

De sultán en sultán

Aventuras entre los masai

1892



MAY F. SHELDON

DE SULTÁN EN SULTÁN

Aventuras entre los Masai (1892)

por

MAY FRENCH SHELDON,

«Bébé Bwana»



EDICIONES
CASIOPEA

Título original: *Sultan to Sultan: Adventures Among the Masai and Other Tribes of East Africa*

De Sultán en Sultán: Aventuras entre los Masai (1892)

ISBN: 978-84-120012-5-9

© May French Sheldon, 1892

© Ediciones Casiopea, 2019

Traducción: Mari Carmen Boy

Diseño cubierta: Anuska Romero y Karen Behr

Maquetación: Diana Fernández Tascón

Impreso en España - Printed in Spain

Reservados todos los derechos.

Índice

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1: Partimos hacia África Oriental

CAPÍTULO 2: De Adén a Mombasa

CAPÍTULO 3: De Mombasa a Zanzíbar

CAPÍTULO 4: Formando mi caravana

CAPÍTULO 5: La primera marcha

CAPÍTULO 6: Primera señal de alarma. Los porteadores se inquietan

CAPÍTULO 7: Los wanyika y waduruma

CAPÍTULO 8: Sublevación y muerte

CAPÍTULO 9: Los depravados wateita

CAPÍTULO 10: Hacia Taveta

CAPÍTULO 11: La Taveta arcadia

CAPÍTULO 12: Circunnavegando el lago Chala

CAPÍTULO 13: Los volcanos de Chaga

CAPÍTULO 14: La Kimangelia primitiva

CAPÍTULO 15: Los masáis

CAPÍTULO 16: El valiente Hamidi y los demás

CAPÍTULO 17: El sultán Mireali

CAPÍTULO 18: Personajes

CAPÍTULO 19: El sultán Mandara de Moshi

CAPÍTULO 20: Vistas efímeras

CAPÍTULO 21: Rumbo a casa

CAPÍTULO 22: Conclusiones

Hay quienes, por tu último sueño,
nunca más tendrán dulces sueños;
Llorarán, pues tu ya no puedes llorar,
lamentando que tu dolor haya cesado¹.

Para E. L. S.

Dedicado a Eli Lemon Sheldon,
A quien debo todo lo que he conseguido. Mi inspiración, mi
crítico, mi defensor, mi refugio, mi ancla,
mi admirador, mi amigo, mi compañero y mi esposo.
Honorable, talentoso, noble, generoso, amable y amado por
todos cuya muerte repentina me ha sumido en el peso de la
tragedia y la melancolía durante la realización de este volumen.

M. French-Sheldon

Boston, Estados Unidos, 1 de agosto de 1892

INTRODUCCIÓN

Espero que el público sea indulgente por los errores, pues les aseguro que, bajo el peso aplastante de la tristeza que se ha apoderado de mí mientras estaba en imprenta *De sultán en sultán*, he completado la obra con el corazón roto. He tratado de hacerlo lo mejor posible y con entereza para hacer que mis lectores se hagan una idea de la naturaleza de aquellos de los que me siento orgullosa tanto en llamar amigos como de ser su amiga y demostrar que, si una mujer pudo viajar miles de kilómetros por África Oriental entre tribus hostiles, sin otra supervisión que la de los mercenarios zanzibareños y sin derramar sangre, las medidas extremas empleadas por algunos colonizadores resultan innecesarias, atroces e inhumanas. A los esfuerzos incansables de mis editores, especialmente a H. H. Boyce, quien personalmente, con simpatía y consideración, ha sido benévolo con los innumerables detalles de la obra; a los artistas, que han captado el espíritu de las ilustraciones, por haber reproducido las fotografías y haber renunciado a su curiosidad y deseo artístico de hacer cambios; a los impresores y editores de Mánchester, Inglaterra, por el boceto de mi ruta y, finalmente, a los amigos que me han apoyado; os debo mi agradecimiento incondicional.

LA AUTORA.

BOSTON, MASSACHUSSETTS, ESTADOS UNIDOS

20 de agosto de 1892.

