

A woman wearing a flight helmet and goggles is shown in profile, looking towards the right. The background is a warm, golden-yellow sky at sunset or sunrise, with a small airplane flying in the distance. The overall tone is nostalgic and adventurous.

**Al oeste  
con la  
noche**

**BERYL MARKHAM**

Cuando una de esas grandes sequías que castigan periódicamente África acabó con la fortuna y la granja de su padre había conquistado el desierto. Beryl Markham decidió permanecer en el continente negro. África ya la había hechizado para siempre.

Beryl Markham hizo cosas insólitas para una dama de su época: pasó la infancia cazando descalza con los *nandi* (una tribu *nilótica*), aprendió *swahili* y otros dialectos africanos, amaestró caballos de carreras, sabía cómo domar un potro levantisco, conocía bien los vientos, la brújula y el timón de su avioneta, y fue la primera persona que atravesó el Atlántico en solitario de este a oeste.

Aquella mujer a quien Londres le parecía un aburrimiento, que a los dieciocho años obtuvo la licencia de entrenadora de caballos de carreras, entrenó a seis caballos ganadores del Derby de Kenya, más tarde aprendió a volar, se convirtió en piloto comercial y en 1936 realizó el vuelo histórico de cruzar el Atlántico en solitario, huyó de la maldición del aburrimiento como del mismísimo diablo.

# **LIBRO PRIMERO**

## I

**MENSAJE DESDE NUNGWE**

¿Cómo es posible poner orden en los recuerdos? Me gustaría empezar por el principio, con paciencia, como un tejedor en su telar. Me gustaría decir: El lugar de partida es éste; no puede ser otro.

Pero hay un centenar de sitios por donde empezar porque hay un centenar de nombres –Mwanza, Serengetti, Nungwe, Molo, Nakuru–. Hay fácilmente un centenar de nombres y lo mejor que puedo hacer es elegir uno de ellos –no porque sea el primero ni porque tenga ninguna importancia en el sentido de disparatada aventura, sino porque resulta que ahí está, el primero en mi diario–. Al fin y al cabo, yo no soy tejedor. Los tejedores crean. Esto es un recuerdo, una rememoración. Y los nombres son las llaves para abrir los pasillos que ya no están nítidos en la mente aunque sigan siendo familiares para el corazón.

Por lo tanto el nombre será Nungwe –tan válido como cualquier otro–, apuntado así en el diario, para prestar realidad, ya que no orden, a los recuerdos:

*FECHA: 16/6/35*

*TIPO DE AVIONETA: Avro Avian*

*MARCAS: VP - KAN*

*TRAYECTO: De Nairobi a Nungwe*

*DURACIÓN: 3 horas 40 minutos.*

*Después pone PILOTO: yo; y OBSERVACIONES: en este caso no había ninguna.*

Pero podía haberlas habido.

Es posible que ahora Nungwe esté muerto y olvidado. Apenas estaba vivo cuando llegué allí en 1935. Se exten-

día al oeste y al sur de Nairobi, en el borde más meridional del lago Victoria Nyanza; no era más que un puesto fronterizo y muerto de hambre, formado por cabañas mugrientas, y eso sólo porque un explorador cansado y descorazonado vio un día una partícula de oro pegada al barro del tacón de una de sus botas. Levantó la motita con la punta de su navaja y la miró fijamente hasta que su imaginación fue transformándola de grano diminuto y mohoso en pepita, y de pepita en negocio fabuloso.

Su nombre escapa a la memoria, pero no era un hombre discreto. En poco tiempo Nungwe, que sólo había sido una simple palabra, se convirtió en Meca y espejismo porque llegaron otros aventureros como él, a quienes tenía sin cuidado el calor abrasador del país, la malaria, las aguas negras<sup>[1]</sup>, la carencia total de comunicaciones, salvo el camino a pie a través de sendas forestales armados de picos y palas, y quinina, y latas de conserva, y grandes esperanzas. Y empezaron a cavar.

