Anne Morrow Lindbergh

A Oriente por el norte

Anne Morrow Lindbergh

A Oriente por el norte

Traducción de Blanca Gago

Nørdicalibros

Título original:
North to the Orient

© 1935 by Anne Morrow Lindbergh
© renewed 1963 by Anne Morrow Lindberg
Published by arrangement with Mariner Books, an imprint of HarperCollins Publishers
© De la traducción: Blanca Gago
© De esta edición: Nórdica Libros, S.L.
C/ Doctor Blanco Soler, 26 · 28044 Madrid
Tlf: (+34) 91 705 50 57 · info@nordicalibros.com
Primera edición: enero de 2025
ISBN: 979-13-87563-01-1
Depósito Legal: M-27698-2024
IBIC: WTL
Thema: WTL

Impreso en España / *Printed in Spain*
Imprenta Kadmos
(Salamanca)

Diseño: Nacho Caballero
Maquetación: Diego Moreno
Corrección ortotipográfica: Victoria Parra y Ana Patrón

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

ÍNDICE

Prólogo, 11
Uno. A Oriente por el norte, 17
Dos. Los preparativos, 23
Tres. El despegue, 35
Cuatro. North Haven, 43
Cinco. Radio y rutas, 49
Seis. El lago Baker, 57
Siete. Aklavik, 69
Ocho. Punta Barrow, 81
Nueve. En la oscuridad, 93
Diez. El pueblo de la isla del Rey Guillermo, 101
Once. Kamchatka, 111
Doce. Niebla y las Chishima, 123
Trece. Los marinos cantores, 135
Catorce. Una cabaña de pescadores, 145
Quince. El papel y el cordel de la vida, 153
Dieciséis. Un polizón, 161
Diecisiete. Un río, 165
Dieciocho. La muralla de Nankín, 169
Diecinueve. Las inundaciones, 173
Veinte. La pagoda más bella, 183
Veintiuno. En el Yangtsé, 187
Veintidós. *Sayonara*, 195
Veintitrés. Volando de nuevo, 199
Apéndices, 205

PRÓLOGO

Tal vez un prólogo esté pensado para quien escribe, más que para quien lee. Llega un momento en que el texto escrito, incluso si son unas memorias de viaje, se alza para exigir una justificación, requerir una explicación. Se pregunta: «¿Quién soy? ¿Cómo me llamo? ¿Por qué estoy aquí?». Nos cierra el paso y no hay manera de esquivarlo. Entonces hay que sentarse con calma y responder a esas preguntas mediante un prólogo.

La introducción, en este caso, me parece más necesaria que nunca porque la insólita colección de capítulos que tengo ante mí y que pretenden componer el relato de un viaje aéreo, escapa de toda clasificación y no encaja en los patrones y las medidas convencionales, sino que se erige torpe, tímida y sin nombre para exigir una presentación.

Quizá lo más fácil sea presentar el relato de forma negativa, esto es, explicando lo que no es para despejar la maleza de ilusiones, de modo que ni quien escribe ni quien lee se enmarañen en la decepción con lo que sigue.

No he escrito el informe técnico de un vuelo de reconocimiento por la ruta del gran círculo de Nueva York a Tokio. No sé lo suficiente como para escribir algo así y, aunque lo supiera, el tiempo indicado para ello ya habría pasado. La aviación ha cambiado mucho en cuatro años.

Mi relato tampoco constituye una fuente de conocimientos geográficos. No realizamos ningún mapa, y ni siquiera llevé un recuento exacto y científico de todos los territorios por los que pasamos. En este sentido, no constituye una guía. Nuestras paradas fueron tan breves y apresuradas que solo ha quedado de ellas un esbozo superficial. Tampoco he descrito todos los lugares que visitamos en la ruta, sino solo aquellos que, a mi parecer, justifican un retrato por la viveza de las impresiones percibidas.

