

# BERYL MARKHAM

## Arriba, las nubes; abajo, la sabana...

Fue pionera de la aviación en África, en un tiempo en que los aeropuertos eran claros de selva o pedazos de la sabana surcados por cebras. Fue el segundo piloto de la historia, y la primera mujer, que voló entre Europa y América en dirección al poniente con todos los vientos en contra. Nos dejó como legado "Al Oeste con la noche" (Libros del Asteroide), un libro de memorias e impresiones que forma parte de esas lecturas que se convierten en inolvidables. **texto ANTONIO G. ITURBE**

**A**l Oeste con la noche es un libro condenadamente maravilloso. Si a alguien le parece un juicio exagerado, que le pida explicaciones a Ernest Hemingway, porque son palabras suyas. Y eso que también decía de Beryl Markham que era una antipática (por traducirlo suavemente), porque durante un safari en el que ella ejercía de piloto no quiso pasarse por la noche por su tienda a planear entre sus piernas.

Su biógrafa, Mary S. Lovell, contaba que Beryl Markham fue una mujer apasionada: se casó tres veces y tuvo un número notable de amantes, incluidos Denys Finch-Hatton (el seductor cazador que vivió una intensa historia de amor con Karen Blixen, interpretado en la versión cinematográfica de *Memorias de África* por Robert Redford) y Bror Blixen (que también se dedicaría a organizar safaris y que fue el marido de Karen Blixen hasta que se separaron).

Uno discrepa de una frase que en el prólogo del libro Martha Gellhorn (por cierto, además de periodista intrépida fue la tercera esposa de Hemingway): "Omite la información esencial que una autobiografía debería proporcionar". ¿Qué es lo esencial? ¿La fecha precisa de nacimiento? ¿El número de amantes? ¿La cantidad de homenajes recibidos? De eso habla, es cierto, pero probablemente por eso contenga todo lo esencial de Beryl



Markham: el amor y respeto por su padre, el amor y admiración hacia Tom Black, que le enseñó a volar, y sobre todo sus sensaciones a bordo de un avión, su curiosidad inagotable, su valentía y su fascinación por África y sus habitantes. Porque, y ahí sí es inevitable estar de acuerdo con Martha Gellron, este texto, al igual que el de Isak Dinesen, "son cartas de amor a África".

**Vida, nubes y safari**

Sin proponerse en ningún momento ofrecer un recorrido cronológico ni biográfico al uso, Beryl Markham nos va lanzando piezas de un rompecabezas que poco a poco vamos reuniendo. Siendo muy pequeña, sus padres se divorciaron y ella se quedó a vivir con su progenitor en una granja en Njoro, Kenia. Era 1907 y tenía 4 años.

"La granja de Njoro era inmensa, pero no fue nada hasta que mi padre la levantó. La erigió con nada y echando mano de todo: las cosas con que se hacen las granjas: la hizo de jungla y matorral, rocas, tierra fresca, sol y cálidos aguaceros".

Aprendió swahili como segunda lengua, y también dominaba el masai y el nandi. Se crió haciendo novillos de sus tareas escolares y yéndose de

cacería con los guerreros nandis a la selva de Mau. Rememora algunos de estos episodios, igual que los juegos con su amigo Kivii, con quien volvió a topár al paso de los años rebautizado como Arab Ruta y convertido en un adulto responsable y sentencioso, que se convertiría en su fiel ayudante. Relata sin darle demasiada importancia hechos tan cotidianos como la visita nocturna a su habitación de un guepardo o que se le echara encima un león medio doméstico que mero-deaba por la granja de unos amigos de sus padres y que a punto estuvo de matarla: "Era un buen león. Hizo lo que pudo dada su condición de fiera domada. ¿Sería justo juzgar a alguien por un solo error?".

Su primera pasión fue la cría de caballos, heredada de su padre. En un relato apasionante, explica cómo se las ingenió para hacer correr en la carrera más importante del año a

un yegua veloz pero de tendones extremadamente frágiles frente a un imponente purasangre que ella misma había adiestrado hasta que su propietario pensó que era demasiado joven para saber cómo preparar a un caballo ganador. "¿Cómo comparar una carrera con la música? ¿Cómo no hacerlo?".

