

gible «Itaña» se hallaba perdido entre los hielos del Polo Norte.

De regreso en Estados Unidos, Amelia Earhart, conoció las delicias de la popularidad. Su nombre se universalizó, y su efígie, bien con el birrete universitario, bien con el casco de aviadora, se asomó a todos los periódicos y a todas las pantallas del mundo entero. Pero aquella gloria no fué para la audaz muchacha una almohada de laurel sobre la que dormirse. Al contrario, empezó a tomar verdaderamente en serio la aviación, estudiando a fondo las disciplinas científicas que convierten al héroe del aire en un científico riguroso. La revista «Cosmopolitan Magazine» le encomendó la dirección de su página de aviación, cargo que desempeñó hasta 1930. En 1931 —año en que contrajo matrimonio, el 7 de febrero, con el editor neoyorquino George Palmer Putnam— fué nombrada vicepresidente de la Ludington Airlines, y poco después vicepresidente de la National Airlines. En 1928 publicó su libro «Veinte horas cuarenta minutos», historia de su primer vuelo transatlántico. En 1931 apareció otro libro suyo titulado «The fun of it».

Ni el matrimonio ni sus actividades burocráticas o literarias podían contener su vocación de aviadora. Y el 20 de mayo de 1932, emprendió —ahora completamente sola— un nuevo vuelo trasatlántico, partiendo de Harbor Grace (N. F.) para llegar hasta las cercanías de Londonderry, en Irlanda, a las trece horas y diez minutos de despegar de la costa norteamericana, estableciendo una asombrosa marca mundial. Por esta proeza fué nombrada Caballero de la Legión de Honor en Francia, recibiendo otras importantes condecoraciones, como la Medalla de Oro de la National Geographic Society y la Distinguished Flying Cross,

que por vez primera se prendió en un pecho femenino.

En enero de 1935 volvió a ser la primera mujer que volaba desde Hawai hasta Oakland, California. En mayo del mismo año realizó otro vuelo sensacional —Méjico-Nueva York sin escalas— en catorce horas diecinueve minutos. Todos aquellos resultados brillantes y marcas batidas, no eran más que preparativos del gran vuelo alrededor del mundo, que proyectaba desde hacía muchos años. Lo inició el 7 de marzo de 1937, acompañada de un navegante, con el que realizó la etapa California-Hawai; pero su avión se averió en Honolulu cuando iniciaba la segunda etapa del vuelo. Sin descorazonarse, regresó a los Estados Unidos, donde intensificó su preparación para intentar de nuevo la hazaña. El 1 de junio, acompañada de Fred Noonan como navegante, salió de Miami, Florida, con rumbo al Sur hacia San Juan de Puerto Rico, cubriendo con absoluta regularidad las etapas Puerto Rico-Guayana holandesa, Guayana holandesa-Brasil, Brasil-Africa sobre el Atlántico Sur, Africa-Mar Rojo y desde allí, bordeando la costa de Arabia, siguió a Calcuta, Rangoon, Singapur, Java, Port Darwin (Australia) y Lae (Nueva Guinea). Desde este punto, Amelia y Fred partieron el 2 de julio hacia la Isla de Howland, pequeña escala en el Pacífico, desde la que pensaban saltar a América.

Todo había ido perfectamente hasta entonces. Pero a las dos cuarenta y cinco de la madrugada del día 3, el guardacostas «Itasca», que esperaba al avión cerca de Howland, captó un mensaje de Amelia pidiendo socorro por hallarse en dificultades. Este mensaje y otros, cada vez más alarmantes, que duraron hasta las ocho cuarenta y cuatro de la mañana, advirtieron a la tripulación del «Itasca» el peligro tre-