

A mi padre

*Quiero expresar mi agradecimiento a Raoul Schumacher
por su fiel apoyo y su ayuda en la preparación de este libro.*

*I speak of Africa and golden joys.**

Enrique IV, segunda parte, acto V, esc. III

* Hablo de África y de sus placeres de oro.

LIBRO PRIMERO

1. Un mensaje desde Nungwe

¿Es posible poner orden en los recuerdos? A mí me gustaría empezar por el principio, pacientemente, como una tejedora en su telar. Quisiera decir: «Aquí es donde cabe empezar, no hay otro punto».

Pero hay infinidad de lugares por donde empezar: Mwanza, el Serengueti, Nungwe, Molo, Nakuru. Fácilmente, vienen a la mente hasta cien nombres, y lo mejor es empezar escogiendo uno, no porque sea el primero, ni porque guarde una importancia singular, sino porque está ahí: encabezando mi diario de vuelo. En definitiva, yo no soy una tejedora. Las tejedoras crean. Y esto es un ejercicio de memoria, una evocación en la que los nombres son llaves que abren pasadizos algo marchitos en la mente, pero familiares aún al corazón.

De modo que el nombre será Nungwe —tan bueno como cualquier otro—, introducido en el diario del modo que sigue, y aportando, si no orden, algo de realidad a mis recuerdos:

FECHA: 16/06/35

TIPO DE APARATO: Avro Avian

MATRÍCULA: VP-KAN

VIAJE: De Nairobi a Nungwe

TIEMPO: 3 h. 40 mins.

Después aparece «PILOTO: Yo»; y en «COMENTARIOS», no se registra ninguno.

Aunque podría haberlos.

Puede que Nungwe esté ya muerto y olvidado. Apenas respiraba cuando llegué allí en 1935. Quedaba al suroeste de Nairobi, en el extremo meridional del lago Victoria, o Victoria Nyanza, y era poco más que un raquítrico puesto avanzado de mugrientas cabañas, y ello debido únicamente a que un explorador hastiado atisbó un día una mota de oro pegada al barro del talón en su bota. Desprendió la mota con la punta de su cuchillo de cazador y la estuvo observando hasta que en su imaginación pasó de un granito oxidado a una pepita y de una pepita a una fabulosa veta.

Su nombre escapa a mi memoria, pero no se trataba de un individuo reservado. Al poco, Nungwe, que hasta entonces no era más que un vocablo, se convirtió en una meca y un espejismo, de modo que otros aventureros como él, pasando por alto el calor abrasador de la región, la malaria, la fiebre de las aguas negras y la ausencia absoluta de comunicaciones practicables, salvo por senderos forestales, acudieron al lugar con picos, palas, quinina, víveres enlatados y grandes esperanzas, y empezaron a cavar.

Nunca supe qué sacaron de tanto cavar, si es que sacaron algo, porque, cuando tomé tierra con mi pequeño biplano en la estrecha pista que habían abierto entre la maleza, era de noche y solo pude orientar mi aterrizaje gracias a las balizas de trapos empapados en petróleo que ardían en abollados trozos de latón.

No hay mucho que ver bajo una luz así: unas pocas caras oscuras, levantadas, impasibles y pacientes, brazos a media altura haciendo señales, la sombra de un perro zangoloteando entre

las teas. Recuerdo estas cosas y los hombres que me dieron la bienvenida en Nungwe. Pero despegué de nuevo después del alba, sin averiguar nada del éxito de sus operaciones ni de la riqueza de su mina.

Y no es que pretendieran mantenerlo en secreto; únicamente tenían otras cosas en las que pensar aquella noche, y ninguna de ellas estaba relacionada con el oro.

