



CRISTÓBAL COLÓN, EL EMPRENDEDOR

UNA HISTORIA EN CLAVE DE NEGOCIOS

RODRIGO MORENO JERIA

CRISTÓBAL COLÓN, EL EMPRENDEDOR UNA HISTORIA EN CLAVE DE NEGOCIOS

Rodrigo Moreno Jeria



Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida en manera alguna por ningún medio o soporte sin el previo aviso escrito del editor.

Todos los derechos reservados.

Cristóbal Colón, el emprendedor. Una historia en clave de negocios.

(c) 2016, EY

(c) 2016, Rodrigo Moreno

© Ernst & Young

© EY

© Rodrigo Moreno Jeria

Editado por:

Ernst & Young Asesores S. Civil de R.L.

Av. Victor Andrés Belaunde 171 Urb. El Rosario - San Isidro

Teléfono: 411-4444 / Correo: eyperu@pe.ey.com

EY no asume ninguna responsabilidad por el contenido de la presente obra, e investigación respectiva, siendo el autor el único responsable por la veracidad de las afirmaciones o comentarios vertidos.

Cuidado de edición: Paulo Pantigoso

Diseño de cubierta: Paul Mendoza

Diseño y diagramación de interiores: Carlos Aspiros

Imágenes utilizadas en la portada y contraportada:

- Retrato de Cristóbal Colón de Ridolfo Ghirlandaio

Galata Museo del Mare, Génova

- Planisferio de Cantino, 1502. Autor desconocido.

Biblioteca Estense de Modena, Italia

Primera edición: noviembre de 2016

Tiraje: 6,000 ejemplares

ISBN: 978-612-47325-0-8

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2016-15794

Impreso en Perú / Printed in Peru

Impreso en Comunica 2 S.A.C.

Calle Omicron N° 218, Urb. Parque Internacional de Industria y Comercio

Callao, Perú, noviembre 2016

ÍNDICE

Proemio	9
Introducción	13
I.	
El mundo en tiempos de Colón	19
II.	
Redescubriendo al personaje: los primeros años del emprendedor	35
III.	
Un proyecto innovador y los secretos de un gran emprendimiento	47
IV.	
El capital humano: ¿presidiarios para un proyecto de alta inversión?	69
V.	
El primer viaje: cuando llega la hora de la ejecución del proyecto	89
VI.	
Los otros viajes: probar lo imposible, el olvido de la gestión y la muerte	113
VII.	
Derribando los últimos mitos	127
VIII.	
Reflexiones para la empresa y los negocios	135
IX.	
Bibliografía	143

Dedicado a mi esposa Olga Lucía

PROEMIO



Paulo Pantigoso
Country Managing Partner
EY Perú

La presente obra de Rodrigo Moreno, profesor titular y Director del Departamento de Historia de la Universidad Adolfo Ibáñez en Chile y Miembro de Número de la Academia Chilena de la Historia, es una versión fresca de análisis y contextualización de la “historia de Colón” contada como lección aplicada al mundo de los negocios. En efecto, el emprendimiento de Cristóbal Colón es explicado con habilidad y precisión histórica de quien la ha estudiado con rigor científico y con la lectura de documentos durante el tiempo de su Doctorado en Historia por la Universidad de Sevilla, y con posterioridad, pero que además tiene la novedad y virtud de ejecutar un paralelismo reflexivo entre la secuencia propia de la historia que ocurrió “de a de veras” -y que nos la cuenta sin las graves distorsiones, prejuicios y deformadas creencias populares conocidas desde la época escolar por la comunidad latinoamericana-, y su análisis ponderado visto desde el mundo de los negocios.

El autor, familiarizado con la historia de Cristóbal Colón desde sus estudios universitarios de licenciatura y doctorado, también ha desarrollado este tema en innumerables clases, disertaciones y estudios a lo largo de su vida lectiva, para donarnos este conocimiento limpio y afincado en una “real” realidad. Rodrigo Moreno nos trae conocimiento “antiguo pero nuevo”, y lo dinamiza abstrayéndonos el pensamiento y transportándonos, a través de Cristóbal Colón, el Emprendedor, hacia un mundo de innovación, de “start ups” y de emprendimiento de proyectos, de planeamiento estratégico y de ejecución, de ejercicios de negociación, de “business

plans" y de presupuestos, de búsqueda de eficiencia y rentabilidad, de administración financiera, de estudio y capacitación, de toma de decisiones y perseverancia, de reclutamiento y gestión de recursos humanos, de compilación del conocimiento previo, de núcleo familiar, de cargos de confianza, de liderazgos y de sus crisis, de contratos, de financiamiento, de tasas internas de retorno esperadas y de "reporte corporativo" a la Corona Española. ¿Todo esto contiene esta obra? Sí, y por ello los invito a leerla. ¿Les resultan familiares estos conceptos empresariales en el siglo XXI? Seguramente que sí, y en ello radica la riqueza del paralelismo planteado que se ancla en conocer la verdadera historia ocurrida, pues hay que conocer y saber leer para encontrar las semejanzas y diferencias de la "empresa de Colón" con la actualidad; detenerse y reflexionar. En este volumen encontrarán conceptos enlazados y contados de manera sencilla para su lectura y entendimiento, y en la obra el autor se deleita al enseñarnos cómo, con sencillez descriptiva y alta calidad relacional, la historia se repite una y otra vez, abordando conceptos empresariales con los que lidiamos en el día a día, tal y como ya ocurría en el pasado.

Tengo el privilegio de haber sido alumno de Rodrigo Moreno en clase y fuera de ella, y lo describo como un emprendedor del conocimiento analítico: lo busca, lo relaciona, lo enseña. Como él mismo menciona: dicta lecciones del pasado para entender el presente y prever mejor el futuro. Rodrigo describe, contextualiza y transporta. Divierte y obliga a la reflexión, y da vitaminas a la creatividad, a la innovación y al entendimiento de las situaciones. El alcance de sus clases, y ahora de esta obra, es de un cometido relacional bidimensional: pasado con presente y futuro, y todos los anteriores vistos desde una óptica empresarial.

En EY no somos ajenos al esfuerzo de emprender, pues consideramos que con el éxito de los emprendimientos es que las sociedades progresan, acumulan beneficios y distribuyen riqueza. El empresario emprende. El empresario fija objetivos y toma decisiones estratégicas con metas, recursos, administración y control de los negocios, y asume responsabilidades comerciales, operativas y legales, pero sobretodo cuida del conjunto de variables que se mezclan para procurar obtener un resultado de producción de mayor satisfacción personal y social; es

un agente que transforma. Pues bien, lo anterior puede escucharse bien *per se* y ser una buena declaración de ideas, pero personalmente también prefiero “provocar que las cosas ocurran, y bien”. Pensando en ello, salvo geniales “chispazos”, no siempre se puede esperar una continua “generación espontánea” de emprendimientos exitosos, si es que el empresario no se cultiva intelectualmente, si no estudia y no tiene conocimiento predictivo de las situaciones a su alrededor. Las capacidades de anticipación predictiva-asertiva, y de leer “varias jugadas del tablero de ajedrez por adelantado”, le proveen al empresario mayores probabilidades de éxito. Pero, sobre todo, un empresario que tiene a su cargo relacionarse y dirigir personas no puede dejar de aprender y de exigirse intelectualmente; tiene que saber mucho más de todo que el promedio, y ahí es donde EY apoya de manera directa con su incansable esfuerzo de dotar de más conocimientos al empresario, para hacerlo mejor persona, mejor gestor y mejor líder, a través del mejoramiento y profundización de su conocimiento. Nos importa mejorar la “biblioteca del empresario” tanto, como servir a la comunidad de negocios con nuestros servicios profesionales, bajo nuestro principio de “construir un mejor mundo para los negocios”. En ese sentido, consideramos que este volumen de Rodrigo Moreno colabora con un impacto concreto en el mejoramiento de la erudición holística personal del empresario en las dos dimensiones antes explicadas. Somos conscientes de que uno de los mejores legados que la humanidad desarrolla es el conocimiento continuo como base de todo lo venidero, y tenemos la convicción de que obras como esta logran el propósito de recoger historia fidedigna y traducirla en análisis para múltiples beneficios, además de educar de manera seria y divertida.

Nuestro sincero agradecimiento al maestro Rodrigo Moreno, por escoger a EY como vector de su conocimiento.

Lima, noviembre de 2016

Paulo Pantigoso
Country Managing Partner
EY Perú

INTRODUCCIÓN

Cristóbal Colón, Cristóforo Colombo o como quieran llamarlo, es una de las figuras más importantes de la historia moderna y posiblemente uno de los personajes con mayor número de biografías escritas en el mundo occidental.

Lo interesante de esta constatación, es que dado su carácter enigmático y revestido de un curioso manto de misterio, muchas versiones acerca de su vida difieren ostensiblemente, a tal punto que todavía hoy siguen apareciendo nuevas versiones y noticias sobre su pasado, así como “nuevas verdades” nunca antes conocidas.

Desde el punto de vista del negocio editorial, Colón es garantía de éxito o, al menos, siempre tiene grandes probabilidades de serlo. Sin embargo, una curiosidad sigue sorprendiendo, y es que la mayoría de la población en el mundo occidental, la que mayoritariamente no entra en el círculo de los lectores de biografías o de libros de historia; sigue basando su conocimiento de la vida de este personaje en lo aprendido en época escolar primaria, con serias deficiencias históricas, gran cantidad de atractivos pedagógicos propios de la infancia, y una tradición legendaria que increíblemente se posiciona con tal fuerza en la mente, que resulta muy difícil borrar en etapas posteriores.

En síntesis, de Colón se sabe poco aunque se cree conocer mucho, con una mayoría que tiene almacenada información en un buen porcentaje errada o deformada y, por lo tanto, inútil a la hora de intentar utilizar dichas experiencias para el análisis del presente y, menos aún, como soporte de apoyo para enfrentar el futuro.

Lo anterior no quiere decir que el conocimiento del pasado exacto es posible. Por el contrario, es sabido que precisamente aquello es

inalcanzable, pero el caso de Cristóbal Colón -tan lleno de mitos y leyendas-, es el ejemplo extremo en que más que acercarnos a la realidad, nos aleja incompresiblemente.

Por ejemplo, de nada ayuda que se diga y siga insistiendo que Colón buscaba probar ante los reyes y sus asesores, que la tierra era redonda. Tamaña afirmación es tan lejana a la realidad, que parece increíble que se siga utilizando en muchas clases de enseñanza escolar, y que han sido generaciones y generaciones las que continúan asimilando esta simpática información... pero inútil.

Precisamente, esta reflexión que haremos en las siguientes páginas apunta a cumplir tres objetivos muy concretos. El primero es buscar acercarnos a los acontecimientos de la trama de Cristóbal Colón, lo más cercano a la realidad; es decir, lo más fiel posible a las fuentes y a los testimonios de la época, siguiendo responsablemente las investigaciones históricas que sobre este tema se han realizado y se siguen haciendo hasta la fecha.

En segundo lugar, el objetivo es desmitificar esta historia. Confrontar la ficción y leyenda con la realidad. A veces se aplicarán las pruebas existentes -algunas de ellas irrefutables-, y cuando no sea posible por su inexistencia o poca claridad, entonces se apelará al sentido común, que si bien no puede ser considerado garantía de confiabilidad, sí permite hacer un ejercicio siempre útil en la historia: tratar de pensar tal como se hacía en la época y, por lo tanto, estudiar los posibles comportamientos y reacciones, condicionado por contextos y entornos.

El tercer objetivo es que, resuelto el tema histórico y desaparecido el peligro de los mitos y leyendas, se intentarán entonces obtener algunas enseñanzas para el mundo de hoy, aunque con énfasis específicos, que en esta obra apuntan hacia la figura de Cristóbal Colón como un modelo para el emprendimiento, la innovación y

la negociación. También permitirá reflexionar sobre el liderazgo, aunque dada las características del personaje pareciera que aquí no nos encontraremos con el mejor de los modelos.

En suma, lo que queremos demostrar en esta pequeña obra es lo real y necesario que resulta el estudio de la historia y su aplicación en el presente.

Esta disciplina o ciencia, tantas veces cuestionada en las metodologías de enseñanza escolar por su reiterada insistencia en la memorización de fechas y datos, se convierte en la vida adulta en una pieza fundamental a la hora de comprender nuestra realidad y, al mismo tiempo, en una importante herramienta al momento de enfrentar el futuro, puesto que conlleva la esencia del ser humano: el utilizar el pasado como experiencia, como preparación.

Este último punto, si lo llevamos a la vida de la empresa y a los negocios, en apariencia alejados de las humanidades, nos hace visualizar un campo de dimensiones insospechadas, en especial para todos aquellos que están en la línea de la toma de decisiones, del liderazgo, trabajo en equipo, estrategia e innovación, por citar algunos conceptos. Todos estos términos se pueden o deben sustentar en las experiencias del pasado. Ahí están los modelos y la prueba concreta de que lo valorado en las empresas del presente siempre ha existido en el pasado, y no solo desde la mirada de la historia económica o empresarial, sino en diversos episodios de la trayectoria de la humanidad.

El ejemplo de Colón va en línea con este último punto. Desarrollado en clases del Multinational MBA de la Adolfo Ibáñez School of Management de Miami, este caso apunta a poner en valor la figura de Cristóbal Colón en clave de negocios y empresa. Por una década, los alumnos que han participado de esta aventura han podido “redescubrir” una historia conocida desde que eran niños, pero no desmentida en la adultez. Una historia que nos abre los ojos a una

nueva dimensión, el de leer la Historia y ponerla en relación con nuestro presente, o hacer de las diversas historias una escuela de aprendizaje para nuestra vida personal y profesional.

Muchas veces mis alumnos me animaron a escribir este “caso”. Algunos con más insistencia que otros, hasta que finalmente EY Perú, en la persona de mi buen amigo y ex alumno Paulo Pantigoso, Country Managing Partner, me presentó con entusiasmo el desafío de concretar sin demora esta obra, tarea que por fin llega a término con este libro que aquí presentamos con mucha alegría y satisfacción.

Antes de terminar, quisiera agradecer el apoyo que durante tantos años he recibido de muchas personas que fueron claves en este proceso que hoy finaliza. No puedo nombrarlas a todas pero si hacer mención a algunas. Y entre ellas quiero expresar mi gratitud a Beatriz Boza, buena amiga e incansable promotora en que estas historias lleguen al mayor universo posible, con una convicción de que con ellas, no solo se aprende un poco más de negocios, sino que se alimenta el espíritu.

También a mis buenos amigos y destacados académicos Carlos Osorio y Alejandro Ruelas-Gossi, quienes fueron determinantes a la hora de que pudiera desarrollar este caso, y muchos otros en pro de contribuir a la educación en la alta dirección de empresas, desde la mirada de un historiador.

No puedo dejar de mencionar mi gratitud a quienes trabajan hoy y lo han hecho en el pasado en la Adolfo Ibáñez School of Management, por el apoyo que me han brindado en esta hermosa década transcurrida. Y también a Francisco Covarrubias Porzio, decano de la Facultad de Artes Liberales de la Universidad Adolfo Ibáñez en Chile, quien siempre me ha apoyado en esta travesía de la multidisciplinariedad.

Una mención especial al profesor Rodolfo Urbina Burgos, maestro y amigo, a quien le debo el haber conocido en profundidad al personaje de estudio. Sus clases han sido para mí y para muchos de mis compañeros de curso, una experiencia realmente inolvidable.

Finalmente mi gratitud al equipo de EY Perú, quienes hicieron posible esta obra que a continuación presentamos.

Lima, noviembre de 2016

Rodrigo Moreno Jeria



I. EL MUNDO EN TIEMPOS DE COLÓN

Para toda comprensión acertada de un caso histórico, el conocimiento del contexto es la mejor herramienta pedagógica de la que disponemos; sin embargo, no siempre se transforma en la de mayor uso común. La tendencia humana es ir “al grano” y, por ende, se tiende a afrontar las temáticas desde la inmediatez y la especificación, sin alcanzar a dimensionar que las variables que circundan nuestra observación suelen ser en muchas oportunidades vitales para entender, por ejemplo, a un personaje y su mentalidad.

En el mundo actual, “entorno” es la palabra que suele reemplazar al ya más tradicional concepto de “contexto”. Si bien no significan exactamente lo mismo -puesto que el entorno social y/o físico se debe entender dentro de un contexto temporal, personal y/o cultural-, su comprensión cercana a un sinónimo nos puede dar luces acerca de la importancia de comprender que lo que rodea al objeto de estudio, incluyendo el pasado, es una variable irrenunciable, puesto que condiciona absolutamente a las personas, tanto en sus actuaciones como en la propia mentalidad de la sociedad en general.

Para el caso de Cristóbal Colón, antes de adentrarnos en el personaje en sí, requerimos conocer el entorno en el que nació, el ambiente que posiblemente lo condicionó, o mejor dicho, el mundo que le tocó vivir, es decir, un siglo XV lleno de transformaciones en la Europa mediterránea, tiempos de transiciones y cambios que sin duda pudieron marcar la vida de aquel hombre que llegó a convertirse en uno de los más importantes de la historia occidental.

Colón, sea cual sea su origen, debemos insertarlo en el ambiente de cambios y transformaciones que se vivieron durante el proceso que hoy conocemos como Humanismo y Renacimiento.

Dichos cambios se comenzaron a fraguar en la baja Edad Media, en especial durante los siglos XIII y XIV, y con un particular punto de atención, aunque no excluyente, en el norte de la península itálica.

Se trataba de un cambio de mentalidad, al que nosotros hoy llamamos “humanismo”, en donde la valoración por el saber del mundo clásico recobró un nuevo impulso, principalmente gracias al auge de las universidades, al progreso económico de algunas ciudades y a la paulatina valoración de los monumentos visibles del mundo romano que existían en toda la península.

Hay que recordar que en el siglo XIII, Venecia y Génova eran dos puertos muy activos en el comercio del mediterráneo, representando la recuperación económica que comenzaba a notarse en el resto de Europa occidental. Pero junto a éstos, ciudades como Florencia, Milán y Siena también estaban en franco proceso de crecimiento, el cual se haría más visible y hegemónico en el siglo XV, en especial en las dos primeras.

Pero, ¿por qué en esos siglos y no antes? El término de las antiguas invasiones bárbaras, cuya última oleada -la de los normandos-, había finalizado recientemente, hizo recobrar las confianzas en un comercio de intercambio entre las ciudades del sur y centro de Europa, las que desde tiempos imperiales romanos estaban conectadas a través de rutas establecidas y por corredores fluviales.

Ahora, descendido el peligro de la inseguridad, nuevamente comenzó a reactivarse el comercio y la industria, a tal punto que se pudo observar una verdadera recuperación urbana de muchas ciudades, algunas de las cuales se transformaron en emporios comerciales, lugares de ferias e intercambios y, en algunos casos, en potencias hegemónicas. Sin embargo, hay que advertir que el mundo rural en torno a estos centros no vivió la prosperidad advertida en el ámbito urbano.

Otro factor que hay que considerar es que, al menos en las ciudades del mediterráneo, descendió el espíritu de cruzada, que en el siglo XII tanta convulsión había generado en la cristiandad. Ello no significó que tras la cuarta cruzada de 1204, liderada por venecianos y que terminó desviándose a Constantinopla, esta haya sido la última, pero las siguientes tuvieron un tono menor y no afectaron el proceso de cambio de mentalidad que se estaba observando en el ambiente del siglo XIII y comienzos del siglo XIV.

Puerto de Génova

*Puerto de Génova en el siglo XV, Hartmann Schedel,
Liber chronicarum, 1493, 58v.*

En este ambiente, hay que situar también el viaje del veneciano Marco Polo rumbo a China, aunque en honor a la verdad la travesía fue realizada por su padre Niccolò Polo y su tío Maffeo Polo, y en el que Marco participó con tan solo 17 años de edad.

Esta notable historia acaecida entre 1271 y 1295, si bien no les significó a los Polo ser los pioneros en visitar la milenaria China, sí los convirtió en los iniciadores, específicamente a Marco, en dar testimonio detallado de las grandezas y riquezas de los dominios de Kublai Kan, el gran emperador mongol que dominaba todo el oriente.

Detrás de ese viaje, estaba la demostración de cómo Venecia y sus comerciantes querían ampliar su ámbito económico, tratando de establecer relaciones comerciales directamente con el mundo asiático sin pasar por los intermediarios de la llamada Ruta de la Seda, que encarecían los bienes que en Europa del Mediterráneo ya eran conocidos. De hecho, las sedas y las especias se estaban transformando en productos de gran atractivo comercial y, principalmente la República de Venecia, dueña del comercio del Mediterráneo oriental, era la principal proveedora en el resto de los mercados del centro y norte de Europa. De ahí el interés de los Polo por intentar conseguir una relación directa con China, proyecto que comercialmente fue un fracaso, tomando en consideración que la travesía duró 24 años, y constatando que un viaje a “las Indias” -en el mejor de los casos-, no tardaba menos de un año de ida y otro de regreso, algo absolutamente inviable a la hora de analizarlo comercialmente.

Y así como Venecia se fue transformando en una potencia hegemónica, también la República de Génova hizo lo mismo en el Mediterráneo occidental, abriendo mercados en la costa africana y más allá del estrecho de Gibraltar: “las columnas de Hércules” del mundo antiguo.

En ambos casos, estos dos estados marcaban la diferencia por su condición de ser potencias marítimas pero, al mismo tiempo, por estar emplazados en puntos estratégicos, lo que facilitaba la conectividad por el mar y, al mismo tiempo, abiertos a las rutas terrestres históricas que vinculaban el sur con el norte, pasando por los Alpes.

Y este aspecto no es menor, considerando que, en la misma época, había comenzado a fortalecerse el comercio en las ciudades del norte de Europa, gestándose algunas alianzas comerciales como, por ejemplo, entre Lübeck -ciudad imperial y pilar en la conexión comercial entre el Mar Báltico y el Mar del Norte-, con el puerto de Hamburgo. Estos vínculos se fueron multiplicando entre otras ciudades, a tal punto de que en el siglo XIII, cien años más tarde, se firmó la célebre Liga Hanseática, verdadera federación comercial

Mapa de las rutas de la Liga de Hansa y las redes comerciales del Mediterráneo, en las que Génova y Venecia muestran su actividad



RUTAS DE LA HANSA

que agrupó ciudades del norte de la actual Alemania, Bélgica, Países Bajos, Inglaterra, Suecia, Noruega, Polonia, Estonia, Lituania, Letonia y Rusia.

Y, al mismo tiempo, a finales del mismo siglo XIII, se había comenzado a gestar la alianza entre pequeños cantones alpinos, que dieron origen a la posterior confederación Suiza, corredor terrestre estratégico para las rutas comerciales entre el mediterráneo y el mar del Norte.

De esta forma, se puede observar que ya en la llamada Baja Edad Media, Europa vivía tiempos de cambio, y que dichas transformaciones se manifestaban en todo orden de las cosas. Evidente se hacía la riqueza de muchas ciudades, manifestada, por ejemplo, en la construcción de obras arquitectónicas relevantes como las catedrales góticas que comenzaron a levantarse entre los siglos XIII y XIV. De igual forma, comenzó a aflorar un ambiente intelectual rupturista, como el del florentino Dante Alighieri, nacido a las orillas del río Arno en 1265, en un entorno familiar dedicado al comercio, pero que recibió formación humanista gracias a figuras como el poeta Guido Cavalcanti.

Tras ellos, afloraron en el siglo siguiente, “el trecento”, personalidades de renombre como Boccaccio y Petrarca, que confirmaban tiempos de cambio, de relectura del mundo clásico, de humanismo.

Y si a todo lo anterior sumamos a artistas como el Giotto -para muchos el precursor del llamado “Renacimiento”- entonces era evidente que en el norte de la península itálica se estaban viviendo aires de innovación, de ruptura de esquemas, de transformación.

Sin embargo, no todo eran buenas noticias. A la crisis agrícola que se observaba en los primeros años del siglo XIV, a mediados del mismo, cuando todo el proceso anterior estaba en marcha y nada parecía detener el camino del progreso que vivía una parte de las ciudades europeas, sobrevino lo inesperado, la tragedia. Un enfermo de un extraño mal de oriente fue desembarcado en el puerto de Messina, Sicilia, en 1347, sin saber que en ese momento se desencadenaría la pandemia más brutal que Occidente había conocido hasta la fecha.

El moribundo estaba enfermo de peste bubónica, conocida universalmente como peste negra o muerte negra, iniciándose un contagio generalizado que se extendió muy rápido, debido a la propia interconexión comercial que existía entre las ciudades mediterráneas y las del resto de Europa, siendo Venecia y Génova, a partir de 1348, las que mayormente posibilitaron el contagio debido a este factor de interconexión.

En pocos meses los resultados fueron desastrosos y al cabo de 5 años el balance pavoroso. Cerca de la mitad de la población de Europa occidental falleció en la pandemia, con varias secuelas posteriores a lo largo del siglo. Si bien no existen cifras oficiales de cuántas personas murieron, algunas estimaciones cifran en 80 millones de habitantes la población del continente antes de 1547, y en solo 50 millones tras el desastre demográfico.

Los factores eran muchos. Los hábitos alimenticios e higiénicos facilitaban la propagación de la enfermedad. La presencia de la rata negra -muy extendida en Europa-, posibilitó la propagación del desastre porque trasportaba las pulgas causantes del contagio.