Entonces, ¿qué es esta recopilación de textos? ¿Cómo explicarla? ¿Por qué la escribí? Siempre está presente, desde luego, la satisfacción de anotar las propias experiencias para conservarlas, atraparlas y cristalizarlas, hacer acopio de ellas y ponerlas a buen resguardo del invernal olvido. El tiempo suele jugar malas pasadas, al menos en mi vida, y escribir es una forma personal y trivial de preservar quienes fuimos una vez. También hay otra satisfacción personal, compartida con todos aquellos que gustan de relatar sus aventuras: los que llevan un diario, cuentan historias, escriben cartas…, una extraña raza de gente que siente que una experiencia vivida es engañosa a menos que la cuente. No existe de verdad hasta que no se pone en palabras. Es como si dudaran o se aburrieran de ella, como si no fueran capaces de verla hasta poder repetirla. Y es que, aunque suene paradójico, cuanto más irreal se vuelve una experiencia —traspuesta de la acción real en palabras irreales, símbolos muertos de la propia vida—, más vívida resulta. Y no solo parece más vívida, sino que su núcleo esencial se esclarece. Así, podemos contar exaltados a nuestros oyentes: «Fue muy extraño, no sabes cuánto… Sentí que…», aunque en realidad, en el momento del incidente, no fuéramos conscientes de esa emoción, que solo se nos revela con el

relato. Es tan inexplicable como pasarse la tarde contemplando una piedra gris en la playa y no caer en la cuenta, hasta que no la pintamos en un lienzo, de que en realidad es azul brillante.

¿Y cuál es la piedra azul brillante de nuestro viaje? ¿Qué cualidad esencial se ha desvelado con el relato? No se halla solo en el vuelo, y tampoco en los lugares visitados por sí mismos, ni en el tiempo, sino en una peculiar mezcolanza de los tres elementos, que resulta en una cualidad mágica, una cualidad que pertenece a los cuentos de hadas. No es que llegáramos al lago Baker el 3 de agosto en avión, sino que tres horas de vuelo nos llevaron del moderno puerto de Churchill a un lugar que nunca antes había pisado una mujer blanca. No es solo que voláramos del lago Baker a Aklavik en doce horas bajo el sol de medianoche, sino que mientras sobrevolábamos aquellas tierras grises y baldías al sur de Tierra Victoria, tan aislada y salvaje como la luna, pude oír por los cascos la ruidosa cháchara de las grandes ciudades sobre los confines del mundo. En Punta Barrow, en el extremo norte, volamos hasta un asentamiento aislado que aún estaba esperando el cargamento de provisiones para ese año; retomamos el vuelo, tan autónomos como el viento; pasamos de largo el barco bloqueado por el hielo abajo, muy lejos, en el mar, y proseguimos nuestro camino a Nome. Sobre las islas Chishima envueltas en niebla, la radio nos informó del tiempo y de los puertos que teníamos por delante. Un pescador descalzo nos llevó a su cabaña de paja cuando aterrizamos con mal tiempo en Kunashir. A la mañana siguiente, entre cielos despejados, después de veinte minutos de vuelo, llegamos a Nemuro y a la civilización. Y en China, aunque debajo no teníamos otra cosa que inundaciones, estábamos a poca distancia de la comida y la seguridad.

Fue un acto de magia causado por una colisión de métodos antiguos y modernos, de historia antigua y moderna, de accesibilidad y aislamiento. Fue un acto de magia cuya chispa solo podía encenderse en ese momento. Unos años antes, desde la perspectiva técnica, habría sido imposible llegar a esos lugares en avión; y unos años después ya no existiría ese aislamiento.

Tal vez un mago real solo está unos cuantos pasos por delante de su asombrado público, como el yanqui en la corte del rey Arturo que fue capaz de profetizar el eclipse. Nuestro aeroplano moderno solo estaba unos cuantos pasos por delante de la vida en el lago Baker, en Barrow y en Kunashir, y por eso el encuentro fue maravilloso, tanto para nosotros como para ellos. Solo hay que asomarse a ese abismo entre la accesibilidad y el aislamiento —estrecho y, por tanto, posible de travesar, pero profundo como el tiempo— para valorar lo que puede salvarlo. Porque aunque es muy fácil frotar la lámpara y que se cumpla el deseo, o decir *abracadabra* y lanzarse a volar sobre una alfombra, a veces la magia falla. La lámpara se rompe, la palabra se olvida o una chispa prende fuego a la alfombra, ¿y dónde estamos? Al este del sol y al oeste de la luna, y debemos buscar el camino a casa solos, caminando a duras penas entre las espinas.

