en las que etapas de esta distancia parecen rutinarias. Una se acostumbra rápidamente a la sensación de que, cuando dos lugares están separados por una distancia de unos miserables ochocientos kilómetros, pueden considerarse vecinos en términos aeronáuticos.

En realidad, durante esta etapa no realizamos saltos demasiado largos, pero, aun así, en cuatro vuelos sucesivos cubrimos siete mil kilómetros. Esto representa un promedio diario equivalente a la distancia entre Nueva York y San Luis, un esfuerzo acumulativo que sin cambios de aparato o piloto resulta agotador, sobre todo si no es más que una parte de un programa aún más amplio, incluyendo un prólogo y una continuación.

En nuestro trayecto de aquel día hasta Fort Lamy y en del día siguiente sobrevolamos unas vastas extensiones de yermos eriales, una tierra de nadie de eterna aridez en la que sus habitantes se aferran tenazmente a una existencia de difícil comprensión para un occidental. Primeros seguimos al río Níger durante unos doscientos setenta kilómetros y sobrevolamos el puesto militar de Niamey. Más tarde nos enteramos de que las autoridades francesas habían acudido al campo de aviación para recibirnos. Lamento no haber

descendido para realizar una breve visita, pero en vista de que el tiempo nos sonreía parecía aconsejable continuar la marcha.

El territorio de esta parte de África Central se parece considerablemente al sudoeste de Estados Unidos, hasta el punto de tener que pellizcarme a veces para darme cuenta de que estaba muy lejos de Arizona y Nuevo México. Es una tierra eminentemente calurosa con grandes extensiones de desierto árido, bordeada por regiones ásperas y montañosas. Y muy hermosa. Desde el aire, las amplias vistas siempre cambiantes con sus mil matices de luz tienen una belleza difícil de ignorar.

La diferencia que aprecié entre esta parte de África y nuestras baldías regiones es la huella humana. En estos territorios no parecen existir carreteras. Las vías de comunicación consisten en simples caminos que serpentean en todas direcciones para acabar perdiéndose en la lejanía. Y, desde luego, había muy pocas de esas tranquilizadoras pistas de aterrizaje de emergencia que tenemos en Occidente y, por supuesto, ningún lujo de la aviación como radiobalizas o luces. Con todo, a veces me parecía que los nombres en el plan de vuelo podían haber sido «Albuquerque» o «Yuma» en lugar de «El Birni» o «Abu Zabbad».

La travesía de África, desde el punto de vista de un piloto, con buenas condiciones meteorológicas, no plantea dificultades. En gran parte de la ruta es fácil encontrar un terreno llano para aterrizar en caso de emergencia. Existen aeropuertos naturales excelentes y un servicio fiable que, incluso, aporta informaciones meteorológicas de máxima fiabilidad. Además, los vuelos militares franceses y británicos tiene mucho material distribuido por todo el norte de África donde hay un considerable tráfico de aviación de transporte.

Desde Dakar existe un pasillo aéreo hacia Jartum que se cruza con la ruta de El Cairo a Ciudad del Cabo.

Sin embargo, y pese a todo lo que se ha hecho, los mapas de la mayor parte de la zona distan de ser satisfactorios. La región desierta es una tierra difícil y se tardarán años antes de que esté bien cartografiada. Nosotros contábamos con los mejores mapas disponibles, complementados con las informaciones que nos proporcionaban los pilotos en cada parada, pero, aun así, era difícil seguir la ruta cuando dependíamos de ellos. Normalmente, sobre tierra firme, se utiliza el vuelo por contacto, que consiste en seguir un mapa identificando puntos destacados en el terreno. Sin embargo, en terreno desconocido, puede resultar muy reconfortante una comprobación periódica de la posición mediante la navegación astronómica. Fred Noonan<sup>5</sup> opina que es más difícil orientarse sobre África que sobre un océano.

La aviación ha tenido una gran influencia en la vida de estos lugares remotos. Antes se tardaban semanas o incluso meses para desplazarse de un punto a otro, o hasta alcanzar las vías del ferrocarril que conducían a la civilización y la mayor parte se realizaba en camello. Ahora, en un par de días de vuelo, se puede comunicar cualquier comunidad aislada con el mundo exterior.

La familiaridad con la aviación ha fomentado su entusiasmo entre la gente que la utiliza, y la presencia de aviones ha dejado de producir miradas de asombro y disgusto entre los nativos de esas regiones. En otra época los milagrosos pájaros fabricados por el hombre los llenaban de temor reverencial. Hoy son aceptados, en general, y considerados tan corrientes como los camellos y los tractores. En mi estudio tengo colgada una viñeta de humor que retrata esta situación. Un nativo africano aburrado con lanza y escudo observa un avión que vuela sobre su cabeza mientras exclama: «¡Vaya! ¡Un Lockheed nuevo!».

Desde Zinder, el terreno que sobrevolábamos descendía formando el amplio valle del río Yobe, el principal curso de agua que se vierte en el lago Chad por el oeste. Sus largos brazos y las extensiones pantanosas de aguas parduzcas fueron quedando atrás. Más tarde

me explicaron que toda aquella región había formado parte del lago cuyos límites, en aquel planísimo país que lo rodea en gran parte, son asombrosamente elásticos. Unas lluvias más abundantes de lo habitual pueden ampliar su superficie de forma increíble.

El lago Chad se encuentra casi en el centro exacto del continente y es una enorme extensión de agua que cubre unos setenta y siete kilómetros cuadrados. Visto desde el aire no tiene orillas reconocibles. Alrededor de las aguas se extienden kilómetros y kilómetros de tierras pantanosas indefinidas tan parte del lago como de la tierra firme. Islas de mil tamaños y formas fantásticas y algunas de ellas formadas por vegetación flotante se dibujan oscuras sobre las aguas.

Al contemplar esas islas pude vislumbrar imágenes de criaturas extrañas y seres extravagantes de pezuñas desproporcionadas y aplanadas cabezas. Me vinieron recuerdos de nuestra salida de Terranova, nueve años atrás, cuando las extrañas siluetas de los lagos dibujaban unas pisadas inmensas como de animal prehistórico, con tanta claridad que incluso hice algunos esbozos en mis cuadernos de notas. En aquella ocasión, las imágenes las formaba el agua sobre un fondo de tierra, pero en esta ocasión era a la inversa.

Esta región acuosa ofrece un excelente comedero para grullas y marabúes cuya misión en la vida consiste en pescar pececillos con el pico. También abundan las garcetas azules, y debajo de nosotros pudimos observar gran número de aves, pero rara vez estuvimos tan cerca como para poder reconocerlas.

Aunque me habían comentado que aquí la caza era abundante, no vimos ninguno de los tan anunciados elefantes, ni tan siquiera cocodrilos. Un piloto ocupado en los mil y un artilugios de su cabina apenas tiene tiempo para localizar animales. Un campo de aterrizaje que aparece justo donde una espera encontrarlo es tan emocionante como un rebaño de paquidermos gigantescos. Por cierto, lo que sí

divisamos fueron un considerable número de hipopótamos que parecieron tomarse bastante mal nuestra presencia.

Con todo, casi siempre volábamos muy alto, o la niebla que se alzaba casi como vapor de las tierras recalentadas limitaba nuestra visibilidad, de modo que las oportunidades de obtener vistas nítidas eran muy limitadas. Los poblados tenían su personalidad propia y su distribución era curiosamente irregular. En ninguna parte formaban cuadrículas y la mayoría de ellos parecían dormidos cuando los sobrevolábamos.

A veces pude ver de cerca alguno de esos habitáculos durante nuestras paradas en las proximidades del aeropuerto. La mayoría de los nativos viven en chozas semejantes a colmenas hechas de paja de mijo seca. Curiosamente esta es una tierra de contrastes y contrarios. Se escribe de derecha a izquierda y una tiene que descalzarse, pero dejarse el sombrero puesto cuando entra en una casa. En los traslados por tierra se viaja de noche y se duerme de día, y la construcción de las casas se empieza por el tejado y luego se edifica el resto de arriba abajo.

En los poblados, trabajan las mujeres, la principal ocupación de los hombres parece ser matar el tiempo. Según me han dicho impera la poligamia. Si el marido es rico y poderoso puede tener varias esposas.

Las madres transportan a sus hijos pequeños a la espalda. Usan una refinada técnica para colocarlos allí. Se agarra por las muñecas al pequeño y se lo monta directamente a la espalda de mamá con las piernas en torno a la cintura para a continuación sujetarlo ahí envuelto en una tela con los brazos dentro, de forma que solo sobresale la cabeza. Como el niño no tiene las manos libres no tiene manera de espantar a las moscas que se posan sobre su rostro, sobre todo alrededor de los ojos. La paciencia de los pequeños resulta increíble mientras los insectos se lo pasan en grande, hasta que sus víctimas estallan en sollozos.

Si el niño arma escándalo la madre echa la punta de la tela por encima de la cabeza del pequeño y lo mece hasta que se duerma.

Muchos chicos y chicas lucen escarificaciones tribales en las mejillas. Me dijeron que las heridas se frotan con sal para mantenerlas abiertas. Las muchachas llevan una falda corta de tiras de cuero que se mueve como un kilt escocés al andar. Si poseen suficiente paño de algodón los chicos se adornan con una única prenda, una camisa larga como un saco, con sendas aberturas para los brazos. En caso contrario, les basta con ir como Dios los trajo al mundo.

Naturalmente, toda la existencia de los poblados del desierto gira alrededor de los pozos. Si hay agua hay asentamientos. Cuando el pozo se seca el pueblo se traslada. Hablando de agua, al este del Chad se produce un fenómeno curioso. En toda la región el baobab o tebaldi se utiliza como depósito de agua. Los nativos son capaces de ahuecar el interior del árbol sin matarlo hasta lograr formar un depósito que puede conservar entre dos mil y cuatro mil litros de agua. Esta se obtiene mediante una espita que se hincan en el árbol a diferentes niveles conforme disminuye la reserva, y se transporta en bolsas de cuero de uso individual. En estas circunstancias, el baño ocupa un puesto muy bajo en la lista de prioridades.

# Hacia el mar Rojo

Durante nuestro viaje fueron habituales las salidas antes del alba, porque era aconsejable finalizar el vuelo a mediodía, a ser posible. Normalmente las horas de más calor son después de mediodía y lo mejor era evitarlas, tanto para los tripulantes como para la máquina. No era que a Fred o a mí nos molestara especialmente el asadero en que se convertía en ocasiones la cabina o el fuselaje (a menudo, la plancha externa estaba tan caliente que no se podía ni tocar, mientras que la temperatura interior era a veces tan alta que preferíamos no saberla para estar más tranquilos), pero el aire muy caliente puede dificultar el vuelo, puesto que se hace ligero y pierde poder de sustentación.

En los campos de aviación ecuatoriales, con el sol cayendo sobre la pista, hay que ser capaz de controlar la velocidad de aterrizaje, que ha de ser superior a la habitual. Además, tras un día de calor el aire suele estar especialmente turbulento.

Pese a nuestras intenciones nos vimos retenidos en Fort Laramie hasta la una y media de la tarde. El retraso se debió a una pequeña fuga en un amortiguador del tren de aterrizaje derecho. Había una pérdida de aire en el mecanismo del aceite. Volver a llenarlo exigió un esfuerzo agotador a la exigua dotación del campo. Hay diversiones más excitantes que bombear a mano bajo temperaturas cercanas a los  $-4$  °C.

Viendo lo tarde que se había hecho decidimos fijar como objetivo de vuelo de aquel día Al Fashir, en el África ecuatorial francesa. Con viento de cola cubrimos el trayecto en tres horas. Como esperaba, el calor que nos alcanzó de lleno nos dio un vuelo bastante movido sobre aquella desolada región.