La enfermedad tenía solo 3 a 5 días de incubación y la mortandad entre los contagiados alcanzaba el 90%. En regiones como Navarra, en España, se sabe que falleció el 50% de la población, y que en zonas portuarias como Marsella en Francia, murió el 60% de la población. El mismo número pareció afectar a Barcelona.

En medio de la desesperación se buscaron soluciones que no fueron afortunadas. Los tratamientos médicos, como las sangrías, no tenían ningún efecto salvo agravar a los pacientes. Por ello, el desastre generaba más preguntas de orden espiritual que científico. Esto era considerado un castigo de Dios frente a los males de la época llena de vanidad y avaricia. También comenzó a gestarse -en algunos lugares- un sentimiento antisemítico, injustificado por donde se le mire, pero presente en la mente de algunas personas que culpaban a los judíos de extender una enfermedad que en realidad mataba a todos sin distinción.

Tras la primera oleada de la peste comenzaron las reacciones. Se mejoraron las condiciones higiénicas en las ciudades, en especial en las más importantes, y mejoraron las prácticas alimenticias. Las referidas especias de oriente comenzaron a tener una importancia mayor, específicamente por el uso que se le daba en la conservación de los productos.

De ahí que pese al desastre demográfico y sanitario, no se abandonó la interconexión comercial sino que se profundizó en la misma, tratando de obtener productos desde diversas regiones de Europa y más allá de ella.

Lentamente las ciudades comenzaron a recuperar fuerza aunque solo un siglo más tarde. El “cuattrocento” fue el que nuevamente mostró señales de prosperidad en algunas regiones, siendo nuevamente el norte de la península itálica la que mostró mayores bríos y, en donde, como se ha señalado, los puertos de Venecia y Génova continuaron mostrando un importante liderazgo en el comercio marítimo.

En este siglo, el que solemos reconocer como el del “Renacimiento”, es que las nuevas ideas que provenían de tiempos anteriores comenzaron a madurar, y ya no solo fueron a través de humanistas intelectuales y eclesiásticos, sino que se incorporaron a este proceso hombres de diferentes ramas como diplomáticos, políticos, filólogos, entre otros.

Pero al igual que el siglo anterior, dulce y agraz, a comienzos del siglo XV el viejo continente estuvo también marcado por dos grandes hitos: por un lado, recién finalizaba el brutal y largo enfrentamiento bélico conocido como la guerra de los cien años (1337-1453) entre Francia e Inglaterra, lo cual de cierto modo había contribuido al desarrollo marítimo de los países del Atlántico por sobre las naciones que se habían encontrado en esta larga pugna. Si bien no fue una guerra continua, sino en etapas de sucesivas campañas, ambas naciones en cuestión quedaron sumamente desgastadas. Una vez finalizada, Francia comenzó a sentar las bases de lo que sería un Estado Moderno, e Inglaterra se sumía en un intenso conflicto interno pero que también y como consecuencia la llevaría a la consolidación del nuevo Estado.



La peste negra*Imagen de la "Muerte Negra",
biblia de Toggenburg, 1411.*

Y, por otra parte, está la caída de Constantinopla en manos de los turcos otomanos, que desde hacía dos siglos estaban en franca expansión en Asia Menor. Este acontecimiento tuvo drásticas consecuencias, ya que se interrumpieron las habituales rutas terrestres comerciales con Asia y, por lo tanto, se hizo imprescindible encontrar un nuevo derrotero hacia el Oriente, especialmente por parte de Portugal y posteriormente por el Reino de Castilla.

Desde la óptica de los puertos hegemónicos del Mediterráneo, el golpe fue devastador. Los turcos se transformaron en una nueva competencia que parecía cerrarle el paso a venecianos y genoveses, o al menos encarecerlo, en la ansiada ruta del comercio asiático y del oriente medio. Entonces, lentamente comenzó a gestarse un proceso de decadencia económica en las antiguas potencias marítimas entre las que se contaba la Génova de Colón, en los mismos años en que nació el personaje, hacia mediados del siglo XV.

Pero no a todos les fue mal en esta época. Florencia “floreció” como su nombre, lo mismo que Milán y otras ciudades y estados europeos. Pero mejor le fue a Portugal, un reino periférico, aparentemente desfavorecido por su condición “atlántica” y no mediterránea, ya que desde ese mismo siglo había iniciado silenciosamente una campaña de expansión marítima que le convertiría muy pronto en un referente del mundo moderno.

Esos fueron los años del príncipe Enrique de Avis, alias “el Navegante”, quien debía su apodo póstumo al impulso estratégico que le dio a las empresas marítimas en el Atlántico, que permitió a Portugal adueñarse del archipiélago de las Azores y de las islas Madeiras, y de una buena parte de la costa africana occidental, incluyendo las islas del Cabo Verde. El infante Enrique aportó en este proceso comprendido entre los años 1414 y 1460; esta última, fecha de su muerte, con una visión geopolítica innovadora que convirtió a su patria en una potencia naval.

Para ello, hizo lo que hoy sabemos que resultó clave y determinante a la hora de hacer una planificación estratégica efectiva, y es el de promover la educación, en este caso la marítima, la que si bien se

El Príncipe Enrique "El Navegante" en el Monumento a los Descubrimientos, en Lisboa; recuerda a todos los portugueses que participaron en esta importante etapa de la historia lusitana.



Fotografía de Diego Delso

hacía primordialmente en forma práctica, es decir, navegando en las carabelas, pudo ser que a través de su famosa y mítica “Escuela de Navegantes” en Sagres, haya alcanzado a generar un epicentro de experiencias e información sobre lo que se estaba realizando en el mundo atlántico. En todo caso, fue la ciudad de Lisboa el centro neurálgico de las expediciones portuguesas, de la valiosísima información cartográfica levantada en dicho siglo y de las mejores innovaciones tecnológicas de su tiempo en materia de “navegación de altura”, de altamar.

Y si Portugal estaba aprovechando su oportunidad, también los reinos vecinos hacían lo suyo. Gracias al matrimonio de Isabel y Fernando, las coronas de Castilla y León por una parte, y la de Aragón por otra, se unieron a partir de 1469. Con ello, comenzaba a cimentarse la creación de un Estado Moderno y poderoso que pronto se pondría en campaña para alcanzar las mayores expansiones territoriales, aunque las tareas pendientes en su frente interno, en particular contra el reino musulmán de Granada, retrasarían unos años la carrera por el Atlántico hasta la última década del siglo XV.

Este contexto llevó a Castilla y Aragón a consolidar su expansión territorial y, además, a iniciar una etapa de intensa y ardua conquista continental de dimensiones hasta esa fecha insospechadas, puesto que el principal objetivo a alcanzar, tras la crisis del mediterráneo, era comerciar con el mundo de oriente: un espacio geográfico al cual los estados europeos reconocían políticamente a partir del Imperio Mongol, que hacía casi tres siglos se había consolidado como la gran potencia hegemónica de “las Indias”.

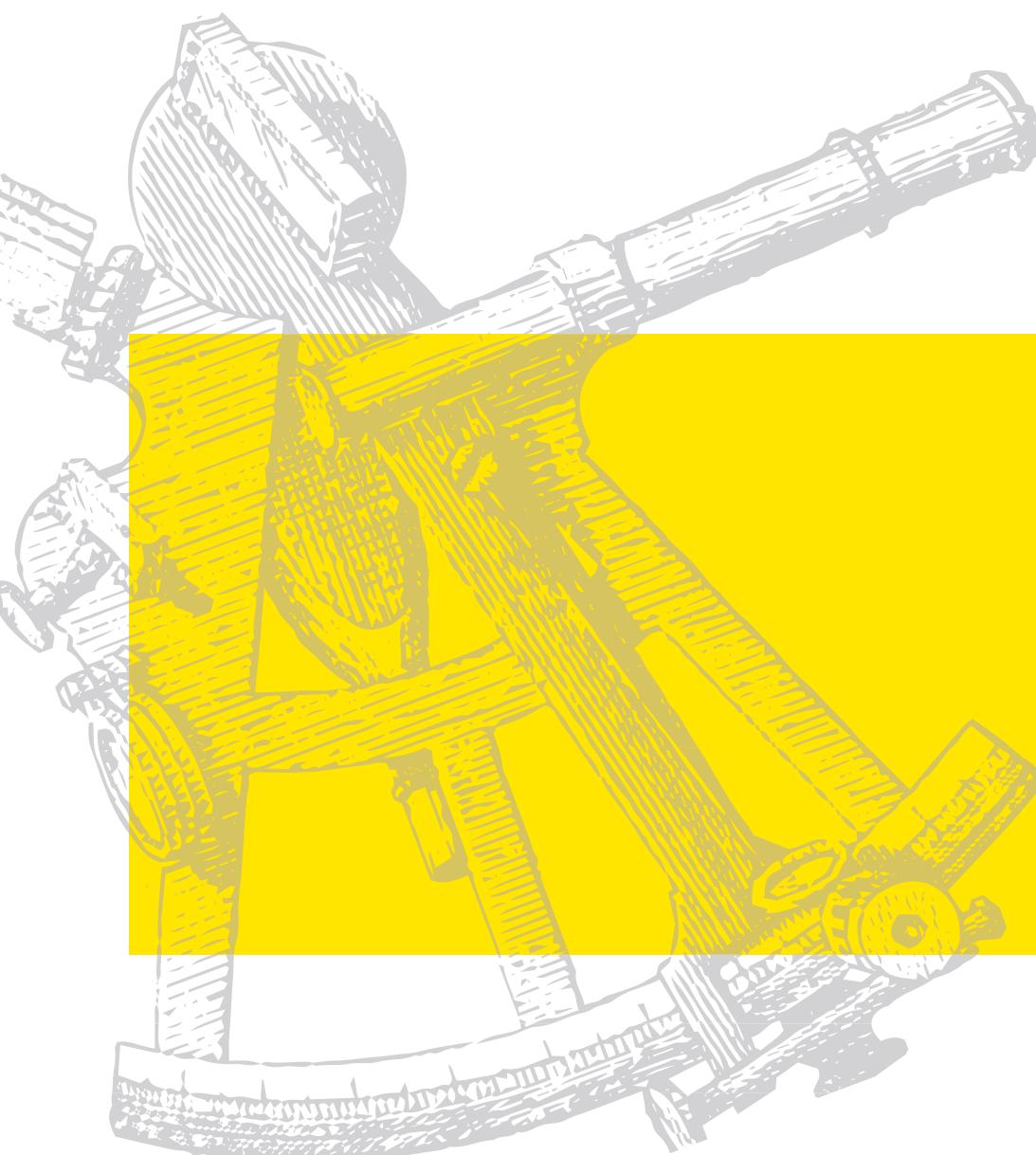
En este contexto o entorno, debemos situar la historia de Cristóbal Colón: un espacio de cambios, progresos, crisis, transformaciones y oportunidades. El siglo XV no se explica por sí mismo, sino que era parte de un proceso en desarrollo, y en donde y en particular, las ciudades del norte de la actual Italia se mostraban muy activas y protagonistas de un mundo humanista y renacentista, ahora reforzado con la invención de la imprenta a mediados de la centuria.

En suma, era el momento propicio para un genovés, de profesión navegante, con espíritu emprendedor y abierto a la innovación. Estaba en Colón aprovechar su oportunidad.

Los Reyes Católicos



*Retrato anónimo de los Reyes Católicos, finales siglo XV.
Convento de Santa María de Gracia de Madrigal de las Altas Torres.*



II. REDESCUBRIENDO AL PERSONAJE: LOS PRIMEROS AÑOS DEL EMPRENDEDOR

Lo primero que hay que aclarar, es que una buena parte de la vida de Cristóbal Colón ha estado sujeta a una constante revisión por parte de los historiadores e investigadores de diversa procedencia.

Ya sobre el lugar de nacimiento de este importante personaje de la historia universal se ha discutido durante más de un siglo. Las hipótesis que han surgido son diversas, aunque según la mayoría a la cual me adhiero, Cristóbal Colón habría nacido el año 1451 en Génova. Sin embargo, no podemos dejar de mencionar que sobre el lugar de nacimiento se ha especulado tanto, que posiblemente es uno de los personajes sobre el cual más orígenes se han postulado a través de la historia. Solo como ejemplo, se le ha atribuido vínculos corsos, catalanes, baleares, gallegos, portugueses, griegos, extremeños, franceses, entre otros. Y a ello, hay que sumar que en más de una ocasión se le ha identificado como judío sefardita o también como judío converso.

¿Y cómo se llamaba? La tesis oficial nos habla de Cristóforo Colombo, castellanizado a Cristóbal Colón, pero no dejan de postularse otros nombres como Joan Colom o Pedro Madruga, por citar algunos. Como se puede ver, hay posiciones irreconciliables y, de tanto en tanto, aparecen nuevas hipótesis que inundan las librerías y las redes sociales. Hace poco se señaló que en realidad era nieto del rey de Polonia Ladislao III y que había nacido en las islas Madeiras. Como se puede observar, el tema sigue abierto.

¿Pero por qué tantas dudas? El gran causante de esta avalancha de hipótesis ha sido el mismo personaje, porque escasamente se refirió sobre su vida privada, y menos aún de su infancia. Tampoco lo aclaró en forma muy categórica su principal biógrafo, Hernando Colón, segundo hijo del protagonista, que con su “Historia del Almirante” escrita muchos años más tarde, no dio detalles de la infancia y adolescencia del navegante.

No obstante y hasta la fecha, los pocos documentos que existen confirman sus orígenes genoveses, aunque los detractores de esta tesis dudan de la autenticidad de los mismos.

Para acrecentar el mito, si bien Colón escribió mucho, lo hizo habitualmente en castellano y otras veces en latín, no usando su lengua materna genovesa. Tampoco escribió en portugués siendo que vivió en tierras lusitanas unos buenos años. Este antecedente nos inclinaría a pensar en un posible origen hispánico, pero en Castilla era considerado extranjero según el testimonio de todos sus contemporáneos.

Seguramente, algo ocultaba de su pasado: ¿quizás sus orígenes familiares no le servían para insertarse en los ámbitos en los cuales se desenvolvió en la adulterz? No lo sabemos, pero pese a todo lo anterior, es altamente posible que nuestro personaje haya sido hijo de Doménico Colombo y de Susana Fontanarossa, quienes de dedicaron al negocio de la lana en Génova. El matrimonio tuvo al parecer cinco hijos, de los cuales Cristóbal y Bartolomé optaron por la navegación. Diego continuó con el oficio familiar y de los dos restantes, Juan y Bianchinetta, no se tiene mayor información, aunque esta última parece que murió joven.

Al parecer, Cristóbal sintió un prematuro interés por la navegación, el cual habría ido adquiriendo a través de conversaciones con marinos y comerciantes genoveses, muy vinculados a la vida del Mediterráneo. No hay que olvidar lo que señalamos en el capítulo anterior, en cuanto a que dicha ciudad, junto a Venecia, eran las principales potencias marítimas de la época y, por lo cual, no debe parecer extraño que muchos jóvenes optaran por la carrera naval y de negocios afines a la misma.

No sabemos con quién aprendió a navegar. En aquel tiempo, los marinos se hacían en el mar desde muy jóvenes, pero en el caso de Colón solo se hace referencia a su vida como piloto cuando ya tenía sobre los 20 años de edad, por lo cual ahí hay otro misterio en cuanto a su formación. Algunos postulan que Cristóbal era sobrino del almirante Guillaume Casanove – Coulon, y que con él habría aprendido el arte de navegar, pero que no lo habría mencionado en sus testimonios autobiográficos porque dicho personaje realizó actividades corsarias en el Mediterráneo y en el Atlántico, es decir, aquella fama podría jugarle una muy mala pasada en su vida.

Cristóbal Colón

Retrato de Cristóbal Colón por Sebastiano del Piombo, 1519.
Metropolitan Museum, Nueva York.

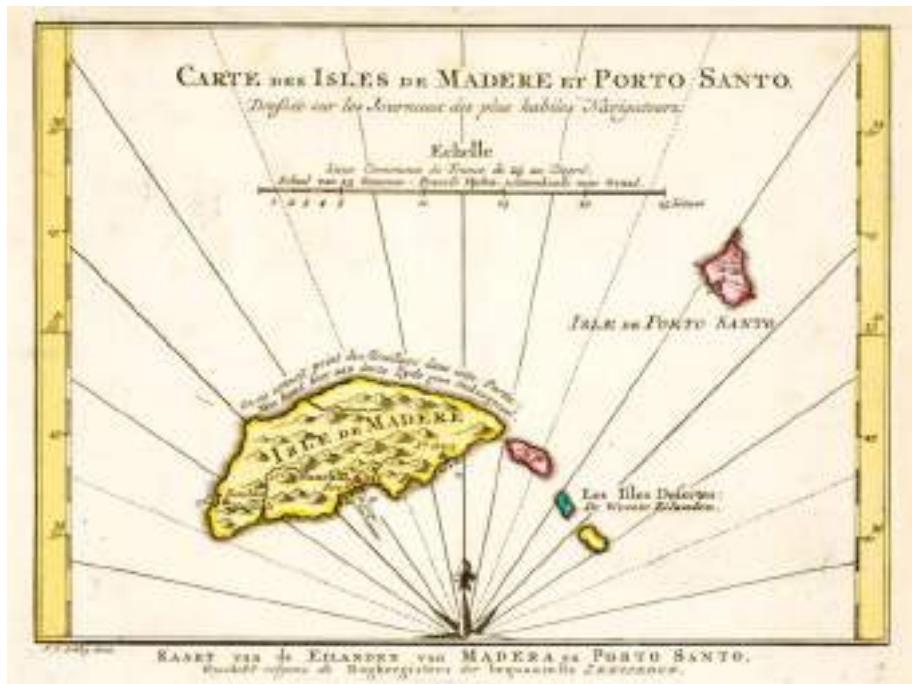
futura, en especial cuando Colón terminara vinculado tanto en Portugal como en España con el importante y estrecho círculo de la nobleza y burguesía. No obstante lo anterior, no ha sido posible comprobar esa curiosa e interesante hipótesis.

Con escasa información sobre sus años de adolescencia y juventud, solo hacia 1476 identificamos al genovés navegando en la costa atlántica y arribando al puerto de Lisboa, aunque en la biografía escrita por Hernando Colón se recrea la llegada del genovés a la costa lusitana de manera un tanto fantasiosa, nadando como único sobreviviente, luego de un ataque corsario que hizo zozobrar su nave en las cercanías del Cabo de San Vicente.

Lo que sí parece más claro es que Colón, antes de arribar a Portugal, tenía vasta experiencia en navegación, habiendo recorrido el Mediterráneo desde Grecia hasta Gibraltar, y que también conocía las aguas atlánticas, siempre navegando al servicio de empresas genovenses, aunque en una oportunidad apareció trabajando para el rey de Aragón en un conflicto con Renato de Anjou por la sucesión de la Corona de Nápoles.

Como plantea el historiador Jacques Heers, es posible que la llegada de Colón a Lisboa haya sido mucho más sencilla de lo que las historias intentan recrear. En dicha ciudad vivía, desde hacía un tiempo, su hermano Bartolomé, y esa fue la razón por la cual Cristóbal decidió buscar nuevas oportunidades en dicho reino.

Mapa de las islas Madeira y Porto Santo



Mapa de las islas Madeira y Porto Santo, J.V. Schley,
Amsterdam, 1770, Colección particular

Además, si recordamos el contexto comentado anteriormente, Génova mostraba los primeros signos del impacto de la caída del comercio de oriente por la vía del Mediterráneo y, por su parte, el reino Luso se ofrecía como un espacio emergente y lleno de oportunidades, que Colón y muchos otros itálicos vieron como una opción atractiva.

En Lisboa, al parecer, trabajó en actividades comerciales y tomó contacto con todo el mundo marítimo que por entonces bullía en el puerto lusitano, epicentro de las expediciones que partían o regresaban desde el Atlántico sur.

Posiblemente vivía en un barrio de inmigrantes genoveses, y desde ahí, comenzó a realizar travesías que le llevaron, entre otros lugares, a las islas Madeiras, y según propio testimonio de Colón, en un viaje tuvo la oportunidad de conocer las Islas Británicas y “la isla de Tule”, nombre con el que se conocía en aquella época a la Islandia actual. Este último punto siempre ha sido muy discutido en cuanto a su real veracidad.

Sí sabemos que al poco tiempo de arribado a Lisboa, conoció a quien sería su futura esposa, la portuguesa de orígenes itálicos de Plascencia, Felipa Muniz de Perestrello, con quien contrajo matrimonio en torno al año 1479. Ella, por parte de su madre, los Muniz, pertenecía a una familia aristocrática influyente, y su padre, Bartolomeu Perestrello, era Señor y Gobernador de la isla de Porto Santo en Madeira.

Según la historia más legendaria, Cristóbal y Felipa se habrían conocido en la iglesia del convento de Todos los Santos a orillas del río Tajo, a donde ambos iban con frecuencia a rezar; sin embargo, también es posible que haya sido Bartolomé, afincado en Portugal desde hacía un tiempo y bien vinculado con la aristocracia local, el que los haya presentado en algún momento. De otra forma, es complejo pensar que al poco tiempo de residir en Portugal ya estuviera casado, y más aún con una persona que pertenecía a

una importante familia lusitana, que si bien no tenía una fortuna relevante, sí poseía contactos que Colón, en su condición de inmigrante, estaba lejos de adquirir.

Al poco tiempo de contraer matrimonio se fueron a residir a Madeira, primero a la isla de Porto Santo aunque también parece que vivieron en Funchal, capital de la isla principal. Desde ese archipiélago, Colón ya navegaba como piloto al servicio de empresas portuguesas patrocinadas por la Corona. De esta forma, conoció todas las experiencias que tenían los marinos lusitanos, tema que veremos más adelante.

También, durante su residencia en la isla Madeira, hizo una travesía a su natal Génova transportando un cargamento de azúcar, viaje que quedó registrado a raíz de un pleito en 1479.

Recordemos que ese mismo año, en setiembre para ser más exacto, se cerraba el famoso tratado de Alcaçovas, ratificado en Toledo un año más tarde. En este documento, firmado entre Juan II de Portugal y los Reyes Católicos de Castilla y Aragón, se estableció el límite marítimo entre las dos coronas en los 28 grados latitud norte, meridiano de las islas Canarias, las cuales quedaban en poder de los castellanos y, en compensación, Portugal quedaba con la exclusiva navegación por la costa africana en la posible ruta que estaban abriendo hacia el Oriente.

No sabemos si Colón viajó en ese tiempo al Golfo de Guinea y, en específico, al fuerte de San Jorge da Mina antes de la firma del tratado, pero sí lo hizo en los primeros años de la década siguiente, posiblemente en 1482.

Continuando con su vida, viviendo en la Madeira, vino al mundo su primogénito, Diego Colón, que llevaba el nombre de su hermano menor. El niño nació en 1480 en Porto Santo, y ahí fue criado por Felipa en sus primeros años de vida.

En cuanto a Cristóbal, mientras navegaba y sumaba experiencias y conocimientos durante su estancia en las Madeiras, más su bagaje

de navegaciones previas que, como dijimos, parecía ser bastante profunda pero poco conocida, el genovés pudo comenzar a idear la presentación de un proyecto de descubrimiento al rey de Portugal Juan II, idea que posiblemente entregó ese mismo año, 1483.

Lamentablemente para él, la evaluación tardó un tiempo y, mientras tanto, falleció Felipa por causas que desconocemos. La muerte de su esposa debió haber acaecido en 1485, cuando Diego sólo tenía 5 años de edad. Para entonces ellos estaban viviendo en Lisboa. ¿Se habrían trasladado por la salud de ella? ¿Lo habrían hecho porque ya estaba lanzado en concretar su emprendimiento y necesitaba los contactos necesarios en la corte? No lo sabemos, aunque parece que la segunda interrogante puede haber tenido relación con el traslado.

Y, como sabemos, el proyecto fue rechazado en el mismo año en que el genovés quedó viudo, por lo cual todo pareció indicar que hubo que comenzar nuevos rumbos fuera de Portugal, porque con la pérdida de Felipa, el rechazo de su emprendimiento y la posible persecución que en la misma fecha sufrieron los familiares de su esposa, clan al que políticamente también pertenecía Colón, todo ello hizo que su residencia en el país luso llegara a su fin.

Por esta razón, viudo y en compañía de su pequeño hijo Diego, Colón decidió trasladarse al Reino de Castilla, fijando su primer arribo a la provincia de Huelva, con la probable intención de que su cuñada le ayudara a cuidar a su hijo, quien no le podría acompañar en la travesía que iba a emprender y que no era otra que intentar llegar a la corte de los Reyes Católicos para ofrecer lo que Portugal recientemente había rechazado.

Sin embargo, hay un curioso episodio que aparece en la vida de Colón y que nos abre ciertas interrogantes. ¿Por qué cuando arribó a Huelva fue directamente al lejano convento franciscano de La Rábida a pedir hospedaje y alimentación para él y su hijo, siendo que su familia política vivía a unos pocos kilómetros? La respuesta lógica podría ser que solo estaba de paso y que continuaría su recorrido al día siguiente, pero en realidad sabemos que los

franciscanos lo recibieron y durante varios días permaneció ahí. ¿Buscaba sólo hospedaje?

No lo sabemos, pero si analizamos el contexto, las dudas se acrecientan. El convento o monasterio de La Rábida, como se le suele llamar, era una edificación solitaria en donde vivía una pequeña comunidad de frailes franciscanos, que a diferencia de lo habitual, vivían una experiencia más contemplativa, muy en concordancia con las reformas que la orden religiosa había sufrido en el siglo XV. Es decir, vivían en forma más cercana a como lo hacían los monjes de claustro, y no como los típicos frailes mendicantes, que solían tener sus conventos en las propias ciudades.