Siempre hay una escalera de atrás para la magia, y es bueno tenerla presente, saber dónde está y cómo bajar por ella. La escalera de atrás de la magia de la aviación a veces es un paracaídas y, a veces, un bote salvavidas de goma; pero también puede ser un tubo del equipo de radio, un sextante, una ración militar, un chaleco salvavidas, un suero contra la mordedura de serpiente, una tienda con mosquitera, un revólver, una brújula o incluso un par

de buenas botas. Siempre hay que estar pensando, no solo «trece horas de gasolina nos llevarán hasta Aklavik», sino también «si el motor se avería en el camino, tenemos comida para caminar treinta días hasta un puesto».

Las escaleras de atrás son de importancia capital, casi tan importantes como las principales, hasta el punto de que podríamos decir que, sin aquellas, estas no existirían. Así, pido disculpas de antemano por haber prestado especial atención a las escaleras de atrás en este relato.

He escrito, pues, la experiencia de ese verano en un intento de capturar parte de la magia, en un intento de capturar una fase de la historia de un viaje que tal vez sea irrepetible y, por tanto, merece la pena anotar.

Porque la magia se escapa, a menos que la fijemos por escrito. ¿Quién podría imaginar, si no fuera por Hans Christian Andersen, que tres enormes perros a cuál más grande, con ojos como sartenes, se esconden en un yesquero; o que unos chanclos de aspecto ordinario pueden llevar a la luna; o que si nos sentamos sobre un viejo cofre y apretamos la cerradura, podremos salir precipitados hacia los cielos?

«Salir precipitados hacia los cielos —repite alguien sonriente—, ¡pero eso ya no es un cuento de hadas! ¡Es casi la vida más cotidiana!». Exacto, está justo ahí. El cuento de hadas de ayer es el hecho de hoy. El mago camina solo un paso por delante de su público. Debo escribir este relato antes de que sea demasiado tarde.

I
A ORIENTE POR EL NORTE

Llegar a Oriente por el norte no es una aventura nueva. La idea debió de surgir poco después del descubrimiento de América. Esa gran «isla» que se extendía a través de la ruta frustró los planes de los primeros exploradores que ansiaban «navegar por el oeste hacia el este», pero aún quedaba una oportunidad de navegar por el norte hacia el este. En una fecha tan temprana como 1508, Sebastián Caboto pudo haber realizado el primer intento de encontrar esa ruta. Los exploradores isabelinos Frobisher y Davis, que lo siguieron, se comprometieron a realizar una larga búsqueda para encontrar un «paso a Catay por el noroeste».

En una época en que los continentes estaban unidos por primera vez gracias a la navegación, las líneas comerciales hacia Oriente se convirtieron en las más importantes y ansiosamente buscadas. Los portugueses ya habían descubierto y monopolizado la ruta por abajo, bordeando la costa de África y el cabo de Hornos. Magallanes había explorado el oeste por los dos océanos y a través del estrecho hacia China. Los isabelinos, en la fatídica expedición de *sir* Hugh Willoughby, habían intentado encontrar sin éxito un paso por el noreste, rodeando Rusia y Siberia, y ya

estaban tomando la dirección contraria. Querían un «nuevo paso a Catay más cercano», y su esperanza residía en el supuesto estrecho del norte de la recién descubierta América.

Entonces, como ahora, el objetivo de cada nueva ruta era conseguir una mayor accesibilidad y rapidez. Richard Hakluyt cita a Caboto en sus *Voyages* de este modo: «Si navego por el noroeste, atajaré el camino para llegar a la India».[1] Muchos exploradores creían que si hallaban ese camino «para traer las especias desde la India hasta Europa», se convertiría en la ruta más corta y fácil.

Sin embargo, había grandes dudas con respecto a su existencia. El enigma atrajo a muchos, que empezaron a estudiarlo y entablaron serias discusiones desde varios frentes. Por una parte, se utilizaron las citas de los filósofos griegos, las leyendas de los viajeros y las teorías de los cosmógrafos para demostrar la existencia de ese paso. Por otra, varios hombres ilustrados cuestionaron la viabilidad de la ruta. Las expediciones para encontrarla habían fracasado. Cuenta la historia que el mismo Caboto, aunque creía en la existencia del paso, no consiguió encontrarlo. Empezó a bordear la costa de América del Norte, pero abandonó al comprobar que siempre se dirigía hacia el este. Además, ¿por qué el paso del noroeste no iba a ser tan frío como el del noreste, cuya búsqueda había resultado desastrosa para *sir* Hugh Willoughby? Incluso si conseguían llegar a las «islas felices» después de «un viaje tan largo, tan lleno de dolor y dudas por un camino recién hallado», ¿estarían los «bárbaros» dispuestos a negociar con ellos? ¿Les permitirían regresar los vientos y las corrientes?