Llevaba tiempo trabajando en Nairobi como piloto y tenía el cuartel general en el Club de Campo Muthaiga. Ni siquiera en 1935 era fácil conseguir un avión en África oriental, y sin él resultaba casi imposible ir muy lejos. Claro que había carreteras que salían de Nairobi en una docena de direcciones, y lo hacían prometedoramente, pero pasados unos kilómetros se tornaban estrechas y abruptas, hasta casi desaparecer en las colinas pedregosas o perderse en ciénagas de fango rojizo o en las arcillosas tierras negras, por el llano y los valles. Sobre el mapa se antojaban firmes y sin posibilidad de error, pero aventurarse al sur desde Nairobi, hacia Machakos o Magadi, en vehículos menos capaces que un tractor John Deere era de un optimismo rayano en el delirio. En la carretera que llevaba al Sudán anglo-egipcio, al noroeste por Naivasha, «practicable» durante la estación seca, las ruedas quedaban tan adheridas como en la mejor melaza cuando la recorrí por última vez bajo una suave llovizna.

Este inconveniente menor, junto con el hecho de que, entre Naivasha y Jartum, se extienden miles de kilómetros de marismas de papiros y de profundo desierto, había sido ignorado con toda ligereza por una comisión de obras públicas del gobierno que había decidido instalar, cerca de Naivasha, un llamativo y hermoso letrero donde se leía:

A JUBA — JARTUM — EL CAIRO

Nunca supe si este discutible estímulo al viajero ocasional se debía únicamente a un antojo bienintencionado e ilusorio o al

hecho de que algún funcionario aquejado de un humor depravado y sádico le hubiera encontrado una salida tras años de reclusión en una bochornosa oficina de Nairobi. En cualquier caso, ahí se quedó el letrado, como un faro que retara a todos a avanzar (sin el menor cuidado) hacia lo que con casi toda seguridad no era ni Jartum ni El Cairo, sino un abismo de desolación más tangible que el del señor Bunyan,* y al menos igual de desesperado.

Esta era, naturalmente, una excepción. Las carreteras más transitadas eran buenas y en tramos cortos estaban a menudo pavimentadas, pero una vez terminaba el asfalto, un aeroplano que estuviera a mano podía ahorrar horas de fatigosos esfuerzos tras el volante de un traqueteante automóvil, siempre que el conductor contara con pericia suficiente como para mantener vivo el traqueteo. Mi avión, un mero biplaza, andaba ocupado la mayor parte del tiempo, a pesar de la competencia de la por entonces incipiente East African Airways, por no hablar de la ya consolidada Wilson.

La propia Nairobi era una ciudad ajetreada y en crecimiento, puerta de entrada a un país nuevo, grande y casi ignoto. En menos de treinta años, la ciudad había brotado de cuatro barracones de chapa al servicio de los precarios trenes de la Uganda Railway hasta conformar una abigarrada extensión habitada por británicos, bóers, hindúes, somalíes, abisinios, nativos de toda África y de otra docena de lugares.

Hoy día, el bazar hindú ya cubre por sí solo varios miles de metros cuadrados; sus hoteles, dependencias gubernamentales, el hipódromo y sus iglesias son prueba fehaciente de que los tiempos y métodos modernos han cuajado por fin en África oriental. Con todo, el corazón de Nairobi sigue siendo algo tosco, apenas suavizado por la firme mano de la burocracia bri-

tánica. Los negocios prosperan, los bancos florecen, los automóviles ronronean con ínfulas por Government Road, y las dependientas y empleados piensan, actúan y viven como en cualquier asentamiento moderno de unos treinta mil habitantes en cualquier país del mundo.

La ciudad se aposenta confortablemente sobre las llanuras de Athi, al pie de las ondulantes colinas Kikuyu, mirando al norte hacia el monte Kenia y al sur hacia el Kilimanjaro, en Tanganica. Es una oficina comercial en mitad de la jungla: un enclave donde circulan libras y chelines, abunda la venta de parcelas y otros negocios, con éxitos fabulosos y estrepitosos fracasos. Sus tiendas venden todo lo que uno necesite comprar. Granjas y plantaciones de café la rodean a lo largo de más de cien kilómetros y trenes y camiones de mercancías la abastecen a diario.