Un día, mientras paseaba con su caballo Pegaso, vio a un hombre volcado sobre el capó de un coche, una máquina muy rara por aquellos territorios. Era un vecino de la zona llamado Tom Black y, mientras se peleaba con el motor, le contó que tenía el plan de hacerse piloto: "Cuando vuelas sientes que todo lo que ves es tuyo; todas las piezas encajan y el conjunto te pertenece". Tiempo después, vio aterrizar un avión en las llanuras de Athi, en Nairobi. Ya había anochecido y cara-



colegó varias veces hasta que los que estaban en tierra entendieron que necesitaba que le trazasen la pista con unas antorchas. De ese monoplano descendió Tom Black. Traía a un blanco herido durante un safari. “Lo de siempre, alguien empeñado en demostrar que es idiota: leones y rifles más estupidez. Puedes imaginar el final”.

A la mañana siguiente fue a hablar con su fiel ayudante. “Ruta—dije—, creo que lo voy a dejar todo y aprenderé a volar”. Y así fue. Tom Black le enseñó la técnica; la intuición y el valor de Beryl hicieron el resto. Él fundó la Wilson Airways en 1930, la primera línea aérea comercial del África oriental. Con él aprendió a pilotar de noche, a saber capear las tormentas y seguirle la corriente a las turbulencias. Otro conocido que se sumó a la fiebre aeronáutica fue un cazador llamado Denys Finch-Hatton: un hombre muy atractivo, erudito, “capaz de hallar poesía en un pedregal”, con sentido del humor pero jamás pedante: “Si hablamos de encanto, yo diría que fue el propio Denys quien lo inventó”. Los nativos lo llamaban *Makanyaga* (que significa “aplastar”) porque “Bwana Finch-Hatton, se decía, podía aplastar a hombres inferiores con su lengua. Podía castigar con la palabra. Y esa es una cualidad fabulosa”. Tuvo una idea muy original: utilizar el vuelo para localizar manadas de elefantes en medio de la sabana y orientar a los safaris, que de esa manera no perderían días y semanas dando vueltas infructuosamente. Le dijo a Beryl que iba a hacer un vuelo a Voi, al sureste de Nairobi, para comprobar si podía ser un método efectivo y le pidió que lo acompañase. Ella aceptó encantada. Se lo fue a comentar a Tom Black y éste le pidió que no volara ese día. No había motivo concreto, pero era su instructor y no iba a contradecirlo. Sabía que Tom era una persona tremendamente intuitiva. Finch-Hatton salió con un criado kikuyu de acompañante. Esa noche se mataron con la avioneta. De esto no se habla en el libro, pero al poco tiempo una granjera danesa llamada Karen Blixen, arruinada

económicamente y hundida moralmente tras la muerte de Denys Finch-Hatton, abandonó África para siempre.

Beryl Markham rindió un homenaje que al cazador fallecido le habría agradado. Retomó su idea y se puso a trabajar como ojeadora aérea para los safaris. Relata cómo llevaba una libreta y un lápiz atados al muslo. Cuando divisaba una manada de elefantes, garabateaba su composición aproximada y su situación, introducía el papel en unas coquetas bolsas emplomadas con unas cintas azules y doradas, y las dejaba caer sobre el campamento del safari. Cuando el receptor era Bror Blixen (Blix para los amigos) añadía algún comentario divertido a sus mensajes.

Las páginas donde describe sus vuelos, sus sensaciones al elevarse sobre los árboles o ver anochecer desde el cielo resultan emocionantes y sus aventuras, interminables: rescates, localizaciones de campamentos, vuelos endiablados. En seis años hizo cientos de miles de kilómetros, en unos tiempos en que la pista de aterrizaje era cualquier claro de la selva medianamente llano. “Ningún día debería parecerse al anterior”, afirma.