---

[1] Richard Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation* (1589), Cambridge University Press, 2014. *(Todas las notas de la presente edición son de la traductora).*

El espíritu desafiante de los exploradores resonaba en la respuesta:

«La tosca canoa india navegó esos mares, los lusos, los sarracenos y los moros viajaron incansables arriba y abajo para llegar de Japón a China, de China a Malaca, de Malaca a las Molucas, ¿y van los ingleses, mejor equipados que cualesquiera de ellos, a temer navegar por ese océano? ¿Qué mares están exentos de piratería? ¿Qué navegación libre de peligros?».

No obstante, y a pesar de su valor, no lo lograron. Ningún paso se abrió antes de que, en 1576, los ávidos barcos de Martin Frobisher, seguidos por los de John Davis, lo consiguieran. La esperanza de encontrarlo crecía continuamente. Se suponía que el «estrecho» de Frobisher sería la entrada. Cada hombre que llegaba sentía que estaba un poco más cerca del objetivo, pero siempre había un accidente inesperado o alguna distracción que terminaba por alejarlo de su propósito: un motín, una tormenta, un ataque de los salvajes, fuertes corrientes, islas de hielo, la exploración del país o la búsqueda de oro. Así, el paso del noroeste seguía siendo un mito dorado que tentaba a una expedición detrás de otra hasta que, en 1906, el pequeño buque de Amundsen por fin alcanzó el estrecho de Bering y el océano Pacífico, tres años después de dejar atrás el Atlántico en el estrecho de Davis. El mito se había convertido en realidad.

En el siglo xx hemos recuperado todo eso una vez más, pero no como un mito, una hazaña para exploradores o un camino ignoto cuyo final no conocemos, sino como una ruta práctica hasta Oriente. Porque estamos acercándonos a una era de nuevas rutas transoceánicas, nuevos caminos para unir países y continentes, esta vez por aire. Y de

nuevo, el objetivo es conseguir mayor accesibilidad y velocidad.

La carrera del gran círculo («la distancia más corta entre dos puntos de una esfera») de Nueva York a Tokio señala una línea recta a través de Canadá, por las orillas del océano Ártico, hacia Oriente por el norte. Esta fue la ruta que elegimos para nuestro vuelo. El hecho de que quedara «al borde de la zona helada» no implicaba que la dureza y el peligro del viaje fueran los mismos para nosotros que para los isabelinos. Lejos de disuadirnos, ambas cosas lograron incitarnos a emprenderlo. Al cruzar esa zona, queríamos ahorrarnos kilómetros y tiempo. El Ártico, señaló mi marido mientras estudiábamos el globo, hasta ahora se ha explorado, en general, en virtud de su propio interés. Una ruta aérea por el Ártico, aunque muy discutida por exploradores y aviadores, nunca se había utilizado principalmente para acortar el trayecto entre continentes. Lo que esperábamos estudiar durante nuestro viaje a Oriente eran una serie de rutas aéreas por el Ártico y las condiciones que acompañaban el trazado de cada una de ellas.

Pero quizá cabe preguntarse: ¿por qué Oriente? ¿Qué nos llevó hasta allí? Mi respuesta inmediata a esa pregunta tendría que referirse a la importancia indiscutible de las futuras rutas aéreas entre América y Japón, China y Siberia. Aun así, no sería una respuesta completa. Porque además de esta razón, desde luego práctica, había otras en juego, deslizándose por arriba y por abajo, como una marcha de acompañamiento a la melodía principal de una música; otras pequeñas razones personales y triviales que, a medida que se trenzaban sin cesar con la razón principal aquí y allá, formaban un nudo más y más fuerte que nos empujó en una sola dirección. Es difícil aprisionar con palabras esos