Entonces, ¿por qué Colón optó por ir a ese monasterio siendo que en la propia ciudad de Huelva podría haber también recibido apoyo y ayuda? En La Rábida había algunos frailes que seguramente a Colón le interesaba conocer. Justo cuando el genovés tocó la puerta del monasterio, residía ahí en forma temporal fray Antonio de Marchena, conocido astrónomo y conocedor de la geografía náutica. Con él pudo intercambiar ideas durante varios días. Recibió las críticas de hombre sabio y también conoció en profundidad lo que el genovés había propuesto al rey de Portugal y que ahora quería presentar a los reyes de Castilla y Aragón. Además, también residía en La Rábida, aunque no sabemos si estaba en ese momento, fray Juan Pérez, un personaje que sería clave en la historia del navegante.

En ese encuentro, casual o no, se comenzó a fraguar la génesis del proyecto colombino en España. La llegada a ese monasterio fue vital para los objetivos que Colón se había trazado tras abandonar Portugal. ¿Estuvo planeado? ¿Por qué tan estratégico? En realidad los frailes lo escucharon, creyeron en su proyecto y, más importante aún, lo ayudaron. Y vaya que tenían contacto, puesto que fray Juan Pérez, a quien conocería más tarde, había sido uno de los confesores de la Reina Isabel, un contacto soñado y posiblemente no tan casual. Colón, al parecer, sabía muy bien cómo mover las piezas y posiblemente esa había sido la razón que lo había llevado a pedir caridad en las puertas de aquel solitario monasterio.



De esta forma cerramos este primer capítulo de la vida del futuro Almirante. Una etapa silenciosa pero formativa, en donde saliendo desde su natal Génova hizo su vida en el mar y formó una familia en Portugal, y que tras la tragedia y la decepción, buscaba nuevos horizontes en otra potencia emergente, una que pronto llegaría a convertirse en el estado más poderoso del mundo.

Interior de la Iglesia del Monasterio de La Rábida. Este espacio del monasterio conserva su arquitectura del siglo XV, por lo que es muy cercana a cómo la conoció Cristóbal Colón.



Fotografía de Rodrigo Moreno



III. UN PROYECTO INNOVADOR Y LOS SECRETOS DE UN GRAN EMPRENDIMIENTO

El interés científico y náutico parece haber sido una preocupación constante en Colón a lo largo de su vida, lo que le permitió ir adquiriendo cada vez mayor conocimiento. Por esta razón, no debió sorprender que en 1483 haya presentado a Juan II de Portugal, un proyecto que tenía por finalidad descubrir una nueva ruta hacia las “Indias”, léase Japón, China, Indonesia y la India, y así posibilitar la optimización de los tiempos de traslado en las actividades comerciales, garantizando además una conectividad sin intermediarios, aspecto que hasta la fecha era el principal inconveniente para el comercio de las especias y la seda.

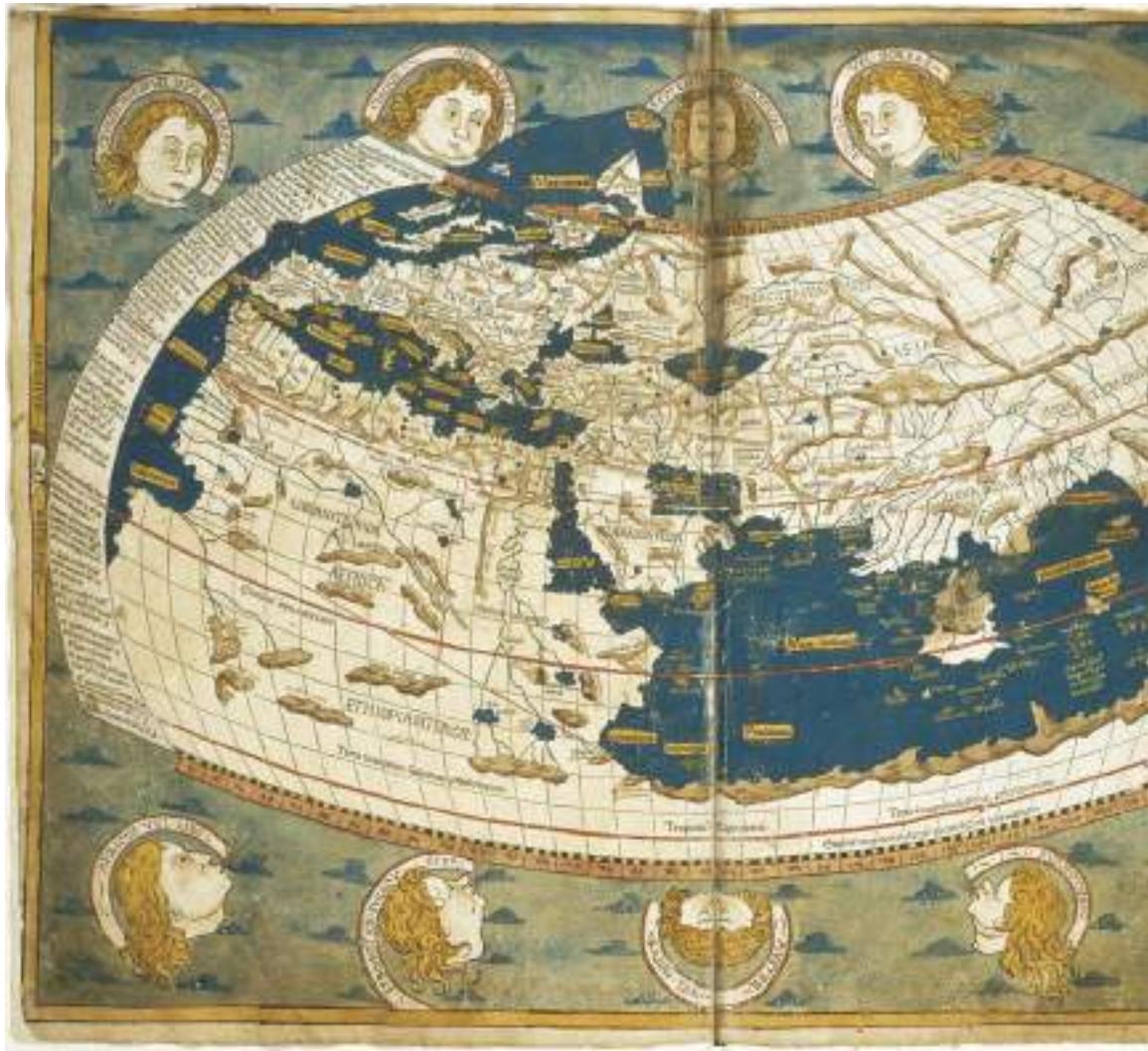
Como genovés, conocía muy bien la realidad del Mediterráneo, lo atractivo y estratégico que había sido el comercio con Asia, y la imposibilidad de volver a recuperarlo por las vías tradicionales.

Si Colón llegó a Portugal buscando nuevas oportunidades, estaba claro que su vida estaba abierta a aprovechar en algún momento todo su potencial para generar alguna empresa que le diera réditos económicos y, al mismo tiempo, le brindara la fama que como cualquier navegante de aquella época, observaba la vorágine y atractiva actividad descubridora.

A propósito de cómo este navegante elaboró su proyecto, sabemos en primer lugar que él no tuvo estudios formales aunque sí sabía leer y escribir, y, también, como aficionado y autodidacta, que estaba familiarizado con la literatura científica de la época. Además, no tenemos que olvidar que con la aparición de la imprenta en 1448 en Europa central, había comenzado lentamente a publicarse clásicos del saber antiguo, entre otros, la célebre Geografía de Ptolomeo, obra que posiblemente él conoció en esta época.

También tuvo gran difusión, por estos mismos años, El Libro de las Maravillas de Marco Polo, por lo que tampoco resultaría extraño pensar que nuestro personaje lo pudo haber leído por primera vez antes de presentar su primer proyecto, aunque debemos advertir que hay quienes piensan que esta literatura fue “consumida” por el genovés en años posteriores.

Geografía de Ptolomeo



Mapamundi según el geógrafo Ptolomeo (siglo II d.C.) Edición impresa de 1482.
Colección John Carter Brown Library, Rhode Island.



Otro libro emblemático para la época fue el *Imago Mundi*, escrito por el sabio cardenal Pierre D' Ailly, así como también la Historia *Rerum Ubique Gestarum* de Eneas Silvio Piccolomini, el Papa Pío II, una obra que se presentaba como un estado del conocimiento del mundo asiático.

Sabemos que todas estas obras Cristóbal Colón las compró y pertenecieron a su biblioteca personal, la que felizmente se conserva en la catedral de Sevilla, pero las dudas se generan porque algunas de ellas al parecer fueron adquiridas con posterioridad al primer viaje; sin embargo, no significa ello que Colón no las haya podido consultar antes en alguna biblioteca como la de Lisboa, donde él tuvo acceso en tiempos en que residió ahí.

En suma, este autodidacta genovés se nutrió de un mundo que estaba en proceso de cambios y en donde el humanismo jugaría un papel trascendental. Así, entre la teoría y la praxis, tuvo acceso, en su caso, a lo que se traducía en el uso de material e instrumentos de navegación de última generación, acceso a cartografía de vanguardia y conocimiento de vientos y corrientes marinas, entre otras ventajas.

Al parecer, tras su mencionado viaje a Guinea y el retorno por la famosa “Volta da Mina”, ruta secreta que los portugueses hacían desde el fuerte San Jorge da Mina hacia Lisboa pasando por las islas Azores, fue el momento crucial para decidirse a plantear un descubrimiento de la ruta por el occidente atlántico, aprovechando los mismos vientos alisios que los navegantes lusitanos aprovechaban para regresar desde el sur de África hacia el norte. Según él, ese viaje era factible porque la velocidad de las naves sería mayor, y porque la tierra, en la otra ribera del gran océano, estaba mucho más cerca de lo que sus contemporáneos creían. ¿De dónde sacaba esta idea? Esa es una de las claves del proyecto colombino.

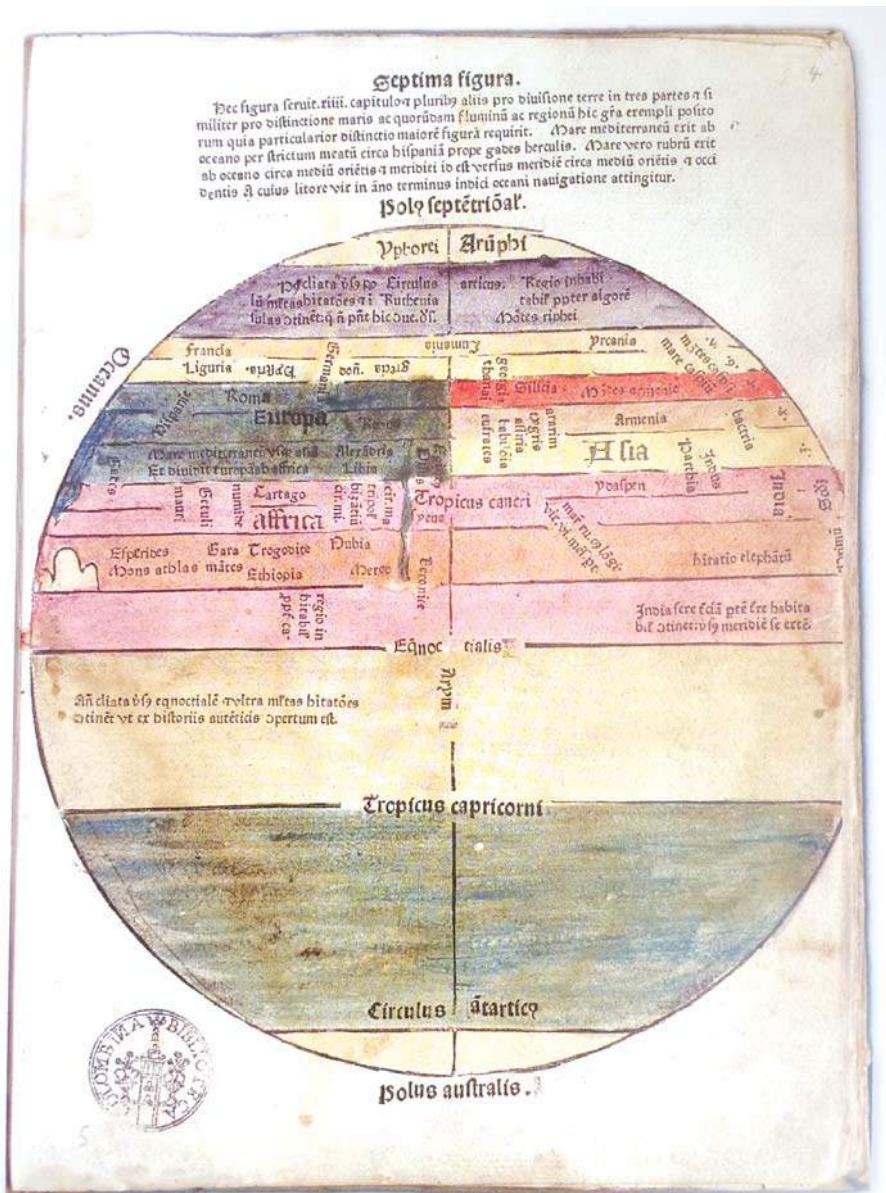
El genovés, en algún momento, constató que los vientos alisios podían ser aprovechados de muy buena forma si se zarpaba desde las islas del Cabo Verde rumbo al noroeste, en dirección

supuestamente hacia el continente asiático. Si para ello se ocupaban carabelas, naves pequeñas pero muy marineras, con velas latinas a popa para aprovechar mejor los vientos, el trayecto era posible de sortear hasta tocar costas de islas y tierra firme asiática. Para ello, las carabelas tenían la ventaja de tener, pese a su tamaño, buena capacidad de carga, lo que posibilitaba una mayor autonomía y, al mismo tiempo, bodegaje para hacer viable la travesía desde el punto de vista económico.

Una ventaja que hay que tener en consideración es que el genovés, junto a su experiencia como marino y las lecturas con la que fue apoyando sus convicciones científicas, era un hombre que observó muy bien el entorno en el que se desenvolvía. Por ejemplo, en sus viajes recabó información sobre situaciones particulares con relación al Mar Océano, y en la isla de Madeiras constató la llegada de objetos flotantes provenientes del oeste que hacían presumir la existencia de tierras no tan lejanas. También había oído de navegantes portugueses sobre viajes más allá de las islas y, también, cuando estuvo en La Rábida, había tenido la posibilidad de conversar con un viejo marino palermo, Pedro Vázquez de la Frontera, quien había participado en su juventud en una navegación portuguesa por el llamado “mar de los Sargazos” en el corazón del océano Atlántico.

Con estas ideas, tuvo además acceso a información privilegiada como la lectura de una carta del sabio florentino Paolo del Pozo Toscanelli al canónigo Fernando Martins de Lisboa, escrita en 1474 y en la que afirmaba que el globo terrestre era mucho más pequeño de lo que los griegos antiguos habían señalado. Toscanelli postulaba que la tierra media, en cifras actuales, unos 10,000 kilómetros menos de lo que los matemáticos clásicos habían afirmado, y además adjuntaba un mapa, hoy perdido, en el que se podía observar el atlántico con sus riberas muy cercanas, lo suficiente para postular un proyecto de navegación por donde nadie lo había hecho antes, al menos oficialmente. A propósito de la carta, nunca se ha podido saber con exactitud cómo esa carta llegó a manos de Colón, una de cuyas copias el genovés conservó en su biblioteca privada, adherida al citado libro *Historia Rerum*.

Imago Mundi



Distribución idealizada del Mundo según Pierre d'Ailly, facsímil del *Imago Mundi* c.1483.
Biblioteca de la Institución Colombina, Sevilla.

En suma, todas estas variables anteriores permitieron al genovés construir primero mentalmente, y luego por escrito, un proyecto de descubrimiento que tomara la ruta de las islas del Cabo Verde en dirección a Cipango y Catay, el que estaría a una distancia calculada por Colón en torno a las 750 leguas con el primero y a unas 1,125 leguas para el segundo de los destinos planeados, siempre y cuando se hiciera la travesía aprovechando los vientos alisios.

Con esta claridad, la propuesta fue presentada al rey Juan II de Portugal, con el que no tuvo mayor problema en contactar, dada la conexión familiar nobiliaria de su familia política.

No sabemos quién pudo haber ayudado a desarrollar su proyecto, pero al parecer Colón actuaba solo, aunque detrás, apoyando siempre, apareciese la figura de su hermano Bartolomé, quien así como había llegado antes a tierras lusitanas, se movía muy bien en el ámbito marítimo y era conocido por confeccionar y vender “cartas de marear”, es decir, cartografía náutica.

La idea de la propuesta era que la Corona portuguesa financiara el proyecto y que Colón fuese designado su ejecutor, obteniendo los beneficios económicos y el reconocimiento y prestigio de parte de sus pares.

Como era habitual, ante la presentación de este tipo de propuesta, no era el monarca quien decidía sino que se estudiaba el caso en una junta de expertos, o en alguna facultad universitaria. Por esta razón, no resulta extraño que la propuesta del genovés fuera a parar a un comité de expertos compuesta por el obispo de Ceuta, Diego Ortiz de Villegas, y los matemáticos Josef Vizinho y Rodrigo das Pedras Negras, quienes, tras estudiar científicamente la propuesta, aconsejaron rechazarla porque no se sustentaba bajo ninguna forma.

La propuesta colombina, si bien se veía interesante, era muy débil desde el punto de vista matemático, porque entraba en conflicto con figuras de la talla de Eratóstenes y Ptolomeo, y porque Colón

no tenía respuestas sólidas a todas las dudas que dejaba la idea de que el perímetro de la circunferencia de la tierra era más pequeño.

Así, ni siquiera se llegó a evaluar la propuesta económica, ya que se consideró que la innovación de Colón no tenía sustento, y la comisión decidió recomendar al Rey que la rechazara, cosa que Juan II cumplió al pie de la letra en 1485.

Además, para desgracia de Colón, el rey estaba enfocado en las exploraciones de territorios africanos por lo que, junto con ser inviable la propuesta, al monarca no le interesó un proyecto de esta índole porque la rentabilidad que estaba adquiriendo en la ruta africana era tan extraordinaria, que claramente Colón ofrecía un producto inseguro en un escenario de mucha prosperidad y proyecciones. En definitiva, la aprobación de nuevos proyectos necesitaron de escenarios propicios y el de Colón en Portugal no lo era. Y, además, la elaboración de un proyecto innovador requería de una preparación mayor para que pudiera resistir la crítica técnica, cosa que aquí no ocurrió.

Tal como se mencionó en los antecedentes biográficos del navegante genovés, el año 1485 fue duro para él. Le rechazaron la propuesta de su vida, murió su esposa y al parecer sufrió persecución. Por esta razón, decidió ir a Castilla y proponer literalmente, a “la competencia”, el proyecto que de ser cierto, haría rico a Colón y a quien lo apoyara.

Por otra parte, tiempo más tarde su hermano Bartolomé comenzó un periplo, primero en Inglaterra y luego en Francia, para sondar futuros contactos que posibilitaran nuevas alternativas en caso que fracasara la opción hispana.

Tras el mencionado arribo a La Rábida, que no parece tan casual como suele mostrarse en la historia colombina, Colón logró el apoyo del citado padre Antonio de Marchena. Fue él quien le creyó y decidió recomendarlo para que tomara contacto con los Reyes Católicos. Para ello, escribió al fraile Hernando de Talavera, de la orden de los jerónimos y confesor de la reina Isabel, quien

posiblemente fue quien presentó a Colón ante los Reyes en la ciudad de Córdoba. También otro fraile, el dominico Diego de Deza, presente en el primer encuentro, lo apoyó desde el comienzo. Y fue en Córdoba, en vísperas del encuentro con los monarcas, cuando conoció a Luis de Santángel, escribano de ración de la Corona de Aragón y gran financista de los Reyes Católicos, quien es posible que también haya oído de la buena recomendación que le hizo el padre Marchena.

Inteligentemente, los frailes de La Rábida sabían que el futuro de Colón no dependía solamente del parecer de los reyes, sino del financiamiento, por lo cual contactarlo con los asesores fue, al fin y al cabo, la mejor ayuda que el genovés pudo haber recibido, más aún si tomamos en cuenta que personajes como Luis de Santángel fueron vitales en la aprobación del proyecto. De hecho, circula otra versión que dice que el padre Marchena presentó a Colón ante los duques de Medina Sidonia y Medinaceli, como una estrategia.

Lamentablemente para nuestro personaje, los Reyes estaban muy atareados y decidieron delegar en el Consejo Real el estudio de la propuesta de este “extranjero”. En defensa de Isabel y Fernando, hay que entender que se estaba en plena campaña para conquistar el Reino de Granada y, de hecho, el rey estaba específicamente en la campaña de Ronda.

Visto el Consejo el caso, este fue rechazado al poco tiempo; sin embargo, Colón solicitó tener una entrevista personal con los monarcas, la que finalmente le fue concedida y para lo que lo recibieron en Alcalá de Henares el 20 de enero de 1486. Según un testigo, Colón fue muy entusiasta y convincente en sus palabras, mostrándoles incluso un mapamundi para fundamentar lo que decía. El genovés proponía una navegación desde las islas Canarias y en línea recta hacia el oeste, respetando el tratado de Alcaçobas de 1479, y aprovechando los vientos y corrientes que desde este archipiélago hispano atlántico se podían aprovechar, aunque presumiblemente consciente de que la mejor opción seguía siendo las islas del Cabo Verde, ahora estratégicamente eliminadas de la propuesta.

Al terminar el encuentro, en donde los monarcas le escucharon atentamente, decidieron pasar el proyecto a una junta examinadora, que al igual que en el caso de Portugal, estaba compuesta por expertos en cosmografía, matemáticas y navegación. Entre sus miembros estaba el citado fray Hernando de Talavera y Rodrigo Maldonado, quien había sido plenipotenciario castellano en el tratado de Alcaçobas – Toledo.

Las sesiones se llevaron a cabo en Salamanca y luego en Córdoba. Finalmente, en los primeros meses de 1487, se decidió rechazar la propuesta, y lamentablemente las razones fueron las mismas que se habían objetado en la junta portuguesa. Era un proyecto interesante pero se estimaba que los cálculos de Colón estaban equivocados. Mientras se elaboraba el informe de rechazo, él vivió en Córdoba, gracias a una pensión que los propios monarcas ordenaron entregarle. También en aquel tiempo de espera, el genovés conoció a doña Beatriz Enríquez de Arana, con quien estableció una relación y al cabo de un año nació Hernando Colón. Por razones que se desconocen, los progenitores nunca se casaron, aunque se ha especulado mucho con relación a la posición social de Beatriz, poco atractiva para los objetivos que en aquel momento tenía don Cristóbal.

Finalmente, en setiembre de 1487 se le notificó en Málaga del fallo negativo, pero posiblemente, debido a las buenas recomendaciones que tenían de él, los Reyes no sepultaron sus esperanzas, sino que en vez de hacer alusión al argumento de las deficiencias científicas –que eran reales-, se planteó la prioridad de cerrar la guerra de Granada pues ahí estaban puestas las fuerzas y los recursos; pero que acabado el conflicto, el escenario cambiaria y se podría volver a examinar el proyecto. En suma, una respuesta estratégica y al mismo tiempo humanitaria.

Solo cabe recordar aquí la principal objeción técnica de su atractivo proyecto. Colón decía que desde las islas Canarias a China (Catay) había 1,125 leguas, pero, según la Junta, respetando el sabio parecer del geógrafo Ptolomeo, la tierra firme de Oriente no podía estar

Castillo de San Marcos en el Puerto de Santa María, el lugar donde posiblemente residió Colón cuando estuvo bajo la protección del Duque de Medinaceli



Fotografía de Diego Delso



a menos de 2,500 leguas, es decir, a una distancia imposible de realizar con garantía de supervivencia.

Como la respuesta fue negativa pero no rotunda, cabían tres opciones en la vida del genovés: esperar y mejorar el proyecto dado que la Corona hispana le había dado esperanzas de replantear su decisión, buscar una nueva alternativa en otro Estado emergente que pudiera interesarle la travesía, o descartar esta empresa tras este segundo rechazo y volver a su vida como piloto, donde seguramente podría alcanzar nuevamente empleabilidad, puesto que era una persona con vasta experiencia en la navegación mediterránea y atlántica.

Pero tenía Colón un espíritu de emprendedor que soñaba con ver concretado su proyecto, y estaba convencido, a tal punto de sus ideas, que ya no cabía tiempo para abandonarlas.

Por ello decidió permanecer en Córdoba a la espera de que terminara la guerra de Granada, y además porque su mujer Beatriz estaba esperando el hijo que vino al mundo en 1488. Sin embargo, de pronto, animado por algunas noticias recibidas y debido al atraso de la campaña de los Reyes Católicos en cumplir su mayor objetivo político, decidió emprender un viaje a Portugal, donde al parecer el escenario había cambiado a su favor, puesto que no solo se habían terminado las disputas políticas, sino porque además, el navegante Bartolomé Díaz había descubierto el Cabo de Buena Esperanza, es decir, el camino directo “a las Indias” por la ruta africana.

