



HISTORIAS DE LA MAR

EL MOTÍN DEL *BOUNTY*

Mariano LLOBET ROMÁN



A reciente reedición por Muchnik Editores de la célebre trilogía de Ch. Nordhoff y J. N. Hall sobre el famoso motín que en 1788 se produjo a bordo de la *Bounty*, bajel de Su Majestad británica (de momento sólo iniciada, ya que en principio ha aparecido el primer volumen bajo el mismo título que encabeza estas líneas) y los acertados artículos del crítico cinematográfico Tony Roca que hemos leído hace unos meses en esta REVISTA, referentes a las tres películas que Hollywood ha producido sobre el particular, renuevan la actualidad de tan apasionante acontecimiento. Y la revive sobre todo en los veteranos jubilados que desde niños nos deleitábamos con los relatos y aventuras de la mar, nos empachamos con las novelas de Salgari, de Julio Verne y de Jack London, y nos asombrábamos con los trabajos de Robinson Crusoe. Y es que poco antes de proyectarse en España la película que sobre el motín mereció un óscar en 1935 y en la que Charles Laughton y Clark Gable interpretaron magistral e inmejorablemente los personajes del capitán William Bligh y del oficial Fletcher Cristian, la Editorial Molino, en su Biblioteca Oro de Novelas Famosas, publicó dicha trilogía: *Rebelión a bordo*, *Hombres contra el mar* y *La isla de Pitcairn*, que en 1932 había visto la luz con gran



éxito, y cuyos dos primeros tomos ya aparecían ilustrados con dibujos de ciertas escenas de la película referida. De todo ello hace más de medio siglo, así es que a los nostálgicos, muchos de los cuales desesperaban por no poder completar en su peregrinaje por las librerías de lance la dichosa trilogía, les encantará saber de tan ansiada y poco divulgada reedición, mucho mejor presentada, por cierto, en aquella económica de Molino, tan acorde con los tiempos de penuria de nuestra inmediata posguerra.

Y quienes, siendo amantes de la historia, de la mar y de las aventuras decidan enfrentarse con la lectura de dicha obra, encontrarán en ella, con

casi total seguridad, un sorprendente deleite, porque estamos ante una verdadera novela histórica en la que se respetan muchísimo unos hechos que por lo extraordinarios no precisaban de complemento para que por sí solos fueran ya apasionados y novelescos. Sus autores escribieron la obra en la isla de Tahití, escenario de muchos acontecimientos del relato y causa en gran parte de la tragedia de la *Bounty*, con materiales de primera mano del Almirantazgo y del Museo Británico de Londres, que se los facilitaron generosamente, y teniendo en cuenta las memorias de Sir John Barrow sobre los trágicos sucesos, conocidas hacía ya más de un siglo, aunque publicadas en Londres en 1914 con el título de *The muting and piratical seizure of HMS Bounty*, los alegatos del propio capitán de la *Bounty*, William Bligh, y del segundo contramaestre, James Morrison, que se publicaron en 1935 por la Golden Cockerell, pero que también eran ya conocidas y, sobre todo, del sumario y actas de la vista del consejo de guerra contra los amotinados iniciado el 12 de septiembre de 1792 en el puerto de Portsmouth a bordo del navío *Duke*. Como se recuerda en la primera edición de la obra en castellano, todos los personajes de la *Bounty* son reales, excepto uno, el guardia marina Roger Byam que, respondiendo a la necesidad de que una persona estrechamente relacionada con los hechos relata los acontecimientos que se describen en el primer tomo de la trilogía, es quien los detalla en primera persona a lo largo del libro.

La auténtica realidad de la obra que comentamos hace que su lectura no sólo sea interesante para los amantes de las aventuras. Lo es también, y mucho, para el marino, para el historiador, para el geógrafo, para el sociólogo y hasta para el botánico, dada la peculiar misión de la *Bounty*, que como es notorio consistía en trasladar plantones del árbol del pan de Tahití a Jamaica