motivos menores, esas razones triviales, caprichosas como el vuelo de las golondrinas y, a pesar de ello, al intentar derribarlas con palabras como misiles, pueden contemplarse mediante términos como *color, encanto, curiosidad, magia* o *misterio*. Porque no hay otro modo de nombrar las emociones que surgen de impresiones dispersas pero atesoradas a lo largo de la vida: un caballo de la dinastía Ming, las sílabas de *Marco Polo*, un kimono de seda, la cabeza irregular de un crisantemo, el color de un abrigo mandarín o un tazón de pétalos blancos tras la vitrina de un museo. Impresiones livianas e irrelevantes que, armadas todas juntas, componen un retrato propio de la seducción oriental.

Sin embargo, no solo nuestro destino era seductor, sino también el viaje en sí. Aparte de las consideraciones y los objetivos prácticos, y pese a las inevitables dificultades, fue un viaje fascinante, y nadie ha expresado mejor esa fascinación que el capitán George Best en los *Voyages* de Hakluyt, cuando al escribir el relato de las expediciones de Frobisher, admite las dificultades de la vida de los exploradores:

«Cuán peligroso es realizar nuevos descubrimientos, ya sea por la larga travesía, la ignorancia de la lengua, la falta de intérpretes, los aires y elementos nuevos e insólitos, las carnes extrañas e insípidas, la amenaza de los ladrones, la ferocidad de las bestias y los peces salvajes, la inmensidad de los bosques, los peligros de la mar, el pavor a las tempestades, el miedo a las rocas ocultas, las montañas escarpadas, la oscuridad de las nieblas repentinas, los dolores incesantes que no dan tregua e infinitas otras cosas».

No obstante, pese a todas esas desventajas, Best prosigue su relato señalando las compensaciones con entusiasmo:

«Cuán agradable y provechoso es realizar nuevos descubrimientos, ya sea por las variadas visiones y formas

de las bestias y los peces más extraños; los maravillosos trabajos de la naturaleza; las distintas maneras y costumbres de las diversas naciones; los variopintos gobiernos; el espectáculo de árboles, frutos, animales y tejidos singulares; los infinitos tesoros de perlas, oro y plata; la novedad de las tierras descubiertas; las diversas posiciones de la esfera e infinitas otras cosas».

Y aunque no éramos exploradores en el sentido más isabelino del término, pudimos compartir su punto de vista. Los viajeros siempre son exploradores, sobre todo los que viajan por los cielos, donde no hay letreros que muestren el paso anterior de otro ser humano ni vías que indiquen el camino. El aviador se adentra cada segundo en nuevos mares inexplorados.

A nosotros, que recorríamos territorios desconocidos, nos aguardaban momentos solemnes e impresionantes en los que, al divisar desde arriba las tierras remotas, nos dábamos cuenta de que nadie había accedido jamás a aquella visión, tan fresca e intacta como la nieve caída por la noche al amanecer. Eran lugares que no habían cambiado desde el día en que se crearon. Entonces buscábamos aterrorizados alguna señal visible que hubiera atravesado con la luz del ojo humano la oscuridad de un mundo hasta ahora invisible. Sentíamos que la mirada intrusa dejaría alguna huella, cierta impronta, como la piedra quebranta la quietud indemne de un estanque.

Nuestra ruta era nueva, con aires jamás recorridos y condiciones ignotas; las historias eran míticas y los mapas, blancos, rosas, indefinidos salvo por unos cuantos nombres al este de nuestro trayecto, para mostrar que alguien antes que nosotros había dirigido la proa del barco a Oriente por el norte.

2
LOS PREPARATIVOS

Para la mayoría de la gente, volar lleva implícita la noción de libertad. Casi todos los que alzan la vista al cielo entre los muros de la calle de una ciudad al oír el zumbido de un motor y ven un aeroplano abriéndose paso a través del azul claro y sin huellas que se extiende por encima, dejan a un lado la imaginación para, tal vez, pensar para sus adentros con indiferencia: «¡Libre como un pájaro! ¡Vaya manera de viajar! Sin carreteras, sin tráfico, sin polvo, sin calor…, ¡despegar y hala!».