Nunca llegué a saber lo que sacaron de las excavaciones, si es que sacaron algo, porque era de noche cuando hice aterrizar mi pequeño biplano en la estrecha pista que habían abierto en la *breña*<sup>[2]</sup>. Para guiar mi aterrizaje había fogatas hechas con trapos empapados en petróleo que ardían en el interior de unos trozos de lata doblados.

No se ve demasiado con una luz así: algunos rostros oscuros que miran hacia arriba impassibles y pacientes, brazos semilevantados que hacen señas, la sombra de un perro que vaga entre las teas. Recuerdo estas cosas y a los hombres que me recibieron en Nungwe. Pero despegué de nuevo al amanecer sin llegar a saber nada sobre el éxito de sus operaciones o la riqueza de su mina.

No era porque quisieran ocultarlo; lo único que pasaba es que aquella noche tenían otras cosas en las que pensar y ninguna de ellas estaba relacionada con el oro.

Yo trabajaba en Nairobi como piloto independiente y tenía mi cuartel general en el Muthaiga Country Club. In-

cluso en 1935 no resultaba sencillo conseguir un avión en África Oriental, y sin avión era casi imposible efectuar recorridos largos por el país.

Por supuesto, de Nairobi salían carreteras hacia una docena de lugares.

Éstas empezaban bastante bien, pero unas cuantas millas más lejos se estrechaban y desaparecían en las colinas sembradas de rocas, o se perdían en un pantano de fango de *muram* rojo o de tierra negra y algodonosa en los llanos y los valles. Vistas en un mapa parecen firmes y reales, pero aventurarse desde el sur de Nairobi hacia Machakos o Magadi, en cualquier vehículo inferior a un tractor John Deere de potencia media, resultaba de un optimismo rayano en la pura fantasía. La última vez que pasé por la carretera que conduce al Sudán Angloegipcio al noroeste a través de Naivasha, considerada como practicable en la estación seca, estaba tan pegajosa que parecía melaza negra de la mejor calidad.

La Comisión Gubernamental de Carreteras cometió la ligereza de olvidar este pequeño fallo –además del hecho de que entre Naivasha y Jartum se extienden miles de millas de marisma de papiros y extenso desierto– cuando hizo colocar cerca de Naivasha un cartel impresionante y magnífico que rezaba:

**A JUBA - JARTUM - EL CAIRO**

Nunca he llegado a saber si este dudoso estímulo al viajero ocasional era sólo el resultado de un voluntarismo bienintencionado, o si algún funcionario, bajo la maldición de un humor sádico y depravado, había encontrado una vía de escape al mismo tras años de represión en una bochornosa oficina de Nairobi. En cualquier caso allí seguía el cartel, como un faro, desafiando a todos sin excepción a que continuaran (ni siquiera con cuidado) hacia lo que, ca-

si seguro, no era ni Jartum ni El Cairo, sino una Ciénaga de Desaliento más tangible pero al menos igual de desesperante que la del señor Bunyan<sup>[3]</sup>.

Por supuesto, esto era una excepción. Las carreteras con más tránsito eran buenas y con frecuencia contaban con un tramo corto asfaltado, pero cuando terminaba el asfalto, con un avión, caso de tener uno a mano, se podían ahorrar horas de esfuerzo agotador al volante de un coche que va dando bandazos, siempre que el conductor fuera lo suficientemente hábil como para mantener el coche dando bandazos. Mi avioneta, aunque sólo era biplaza, estaba casi siempre ocupada, a pesar de la competencia de las entonces recién nacidas East African Airways y no digamos de las Wilson ya establecidas.

La propia Nairobi, puerta de acceso a un país todavía nuevo, un país grande, un país casi desconocido, se encontraba en plena actividad y desarrollo. En menos de treinta años la ciudad se había levantado de un montón de chozas de hierro ondulado que daban servicio al larguirucho Ferrocarril de Uganda, hasta convertirse en un revoltijo de británicos, *bóers*<sup>[4]</sup>, indios, *somalíes*, abisinios, nativos de toda África y otros muchos lugares.