CAPÍTULO 1

PARTIMOS HACIA ÁFRICA ORIENTAL

No pude sacarme de la cabeza el viaje a África Oriental en cuanto estuvieron listos todos los preparativos que debíamos hacer antes de llegar a Adén y tras enviar un sinfín de cajas y objetos de todo tipo (mi tienda, armas, una mesa, sillas, mi revólver, cámaras fotográficas y efectos personales) en un barco de vapor hasta Nápoles. Por primera vez sentí que de verdad partía. Un centenar de amigos y conocidos que simpatizaban con mi causa se amontonaban en la estación de Charing Cross a pesar de que Londres estaba sumida en la negrura de una niebla densa, húmeda y fría. Sentía un placer indescriptible por la emoción. Los comentarios morbosos se entremezclaban con palabras inspiradoras que auguraban mi éxito: «Rezaré para que vuelvas a salvo». «¡Menuda historia tendrás que contar si regresas con vida!». «Sé razonable y abandona esta locura de proyecto». «Eres una mujer valiente, lograrás todo lo que te propongas; agradecemos tu coraje y sacrificio».

—Ten cuidado, estate atenta y lista para cualquier imprevisto, cuida tu salud y vencerás —aconsejó el cirujano T. H. Parke.

A. Bruce, el fornido yerno del gran Livingstone, me puso entre las manos unos binoculares de larga distancia, instándome a ser previsor.

—Recuerda que sin entrega y sacrificio no se logra nada y que un fracaso honrado no es ninguna derrota. Confiamos en que lo conseguirás.

Sus sinceras palabras se grabaron a fuego en mi mente y se hicieron eco en incontables ocasiones.

A mi alrededor se arremolinaban muchachas encantadoras, amigas que me adulaban y dejaban muda de asombro cuando, al darme un beso de despedida, susurraban: «¡Cómo desearía poder ir contigo!». Con una apariencia más tranquila, los amigos miraban con compasión a mi marido, calculando que no pasaría mucho tiempo antes de que se arrepintiera de haberme dado su consentimiento (lo cual yo había pasado por alto) demostrando que, al cuestionar mi empresa en un primer momento, no lo hizo de forma irracional.

Partimos entre vítores, una lluvia de flores y la típica conmoción frenética que acompaña a la partida de un amigo cuando su vida parece estar en juego. Finalmente, los coches se alejaron a toda velocidad de la ciudad de Londres y mi marido, dos amigos (H. S. Wellcome y el cirujano T. H. Parke) y yo misma, fuimos los únicos ocupantes en el vagón con destino a Dover. La conversación resultó algo forzada. Sin embargo, el buen doctor me dio innumerables consejos prácticos, producto de su vasta experiencia, con respecto a cómo cuidar mi salud y restablecerme del posible padecimiento de la fiebre africana, así como sobre la mejor forma de administrar a mi caravana el contenido de mi botiquín. Se había tomado la molestia de escribir sus indicaciones de forma tan simple que hasta un niño podría seguirlas al mínimo detalle.

En Dover nos despedimos de nuestros dos amigos. Al llegar a Calais, hicimos un recuento apresurado del equipaje y nos encontramos con el primer contratiempo. Los ferroviarios no habían notificado correctamente al responsable indicado las dimensiones de mi palanquín, que demostró ser demasiado grande para entrar en el vagón de equipajes. Enviamos un telegrama a Londres. Suplicamos a los empleados del ferrocarril

que pusieran la caja que lo contenía sobre el vagón destinado al carbón e incluso que arrancaran la cubierta, bajo responsabilidad nuestras de los posibles daños, pero todo fue en vano. Los trámites burocráticos llegaron a tal punto que ningún empleado al cargo tenía autoridad para lograr el mínimo progreso. El jefe de estación agitó la bandera verde. Luego, vino el chirrido demoníaco de la máquina acelerando y, con una sacudida, salimos de la estación gritando por la ventana a los empleados hasta que ya no pudieron oírnos, para finalmente sumirnos en silencio rumiando cuál debía ser nuestro siguiente paso.