En esa frase dicha a las bravas se tiende a pasar por alto lo que subyace bajo la palabra *libre*, se tiende a olvidar —o acaso nunca se ha tenido conciencia de ello— los siglos de esfuerzos que por fin han permitido que el ser humano vuele: siglos de paciente anhelo que se remontan, como poco, al mundo griego de Ícaro. Y es que Ícaro, que trató de surcar los cielos con sus alas de cera, es una expresión precoz del deseo humano de volar. Nadie podría decir cuánto tiempo, antes de la aparición del mito, anidó ese deseo tácito en la mente humana.

Puesto que el vuelo no es una función natural para nosotros, sino algo que nos hemos ganado después de siglos

de empeño; puesto que lo hemos conseguido a base de trabajo arduo y no de meros tropiezos; puesto que lo hemos construido poco a poco y no mediante un repentino descubrimiento, no puede quedarse suspendido como la palabra *libertad* queda suspendida en la mente. Muy al contrario: se asienta con firmeza en un entramado de leyes, normas y principios que el avión y el ser humano deben acatar por igual. Reglas de construcción, rendimiento y dotación, para uno, y de entrenamiento, salud, experiencia, habilidad y juicio, para el otro.

El ser humano no solo debe conocer cómo se ha hecho su avión, qué es capaz de hacer y cómo debe cuidarlo, sino también —por mencionar solo unas pocas leyes que lo gobiernan— cuál es el techo de su avión, si será capaz de elevarse lo suficiente como para sortear cualquier elevación del terreno, qué capacidad de combustible tiene, cuán lejos lo llevará, cuáles son los puntos para repostar en la ruta, cómo surcar un cielo sin indicaciones, dónde podrá aterrizar a pasar la noche, dónde podrá reparar la máquina en caso de emergencia, qué condiciones meteorológicas encontrará en el camino y, volviendo a las escaleras de atrás, con qué equipamiento contará en caso de un aterrizaje forzoso. Todo eso debe saber antes de ganarse la libertad de pájaro, antes de seguir la línea recta que ha trazado en el mapa, directa, sin desviaciones, proverbial «como el cuervo que alza el vuelo».

Las firmes líneas negras que trazamos a través de Canadá y Alaska, como preparación a nuestro vuelo, conformaban una ruta que, en la rectitud de su propósito y su aparente inconsciencia de las fuerzas externas, parecía tan infalible e irresistible como la trayectoria de un cometa. Esas firmes líneas negras se traducían en una libertad lo

bastante real y ganada con mucho esfuerzo, posible solo gracias a meses, en realidad años, de preparación.

Es cierto que, como viajeros aéreos, nos librábamos de muchas dificultades que habían acuciado a los primeros exploradores terrestres en busca de un paso por el noroeste. Nuestro veloz monoplano podía llevarnos muy alto, por encima de la mayoría de los peligros mencionados por el capitán George Best: «las montañas de hielo en el mar helado […], la ferocidad de las bestias y los peces salvajes, la inmensidad de los bosques, los peligros de la mar, el pavor de las tempestades, el miedo a las rocas ocultas». Sin embargo, en cualquier comparación entre los primeros navegantes y nosotros, surgían muchas otras desventajas que compensaban esas ventajas.

Los primeros viajeros, aunque confinados en las aguas navegables y restringidos por su lentitud, se veían favorecidos por un suministro ilimitado de combustible. Allá donde se dirigieran y por muy larga que fuera su estancia, podían contar con el viento para empujar sus naves. Tal vez surgieran dificultades a la hora de manejarlo, tal vez habría que persuadirlo aquí, combatirlo allá, pero nunca se verían del todo desprovistos de él. Era inextinguible. Nosotros, en cambio, teníamos que planificar y distribuir el combustible, disponer los puntos de suministro en la ruta y asegurar la provisión, a veces enviándola de antemano en barco o en tren, otras veces utilizando reservas ya almacenadas en el norte.

Y aunque ellos tenían que prepararse para un tiempo más largo, nosotros debíamos prepararnos para un mayor espacio —norte y sur, mar y tierra— y, por tanto, unas condiciones más variadas. Nuestro equipamiento debía ser tan completo como el suyo, mientras que nuestra capacidad de

carga era mucho más limitada, tanto en peso como en volumen.