Gracias a la información detallada que se me había proporcionado estuve alerta al «seto espinoso de tres metros de altura» que rodeaba el aeropuerto de Al Fashir, obstáculo que salvamos con éxito. El propósito de este seto no es contener a los aviones sino el de mantener fuera los animales. El aeropuerto en sí estaba en una espléndida zona natural para tomar tierra, pero estaba corto de instalaciones. Allí nos recibieron el gobernador de la región de Dafur, P. Ingallson y su señora, quienes nos llevaron a su casa, el antiguo palacio del sultán. Mi habitación estaba justo al lado del antiguo harén. Una vez más me quedé gratamente impresionada por la informalidad de los funcionarios. Nos habían dicho que toda aquella travesía africana resultaría «difícil» desde el punto de vista burocrático, pero una vez llegados a puerto las formalidades quedaban de lado. Todos los implicados hacían lo posible por facilitar las cosas a una aviadora debidamente acreditada, aunque fuera mujer o, precisamente, por serlo. Incluso la obligatoria desinfección al aterrizar parecía molestar más a quienes la realizaban que a los desinfectados. Era imposible manejar con más cuidado y discreción los fumigadores que dirigían hacia nosotros. Todos los rincones del avión eran rociados con una nube matagérmenes. Dado que nuestro equipaje era minúsculo y nuestra carga nula, la operación no representaba un gran problema. Simplemente no había alimento suficiente para una bacteria que se preciase.

La mañana siguiente, domingo 13 de junio, tras pernoctar en Al Fashir, nos adentramos más en el Sudán anglo-egipcio. El mapa de la región de Al Fashir, y hacia el este, tiene los mayores espacios en blanco que el de cualquier otro territorio que atravesamos. En él, Al Fashir es la única ciudad con un puñado de líneas discontinuas de color rojo (que según las leyendas del mapa son caminos nativos) y un reducido número (cinco, para ser precisos) de «carreteras despejadas aptas para el tráfico motorizado» que salían de ella. Al oeste de la ciudad hay un país montañoso en el que el optimista mapa indica la existencia de varios ríos (no vimos ninguno, puesto que estábamos en la estación seca) que empiezan de forma arrolladora, pero que se pierden en las inmensas y sedientas arenas.

Mapas como aquel que cubrían todo nuestro viaje habían sido meticulosamente preparados en California. En ellos trazamos las rutas que seguiríamos, con sus alternativas y con los rumbos de las brújulas en ambas direcciones. Aparecían marcadas las distancias entre las referencias y los aeródromos, así como las elevaciones importantes del terreno. Todos los campos de aterrizaje estaban señalados con un círculo en negro fácil de localizar para el piloto, y que me parece que eran muy prácticos. Al este de Al Fashir nuestra ruta cruzaba un espacio cartográfico en blanco de grandes dimensiones, como de la palma de una mano, sin una curvatura de nivel, un curso fluvial o ni tan siquiera el nombre de un «pueblo de sexto grado», lo más pequeño que uno podía imaginar encontrarse. Unos ochocientos kilómetros separan a Al Fashir de Jartum. La primera parte del trayecto es un espacio árido y llano, deshabitado y desprovisto absolutamente de referencias visuales, al menos para el no iniciado. Este terrible trecho tiene el nombre de «Dabbat Al Asala».

Resulta divertido examinar estos mapas sin explorar jamás el territorio al que se refieren. En la esquina derecha de uno de ellos se puede leer la siguiente anotación: «En el lecho del Wadi Howar separadas por unos cuatrocientos metros hay dos heglig, o datileras del desierto, a las que se ha quitado un anillo de la corteza. Sirven para marcar la intersección del meridiano 24». En los espacios en blanco abundan las anotaciones tales como: «Desierto ondulado sin árboles», «muchos restos de animales», «meseta elevada con hierba rala y algún arbusto, pedregosa», «pantanosos con lluvia, lago salado», «agua encharcada, hasta noviembre», «pozos. Nunca falta agua del todo», «gran estanque de agua y pastos».

Hay también nombres tan sonoros como Qala en-Hahl, Umm Sinaisin, Abu Seid, Id al Bachir, Fazi, Marabia o Abu Faz, y que todos representan un gran estímulo para los aficionados a los crucigramas geográficos.

Al aproximarnos a Jartum, sujeto con un clip al mapa mayor en el que estaba trazado el rumbo brújula y extendido sobre mis piernas, tenía un detallado dibujo de los aeropuertos de la ciudad con sus alrededores. En él había anotaciones relativas al lugar como: «Dimensiones 800 × 600 m. Superficie: arena suelta y tierra, blanda si ha llovido. Referencias: Confluencia del Nilo Blanco y el Nilo Azul, ciudad e hipódromo. Observaciones: evitar aterrizar en la zona próxima al hipódromo si ha llovido».

Ignoraba cuantos meses habían transcurrido desde las últimas lluvias, y nadie parecía estar preocupados por cuándo serían las siguientes. De la superficie del desierto se elevaban oleadas de calor y la temperatura superaba los 45 °C a la sombra. Si por algo estaba blanda la pista era por el polvo y no por el fango. Jartum es la capital del Sudán anglo-egipcio y se extiende a orillas del Nilo, dos mil doscientos kilómetros al sur de El Cairo, con la que está conectada por ferrocarril y vapor. Con unos cincuenta mil habitantes era la ciudad más poblada que visitábamos desde Fortaleza.

Vista desde el aire es asombrosa la simetría con que se edificó la ciudad. En aquel momento no me di cuenta, pero me enteré de que las calles y plazas forman el dibujo de la Union Jack, la bandera británica. Fue Kitchener el que trazó los planos de la ciudad en 1898, después de que sus tropas se la arrebataran al sucesor del El Mahdi que había sitiado y dado muerte a Gordon en 1855. Varios nombres y gestas de la historia militar de Inglaterra se entretrejen en la historia de esta región.

A su lado corre el Nilo «dormido en el regazo de antiguas leyendas». Siendo esta la primera vez que veía esta cuna de la civilización llegando desde tan lejos no pude por menos que lamentarme de tener que pasar por ahí tan deprisa, sin detenerme a «comer el loto del Nilo y a beber las amapolas de Catay». [6](#)

¡Dos horas en Jartum!

Así pues, repostamos y presentamos nuestros respetos a los cordiales oficiales británicos, cuyo acento sonaba tan agradable a nuestros oídos. Una vez hecho y satisfecha la factura de tres libras y veintidós chelines nos pusimos en camino otra vez en dirección a Massawa en la Eritrea italiana del Cuerno de África. El vuelo desde Jartum fue tan interesante como el resto de las etapas del viaje. Excepto cerca del Nilo, el terreno era desierto yermo hasta el horizonte. Solo se apreciaba algún camino de caravanas y, de vez en cuando, un campamento con un par de tiendas en mitad del mar de arena. Pude observar unas finas líneas en la superficie, tal vez sendas de camellos, tal vez caprichos del viento, aunque posiblemente solo eran arrugas en el viejo rostros del arial.

Después de trescientos veintidós kilómetros exactos de trayecto cruzamos en ángulo recto el río Atbara, que se extiende hacia el norte hasta desembocar en el Nilo. Desde allí, el desierto se arrugaba y se alzaba primero en colinas onduladas y arenosas y, a continuación, en montañas verdes de vegetación, casi las primeras que veíamos en África. Ya entrados en Eritrea sobrevolamos la cabecera de un río considerable, el Khor Baruka, que drena las aguas de esta región hacia el norte hasta desembocar en el mar Rojo. El aire caliente se elevaba de las laderas y zarandeaba el avión de mala manera. Incluso a más de tres mil cien metros seguían las turbulencias.

Pasamos cerca de Asmara, la capital de Eritrea, a dos mil doscientos metros de altitud. Para escapar del horno de Massawa en los meses de verano muchos acuden a su clima relativamente fresco. Supe después que estaban construyendo un aeropuerto de gran tamaño en la meseta de Hamasien que llevará el nombre del coronel Umberto Maddalena, quien acompañó al mariscal Balbo en el célebre vuelo de Terranova a las islas Azores, en 1931. Albergué la esperanza de que, por alguna afortunada coincidencia, el general Balbo en persona estuviera por aquellos parajes. Mi último recuerdo de este pintoresco militar (cuya barba tanto se parece a la de ese otro gran aviador, nuestro buen amigo sir Hubert Wilkins) se

remonta al paseo que me dio en un coche de carreras de Roma a Ostia. Había decidido mostrarle a la mujer piloto algo acerca de la velocidad sobre tierra firme, ¡y vaya si lo hizo! A nuestra derecha, los picos vecinos de la cordillera, que se extendía hacia el sur hasta Abisinia, se elevaban por encima de los cuatro mil doscientos metros. Como teníamos buena visibilidad pudimos echar una ojeada a aquel territorio prohibido.

Las autoridades italianas habían sido indulgentes al facilitarnos permisos de vuelo sobre Eritrea, pero los vuelos extranjeros sobre la propia Abisinia estaban sujetos a restricciones.

Las montañas que sobrevolábamos alcanzaban los tres mil metros, a apenas cuarenta y ocho kilómetros por aire del agua salada y de nuestro destino. Nuestro descenso por aquellas abruptas pendientes orientales no fue un trayecto directo, sino que tuvo que efectuarse una espiral sinuosa como una serpiente.

Desde las alturas pudimos contemplar el mar Rojo, que no es tal sino azul (añadiré que tanto el Nilo Blanco como el Azul eran verdes). Al otro lado del mar pudimos percibir una tierra deslumbrante de espejismos: Arabia. Cruzándola o rodeándola, estaba nuestra próxima etapa que transcurría desde aquel mar Rojo azul hasta Karachi, en la India. Un salto tan largo como la travesía del Atlántico.

El aeropuerto de Massawa era de grandes dimensiones y tenía amplios hangares. Aunque no hablaba ni una palabra de italiano, mediante órdenes cortas los mecánicos se pusieron manos a la obra y empezaron por comprobar bujías y cambiar aceites hasta que al cabo de un buen rato de nuestra llegada apareció alguien que entendía el inglés.

Massawa es una de las ciudades más calurosas del mundo. En verano el termómetro sube hasta los 49 °C a la sombra. En un mes de julio normal la temperatura media es de 34 °C, once más que la

media más cálida en Nueva York. La tarde de nuestra llegada el termómetro marcaba 38 °C, pero por fortuna, la noche fue relativamente fresca. Nuestros anfitriones nos aseguraron que aún era pronto para que hiciera calor de verdad. Según parece son los meses del verano los que proporcionan su reputación de tórrida a la ciudad.

Massawa tiene una población de unas quince mil almas nativas y unos centenares de europeos, además de los militares. Se levanta en el extremo norte de una amplia bahía edificada en parte sobre tres islotes coralinos, uno mayor y dos más pequeños, y en parte en la cercana tierra firme. El puerto, excelente, se encuentra situado entre las islas y allí pudimos ver la indescriptible embarcación llamada «sambuk» y un par de «miniclippers», embarcaciones minúsculas de vela cuadrada construidas en madera de teca. Por casualidad, supe que uno de esos barquitos de bolsillo había sido adquirido en Ceilán por nuestros amigos W. A. Robinson y su mujer, y que estaban anclados en Adén cuando pasé por ahí el día siguiente.

La mayoría de los barcos que atracan en Massawa son cargueros que vienen por sal. Al descender, entre las sombras del atardecer, vi cerca de la ciudad unos montículos brillantes que tomé por dunas de arena blanca, pero que se trataban de enormes montones de sal. Su principal fabricante es ese sol ardiente de Massawa, que evapora incontables litros de agua a diario y dejan gruesas costras de sal en las piscinas someras donde los nativos recogen, descalzos, la cosecha de cristal de la evaporación. Gran parte está destinada a su transporte a Japón.

Por la noche nos instalamos en el cuartel italiano convidados por el coronel Luigi de Silvestre, al mando en ausencia del general Laghi. Las casitas pulcras de la residencia de oficiales estaban todo lo limpias que podía exigirse y cada habitación tenía cama, silla, mesa y retrete portátil. La luz eléctrica, el ventilador y una pequeña nevera

de hielo para proveerse de agua fresca eran lujos que habrían satisfecho a cualquier ama de casa.

Había sido una jornada larga con un vuelo sin referencias visuales sobre el desierto, el alto en Jartum, el turbulento paso por las montañas y el largo descenso. Había buenas razones para que la piloto se sintiera famélica porque, como de costumbre, me había olvidado de comer.

—¿Tiene usted hambre? —me preguntó un oficial que hablaba inglés.

—Estoy más vacía que un caballo de bambú.

Requirió mucho ingenio poder traducir este símil imposible recuerdo de mis días de infancia.

# Vuelo árabe

El martes 14 de junio volamos sobre el mar Rojo desde Massawa hasta Asab para poder preparar el largo vuelo hasta la India, bordeando la costa de Arabia. Asab estaba más cerca de nuestro objetivo y ofrecía mejores instalaciones para el despegue, además allí disponíamos de un mayor suministro de gasolina de ochenta y siete octanos.