#### El vuelo más famoso

Pero su propio afán la empujaba y decidió irse un tiempo a Londres, aunque intuía que se arrepentiría de dejar África, porque quizá cuando volviera ya no fuese la misma. Pero no podía ir contra su naturaleza: “La vida debe avanzar o se estanca”. Y decidió partir. “He tenido responsabilidades, trabajos, peligros y placer, buenos amigos y un mundo sin vallas donde vivir. Todas esas cosas todavía las conservo, me digo, y las conservaré hasta que las abandone”. Había pasado el tiempo en que el aeropuerto de Nairobi se caracterizaba por los baches, las manadas de cebras y las balizas ardientes. “Ahora contaba con pistas y hangares, y el público había dejado de congregarse para presenciar un aterrizaje a medianoche o un despegue al amanecer. Ya todo resultaba normal. Las aventuras llegaban a Nairobi en rollos de celuloide directos de Hollywood, y las aventuras para otras partes del mundo salían de Nai-



Beryl Markham, una mujer de armas (y hélices) tomar.

robi en rollos de celuloide filmados por las cámaras de trotaseltas profesionales. Era un buen momento para marcharse”.

El viaje de 10.000 kilómetros de Londres a Nairobi (al que se apuntó Blix) fue otra más de sus odiseas, atravesando desiertos, marismas, mar, nieblas y borrascas, capeando a burócratas de la Italia fascista de Mussolini y apaciguando el espíritu trasnochador de Blix en las escalas donde el papeleo los retenía de la cuenta. Y el remate fin libro es el vuelo probablemente intrascendente de toda su carrera pero el que la hizo famosa: el primero por primera vez de Londres a Nueva York de Este a Oeste (Amelia Earhart se había adjudicado el primer vuelo en sentido opuesto, más fácil al tener vientos portantes). Un vuelo de cuarenta horas con mal tiempo, donde el motor se le caló y ella asumió con serenidad que había llegado el final, aunque a pocos metros de estrellarse contra el mar pudo remontar in extremis. Una página, también, de un

lirismo reflexivo que nos hace volar con ella hacia esas alturas de quien se enfrenta en solitario a sus propios miedos. El aterrizaje forzoso en unas marismas de Cape Breton a causa de un problema de motor no le permitió llegar a Nueva York, pero sí establecer un nuevo récord de vuelo entre Europa y América en la ruta Oeste.

Poco después, recibía la noticia de la muerte de Tom Black cuando se disponía a despegar y otro avión que aterrizaba se le echó encima. Y el libro se despide con ella regresando a África muy lentamente a bordo de un maltrecho carguero, como si ya no valiera la pena volver a correr por nada.

Beryl Markham volvió a África para centrarse en la cría de caballos y fue abandonando el vuelo. Aquellos pioneros que ella conoció fueron muriendo o marchándose de África, y ella fue envejeciendo junto al Club Muthaiga, adiestrando caballos. Algunos amigos le echaron una mano económicamente. Siempre le gustó vivir bien y organizarse con el dinero nunca fue su fuerte. La reedición en 1983 en Estados Unidos de las memorias de una aviadora de la que ya nadie se acordaba fue un éxito extraordinario y el dinero de los derechos de *Al Oeste con la noche* le permitió vivir desahogadamente sus últimos tres años de vida en Nairobi.

### La polémica autoría

Hay una polémica abierta sobre la autoría del libro. Muchos piensan que quien lo escribió realmente fue su tercer marido, el periodista y escritor Raoul Schumacher. La autora de su biografía *Straight On Till Morning*, Mary S. Lovell, sostiene por el contrario que ella fue la autora, aunque Schumacher lo editara y puliera.