Hoy en día, sólo su Bazar Indio abarca varios acres; sus hoteles, sus oficinas estatales, su hipódromo y sus iglesias son la prueba fehaciente de que África Oriental, por lo menos, se ha puesto al día con los tiempos y los sistemas modernos. Pero el núcleo sigue estando verde y la mano de hierro de los funcionarios británicos apenas ha conseguido ablandarlo. Las empresas prosperan, los bancos florecen, los automóviles suben y bajan —dándose importancia— por Government Road, y las dependientas y los oficinistas piensan, actúan y viven como en cualquier población moderna de treinta y tantos mil habitantes de cualquier país del mundo.

La ciudad se extiende confortablemente sobre las llanuras de Athi al pie de las onduladas colinas *kikuyu*, mi-

rando al monte Kenia por el norte y al Kilimanjaro, en Tanganika, por el sur. Es una oficina contable en medio del desierto, un lugar en el que hay libras y chelines, y venta de terrenos, y comercio, y éxitos extraordinarios, y extraordinarios fracasos. En sus tiendas se vende de todo. A su alrededor se extienden granjas y plantaciones de café en un radio de más de cien millas; los camiones y trenes de mercancías abastecen diariamente sus mercados.

Pero, ¿qué son cien millas en un país tan grande?

Más allá hay aldeas que siguen dormidas en los bosques, en las grandes reservas, aldeas habitadas por seres humanos sólo vagamente conscientes de que el curso uniforme de su vida real puede peligrar, de algún modo, debido a la presión persistente e irresistible del hombre blanco.

Pero las guerras del hombre blanco se libran siempre en los bordes de África; podemos transportar una ametralladora trescientas millas tierra adentro desde el mar y seguiremos estando en el borde. Desde los tiempos de Cartago, y antes, los hombres han horadado la roca y escarabado para conseguir asentamientos permanentes en las costas, en los desiertos y en las montañas, y allí donde dichos asentamientos se han consolidado, el derecho a su posesión ha sido motivo de luchas y matanzas interminables.

Los distintos conquistadores no han tenido en cuenta el alma vital de la propia África, de la que emana la verdadera resistencia a la conquista. El alma no está muerta sino callada; no está exenta de sabiduría sino que su sabiduría es de una sencillez tal, que la mente enrevesada de la moderna civilización la considera inexistente. África pertenece a una época antigua y la sangre de muchos de sus pueblos es tan pura y venerable como la verdad. ¿Qué raza de advenedizos, surgida de algún siglo reciente e inmaduro que se arma de acero y presunción, puede igualarse en

pureza a la sangre de un solo *masai murani*, cuya herencia puede proceder de algún lugar cercano al Edén?

La mala hierba no está corrompida; sus raíces absorbieron su existencia primaria del génesis de la tierra y siguen conservando su esencia. La mala hierba siempre retorna; la planta cultivada retrocede ante ella. La pureza racial, la verdadera aristocracia, se transmite no por decreto, no por rutina, sino por la conservación de la afinidad con las fuerzas elementales y los objetivos de la vida, cuya comprensión no está más lejos de la mente de un pastor nativo de lo que lo está la búsqueda a tientas de una inteligencia con birrete.

Suceda lo que suceda, los ejércitos continuarán retumbando, las colonias pueden cambiar de jefes y a pesar de ello todo África se extiende y se extenderá como un gran gigante de prudente somnolencia, inalterable ante el fragor del redoble de tambores de los imperios en liza. No es sólo una tierra; es una entidad nacida de la esperanza de un hombre y de la fantasía de otro.

Así pues, hay muchas Áfricas. Hay tantas Áfricas como libros se han escrito sobre ella –y son tantos que darían para leer durante toda una vida de ocio–. Quien escriba uno más puede hallar una cierta complacencia al ver que la suya es una nueva versión distinta a las demás, pero con la que posiblemente discreparán arrogantes todos aquellos que crean en otra África diferente.