Pero ¿qué son cien kilómetros en un país de estas dimensiones?

Más allá, existen aldeas aún adormecidas en la selva, en las grandes reservas. Aldeas pobladas por seres humanos apenas conscientes de que el curso inalterable de la existencia de su raza puede verse amenazado por la presión tenaz e irresistible del hombre blanco.

Pero las guerras del hombre blanco se libran en los márgenes de África: uno puede cargar con una ametralladora quinientos kilómetros hacia el interior desde el mar y hallarse todavía en los márgenes del continente. Desde Cartago, y antes, los hombres se han abierto camino y han explorado para dar con un asentamiento permanente en la costa, en los desiertos y en las montañas, y allí donde han asegurado un enclave, el derecho a preservarlo ha sido causa de infinitas disputas y derramamientos de sangre.

Todos los que han rivalizado por conquistarla han pasado por alto el alma vital de África, de la que emana una verdadera resistencia a la conquista. Esa alma no está muerta, sino callada, y no falta sabiduría, sino que su misma sencillez hace

* La expresión «abismo de desolación» aparece por vez primera en las letras inglesas en la alegoría cristiana del siglo XVIII *El progreso del peregrino*, de John Bunyan. (Todas las notas del libro son del traductor.)

que no la tenga en cuenta la mente de la civilización moderna. África cuenta con una edad venerable y la sangre de muchos de sus pueblos es tan sagrada y casta como la verdad. ¿Qué raza advenediza, surgida en siglos recientes y aún lo suficientemente imberbe para armarse de acero y jactancia, puede igualar en pureza a la sangre de un *murani** masai cuyo linaje podría provenir de las cercanías del Edén? Las malas hierbas no están podridas; las raíces sorbieron su vida primera del origen de la tierra y siguen conservando su esencia. Las malas hierbas reaparecen siempre; los cultivos retroceden ante ellas. La pureza racial, la auténtica aristocracia, no se lega por edicto ni por repetición, sino por la preservación de la hermandad con las fuerzas elementales y las pretensiones vitales, cuya comprensión se halla tanto al alcance del intelecto de un pastor nativo como de las refinadas disquisiciones de un académico.

En cualquier caso, los ejércitos seguirán retumbando, puede que las colonias cambien de amos, pero bajo todo ello África yace, y yacerá, como un gran gigante sabiamente adormecido e impasible ante el redoble atronador de los imperios a la greña. No se trata únicamente de una tierra; es una entidad nacida de la esperanza de un hombre y del capricho de otro.

Así pues, existen muchas Áfricas. Hay tantas como libros sobre la materia, y los libros al respecto son tantos como los que una vida ociosa nos concedería leer. Quienquiera que escriba otro más puede ceder a la autocomplacencia, sabedor de que la suya es una visión nueva que no concuerda con otra, aunque lo más probable es que resulte altaneramente desestimada por los adeptos a otra África.

El África del doctor Livingstone se antoja bastante tenebrosa. Desde entonces, ha habido incontables Áfricas, algunas más oscuras, otras radiantes, la mayoría repletas de animales y pigmeos, y unas pocas moderadamente histéricas acerca del clima, la jungla y las contrariedades de los safaris.

* Guerrero.

Todos esos libros, o al menos tantos como los que yo he leído, muestran una visión certera del continente. No es la mía, quizá, ni la de un colono de primera hora o de un veterano de la guerra de los bóers, tampoco la de un millonario norteamericano que vino a cazar cebras y leones, pero es un África que se ajusta a las vivencias de cada escritor. Si cada escritor la ha visto de una manera distinta, supongo que África es todas esas cosas para los lectores.

África es mística, salvaje, un infierno abrasador; es un paraíso para el fotógrafo, un Valhalla para el cazador, la utopía de un escapista. Es lo que se le antoje a uno, y admite cualquier interpretación. Es el postrer vestigio de un mundo fenecido o la cuna de otro, flamante. Para mucha gente, como para mí misma, es el «hogar». Es todo eso, aunque ante todo algo único: jamás es anodina.