Antes de partir a Portugal, Colón, inteligente a la hora de no sepultar el proyecto con los Reyes Católicos, comunicó a los monarcas su viaje, porque probablemente consideró que, si ellos se llegasen a enterar que nuevamente se reuniría con Juan II, eso no hubiese sido bueno para su imagen. Isabel y Fernando no tuvieron inconvenientes en que partiera a Portugal y, es más, le ayudaron con un estipendio para financiar estos últimos meses transcurridos.

No se sabe qué trató con el rey luso, pero al parecer no hubo mejoras en cuanto a la posibilidad de “vender” su proyecto. De hecho, Colón y su hermano Bartolomé estaban enterados que Juan II había recibido otras propuestas de descubrimientos en el Mar Océano, pero que tampoco habían conseguido financiamiento.

En definitiva, al cabo de unos meses Colón regresó a Sevilla, encontrándose en la disyuntiva, ¿Qué hacer? ¿seguir esperando a la Corona castellana siendo que no había tenido inconvenientes en dejarle partir a Portugal? ¿no sería mejor ir a otro reino europeo a vender el proyecto de la empresa? Fue en esta época en que Bartolomé Colón se halló en Inglaterra en la corte de Enrique VII, tratando de establecer contactos. Lo mismo hizo, tras el fracaso de sus gestiones, en la corte del rey Carlos VIII de Francia, que para entonces aún estaba bajo la regencia de su hermana Ana de Beaujeu.

Todo parece indicar que nuevamente recibió consejos de su buen protector y consultor fray Antonio de Marchena. Este le habría aconsejado que, antes de explorar otro reino patrocinador, buscara el apoyo de grandes financieras en Castilla. Así, consiguió entrevistarse con Enrique de Guzmán, Duque de Medina Sidonia, a quien no le interesó el proyecto, y con Luis de la Cerda, Duque de Medinaceli, quien sí le recibió y decidió patrocinar la empresa, dado lo atractivo que ésta se presentaba en caso de ser cierta.

Como vemos, el mejor consejo que recibió Colón es que la búsqueda de financiamiento, en el ámbito privado, era vital a la hora de lograr entusiasmar a los Reyes Católicos. Y así fue.

Medinaceli le mantuvo durante un tiempo en el Puerto de Santa María, escribiéndole a la reina Isabel que estaba interesado en financiar la expedición en forma completa. Ante ello, la reina respondió que deseaba volver a reunirse con Colón y tomar en consideración lo que pretendía el genovés. Fue recibido por la soberana en Jaén en agosto de 1489, y ella le dio “esperanza cierta” de que cuando terminara la guerra de Granada podrían acometer la empresa. De igual forma, Isabel agradeció el apoyo de Medinaceli

pero le manifestó que preferían ser ellos que tomaran el tema, evitando así que el viaje se hiciera solo por la vía privada.

¿Por qué Isabel había cambiado de parecer? Sin dudas, la carta de Medinaceli y el apoyo que tenía en algunos miembros de la corte, jugaban a favor de Cristóbal. Además, seguramente la perseverancia que había mostrado en todo este tiempo transcurrido debía hacer pensar acerca de la convicción que mantenía en sus ideas, pese a las negativas vividas con anterioridad.

Imagen del Monasterio de La Rábida, junto a Huelva, escenario clave en la historia del proyecto de Cristóbal Colón.



Fotografía de Rodrigo Moreno

Así, todo parecía bien encaminado para que el proyecto fuese aprobado, pero la guerra de Granada se dilataba mucho más de lo que el emprendedor imaginaba. Así, se pasó al año 1490 y Colón nuevamente estaba en Sevilla, aunque esta vez en precaria situación económica, pero nuevamente el duque de Medinaceli le ofreció apoyo, invitándolo a vivir en el palacio ducal del Puerto de Santa María, para que esperara ahí el desenlace de la guerra.

Sin embargo, al año siguiente parecía que las esperanzas se desvanecerían. Recibió noticias de que el conflicto se dilataría aún más y entonces comenzó a pensar seriamente en cerrar el capítulo de la empresa con Castilla y ofrecerlo directamente al rey de Francia, en donde al parecer las gestiones de Bartolomé estaban resultando mejor de lo esperado.

Entonces, decidió partir con su hijo Diego rumbo a Huelva, a casa de sus parientes políticos Miguel Muliart y Violante Muniz para, posiblemente, dejar con ellos al niño -ahora de 11 años de edad- y así poder tomar rumbo a Francia a gestionar el proyecto de descubrimiento.

Antes de arribar a Huelva, el genovés y su hijo pasaron por La Rábida, aquel monasterio tan emblemático durante su estancia en España. Allí estaba nuevamente residiendo fray Antonio de Marchena, ahora como guardián de la comunidad –es decir, el superior-, puesto que en los últimos años había vivido en un convento en Sevilla, al menos con certeza hasta 1488.

Pero quien le recibió en esta ocasión fue fray Juan Pérez, quien como se señaló con anterioridad, era un sacerdote que en el pasado había sido confesor de la reina. La posición de Colón no era de las mejores, con precarias condiciones económicas; más que consejos, ahora necesitaba ayuda urgente para él y su hijo. Ya en el convento, el genovés se enteró que estaba en casa su viejo amigo Marchena, por lo que la estadía debió ser placentera y de largas conversaciones. Esta vez, en ellas estuvo presente el padre Pérez, quien se adhirió a tal punto con los postulados del

marino que se decidió a escribir una carta a la reina que tenía por finalidad impedir que don Cristóbal partiera con su proyecto de descubrimiento a Francia. 14 días después, la reina respondió y manifestó el deseo de volver a recibirla, esta vez en Santa Fe de Granada, en diciembre de 1491, financiando el viaje que haría desde La Rábida.

Con este giro inesperado, Colón suspendió su viaje al reino vecino y emprendió la travesía rumbo a la entrevista, esta vez acompañado de fray Juan Pérez. Al parecer, esta operación era apoyada por el superior del monasterio, el padre Marchena.

El escenario nuevamente había cambiado. Las negociaciones de los Reyes Católicos con el Rey de Granada Boabdil habían llegado a su fin y la guerra felizmente llegaba a su término. Y aunque la ciudad todavía no había sido tomada, la rendición ya estaba firmada y la entrega se concretaría el 2 de enero de 1492.

En la reunión estaba presente el confesor fray Hernando de Talavera, quien, como dijimos, había sido contactado por Marchena para ayudar al genovés en aquel lejano 1485. Se decidió someter a evaluación el proyecto ante una nueva junta, en donde las opiniones eran dispares, aunque el extranjero tenía apoyos bastante estratégicos como el de Luis de Santángel, quien estaba dispuesto a ayudar en materia financiera, y del dominico fray Diego de Deza. También contaba con la simpatía y apoyo del cardenal Pedro González de Mendoza.

Sin embargo, después de arduas negociaciones y viendo Colón que se le cuestionaba nuevamente, tanto en sus afirmaciones científicas así como también en sus pretensiones económicas, influyendo en una nueva negativa de los reyes, decidió abandonar el campamento militar de Santa Fe y partir rumbo a Córdoba. Se despidió de las personas que le habían apoyado, y decidió cerrar para siempre el capítulo con Castilla y Aragón, preparando el futuro camino rumbo a Francia que ya había postergado meses antes. En todo caso, no había rencor a la reina Isabel porque tenía muy claro que ella siempre lo había intentado ayudar.

Fray Juan Pérez fue el fraile que ayudó a Cristóbal Colón a entrevistarse con los Reyes Católicos y quien, además, actuó como su representante en la firma de las capitulaciones de Sante Fe.



Fotografía de Rodrigo Moreno.

Ante este sorpresivo giro, y ya Colón fuera de la ciudad en camino rumbo a la “competencia”, los asesores de los reyes, entre ellos Juan Cabrero, camarero de Fernando el Católico, y el citado Luis de Santángel, aconsejaron de volver a llamar al marino e intentar hacer la empresa porque si no lo intentaban ellos, otros lo harían: consideraban que “había poco que perder y mucho que ganar”.

Finalmente, Isabel y Fernando decidieron volver a llamarlo y ahora, sin cuestionamientos, optaron por firmar las capitulaciones de Santa Fe de Granada, el 17 de abril de 1492, en las que las partes fueron representadas por Juan de Coloma, secretario de Fernando de Aragón, y por fray Juan Pérez, en nombre de Colón. Es decir, fue tan buena la estrategia del genovés en cuanto a no mostrar ningún interés en seguir adelante con futuras negociaciones, que la llamada de parte de los monarcas significó que se firmaran acuerdos bastante favorables para el ligur. Solicitó ser nombrado Almirante de la Mar Océana, y al mismo tiempo Virrey-Gobernador de todas las islas y tierra firme que descubriera. Estos nombramientos los solicitaba en forma vitalicia y hereditaria. De igual forma, pedía el 10% de todas las ganancias del comercio que se gestara en los reinos de Castilla y Aragón en el mundo asiático. Por último, se establecía el derecho para que en futuras empresas en el mundo asiático, Colón pudiera participar con un 8% de los gastos de la misma, pero participando también de las ganancias en la misma cantidad: “un ochavo”.

Como se puede observar, no era barato el proyecto que se le entregó al genovés: en caso de que el viaje tuviese éxito, tales beneficios y gobierno le darían un poder que nunca nadie hubiese imaginado. En definitiva, con esta firma los 7 años en los que Colón estuvo esperando su oportunidad tenían su premio. Ofrecía un proyecto espectacular en caso de que tuviera éxito, porque entregaba en exclusiva la ruta asiática por el oeste atlántico a los Reyes Católicos. Y lo que es mejor aún, dicha ruta se podría hacer en un tiempo tan rápido, que rompería todos los paradigmas del negocio internacional. Él recibiría un monopolio que le convertiría en uno de los hombres más poderosos del reino.

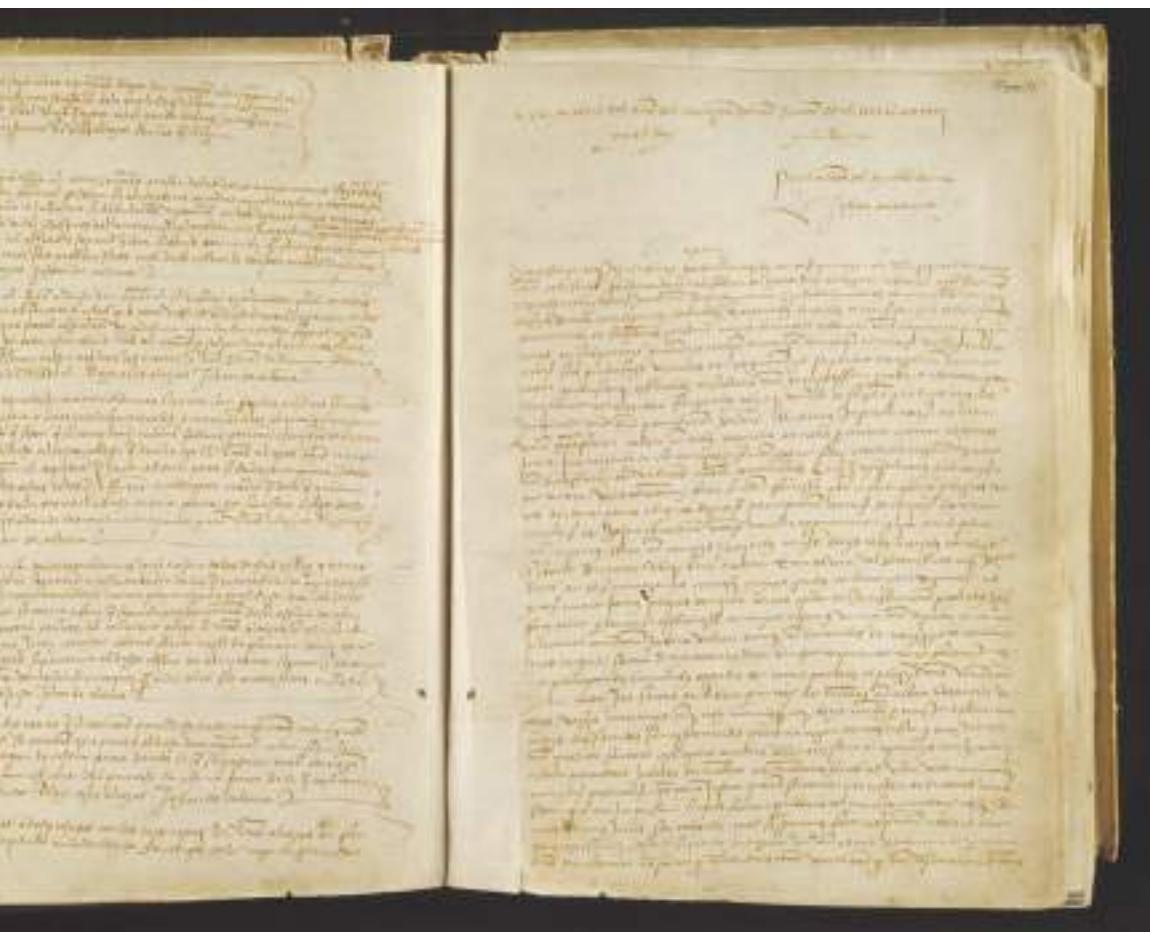
Así, el proyecto colombino tenía un costo alto pero tampoco excesivo, y ahora la Corona estaba decidida a financiarla. ¿Cómo? Más fácil de lo que se cree. Luis de Santángel ofreció poner una parte en nombre de los Reyes Católicos en calidad de préstamo, una suma que llegaba a 1,157,100 maravedíes, a los que se agregarían unos 360,000 maravedíes que la Corona gestionaría a través del pago de multas pendientes con el puerto donde se adquirirían dos carabelas y se contratase la tripulación; en este caso, Palos. Y el resto, 500,000 maravedíes, cuya mitad debía ponerla Colón como obligación contractual, fueron aportados por el florentino Juanoto Berardi, inversionista afincado en Sevilla, quien prestó al genovés dicha cantidad, dinero que serviría para contratar la tercera nave y la tripulación.

¿Y las joyas de la Reina? Esta bella historia tan arraigada en la sociedad y que se nos presenta como una “verdad absoluta”, solo estuvo en la imaginación de Hernando Colón en su “Historia del Almirante”. Sin embargo, lamentablemente pasó a convertirse en la explicación más apropiada en la educación infantil hispana y americana, a tal punto que todavía se sigue enseñando así. Si ya existía la banca, inversionistas privados, y diversas fórmulas tributarias, ¿cómo se podía pensar en una suerte de empeño de bienes? Claramente había otras fórmulas y sobre ese escenario se produjo la negociación sobre el financiamiento.

Firmado el contrato, había que pasar a la segunda etapa, cuanto más importante que la primera. ¿Con qué capital humano se ejecutaría este proyecto? Esta respuesta obliga a derribar ciertos mitos que a continuación veremos.



Las Capitulaciones de Santa Fe fue el contrato acordado entre los Reyes Católicos y Colón, para realizar el proyecto de descubrimiento. Fue firmado el 17 de abril de 1492.



Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona.



IV. EL CAPITAL HUMANO: ¿PRESIDIARIOS PARA UN PROYECTO DE ALTA INVERSIÓN?

Otra de las “verdades absolutas” que aprendemos en nuestra infancia es la tremenda afirmación que, como el viaje propuesto por Colón era tan peligroso e irracional, él mismo hubo de acudir a las cárceles hispanas para poder contar con una tripulación suficiente que pudiese gobernar las tres naves destinadas al proyecto.

Possiblemente esta idea, de bastante éxito en cuanto a difusión se refiere en los sistemas educativos modernos, se sustentaba en la deducción de que como muchos conquistadores del Nuevo Mundo no fueron particularmente modelos de virtud y de buen comportamiento, entonces los malos ejemplos podrían haber arribado con la primera expedición colombina.

Y, al mismo tiempo, la idea de los presidiarios daba vida a la teoría de que esta curiosa marinería tenía la creencia ciega de que un viaje a occidente, en una tierra geográficamente “plana”, los haría caer a un abismo donde serían devorados por dragones u otros integrantes del bestiario imaginario europeo de su tiempo.

Pues bien, ni lo uno ni lo otro. Y lo primero se podría responder con una pregunta de sentido común: después de todo el proceso de negociación entre Colón y la Corona, pasando por junta de expertos y por los importantes financieros de la empresa, y tras firmar las magistrales capitulaciones de Santa Fe, ¿era posible entregarle semejante responsabilidad a un personal no calificado? Es decir, ¿Un proyecto millonario, sin capital humano apropiado? ¿o uno con personas que te podrían robar, matar o traicionar en cualquier momento, según sus antecedentes?

Es verdad que conformar un equipo humano para una empresa de alto riesgo e incertidumbre no es fácil y tampoco lo era en el pasado. Recordemos que la propuesta de Colón era científicamente inviable y, por lo tanto, por más que él quisiese asumir el desafío, la clave era encontrar personas que la acompañaran. Llevando esto a la reflexión: si alguien quisiera arriesgar su vida, o su estabilidad, no hay mayor problema porque se trataría de una opción personal; pero si se quisiera que otros lo hicieran con uno, ahí sí se encontraría una problemática difícil de sortear.

Lista con algunos de los marinos que se sumaron al proyecto de Colón. El grupo era encabezado por Martín Alonso Pinzón. Palos de la Frontera.



Fotografía de Rodrigo Moreno

Este ejemplo podría ser replicable a la carrera espacial actual, o lo que queda de ella. La ciencia sabe que una nave puede llegar a Marte; eso está probado. ¿Pero llevar tripulación, garantizar su subsistencia y regresar? eso todavía está por verse. Entonces, podría haber algunos voluntarios para integrarse a la empresa, pero ¿cómo se conseguiría una tripulación profesional a la que necesariamente se tenía que arriesgar?

Ahí radicaba el problema, que en aquella época tenía solución. Si se establecía un "punto de no retorno", condicionado por la autonomía máxima de la carabela, entonces los profesionales podrían saber cuándo era el momento de abortar la misión y

regresar. Pero si esto pareciese fácil, el problema igual radicaría en conseguir a ese personal profesional.

Desde que se tomó la decisión de aprobar el proyecto colombino, la Corona determinó que las naves se consiguieran en la villa de Palos, o en la comarca de los ríos Tinto y Odiel. El famoso Puerto de Palos, hoy “Palos de la Frontera”, tenía fama por ser lugar de buenos marinos, experimentados en la navegación de altura y con buenos astilleros para construir naves “marineras”. ¿Por qué no otro puerto? El puerto de Cádiz, el más importante en el Atlántico hispano, estaba preparándose para la operación de expulsión de los judíos, y en cuanto al Puerto de Santa María y al de Sanlúcar de Barrameda, respectivamente, estaban bajo la órbita de los duques de Medinaceli y Medina Sidonia, respectivamente.

Vista de la Iglesia de San Jorge Mártir, de Palos de la Frontera, desde el pozo desde donde presumiblemente cargaron agua las carabelas al momento del zarpe, aquel 3 de agosto de 1492.



Fotografía de Rodrigo Moreno

Además, Palos estaba en deuda con la Corona por penas asociadas a incumplimientos de algunos de sus marinos al tratado de Alcaçobas, que le habían traído problemas a los Reyes Católicos con Portugal.

Entonces, si se conseguían las naves -al menos dos carabelas-, por añadidura tendrían tripulaciones y el apresto necesario para ellas; eso al menos en teoría. Pero la tarea no sería sencilla para Colón, en especial la de conseguir tripulantes que le quisieran acompañar.

Cristóbal Colón viajó al Puerto de Palos en compañía del fraile Juan Pérez, el mismo que le había seguido y apoyado en sus reuniones en Santa Fe de Granada. Como Fray Juan pertenecía a la comunidad de La Rábida, muy querida y respetada en la región, fue una buena estrategia comunicacional que él estuviese presente en el momento en que se leyó públicamente la Real Provisión de los Reyes Católicos

Vista de la Iglesia de San Jorge Mártir en Palos de la Frontera. En la puerta de dicho templo se leyó la Real Provisión en que se anunciaaba el proyecto de Colón.



Fotografía de Rodrigo Moreno

el 23 de mayo de 1492, en que se mandaba al pueblo a armar dos carabelas y tripulación en un plazo de 10 días. Este documento real estaba firmado por los monarcas el día 30 de abril de 1492 en la ciudad de Granada, y estaba dirigido al alcalde de la villa, Diego Rodríguez Prieto.

Tal como se mencionó, la elección de Palos no era casualidad. Junto a sus atributos, los habitantes de la villa estaban en deuda con la Corona y, por ello, esta era una buena oportunidad de resarcirse. Por ello, las verdaderas “joyas de la reina” estaban en las capacidades existentes en esta villa, ya fuese como astillero, centro de aprovisionamiento de las navegaciones atlánticas, buen fondeadero protegido, y marinos curtidos en la navegación de altura, es decir, en grandes travesías en el “Mar Océano”.

Además, los Señores de la villa, a la época en que se armó la expedición, eran precisamente los Reyes Católicos, quienes habían adquirido en esos mismos días de junio de 1492, la mitad de la misma a Juan de Silva, Conde de Cifuentes, por la friolera de 16,400,000 maravedíes, un monto importante para la época, lo que demuestra el objetivo de los monarcas por contar con un puerto realengo (de propiedad Real) y aumentar en la comarca la carga tributaria que pagaría en el futuro todos los gastos asociados al proyecto.

Tras la lectura y la buena disposición de las principales familias de la villa, Colón comenzó la búsqueda de las dos carabelas que necesitaba para su expedición, y que era el compromiso acordado con los monarcas, asumiendo que la tercera nave necesaria para la empresa sería conseguida por otra vía y en otro lugar que ya explicaremos.

Según se cuenta, en el pueblo de Moguer, a 9 kilómetros de Palos, Colón halló y requisó a favor de la Corona, las dos carabelas que él consideró aptas para el viaje, pero así como esta tarea fue fácil, no pudo sumar tripulantes a la expedición, porque evidentemente la fórmula del requisamiento no era la más popular entre los afectados, y porque nadie conocía al marino genovés. Además, en el marco de los rumores de aquella época, si bien no se entregaron

detalles acerca de la expedición misma y sus objetivos, ya circulaba la noticia de que se pretendía navegar hacia el atlántico occidental, tema que provocaba mucha incertidumbre porque estaba extendida la creencia en la zona, de que hacia el oeste no era posible encontrar islas y tierra firme en un rango que permitiera la supervivencia. Dichas noticias se fundamentaban en testimonios portugueses bastante conocidos para aquel tiempo en la comarca, de que no había tierra firme cercana al oeste de las islas Azores. Entonces, Colón podría conseguir naves por la vía rápida pero sin capital humano y, por lo tanto, esta empresa seguía siendo un proyecto absolutamente irrealizable.

En todo caso, no le quitemos mérito al marino genovés, puesto que se esforzó en convencer a la gente que pudo. Además, no olvidemos que entre sus principales cualidades estaba la perseverancia y el poder de convicción de sus ideas, pero en un contexto de marinos avezados, Colón posiblemente se enfrentaba a un escenario más complejo que la junta de expertos de la Universidad de Salamanca, puesto que se presentaba a personas que en la experiencia empírica sabían que lo que él planteaba era muy distante de la realidad, y que por lo tanto acompañarle era arriesgar la vida innecesariamente.

También aquí observamos otro factor, el liderazgo. Si Colón había demostrado tener habilidades durante el proceso de construcción de su emprendimiento, ¿por qué ahí en Palos y en Moguer ello no funcionaba? La razón está en que no en todo lugar las fórmulas funcionan de la misma forma. Es decir, cuando él se vinculó en ciertos entornos, ajenos al mundo marítimo cotidiano, su credibilidad y empuje funcionaba a toda prueba, pero al parecer en esta nueva etapa de la empresa, requeriría de algún experto con mayores habilidades que él en materia de liderazgo y trabajo en equipo.

La solución a este grave problema de comunicación y empatía de Colón con la gente de la comarca se daría nuevamente gracias a los frailes de La Rábida. Fray Antonio de Marchena, el conocido astrónomo que tanto había apoyado al genovés en la primera

Vista de Palos de la Frontera, donde se observa el parque y el pozo donde era el antiguo fondeadero, por lo que presumiblemente fue el lugar desde donde zarpó la expedición el 3 de Agosto de 1492.



Fotografía de Rodrigo Moreno

etapa, era ahora el guardián de convento; es decir, el padre superior de la comunidad franciscana.

Y como Colón se estaba alojando ahí en tiempos en que estaba en el proceso de preparación de la empresa, Marchena quiso apoyarle de una manera bastante estratégica, de la misma forma en que lo había hecho años atrás. Decidió presentarle a un personaje clave en el futuro del proyecto, Martín Alonso Pinzón, afamado piloto, que en Palos y en la comarca de los ríos Tinto y Odiel tenía el liderazgo suficiente para que gente experimentada en la navegación se animara a sumarse en un viaje que generaba bastantes dudas acerca de su viabilidad.

Martín Alonso Pinzón era un conocido capitán y armador, natural de la villa Palos, y que para entonces hacía importantes viajes de

Martín Alonso Pinzón



Martín Alonso Pinzón por Julio García Condoy
Museo Naval de Madrid

comercio en el atlántico y mediterráneo. De hecho, cuando Colón firmó las capitulaciones de Santa Fe de Granada, y luego cuando se leyó la Real Provisión en la iglesia de la villa, Martín no se encontraba presente porque estaba realizando un viaje de comercio en la península itálica, registrándose una estancia en Roma, donde junto con entregar un cargamento de sardinas, al parecer estuvo recabando noticias sobre cartografía y documentos de navegación atlántica en la biblioteca del Papa Inocencio III, algo que no debería extrañar para alguien que estaba acostumbrado a navegar por dichos mares.