Eritrea se extiende a lo largo de la costa del mar Rojo durante unos mil cien kilómetros. Nuestro curso nos llevó cerca del punto medio. Pronto dejamos atrás las montañas que festoneaban la costa y nos despedimos de todo vestigio de verdor. Mientras nos aproximábamos a Asab la costa se volvió horriblemente tórrida. Fue en Asab donde los italianos pusieron pie por primera vez, en lo que es hoy Eritrea, cuando una compañía naviera italiana compró en 1870 una estación carbonera. A partir de allí la influencia italiana se extendió hacia el norte moldeando la Eritrea moderna, que en estos últimos años se ha convertido en trampolín para la conquista de Abisinia. La mayoría de los movimientos de tropas requeridos para esta operación se mueven desde Massawa.

En una llamada posterior a Nueva York desde la India (habría otras durante el viaje) me enteré de que nuestra salida desde Massawa se anunciaba como un vuelo directo hasta Karachi. Al ver que nos retrasábamos tanto se había desatado una inquietud lógica en nuestro destino indio. En realidad, estábamos posados en Asab. La comunicación con Londres y París suele requerir a veces todo el día, y según parece ya habíamos partido de Asab para cuando en Nueva York supieron que habíamos aterrizado ahí.

En este sofocante puesto de la autoridad italiana en el mar Rojo nos recibieron con la misma cordial hospitalidad que encontramos en Massawa. Disfrutamos una visita muy placentera, aunque breve en



compañía del grupo de oficiales y pilotos destacados allí al mando del teniente coronel Rinaldi Neri. Dejamos Asab la madrugada del 15, mucho antes del amanecer. Primero atravesamos una hendidura profunda en la costa eritrea y desde allí sobrevolamos en ángulo la estrecha entrada meridional al mar Rojo, llamada Bab el Mandeb, hasta la costa de Arabia. Una vez allí, enderecé el rumbo y seguí el desolado extremo sudeste de la península Arábiga. Pasé sobre Adén a doscientos setenta kilómetros del despegue, cuando ya hacía un rato que el sol había salido.

En Arabia eran reacios a permitir que aviones extranjeros sobrevolaran su territorio. Durante la planificación del viaje se nos había aconsejado que elimináramos de nuestra ruta el salto directo a través de Arabia, entre África Central y Karachi. Pareció que por un tiempo tendríamos que dar un rodeo hacia el norte, por El Cairo y Bagdad, y bajar por Persia siguiendo la ruta normal entre Europa y Australia. Este desvío hubiera representado unos tres mil doscientos kilómetros más de vuelo y significaba apartarse significativamente de la ruta ecuatorial.

Finalmente, las autoridades cedieron. Supongo que llegaron a la conclusión de que mi aparato era capaz de realizar sin escalas un vuelo de tres mil doscientos kilómetros km que lo llevaría del mar Rojo a la India sin incidencias que lo obligaran a posarse en las prohibidas arenas de Arabia. Los británicos se mostraron muy amistosos y colaboradores. Obtuvimos permiso para tomar tierra en Adén y para continuar viaje desde allí hacia Karachi, con la probabilidad de una parada en Gwadar, a quinientos sesenta kilómetros de la costa, en la boca del golfo Pérsico, en territorio de Beluchistán, cerca de la frontera de Persia. Quedó estipulado que no volaríamos sobre territorio de Arabia, sino siguiendo la costa.

Estaba advertida de que los vientos desfavorables podían dificultar el despegue a plena carga desde el aeropuerto de Adén, de modo que cargué combustible a tope en Asab y decidí volar hasta Gwadar como mínimo o tal vez alcanzar Karachi, si todo iba bien y teníamos

las suficientes horas de luz. Así pues, desde Adén mantuve, según lo establecido, rumbo a lo largo de la costa. En ocasiones podía ver a mis pies el azulísimo mar Árabe, a veces las nubes que se acumulaban al borde del océano nos obligaban a internarnos en tierra brevemente. Volando alto pudimos ver partes de ese país prohibido y prohibitivo.

Bordeaba nuestra ruta una de las tierras más áridas del mundo. Apenas cabe imaginar una región más desolada que estas costas, aunque durante la primera parte del trayecto aparecieron algunos villorrios pegados a la orilla, encajados entre las montañas y el mar. Uno de ellos era Makallé, una ciudad de esa parte del Hadhramaut, que es la extensión meridional de Arabia. Según el mapa, detrás de esas montañas hay un desierto de arena casi infinito. Allí donde no había montes que bañaran sus pies en el mar las dunas de arena descendían hasta el borde del agua. Tierra adentro se podían apreciar las cimas de unas escarpadas montañas y cañones fluviales secos. En algunas zonas daba la impresión de que unos poderosos arados hubieran labrado los torturados eriales hasta convertirlos en una mezcla de crestas afiladas como sierras, montañas fantásticas y valles sedientos, desprovistos de vegetación y de vida. Sorprendentemente, en medio de esa desolación aparecían aeródromos aquí y allá.

No es recomendable efectuar aterrizajes forzosos en ningún punto del sur de Arabia. La geografía desértica, sin árboles ni agua, es por sí sola lo suficientemente adversa y a ello podemos añadirle la actitud negativa de la escasa población nómada en caso de un encuentro fortuito. En ciertas zonas, las tribus árabes pueden mostrarse muy poco hospitalarias con los interlocutores extranjeros, sobre todo con una mujer.

Sé que a los funcionarios implicados no les hacía ninguna gracia la posibilidad de tales encuentros. En realidad, a mí tampoco, pero el Electra y sus motores Wasp no me habían fallado y estaba segura de que responderían mientras durara el combustible.

De todos modos, portábamos una carta escrita en árabe supuestamente dirigida a «quien pudiera interesar» que explicaba por nosotros todo lo que había que explicar. Al menos eso creo. Un lingüista especializado en árabe nos dijo que la carta podía resultar perjudicial si la presentábamos a la facción local equivocada. Este comentario me dejó confusa, pero de todos modos llevamos el documento a mi lado, a mano en la cabina, para casos de emergencia. También llevábamos una generosa provisión de agua, alimentos concentrados, una pequeña brújula terrestre y un calzado muy resistente para grandes caminatas. ¡Por fortuna no tuvimos que dar ni un paso!

Más allá de Ras el Hadd, que está en el extremo oriental de la península Arábiga, frente al golfo de Omán, cruzamos las aguas hasta Gwadar. Desde allí bordeamos la costa en dirección sudeste hasta Karachi, donde llegamos a las 19:05.

Calculo que el tiempo que invertimos para cubrir los tres mil kilómetros desde Asab a Karachi fue de trece horas y diez minutos. Quizás habríamos tardado menos si no se me hubiera atascado la palanca del control de mezcla. Al estropearse, no me era posible regular el consumo del motor derecho y este tragaba desmedidas cantidades de combustible. Ante el temor de quedarme sin reservas opté por reducir la velocidad para poder economizar.

En Karachi me aseguraron que esta era la primera vez que se realizaba un vuelo desde el mar Rojo hasta la India sin escalas. La verdad es que, con escalas o sin ellas, aquella era una ruta poco frecuentada. Para mí, que no había volado nunca fuera de Estados Unidos (salvo sobre un par de océanos), esta aventura aérea sobre tierras remotas resultaba muy interesante.

Estábamos habituados a que nos fumigasen. Cada vez que tomábamos tierra unos operarios armados de pulverizadores y otros artilugios abrían las compuertas y empezaban a rociar. Como veníamos de una zona donde había fiebre amarilla nos habían

precedido las oportunas advertencias antes de nuestra llegada: se nos consideraba a Fred y a mí como sospechosos. El rumor que circuló por Estados Unidos según el cual nos habían tenido nueve días en cuarentena al llegar a la India no tenía ningún fundamento. Una vez examinados por las autoridades sanitarias británicas no quedó la menor duda de que gozábamos de un estado de salud excelente.

La primera persona que nos recibió en Karachi fue Jacques de Sibour, al que podría perversamente presentar como el marido de Violette, la encantadora hija norteamericana de Gordon Selfridge de Londres, que lleva años volando por Europa, África y Asia con su marido piloto.

Aparte de eso, De Sibour fue el hada madrina de nuestro vuelo. Fue él quien recopiló todos los mapas y datos útiles, quien se encargó de la intendencia de los suministros, y en general consiguió que nuestro viaje alrededor del mundo fuera lo más sencillo posible. «Tienes una llamada esperándote», me dijo tras los saludos, pero yo no mostré mucho interés. Probablemente sería un periodista local. Sin embargo, Jacques insistió: «Desde Nueva York. G. P. al aparato». Lo dijo como si tal cosa, como si no estuviéramos casi exactamente a medio mundo de distancia.

Reproduzco aquí la conversación telefónica de aquel día cuando tras un buen rato, se hubieron solucionado los numerosos problemas de conexión:

—¿Cómo te encuentras?

—Estupendamente. Nunca me he sentido mejor.

—¿Qué tal el avión?

—Parece que todo va bien. Hemos tenido un pequeño problema con el medidor de caudal y el analizador de carburante, pero creo que aquí lo arreglarán.

—¿Cuánto tiempo os quedareis en Karachi?

—Probablemente dos días. Quiero comprobarlo todo a fondo. Con suerte, despegaremos el miércoles.

—¿Rumbo a dónde?

—Probablemente Calcuta.

—¿Qué son esas informaciones acerca de que os van a poner en cuarentena?

—No lo creo. Aquí todo el mundo está siendo amabilísimo con nosotros.

—¿Qué tal Fred?

—Bien.

—¿Eres la primera persona que hace la travesía por el mar Rojo a Karachi por Arabia?

—No se me había ocurrido pensarlo. Intentaré confirmarlo con Jacques de Sibour, que está aquí y que me está diciendo que, efectivamente, este ha sido el primer vuelo sin escalas a la India por esa ruta. Es gracioso.

—¿Te lo pasas bien?

—¡Imagínate! Es un viaje soberbio. Volveremos a hacerlo juntos alguna vez.

—Por mí de acuerdo. ¿Algo más?

—Bueno. Mañana te telegrafiaré un cálculo de para cuándo deberíamos llegar a Howland. Adiós... nos veremos en Oakland.

# Karachi

Durante todo el vuelo se nos presentaron oportunidades fascinantes para quedarnos más tiempo en los lugares que visitábamos, como Karachi, por ejemplo, donde recibí una invitación del maharajá de Jodhpur para que aterrizáramos en su aeropuerto privado, cuatrocientos ochenta kilómetros más al sur. El país del maharajá es famoso por su belleza y él por su ilimitada hospitalidad. Lamentablemente, era una oferta que tendría que quedar para otra ocasión.

En mi primera mañana en la India tuve una pequeña aventura montando un camello. Encontré uno con unos arreos vistosísimos. Su dueño tampoco le iba a la zaga. Vestía un chaleco de alpaca muy ajustado a la cintura sobre unos pantalones bombachos muy anchos. Los faldones de la camisa le salían por debajo del chaleco, llevaba un turbante muy alto y casi todos sus rasgos quedaban ocultos por una poblada barba.

Me explicó que aquel camello tenía muy mal genio. Quise decirle que yo también lo tendría si tuviera que llevar unas cinchas de cuero en la nariz donde se sujetaban las riendas, pero creo que no me hice entender. Al parecer, para los camellos no se usan bocados.

Fuese cual fuere su disposición, el animal que había alquilado dobló sus rodillas y monté en la silla que se balanceaba entre sus dos jorobas. Cuando se puso en marcha fue como un despegue asombroso. Los camellos se desdoblan de una forma extraordinaria. Cuando extiende las patas traseras corres el peligro de salir disparado hacia adelante. Entonces, con una sacudida que puede hacer volar al desprevenido jinete, la parte central, por así decirlo, se levanta en el aire. El movimiento recuerda un poco a los primeros síntomas de un neumático pinchado. Los camellos deberían de llevar

amortiguadores. «Será mejor que te pongas paracaídas», me gritó Fred.

Más tarde, con la intención de visitar un oasis que se encontraba a unos kilómetros de la ciudad, volvimos a intentar montar otra vez. Había muchos «barcos del desierto» bamboleándose por las carreteras cargados con todo lo imaginable, desde verduras a seres humanos. Estos últimos, al igual que los mercaderes de vino en Roma, van a menudo profundamente dormidos. Las bestias majestuosas caminaban airosoamente sobre sus pezuñas almohadilladas arrogantes y conecedoras de que los hombres, en algunas regiones, no pueden prescindir de ellas.