El África del doctor Livingston era muy oscura. Ha habido muchas Áfricas desde entonces, unas más oscuras, otras claras, la mayoría de ellas plagadas de animales y pigmeos, y algunas ligeramente histéricas por el tiempo, la jungla y las molestias de los safaris.

Todos estos libros, o por lo menos todos los que yo he leído, son fieles en sus distintas descripciones de África, tal vez no de la mía, ni la de un primer colonizador, ni la de un veterano de la Guerra de los Bóers, ni la de un millonario americano que fue allí a matar cebras y leones, sino de

un África real para cada escritor de cada libro. Por lo tanto, ya que África es todas esas cosas para todos los autores, supongo que también debe ser todas esas cosas para todos los lectores.

África es mística, es salvaje, es un infierno abrasador, es un paraíso para el fotógrafo, un Valhala para el cazador, una Utopía de evasión. Es lo que quiera cada cual y soporta todas las interpretaciones. Es el último vestigio de un mundo muerto o la cuna de un mundo nuevo y brillante. Para muchos, como para mí, es sólo el hogar. Es todas esas cosas menos una: Nunca es aburrida.

Desde mi llegada al África Oriental Británica a la edad indiferente de cuatro años, donde pasé mi primera juventud cazando cerdos salvajes descalza con los *nandi*, luego amaestrando caballos de carreras para ganarme la vida y poco después sobrevolando Tanganika y las tierras de *breña* áridas, entre los ríos Tana y Athi en busca de elefantes, me he sentido tan felizmente provinciana que era incapaz de hablar con inteligencia sobre el aburrimiento de la vida hasta que fui a vivir un año a Londres. El aburrimiento, como la anquilostomiasis, es endémico.

Tal vez hayan sido mil veces las que he despegado del aeropuerto de Nairobi con mi avioneta y en el momento en que las ruedas se han deslizado de la tierra al aire nunca he dejado de sentir la incertidumbre y el regocijo de la primera aventura.

La llamada que me llevó a Nungwe se produjo sobre la una de la madrugada, transmitida desde el Muthaiga Country Club hasta mi pequeña cabaña situada en el bosquecillo de eucaliptos cercano.

Era un mensaje breve, y en él se pedía el envío inmediato y por avión de una botella de oxígeno al poblado para tratar a un minero de las minas de oro que se encontraba a las puertas de la muerte, debido a una enfermedad pulmonar. Nunca había oído el nombre de quien firmaba el mensaje y recuerdo haber pensado que el he-

cho de haberlo enviado suponía una especie de optimismo patético, pues el único medio de comunicación para que llegara hasta mí era a través de la estación de telégrafos de Mwanza, un recorrido de cien millas para un mensajero nativo. En el transcurso de los dos o tres días que llevaba rodando el mensaje, un hombre necesitado de oxígeno debería haber muerto, o bien haber mostrado una voluntad sobrehumana de vivir.

Que yo sepa, era yo el único piloto profesional femenino de toda África en ese momento. No tenía ningún competidor independiente en Kenia, hombre o mujer, y ese tipo de mensajes o, por lo menos otros no siempre tan urgentes o deprimentes, solían bastar para mantenerme ocupada durante muchos días y demasiadas noches.

Volar por la noche sobre un país conocido con la ayuda de instrumentos y la guía de la radio puede traducirse en soledad. Pero volar en medio de una oscuridad ininterrumpida sin contar ni siquiera con la fría compañía de un par de auriculares, o el conocimiento de que allí delante, en cualquier lugar, hay luces y vida y un aeropuerto bien señalizado, supone algo más que soledad. Es hasta tal punto irreal, que la existencia de otros seres no parece ni siquiera una probabilidad razonable. Las colinas, los bosques, las rocas y las llanuras forman un conjunto con la oscuridad. Y la oscuridad es infinita. La tierra es tu planeta en la misma medida en que lo es una estrella lejana, si es que brilla alguna estrella; tu planeta es el avión y tú eres su único habitante.