Desde el momento en que llegué al África oriental británica, a la pueril edad de cuatro años, y pasé, descalza, mi primera juventud cazando jabalíes con los nandis, amaestrando luego caballos de carreras como sustento y, más tarde, explorando en avión Tanganica y el árido brezal entre los ríos Tana y Athi, en pos de elefantes, me mantuve tan felizmente aldeana que me resultaba imposible discutir sobre el tedio de vivir con conocimiento de causa, hasta que me trasladé a Londres y me establecí allí durante un año. El aburrimiento, como la anemia tropical, es endémico.

Puede que hayan sido un millar las ocasiones en que he despegado mi avión del aeropuerto de Nairobi, y jamás he sentido sus ruedas deslizarse desde la tierra al aire sin experimentar al mismo tiempo la incertidumbre y la excitación de la primera aventura.

La llamada que me llevó a Nungwe sonó hacia la una de la madrugada. Me la pasaron desde el Club de Campo Muthaiga a mi cabaña en el bosquecillo de eucaliptos cercano.

Se trataba de un mensaje escueto que solicitaba el transporte inmediato por avión de una bombona de oxígeno a Nungwe para atender a un buscador de oro que agonizaba por una afección pulmonar. La petición iba firmada por un nombre que nunca había oído, y recuerdo haber pensado que había cierto patético optimismo en el mero hecho de haberla enviado, pues el único canal por el que podría llegar hasta mí era a través de la estación telegráfica de Mwanza: ciento sesenta kilómetros de distancia que solo podía salvar un corredor nativo desde Nungwe. A lo largo de los dos o tres días en que el mensaje estuvo de camino, un hombre necesitado de oxígeno a la fuerza debía de haber muerto, o haber revelado una sobrehumana determinación por vivir.

Por lo que sé, entonces yo era la única mujer piloto profesional en África. En Kenia no contaba con un solo competidor autónomo —ni hombre ni mujer—, y tales mensajes, u otros no tan apremiantes o desoladores, eran lo bastante frecuentes para mantenerme ocupada casi todos los días y demasiadas noches.

Los vuelos nocturnos sobre áreas cartografiadas, con ayuda de instrumentos y asistencia por radio, pueden ser una actividad solitaria, pero volar de noche cerrada sin ni siquiera el frío consuelo de unos auriculares o el conocimiento de que más adelante daremos con unas luces y algo de vida en un aeropuerto debidamente señalado va más allá de la mera soledad. Resulta por momentos irreal, hasta el punto en que la existencia de otra gente no parece siquiera una probabilidad razonable. Las colinas, los bosques, las rocas y las llanuras se funden con la oscuridad, y la oscuridad es infinita. La tierra no es tu planeta más de lo que pueda serlo una estrella distante, si es que se aprecia el brillo de alguna: tu planeta es el avión y su único habitante eres tú.

Antes, en un vuelo de estas características era la anticipación de esa soledad más que cualquier pensamiento de peligro físico lo que solía acecharme y me llevaba a considerar por momen-

tos si el mío era efectivamente el trabajo más maravilloso del mundo. Al final, siempre concluía que, sola o no, seguía siendo inmune a la maldición del aburrimiento.

En circunstancias normales, tendría que haber estado en el aeródromo lista para despegar rumbo a Nungwe en menos de media hora, pero en lugar de eso, me vi lidiando con un problema sumamente dificultoso como para resolverlo medio dormida a la una de la madrugada. Se trataba de uno de esos problemas que parecen de imposible solución, y lo son, pero que una vez que te han salido al paso, no pueden eludirse ni ignorarse.