Fui a la oficina de correos a franquear los sobres que llevaba. El director de la oficina y sus empleados fueron amables y cooperadores, y me dejaron elegir el sello que quise. Como es natural, elegí el de correo aéreo de Karachi, que quedaría muy bonito sobre los sobres. Me mostraron la estafeta por dentro y vi cómo se pagaban los giros en rupias, una moneda para mí legendaria. Había varios empleados de correos, todos con turbante clasificando cartas. Karachi es un importante centro de tráfico aéreo y pronto, así como se incrementen los vuelos y las conexiones con líneas aéreas de todo el mundo, lo será aún más.

Hasta aquí el servicio de suministros que organizamos previamente ha funcionado a la perfección. En Karachi nos aguardaba una gran caja de Pratt & Whitney, Connecticut, llena de piezas de recambio para los motores. Desde el inicio del viaje no nos habíamos enfrentado a problemas mecánicos serios, pero las cosas pequeñas eran difíciles de conseguir. Las diferencias de tamaño en las roscas de los tornillos, por ejemplo, imposibilitaban las sustituciones. Ojalá la aviación consiga pronto acuerdos internacionales con respecto a la ingeniería, así como en otros aspectos.

Cada vez que pasaba en coche por las cercanías del aeropuerto advertía señales de mantenerse alejado de allí. En contraste con

Estados Unidos, no parecía haber aparcamientos de coches. Tampoco se intentaba «vender» la aviación al público. Sin embargo, todas las instalaciones están a disposición de los aviadores. Los mecánicos de la Imperial Airways trabajaron todo el día en la revisión de mi aparato y el jefe de cuadrilla de la Royal Air mandó a dos de sus expertos en instrumentos para que se ocuparan de hacer los ajustes necesarios.

A partir de Karachi el desierto se extiende tierra adentro. Al norte, están las sedientas montañas del Kohistán con los espolones de piedra caliza del macizo de Kirthir deshaciéndose hacia el sur en desiertos de arena. Más al sur se extiende un monótono territorio surcado de arroyos y manglares pantanosos y, aún más al sur, el Indo, que nace en Afganistán, mil seiscientos kilómetros al norte para desembocar en el mar Arábigo. La ciudad ronda los trescientos mil habitantes y es puerto de una amplia región interior que comprende todo el Sind, Beluchistán, el Punjab y más allá.

Creo que el aeródromo de Karachi es el más grande que conozco. Es el punto intermedio principal de todo el tráfico entre Europa, la India y el Extremo Oriente. La Imperial Airway tiene frecuentes vuelos hasta Australia, y la KLM a las colonias holandesas de las Indias Orientales. Con respecto a la aviación militar es, supongo, el cuartel general más importante de la India por su situación estratégica respecto al país montañoso de la frontera noroeste con sus porfiadas tribus.

Dadas nuestras prisas viajeras, y con los problemas adicionales relacionados con nuestro transporte especial, nos pasábamos casi todo el tiempo entrando y saliendo del hangar cuando estábamos en tierra. Mucho más importante que la faceta turística era procurar que nuestro corcel celeste estuviera bien cuidado y alimentado y tuviera satisfechas sus pequeñas necesidades mecánicas. Así, recordaremos la geografía de nuestro viaje por las instalaciones de los aeródromos, a través de los olores de metal fundiéndose, de la gasolina, de los sudorosos mecánicos y por el rugido de los motores



al calentarse y el tintineo de las herramientas. Tales impresiones competían con los preciosos panoramas de los nuevos mundos que avistábamos, los deliciosos perfumes de las flores, las especias, las fragantes huertas, los sonidos y las canciones de gentes distintas. De todas estas experiencias, un tanto ajenas a la tarea que nos ocupaba, absorbíamos todo lo que podíamos.

Aquellas escalas en los aeropuertos se vieron animadas con muchos «vuelos sin moverse de tierra». Me refiero a las charlas con los pilotos. Sentados sobre un bidón de gasolina o acucillados sobre el cemento, escuchábamos historias increíbles de vuelos en lugares remotos —sobre desiertos, montañas, junglas— realizados por aviadores de la RAF, Air France, KLM, Pan American, Imperial Airways y pilotos italianos. Tipos recios todos ellos con un arraigado amor por sus aparatos. Valientes narradores de historias, que fueron generosos y amables con una hembra de la especie que se había colado entre ellos.

Nada más llegar uno de ellos me pasó este recorte de periódico que ponía:

«Las dentaduras postizas están prohibidas a los aviadores. Se ha ordenado a todos los aviadores militares que se las quiten antes de volar. Esta es una advertencia de las autoridades médicas del Ejército que concluyen que los bruscos movimientos de la máquina en vuelo pueden hacer saltar la dentadura y provocar que el piloto se la trague y se ahogue. Reuter».

Coincidí con él en que la noticia era divertida, aunque no necesariamente exacta. Y le aseguré que mi dentadura era la original.

Hablando de periódicos nos hicieron varias entrevistas. Recuerdo sobre todo la de Karachi, porque en ella me pidieron una detallada descripción de mi avión, que a mí no se me había ocurrido.

—Lo que lleva una mujer piloto en la cabina y lo que come interesa a otras mujeres. Nos interesa una descripción clara del espacio que ocupa mientras vuela.

—¿Se refiere a la cabina?

—Exactamente. Bien mirado, es su espacio de trabajo. Fuera de su casa es la habitación más importante de su vida. Desde sus ventanillas ha visto usted más en un día de vuelo de lo que verán casi todas las mujeres a lo largo de su vida.

La persona que hablaba así conmigo era una periodista de Washington, una excelente persona y profesional. Esto me sucedió en Oakland. En Karachi otra mujer me preguntó exactamente lo mismo. Pretendía entrar en la cabina, sentarse en mi asiento, ver y sentir por sí misma. Lo hicimos y le comenté que los aviadores veteranos a veces la llamaban «la oficina».

—Desde su partida desde California, ¿cuánto tiempo ha pasado en su «oficina»?

—Bien —respondí tras hacer unos cálculos—. Son veinticuatro mil cien kilómetros. A 241 km/h... unas cien horas.

—Lo que equivale a unas —utilizó los dedos para contar—... a unas dos semanas de trabajo en la cocina. Y una cabina es mucho más emocionante que una cocina.

De esto no estaba yo muy convencida. Las cocinas pueden resultar irresistibles. Sin embargo, fue estimulante saber que a los profanos de la aviación les interesaban mis condiciones y mi espacio de trabajo.

Comparada con la cabina de un solo asiento de mi viejo Vega, el Electra es muy cómodo. El asiento del piloto está a la izquierda y el del copiloto a la derecha. A ambos lados y al frente, a la altura del hombro, en posición sentada, se encuentran las ventanillas con el

tablero principal de instrumentos debajo, y por encima, más arriba, más instrumentos.

En el tablero hay un total de unas cincuenta esferas e indicadores. Los que más se utilizan están agrupados delante de mí. La tensión a la que se somete el ojo al observar los instrumentos de lado o los que están relativamente lejos contribuye en gran medida al factor fatiga. Y más por la noche. En el mejor de los casos, los ojos de un piloto tienen que hacer demasiadas cosas. El cansancio visual se produce al tener que cambiar constantemente el enfoque entre el horizonte o el terreno de abajo y los complicados indicadores y esferas a medio metro de distancia.

Cada grupo de instrumentos controla uno de los motores. A continuación, está el área de instrumentos de vuelo y navegación que sirven para establecer la posición del aparato en el espacio y su ubicación geográfica. En el primer grupo de instrumentos está el coordinador de virajes, el indicador de la velocidad de ascenso, el de la velocidad del aire, el horizonte artificial y otros indicadores varios. En el segundo grupo están las brújulas, los compases giroscópicos de dirección, el radiogoniómetro Bendix y parte del equipo de radio. En el centro del cuadro de instrumentos está el piloto automático Sperry, el dispositivo que puede relevar al piloto humano.

Hay doce depósitos de combustible (con una capacidad total de cuatro mil trescientos cincuenta litros), seis de ellos en las alas y los otros seis en el fuselaje, del que sale un complejo de tubos que alimentan los motores. En los vuelos largos es preciso llevar cierta contabilidad, puesto que es necesario saber en todo momento cuánto combustible se ha utilizado y cuánto queda.

El receptor de la radio de la Western Electric se halla debajo del asiento del copiloto y el transmisor está en la cabina. La dinamo principal va debajo de mi asiento. El micrófono de la radio va colgado junto a la ventana de la izquierda. Luego está el mecanismo del tren de aterrizaje retráctil y el control de los alerones, que son

unas extensiones en la parte trasera de las alas que hacen las veces de frenos al aterrizar.

Detrás de mí, inmediatamente a la derecha la puerta, da al fuselaje. Allí un armario en el que están los mapas de vuelo, un termo, emparedados y objetos diversos. En una repisa, debajo de la ventanilla, hay lápices y un cuaderno en el que escribo de vez en cuando. Estas fortuitas creaciones literarias avanzan mejor cuando me sustituye el piloto automático. Justo encima está la escotilla que se abre hacia arriba. Por lo general salgo por ella, aunque también podría arrastrarme por encima de los depósitos de gasolina complementarios y utilizar la puerta normal del pasaje. Mi cubículo mide 1,40 metros de alto por 1,35 de ancho y 1,35 de proa a popa. Si comparáis estas medidas con el vestidor o el estudio de vuestra casa, tendréis una idea aproximada del espacio en el que trabaja un piloto. Observad también que hay equipamiento repartido por todo el suelo, las paredes y el techo. En una carlinga moderna hay unos cien instrumentos que el aviador debe controlar con la vista o manipular. ¿Cómo se puede comparar esto con una cocina?

# Los monzones

Partimos de Karachi el 17 de junio y cubrimos los dos mil doscientos kilómetros que nos separaban de Calcuta y aterrizamos en el aeropuerto de Dum Dum poco después de las cuatro de la tarde.

Al principio del vuelo tuvimos nubes bajas, pero estas desaparecieron a medida que nos acercábamos al desierto del Sind. Esta es una gran extensión yerma cruzada por lomas escarpadas que discurren casi en ángulo recto a nuestro rumbo. Soplaban un viento del sur que levantaba arena y hacía desaparecer el suelo del mismo modo que ocurre en las grandes llanuras estadounidenses.

Seguimos volando hasta que las lomas se convirtieron en montañas que, como tiburones, asomaban sus oscuros lomos a través de un mar amarillo. Estas montañas hicieron de barrera para la arena y el aire se volvió más claro, gracias a eso pudimos ver el paisaje que sobrevolábamos: cauces de ríos secos, unas pocas carreteras uniendo pueblos y, después, una línea férrea.

Hasta aquí no habíamos podido navegar siguiendo los ferrocarriles porque no había ninguno, pero al llegar a la India central encontramos muchos. También había ríos y montañas perfectamente cartografiados y fácilmente identificables si había buena visibilidad.

Sin embargo, el día que decidimos volar una densa bruma apareció después de que se retirara la arena y no nos dejó ver nada. En el cielo aparecieron unas águilas negras que planeaban a mil quinientos metros alrededor del Electra completamente ajenas y complicándonos la vida. Cómo consiguieron no chocar con el avión es algo que se me escapa. Era mi primera experiencia de este tipo y esperaba que las aves del resto del trayecto serían más prudentes a la hora de apartarse de un aparato que se movía más rápido que ellas.

Durante nuestro rumbo hacia Allahabad pasamos cerca de Agra donde está el famoso Taj Mahal. Desde un punto de vista meramente turístico supongo que es un sacrilegio no visitarlo. Es como ir a Búfalo y no pararse en las cataratas del Niágara. En cualquier caso, Fred y yo seguimos adelante con ese dudoso mérito.

A nuestros pies se extendía la India central con sus vastas llanuras y una sucesión de cuadrados en forma de mosaico con cultivos diversos. Semejaban tejas verdes, marrones y doradas rodeadas cada una por pequeños canales de riego, unos hilos plateados o dorados que reflejaban el pálido cielo o los destellos del sol.

Allahabad es una antigua ciudad a orillas del Ganges. El terreno que la circundaba era de un color blanquecino y los árboles parecían puntos negros entre la bruma. Pensé que bien podríamos estar volando sobre Nebraska en diciembre durante una nevada, aunque aquí la temperatura era de 32,2 °C a 1.680 m.

