

pasara aumentaba el peligro de que me fuese hurtado» (p. 82). Además, admite que no era Colón muy buen navegante y que ya en el primer viaje algunos marineros comenzaban a propalar que no sabía valerse del astrolabio y que de nada le servía el mapa de Toscanelli que llevaba en su cámara porque «era incapaz de entender... las matemáticas del engréido magister» (p. 99)⁴²; incluso reconoce que en el viaje de regreso estuvieron a punto de naufragar durante una tormenta porque «había olvidado lastrar las naves de modo conveniente, sin pensar que ahora volvían vacías los toneles que, en el viaje de ida, contuvieron la cecina, la salmuera, la harina, los vinos, de mucho tiempo comidos y bebidos» (p. 129). Sin embargo, Carpentier sólo quiere mostrarnos a Colón como un hombre de carne y hueso, mientras que Blasco Ibáñez pretende quitarle méritos y darles más importancia a los españoles que patrocinaron la expedición y participaron en ella. Por eso no es extraño que sus versiones se opongán en varios puntos.

En el mismo capítulo en que se cuenta «cómo las carabelas fueron pasando entre islas que no han existido nunca», Blasco Ibáñez relata «cómo [Colón] se vio próximo a morir en una terrible sublevación de sus marineros, inventada muchos años después» (p. 178). De acuerdo con él hubo «muchas murmuraciones, pero todas en voz baja» y debidas a que la tripulación no sentía el menor afecto por «un capitán que sólo habían conocido el primer día de la navegación» y que además de ser extranjero actuaba como «un aficionado», pues en las naves mandadas por los Pinzones, «la gente marinera, toda de Palos y de Moguer, se mantenía tranquila, sin desconfiar de la pericia de sus capitanes» (p. 188). Esas murmuraciones permitieron que los panegiristas del genovés «inventasen una terrible conspiración y un ruidoso motín en el cual los marineros amenazaron de muerte a su jefe con las armas en la mano, y éste les pidió un plazo de tres días, lo mismo que un personaje de ópera, para descubrir tierra» (pp. 188-189)⁴³. Por el contrario, Paul Claudel presenta el motín en una escena culminante en la que Colón se enfrenta soberbio a los tripulantes y se burla de sus temores. Alejo Carpentier se apega a la leyenda y conserva el episodio, pero en *El arpa y la sombra* el genovés se muestra conciliador y procura calmar a los descontentos «bajo la mirada socarrona del Martín Alonso —cada día me gusta

⁴² Acerca de la navegación en esa época lo mejor es leer los capítulos IX, X, XI, XII, XIII, XIV y XV de Morison, sobre todo el XIII titulado «How Columbus navigated».

⁴³ Wassermann escribe que «La dramática escena en la que la chusma, alborotada, otorga a Colón un plazo de tres días para descubrir tierra, sentenciándolo a muerte en caso de que fracase, este toque de folletín se remonta a Oviedo, compilador sin crítica de datos inseguros. Por muy escépticos que seamos al respecto a las demás noticias suministradas por el almirante, podemos en este caso aceptar confiadamente su testimonio de que el motín no pasó a mayores; si los sublevados hubieran cometido semejantes excesos, de seguro no habría desperdiciado la ocasión de contárnoslo con la difusión y pompa que reserva para semejantes momentos; habría sido una oportunidad para tejerse una corona de laurel y alardear de la fuerza superior de su espíritu. No obstante habla de continuo únicamente de impacencias pasajeras de la marinería, del desaliento que asoma para desaparecer de nuevo, de inquietud, de abogo, hasta de insubordinación; de motines y excesos, ni una palabra: el día en que se supone que estalló el motín, el 10 de octubre, escribe: Aquí la gente ya no lo podía sufrir; quejábanse del largo viaje; el almirante lo esforzó lo mejor que pudo, dándoles buena esperanza de los provechos que podían haber. Y añadía que por demás era quejarse inútilmente, puesto que él había venido a las Indias y que así habría de proseguir hasta hallarlas, con la ayuda de nuestro Señor». pp. 61-62.