Un piloto, un hombre llamado Wood que volaba para East Africa Airlines llevaba dos días desaparecido en las vastas llanuras del Serengeti. Para mí y para el resto de sus amigos era simplemente Woody: un buen piloto y una persona agradable. Resultaba una figura familiar en Nairobi y, aunque la noticia de su desaparición no había trascendido con suficiente prontitud, una vez que se hizo patente que lo suyo no era una simple demora, sino que se había perdido, se produjo un notable alboroto. La reacción, en parte, respondía probablemente al acostumbrado entusiasmo colectivo que causan el suspense y el melodrama, por más que ambos raramente escasearan en Nairobi.

Allí donde el infortunio de Woody se sintió de modo más acusado fue, naturalmente, entre colegas de profesión. Y no quiero decir únicamente los pilotos. Hay poca gente capaz de imaginar la agónica ansiedad por la que puede pasar un meticuloso mecánico cuando no regresa un aeroplano al que haya dado el visto bueno. No siempre tenderá a considerar la eventualidad del mal tiempo o un posible error de juicio por parte del piloto, sino que más bien se mortificará a sí mismo por imponderables como la puesta a punto del sistema eléctrico, los conductos de combustible, la carburación, las válvulas y otros cientos de

pequeños detalles a los que debe atender. Sentiré que, en ese caso, algo se le pasó por alto: un mínimo ajuste, pero de capital importancia, que, debido a su negligencia, habrá ocasionado el accidente del avión o la muerte del piloto.

Todo el personal de tierra, independientemente de su precario equipamiento o de las reducidas dimensiones del aeródromo donde trabajan, compartirán esa misma aprensión y angustia que nace con la primera sospecha de que ha habido un percance.

En todo caso, bien fuera por una tormenta, un problema mecánico o cualquier otra causa, Woody había desaparecido, y durante los dos últimos días mi avión había recorrido de acá para allá el norte del Serengueti y la mitad de la reserva masai sin que llegara a avistar siquiera un triste penacho de humo o un destello de sol sobre un ala abollada.

La ansiedad aumentaba y se tornaba fatalidad, pero yo seguía lista para despegar de nuevo al alba a fin de proseguir la busca. Y, de pronto, llegó el mensaje de Nungwe.

Todos los pilotos profesionales formamos una suerte de gremio en el que no rigen estatutos ni ordenanzas. La adscripción al mismo no exige particulares requisitos, salvo cierta pericia con el viento, la brújula y los mandos, además de compañerismo. Se trata de una camaradería ajena al sentimentalismo, del tipo que debieron conocer y por la que se guiaron los hombres que antaño surcaron mares ignotos en sus leños.

Yo era mi propio jefe, mi piloto y, las más de las veces, mi mecánico. Como tal, podría haber rechazado sin problemas, y hasta con razón, el vuelo a Nungwe, aduciendo que el rescate del piloto perdido era más importante, como efectivamente lo era para mí. Sin embargo, había un punto de comodidad en ese razonamiento que mermaba su solidez, y el propio Woody, a quien yo conocía tan poco pero tan bien que jamás me molesté en recordar su nombre completo, al igual que sus propios amigos, habría rechazado con prontitud una decisión que le favore-

ciera a costa de un minero desconocido en trance de expectorar sus pulmones en las tierras cenagosas de Victoria Nyanza.

Al final, telefoneé al hospital de Nairobi, me cercioré de que la bombona de oxígeno estuviera lista y me dispuse a volar hacia el sur.

Quinientos sesenta kilómetros en un avión pueden ser pan comido o bien la distancia que te separa del fin del mundo. Depende de infinidad de cosas. Si es de noche, depende de cuán oscura sea y de la altura de las nubes, de la velocidad del viento, de las estrellas, de la fase de la luna. Si vuelas sola, depende de ti: no únicamente de tu capacidad para orientarte o mantener la altitud, sino también de las cosas que palpitan en tu cabeza mientras planeas suspendida entre la tierra y el callado cielo. Algunas de esas cosas arraigan y te acompañarán incluso mucho después de que ese vuelo haya pasado a ser un recuerdo, aunque, si ese vuelo fue sobre cualquier esquina del continente africano, dicho recuerdo será indeleble.