Antes de un vuelo de estas características y por encima de cualquier pensamiento de peligro físico, era esa previsión de la soledad lo que solía obsesionarme un poco y me llevaba a veces a preguntarme si al fin y al cabo mi trabajo era el más maravilloso del mundo. Siempre llegaba a la conclusión de que, sola o no, seguía estando libre de la maldición del aburrimiento.

En circunstancias normales tendría que haber estado en el aeropuerto lista para despegar hacia Nungwe en menos de media hora, pero, por el contrario, me encontré frente a un problema difícilísimo de resolver mientras seguía medio dormida y era la una de la madrugada. Era uno de esos problemas cuya solución parece imposible, y lo es, pero una vez aferrado a ti ya no puedes eludirlo ni pasarlo por alto.

Un piloto, un hombre llamado Woody que volaba para East African Airways, aterrizó en algún lugar de las vastas llanuras del Serengeti y estuvo dos días sin aparecer. Para mí y para todos sus amigos, él era Woody, un buen piloto y una persona agradable. Era conocido en Nairobi y, aunque se tardó en prestar atención a la noticia de su desaparición, al saberse que no se trataba de un simple retraso sino que se había perdido, la conmoción fue enorme. Quizá en parte sólo era la afición habitual y generalizada por el suspense y el melodrama, aunque era algo que en Nairobi no faltaba nunca.

Los más afectados por la desgracia de Woody fuimos, desde luego, sus compañeros de profesión. No me refiero sólo a los pilotos. Son pocos los que se percatan de la agonía y la angustia que puede llegar a padecer un buen mecánico si un avión marcado con su sello no vuelve. Él nunca tendrá en cuenta la probabilidad del mal tiempo o de un posible error de apreciación por parte del piloto, se martirizará a base de preguntas sin respuesta con respecto a los cables, las tuberías de combustible, la carburación, las válvulas y las mil y una cosas en las que debe pensar. En tal ocasión creerá haber olvidado algo, algún ajuste mínimo pero vital que por un descuido suyo ha provocado el choque del avión o la muerte del piloto.

Todos los miembros de una tripulación de tierra, independientemente, de lo mal equipado que esté o de lo pequeño que sea el aeropuerto donde trabajan, comparten

por igual el temor y la tensión nerviosa que acompañan al primer indicio de una desgracia.

Pero cualquiera que fuera la causa –una tormenta, o una avería en el motor–, Woody había desaparecido y yo me había pasado los dos días anteriores zumbando con mi avioneta de acá para allá sobre el Serengetti septentrional y la mitad de la reserva *masai*, sin haber divisado siquiera un penacho de humo señalizador o el destello de la luz solar sobre un ala aplastada.

La angustia aumentaba y se transformaba en pesimismo, yo contaba con despegar al amanecer para continuar la búsqueda; sin embargo, de repente, ahí estaba el mensaje de Nungwe.

Para todos los pilotos profesionales existe una especie de asociación en la que no hay ni reglamento ni estatutos. No se exige ningún requisito para entrar a formar parte de ella, salvo conocer los vientos, la brújula, el timón y el buen camaradería. Es de esa clase de camaradería sin sentimientos que debieron experimentar y vivir los hombres que en otros tiempos navegaron por mares inexplorados. Yo era mi propio jefe, mi propio piloto y, en ocasiones, además mi propio mecánico. Como tal, podría haber rechazado con facilidad, quizá incluso justificadamente, el vuelo a Nungwe argumentando que el rescate del piloto perdido era más importante, ya que para mí lo era. Pero al hacer tal razonamiento existía un matiz de compasión personal que restaba fuerza a mi convencimiento, pues Woody –a quien conocía tan poco y sin embargo tan bien que nunca me había tomado la molestia de recordar su nombre completo, como la mayoría de sus amigos– se habría negado en rotundo a que tomara una decisión a su favor a costa de un minero desconocido, con los pulmones obstruidos en los terrenos pantanosos del Victoria Nyanza.