Más allá de Allahabad se elevaban unas montañas verdes y una fuerte tormenta obstaculizó nuestro avance. Intenté pasar entre las montañas y el aguacero, pero las fuertes corrientes de aire nos lanzaron trescientos metros hacia arriba y mis intentos por apuntar el morro del avión hacia abajo fueron inútiles. Nos engulló una repentina lluvia. Después de esto me mantuve a más distancia de los aguaceros, aunque las turbulencias llenaban el aire en muchos kilómetros a la redonda.

A unas unos ciento sesenta kilómetros de Calcuta, a medida que las montañas se convertían en llanos, desaparecieron las nubes y la visibilidad mejoró. Vimos muchas poblaciones, vías férreas y un mosaico de arrozales grises, verdes y tostados. La vegetación es tropical y el terreno es mucho más húmedo que en Karachi. Al aproximarnos a la ciudad pudimos distinguir fábricas y talleres de hilados y muchos, muchos pueblos. Estos se hacían cada vez más densos hasta fundirse con la congestionada ciudad de edificios blancos que resplandecían al sol y entre los que se intercalaban

césped y jardines, avenidas como cintas oscuras, una hilera de diques y el puerto con su bulliciosa actividad marítima.

Un poco antes de llegar al aeródromo nos alcanzó más lluvia. Al tomar tierra el avión corrió por un trecho encharcado levantando una tremenda trompa de agua que, según me contaron, nos ocultó por completo. Inmediatamente volvió a brillar el sol y el personal de mantenimiento se puso a trabajar enseguida. A Fred y a mí nos sirvieron un té que tomamos a la sombra del Electra.

De camino a casa de nuestro anfitrión vimos muchos *rickshaws*: las calles eran muy altas y estaban atestadas de todos los medios de transporte concebibles entre los que se movían miles de figuras vestidas de blanco y tenderetes callejeros vendían mercancías a las puertas de grandes edificaciones. Las vacas deambulaban a sus anchas por las aceras y calzadas y en los cines se proyectaba *La pequeña vigía* con Shirley Temple.

Calcuta es la capital de la provincia de Bengala, que con un millón de habitantes es la comunidad de mayor tamaño que hemos visto y que veremos durante nuestra ruta ecuatorial. Es una ciudad extraña con grandes contrastes. Unos diez mil residentes europeos rigen sus destinos. Aunque es sede de una importante universidad, la mitad de su población es analfabeta. Me han dicho que los hombres doblan en número a las mujeres, aunque nadie sabe por qué, ya que lo habitual es lo contrario.

Anoté que «el clima es húmedo y cálido». Si hubiera sido una analfabeta como cualquier mendigo de Calcuta habría sabido *esto*. «Calcuta tiene una agradable estación fría de finales de noviembre a marzo. Debido a nuestro incidente en Honolulu nos habíamos perdido esta parte agradable del clima. Durante los monzones de junio a octubre el clima se caracteriza por su calor y humedad». Como llegamos a mitad de junio nos habían avisado de que podríamos encontrarnos en cualquier momento con los monzones, pero teníamos la esperanza de poder colarnos antes de que

empezasen. Pero ¿qué es el monzón? Hace mucho tiempo que busqué la respuesta a esa pregunta. Los libros afirman que los árabes dieron ese nombre a los vientos estacionales que soplan del nordeste durante seis meses y del sudoeste otros seis. En la India, el término se usa para designar la lluvia que cae de junio a septiembre cuando los vientos dominantes cambian al sudoeste. En resumen, la situación en términos monzónicos era que viajaríamos hacia el sudoeste de modo que los monzones nos soplarían directamente de frente. A ningún aviador le gustan unas lluvias de la intensidad de los chaparrones indios sobre todo con montañas que aparecen repentinamente y contra las que puedes estrellarte, o campos lodosos y encharcados donde empantanarse al aterrizar.

Hay que ver lo que se aprende de los libros, pero la experiencia práctica empezó a la mañana siguiente. Durante las horas nocturnas el monzón entró en acción con cierta moderación. Reservaba toda su furia para cuando, quizás, estuviéramos a salvo, o tal vez cuando nos halláramos en peligro en los cielos. Al amanecer, al llegar al aeropuerto comprobamos que la pista estaba empapada. Las condiciones para el despegue eran precarias, los meteorólogos nos advirtieron de que llegaba más lluvia y de la posibilidad de escabullirnos entre los ocasionales chubascos diurnos. Si esperábamos, la pista se volvería impracticable. El despegue fue precario, el más arriesgado de los que intentamos. El avión se mantuvo pegado a la tierra lo que pareció una eternidad, y cuando al fin pudimos alzarnos casi no tuvimos margen para salvar las copas de los árboles que bordeaban el aeródromo.

Volamos un rato por cielos plúmbeos, llenos de nubes que descendían sobre nosotros mientras sobrevolábamos las múltiples bocas del Ganges y del Brahmaputra. La tierra era verde y exuberante llena de campos cultivados. El oficio más húmedo del mundo debe ser el de cultivador de arroz. Buena parte del camino entre Calcuta y Akyab estuvimos volando muy bajo sobre interminables arrozales. Unas figuras pequeñas caminaban por el agua y alzaron las cabezas para mirarnos. Algunos nos saludaban



con el sombrero con sus movimientos reflejados en la pátina acuática. En sus cercanías, las cabañas de hoja de palma rodeadas de verdes árboles parecían setas creciendo en tierra fecunda.

Desde el aire, Akyab es un sitio pintoresco en el que destacan dos pagodas cubiertas de pan de oro. Cerca, un riachuelo, lo consideraremos así en un país donde todos los ríos son inmensos, que serpentea por la ciudad punteado de numerosos botes en su superficie. Esparcidas por la ría hay ocasionales islas pobladas de densa vegetación. Muchas de ellas son realmente montañosas y, en algunas, me dijeron que había volcanes activos. Lo que no comprendo es cómo sigue ardiendo la lava bajo los monzones. Yo creía que aquellos chaparrones apagarían incluso los fuegos de los volcanes.

Casi todos los pilotos que cubren esta ruta hacen escala en Akyab. El aeropuerto cuenta con dos pistas y un gran hangar. Imperial Airways y Air France hacen paradas regulares, y KLM, la línea holandesa, lo utiliza cuando tiene que repostar o cuando se ve obligada a tomar tierra debido a las condiciones meteorológicas. Hablando de líneas aéreas, he visto que todos los aparatos de KLM en este lado del mundo tienen nombres de pájaro, y ayer, en Calcuta, mi Electra compartió hangar con dos grandes cuatrimotores de Imperial Airways llamados *Artemis* y *Aretusa*. Fue el encuentro de las griegas. No teníamos previsto pernoctar en Akyab, sino que esperábamos llegar como mínimo a Rangún después de repostar y enterarnos de las condiciones meteorológicas.

Una vez en el aire los elementos se volvieron cada vez más hostiles. El viento, hasta entonces inactivo, empezó a soplar con furia, y la lluvia arreció con furia implacable. Descubrí que el monzón suelta más agua por segundo de la que parece posible que escupa el cielo. Todo se desvaneció en medio de un diluvio tan salvaje que desconchó la pintura de las alas. Por allí solo hubiera avanzado un submarino volante. Llovió aún más que en el aguacero que habíamos padecido en el Atlántico Sur. Los cielos soltaron una

cortina casi ininterrumpida de agua en la que nos habríamos ahogado de no haber tenido una carlinga segura. Después de intentar proseguir viaje durante un par de horas nos volvimos a Akyab.

Nos dirigimos mar adentro volando muy bajo. Sobre tierra no nos atrevíamos a volar tan bajo por miedo a las montañas. Era imposible ver a unos cientos de metros de distancia bajo la lluvia, y la perspectiva de encontrarse de repente con una montaña no era agradable.

Gracias a sus poderes sobrenaturales Fred Noonan consiguió navegar de regreso al aeropuerto a pesar de que solo conseguía ver olas debajo del avión. Su comentario fue: «Dos horas y seis minutos de ir a ningún sitio». Por mi parte me alegraba de que el tren de aterrizaje fuera retráctil, ya que de este modo no rascaría los árboles o chocaría con las olas.

Esperaba de veras que no nos aguardara más monzón, pero los empleados del aeropuerto nos dijeron que las condiciones no mejorarían quizás en tres meses. Así pues, Fred y yo nos buscamos por si acaso una pensión agradable.

# De Akyab a Singapur

El día siguiente salimos de nuevo de Akyab con la intención de llegar a Bangkok en Siam con permiso de los monzones, pero no lo permitieron, por lo que terminamos en Rangún, a seiscientos cuarenta kilómetros de distancia. En esta etapa el tiempo fue incluso peor que el que nos había hecho retroceder el día anterior. Intentamos colarnos por debajo del monzón, pero esta táctica nos volvió a fallar y ascendimos hasta los dos mil cuatrocientos metros para asegurarnos no topar con las crestas de las montañas mientras avanzábamos con dificultad. Tras dos horas de volar a ciegas en la atmósfera encapotada pudimos descender y las brillantes llanuras de cultivo de cereales de las orillas del Irawadi nos sonrieron. Seguimos adelante ochenta kilómetros más esquivando «nubes encapuchadas» que como frailes pasaban el rosario de las gotas de lluvia. Unas nubes que nos impedían por completo ver el sol.

El primer atisbo de Rangún fue un rayo de sol rozando la pagoda de Shwedagon. Esta gran construcción levantada sobre un promontorio la vimos durante kilómetros, mientras que la ciudad no era más que una sombra en el horizonte. Sus panes de oro eran un brillante faro para el viajero del aire. Poco después de tomar tierra llovió con tanta fuerza que volvió peligroso intentar despegar hacia Bangkok, por lo que decidimos quedarnos en Rangún por unas horas.

Fred y yo decidimos tomarnos una hora libre y visitar la ciudad. Austin C. Brady, el cónsul estadounidense en cuya casa dormimos aquella noche, nos prestó un coche y juntos salimos con R. P. Pollard como guía y que nos fue señalando los lugares de interés. Nos contó que la carretera que recorrimos camino del centro se llamaba «Mandalay», pero que es en realidad «The road to Mandalay» inspiración de la famosa canción. La ciudad a la que se refiere está a un día en coche de Rangún.

Enseguida me vino a la mente el poema de Kipling y su versión cantada por Sinatra, que me parece que es una de las canciones más famosas que existen. Me estremecí pensando en los incontables turistas que la habían tarareado circulando por Rangún.

—Exacto —dije.

—¿El qué? —preguntó Fred.

—Peces voladores.

—Si eso —repuso resignado.

Se lo aclaré.

—«En el camino de Mandalay donde juegan los peces voladores». Los peces voladores, ¿lo ves? Eso es lo que somos los pilotos que cometemos la insensatez de volar en la estación de lluvia.

Visitamos el centro de la ciudad con sus calles llenas de colorido, atestadas de gentes de distintas razas, vestimentas, costumbres, creencias y lenguas: había musulmanes, birmanos, hindúes, cristianos y chinos. Una característica que compartían era su afición por las indumentarias vistosas. Había muchos *rickshaws* y *gharries*, que son coches de un caballo cuyos detalles interiores solo puedo imaginar porque todos van cerrados. Los conductores de *rickshaws* llevan durante las lluvias sombreros cónicos hechos con latas viejas de queroseno.

Vi tranvías con compartimentos solo para mujeres. Estaban reservados para las mujeres hindúes que viajaban solas. Sin embargo, parece que aquí las mujeres gozan de más libertad y educación que en la mayoría de otros de los lugares donde hemos estado. Muchas trabajan en el ámbito de los negocios y pueden votar desde hace muchos años.

No he visto gente gruesa. Todos son flacos y de buena constitución. Los distintos estilos de vestir con sus prendas garbosas realzan su delgadez.

Tras ver la pagoda dorada desde el aire quise visitarla. Para entrar hay que descalzarse y subir largos tramos de escalones, desgastados por los incontables pies que los han pisado. Por primera vez en este viaje Fred me falló, porque no quiso quitarse los zapatos y los calcetines para entrar conmigo. Se perdió una colección de cientos de estatuas de Buda de todos los tamaños, además de gongs y tambores. Había devotos ofrendando flores arrodillados en esterillas ante los santuarios, en medio de una cantinela de plegarias y extraños ornamentos.

Vi una mujer fumando un «colosal cigarro puro» como en el poema de Kipling. Estos puros se confeccionan con hollejo de maíz, hojas y algo de tabaco y pueden comprarse de tamaño gigante de una duración de tres días y son especiales para bodas.