Considerando que habíamos pagado más de noventa y cinco dólares (dieciocho guineas) para registrar el palanquín como equipaje personal, nos sentimos estafados. Personalmente, consideraba absurdo haber confiado en poder llevar el lujoso artículo conmigo cuando fue casi imposible transportarlo desde Inglaterra hasta la costa de Italia. Asaltamos las oficinas telegráficas en cada estación, hablamos con los jefes de estación y visitamos a varios cónsules americanos. Por desgracia, el equipaje que llevábamos con nosotros fue dejado a cargo de un ineficaz mozo que se quedó de brazos cruzados mientras sacaban del tren una parte del mismo. Tuvimos que hacer gestiones para traerlo de vuelta. Luego, al alcanzar la frontera italiana, sospecharon de las cajas que contenían mis medicinas, pero, felizmente, el cónsul italiano me había proporcionado en Londres un inventario certificado, así que aquello se resolvió pronto.

Al llegar a Nápoles, no había señales del barco de vapor Madura, aunque llegaría de un momento a otro y no se quedaría más que unas horas en puerto. También nos dieron la noticia de que el palanquín estaba a Roma y llegaría a la mañana siguiente. ¡¡Al ritmo de los acontecimientos, no llegaría a tiempo de subirme

al vapor! Como último recurso, tendrían que llevarlo a Brindisi y embarcarlo con la Compañía Francesa para cargarlo en mi barco en Adén. Sin embargo, gracias a la cortesía de los directores de la Compañía de Navegación a Vapor de la India Británica, autorizaron a un agente para que demorara el vapor durante un día por el palanquín.

Este llegó, pero lo retuvieron en el almacén de aduanas. Pasamos el día yendo de oficina en oficina, mostrando mis pasaportes, declarando quién era y qué me proponía hacer, desempaquetando, examinando, comentando y explicando el misterio de la caja. Por fin, al día siguiente —el barco había permanecido en el muelle para fortuna mía—, enviaron el palanquín a cargo de los aduaneros para que lo entregaran en persona en el vapor. Alguien pudo suponer que era un objeto portátil que podía guardar en el bolsillo y vender a escondidas.

El calor era sofocante. La preocupación y el febril esfuerzo habían ocupado nuestros pensamientos distrayéndonos de la inminente partida, lo que habría entristecido las últimas horas.

Mi marido me acompañó al vapor dejándome a cargo del capitán James Avern. Luchando para mantener a flote mi entereza, tomé algunas fotografías del puerto y, finalmente, de aquel hombre cuyo corazón se encogía con aprensión.

La hora de levar el ancla llegó. Luego, vino la señal de «todos a bordo». Nos separamos y los barqueros, esperando al último pasajero, alzaron los remos con una canción. Intercambiamos una última mirada y el pañuelo que había sacudido en señal de despedida pronto enjugó mis lágrimas mientras observaba a mi esposo desvanecerse en el horizonte. De pronto, fui consciente de que era el centro de atención de unos ojos desconocidos. Un paso firme sonó en la cubierta detrás de mí.

—Así que se dirige a África Oriental, ¿no es así, señora? —
inquirió una voz amable.

—Si el vapor no se hunde, sí —respondí con cierta sorna para
diversión del curioso e inoportuno entrometido.

Pobre hombre. Murió tras dos semanas en Zanzíbar, víctima
de la imprudencia de la que son culpables tantos extranjeros
cuando van a los trópicos y que muy a menudo resulta fatal. Los
impacientes viajeros no toleran la excesiva exposición al sol y el
ejercicio intenso les produce tal sofoco que se arrancan la ropa
empapada por la transpiración sin pensarlo dos veces. Se dan el
gusto de darse un baño frío, lo que causa un enfriamiento
repentino y, normalmente, el resultado de la travesura se
manifiesta con gravedad.