Cuando, mucho después de Nungwe, Trípoli, Zanzíbar o cualquiera de esos enclaves remotos y en algunos casos disparatados a los que volé, atravesé el Atlántico norte de este a oeste, conocí también los titulares y las fanfarrias, así como numerosas noches de insomnio. La generosa prensa norteamericana encontró espectacular aquel vuelo. Y lo que es espectacular es noticia.

Pero partir de Nairobi para llegar a Nungwe no es espectacular. No es noticia. No es más que un brinco de aquí allá, y para quien no conozca las llanuras africanas, sus marismas, sus rumores y silencios nocturnos, un vuelo de esa clase no es solo anodino, sino quizá hasta tedioso. Pero no para mí, pues África fue el hálito y la vida de mi niñez.

Sigue siendo la engendradora de mis más oscuros temores, la cuna de misterios intrigantes pero nunca resueltos. Es la evocación de la luz solar y las verdes colinas, el agua fresca y la dorada calidez de las mañanas radiantes. Es implacable como

el mar más bravío y más severa que sus propios desiertos. Ajena a toda templanza en su crudeza y en sus favores. No te regala nada, pero brinda de todo a hombres de todas las razas.

El alma de África, su integridad, el palpito quedo e inexorable de su vida, es inefable y de un ritmo tan singular que ningún forastero, a menos que se haya empapado desde la infancia de ese pulso acompasado e infinito, puede esperar sentirlo, salvo como un mero observador ocasional podría sentir una danza de guerra masai sin saber nada de su música ni del significado de sus pasos.

Así que parto para Nungwe: un nombre idiota para un sitio idiota. Un lugar de pequeñas esperanzas y éxitos precarios, sepultado como el mezquino tesoro de un imaginativo avaro en un paradero inaccesible, más allá de los anhelos de la mayoría de los hombres: por debajo de la escarpadura de Mau, por debajo del golfo de Speke, por debajo de las inexploradas extremidades de la Provincia Occidental.

Oxígeno para un minero enfermo. Pero no se trata de un vuelo heroico. Ni siquiera romántico. Es trabajo, una tarea que cabe acometer a una hora intempestiva con ojos soñolientos y medio rezongando.

Arab Ruta notifica puesta en marcha y hace girar la hélice.

Arab Ruta es un nandi, antropológicamente un miembro de una tribu nilótica; humanamente pertenece a una tribu más pequeña, más selecta: la compuesta por esos pocos individuos dotados de una inteligencia infalible y a la vez indómitos que escasean en todas las razas y no son exclusivos de ninguna.

Pertenece a la tribu que atiende con idéntico respeto a la voz suave y a la mano dura, a la plenitud de una flor y a la inmediata irrevocabilidad de la muerte. Suyas es la risa del hombre libre

feliz en el trabajo, un hombre fuerte, ansioso por vivir. No es negro. Su piel conserva el lustre y la calidez del cobre envejecido. Sus ojos son oscuros y bien separados, la nariz prominente y susceptible de mostrar arrogancia.

Ahora se muestra arrogante al girar la hélice, mientras posa sus delgadas manos sobre la madera curvada y siente una afinidad exultante por la trabada resistencia a su empuje.

La hace girar con fuerza. Se oye un petardeo, la tos ahogada del motor, como el despertar prematuro de un amodorrado jornalero. En la cabina, presiono levemente el acelerador hacia delante, avivo el motor, lo revoluciono y lo estabilizo.

Arab Ruta retira las calzas de madera de las ruedas y se aparta del ala. Salpicones intermitentes de luz carmesí provenientes de las teas de petróleo dispuestas en torno a la pista rasgan la tela oscura de la noche africana y juguetean en su rostro atento y huesudo. Levanta la mano y yo asiento, mientras la hélice zumba hasta desaparecer y el aparato se desliza y lo deja atrás.