Martín Alonso era el mayor de tres hermanos, todos marinos, y pertenecían a una de las familias más importantes del pueblo, con la credibilidad necesaria para que desde el momento en que se hizo

pública la incorporación de Martín al proyecto, la gente de mar comenzase a sumarse a esta empresa en formación.

Ahora bien, ¿cómo se logró que el marino más importante de la comarca creyera en Colón y en su proyecto? Fray Antonio de Marchena era su amigo, y como tal le recomendó que escuchara al genovés. Pero si bien esto fue un factor relevante, nuevamente fue Colón el encargado de convencer, y esta vez lo hizo satisfactoriamente. Es decir, pareciere que Colón necesitaba de una recomendación previa, pero no una que viniese por una provisión o decreto real, sino por una que fuese cercana, empática, humana; tal como había ocurrido cuando consiguió la entrevista con sus posibles financieras o cuando tuvo su primer encuentro con los Reyes Católicos.

Esta vez fue Martín Alonso Pinzón quien lo escuchó y le creyó. Pero ¿Qué le dijo exactamente? No lo sabemos aunque años después del descubrimiento, algunos familiares de Martín, entre ellos su hijo, afirmaban que el genovés le habría prometido el 50% de las ganancias de la empresa, algo difícil de creer por cuanto nunca se redactó un documento, y porque las capitulaciones de Santa Fe ya estaban firmadas a favor de Colón mucho antes de que él conociera al marino de Palos.

Pero si lo anterior no es muy creíble –lo de compartir todas las ganancias- tratándose de personas habituadas al comercio y a los acuerdos por escrito, sí es presumible que Colón haya entusiasmado con lo mucho que podría significar para Pinzón, su familia y sus coterráneos, la apertura de una ruta comercial asiática exclusiva para Castilla, y en donde Palos, por su posición estratégica, tendría un papel esencial. Solo con ese argumento, no parece difícil convencer a quien era el principal armador del pueblo, que a su vez era uno de los puertos hispanos más importantes, cabecera atlántica de los Reyes Católicos.

Uno de los testigos, Francisco Medel, dijo años más tarde que había oído decir que “el dicho Colón había concertado con él, de darle todo lo que el dicho Martín Alonso pidiese y quisiese”, es decir, una

oferta ambigua pero tentadora de quien, si resultaba la empresa, sería el futuro virrey y almirante, de acuerdo con las capitulaciones de Santa Fe.

Lo cierto es que Martín Alonso Pinzón se entusiasmó lo suficiente como para sumarse a la empresa como capitán de una de las carabelas, y así comenzó él en persona con la búsqueda de la tripulación idónea para la expedición.

No se sabe si Colón le dio el mando de una carabela por iniciativa propia, por negociación con Martín o por los estratégicos consejos del sabio fraile de La Rábida, pero lo cierto es que el piloto de Palos asumió la capitánía de La Pinta y su hermano, Vicente Yáñez, asumió el gobierno de La Niña. Incluso, el hermano menor de los Pinzón, Francisco, fue nombrado como maestre de La Pinta, a las órdenes de Martín Alonso.

Sobre la búsqueda de tripulantes, son muchos los testigos de su tiempo que recuerdan a Martín Alonso y a su hermano Vicente Yáñez, dedicados a la búsqueda de personas que se quisieran sumar, acción que a diferencia de la que había hecho Cristóbal Colón algunas semanas antes, esta vez sí tuvo éxito. ¿La razón? Los Pinzones tenían un liderazgo natural en la comarca. La credibilidad y confianza que se había ganado Martín Alonso, daba rápidos frutos pese a que nada había cambiado en cuanto a lo peligroso que sería una travesía atlántica.

Como afirma el recordado historiador Juan Manzano, “Martín Alonso es el que juega el principal papel, es el alma, el motor de estas gestiones. Todos los testigos coinciden en que si no llega a ir Martín Alonso en la expedición, ningún marino de la comarca hubiese acompañado al genovés, al menos de su propia voluntad”. Es decir, si queremos hallar un modelo de liderazgo en la historia de la expedición, pareciera que el mejor ejemplo lo tenemos en esta figura, un tanto olvidada por la historia de la empresa colombina.

La mayoría de hombres que conformaban la tripulación eran de Palos, de Moguer y de Huelva, es decir, de la misma comarca. Todos

Vicente Yáñez Pinzón



*Vicente Yáñez Pinzón por Julio García Condo
Museo Naval de Madrid*

tenían, dependiendo de su oficio, experiencia marítima, aunque cuatro tripulantes de todos los registrados en la expedición aparecen como personas que habían tenido graves problemas con la justicia, uno por riña en un bar con resultado de muerte y, los otros tres, acusados de ser cómplices por colaborar en la fuga del primero desde la cárcel. Sin embargo, el responsable de la elección de estas cuatro personas fue el mismo Colón, posiblemente aconsejado por familiares de los afectados o por los frailes. Felizmente para el resultado de la empresa, no se equivocó en la elección y al regreso del primer viaje el genovés solicitó el indulto de los cargos a los que estaban sometidos.

Alba de América



Antonio Brugada, Alba de América, 12 de octubre de 1492. Museo Naval de Madrid.

Como recuerdan algunos en la Villa de Palos, se reunió a la mejor gente en la experiencia de mar, aunque hubo algunos que Martín Alonso quiso haber sumado pero que no pudo persuadir. ¿La razón? La inseguridad de la empresa en cuanto al alto riesgo hizo que algunos, por más credibilidad que tuviesen en Pinzón, igual decidieran no partir. Es decir, no todos estaban decididos a subirse a este emprendimiento. En este caso, el sentido común, o en algunos casos, la presión de las familias, o la estabilidad económica, los inhibieron de participar. Sin embargo, la tripulación estuvo completa en pocos días, y con ello se disiparon todas las dudas de las autoridades y del propio Colón, en cuanto a poder preparar naves, tripulación y avituallamiento en tan poco tiempo. Además, la Corona se había preocupado porque durante los preparativos no se especulara con los precios de las provisiones, por lo que todo se hizo expedito, y además se estableció el pago que cada uno de los tripulantes recibiría, considerando cuatro meses por adelantado, suponiendo que el viaje duraría unos 9 meses en total. Sin embargo, todo esto era solo teoría puesto que,

para entonces, ni el propio Colón podía garantizar una hipotética fecha de regreso.

En cuanto a las dos carabelas, tal como se dijo, Colón las había requisado apenas llegó a Moguer. Sin embargo, para entonces Martín Alonso aún no se sumaba al proyecto. Lo que se desconoce es si esas dos naves que el genovés confiscó eran La Pinta y La Niña, aunque la duda razonable se abre cuando los testimonios de los testigos de la conformación de la empresa, recuerdan que las carabelas definitivas fueron contratadas por Martín Alonso, porque él conocía muy bien el estado de las naves, detalle no menor para una empresa de navegación de larga distancia que requeriría las embarcaciones más marineras posibles.

Lo que habría ocurrido es que, así como procuró juntar las mejores tripulaciones posibles, Pinzón identificó las naves de la comarca que mejor cumplirían la misión. De hecho, algunos historiadores como Alice Gould, postulan que el piloto de Palos conocía muy bien a La Pinta y a La Niña, ya que en el pasado las había tenido arrendadas, por lo que eran a su juicio las mejores naves de las que se podía disponer.

Si estas deducciones son ciertas, entonces Colón echó pie atrás con el primer requisamiento de Moguer, y optó porque el piloto palense decidiera por las mejores opciones.

El propietario de la Pinta era Cristóbal Quintero, de la villa de Palos, puerto donde había sido construida. Se desconoce si su arriendo fue forzado o si se llegó a un buen acuerdo con la mediación de Pinzón, aunque como señala Manzano, al parecer la opción de arriendo forzado fue el más creíble porque Quintero se embarcó como marinero sin mando y, al parecer, de no muy buena gana. Pero la nave era muy buena, a tal punto que Colón la consideraba “gran velera”, la mejor de la expedición.

El mando de la nave se le dió a Martín Alonso, lo que confirma que la elección no fue casual. En resto de la tripulación estuvo encabezada por el piloto Cristóbal García Sarmiento, el citado

maestre Francisco Pinzón -hermano menor de Martín-, y por el contramaestre Juan Quintero de Algruta, que también era vecino de Palos. Como alguacil iba Juan Reynal- si es que seguimos la teoría de la historiadora norteamericana Alice Gould-. En cuanto al resto de la tripulación, unos 22 hombres, la mayoría eran oriundos de la comarca aunque aparecen dos extranjeros: un calabrés y un veneciano. El primero, criado de Martín Alonso, y el segundo, del cual poco se sabe, se presume que también estaba en la órbita de influencias de Pinzón. Sin embargo, ellos no serán los únicos foráneos porque en las otras naves se registró la presencia de un genovés y de al menos otro portugués.

En cuanto a La Niña, esta nave fue arrendada a Juan Niño en Moguer, puerto donde había sido construida. Esta nave se llamaba en realidad “Santa Clara”, pero como era usanza en la época, recibían un sobrenombre asociada a cualidades o a su propietario, siendo en este caso esto último en femenino. Valga recordar que el nombre de “Santa Clara” no debía ser extraño a Moguer, porque allí se emplazaba el célebre monasterio de Santa Clara, cenobio en el cual el propio Colón encontró la amistad y apoyo de la religiosa Inés de Enríquez, futura abadesa de la comunidad.

Si bien la nave fue preparada en la villa vecina de Palos, fueron los habitantes de estos últimos los encargados de aprovisionarla porque este puerto era el que había recibido la Real Provisión. De hecho, por eso no debe extrañar que el mando fuese dado a Vicente Yáñez Pinzón, de Palos. El segundo de abordo era el piloto cántabro Sancho Ruiz de Gama y, en cuanto al maestre, este fue el propietario Juan Niño. Y el contramaestre era Bartolomé García, también oriundo de Palos, otra prueba de la influencia que ejerció Martín Alonso Pinzón en la conformación del mando de las naves. El resto de la tripulación estaba compuesta por 18 hombres, mayoritariamente andaluces de la comarca de los ríos Tinto-Odiel, aunque por ejemplo figuraron dos vascos, amigos del capitán Yáñez Pinzón, y un portugués de Tavira llamado Juan Arias.

De esta forma, se cumplió en los tiempos requeridos la Real Provisión y no fue necesaria que se hiciera efectiva una Real orden

firmada en Guadalupe el 20 de junio de 1492, por la que volvía a mandar al alcalde de Palos la obligación de armar las naves para la expedición.

Sin embargo, si queda claro el origen de las carabelas, ¿de dónde provino la “Santa María”? Esa nave mucho menos marinera que las otras dos, pero de mayor capacidad, era propiedad del cántabro natural de Santoña, Juan de la Cosa, quien para los tiempos en que se preparaba la empresa colombina estaba residiendo en el Puerto de Santa María, en la actual provincia de Cádiz.

La razón del contacto entre Colón y Juan de la Cosa se debió posiblemente al vínculo comercial que este último tenía con Luis de la Cerda, duque de Medinaceli, y como Colón le conocía desde hacía varios años, deducimos que también el genovés y el cántabro se habían contactado con anterioridad a 1492. Además, es sabido que De la Cosa conocía también a los hermanos Pinzón, lo que facilitaría enormemente su incorporación a la expedición.

La Santa María



Según Julio Guillén y Tato, en Cristóbal Colón y el Mito Colombino, Museo Naval de Madrid, 2006, p.37

Lo cierto es que este cántabro aceptó sumar su nao o carabela a la expedición, y que para entonces era conocida como “La Gallega”, adoptando el definitivo y famoso nombre de “Santa María”. A propósito de las características de la nave, hasta hoy se discute si era una nao o una carabela. Muchos especialistas se inclinan a pensar que era lo primero y así se le ha identificado por siglos, aunque cuando Colón se refirió a ella en el Diario de abordo, siempre la llamó carabela, como las otras. La diferencia entre ambos tipos de embarcaciones estaba fundamentalmente en el tamaño y peso mayor para el caso de la nao, que las solía hacer menos “marineras” que las carabelas. Otras diferencias estaban en el uso del velamen cuadrado o latino, según fuese el caso, y también en la existencia de los “castillos”, en donde las carabelas solo los tenían en la popa, mientras que las naos también tenían uno en la proa.

En cuanto a la tripulación, se optó por contratar algunos vascos, completando la nómina con personas provenientes de Andalucía, Castilla y con al menos un extranjero identificado, el genovés Jacome Rico, del cual no se sabe si llegó por contactos de Colón o por vínculos con los marinos palermos (de Palos), algo bastante habitual en una época de gran movilidad en el Mediterráneo y el Atlántico.

Con respecto al mando de la nave, queda claro que asumió el propio Cristóbal Colón, siendo su piloto Pedro Alonso Niño, natural de Moguer y hermano del capitán de la Niña. El propietario, Juan de la Cosa, quien era marino y cartógrafo, asumió como maestre y Diego de Arana, de Córdoba, lo hizo como contramaestre. También acompañaba la empresa el judío converso Luis de Torres, quien hablaba varias lenguas orientales y que, por lo tanto, iba como intérprete. Como en las otras naves, los tripulantes tenían diversos oficios aunque no embarcó en ninguna de ellas a un sacerdote, por ser este un viaje de descubrimiento y porque posiblemente no hallaron a ninguno que pudiese o quisiese acompañarles.

De esta forma, fuera de la esfera de la villa de Palos, se conformó la tripulación de esta nave, así como su avituallamiento, lo

que demuestra que su financiamiento directo no se debió a la participación de la Corona sino que el propio Colón fue apoyado por financieros como Juanoto Berardi, un comerciante florentino afincado en Sevilla, a quien el genovés conoció antes de las capitulaciones de Santa Fe y que se habría entusiasmado en apoyarlo económicamente, ante la posibilidad cierta de que el plan de Colón abriera la ruta comercial a Asia por vía directa.

Como se mencionó, Colón tenía que aportar 250,000 maravedíes como parte de los acuerdos con los Reyes Católicos, y todo parece indicar que lo invertido en la Santa María corrieron con ello.

De esta forma, conformadas las tripulaciones que sumaban -según Consuelo Varela- 90 hombres, y aprestadas las naves tras el arribo de la Santa María a Palos, se comenzó a ultimar los detalles de la expedición, la que zarparía a comienzos del mes de agosto.

Como se pudo observar en el relato anterior, la conformación del capital humano de la empresa es un capítulo vital dentro de la historia del proyecto. Y para Colón, extranjero y poco familiarizado con el ambiente marítimo de Palos, Moguer y Huelva, el haber logrado la incorporación de un liderazgo intermedio como el de Martín Alonso Pinzón y, por añadidura, de los otros miembros de la familia, es un mérito de alto impacto en el funcionamiento interno de su empresa, porque articuló las confianzas y la comunicación necesarias para el éxito que se quería alcanzar, y todo ello dentro de un marco de riesgo e incertidumbre propio de una propuesta innovadora.

Por todo lo anterior, se puede responder con bastante convicción la interrogante del inicio, por la que nos preguntamos si se podía dar la responsabilidad de un proyecto tan relevante y complejo a un personal no calificado. Claramente el proyecto colombino no hubiera funcionado sin un buen trabajo en equipo; sin gente preparada en el oficio de la navegación y sin liderazgos intermedios, los que afloraron con mayor protagonismo cuando fue necesario.



V. EL PRIMER VIAJE: CUANDO LLEGA LA HORA DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

A fines de julio de 1492 ya estaba todo preparado para el zarpe, pero Colón decidió esperar unos días más para que la fecha elegida fuese la óptima. Para ello fijó el día 3 de agosto como el día decisivo, posterior a las fiestas de Nuestra Señora de los Milagros, patrona de la comarca, cuya imagen del siglo XIII se veneraba en el convento de La Rábida.

Dicha fiesta, importantísima para los habitantes de Palos, Moguer y Huelva, podía ser el entorno de despedida de las familias para sus seres queridos, quienes partirían rumbo a lo desconocido, en una aventura de la que no se sabía con exactitud si culminaría de buena forma. Por ello, la invocación a la imagen milagrosa, protectora en las tempestades y en la adversidad, así como la participación en familia en las romerías de aquel día 2 de agosto, era el día propicio para que se transformara, a su vez, en la celebración de las vísperas del zarpe y el arma espiritual y anímica necesaria para todo grupo humano.

En la noche de aquel mismo día, Colón ordenó el embarque de las tripulaciones en la Santa María, La Pinta y La Niña, las tres fondeadas en el Puerto de Palos. Lo hicieron primero reuniéndose en la iglesia de San Jorge, y luego saliendo en procesión hasta el fondeadero donde finalmente embarcaron. En total eran 90 hombres.

Finalmente, antes del amanecer del 3 de agosto de 1492, posiblemente en torno a las 5.30 de la madrugada, Colón dio la orden de soltar las velas y el convoy tomó rumbo al Atlántico, iniciándose la ejecución de un emprendimiento cuyas primeras ideas habían surgido 9 años atrás.

El primer objetivo del viaje fue dirigirse sin contratiempos al archipiélago canario, bajo la definitiva soberanía de Castilla tras el tratado de Alcaçobas de 1479. Como se señaló anteriormente, este era el límite sur desde donde la expedición podía zarpar en dirección al atlántico occidental, aprovechando vientos y corrientes favorables en dicha dirección, y respetando, al mismo tiempo, el límite marítimo fijado con Portugal, que se había establecido en los 28 grados latitud norte.

Imagen de Nuestra Señora de los Milagros, conocida también como Santa María de la Rábida. Siglo XIII, de estilo gótico, realizada en alabastro.



Fotografía de Rodrigo Moreno

Desde el comienzo de su proyecto, Colón sabía que la única forma de navegar con seguridad por el Atlántico occidental era por la vía de los archipiélagos ubicados al sur de la Península Ibérica, siendo las islas del Cabo Verde el escenario perfecto. Sin embargo, ante la imposibilidad de infringir los límites marítimos por mandato expreso de los Reyes Católicos, la isla Gran Canaria fue el objetivo de la primera etapa de la expedición, que arribó casi sin novedad el día 9 de agosto. Decimos “casi”, porque La Pinta había presentado algunos problemas y requirió de una reparación que

prolongó la permanencia en Las Palmas, tiempo suficiente para que la tripulación pudiese descansar y tomar nuevos bríos para la parte más difícil de la travesía: surcar “el mar Océano.”

La espera se prolongó hasta el día 1 de septiembre, cuando las naves zarparon rumbo al oeste, fondeando al día siguiente en la isla La Gomera para cargar carne, agua fresca y leña, últimas provisiones necesarias para zarpar rumbo a mar abierto. Finalmente, tras alistar la valiosa carga, Colón dio orden de zarpe para el día 6 de septiembre, no sin antes dar importantes instrucciones a su tripulación, que hasta la fecha no tenía detalles de la travesía. El genovés comunicó a sus hombres que el objetivo, la isla de Cipango -Japón-, se encontraba a 750 leguas marinas de distancia, en línea recta de los 28 grados de las Canarias, y que antes de acercarse al objetivo, unas 50 leguas antes, se debía tener la precaución de no hacer navegación nocturna porque se corría el riesgo de varar o encallar en ciertas islas y arrecifes que se encontrarían antes de arribar a la isla buscada, puerta de entrada “a las Indias”.

¿De dónde sacó Colón esta última información? Estaba claro que el genovés había insistido en sus proyectos presentados a Portugal y a los Reyes Católicos, que la distancia a cubrir, partiendo desde las Islas del Cabo Verde o de las Islas Canarias, respectivamente, era de 750 leguas, equivalente a unos 4.300 kilómetros en la actualidad. Esta cifra ya genera muchas dudas en cuanto a su origen y la fundamentación de la misma, tema que le había provocado muchos problemas con las Juntas de Expertos, pero ¿y aquellas 50 leguas antes de llegar? ¿cómo podía saberlo si nadie había llegado antes por el Occidente hacia Oriente? Además, los que habían estado en Asia, como Marco Polo, habían descrito en forma fantasiosa la isla de Cipango pero no más allá de ella.

¿Había otras islas ya descubiertas? ¿Algunos marinos las habían visitado? ¿Tenía Colón información reservada? No había respuesta y solo se podía apelar a la confianza de lo que decía el genovés, por lo que levaron anclas, echaron las velas al viento y partieron rumbo a lo desconocido, atentos a seguir las instrucciones de quien les guiaba, y con la credibilidad puesta en los liderazgos

intermedios, como los Pinzón, los Niño y Juan de la Cosa, todos hombres curtidos en la navegación. Mientras ellos creyeran en Colón, también el resto de la tripulación lo haría.

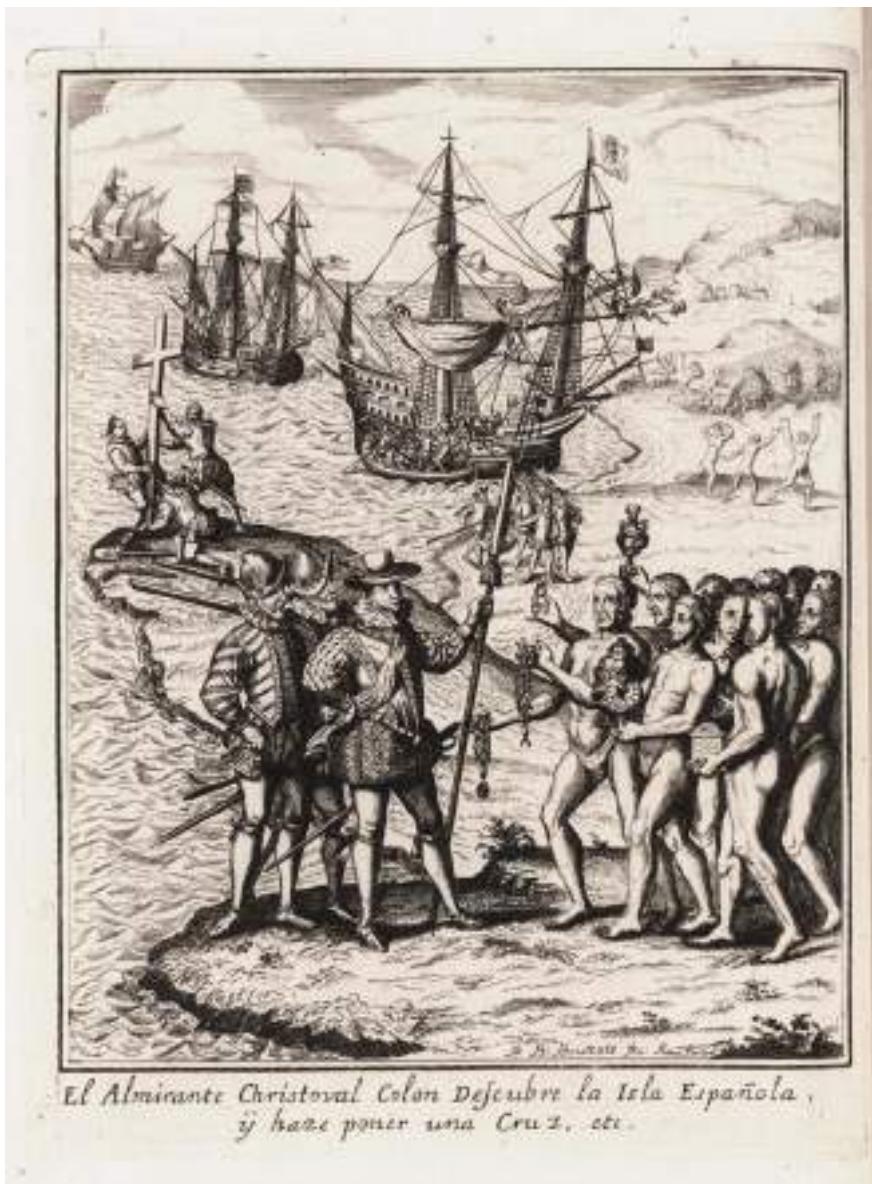
Son muchos los testimonios que quedaron recogidos en el diario de la navegación, el cual si bien no se conserva, gracias al fraile dominico Bartolomé de las Casas se pueden conocer muchos pasajes. En el documento, el jefe de la expedición hace anotaciones de cómo al avanzar siguiendo las instrucciones de sus Majestades, es decir, por los 28 grados, fueron avistando distintos indicios de que la tierra del otro lado del mundo parecía no estar tan lejos: ramas de árboles desconocidos, aves no antes vistas y muchas algas. Incluso avistaron “un gran pedazo de mástil”, presumiblemente de algún naufragio, cosa que no debía parecer extraña tomando en cuenta lo que era la navegación atlántica portuguesa, que utilizaba la mencionada “volta da Mina” como la ruta para regresar desde Guinea.

Así, se avanzaba rápido y ya hacia el sábado 15 de septiembre habían recorrido 300 leguas, es decir, cerca de la mitad del camino prometido, situación que mantuvo tranquila pero al mismo tiempo expectante a la tripulación.

Como nos confirma el diario de navegación, inteligentemente Colón llevaba a abordo dos cuentas de distancia: una privada y otra pública. En la privada registraba la distancia que según sus cálculos en realidad iban recorriendo, y en la pública anotaba números mucho más conservadores con el propósito de que si no llegaban a ningún sitio cuando se completaran las 750 leguas reales, al menos su tripulación no se enteraría inmediatamente, evitando así el cobro de las arriesgadas promesas que había proclamado antes del zarpe de Canarias.