Me pareció que el capitán Avern, como marinero experto y
comandante firme, así como hombre de dilatada experiencia,
tenía innumerable recursos. Para mí resultó un consejero de valor
incalculable que podía instruirme en casi cualquier materia. Mi
proyecto en el este de África era un tema de conversación
constante. Desde el comandante hasta el más insignificante de los
trabajadores, se afanaban en beneficio de mi comodidad personal,
mi diversión y alegría. A parte de mí, solo había otros dos
pasajeros de primera clase y, pronto, el Madura adquirió el
aspecto de un velero a vapor privado. El capitán, un anfitrión de
lo más agradable, disfrutó contribuyendo a nuestro
entretenimiento.

El Madura tiene su propia historia. Cada uno de sus tablonces
de madera se estremece por el recuerdo del paso de célebres
viajeros y exploradores, motivados por todas las razones
imaginables, que han paseado por sus cubiertas, yendo o
regresando triunfantes o enfermos. Los recuerdos de este navío

cuentan una historia de hazañas sorprendentes: líderes que han sido grandes exploradores y civilizadores, personas valientes, a veces presa de una obsesión equivocada, trabajadores honestos, benefactores, gentes de un egoísmo mundano, religiosos llevados por su ambición, víctimas de la desesperación... Con todo, aún sigue navegando tranquilamente, sin prisas, constante en su curso, sin que haya una muestra visible de la grandeza que le han otorgado estos hombres, impoluto, posiblemente a excepción de las salpicaduras de tinta con las que descuidadamente yo manché sus impecables cubiertas y que me supuso una reprimenda del jefe de cubierta.

La luz de la mañana era clara y resplandeciente como el cristal. La luna seguía brillando como si hiciera tiempo para sentir el abrazo del sol naciente. Atravesamos el estrecho de Mesina con una panorámica completa de los Montes Apeninos. Luego, pasamos por Sicilia y el Etna, el último retazo de tierra hasta llegar a la costa egipcia. Era un claro contraste con la niebla de Londres, lo que contribuía a mi euforia y vitalidad. Justo lo que una necesita para despejar la mente y permitir que esta se centre en lo que se tiene que centrar, así como para procurar descanso al cuerpo.

Después sufrimos un tiempo inestable. Los idus de marzo estaban de jubileo: los rayos del sol atravesaban las nubes, llovía e incluso granizaba. Un tiempo idóneo para leer, meditar, reordenar cajas, estudiar las cámaras fotográficas, etc.

Una de las ratas del barco estableció mi reputación de «mujer valiente». ¡El insolente roedor exploró mis piernas y puso a prueba mi templanza! Por algún motivo, no me alteraba lo más mínimo, solo me sentía sorprendida y nerviosa por averiguar cómo derrotar a mi enemigo. ¡Lo hice con un estornudo!

El cielo estaba especialmente despejado. Orión brillaba de forma extraordinaria y alguien empezó a marcar el rumbo del navío por el atlas estrellado. Avistamos el faro de Damietta y, apenas una hora después echamos el ancla en Port Saíd, donde las embarcaciones se reabastecían de carbón antes de entrar en el Canal de Suez. Ansiosos por tener noticias, nos asomamos por la borda. Entonces, un mensajero me trajo un telegrama del capitán Nelson deseándome buena suerte además de transmitiendo las palabras de unos amigos queridos que me llegaron al corazón.

El muelle de Port Saíd era tan pintoresco que la primera impresión que me dio la ciudad árabe era que parecía demasiado hermosa.

La tendencia a cobrar siempre de más por cualquier objeto que uno quisiera comprar, me hizo pensar que aún prevalece una fuerte tradición judía y, salvo que el viajero espere que sean justos con él, seguramente acabará siendo víctima del engaño.

Los barrios árabes tienen un aspecto amedrentador. No es un lugar por el que alguien elegiría pasear solo durante las horas en que cierran las tiendas.

Aparentemente, habían prohibido los viejos antros de juego donde, en otros tiempos, se habían cometido tantas atrocidades, pero siempre había alguien a la vuelta de la esquina que se ofrecía a conducir a alguno a escondidas.