No le dejo instrucciones ni órdenes. Cuando regrese ahí estará. Es un entendimiento que se remonta a mucho tiempo atrás, un acuerdo tácito de los días en que Arab Ruta se puso a trabajar al servicio de mi padre en la granja de Njoro. Ahí estará, como un sirviente, como un amigo, esperando.

Miro detenidamente la estrecha pista de barro endurecido. Gano velocidad incorporándome al viento, sirviéndome de él.

Una elevada cerca de alambre rodea el aeródromo; una alambrada y, luego, una zanja profunda. ¿Dónde existirá otro aeródromo cercado contra la intrusión de animales salvajes? Cebra, ñus, jirafas, antílopes. De noche merodean junto a la alta barrera sondeando con curiosos ojos salvajes el campo allanado, sintiéndose estafados.

Mantienen la distancia debida, por ellos y por mí. Sería un auténtico infortunio ser recordada por mis amigos como la que topó con una cebrera que andaba por ahí: «Trató de despegar y

atropelló a una cebra». No tiene ni la dignidad de estrellarse contra un hormiguero.

Cuidado con la cerca. Cuidado con las balizas. Esquivo ambas y despego en la noche.

Ante mí se extiende una tierra desconocida para el resto del mundo y solo vagamente familiar para los africanos: una curiosa mezcla de praderas, maleza, arenas desérticas como las olas prominentes del océano Antártico. Selva, aguas estancadas y montañas antiquísimas, inhóspitas y sombrías como los montes de la Luna. Lagos salados y ríos sin agua. Marismas. Desiertos. Tierras yermas. Tierras de vida exuberante. Todo parte del polvoriento pasado, y del futuro.

El aire me acoge en su reino. La noche me envuelve completamente, librándome de todo contacto con la tierra, abandonada en mi reducido mundo volante, viva en el cielo estrellado.

Mi avión es ligero, un biplaza con su matrícula plateada, VP-KAN, pintada con trazo enérgico sobre el fuselaje azul turquesa.

Durante las horas del día, es un alegre añadido al etéreo azul del cielo, como un pez rutilante bajo una superficie de aguas prístinas. En una oscuridad tan densa, no es más que un rumor pasajero, un suave e incongruente murmullo sobre la tierra.

Con una matrícula como la suya, a mis amigos no les ha costado un gran esfuerzo de imaginación referirse siempre a él como «la lata»,* y así lo llamo yo misma. No hay intención difamatoria, pues tales motes suelen nacer del afecto.

Para mí está vivo y me habla. A través de las plantas de mis pies sobre el pedal de dirección siento la fuerza tenaz y la elasticidad de sus músculos. La voz gutural y retumbante de sus tubos de escape exhibe un timbre más elocuente que el de la madera y el acero, más vivo que los cables, las chispas y el martilleo de los pistones.

Me habla, y me dice que el viento es el apropiado, la noche serena y que el esfuerzo que se le pide está al alcance de su capacidad.

Vuelo veloz y en altura, en dirección sursuroeste por encima de las colinas Ngong. Me siento relajada. Mi mano derecha reposa sobre los mandos en fluida comunicación con la voluntad y la dirección del avión. Me siento atrás, la parte delantera la ocupa la pesada bombona de oxígeno, sujeta con correas en posición vertical y cuya rígida cúpula oval evoca caprichosamente la rigidez vigilante de un pasajero en su primer vuelo.

El viento entre los cables como el desgarramiento de la seda más suave bajo el zumbido concertado del motor y la hélice. El tiempo y la distancia se deslizan plácidamente sobre las puntas de las alas sin ruido ni resistencia, mientras escudriño hacia abajo, en las hondonadas oscuras del valle del Rift, y me pregunto si Woody, el piloto perdido, podría estar ahí, una mota humana de esperanza y desesperación, a la escucha del runrún quedo e indiferente del Avian, mientras vuela a otro lugar.

* KAN: la tres últimas letras de la matrícula se pronuncian *can*, «lata» en español.