Nuestra nave, Sirius, con un motor radial de seiscientos caballos de potencia, estaba equipada con tanques de gasolina que podrían durar unos tres mil doscientos kilómetros, así como de pontones, una especie de flotadores que nos permitirían aterrizar en la bahía de Hudson, en los numerosos lagos del interior de Canadá, a lo largo de las costas de Alaska y Siberia y entre las islas japonesas. El equipaje general debía incluir, entre otras cosas, instrumentos para el vuelo sin visibilidad y el vuelo nocturno, aparatos de radio y orientación y servicios para repostar y aterrizar —teníamos un ancla de diez kilos y una cuerda embutidas en un pequeño compartimento de los pontones—. Además del equipaje general indispensable para el vuelo diario, debíamos contar con una gran cantidad de suministros de emergencia: un kit de reparación y materiales de reparación, un bote de goma, una vela, remos, un aparato de radio de repuesto a prueba de golpes y de agua, paracaídas, material de acampada, provisiones, armas de fuego y munición, un botiquín completo, trajes de vuelo de abrigo, botas y muchos otros artículos.

Las contingencias que había que cubrir eran numerosas y muy variadas. Debíamos considerar la posibilidad de tener que saltar en paracaídas y llevar en los bolsillos del traje comida concentrada y un kit compacto de primeros auxilios. Teníamos que estar preparados para un aterrizaje forzoso en el norte, donde necesitaríamos mantas y ropa de abrigo; en el sur, donde era necesaria una tienda con mosquitera; y en el mar, donde, además de comida, precisaríamos una buena cantidad de agua.

Con todo, no debíamos exceder el límite de peso. Cada objeto que nos llevábamos debía ser bien pesado y

sopesado. El peso en kilos debía contraponerse a su valor en utilidad. Durante semanas antes de la partida, el suelo de nuestra habitación estuvo cubierto por amplias y desordenadas pilas de equipaje. Mientras mi marido supervisaba el trabajo en el avión, los montones exhibían carteles de «No molesten» durante todo el día. Al llegar la noche, nos dedicábamos a reordenarlos. Apilábamos las cosas que decidíamos llevarnos contra una pared: el bote de goma, los trajes de vuelo, guantes, cascos y leotardos amontonados en total desbarajuste. En mitad de la habitación estaba la báscula blanca del bebé y una enorme montaña de equipaje sobre el que no acabábamos de decidirnos. Al otro lado, en la alfombra frente a la chimenea, yacía una tercera pila de cosas descartadas —la más desordenada con diferencia—.

Yo me sentaba en mitad de las latas y me ponía a hojear un libro con tablas de calorías, comentando de vez en cuando: «A ver, los tomates no tienen mucho poder calorífico, pero previenen el beriberi. Toda la tripulación de Magallanes enfermó de beriberi, ¿recuerdas?» o «las galletas no tienen muchas calorías, pero pueden llenar el hueco que queda una vez consumida la ración militar diaria».

Mi marido añadía y sustraía elementos de las listas una y otra vez:

—Esta pistola puede matar pájaros si necesitamos comida, pero cada bala pesa unos cincuenta gramos, y el arma, más de dos kilos. ¡Piensa en la comida que supone eso!

—O zapatos —decía yo. Los zapatos eran lo más pesado del equipaje personal. Yo trataba de limitarme a dos pares. Nos habíamos fijado un límite de ocho kilos cada uno, incluida la maleta.

Me imaginaba entrando en una tienda y diciendo: «Quiero unos zapatos para poder llevar a un baile, una

cena, un té y una recepción, y también que combinen con un vestido informal y sirvan como zapatillas de andar por casa».

«¿Algo más, señora?», me respondería perplejo el dependiente.

«Bueno, sí… Me gustan los tacones bajos».

«Pruebe en la sección de jovencitas», me aconsejaría, deseoso de librarse de mí cuanto antes.

De todos modos, mis preparativos no solo consistieron en rastrear zapatos imposibles en la sección juvenil de los almacenes. La parte decisiva de mi trabajo consistía en aprender a operar la radio del avión. Empezó cuando mi marido se lanzó a explicarme lo seguro que sería el viaje.

—Aquí tendremos que usar pontones en lugar de ruedas, claro —señaló enfrascado en el mapa de Canadá, un día durante los comienzos de los preparativos.