Al final, telefoneé al hospital de Nairobi para asegurar que el oxígeno estuviera preparado, y me dispuse a volar hacia el sur.

Trescientas cincuenta millas pueden no suponer ninguna distancia en avión o pueden representar un recorrido como de aquí al fin del mundo. Depende de tantas cosas... Si es de noche, depende de lo densa que sea la oscuridad y de la altura de las nubes, la velocidad del viento, las estrellas, la plenitud de la luna. Si vuelas solo, depende de ti mismo, no sólo de tu capacidad para seguir el rumbo o mantener la altitud, sino de aquellas cosas que corren por tu mente mientras te balanceas suspendido entre la tierra y el cielo silencioso. Parte de esas cosas arraigan y te acompañan mucho después de que el vuelo en sí no sea más que un recuerdo, pero si tu recorrido ha sido sobre cualquier parte de África, hasta el recuerdo será intenso.

Cuando atravesé el Atlántico Norte de este a oeste – mucho después de Nungwe o Trípoli o Zanzíbar, o cualquiera de los lejanos y a veces apartados lugares a los que he volado– hubo titulares en los periódicos, fanfarria, y para mí, muchas noches sin dormir. Cierta prensa americana generosa consideró aquel vuelo espectacular y lo que es espectacular es noticia.

Pero salir de Nairobi y llegar a Nungwe no es espectacular. No es noticia. Es sólo un saltito de aquí allá y para quien desconoce las llanuras africanas, sus marismas, sus sonidos nocturnos y sus silencios nocturnos, un vuelo así no sólo carece de espectacularidad sino que quizá también resulte aburrido. Pero no para mí, porque África fue el aliento y la vida de mi niñez.

Es todavía la anfitriona de mis más sombríos temores, cuna de misterios siempre fascinantes pero nunca totalmente resueltos. Es el recuerdo de la luz del sol y las verdes colinas, el agua fresca y el calor amarillo de las mañanas claras. Es tan cruel como cualquier mar, más intransigente que sus propios desiertos. No es moderada en su dureza o en sus favores. No entrega nada, ofreciendo mucho a los hombres de todas las razas.

Pero el alma de África, su integridad, el pulso lento e inexorable de su vida es muy suyo y de un ritmo tan singular que ningún forastero —a no ser que esté impregnado desde la niñez de su latido uniforme e interminable— puede tener la esperanza de experimentarlo alguna vez, sólo hasta el punto en que un espectador podría experimentar una danza guerrera de los *masai* sin conocer nada de su música ni el significado de sus pasos.

Así pues salgo para Nungwe, una palabra absurda, un sitio absurdo. Un lugar de pequeñas esperanzas y triunfos pequeños, enterrado como el tesoro insignificante de un avaro con imaginación lejos de las fronteras y lejos del deseo de la mayoría de los hombres, debajo de la escarpadura de Mau, debajo del golfo Speke, debajo de las extensiones vírgenes de la provincia occidental.

Oxígeno para un minero enfermo. Pero éste no es un vuelo heroico, ni siquiera romántico. Es un asunto de trabajo, un trabajo que debe realizarse a una hora desagradable, con los ojos somnolientos y una media queja en los labios.

Arab Ruta da al contacto y hace girar la hélice.

Arab Ruta es un *nandi*. Desde el punto de vista antropológico es un miembro de una tribu *nilótica*; desde el punto de vista humano, un miembro de una tribu más pequeña, más selecta, la tribu compuesta por aquellos escasísimos individuos, precisamente claves pero en alto grado indómitos, a la que cada raza ha contribuido con pequeñas cantidades, pero ninguna de ellas en exclusiva.

Pertenece a la tribu que respeta por igual la voz suave y la mano endurecida, la plenitud de una flor, la rápida irrevocabilidad de la muerte. Su risa es la de un hombre libre y feliz en su trabajo, un hombre fuerte, con deseos de vivir. No es negro. Su piel conserva el brillo y el calor del cobre usado.

Tiene los ojos oscuros y muy separados, la nariz huesuda y puede llegar a ser arrogante.