Es decir, Colón convirtió en información reservada los propios registros de navegación, evitando que los otros experimentados pilotos y capitanes controlasen la información que se iba generando durante la travesía. Ello mantendría la tranquilidad requerida para que cada uno cumpliera con su labor asignada.

Grabado que representa la llegada de Colón a La Española



*El Almirante Christoval Colón Descubre la Isla Española ,
y haze poner una Cruz, etc.*

*En Antonio de Herrera y Tordesillas, Historia general de los hechos de los castellanos,
Amberes, 1728. John Carter Brown Library, Rhode Island.*

¿Engaño? Más parecía trabajo psicológico; una prudente reserva para preservar la unión y espíritu del grupo a su cargo, porque él tenía plena conciencia que estaba haciendo bien su labor y que llegarían a la isla de Cipango o, en su defecto, a la costa del Catay o Mangi -China-, pero seguramente no tenía certeza de que los 28 grados fuese la ruta exacta para cumplir las distancias que él había calculado desde las Islas del Cabo Verde. No olvidemos que el viaje de Canarias era el óptimo bajo bandera de Castilla, pero lo era porque no se podía zarpar más al sur, por los acuerdos de delimitación con Portugal.

De esta forma, el hábil Colón fue observando, con el correr de los días, que era una buena decisión llevar una cuenta “alternativa”, porque los números reales fueron mostrando que hacia las 700 leguas de distancia, no había islas ni arrecifes, ni que cincuenta leguas más allá estuviera la isla de Cipango. Sólo aves marinas, más algas, peces voladores; pero de islas o tierra firme, nada.

Fue entonces que la tripulación comenzó a mostrar su intranquilidad. Según la cuenta “alternativa”, ya habían pasado las 750 leguas, pero lo que no sabían es que realmente ya superaban las 900 leguas, según los registros del genovés. Es decir, la reserva de información a su gente le había regalado días de travesía y tranquilidad relativa, pero la presión comenzó a ser insostenible. Primero hubo un intento de motín, siendo uno de sus cabecillas, nada menos que el dueño de la carabela La Pinta, quien junto con otros, hicieron público el deseo de regresar antes de que fuese demasiado tarde.

Pero ahí surgió el liderazgo de los Pinzones y los Niño, quienes lograron calmar los ánimos. Dicha calma no duró mucho, puesto que dos días más tarde, fueron los propios tripulantes de la Santa María, en particular los llamados vizcaínos, los que propiciaron un motín con el mismo objetivo que el anterior: el regreso inmediato a la península o al archipiélago desde donde habían zarpado. La razón era de sentido común: recorriendo más de 800 leguas, según la cuenta “alternativa”, al no encontrar nada, ya con 30 días de

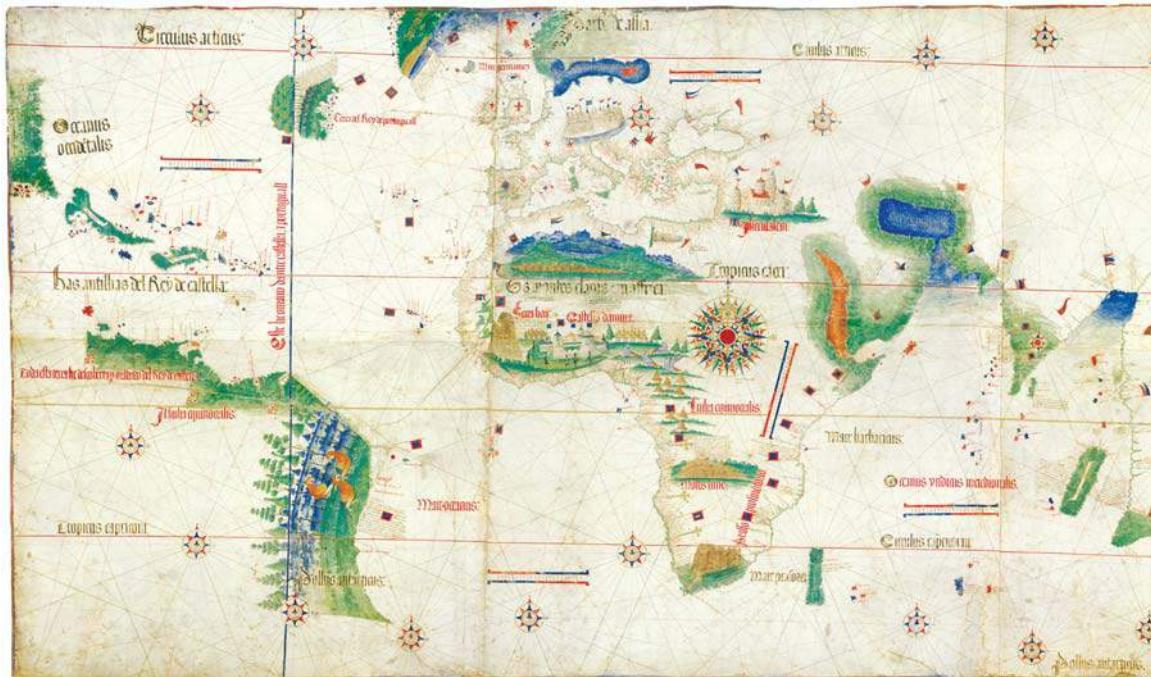
navegación en el Atlántico; si no regresaban entonces, la muerte les esperaba con toda seguridad, porque el principal factor que posibilitaba su supervivencia -el agua dulce-, se estaba acabando y un regreso podría significar -dependiendo de las condiciones- cerca de 30 días más. En suma, los marinos sabían que estaban en el “punto de no retorno” y que quisiera o no Colón, regresarían a puerto seguro sí o sí.

Era el día 10 de octubre y el panorama de este emprendedor estaba llegando a la máxima oscuridad: un motín en medio del “Mar Océano” de una tripulación atemorizada ante la muerte inminente por la falta de agua y víveres, y que además no sabía la información reservada de la verdadera distancia recorrida. Desconocían que ella era aún mayor de lo que ellos creían saber y que, además, la ruta de regreso no se podía hacer por el mismo camino de venida, pues las corrientes y vientos no lo permitirían. Y si así fuese, el recorrido posiblemente iría a ser más lento.

Entonces, nuevamente apareció el factor clave: el liderazgo intermedio. Aquel punto de unión entre la cabeza y el equipo de trabajo: Martín Alonso Pinzón. Así, Pinzón se reunió con su superior genovés en la cámara de la Santa María. Parecía una situación de emergencia y sin solución. El piloto palermo no podía seguir conteniendo una situación que claramente se había ido de las manos. No era indisciplina; era una desobediencia que se sustentaba en que la promesa de Colón no se había cumplido, puesto que ni Cipango ni Catay habían aparecido en el horizonte pese a las distancias recorridas. Y si además estaba en riesgo la vida de todos, se había quebrado la confianza con la cabeza de la expedición.

No sabemos lo que ambos hablaron en aquella reunión de emergencia, pero lo sorprendente es que tras ella, Martín Alonso logró barajar el intento de motín. ¿Tanta credibilidad tenía el piloto andaluz? ¿Qué le dijo Colón en aquella reunión? ¿Qué decisiones tomaron? Interrogantes que no tienen respuestas certeras, pero lo cierto es que Martín Alonso creyó en Colón y anunció que estaban próximos al arribo, y que ya no era cuestión de leguas sino de un

Planisferio de Cantino



*Autor desconocido, 1502.
Biblioteca Estense de Módena, Italia.*

par de días. Además, animó a los vigías a que estuvieran atentos, recordando el premio para el primero que avistara tierra. Dicha motivación extra provenía de los propios Reyes Católicos, quienes pagarian un doblón de oro a quien avistara por primera vez las tierras asiáticas, "las Indias", desde el Atlántico.

Pero faltaba algo más: se ordenó tomar rumbo sur-oeste, infringiendo las instrucciones recibidas por los monarcas en cuanto a no traspasar la línea de los 28 grados, según el tratado de Alcaçobas. Algo importante jugaba a favor de Colón, y es que avanzadas tantas leguas al oeste, ya no necesariamente al cruzar



al sur ingresarían a aguas portuguesas, porque tal delimitación marítima, con toda seguridad, ya estaba superada para ellos.

Si bien se toma la determinación de cambiar el rumbo casi al final del viaje, ¿cuál era la justificación de Colón y ahora de Pinzón? Al parecer a Colón le hacía mucho sentido el que esta modificación que se tuvo que hacer al proyecto original en cuanto a cambiar el lugar del zarpe de la expedición, es decir, Islas del Cabo Verde por Canarias, provocó una alteración en sus cálculos, por lo que él presumía que la isla de Cipango estaba al sur y que muy posiblemente ya hubiese sido superada en distancia, quedando atrás de ellos sin haberla avistado. Si eso era así, entonces lo que había que hacer era navegar al sur-oeste y buscar la costa de China, tras lo cual podrían poner rumbo al este, es decir regresando, y así alcanzar el objetivo central, la isla nipona.

Toda esta construcción mental, que sin América en el mapa actual es casi perfecta, fue la que posiblemente Colón le contó a Martín Alonso. También pudo haber compartido, dado los riesgos de fracaso por sublevación, otra información aún más reservada que solo el emprendedor e innovador conocía hasta ese momento: la de posibles relatos de navegaciones previas que Colón en alguna época había escuchado en la isla Madeira, idea que guardó sigilosamente y que nunca introdujo en los proyectos presentados a Portugal y a Castilla. Eso explicaría, por ejemplo, sus 750 leguas desde Cabo Verde al noroeste. ¿Por qué no hizo pública sus fuentes? Era información reservada que le hubiese imposibilitado cobrar lo que cobró. ¿Le contó este secreto Colón a Pinzón? El historiador Juan Manzano dice que sí aunque en realidad nunca se podrá probar.

Aplacado los ánimos, justo dos días más tarde, en la madrugada del 12 de octubre de 1492, aún en la oscuridad de la noche, Colón confiesa haber visto una luz, la que horas más tarde fue confirmada al alba por el marinero Juan Rodríguez Bermejo, quien desde la cofa de La Pinta avistó tierra, pronunciando el grito que todos soñaban escuchar, y en especial el propio Colón. ¿Y Rodrigo de

Triana? No había ningún tripulante con ese nombre y nunca se ha encontrado vestigio de su existencia, pero es posible que Rodríguez Bermejo que era oriundo de Lepe, pero que posiblemente residía en Triana, junto a Sevilla, sea el mismo personaje que ha pasado a la inmortalidad.

Ahora bien, como los misterios nunca estuvieron ausentes en la vida del genovés, se conoce que dado que él afirmó haber visto tierra antes que el vigía –por las luces nocturnas que posiblemente eran fogatas de la etnia taína-, no quiso pagar el premio a Rodríguez Bermejo, acción incomprensible desde la óptica de líder que quiere motivar a su gente, honrar sus promesas y mantener la adhesión a través de las confanzas.

Arribados a la isla Guanahani en la actual Bahamas, la cual es renombrada “San Salvador”, Colón y su gente pudo constatar, por los habitantes del lugar y por la observación geográfica, que no habían llegado a Cipango, confirmando en forma primaria la sospecha de que su isla buscada había quedado atrás, y especulando que se hallaban en un archipiélago chino cercano a tierra firme continental asiática.

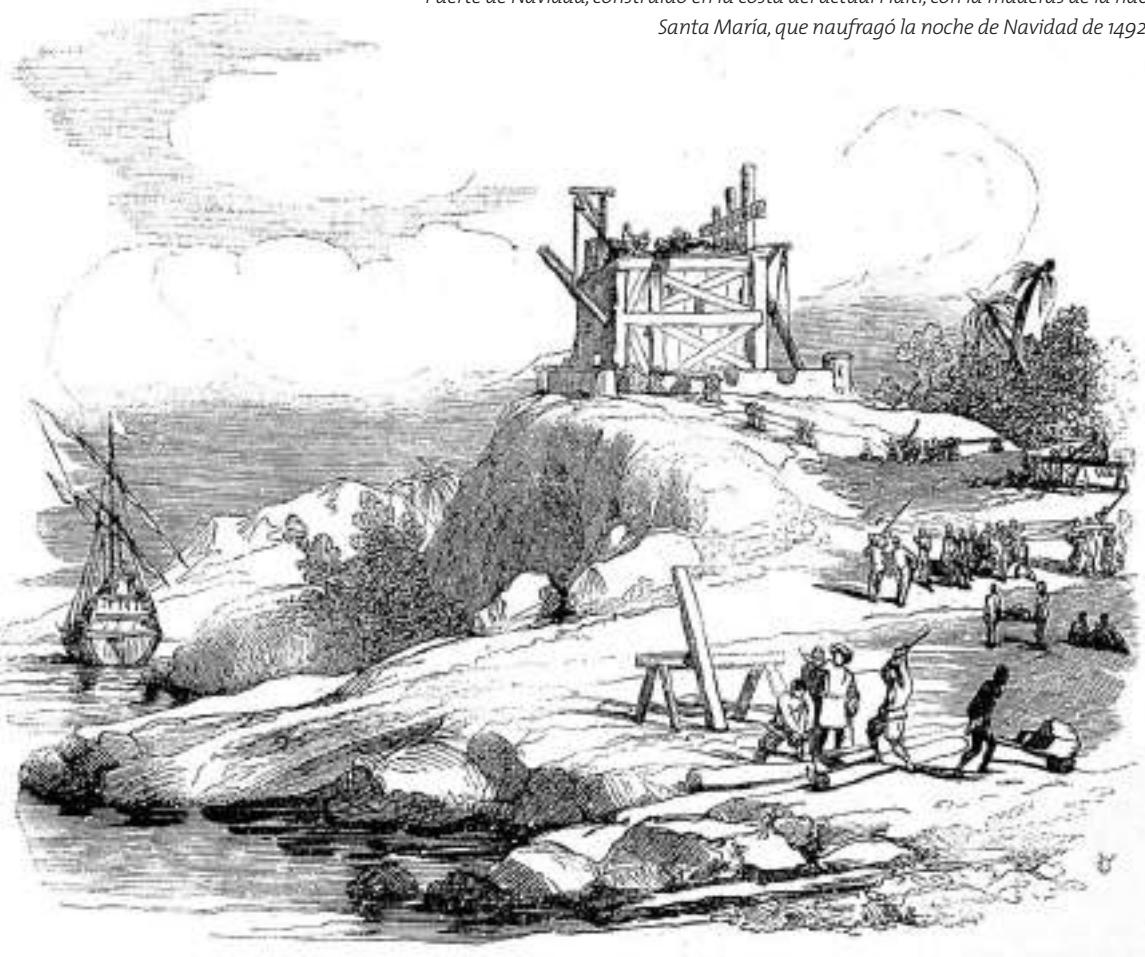
Pero ¿y cómo no darse cuenta por los indígenas taínos que no había llegado a China ni a sus cercanías? Esta pregunta, de toda lógica en el siglo XXI, no tenía una fácil respuesta a fines del siglo XV. El europeo, ya fuese peninsular ibérico o mediterráneo –Colón era genovés-, no tenía tan claro cuál era el aspecto de todos los habitantes de las Indias, es decir, no existían aún plena conciencia de que existiese una tipología humana definida. Sólo con recordar que se hablaba de las Indias para identificar a los territorios que iban desde la India a Japón, incluyendo China e Indonesia, es solo un ejemplo de que confundir una etnia americana con posibles habitantes asiáticos insulares, era una posibilidad real.

Al principio el genovés pensó que los habitantes de esta isla de Guanahani, luego San Salvador y hoy posiblemente la isla Watling en las Bahamas, eran servidores del Gran Kan o de algún rey que tenía el señorío por dichas tierras, por lo que no descartó

que dichas poblaciones fuesen asiáticos propiamente, por lo cual terminó llamándoles “indios”, advirtiendo si que aquellos habitantes estaban en un estado socio-cultural precario, y de ahí su condición de servidumbre.

Dicha impresión del genovés no cambió cuando al día siguiente comenzó el recorrido por las islas vecinas, ni tampoco cuando

Fuerte de Navidad, construido en la costa del actual Haití, con la maderas de la nao Santa María, que naufragó la noche de Navidad de 1492.



En Washington Irving, Vida y viajes de Cristóbal Colón, Madrid, 1851.

arribaron a la isla de Juana, hoy Cuba, la que inicialmente se pensó que era tierra firme, principalmente por su gran extensión y porque no fue posible circunnavegarla.

Pero al margen de la primera impresión que se llevaron en este nuevo escenario geográfico al que se enfrentaron en las siguientes semanas, afloraron nuevos problemas internos dentro de la empresa, muy diferentes pero no menos complejos. Después de un tiempo, Martín Alonso Pinzón comenzó a desobedecer algunas órdenes del superior de la expedición. Su carabela, La Pinta, era muy rápida y, por lo tanto, Pinzón se esmeró en surcar rápidamente los diferentes lugares, siempre adelantándose a Colón, tema que generó molestia en quien iba liderando la expedición.

¿Por qué Pinzón cambió de actitud? ¿Tuvo algo que ver lo que hablaron aquel 10 de octubre? No lo sabemos, pero sí es cierto que la relación entre ambos se quebró, tema no menor si consideramos que precisamente Martín Alonso representaba ese liderazgo intermedio que tan importante había sido para llevar adelante la etapa de la conformación del equipo humano y durante la dura travesía. En cambio, ahora que se aprestaban a iniciar un importante capítulo de la expedición, comenzó un distanciamiento del que ya no hubo vuelta atrás.

Mientras tanto, el derrotero de la expedición cambiaba de rumbo puesto que Colón, consciente de que al descender en grados desde aquel 10 de octubre, dedujo que Cipango ahora sí podría estar al alcance bastando con regresar hacia el este de Cuba -cosa que hicieron-, arribaron finalmente a una enorme isla que creyeron identificar como Cipango, aunque en realidad era la actual isla de Haití – República Dominicana actual.

Sin embargo, la comprobación de que no estaban en Japón no fue fácil, porque nuevamente se encontraron con la sorpresa de que los habitantes nada tenían que ver con el Gran Kan de China y su desarrollo social y cultural era bastante básico, con lo cual se resignaron a aceptar que estos pueblos tendrían un Señor que habitaba en tierras hasta ese momento desconocidas para ellos.

Mientras tanto, habría que tratar y negociar con los líderes que Colón pudo identificar entre los nativos.

Pero pronto ocurriría una desgracia inesperada. La nao Santa María, costeando por la Isla, encalló el día de Navidad de 1492 y no pudieron salvarla. Con ello, los tripulantes se vieron obligados a bajar a tierra y a establecer un pequeño fuerte hecho con las maderas que pudieron rescatar del naufragio. A dicho primer emplazamiento se le llamó “Navidad”.

Entre algunos habitantes de las islas, los europeos observaron la presencia de adornos de oro, lo que hacía presumir la presencia del valioso metal, el cual después supieron que era extraído desde el corazón de la isla, específicamente de un lugar llamado Cibao, nombre que asociaron a Cipango, y con ello terminaron por confirmar que estaban en la isla de destino. Sin embargo, este “Japón” nada tenía que ver con el que imaginaban: esa gran civilización idealizada por Marco Polo, y en especial por el sabio florentino Paolo del Pozo Toscanelli, quien había dicho en 1474 que “es una isla muy rica en oro, perlas y gemas, y cubren sus templos y palacios con oro macizo”. Lo hallado era un espacio geográfico maravilloso y exuberante pero no permitía confirmar con certeza que estaban en la órbita del poderoso gran Kan de China.

Tras una estadía de varias semanas en el “Cipango”, que al mismo tiempo se le llamó La Española, el genovés decidió ordenar el regreso a la Península. Para ello tenía una tripulación que excedía la capacidad de las dos carabelas que quedaban, por lo que determinó que 39 hombres permanecieran en la isla en el referido Fuerte de Navidad, a la espera de la venida de una segunda expedición que el Almirante ya imaginaba. El territorio en donde quedaba emplazado el asentamiento hispano pertenecía a la jurisdicción del cacique taíno Guacanagari, a quien había conocido y con quien había entablado una relación cordial, pero la instrucción a sus hombres era que no incursionaran en otros territorios por el riesgo que podrían correr, en especial con una etnia conocida como Caribes, quienes eran hostiles a los taínos y que también lo podrían ser a los europeos.

Dejó a cargo a su pariente político, el cordobés Diego de Arana, primo hermano de su mujer, y a Pedro Gutiérrez, el administrador Real, y a Rodrigo de Escobedo, quien iba como notario en la expedición y era sobrino de su apreciado amigo, el fraile Juan Pérez de La Rábida.

El 16 de enero zarparon rumbo al noreste La Niña, como nueva nave capitana al mando de Colón, y La Pinta, al mando de Martín Alonso Pinzón. Junto a la tripulación, Colón se esmeró en llevar todas las pruebas posibles de que su proyecto se había cumplido. Por ello embarcó 10 taínos entre los que se contaban 2 hijos del cacique Guacanagari, algunas muestras de oro del Cibao y varios objetos que probaban el éxito de esta primera empresa.

Lo que pudo haber sorprendido a la tripulación es que Colón supo acertadamente dirigir la ruta de retorno hacia el norte, en dirección a las Azores, aprovechando vientos y corrientes que el genovés de seguro había oído hablar, puesto que no dudó en que ese era el camino. Posiblemente, la experiencia de navegar en la Volta da Mina en sus tiempos portugueses favoreció esta incursión o, en su defecto, también poseía información reservada para él y no compartida hasta ese momento.

Lamentablemente, cerca del arribo les sorprendió una gran tormenta que hizo perder el contacto a los carabelas y puso en serio riesgo la operación, a tal extremo que se encomendaron los tripulantes de la Niña a la intercesión de Santa Clara de Moguer, haciendo voto de que si salían vivos de ese trance, irían en procesión al monasterio cuando regresaran.

De hecho, fue tal el peligro que, si creemos la versión de Colón, en medio de la tempestad, el 15 de febrero escribió la carta anunciando el descubrimiento, guardando el pergamino en un barril sellado y encerado, que puso en el alto de la popa para que en caso de naufragio, se salvara la información. Como bien dice la gran historiadora Consuelo Varela, seguramente esto, que fue relatado con posterioridad, fue una treta de Colón para dar



Interior de la Capilla de Santa María de La Rábida, lugar donde Colón regresó tras el primer viaje y, al mismo tiempo, lugar donde fue sepultado Martín Alonso Pinzón.



Fotografía de Rodrigo Moreno

más dramatismo a la historia, pero con toda seguridad la carta explicando el descubrimiento debió haberla escrito mucho antes de febrero de 1493.

Años más tarde, cuando su hijo Hernando escribió la citada “Historia del Almirante”, dice que fueron varias cartas iguales, una de las cuales dejó en su cámara en un sobre sellado, y otra fue la que introdujo en el referido tonel.

Lo cierto es que pudieron sobrevivir, aunque ambas carabelas quedaron tan distanciadas e incomunicadas que una, La Niña,

Vista de la Iglesia del Monasterio de Santa Clara de Moguer, lugar donde Colón y sus hombres hicieron procesión por acción de gracias al retorno del primer viaje en marzo de 1493.



Fotografía de Rodrigo Moreno.

arribó a las Azores, y la otra a la costa de Galicia, específicamente a Bayona.

Lamentablemente para Colón, el arribo a islas portuguesas le traería problemas porque inicialmente no creyeron la versión del genovés de que no había vulnerado el tratado de Alcaçobas, pero finalmente le dejaron partir rumbo a la península, fondeando en Lisboa el 4 de marzo de 1493. Allí tuvo que entrevistarse con su viejo conocido, el Rey Juan II de Portugal, quien quiso interiorizarse del resultado de la empresa que en su tiempo se le había ofrecido a él en exclusiva.

Estando en Lisboa, Colón terminó de redactar la carta aludida a los Reyes Católicos, y la envió también a varios destinatarios, en especial, a las personas que de una u otra forma habían hecho posible la concreción financiera del proyecto: al duque de Medinaceli, a Luis de Santángel, a Gabriel Sánchez y posiblemente otra a Juanoto Berardi.

Terminada la estancia en Lisboa, zarparon rumbo al Puerto de Palos el 13 de marzo, arribando a su destino dos días más tarde, curiosamente el mismo día en que La Pinta también fondeó en la villa, aunque su travesía había sido distinta porque tras arribar en Galicia y permanecer unos días ahí, no tuvo necesidad de fondear en puertos portugueses, pudiendo llegar al puerto de destino aunque con un gran contratiempo, porque Martín Alonso Pinzón había enfermado y se encontraba en muy mal estado, a tal punto que días más tarde falleció siendo sepultado en el monasterio de La Rábida.

Sin dudas esta pérdida fue lamentable, en especial porque el papel que él tuvo en la empresa fue fundamental y porque con su ausencia, se perdía para siempre la versión que hubiese sido vital para la compresión de diversas situaciones que se dieron durante la expedición.

Si bien Colón y el mayor de los Pinzón ya se habían reconciliado en los últimos días que estuvieron en La Española, muchas dudas

quedaron para el futuro, tema que sus herederos se encargarían de revivir en los llamados “Pleitos colombinos”.

A propósito de las divergencias que pudieron tener ambos protagonistas, una última fue que Martín Alonso, mientras estuvo en Bayona, Galicia, escribió cartas anunciando el descubrimiento semanas antes de que lo hiciera el protagonista principal. De hecho, cuando Colón arribó a Palos, la noticia de su empresa ya se conocía en algunas ciudades de la Península, por lo que es posible que Pinzón lo hubiese anunciado desde el norte, algo bastante creíble desde el sentido común.