Lo cierto es que Beryl Markham no mostró nunca demasiado interés por la literatura (el único libro al que hace mención en estas memorias es un manual de pilotaje, e incluso le resulta arduo estudiar los textos para sacarse la licencia de piloto comercial). Fue una mujer extraordinaria, pero seguro que alguien dio forma a sus pensamientos y aventuras para que el libro alcanzara su altísimo valor literario. Ella no lo oculta en

absoluto: junto a la dedicatoria a su padre escribe: "Quiero expresar mi agradecimiento a Raoul Schumacher por su fiel apoyo y su ayuda en la preparación de este libro". Sin embargo, hay páginas que superan la mano de un narrador correcto como Schumacher. Por un lado, hay una influencia muy directa: *Memorias de África*, publicado en 1937, cinco años antes. La manera de diario a trazos y la forma de hilar el relato beben sin duda de él. Es imposible que no lo

## Tras este libro se percibe el aliento de A. de Saint-Exupéry

leyera (ella había sido amiga personal de Isak Dinesen, habían compartido muchos té en su juego de loza danesa, además de conocer a todos los personajes del libro) e inevitable que no le influyera a la hora de plantearse el relato de sus vivencias.

Pero hay otra mano que a mí me resulta muy reconocible: la del aviador-escritor Antoine de Saint-Exupéry. En la época en que Markham dejó África y se estuvo paseando como heroína de la aviación por Europa y América coincidió con el autor de *El Principito* en Estados Unidos. Y se conocieron también en sentido bíblico: era inevitable que dos enamoradizos apasionados del vuelo no se entendiesen, al menos circunstancialmente. *Al Oeste con la noche* se publicó en 1942, el mismo año que él publicó *Piloto de guerra*. Y en ese libro de aviación y existencialismo, al igual que en *Tierra de hombres* (publicado en 1939), hay ecos que rebotan en el libro de Beryl Markham, incluso cierta música. La manera lírica de relatar el peligro, pero sobre todo cómo un narrador con valoración moral se cuela en el relato y eleva la anécdota a una reflexión superior sobre la soledad, el peligro o la naturaleza humana, tienen un sello absolutamente saintexuperyano. "Cuando toda esta época de grandes pilotos quede atrás, como pasó con la de los grandes

capitanes de barco -ambas relegadas por la inventiva, por los engranajes de acero y los discos de cobre y de cableado invisible en pálidos indicadores estúpidos, aunque elocuentes- se descubrirá, pienso, que toda la ciencia del cielo ha sido capturada en el espacio de un salpicadero, pero no su religión". O: "Un mapa en manos de un piloto testimonia la fe de un hombre en otros hombres; es un símbolo de confianza. Un mapa te dice: 'léeme detenidamente, sígueme atentamente y no dudes de mí'. Soy la tierra en la palma de tu mano". Son pasajes que podía haber presentado en cualquiera de sus libros el propio escritor francés, con su sentido religioso sin dios del vuelo, del deber y del compromiso moral. Un misticismo que llegó al barroquismo en su libro póstumo e inacabado, *Ciudadela*.

En efecto, hay muchos ecos de la forma de mirar las cosas y narrarlas del autor de *El principito*. Lo cual no resta méritos a Markham, al contrario. Atrapar las palabras o el espíritu de Saint-Exupéry pasado por su nervio de aventurera es un regalo para los lectores. El aliento de Saint-Ex tras este libro, tal vez su mano perfilando algunas de las ideas de Beryl, explicaría por qué nunca volvió después la aviadora a publicar otro título. De hecho, recibió incluso encargos de editoriales importantes, pero no cuajó ninguno. Si hubiera sido Schumacher la mano que había mecido sus ideas, hubieran podido seguir haciendo tándem en otros libros, puesto que su relación continuó durante varios años. Pero no sucedió. La relación con Saint-Ex se desvaneció en 1943, eran los dos demasiado volátiles para atarse a nada. Y el propio Saint-Exupéry desapareció definitivamente en el aire en 1944, tras haber logrado tozudamente ser admitido en un escuadrón de reconocimiento de las tropas aliadas desplegadas en Europa y no regresar jamás de un vuelo. La combinación del exuberante mundo africano de Isak Dinesen, la aportación del romanticismo existencialista de Saint-Ex y la arrolladora personalidad de Beryl Markham dan lugar a una obra memorable. Léanla... y vuelen. ■



**Al Oeste con la noche**  
Beryl Markham  
Los Libros del Asteroide  
320 págs. 21,95 €.