Rangún, la capital de Birmania, se halla a unos treinta kilómetros de la costa junto a un ancho y profundo río, que lleva su mismo nombre y es navegable durante mil quinientos kilómetros tierra adentro. Es una activa ciudad de unos cuatrocientos mil habitantes. Exporta principalmente arroz y té; por extraño que parezca el hecho de que el arroz pueda ser pilar de nada.

A la mañana siguiente, cuando despegamos rumbo a Bangkok, en Siam nos acompañaron nubes de lluvia. Primero cruzamos la parte septentrional del golfo de Martaban sobrevolando Mulmein, junto a su pagoda, y Tommy Atkins, en una famosa balada, dejó a su chica birmana mirando perezosamente al mar. Hacia el norte y hacia el sur se extiende, a lo largo de la frontera con Siam, una cadena de montañas que lo separan del largo brazo de Birmania que se adentra en la península malaya.

Entre turbonadas ascendimos a dos mil cuatrocientos metros, o más, superando la barrera montañosa. En su vertiente oriental las nubes se rompieron y ante nosotros se extendió un bosque verde oscuro salpicado de rojo brillante, bellos incluso a los ojos de una piloto que, en toda aquella ilimitada panorámica, no veía ningún lugar donde aterrizar. El terreno descendió suavemente hacia el este y las montañas dieron paso a una espesa selva. A continuación cruzamos el río Mei Khlaung, con sus pequeños poblados diseminados en sus orillas y amplias zonas de regadío llenas de arrozales.

Bangkok se encuentra en un llano con montañas como telón de fondo. Los templos budistas, con sus tejados de colores y agujas doradas, dotaban de un contorno pintoresco el horizonte de la ciudad vista desde el aire. Antaño el río Me Nam, sobre cuyas orillas se extiende la ciudad, era la principal arteria y se completaba por un sistema de canales, lo que hizo que se la conociera como «la Venecia de Oriente». Hace tiempo que esas vías fluviales han sido sustituidas por calles corrientes flanqueadas por antiguas casas de madera, junto a las cuales se han construido modernos edificios de cemento. El comercio está, en su mayoría, en manos de los chinos, los indios y los europeos. Me dijeron que más del 80 % de los siameses son agricultores y que el resto de la población trabaja para el Gobierno. Después de repostar en Bangkok (su aeropuerto es uno de los mejores que hemos encontrado) partimos hacia Singapur, que se encuentra a más de mil cuatrocientos kilómetros rumbo al sur en dirección a Alor Setar, en la Federación Malaya, al otro lado del golfo de Siam. Volar sobre aquellas fabulosas aguas con Siam a la derecha y Camboya a la izquierda se me antojaba un sueño. Mientras virábamos hacia el sur siguiendo la costa oriental de la península malaya, y luego por encima de esta hasta Alor Setar, podía leer en los mapas que tenía sobre mis rodillas nombres tan maravillosos y evocadores como Bang Thaphang, Lem Tañe o Koh Phratnog.

Un mar de color malva se fundía con el cielo azul decorado de nubecitas blancas deslizándose plácidamente. El día era inmejorable.

El monzón y sus «maldades» habían quedado atrás. «Pensaba que el buen tiempo ya no existía», dijo Fred expresando su alegría.

Mientras cruzábamos la parte más estrecha del país, siguiendo uno de los hermosos valles que se extendían de un mar al otro, se abrió ante nosotros una tierra de montañas verdes. Contactamos por radio con el aeropuerto de Alor Setar, pero no nos detuvimos allí y seguimos hacia Singapur. Durante esta etapa pude dedicarme a observar las poblaciones encantadoras que, vistas desde el aire, se parecían a las de casa. Muchas tenían los familiares círculos blancos de las áreas de aterrizaje regulares y de emergencia, pero, a diferencia de los Estados Unidos, los edificios no tenían escritos en sus tejados el nombre de la población para ayudar a los aviadores a localizar su posición.

Los campos y valles aparecían alfombrados por una frondosa selva verde discurriendo ininterrumpidamente bajo nuestros pies, algo asombroso si tenemos en cuenta que estaba formada por árboles individuales. Este verde tapiz de frescura formado por colinas y tierras bajas se veía acuchillado, aquí y allá, por las carreteras de las plantaciones de caucho y las minas de estaño que desafiaban a la selva, pero el crecimiento de la vegetación era invencible. Si se le da rienda suelta es capaz de devorar las insignificantes migajas de los hombres casi de la noche a la mañana con la voracidad características de la jungla.

Y luego Singapur. La inmensa ciudad se asienta en una isla, con su puerto amplio y famoso, lleno, como vi aquella tarde desde el aire, de barcos de todo tipo procedentes de todos los destinos posibles. A nuestros pies se hallaba el magnífico aeropuerto nuevo, un milagro de la aeronáutica en Oriente sin parangón en el mundo cuyo costo había sido de nueve millones de dólares. Para recordarnos que estábamos de verdad en Oriente, cuando apagué los motores pudimos oír la música china procedente de un teatro, a modo de bienvenida. Occidente es Occidente y Oriente es Oriente, de eso no

hay duda. Los márgenes vacíos de nuestros aeropuertos aislados apenas podían asimilar aquellas manifestaciones urbanas.

Desde un punto de vista estratégico y militar la posición de Singapur en Extremo Oriente es innegable. Hoy, a menos de un siglo después de su fundación, es la décima ciudad portuaria del mundo. Ayer era solo una jungla con manglares habitados por pescadores malayos, tigres y pitones; y hoy es un cruce de caminos comercial hacia Europa, África, la India, Australia, China y Japón. El latón y el caucho constituyen el grueso de sus exportaciones.

Aunque no los vimos, había dos aviones de transporte más siguiendo nuestra ruta. El aparato de Imperial Airways salió de Rangún primero y el Douglas de KLM al amanecer. Nuestro Lockheed con sus motores Wasp partió quince minutos más tarde. Todos hicimos escala en Bangkok y luego fuimos por rumbos distintos. Nosotros llegamos los primeros a las 17:25 hora local porque volamos en línea recta y no hicimos ninguna otra escala. Al amanecer del día siguiente la misma comitiva despegaría rumbo al sur.

Tras tomar tierra, el cónsul general de los Estados Unidos, Monett B. Davis, y señora, nos dieron la bienvenida y tuvieron la osadía de invitarnos a su casa a pesar de que les dijimos que teníamos la desagradable costumbre de levantarnos a las tres de la madrugada y de quedarnos dormidos inmediatamente después de la cena.



# Australia

Salimos de Singapur a primera hora de la mañana rumbo a Java: nuestra ruta nos llevó primero sobre mar abierto, a continuación, a lo largo de las costas occidentales de Sumatra y, finalmente, sobre su región sudeste. Durante la primera hora de vuelo cruzamos por tercera vez el ecuador en este viaje pasando al hemisferio sur y al mundo de Australasia.

La panorámica de los paisajes del hemisferio meridional era fantástica, pero para un piloto las junglas densas y los manglares que bordeaban el mar no resultaban lugares tranquilizadores para intentar un aterrizaje de emergencia si se planteaba el caso. Sobrevolamos incontables islitas como brillantes esmeraldas engastadas en el turquesa del mar. Después del mar tropical se alzó el brumoso perfil de las montañas de Java y, lentamente, la fascinante belleza de este mundo insular fue cobrando forma. Un millar de islotes se arracimaban a lo largo de la costa javanesa, algunos cubiertos de bosques tupidos de palmas que se extienden hasta el borde del agua. Otros están perfilados por estrechas franjas de playa que separan el verde intenso de la vegetación del exquisito tono turquesa de las aguas poco profundas que los bañan, que a su vez se convierten en azul marino a medida que la profundidad aumenta. Con todo aquel mundo encantador desfilando ante mis ojos necesitaba concentrarme para seguir con mis tareas de vigilar el horizonte y controlar los instrumentos de vuelo.

Desde ese jardín que es Java se alzaban los conos inmensos de las montañas volcánicas. Al norte, en las regiones bajas y llanas de la India, habíamos visto extensos campos de cultivo de arroz, pero nunca una tierra de arrozales como esta. Todo el campo parecía estar lazado como regalos de Navidad por las incontables cintas de color tostado que eran los canales de irrigación, entre los que se desparramaban amplias cuadrículas de tierras anegadas protegidas

por diques bajos que se extendían hasta los pies de la montaña, encaramándose por sus laderas formando terrazas escalonadas.

Bandung es un lugar encantador colgado entre montañas de densa jungla. Al parecer aquí se puede cultivar cualquier cosa desde té a café pasando por verduras europeas, especias o flores. Por cierto, el 80 % de producción mundial de quina se cultiva en Java, aunque en realidad la quinina que se extrae de ella no sea de mucha necesidad en Bandung, que tiene fama por su clima deliciosamente fresco y saludable. Tras la, lamentablemente breve oportunidad de poder conocer sus atractivos, no encuentro motivo alguno para poner en duda la aseveración de que es una de las «ciudades modelo del mundo moderno».

Por cierto, apenas una hora después de nuestra llegada a Bandung recibí una llamada de Nueva York. La coincidencia resultaba casi milagrosa. Era como si me hubiera acercado casualmente al aeropuerto de Cleveland y encontrara una llamada esperándome en el despacho del comandante Jack Berry. Probablemente Jack se limitaría a decirme con una sonrisa «G. P. quiere que te pongas».

Una vez que el Electra estuvo cómodamente instalado en el hangar y los mecánicos de la KNILM (aerolínea hermana de la KLM, las líneas aéreas holandesas) hubieran iniciado las revisiones, salí para hacer un recorrido por mi cuenta. Mi primer objetivo fue un volcán activo, hasta su cráter había media hora de conducción, se podía ir en coche siguiendo una bonita carretera de montaña por la que circulaba mucha gente. Algunos venían charlando y riendo y otros llevaban cestas y cargas de tipo diverso, pero no sobre la cabeza, sino colgadas de unas varas flexibles que cargaban sobre el hombro. Bordeando el camino de arrozales dispuestos en terrazas vi campos cultivados incluso en las laderas más pronunciadas. Seguro que la gente que cultiva así no tiene nada de indolente.

A mil quinientos metros de altitud los árboles perdían corpulencia y la vegetación no era tan densa. A los dos mil metros solo sobrevivían

los árboles de climas áridos. Olí los vapores de azufre bastante antes de doblar el último recodo que conducía hasta el borde del cráter. Decenas de metros más abajo, en el fondo del hueco, un lago esmeralda recogía el agua de la lluvia. Aquí y allá chorros de vapor blanco amarillento escapaban por las grietas de las rocas. Aunque la última erupción tuvo lugar en 1910, en las cercanías vive un vulcanólogo que se encarga de medir la temperatura cada día a fin de detectar indicios de una posible reactivación. Durante sus paseos el hombre siempre va precedido de dos perros con rango de empleados del Gobierno y que reciben una paga semanal por su trabajo. Los canes son los primeros en quedar expuestos a los gases peligrosos y pueden salvar al dueño al ser los primeros afectados. Uno de los perros ha salido con vida de tres de estas situaciones y ahora se queda en casa jubilado y con pensión, haraganeando mientras los demás hacen su trabajo.

En ciertas zonas los gases han matado a los árboles y asfixiado a los animales que se aventuran por las cercanías. En la cumbre hacía frío de verdad. Fue la primera vez que tirité desde el inicio del viaje y tuve que ponerme la chaqueta de cuero, que no me sobró.

Después de la cena en casa de un piloto de KLM, las contadas relaciones sociales que nos hemos permitido en los últimos años han sido casi siempre con la comunidad internacional de aviadores, pasamos la noche en un excelente hotel. La habitación estaba inundada de flores y todo se veía immaculado y ordenado a la particular manera holandesa.

El 24 de junio, cuando despegamos vía Surabaya a quinientos sesenta kilómetros en la dirección que seguíamos y cerca del otro extremo de Java, creímos que habíamos visto bastante de Bandung sin sospechar que pronto regresaríamos allí.

A las 3:45 de la madrugada estábamos calentando motores en Bandung con la intención de volar directamente a Australia, pero un instrumento se negó a funcionar. Todos los presentes nos

convertimos en mecánicos y nos pusimos a colaborar, pero no fue hasta las dos de la tarde cuando el fallo quedó subsanado y pudimos partir. Al salir tan tarde cuando el sol de poniente marcó el final de la jornada avistábamos Surabaya. Entonces descubrimos que nuestros problemas mecánicos no estaban ni de lejos resueltos. Era necesario realizar nuevos ajustes en el instrumental defectuoso y, debido a ello, tuve que tomar la más difícil decisión tomada por mí en el mundo de la aviación: en lugar de seguir adelante, volver a Bandung.