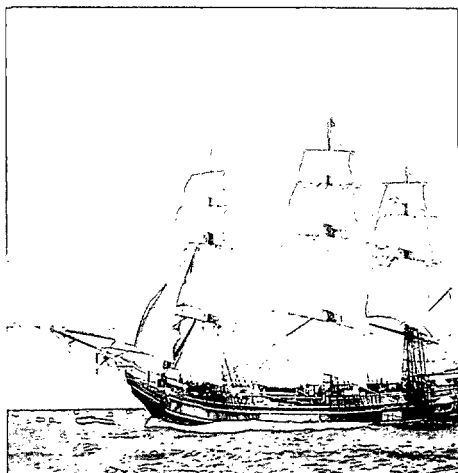
para alimentar a los esclavos. No hay que olvidar el tiempo en que acaecen los hechos: fin de una época e inicio de otra; son los días de la revolución francesa. El individuo reclama sus derechos de persona pura y simple; son los días en que los europeos completamos el conocimiento geográfico del globo terráqueo; aún están en la memoria de todos los viajes del capitán James Cook; son los días en que Inglaterra se encuentra en el mar como pez en el agua; son los días en que ya se van abriendo camino, hasta en los marinos más conservadores, las ideas del márkues de Beccaria, que denunciaba la crueldad excesiva e inmisericorde de las leyes penales.

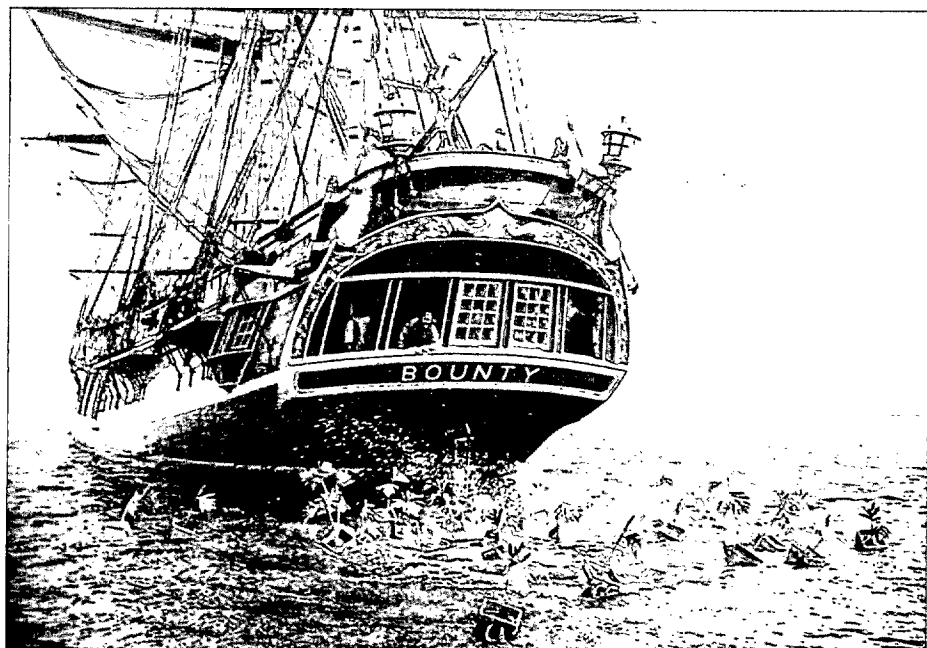
El motín se ha explicado fundamentalmente por la brutalidad del capitán William Bligh con su tripulación, aunque por otra parte en aquel entonces eso era frecuente y hasta en mayor medida, y los resultados reales de sus viajes, incluso el pasmoso de 1.200 leguas que realizó en la lancha sin cubierta de la *Bounty* desde el lugar del levantamiento hasta Timor, demostraron una preocupación por la salud de sus hombres que se tradujo en una mínima pérdida de vidas en aquellos tiempos en que las enfermedades, y sobre todo el escorbuto, diezaban las tripulaciones en las travesías transoceánicas. No han faltado explicaciones pintorescas, publicadas alegremente, en las que se ha atribuido la animadversión de Bligh hacia Cristian en el viaje de regreso (porque en el de ida lo distinguió con inexplicables atenciones) a inclinaciones homosexuales y celos del capitán hacia su oficial. El hacinamiento de 44 hombres en un velero sobrecargado de 28 metros de eslora y 7 de manga tampoco contribuía a unas relaciones cordiales entre la heterogénea tripulación. Y sobre todo, cabe pensar que el contraste entre la vida paradisíaca que se dio la dotación del barco en Tahití durante los más de seis meses que permaneció en la isla y el retorno a la acentuada dureza de la vida marinera, abonaban cualquier intento de insurrección en que se planteara la posibilidad de regresar al paraíso perdido.