menos— que me decía: “cuélguelos”...“cuélguelos”, a sabiendas de que si me resolvía a ordenar que ahorcaran a alguno, nadie me hubiera obedecido —y menos los malditos gallegos y vizcaínos que para desgracia mía llevaba conmigo— perdiendo yo, al punto, toda autoridad mando y vergüenza (y esto era, acaso, lo que quería el Martín Alonso...)» (p. 101). De nuevo, el mito es explicado de manera materialista.

De acuerdo con Blasco Ibáñez, de las tres naves del primer viaje únicamente la Pinta y la Niña eran carabelas, porque Colón, «Como capitán general de la armada, quería mandar un buque mayor que el de los otros, y había puesto sus ojos en la Marigalante, única nao de más de cien toneladas que estaba en el puerto» (p. 140). Martín Alonso «era partidario de la carabela para las exploraciones, a causa de su rapidez en la marcha y de las facilidades con que se maniobraba su velamen. El peligro de esta excesiva ligereza, que le quitaba estabilidad, era poca cosa para marinos expertos como él» (p. 140). Sin embargo, Colón se empeñó en llevar una nave más grande por vanidad y convenció al vizcaíno Juan de la Cosa de que prestara o alquilara la Marigalante y se enganchara como maestro. En esta forma, Blasco Ibáñez culpa a Colón del naufragio de la nave rebautizada Santa María, que encalló en la costa norte de La Española, obligándolo a dejar un grupo de hombres en el llamado Fuerte de Navidad, todos los cuales perecieron posteriormente a manos de los nativos. Hay que decir que Colón había culpado a los marineros de su nave de aquel desastre, primero porque contraviniendo una disposición suya, el guardia se fue a dormir y le dejó el timón a un grumete, y luego porque al percatarse de que la nave había encallado la tripulación se apresuró a huir en vez de obedecerlo⁴⁴; Blasco Ibáñez los defiende, argumentando que Colón consignó en su diario «todo lo que pasaba por su imaginación excitadísima en aquel momento» (p. 268) y llamó cobarde a Juan de la Cosa, de quien «es lógico suponer que si se apresuró a ir en el batel a reclamar el auxilio de la Niña, fue por darse cuenta de que este accidente no tenía remedio» (p. 268). De cualquier modo, hubo desobediencia. Además, una flota estaba mejor integrada por una nave y dos carabelas, pues con embarcaciones diferentes y complementarias aumentaban las posibilidades de sobrevivir y volver, de modo que aun en caso de que Colón haya decidido llevar una nave de mayores dimensiones, esto no puede atribuirse a simple navidad, y lo más probable es que no haya habido otra a la mano.

Desde luego, Blasco Ibáñez no sólo defiende a los españoles de las acusaciones de Colón y sus panegiristas. De acuerdo con él, Martín Alonso había obtenido en Roma un mapa en el que aparecía Cipango y estaba por organizar un viaje a Orien-

⁴⁴ De acuerdo con la relación del primer viaje compendiada por el padre Las Casas, «el marinero que gobernaba la nao acordó irse a dormir, y dejó el gobernador a un mozo grumete, lo que mucho siempre había el almirante prohibido en todo el viaje, que hobiese viento o que hobiese calma»; en cuanto a Juan de la Cosa, asegura que «dijoles el almirante a él y a los otros que halasen el baten que traían por pora, y él con muchos otros saltaron en el batel, y pensaba el almirante que hacían lo que les había mandado», pero no curaron sino de huir a la carabela que estaba barlovento media legua. La carabela no los quiso recibir haciéndolo virtuosamente y por esto volvieron a la nao; pero primero fue a ello la barca de la carabela». Los cuatro viajes del Almirante y su testamento, ed. de Ignacio B. Anzoátegui, colección Austral n.º 633 (Madrid: Espasa Calpe, 6.ª ed., 1977) pp. 107 y 108.