Las noches en las que se esperaba el barco del correo, incluso cuando este llegaba a las dos de la madrugada, la ciudad entera revivía y todas las tiendas del bazar abrían sus puertas. Si te acompaña alguien versado en las artes y trucos comerciales, el coste de los productos locales resulta muy inferior al de pagan los ingleses y franceses.

La desconfianza prevalece hasta tal punto que incluso los jeques a cargo de los barcos, a menos que les paguen por adelantado, acompañan a los pasajeros para asegurarse de que los barqueros no les dejen sin sus honorarios o se lleven propinas. Las barcazas resplandecen con el brillo de las lámparas de aceite o con faros impregnados de resina. Cada uno de los agentes de la compañía de barcos de vapor organiza los suministros de carbón antes de que llegue un vapor perteneciente a su línea particular. A su llegada, una barcaza atraca al lado y los estibadores y portadores egipcios suben las cestas llenas de combustible por una tabla inclinada con una precisión y una rapidez tan sistemática que me recordaba a la polea de un pozo.

No se ven mujeres por ninguna parte. Los hombres parecen afeminados por sus vestimentas largas y holgadas de un blanco impoluto y un negro sombrío, sus turbantes pintorescos, sus elaboradas sandalias y su gracia al andar. Sin embargo, en su semblante tienen un aire de represión, de secretismo, de falsedad, lo que me llevó a pensar que preferiría enfrentarme cara a cara a estos árabes antes que tenerlos a mis espaldas. Los egipcios y trabajadores indígenas saben dónde está la línea inconfundible entre señor y siervo.

Si un vapor no está equipado con luces eléctricas antes de que se le permita la entrada al Canal de Suez, deben alquilar el aparato requerido por una suma determinada y la asistencia de un ingeniero experto. El canal es una maravilla, sobre todo teniendo en cuenta que lo idearon bajo el reinado del faraón Neco, 600 a.C. En cambio, De Lesseps se hizo famoso por renovar el plan original de forma considerable.

Este camino de agua entre el Mediterráneo y el Mar Rojo supuso una bendición para el comercio mundial, reduciendo la

distancia entre Londres y la India de 18 341 kilómetros a 12 276 y, por tanto, acortando 36 días de viaje por el Cabo de Buena Esperanza. La gran estrechez del canal en la mayor parte de sus 160 kilómetros hace que el tráfico esté algo congestionado. A veces, la cercanía de sus bancos de arena blanca daña la vista y, a lo lejos, las montañas recortan el cielo con sus picos desiguales limitando el horizonte, por un lado. Las luces eléctricas dispuestas en la flotilla le confieren al tránsito de la noche un esplendor insólito. Cuando dos o más embarcaciones se aproximan desde direcciones contrarias, las normas de navegación, estrictamente obligatorias a lo largo del canal, obligan a los barcos que están a la vista y a todos que les siguen desde el puerto, a echar ancla hasta que el otro pase. Esto supone un gran problema para los pilotos, ya que resulta una pérdida de tiempo y retrasa considerablemente la marcha. Sin embargo, la violación de esta ley lleva aparejado un grave castigo al culpable. Se aplica a todo el mundo con imparcialidad. Una señal desde el puerto cercano determina el derecho de paso para todos los navíos.

En Ismailía vimos cómo máquinas de dragado excavaban la arena del fondo del canal, transportándolas después y amontonándolas para aumentar los malecones. En esta zona, apenas visible de lejos, se encuentra la villa que construyeron para recibir a la emperatriz Eugenia de Montijo cuando se celebraron los diferentes actos con motivo de la apertura del canal. Las vistas me recuerdan a la caída de un imperio y posterior declive del ingeniero que una vez estuvo en la cima de la fama. También sugiere escenas que van más allá de los días bíblicos, hasta que los pensamientos se pierden contemplando los cambios asombrosos causados por el tiempo.

Vimos una caravana de camellos árabes y, por primera vez,



¿Quieres leer más?

Cómpralo en nuestra web o descárgatelo en todas
las plataformas digitales

[SÍ QUIERO](#)