La personalidad del capitán William Bligh es fascinante. Su condición de marino extraordinario está fuera de toda duda y le permitió, pese a su carácter difícil y su poquísima mano izquierda, llegar a contralmirante. Navegó con

REBELION A BORDO

Trilogía del Bounty



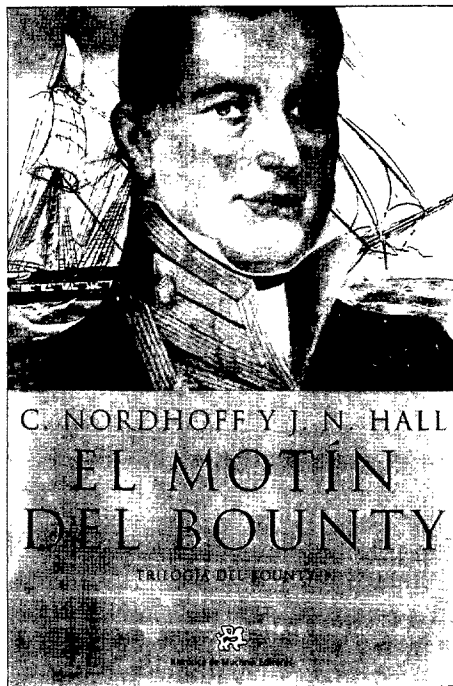


Cook, y en el momento de la muerte de éste, en 1779, a manos de los indígenas en las islas Sandwich, estaba al lado de su comandante. Su tesón en intentar cruzar el cabo de Hornos en difícilísimas circunstancias y pese a lo avanzado de la estación y su decisión, al no poder hacerlo, de emprender sin demoras la ruta del cabo de Buena Esperanza, nos retratan la reciedumbre de su carácter. Su gesta de realizar en una lancha abierta de sólo 23 pies de eslora un viaje de más de 1.200 leguas, o sea, unas 4.000 millas, con 19 personas a bordo en principio y 18 después de la muerte del cabo de mar Norton a manos de los indígenas de Tofoa, con sólo seis remos y escasísimo abastecimiento, sin mapa ni carta alguna y contando únicamente con sus recuerdos, en medio de un peligroso y desconocido mar tropical, con islas plagadas de feroces caníbales, sin más armas que unos escasos machetes, y conseguir culminarla en 43 singladuras, sin más pérdida que la de un tripulante, es algo que aún hoy inspira el máximo respeto, nos habla muy alto de su valía como navegante y ha quedado escrito como inaudito en la historia de la navegación. Sus discutibles dotes de mando quedaron en cambio en entredicho en varias ocasiones a lo largo de su vida, entre las que caben señalar como más relevantes la propia rebelión de la *Bounty* y el alzamiento que contra él protagonizaron los colonos de Nueva Gales del Sur cuando fue designado gobernador de aquellos territorios. Su poco tacto lo vemos en detalles cotidianos y gratuitos, como que la *Bounty* no saludara al cañón a la plaza de Santa Cruz de Tenerife, donde reca-

la para avituallarse, por pretender que se le contestara con el mismo número de cañonazos pese a su diferencia de rango con el gobernador, a lo que éste se negó, ante la inexplicable extrañeza de Bligh por la respuesta.

Nos toca pues ahora releernos el primer tomo ya aparecido, el del motín, el de la rebelión propiamente dicha. Indiscutiblemente es el principal. Se presenta ahora con mucho mejor aspecto, mejor papel, mayor tipo de letra, mejor encuadernación, nueva traductora. Invita a la lectura y no dudo que se leerá por muchos que no habían tenido ocasión de disponer de la obra por llevar decenios agotada, y la releeremos otros que la tenemos casi memorizada. En España, todo cuanto se ha escrito sobre la *Bounty* se ha agotado enseguida. En 1963 la Editorial Juventud, en su colección Z, publicó *Verdadera historia de la rebelión en la Bounty*, que hoy no hay forma de encontrar, igual que los publicados por las desaparecidas editoriales Argos Vergara y Fontamar, cuyos títulos creo recordar eran *La Bounty* y *El motín de la Bounty*, así como otros que siento haber olvidado.