te cuando la reina decidió apoyar al genovés; éste lo convenció de que lo acompañara a cambio de «la mitad de todo el interés y de la honra y provecho que de ello se hubiese» (p. 136); por eso Martín Alonso Pinzón aportó medio millón de maravedíes a la empresa. En esta forma, Blasco Ibáñez se coloca decididamente de parte de los Pinzón y recoge las declaraciones de sus partidarios en los llamados pleitos de Colón; lo hace para mostrar que la expedición, «que los reyes sólo habían costea-do en parte, resultaba en el último momento una empresa popular» (p. 144). La verdad es que la reina ordenó a los marineros de Palos que pusieran a la disposición de Colón dos carabelas con sus tripulaciones, a lo cual estaban obligados como castigo por una revuelta, pero éstos se mostraron renuentes, y es posible que Colón haya necesitado el respaldo de los Pinzón, que eran una familia de prestigio en el lugar, pero su ayuda se ha exagerado⁴⁵. Alejo Carpentier rechaza por completo las pretensiones de los pinzonistas. Blasco Ibáñez se refiere en tres capítulos a los preparativos de la expedición, pero para Carpentier una vez obtenido el apoyo de la reina, sólo quedaban algunos detalles que arreglar en los que no vale la pena detenerse. Así como en su novela ni siquiera se menciona el naufragio de la Santa María y la masacre del fuerte de Navidad, también se omite todo lo que ocurrió entre el momento en que la reina decide patrocinar el viaje y la partida de la flota, y en esa forma se le niega toda importancia.

Visión de los nativos

Dice García Márquez que, «cuando los oficiales del dictador le relatan [en *El otoño del patriarca*] que han llegado a sus costas tres carabelas, la narración está hecha, palabra por palabra, con la propia narración de su llegada a América, tomada de la bitácora y transcrita por un cronista colonial, aunque evidentemente *al revés*»⁴⁶, así como que este episodio se le ocurrió después de leer *Visión de los vencidos* un conjunto de textos acerca de la Conquista escritos por indios y reunidos por León Portilla. El pasaje, de cualquier modo, tiene otros antecedentes, pues tanto Blasco Ibáñez como Madariaga ya habían relatado el mismo episodio desde el punto de

⁴⁵ Morison reconoce la importancia de los Pinzones, pero señala que «ningún documento contemporáneo les concede un papel privilegiado en la Gran Empresa» y que «nada demuestra que hayan influido más o prestado mayor ayuda que otra familia de navegantes de la región de Niebla, los Niños, cuya condición económica y social en el cercano pueblo de Moguer era análoga a la de los Pinzones de Palos». Recuerda que además de Juan, propietario y maestro de la Niña, y de Peralonso, piloto de la Santa María y luego piloto mayor de Castilla, que participaron en el primer viaje, Francisco fue piloto de la Niña en el segundo viaje y compañero de Colón en el cuarto; por si fuera poco, estos Niños estaban emparentados con los Quintero de Moguer que también prestaron importantes servicios al almirante, pues Cristóbal era propietario de la Pinta y fue maestro del barco insignia en el tercer viaje, mientras que su hermano Juan es el único hombre que acompañó a Colón en sus cuatro viajes. De acuerdo con Morison, en estos hombres «reconoce uno ese tipo de marinero leal y competente, cuya labor es esencial para el éxito de cualquier viaje; hombres que nunca piden más que sus raciones, y que nunca murmuran a espaldas de su capitán», sólo que «como nunca trataron de empañar la fama de Colón ni se volvieron los hijos predilectos de ninguna superchería patrioterica, son menos conocidos que los Pinzones». pp. 139-140.

⁴⁶ Guillermo Sheridan y Armando Pereira, «García Márquez en México» (entrevista) en *Revista de la Universidad de México*, 30, n.º 6 (febrero 1976).