También los Reyes Católicos, al parecer, tuvieron las primeras noticias a través de Martín Alonso, aunque no fue sino hasta la llegada del genovés a la ciudad condal cuando se hizo público y multitudinario el éxito de la empresa.

Sin embargo, había que cumplir las promesas espirituales, así que en procesión los tripulantes fueron al Monasterio de Santa Clara en Moguer como acción de gracias por haber podido llegar sanos y salvos a casa.

Tras una breve estancia en Palos y en La Rábida, Colón partió al encuentro con los Reyes. Para ello se dirigió primero a Sevilla, para luego tomar rumbo a Barcelona donde arribó el 26 de marzo de 1493. Junto a él le acompañaban los taínos que venían en el viaje, así como todas las pruebas aludidas y que en teoría probaban su arribo a islas asiáticas y a tierra firme.

La impresión que provocó fue formidable, a tal punto que su carta enviada desde Lisboa fue impresa a los pocos días y comenzó a circular, con tal éxito, que luego, traducida al latín, vio ocho ediciones impresas, tres en Barcelona, tres en París, una en Amberes y otra en Basilea, según nos cuenta Consuelo Varela. Un éxito editorial nunca antes visto que también tuvo su versión italiana con tres ediciones ese mismo año.

De igual forma, la noticia de la llegada de Colón corrió rápido, incluso en un libro: “Libro de Conti”, publicado a fines de marzo de ese año, es decir, apenas una semana después del arribo del genovés a la ciudad condal. Su autor, el florentino Tribaldo de Rossi, alcanzó a dar la primicia del descubrimiento, seguramente informado por algún testigo presencial.

En suma, Colón había cumplido la promesa. Había navegado rumbo a occidente, tocando islas y tierra firme, pudiendo regresar sano y salvo. Es decir, tenía razón: ese mar no cubría una inmensidad insalvable sino que estaba lo suficientemente cerca como para que en el futuro las navegaciones se hicieran por dicha ruta. Con ello, quedaba claro que el negocio prometido sí era posible y, por lo tanto, las capitulaciones de Santa Fe y los títulos recibidos ahora sí se harían efectivos. Ahora Cristóbal Colón, capitán de la empresa, en propiedad pasaba a ser “Almirante de la Mar Océana” y “Virrey”, aunque sin un virreinato formal, porque eso estaba por verse.

Esta noticia trajo la felicidad a muchos. Financistas como Luis de Santángel hacía rato que habían recuperado el monto que habían prestado; mientras que Berardi seguramente sacaba cuentas alegres de los muchos beneficios que tendría por haber apostado a este emprendimiento. Y lo mismo ocurría con el duque de Medinaceli, que seguramente se regocijaba con la noticia.

Pero ¿dónde había llegado? ¿pudo entregar las cartas al Gran Kan de Catay? Nada estaba claro, salvo en la mente de Colón. Pero en general había satisfacción. Los Reyes, en especial Isabel, andaban con la tranquilidad de que la atrevida apuesta no había sido en vano, porque ahora, para Castilla en particular, se abría un espacio atlántico insospechado; uno que le iba a entregar a su reino un poderío que posiblemente aún no se dimensionaba.

Pero los asesores de los monarcas, conscientes de que esta oportunidad había que aprovecharla rápido, se apresuraron en aconsejarles que enviaran una embajada a Roma para buscar una bula del Papa Alejandro VI que les entregara la exclusividad

de la ruta, requisito esencial para que el resto de las naciones de la entonces llamada “Cristiandad” reconocieran el hallazgo y lo respetaran, algo así como un registro de marca e invención de la época.

Pero hay un problema, ¿podía el Papa registrar una ruta comercial sin la seguridad de que era Asia el lugar a donde habían llegado? Las pruebas no eran contundentes, los taínos no parecían asiáticos, y el oro y los otros objetos no necesariamente aseguraban su teórica procedencia de las Indias. En realidad la pregunta abierta era si se podía registrar un proyecto que no estaba completamente probado.

Efectivamente no existían respuestas absolutas pero había que actuar con premura. Ya el acontecimiento se había dado a conocer “universalmente”. Los sabía el rey de Portugal, que era la competencia y, con los impresos, especialmente en latín, en pocas semanas lo sabrían los representantes de todas las naciones de Europa.

Si no se inscribía la ruta, otros también podrían hacerlo, así que hubo que buscar una solución inteligente: “pedir una bula que lo dijera todo, pero que no dijera nada”; es decir, que describiera los lugares donde había arribado Colón, pero que no especificara que dichos sitios se llamaban Cipango o Catay. Tenía que ser un texto que los incluyera pero sin especificarlos. ¿Por qué? La idea magistral era que si por alguna razón el lugar donde Colón decía haber llegado, no era tal, la bula no se invalidara por basarse en un error.

Tras semejantes ideas, había gente brillante. Uno de ellos era el sabio florentino Pedro Martir de Anglería, quien se cree fue uno de los que aconsejó de buena forma a los Reyes en la búsqueda de los documentos diplomáticos que aseguraran a Castilla y Aragón la ruta descubierta por Colón.

Los embajadores partieron rumbo a Roma, y tras el arribo a la ciudad eterna, se contactaron con la casa pontificia. De manera magistral, en pocas semanas lograron que el Papa firmara la ansiada bula, la Inter Caetera de mayo de 1493, es decir, apenas 45 días

después de arribado Colón a Barcelona. El texto en su cuerpo central otorgaba a Castilla: "...todas las islas y tierras firmes descubiertas y por descubrir, halladas y por hallar, hacia el occidente y mediodía, haciendo y constituyendo una línea desde el polo ártico, es decir el septentrión, hasta el polo antártico, o sea el mediodía, que estén tanto en tierra firme como en islas descubiertas y por descubrir hacia la India o hacia otra cualquier parte, la cual diste de cualquiera de las islas que se llaman vulgarmente de las Azores y Cabo Verde cien leguas hacia occidente y el mediodía, que por otro rey o príncipe cristiano no estuviesen actualmente poseídas con anterioridad al día de la Navidad de nuestro señor Jesucristo próximo pasado, el cual comienza el presente año de 1493".

Con una genialidad sorprendente, en el texto no se mencionaba ni Cipango ni Catay aunque sí la India, pero como concepto genérico, sin detallar el lugar, isla o tierra firme donde había llegado Colón. Con ello, la duda razonable de algunos quedaba a buen resguardo en un documento diplomático que desde entonces todos debían acatar.

¿Y qué dijo Colón cuando supo de la bula? Al genovés, ahora Almirante, no le pareció bien que se estuviera dudando de su inobjetable hallazgo. Sin embargo, la incertidumbre no pasaba por cuestionar su exitoso viaje, sino por probar que había llegado a las tierras del Gran Kan. Quedaba claro que había arribado a unas islas, pero ¿había seguridad de que se había tocado tierra firme? ¿No había dudado hasta el propio Colón de si Cuba era o no una isla?

La solución para resolver el misterio era hacer un segundo viaje, porque era necesario repetir y optimizar la ruta, retomar el contacto con los hombres que habían quedado en el fuerte Navidad y porque sería necesario ratificar que sí había llegado a Cipango y el Catay. La clave estaba en Juana, la Cuba de Colón.



VI. LOS OTROS VIAJES: PROBAR LO IMPOSIBLE, EL OLVIDO DE LA GESTIÓN Y LA MUERTE

Tras su primer gran éxito, que probaba que el viaje al “oriente por el Atlántico” era posible, Colón se decidió a preparar nuevamente una expedición con el fin de poner en marcha su empresa, ahora ratificada en las capitulaciones y, al mismo tiempo, demostrarle a quienes no creían en él que efectivamente había llegado a la isla de Cipango y al Catay del gran Kan.

En esta segunda oportunidad no fue difícil conseguir financiación. Hubo varios aportes significativos, como el del duque de Medina Sidonia quien prestó 5,000,000 maravedies o el Conde de Cifuentes quien, a su vez, aportó otros 1,545,000 maravedies. También se usó dinero requisado de los judíos expulsos y otros aportes privados que permitieron financiar una expedición que contemplaba 5 naos, 12 carabelas y 1,500 hombres. Tampoco faltaban los voluntarios o los que querían repetir la experiencia como Juan de la Cosa y los hermanos Niño.

El 25 de setiembre de 1493, Colón zarpó nuevamente con destino a las supuestas Indias, pero esta vez lo hizo desde el puerto de Cádiz. A bordo iban, aparte de los marineros, artesanos, labradores, religiosos e hidalgos. La navegación llegó más hacia el sur, en comparación a la primera expedición, y a principios de noviembre descubrió las Antillas menores, en donde bautizó, entre otras, las islas de Dominica y Guadalupe.

Continuaron el viaje hacia la isla San Juan Bautista, hoy Puerto Rico, para luego proseguir hacia La Española, donde arribó el 27 de noviembre de 1493, pero lamentablemente allí se encontró con el terrible escenario: el fuerte Navidad había sido destruido por los nativos y, de los 39 tripulantes de la Santa María, no había sobrevivientes. ¿Qué había pasado? No hubo claridad, pero al parecer los hombres de Colón no habían seguido las instrucciones del Almirante y, habiendo salido del territorio asignado, se enfrentaron con los indígenas caribes o con los propios taínos. Desde ese momento Colón cambió su actitud para con los indios de la isla, tema que luego se convertiría especialmente complejo.

para los pueblos originarios, puesto que el genovés consideraría legítimo el negocio de la esclavitud, algo que en su tiempo, en el Mediterráneo, era normal y aceptable.

Colón decidió hacer una segunda fundación en el territorio que hoy corresponde a República Dominicana y que llamó La Isabela. Sin embargo, al poco tiempo, los víveres, y especialmente las enfermedades tropicales, comenzaron a afectar duramente a algunos miembros de la expedición. Además, el oro encontrado no existía en cantidades importantes que justificaran la enorme inversión y el trato con los colonos no era de los mejores. Por lo anterior, se optó por enviar una parte de la flota de regreso a España. En cuanto a la nueva fundación, La Isabela, Francisco Roldán fue nombrado Alcalde mayor. Este personaje tendría con el tiempo una compleja relación con Cristóbal y Bartolomé Colón, en especial porque discrepan mucho de cómo se estaba administrando esta primera empresa americana.

Durante esta segunda travesía, Colón, aparte de intentar solucionar los conflictos que se suscitaban en la isla entre españoles e indígenas, y entre los mismos colonos, se decidió a comprobar que había llegado a Cipango y Catay. Para ello, exploró una buena parte de la isla de Cuba, pero para mala fortuna o tozudez, recorrió su costa sur de oeste a este sin alcanzar a comprobar que se trataba de una isla, haciendo firmar a la tripulación que la acompañaba un documento que acreditaba que efectivamente lo que estaban viendo era tierra firme, posiblemente Mangi, en China meridional. ¿Cómo no pudieron darse cuenta? Como argumento en defensa del genovés, hay que entender que la isla de Cuba, con una longitud de 1,250 kilómetros, de este a oeste, era gigante para un nauta europeo, acostumbrado a ver esas distancias en tierra firme como, por ejemplo, la península itálica que, de norte a sur, se extiende por 1,350 kilómetros. Pero también hay que advertir que, claramente, Colón se hallaba obsesionado por probar su tesis más que explorar con apertura de mente y abrirse a la posibilidad de que estaba en otro lugar.

Grabado de Bartolomé Colón, hermano de Cristóbal, quien arribó a La Española después del segundo viaje; fue nombrado "Adelantado de las Indias"



En Antonio de Herrera y Tordesillas, Historia general de los hechos de los Castellanos, Ambres, 1728. John Carter Brown Library, Rhode Island.

Posteriormente descendió al sur y descubrió la isla de Jamaica para posteriormente regresar a La Española, donde arribó en septiembre de 1494, 5 meses después de haberla abandonado.

Lo negativo para él es que sus ausencias en La Española no eran buenas, si se considera que, por las capitulaciones él era responsable de toda la empresa, es decir, ya no era un navegante sino que ahora era el administrador general de todo, aspecto que parece que nunca comprendió en su real dimensión. Colón parecía ser el clásico emprendedor - operador, que tras lograr su objetivo inicial de echar a andar la empresa, le parecía más cómodo seguir en la faceta operativa que en la de gestión propiamente como tal.

En 1496 decidió regresar a España ya consciente de que los problemas se habían agravado y que algunos observadores en la isla habían informado a los Reyes Católicos de que el genovés no lo estaba haciendo bien. Eso sí, antes de zarpar a la península, construyó una serie de fortalezas a lo largo de la isla, dejando a su hermano Bartolomé, que había llegado en otra expedición financiada por los Reyes Católicos, como gobernador y adelantado de toda la isla La Española.

Al llegar de regreso de este segundo viaje en junio de 1496, Colón efectivamente no fue recibido con la misma euforia que se había dado al retorno de la primera incursión, ya que se había ganado algunos enemigos y porque todavía sus "contundentes" pruebas de que había llegado a Asia no convencían ni a los monarcas ni a los expertos.

Felizmente para los Reyes Católicos, ya se había zanjado el problema limítrofe con Portugal gracias a la firma del tratado de Tordesillas en 1494, que establecía una línea divisoria de polo a polo que se trazaba a 370 leguas de las islas del Cabo Verde, asegurando con ello que, sin importar donde hubiese llegado Colón, eso ya era un espacio territorial de exclusiva navegación hispana.

Recibió críticas en la corte y se le cuestionaba severamente el tipo de administración que ejercía, en donde había desorden, denuncia de malos tratos, sueldos impagos y quejas varias, algunas fundadas y otras discutibles.

Durante los siguientes meses que permaneció en la península, Colón optó por seguir dos estrategias: mantener bien informados a los monarcas sobre las Indias, dando su parecer acerca de la mejor forma sobre cómo debían gobernarse y evangelizarse sus habitantes, y también aprovechó de defenderse de las acusaciones que se le imputaban.

Por otra parte, el genovés estuvo dedicado a organizar una tercera expedición y a perfeccionar sus conocimientos cartográficos, muy necesarios en esta etapa en que debía seguir explorando este misterioso territorio “asiático”.

Transcurridos casi dos años, pudo zarpar nuevamente en una tercera expedición -esta vez desde el puerto de Sanlúcar de Barrameda en el Guadalquivir-, y lo hizo con 6 carabelas, el 30 de mayo de 1498. No fue fácil conseguir esta vez voluntarios, ya que el entusiasmo y la “mala prensa” que tenía la empresa de Colón desanimó a muchos.

En esta nueva expedición se pretendía confirmar la existencia de tierra firme y al mismo tiempo verificar *in situ* los resultados del Tratado de Tordesillas con Portugal. Se realizó una escala en Madeira y La Gomera, en Canarias, donde se abastecieron y dividieron las naves en diferentes recorridos: tres carabelas se encargaron de ir en socorro de La Española y las otras tres, a cargo de Colón, se desviarían para ir en busca de una zona desconocida del Atlántico, la que estaba al oeste de las islas de Cabo Verde portuguesas, es decir, constatar qué había más allá de la línea de las 370 leguas.

Mapa del Atlántico que incluye los nuevos descubrimientos del Nuevo Mundo, como La Española, Isabela, otras islas del Caribe, así como también Brasil.



Vesconte de Maggiolo, 1511.
John Carter Brown Library, Rhode Island.

Así, descubrieron la isla de Trinidad, y luego de explorar la costa de Paria, que le pareció “el paraíso terrenal”, se avistó la isla de Margarita. Lamentablemente, cuando estaba a punto de descubrir la costa de las Perlas, decidió desviar su rumbo y dirigirse a Santo Domingo, desaprovechando la oportunidad de haber conseguido inmensas riquezas que hubiesen solucionado todos sus problemas.

Arribado a La Española el 31 de agosto de 1498, se encontró que la situación allí era insostenible. Su hermano Bartolomé había fundado una ciudad al sur de la isla, Santo Domingo, y el quiebre con Roldán y una buena parte de los colonos era absoluto. Existían intentos de insurrección y la campaña contra Colón y su familia iba cobrando más adeptos, a tal punto que la Corona optó por entregar licencias de navegación y descubrimiento a otros marinos, entre ellos, a Vicente Yáñez Pinzón, el recordado piloto de La Niña.

Los Colón pudieron someter a los sublevados, pero justo arribó a Santo Domingo, en 1500, el juez Francisco de Bobadilla, hombre de confianza de los Reyes Católicos a quien se le encomendó constatar todas las denuncias y acusaciones en contra del Almirante y Virrey. En ese momento estaba gobernando la ciudad Diego Colón, el otro hermano de Cristóbal, quien no reconoció la autoridad de Bobadilla.

Tras una breve investigación, decidió encarcelar a Diego, y luego a Cristóbal y a su hermano Bartolomé, que arribaron a la ciudad posteriormente. Bobadilla le dio la razón a los acusadores y asumió él como nuevo gobernador a la espera de que la Corona enviara a otro en el futuro cercano, responsabilidad que recaería en Nicolás de Ovando, quien tomó el mando en 1502.

Mientras tanto, los hermanos Colón, encadenados y humillados, fueron remitidos a la Península, pero al llegar fueron puestos en libertad por orden de los Reyes Católicos, aunque con este episodio se comenzaba a cimentar el fin de las capitulaciones de Santa Fe.

Así todo, pronto se le autorizó a organizar un cuarto viaje de descubrimiento, con la restricción de que pasara por La Española. Junto con su hermano Bartolomé y su hijo Hernando Colón de tan solo 13 años de edad, zarparon primero desde Sevilla el 3 de abril de 1502, y luego desde Cádiz el 9 de mayo de 1502. La flota la componían dos carabelas y dos naos, las que emprendieron la ruta de las Canarias para luego dirigirse a la isla Martinica y para posteriormente arribar a las costas de La Española, pero sin tocar Santo Domingo.

Tras pasar por Cuba, se dirigieron a la costa de Honduras, recorriendo hasta Panamá por espacio de 10 meses. Allí descubrieron, entre otros lugares, Veragua, territorio que más tarde pasaría a su familia. Incluso estuvo cerca de descubrir el Pacífico, si es que se hubiese animado a recorrer por tierra un camino que le indicaron los indígenas en el istmo.

Pero también tuvieron problemas con pobladores originarios y, además, el comportamiento de algunos de sus tripulantes no fue el mejor. Posteriormente retornaron a Cuba y más tarde a Jamaica. Ahí tuvieron que permanecer un año porque las naves estaban en tan mal estado a causa del molusco xilófago llamado broma, que naufragaron todas.

A raíz de este percance tuvieron que mandar a pedir ayuda con un voluntario, Diego Méndez, al gobernador Nicolás de Ovando, quien no colaboró mucho en el rescate. Méndez finalmente les envió una carabela de rescate en agosto de 1494, la cual arribó a duras penas en el Puerto de Santo Domingo, ciudad donde se suponía que no debía tocar la expedición. Solo un mes estuvieron ahí hasta conseguir otra nave que los transportó a Sanlúcar, donde arribaron el 7 de noviembre de 1504.

Cuando regresó a Castilla, ya bastante enfermo de artritis, gota y problemas en la vista, se enteró del fallecimiento de Isabel la Católica, lo cual ocurrió el 26 de noviembre, es decir, apenas 19 días después de su arribo.

Con pocas fuerzas, Colón se dedicó a tratar de acordar un encuentro con Fernando de Aragón, ahora regente de Castilla, para lo cual viajó en mayo de 1505 rumbo a Segovia para lograr concretar la ansiada entrevista con el monarca y discutir su situación, en especial lo que concernía a las capitulaciones, que la Corona interpretaba suspendidas desde 1502, pero no así Colón.

Sin embargo, los esfuerzos no alcanzaron a ver sus frutos, puesto que mientras seguía los pasos de la Corte Real, primero en Salamanca y luego en Valladolid, en esta última ciudad se

agravó su enfermedad, alcanzando a firmar su testamento que ya comentaremos. Murió el 20 de mayo de 1506, siendo sepultado en la iglesia del convento de San Francisco.

Para entonces, Colón tenía posiblemente 55 años –desconocemos el día de su nacimiento en 1451– y partía de este mundo habiendo visto concretado su proyecto, pero con la amargura de no haber podido consolidarlo.

Partía el emprendedor que había construido un proyecto magistral, pero sin las habilidades que debía tener aquél que lo proyectara en el tiempo. Sin embargo, las cosas no quedarían inconclusas. Los hijos del Almirante, al poco tiempo, iniciarían una campaña de restitución de la imagen de Colón y de su obra que les permitiría recuperar algunas posiciones como, por ejemplo, el gobierno de La Española, entregada a Diego Colón en 1508 y el ducado de Veragua, entregado a su nieto Luis Colón de Toledo en 1537.

Y en cuanto a “las Indias”, el florentino Américo Vespucio, a vecindado en Sevilla como comerciante y agente de negocios, tras realizar un par de viajes de exploración, uno hispano y otro portugués, había expresado en 1503 que por lo visto por él en la costa de la actual Venezuela y la costa del atlántico sudamericano, llegaba a la conclusión de que se trataba de un Nuevo Mundo, concepto que fue acuñado en una carta publicada en Florencia en 1503. ¿Colón conoció estas noticias? Si lo escuchó, tiene que haber sido en la primera mitad de 1505, porque ambos estuvieron en Sevilla y sabemos que se conocían.

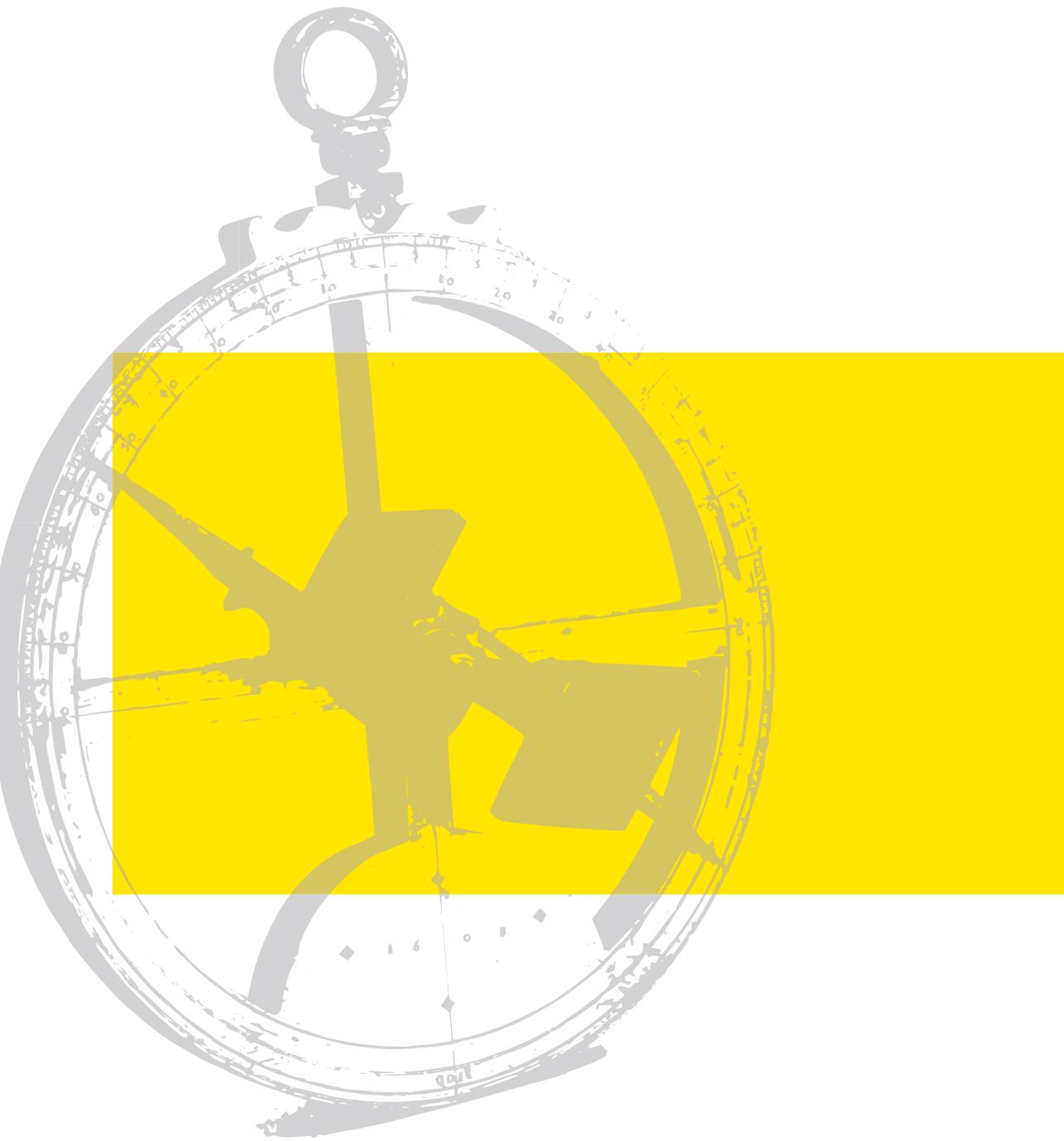
Lo que sí tenemos claro es que Colón no supo que el nuevo mundo se llamaría “América”, porque el mapa que bautizó a este continente con este nombre fue confeccionado en Saint-Dié-des-Vosgués, en la región de Lorena, por el cartógrafo germano Martin Waldseemüller y editado por el humanista e impresor Mathias Ringmann, un año después de la muerte de nuestro Cristóbal Colón.