—¿Pontones en toda esa tierra seca? —pregunté.

—Sí, porque en el norte del país es muy fácil aterrizar sobre un lago. De hecho, los pilotos canadienses siempre usan hidroplanos. Y al descender en la costa de Siberia, es posible que encontremos aguas abrigadas para aterrizar… Además, en una emergencia, también podremos bajar a aguas abiertas en el mar. —Arqueé una ceja a modo de respuesta—. Y si el avión queda muy dañado por el aterrizaje, tenemos el bote salvavidas.

—Charles, si aterrizamos en mitad del mar de Bering, ¡nos quedará un largo trecho que remar hasta Kamchatka! —objeté.

—Podríamos remar hasta la orilla, pero sin radio no tenemos muchas posibilidades de que nos encuentren… —concedió. Y entonces añadió decidido—: ¡Tenemos que llevar una radio!

—¿Tú sabes operar la radio? —«Ya sé lo que viene después —pensé—. Veo con toda claridad lo que va a ocurrir».

—Bueno, un poco. Aprendí en Brooks —respondió, y volviéndose hacia mí precisó—: Pero la radioperadora vas a ser tú.

—¡Oh! —«Ya estamos», pensé—. Bueno, veremos.

Al día siguiente volvió a casa con un pequeño set de timbres y llaves conectados a dos pilas secas para practicar. Cuando apreté una de las llaves, se oyó un chirrido que atrajo a cuatro perros y un bebé gateador al dormitorio. Armándome de valor, proseguí con un código Morse a mano, tratando de poner mi nombre en puntos y rayas, como si estrenara una nueva y flamante pluma: «pip-tuu, tuu-pip, tuu-pip, pip».

Por las noches empezó a venir a casa un radioperador profesional para enseñarnos a recibir mensajes. La práctica me recordaba los dictados de Francés en la escuela, donde iba copiando todas las palabras hasta que, de pronto, tropezaba con una difícil, y al final, tras una esforzada lucha, tres o cuatro palabras después, me rendía al pánico y dejaba que el oscuro flujo lingüístico me desbordara, renunciando a todo intento de contener la marea.

Mientras tanto, Charles se había puesto a trabajar con unos expertos de Pan American Airways para instalar un equipo de radio en el avión. Nos enteramos de que, para operar más allá de las llamadas de emergencia, necesitaríamos una licencia de tercera clase.

—Aquí está —dijo Charles mientras hojeaba un libro sobre regulación de radios—. «Los aspirantes […] deben aprobar un examen de transmisión y recepción del Código Morse Internacional a una velocidad de quince palabras por minuto […], así como una prueba teórica y práctica

consistente en preguntas de comprensión sobre el manejo y mantenimiento del tubo de vacío y las leyes y regulaciones de la radiocomunicación».

—«… preguntas de comprensión sobre el manejo y mantenimiento del tubo de vacío» —leí por encima de su hombro—. Bueno, Charles, sabes muy bien que no puedo hacer eso. En mi vida he sido capaz de aprobar un examen de aritmética. En el instituto tuvieron que darme clases particulares de física elemental. Nunca he entendido ni jota de la electricidad desde el momento en que el ser humano empezó a frotar el lacre y las pieles.

—Una pena que no te lo tomaras más en serio —dijo sin asomo de piedad—, pero aún no es demasiado tarde. Empezaremos esta noche. Yo no sé mucho de radio, así que estudiaremos juntos.

Esa noche nos sentamos frente a un par de cuadernos nuevos a estrenar y sendos lápices de punta afilada.

—Podemos empezar por el tubo de vacío —dijo nuestro instructor.

—Podemos —repetí, como si estuviera en la sala del dentista—. También podemos empezar por la muela del juicio.

Comenzó a dibujar diagramas jeroglíficos en el cuaderno, omitiendo un rápido y sencillo esbozo de la teoría. Cuando ya se disponía a emprender el segundo diagrama, interrumpí:

—¡Un momento! Antes de que pasemos a otra cosa, ¿dónde está el tubo de vacío?

El semblante del instructor adquirió una expresión de incredulidad mezclada con asombro, para luego pasar directo a la mera piedad.

—Pero ¿no lo ves…? —dijo muy despacio, como si hablara a una niña—. Mira, es esto. —Y volvió a empezar.