Con previsiones de buen tiempo, el Electra con su piloto y navegante decididos a continuar, y en un estado general excelente, era difícil ser «sensato». Sin embargo, confiar en unos instrumentos esenciales cuyo funcionamiento no era perfecto era incrementar indebidamente los riesgos. En Bandung estaban los admirables técnicos holandeses y el material necesario para la reparación, y el buen juicio dictaba que lo más seguro era volver y ponernos en sus amistosas manos. Así pues, nos aprovechamos de nuevo de esa buena gente, con la que estaré siempre en deuda por su generosidad y buen ánimo. Guardo un especial recuerdo del coronel L. H. V. Oyen, de la Fuerza Aérea, del ingeniero jefe H. A. Vreeburg y también de los muchos empleados de la KNILM a los que deseo expresar de nuevo todo mi agradecimiento.

Como no hay mal que por bien no venga hubo también compensaciones. Una vez diagnosticados los males que aquejaban los instrumentos, el trabajo progresó hasta el punto de que mi presencia no fue necesaria y tuve tiempo para una pequeña escapada turística que se extendió hasta la vecina ciudad de Batavia, donde unos amigos de Fred, los Fadden, habían insistido en que los visitáramos. Batavia está a veinte minutos de Bandung por aire, pero a más de tres horas en coche. Fuimos por carretera a la ida para ver de cerca el país, pero volvimos volando y tuvimos otra perspectiva general. Batavia es la capital de las Indias Orientales Holandesas. En otros tiempos fue una ciudad amurallada, pero ahora solo queda en pie una puerta como recuerdo de esos tiempos de guerras

constantes. Cerca de esa puerta visitamos la lonja del pescado justo en el momento en el que se procedía a la subasta de las capturas de la jornada. La mayor parte del pescado se envolvía en hojas de platanero. Un antiguo canal recorre la población en el que los nativos se bañan y lavan la ropa. Creo que, allí donde viven los holandeses, una puede tener la seguridad de que habrá canales y la esencia de la limpieza y la higiene.

En Batavia hay tesoros arrebatadores para un extranjero occidental, pero no podíamos lastrar el Electra con compras. Para evitar tentaciones pactamos no comprar nada en absoluto; las tiendas tendrían que esperar a una siguiente visita. No obstante, hice una excepción a la estricta regla. Fue un puñal con vaina, un objeto encantador trabajado a mano que compré en el pequeño taller de un artesano. Al observar la maestría de los javaneses en la confección de puñales y espadas recordé la colección que adornaba el despacho de nuestro amigo John Oliver Lagorce, de la National Geographic Society. La única pieza carente de belleza alguna de su colección era un tosco cuchillo casero que había cruzado el Atlántico conmigo y que le había regalado.

Esta vez me proponía cruzar el Pacífico armada con aquel puñal javanés al cinto y ofrecérselo luego a mi miembro del NGS favorito.

Nadie visita Batavia sin probar el *ryst tafel*, es decir, el almuerzo de arroz y veintidós platos diferentes entre los que hay curry de pollo, carnes, huevos y pescados condimentados, frutos secos y verduras, todo ello presentado y servido por una hilera de camareros. No fuimos la excepción a esta costumbre. Después de disfrutar del banquete tuve la doméstica determinación de reproducir algún día el *ryst tafel* adaptado a las limitaciones de la oferta culinaria californiana y, desde luego, reducido en cuanto al servicio.

Finalmente, el domingo 27 dejamos Bandung. Esperaba que durante aquella jornada pudiéramos alcanzar Port Darwin, en la costa septentrional de Australia. Sin embargo, volar hacia el este tiene

como penalización que se pierden horas. El día se acorta según la distancia recorrida y es en extremo importante ir rectificando la hora real de la puesta de sol para no verse sorprendido por la oscuridad. Por ejemplo, entre Kupang y Australia se produce una pérdida de una hora y media.

Así pues, como nuestra llegada a Kupang se produjo cinco horas después de la salida, fue demasiado tarde para realizar la travesía hasta Darwin y nos dispusimos a pasar la noche en el agradable hostel del Gobierno con la idea de dejar el aeropuerto al amanecer, a nuestra hora de salida habitual.

Kupang está en el extremo meridional de la isla de Timor, el último puesto avanzado del archipiélago de islas en posesión de Holanda que se suceden al sudeste de Sumatra. En realidad, la mitad de Timor está bajo control portugués. En el vuelo desde Bandung, durante los primeros seiscientos cuarenta kilómetros, sobrevolamos aún el encantador jardín que es Java. Luego avistamos brevemente Bali, la fotografiada isla de las deliciosas bailarinas, los vestidos encantadores y los nativos aún más encantadores: un bien publicitado paraíso natural del «dolce fare niente». Desde allí volamos sobre la isla de Sumbawa, seguimos la costa de Flores y cruzamos el ancho mar de Arafura rumbo a Timor.

Al dejar Java las características geográficas empezaron a cambiar. Pasamos de la lujuriente vegetación de los trópicos a un paisaje más árido. El aspecto de Timor es muy distinto al de Java. El clima es más seco y la vegetación y los árboles escasean. Apenas había cultivos en los espacios abiertos de los alrededores del aeropuerto. Cuando tomamos tierra la larga y seca hierba se ondulaba bajo el fuerte viento.

El campo de aviación, una excelente pista natural, estaba rodeado de una robusta tapia de piedra con tal de impedir la entrada de jabalíes. Solo había un pequeño cobertizo destinado al almacenamiento de combustible. En consecuencia, tuvimos que

asegurar el Electra en el suelo y colocar fundas sobre motores y hélices para poder pasar la noche. Se trata de un trabajo importante y delicado que debe realizarse con todo cuidado; ningún piloto puede dormir si no sabe que su avión está debidamente atendido. Nuestro trabajo despertó una gran curiosidad entre los nativos de un poblado próximo. Cuando tuvimos que situar el aparato con el morro al viento los hombres nos ayudaron, felices y bulliciosos. Después dedicamos un rato a visitar Kupang que está colgado sobre un acantilado y lleno de sinuosas calles empedradas. Tiene un gran barrio chino en el que, por la diversidad de objetos allí expuestos, se puede comprar cualquier cosa. A pesar de que la población está situada en la costa y rodeada de deliciosos mares, al parecer residencia de atractivos peces, no parece que la pesca ocupe un lugar muy importante en el orden de importancia de las cosas en Timor, sobre todo a juzgar por el pequeño tamaño de la lonja local.

Poco antes de la cena en el hostel llegó a nuestra puerta un músico nativo portando un extraño instrumento de bambú con cuerdas de cobre y acero que se llamaba «sasando». Intentamos averiguar cuál había sido el material original de las cuerdas y si estarían hechas de fibras de algún árbol. A pesar de no sobrecargar con un gramo adicional nuestro Electra estuvimos dolorosamente tentados de adquirir uno para regalárselo a Bing Crosby.

Cruzamos el mar de Timor en tres horas y veintinueve minutos con un intenso viento en contra. Sobrevolamos encima de unas nubes como borreguitos a una altitud de dos mil cien metros y probablemente esta fue la razón por la que no vimos los tiburones sobre los que todo el mundo nos había advertido. Gran país este para mantener conversaciones sobre escualos. Capturarlos es un negocio y advertir a los visitantes sobre ellos, un pasatiempo. Incluso Will Beebe, decano de la escuela que defiende que los tiburones son inofensivos, se estremecería ante esos relatos.

Desde el aire, las aguas que rodean Port Darwin son de un verde intenso. Al aproximarnos a la costa avistamos a lo lejos una pequeña

embarcación que insistí en identificar como un lugre para la pesca de ostras. («Una vez a bordo del lugre, la perla es mía», fue la chocante observación que Fred me hizo llegar en una nota de papel). La pesca de perlas es la principal industria —si se puede calificar así una actividad tan romántica— en Port Darwin, que es más un puesto gubernamental que una ciudad industrial.

El territorio de esta costa australiana es muy distinto al que rodea Kupang. Allí unas melladas montañas se alzaban hacia el cielo que empezaba a clarear mientras que aquí, hasta donde alcanzaba la vista, se extendía una planicie interminable salpicada por una infinita cantidad de árboles.

El aeropuerto es bueno y fácil de localizar. Tan pronto como el Electra tomó tierra fuimos asaltados por un médico y sometidos ahí mismo a un examen completo por si éramos portadores de una enfermedad tropical. No se permitió a nadie acercarse a nosotros o al aparato hasta que obtuvimos el visto bueno sanitario. Al llevarse a cabo un procedimiento exhaustivo como este se sufren ineludiblemente retrasos en lo que respecta al repostaje, pero aprobé las medidas tomadas.

Los funcionarios de Aduanas debían dar al Electra el mismo trato que a un barco transoceánico, pero afortunadamente los trámites se desarrollaron eficientemente. Dado que llevábamos muy pocas cosas a bordo, piezas de repuesto, aceite y carburante básicamente, el papeleo se simplificó mucho. En Darwin dejamos, por cierto, los paracaídas que habíamos llevado a bordo hasta entonces para que nos los enviaran a casa. Los paracaídas carecían de utilidad sobre el Pacífico.

Había dos cosas que me interesaban hacer en Australia: conocer a Jean Batten, la famosa aviadora, y ver un koala. No pude hacer ninguna de las dos. No obstante, recibí un telegrama cordial de Jean, que se hallaba entonces Sídney mandándome sus buenos deseos.



Por la tarde Fred y yo tuvimos un encuentro con C. L. A. Abbott, administrador del Territorio del Norte, que nos invitó a diversos actos, pero desgraciadamente no estábamos para mucha actividad social, puesto que nuestra brevísima visita a nuestro quinto continente debía concluir al alba. Queríamos despegar y poner rumbo hacia el este, a casa.

# Lae

Lae, Nueva Guinea, 30 de junio. Tras un vuelo de siete horas y cuarenta y tres minutos desde Port Darwin, con viento de cara, como ya viene a ser habitual, mi Electra descansa finalmente a orillas del Pacífico. Más allá del golfo de Huon las aguas se expanden en la distancia. Al otro lado del horizonte, en alguna parte, nos espera California. Hemos cubierto ya más de treinta y cinco mil kilómetros y nos quedan once mil doscientos.

Desde Darwin mantuvimos ligeramente un rumbo este-noroeste atajando por encima de las montañas Wellington, en la costa norte de la tierra de Arnhem, la región más elevada del territorio septentrional de Australia. La distancia que nos separaba de Lae era de mil novecientos kilómetros. Dos terceras partes del recorrido transcurrían sobre el agua del mar de Arafura, el estrecho de Torres y el golfo de Papúa.

A mitad de camino a Nueva Guinea el mar está salpicado de extrañas islas, como dedos de piedra que apuntan al cielo con una altura de varias decenas de metros. Nos han dicho que en esta región abundan las nubes bajas y que es mejor ascender por encima de los peligrosos minaretes para poder evitar el riesgo de tener que esquivarlos si volamos a ras de agua.

A continuación, una cordillera muy elevada atraviesa longitudinalmente Nueva Guinea de noroeste a sudeste. Port Moresby estaba situado en el lado más cercano, pero era necesario encaramarse sobre esa línea divisoria de la cuenca para conseguir llegar a Lae, ubicada en las tierras bajas de la vertiente occidental.

A medida que avanzamos fuimos incrementando gradualmente la altitud para superar las nubes bajas. Aun así, sobre nuestras cabezas, los cúmulos se elevaban formando torres que se abrían

milagrosamente como hongos y se fundían en interminables formas bajo los claroscuros del sol en declive. Era un país de cuento de hadas, habitado por grotescas criaturas hechas de nubes que nos observaban llenas de antigua sabiduría mientras seguíamos avanzando a través de sus valles blancos y resplandecientes. Pero cuando irrumpíamos a través de ellas, las montañas de nubes no eran más que bruma húmeda y gris, lo cual resultaba mucho más agradable que jugar al escondite con desconocidas montañas de tierra firme. Finalmente, cuando la navegación a estima nos indicó que ya habíamos avanzado lo suficiente, descendimos con cautela. Las nubes cada vez más delgadas se abrieron amablemente y descubrimos que estábamos justo donde se suponía que debíamos estar, en la vertiente occidental de la cordillera, y pudimos ver la línea de la costa cada vez más cerca. La seguimos, encontramos Lae y aterrizamos. Extraños en tierra extraña, estábamos agradecidos por haber sido capaces de atravesar sin problemas aquellas remotas regiones de mar y selva.