Esperemos que en cuanto hayamos dado cuenta del primer tomo aparezca el segundo, *Hombres contra el mar*, en el que podremos maravillarnos con la proeza que realizó Bligh al conducir hasta Timor a sus leales en una chalupa abierta y sobrecargada, desmintiendo con ello el axioma marinero de «barco sin cubierta, tumba abierta». También aquí se respeta escrupulosamente la verdad histórica, pues todos los datos referentes a vientos, tiempo, estado del mar, distancias recorridas en cada singladura e incidencias diarias del viaje, se basan en los apuntes y diario de navegación del propio capitán Bligh quien, pese a lo desesperado de su situación, no dejó de escribir su cuaderno, y hasta de levantar mapas y cartas de las tierras que costeaba sin más medio para ello que un tosco lápiz de carpintero y algunos papeles o cueros. Los autores conocían perfectamente los manuscritos del capitán —*Log of HMS Bounty while on voyage to south sea del cap. Bligh*— y de Freyer, el primer oficial, publicado éste después en 1934 *Narrative of the mutiny*. Nos pasmaremos viendo como con un mal velacho y seis remos aquel hombre tenaz y competente conseguía singladuras medias de casi 100 millas, lo que le permitió hacer casi 4.000 desde el 3 de mayo de 1789 hasta el 14 de junio del mismo año. La muerte del capitán Cook en una playa de las islas Sandwich, de la que William Bligh fue testigo de excepción y el asesinato del guardabanderas John Norton en otra de Tofoa, ambas, en similares circunstancias puesto que las dos víctimas retrasaron su embarque ante indígenas hostiles por intentar salvar los rezones o anclotes de sus pequeñas embarcaciones, volvieron a Bligh tan prudente que eludió cualquier desembarco en tierras habitadas, lo que se tradujo en una extrema falta de agua y alimentos que soportaron los navegantes con ejemplar entereza. El capitán, consciente de que hasta noviembre no entraban los monzones y que por tanto podía contar con el favorable viento de levante durante toda la travesía, confiaba, desde un principio, en conseguir llegar a las Indias Orientales holandesas si eludía los



bajos, las restingas, los arrecifes y, sobre todo, los nativos caníbales, y capeaba los temporales que pudieran presentarse a fuerza de achicar, achicar, siempre achicar en una falúa cuya borda estaba a una cuarta escasa del nivel del mar. El final es feliz; contra toda lógica y todo pronóstico, el capitán William Bligh lleva a sus hombres hasta la tierra de promisión, Timor.

Y a esperar el tercer tomo, *La isla de Pitcairn*, que es la culminación de una tragedia, la tragedia de unos hombres que al cometer el más horrendo de los delitos que puede darse a bordo de un barco, el de la rebelión, el motín, se vieron abocados, en una isla que escogieron para refugiarse en su huida del largo brazo de la justicia del Almirantazgo, a insalvables problemas de convivencia, de racismo, de alcoholismo. Allí llegaron

en la *Bounty* y conducidos por Fletcher Christian, procedentes de Tahití, un día de diciembre de 1789, nueve amotinados con sus esposas indígenas y seis nativos con tres mujeres, 27 personas en total para colonizar una isla de unos diez kilómetros cuadrados escasos. Este tomo es el más horrible de la trilogía, está cargado de crímenes y sangre. A los diez años de llegar a la isla sólo quedaba un hombre, varias mujeres y bastantes niños. Los relatos de sus muertes son realmente espeluznantes y en su día conmovieron al mundo occidental cuando la historia fue conocida. Recordemos que el propio Lord Byron escribió sobre el particular en *La Isla*. También en este caso los autores se ciñen rigurosamente a la realidad de lo ocurrido en Pitcairn desde 1790 hasta 1808, en que finalizó el aislamiento de aquellas gentes con la llegada del buque americano *Topaz*, mandado por el capitán Mayhew Folger, que dio a conocer al mundo el trágico final que habían tenido en aquel remoto lugar los amotinados que escaparon al severo brazo de la justicia inglesa. Todo lo que se ha escrito sobre la historia de aquellos años en la isla proviene del relato del último superviviente, Alexander Smith, que después tomó el nombre de John Adams. Las narraciones más interesantes en que se basaron los autores fueron, quizá, *La Historia de la isla de Pitcairn*, de Rosalind Young, y el relato del capitán Pipou en manuscrito que se conserva en poder del señor William Dixon, de Sydney.

Una trilogía interesante, como se podrá comprobar.