Lae está situada junto a un río, en la esquina de un gran golfo. Es el cuartel general de la Guinea Airways Company con un impresionante historial en el transporte de pasajeros y maquinaria de minería a inaccesibles yacimientos de oro. Sus aviones han transportado toneladas y toneladas de la maquinaria más pesada. En realidad, no hay otro medio, sin la aviación gran parte de ese oro hubiera permanecido en las montañas.

Teniendo en cuenta la extraordinaria dificultad del terreno, pienso que los pilotos hacían un trabajo notable. El campo de aviación de Lae consiste en una larga pista practicada en la selva que finaliza abruptamente en un precipicio al borde del agua. Tiene un kilómetro de longitud y todo tipo de firme. Hay unos cuantos hangares, pero muchos aviones tienen que aparcar fuera, en particular los de metal. En el servicio regular vimos un Electra, hermano del mío.

Nos alojamos en un hotel, un edificio nuevo en una comunidad que no existía quince años atrás. Me han dicho que hay unos mil

Europeos viviendo en el golfo. Ignoro cuántos nativos. Desde el aire no se ven poblados en el interior. Con esta vegetación tan densa creo que no es posible encontrarlos. Lo que más destaca en la costa son poblados construidos en los bajíos. Se trata de chozas de techo de paja asentadas de forma precaria sobre pilotes hundidos en el barro. En estas poblaciones anfibias las cabañas se agrupan de dos en dos o de tres en tres, compartiendo una plataforma común en la parte delantera. Al aterrizar, nos llamaron la atención unos nativos con la cabellera decolorada con agua oxigenada que contrastaba de forma chocante con su bronceado. Tal vez las nativas también se tiñen, pero no las pude ver. Los hombres parecían ocupados en tareas diversas tanto dentro como fuera de las casas.

Todo el mundo fue de lo más amable y servicial: comida, baños calientes, servicios mecánicos, servicios de radio, partes meteorológicos, consejos de pilotos veteranos. Todo ello sumado nos hizo desear permanecer más tiempo.

Mañana, sin embargo, seguiremos nuestro rumbo hacia el este. Queda por ver si se podrá hacer todo lo que nos queda con el tiempo que nos resta hasta entonces. De lo contrario no podremos estar en casa para el 4 de julio como deseamos, pese a llevar un día de adelanto con respecto al tiempo de California. Aquí es ya miércoles y allí martes. En nuestra próxima etapa cruzaremos el meridiano 180°, el huso internacional donde el reloj retrocede veinticuatro horas.

1 de julio. «Dinamarca es una prisión» y Lae, atractiva e insólita como es, resulta igual de confinante para estos dos aviadores, mientras el Electra se prepara para su etapa más larga: cuatro mil cien kilómetros hasta la isla de Howland, en el Pacífico central. El monoplano está cargado de gasolina y aceite. Sin embargo, el viento que ha estado soplando en la dirección que más nos perjudica y unas nubes amenazadoras han conspirado conjuntamente y nos han mantenido en tierra.

Además, a Fred le ha resultado imposible ajustar sus cronómetros debido a las dificultades con la radio. Cualquier desviación en los cálculos echaría a perder la precisión de la navegación astronómica. La isla de Howland es un punto tan minúsculo en medio del Pacífico que es necesario toda la ayuda posible para localizarlo.

Estos dos últimos días Fred y yo hemos estado trabajando a fondo preparando la cabina y eliminando todo aquello que no fuera esencial. Hemos desechado todos los efectos personales sin los que podemos seguir decentemente adelante, por lo que viajamos aún más ligeros de equipaje que hasta ahora. Todo lo que Fred acarrea ahora no es más que una pequeña caja de latón que se agenció en África. Oigo tintinear los objetos en su interior, por lo que no puede estar muy llena.

Pese a nuestra impaciencia y a la decepción de no haber podido salir esta mañana, nos queda el entusiasmo suficiente para explorar un poco la zona.

El gerente del hotel ha puesto un camión a nuestra disposición, y con Fred al volante, porque el conductor nativo está enfermo, y hemos recorrido una carretera de tierra. Vadeamos un río centelleante que, como sucede con frecuencia en los trópicos, puede convertirse en un auténtico torrente tras las copiosas lluvias, y hemos circulado por un camino con hierbas más altas que el propio camión. Antes de entrar en un poblado recorreremos una plantación de cocoteros. Los nativos los cultivan para su consumo propio, aunque una parte se destina a la exportación a mercados comerciales.

El poblado se distribuye más o menos alrededor de una plaza abierta. Todas las chozas se sostienen sobre pilotes y debajo de ellas se reúnen cerdos y perros. Nos dijeron que los nativos tenían a los cerdos adiestrados como guardianes. Fred ha dicho que no soportaría ser mordido por un cerdo al llegar a casa. Algunas de las casas tienen esculturas talladas en los altos, las más habituales son

las que representan cocodrilos y otros animales grotescos de colores. Me recuerdan el tipo de artesanía que encontramos en África.

En el poblado he visto algunas nativas, en realidad, las primeras, porque al parecer aquí las mujeres no salen de casa. Una de ellas se agachaba sobre un cacharro de cocina de color negro del que sobresalían dos enormes coles. También me han llamado la atención unas verduras de aspecto familiar en las proximidades, aunque buena parte de los alimentos que se consumen son importados.

Aparte de la gasolina, mi única compra en Lae ha sido el de un diccionario inglés-criollo por dos chelines. Ha merecido la pena descubrir que todas las nativas se llaman Mary. La pronunciación de su dialecto me resulta complicada y no entiendo muchas palabras.

Los nativos tienen nombre para todo. A los aviones se les llama «balus» o «bids». Los más pequeños son denominados «bai nutung», es decir, insectos. El mío se ha ganado una distinción especial de mayor rango que los de metal que tienen superficie estriada. El Lockheed es liso y a los nativos les recuerda a las cajas de metal en las que les llegan las galletas de Inglaterra, por eso lo llaman «la caja de galletas». Nueva Guinea es un país donde los temblores de tierra son frecuentes, y me han contado que el año pasado un terremoto desplazó una porción de costa hacia la bahía conformando el diminuto puerto actual. Nos dijeron que gran parte del terreno es puro cieno que se mantiene firme gracias a la vegetación enmarañada. En ocasiones se desprenden trozos de tierra junto a los ríos, y como si de islas se tratara derivan por la corriente mar adentro durante cientos de kilómetros, hasta desintegrarse. De vez en cuando hay animales que quedaron atrapados en ellos.

Y luego está la omnipresente jungla tentando a ser explorada. Recuerdo las historias que me contaron Osa y Martin Johnson de sus aventuras en Nueva Guinea. Esa fue su primera expedición juntos

cuando las tierras interiores estaban llenas de misterio, por no hablar de los cazadores de cabezas, los pigmeos y las tribus que practicaban el canibalismo. Como el mar o el desierto, las selvas vírgenes ejercen una extraña y poderosa fascinación. Me gustaría que pudiéramos quedarnos un tiempo tranquilamente y poder conocer esta extraña tierra.

Hace poco más de un mes me hallaba en la otra orilla del Pacífico mirando hacia el oeste. Esta noche miro hacia el este desde el otro lado del Pacífico. Tras estos días de ritmo acelerado que hemos estado viviendo hemos dejado atrás toda la anchura de este mundo. Nos queda este gran océano. Me alegraré cuando hayamos dejado atrás los peligros de su navegación.

# Nota a la presente edición

El viaje de Amelia Earhart alrededor del mundo comenzó el 21 de mayo de 1937 en Oakland, California, en dirección sudeste. Desde Florida, sobrevoló el Caribe hasta Venezuela y continuó hacia el punto más oriental de Brasil, y de allí partió hacia África, el mar Rojo, Pakistán e India. Su avión saltó entre islas en el sudeste asiático, donde sufrió algunos percances técnicos. El viaje se retrasó unos días porque, además, Amelia enfermó de disentería. A finales de junio, ya recuperada, voló en su Electra Lockheed hacia Darwin, Australia, y luego hacia la isla de Papúa Nueva Guinea. Envío un último cable al periódico *Herald Tribune*: el 2 de julio iniciaría el vuelo a través del Pacífico. Su última transmisión tuvo lugar a las 19:30 de la tarde, a unos cien kilómetros de la isla de Howland. Pese a que la búsqueda del avión comenzó esa misma noche, su paradero sigue siendo un misterio. Nunca se hallaron restos del avión ni de sus dos ocupantes: Amelia Earhart y Fred Noonan.

Las páginas que componen este libro son una recopilación de sus diarios de vuelo, notas enviadas por carta y breves testimonios que transmitió por cable. Antes de partir se había comprometido con sus editores a escribir un libro en el que narrara su aventura aérea alrededor del mundo. Su plan era hacerlo sobre la marcha, día a día, para tenerlo totalmente escrito cuando tocara de nuevo tierra en California. Es gracias a ello que conservamos el relato íntegro de su viaje.

Su esposo, el editor George P. Putnam, recoge un párrafo de la última carta de Amelia, que resume su espíritu y su legado: «Soy consciente de los riesgos. Quiero hacerlo porque quiero hacerlo. Las mujeres deben intentar hacer cosas como lo han intentado los hombres. Y si fracasan, su fracaso no debe ser sino un desafío para las demás».



# Notas

## 1.

Estos habían viajado en el primer vuelo a Honolulu y luego habían regresado a Oakland. Eran la única «carga útil» a bordo, que unos grandes almacenes de Nueva York vendían a los coleccionistas. El riesgo del regreso final y la entrega era asumido inevitablemente por el comprador, cuya participación en la apuesta era infinitesimal comparada con la del piloto.

## 2.

En una carta a su esposa, cuando ya habían alcanzado la mitad del trayecto previsto, Fred Noonan escribió: «Amelia es una gran persona para un viaje como este. Es la única mujer piloto con la que haría una expedición así, porque además de ser una excelente compañera y aviadora afronta las dificultades y trabaja como un hombre lo haría».

## 3.

Phil es el tintorero de Nueva York que ha mantenido el guardarropa de A. E. presentable durante muchos años. Se hizo querer cuando al final de un viaje transatlántico en solitario le envió el siguiente mensaje: «Sabía que lo conseguiría. Nunca he perdido un cliente».

## 4.

En una de las pocas cartas que tuvo tiempo de escribir desde Fortaleza, A. E. decía: «Cándidamente, los empleados del hotel nos pusieron a Fred y a mí en la misma habitación. ¡Se quedaron de una pieza cuando les dijimos que queríamos habitaciones separadas! [...] Que una mujer viaje sola como lo hago yo causa asombro en sus

hermanas, que viven en sus casas protegidas por sus maridos. La gente me mira por la calle. Creo que piensan: "Oh bueno, es americana, y los americanos están todos locos"».

5.

Más tarde escribiría en una carta desde Massawa: «Desde el punto de vista de la navegación, nuestros vuelos sobre el desierto resultaron ser más difíciles que sobre el océano a causa de la inexactitud de los mapas que los convertía en muy engañosos. De hecho, en algunos puntos no podíamos concederles ninguna credibilidad. Además, los puntos reconocibles son muy pocos y dispersos, mientras que un trozo de desierto se parece a otro como dos gotas de agua. Con todo, afortunadamente logramos conseguir todos nuestros objetivos. Creo que en toda esa distancia logramos no desviarnos del curso ni media hora, aunque había momentos en los que no habría dado ni un céntimo por la precisión de nuestros cálculos de posición». Noonan se casó con Mary Beatrice Martinelli y le mandó numerosas cartas y mensajes.

6.

John Greenleaf Whittier.

Su opinión es importante.  
En futuras ediciones, estaremos encantados  
de recoger sus comentarios sobre este libro.

Por favor, háganoslos llegar a través de nuestra web:

[www.plataformaeditorial.com](http://www.plataformaeditorial.com)

---

Para adquirir nuestros títulos,  
consulte con su librero habitual.

*«I cannot live without books.»*

«No puedo vivir sin libros.»

THOMAS JEFFERSON

Desde 2013, Plataforma Editorial planta un árbol  
por cada título publicado.