Universalis cosmographia de Martin Waldseemüller, 1507



Biblioteca del Congreso, Washington. Este mapa es el primero en el que aparece el nombre de América, un año después de la muerte de Colón.





VII. DERRIBANDO LOS ÚLTIMOS MITOS

Cuando queremos cerrar la historia de Colón, solemos recordar algo que se nos enseñó en la infancia: “Murió pobre y olvidado”.

Claro, esa versión tiene sentido en cuanto a que muchas veces ha ocurrido –y sigue sucediendo– que las sociedades o las personas no suelen reconocer las grandes obras que algunos han realizado en el pasado y que, más aún, muchas veces se hace caer en el olvido a aquellos a quienes tanto se les debe.

Así ha pasado, por ejemplo, con héroes nacionales de nuestras independencias latinoamericanas, varios de los cuales cayeron no solo en descrédito, sino que algunos terminaron en el triste exilio hasta el final de sus días.

En ese ambiente es que solemos aceptar que la suerte de Colón fue triste, con un final miserable, olvidado por una España desagradecida de aquél que tanto le entregó para su futura grandeza como Reino.

Pero la verdad es que la historia es muy distinta. Cristóbal Colón, bien o mal administrado su proyecto, gozó de una concesión que se mantuvo vigente durante casi una década –la Corona la anuló en 1502–, por lo cual tuvo los réditos suficientes para amasar una fortuna, aunque no en los niveles que pudo haber llegado si hubiese sacado el máximo partido a las referidas capitulaciones.

Sin embargo, la destitución, el procesamiento, el fin de la concesión y todo lo que vino después hizo decaer el prestigio de Colón y de su familia, aunque de todas formas aquello no desanimó a inversionistas para apoyarle en un cuarto viaje, realizado entre 1502 y 1504. Incluso, en vísperas de realizar lo que sería la última travesía del Almirante, los Reyes Católicos le escribieron sentidas palabras que demostraban una voluntad de que en el futuro, los privilegios del genovés y su familia serían conservados, “así como a sus hijos, y aún mayores mercedes que le harían”.

Ahora bien, ese mismo año del zarpe del cuarto viaje, Colón hizo su testamento. Y si bien no se conserva el original, cuatro años más

tarde, el 20 de mayo de 1506, en vísperas de su muerte, volvió a ratificarlo, con lo cual conocemos que tenía una fortuna respetable, en que se le adeudaba mucho pero que igual pudo dejar mayorazgo a su hijo Diego, una suma importante a su hijo Hernando y a sus hermanos Bartolomé y Diego. Además, dejó establecido que de todos los bienes del mayorazgo, un 10% de lo que rentaran anualmente, Diego tenía que dárselo a otros parientes, personas necesitadas o para obras pías. Y si la fortuna crecía en el futuro, entonces Diego debía aumentar los montos entregados a su hermano y tíos. También dejó establecido que se le diera herencia a doña Beatriz Enríquez de Arana, su mujer con la cual no estaba

En la imagen se observa al genovés acompañado de frailes franciscanos, en el convento de Valladolid



La muerte de Colón, de Francisco Ortega y Vereda, 1864.
Museo del Pardo, Madrid.

casado, pero que era la madre de Hernando y, en fin, dando otros detalles, agregó una lista de personas a las que también se le debía entregar dinero como legado.

Ante tamaña descripción, volvemos a preguntarnos: ¿Colón murió pobre? Si el testamento de 1502 fue ratificado en 1506, significa que pese a la pérdida del control del proyecto, solo con lo que tenía, y con lo mucho que se le adeudaba, la fortuna del almirante seguía siendo importante. Ya ello había que sumar los títulos de “Almirante de la Mar Océana” y “Virrey de las Indias” que se le habían entregado a perpetuidad y que ahora heredaba Diego. Ello conllevaba una serie de privilegios que, desde 1508, en los llamados “pleitos colombinos”, el mismo Diego emprendió el recuperar judicialmente en un largo proceso que se extendió por años.

Si entonces no hallamos signos de pobreza en los últimos años de Cristóbal Colón, ¿qué fue lo que provocó la leyenda que hasta hoy vive? La razón fundamental estuvo en que se ha recordado por años el descrédito y desprestigio que sufrieron el genovés y sus hermanos cuando fueron arrestados en La Española por el juez Francisco de Bobadilla. Y ahí estuvo el origen de que se haya confundido descrédito con pobreza, y olvido con miseria.

Lo que sí contribuyó a la leyenda fue que, junto con el desprestigio de su persona, injusta o no sus causas, la muerte de su defensora, la reina Isabel en 1504, así como el agravamiento de su enfermedad, posiblemente una artritis reactiva, fue deteriorando rápidamente sus fuerzas, hasta que finalmente una posible insuficiencia cardíaca acabó con su vida en Valladolid, mientras estaba a la espera de reunirse con el rey Fernando de Aragón.

Por lo anterior, es posible resolver el mito de la pobreza, en donde una asociación de conceptos nos hicieron creer erróneamente que este emprendedor había muerto en bancarrota, sin poder dejar a su descendencia el legado que tanto había soñado.

En cuanto al desprestigio, sus hijos se encargarían más tarde de reivindicar su figura a tal punto que con los años, el recuerdo de

Colón y el reconocimiento de sus descendientes los situaría en un sitio relevante de la sociedad española, pero esa es otra historia.

Ahora bien, junto a la pobreza de Colón, hay un segundo mito que hasta la fecha vive: el lugar real donde está ubicada su tumba. Sobre este punto, hasta hoy surge una pregunta que parecería no tener una respuesta concreta: ¿Dónde descansan sus restos? ¿en Sevilla o en Santo Domingo?

Antes de morir el Almirante no especificó en su testamento la voluntad de ser sepultado en algún sitio específico, aunque hay versiones que afirman que su deseo era descansar en Sevilla, en la iglesia de la Cartuja de las Cuevas. Pero otros afirman que su voluntad era que le regresaran a la isla La Española, es decir, a República Dominicana, y permanecer ahí a perpetuidad. Pero como la muerte le sorprendió en Valladolid, lo lógico fue pensar en sepultarlo en dicha ciudad, específicamente en la iglesia del convento de San Francisco. Sin embargo, tres años más tarde, por voluntad de su hijo Diego, fue trasladado al monasterio cartujano de Las Cuevas en Sevilla, donde sus restos descansaron ahí con toda seguridad hasta 1536. Posteriormente, sus descendientes optaron por trasladarlo a América, a la ciudad de Santo Domingo, siendo depositados en la nueva catedral que terminó de construirse hacia 1540. Dos siglos y medio más tarde, ante la sesión de la isla a Francia en 1795, las autoridades hispanas decidieron llevar el cuerpo de Colón a La Habana en Cuba, pero ante la pérdida de la isla por la independencia de 1898, se tomó la decisión de regresar sus restos a España, donde por determinación de la familia se optó por depositarlo en la Catedral de Sevilla.

Hasta ahí todo parece claro, pero en 1877 se encontraron restos que se atribuyen a Cristóbal Colón en el presbiterio de la catedral de Santo Domingo. ¿Cómo se explica el hallazgo? Posiblemente el cuerpo nunca se movió de la actual República Dominicana o, en su defecto, cuando se trasladaron los restos a Cuba en 1795, solo se hizo con una parte de los huesos del genovés. No lo sabemos.

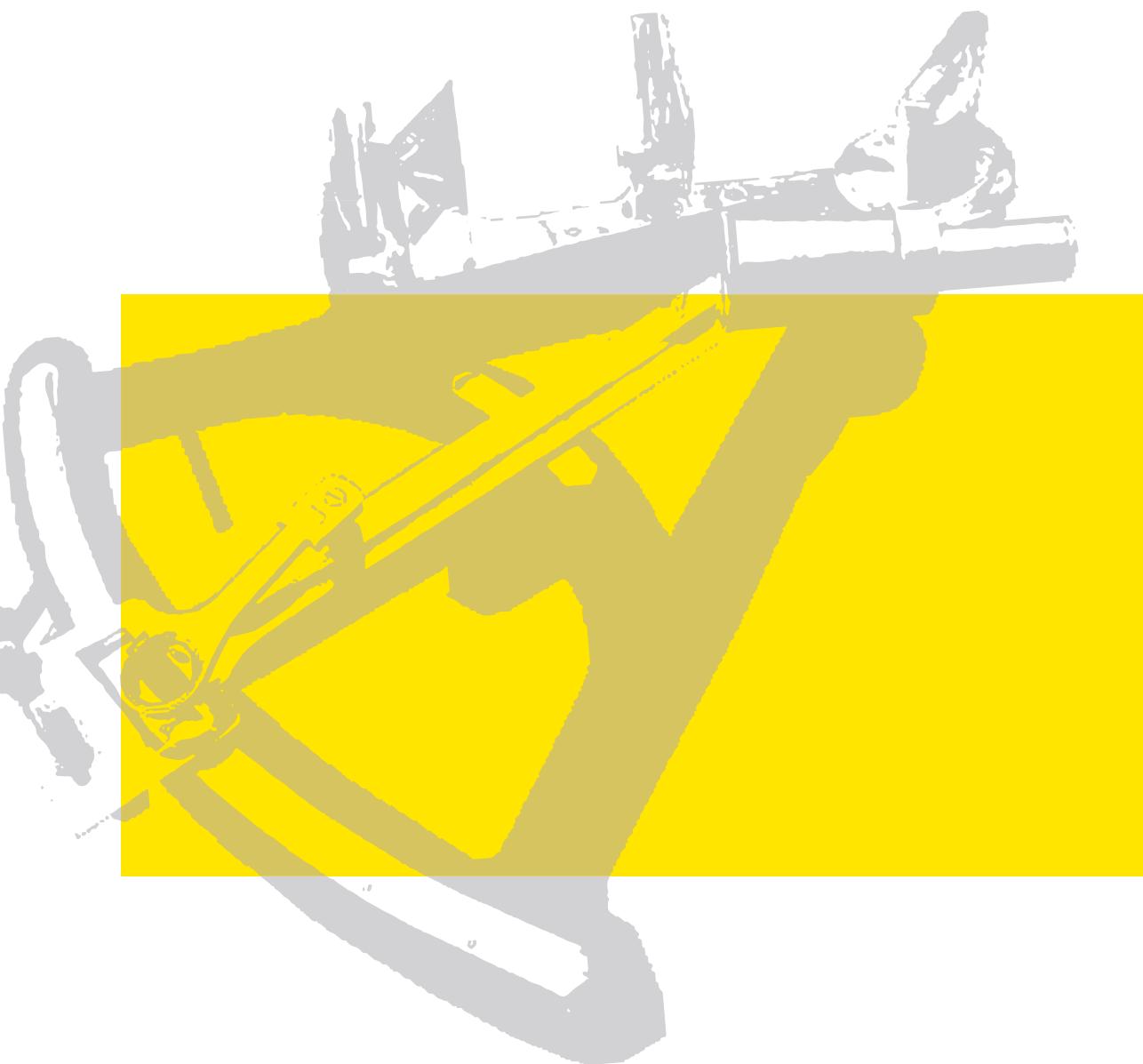
Por esta razón, durante todo el siglo XX las dos ciudades, Sevilla y Santo Domingo, han afirmado ser las depositarias del navegante genovés, desestimándose mutuamente la posibilidad de que en alguno de los casos, los restos no sean de él.

Sin embargo, en el año 2003, estudios de ADN realizados por un grupo de especialistas de la Universidad de Granada con los restos que se encuentran en la Catedral de Sevilla, determinaron que estos corresponden al Almirante, pero lamentablemente no fue posible hacer pruebas con los restos de Santo Domingo. Lo que sí quedó claro en la exhumación, es que los huesos que están en Sevilla no estaban completos, por lo que cabría la posibilidad de que la tesis dominicana también resultase cierta. Algún día lo sabremos.

La tumba de Cristóbal Colón en la Catedral de Sevilla. Obra realizada por Arturo Mérida y que representa a cuatro heraldos que simbolizan a Castilla, León, Aragón y Navarra, cargando los restos del almirante.



Fotografía de Rodrigo Moreno



VIII. REFLEXIONES PARA LA EMPRESA Y LOS NEGOCIOS

El proyecto de Cristóbal Colón puede ser considerado como uno de los más grandes emprendimientos realizados en los comienzos del mundo moderno, sustentado en una mentalidad abierta a la innovación y ruptura de esquemas.

A diferencia de lo que se suele enseñar, el propósito que animó al genovés no era resolver un tema intelectual científico con relación a la esfericidad de la tierra o al tamaño de la misma, cosa para la cual no estaba preparado. Lo que deseaba desde el comienzo era elaborar un proyecto, financiarlo, ejecutarlo y, con ello, ganar dinero y reconocimiento para él y su familia. Es decir, una idea bastante más sencilla de lo que solemos creer, y lo que es más importante, con una profunda actualidad, puesto que es el mismo anhelo que hoy puede tener cualquier persona que quisiera crear su propio emprendimiento, y con ello obtener su independencia laboral y económica.

En la práctica, el interés de Colón era utilizar toda su experiencia recogida en los años de navegante sirviendo a diversos empleadores, incluida la Corona de Portugal, y con ello elaborar un proyecto lo suficientemente atractivo para suscitar el interés de los monarcas, pero también, en el caso de los Reyes Católicos, que la propuesta entusiasmara también a posibles financieras que pudiesen echar a andar la iniciativa.

Como se pudo ver, el emprendimiento de Colón tuvo todos los ingredientes que también hoy se pueden observar en la vida de las empresas. La incredulidad frente a los cambios, la dificultad de sustentar con fundamentos ideas innovadoras, la falta de apoyo financiero, las demoras no previstas, los contextos cambiantes, en fin, todo lo que día a día forma parte de nuestra realidad. Al genovés, guardando las proporciones, le pasó lo mismo, puesto que de otra forma no se podría explicar que su proyecto de emprendimiento presentado a unos, hacia 1483, recién terminara siendo aprobado por otros en 1492.

Retrato de Cristóbal Colón



Retrato de Cristóbal Colón, para muchos el más cercano a la descripción física del genovés. Hay que recordar que pese a la fama que alcanzó, no se conoce un retrato que haya sido pintado en vida del personaje. Esta versión es de Ridolfo Ghirlandaio, Galata Museo del Mare, Génova.

Una de las claves del proyecto colombino y que debe servir de modelo a todo emprendedor, es la perseverancia que tuvo su autor y la convicción con la que defendió sus ideas.

Tenía tal grado de confianza de que efectivamente su proyecto funcionaría, que bien puede considerarse en un buen punto a imitar. Además, ante los rechazos que recibió a lo largo del camino, no se derrumbó ni lo desestimó, sino que ante todo, procuró mejorar, perfeccionar y recoger las críticas constructivas que pudo recibir.

Eso convirtió a nuestro personaje en una figura atractiva, convincente y luchadora. Sin embargo, para lograr la concreción del proyecto, no bastó con ello. Necesitó contacto, relaciones, vínculos, información, redes, en fin; todo lo necesario para que el plan se articulara de tal forma que finalmente se pudiera concretar. Y siempre bajo la premisa que, tras sus ideales, legítimamente lo que se buscaba era encontrar una actividad que le generara muchos réditos en el futuro. No era un proyecto sin fines de lucro; muy por el contrario, la gran batalla que libró por años apuntaba a buscar el legítimo reconocimiento a su innovadora obra.

Por todo lo anterior, el proyecto colombino debe ser entendido sin omitir los múltiples factores que le dieron forma. Sus años de experiencia como navegante, sus vínculos familiares, políticos y económicos en Portugal, el primer rechazo del rey Juan II, el arribo a Andalucía, los frailes de La Rábida, los Reyes Católicos, los diversos financieros, los Pinzones, el capital humano, la información reservada de pilotos que le antecedieron, los asesores de los monarcas, las bulas papales, etc.

Todo juega un papel, algunos con mayor trascendencia y otros no, pero dibujan un proyecto que finalmente se pudo concretar, y gracias al cual Colón lideró a partir de 1492 hasta el año 1502, fecha en que se rompió el contrato con la Corona y que en lenguaje actual se entendería como el fin de la concesión.

¿Qué pasó? Lo que es propio de la vida. Como todo emprendedor, Colón también tenía defectos, carencias y limitaciones. Nuestro protagonista construyó magistralmente un proyecto pero nunca asumió que lo que había firmado en 1492, las célebres “Capitulaciones de Santa Fe”, era el gran contrato de su vida, las que debía administrar con responsabilidad y sabiduría.

Pero el genovés era un navegante, ese era su *expertise* y de ahí no pudo salir. Más aún cuando se puso en duda el lugar al que había arribado, centró su atención en demostrar a punta de expediciones que efectivamente estaba en lo correcto. Eso a simple vista no está mal, porque en su lugar muchos habían hecho lo mismo. El problema en que mientras ello ocurría, el proyecto se organizó, se llenó de problemas y avanzó. Pero el responsable, el “CEO”, no asumió la tremenda responsabilidad de lo que significaba estar a cargo. Más bien parecía estar donde mejor le acomodaba: en la operación y en la ejecución.

Lo anterior no sería problema en una empresa, si ante ciertas características del fundador éste supiera delegar en las personas afines. Pero Colón no lo hizo. No era de grandes amistades y confianzas, e incluso en algunos pasajes de su vida, se llega a presentar más bien como solitario. Parecía que su liderazgo, útil para construir un proyecto extraordinario y llevarlo a su aprobación, no servía para la etapa de la consolidación.

Y cuando por fin aprendió a delegar, lo hizo en el círculo estrecho de su familia: en sus hermanos Bartolomé y Diego; personajes a quienes la historia tampoco les recuerda como buenos administradores y con dotes de liderazgo.

Entonces, aquí se comenzó a gestar la tormenta perfecta. Mala administración, malos tratos, rivales con muchos intereses, detractores, ausencias prolongadas de sus responsabilidades, en fin; una sumatoria de factores que terminaron por dinamitar el contrato de concesión exclusivo más extraordinario que la empresa colombina había logrado firmar con el reino más poderoso de Europa occidental.

Lo anterior nos podría llevar a la siguiente reflexión: no siempre el emprendedor, el innovador, es el llamado a administrar, gestionar y/o consolidar lo que con tanta capacidad, audacia o inteligencia crea.

Colón fue un gran emprendedor, de eso no hay duda, pero las señales de alerta deben estar puestas desde el comienzo: ¿Cuál es mi lugar futuro en mi propio emprendimiento? ¿Qué hacer con mi genial proyecto innovador después de hacer la primera ejecución?

La respuesta no está aquí; aquella está en nosotros mismos, pero al menos la clave a nuestro juicio es hacerse con frecuencia dicha pregunta. Ese debe ser la conexión con la realidad que todos necesitamos mantener durante nuestros emprendimientos.

Colón es un personaje del que debemos aprender, y mucho. Por sus virtudes y por sus errores. De ambos podemos sacar ideas en limpio y, al mismo tiempo, reencontrarnos con una historia extraordinaria sobre la que, ahora como adultos, podemos disfrutar, admirar y reflexionar.



IX. BIBLIOGRAFÍA

1. Abulafia, David, *El descubrimiento de la humanidad. Encuentros atlánticos en la era de Colón*, Crítica, Barcelona, 2009.
2. Arranz Márquez, Luis, *Cristóbal Colón, misterio y grandeza*, Marcial Pons, Madrid, 2006.
3. Céspedes del Castillo, Guillermo (coord.), *Colón en el mundo que le tocó vivir*, Real Academia de la Historia, Madrid, 2007.
4. Colón, Cristóbal, *Diario de a bordo*, Madrid, 2000.
5. Colón, Hernando, *Vida del Almirante Don Cristóbal Colón*, Fondo de Cultura Económica, México, 1998.
6. Colón de Carvajal, Anunciada, *Cristóbal Colón: incógnitas de su muerte 1506-1902: primeros Almirantes de las Indias*, (2 vols.), CSIC, Madrid, 1992.
7. Colón de Carvajal, Anunciada, *La herencia de Cristóbal Colón. Estudios documental de los mal llamados pleitos colombinos (1492-1541) 4 tomos*, CSIC, Madrid, 2015.
8. Descola, Jean, *Cristóbal Colón. El infortunado descubridor de un mundo*, Editorial Juventud, Barcelona, 1985.
9. De las Casas, Fray Bartolomé, *Vida de Cristóbal Colón*, Biblioteca Ayacucho, Caracas, 1992.
10. Díaz-Trechuelo, Lourdes, *Cristóbal Colón*, Palabra, Madrid, 2006.
11. Enseñat de Villalonga, Alfonso, *Cristóbal Colón: orígenes, formación y primeros viajes (1446-1484)*, Polifemo Ediciones, Madrid, 2009.
12. Eslava Galán, Juan, *El enigma de Colón y los descubrimientos de América*, Planeta, Barcelona, 2006.
13. Favier, Jean, *Los grandes descubrimientos. De Alejandro a Magallanes*, Fondo de Cultura Económica, México, 1991.
14. Fernández Álvarez, Manuel, *La gran aventura de Cristóbal Colón*, Espasa Calpe, Madrid, 2006.

15. Fernández – Armesto, Felipe, Colón, Crítica, Barcelona, 1992.
16. Fernández – Armesto, Felipe, 1492. El nacimiento de la modernidad, Debate, Barcelona, 2010.
17. Fernández de Navarrete, Martín, Viajes de Cristóbal Colón, Espasa Calpe, Madrid, 1999.
18. Gambara, Lorenzo, La navegación de Cristóbal Colón, Instituto Estudios Madrileños, Madrid, 2006.
19. Gerbi, Antonello, La naturaleza de las indias nuevas: de Cristóbal Colón a Gonzalo Fernández de Oviedo, Fondo de Cultura Económica, México, 1978.
20. Gil, Juan y Varela, Consuelo, Cartas particulares a Colón y relaciones coetáneas, Alianza Editorial, Madrid, 1984.
21. Gil, Juan, Mitos y utopías del descubrimiento 1: Colón y su tiempo, Alianza Editorial, Madrid, 1989.
22. González Cruz, David (coord.), Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos, Sílex Ediciones, Madrid, 2012
23. González Cruz, David (coord.), Versiones, propaganda y repercusiones del descubrimiento de América, Sílex Ediciones, Madrid, 2016.
24. Gruzinski, Serge, La guerra de las imágenes: de Cristóbal Colón a Blade Runner (1492-2019), Fondo de Cultura Económica, México, 1994.
25. Heers, Jacques, Cristóbal Colón, Fondo de Cultura Económica, México, 2011.
26. Houben, H-H, Christophe Colomb: 1447-1506, Payot, París, 1980.
27. Humboldt, Alexander von, Cristóbal Colón y el descubrimiento de América, Tomo II, Extramuros Ediciones, Sevilla, 2007.
28. Las Casas, Bartolomé de, Diario del primer y tercer viaje de Cristóbal Colón, edición de Consuelo Varela, Alianza Editorial, Madrid, 1989.

29. Madariaga, Salvador de, *Vida del muy magnífico señor don Cristóbal Colón*, Buenos Aires, 1940.
30. Manzano, Juan, *Cristóbal Colón: siete años decisivos de su vida 1485-1492*, Cultura Hispánica, Madrid, 1964.
31. Manzano, Juan, *Los Pinzones y el Descubrimiento de América*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1988.
32. Manzano, Juan, *Colón y su secreto: el predescubrimiento*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1989.
33. Martínez Shaw, Carlos y Parcero, Celia, *Cristóbal Colón*, Junta de Castilla y León, Salamanca, 2006.
34. Menéndez, Ramón, *Lengua de Cristóbal Colón*, Austral, Buenos Aires, 1947.
35. Pérez-Lucas, María Dolores, *Me llamo Cristóbal Colón*, Amarú Ediciones, Salamanca, 2006.
36. Ramos, Demetrio, *La primera noticia de América*, Museo - Casa Museo de Colón, Valladolid, 1986.
37. Ramos, Demetrio, *Colón pudo no volver. La fundación de Navidad*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1989.
38. Rojas, Miguel, *Cien nombres de América: eso que descubrió Colón*, Lumen, Barcelona, 1991.
39. Rumeu de Armas, Antonio, *La Rábida y el Descubrimiento de América: Colón, Marchena, fray Juan Pérez*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1968.
40. Rumeu de Armas, Antonio, *Un escrito desconocido de Cristóbal Colón: el memorial de la Mejorada*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1972.
41. Rumeu de Armas, Antonio, *El "Portugués" Cristóbal Colón en Castilla*, Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1982.
42. Salvador Miguel, Nicasio, *Cristóbal Colón: Los libros del Almirante*, Instituto castellano y leonés de la lengua, Burgos, 2006.

43. Taviani, Paolo Emilio, *Cristoforo Colombo. La genesi della grande scoperta*, De Agostini, Novara, 1974.
44. Varela, Consuelo, *Colón y los Florentinos*, Alianza Editorial, Madrid, 1988.
45. Varela, Consuelo, *Colón, Retrato de un hombre*, Alianza Editorial, Madrid, 1992.
46. Varela, Consuelo y Gil, Juan, *Cristóbal Colón, Textos y documentos completos. Nuevas cartas*, Alianza Editorial, Madrid, 1997.
47. Varela, Consuelo, *Cristóbal Colón. De corsario a almirante*, Lunwerg Ediciones, Barcelona, 2005.
48. Varela, Consuelo, *La caída de Cristóbal Colón*, Marcial Pons, Madrid, 2006.
49. Varela, Jesús y León, María Montserrat, *Itinerario de Cristóbal Colón (1451-1506)*, Diputación Provincial de Valladolid, Valladolid, 2003.
50. Varela, Jesús, *Colón y Pinzón, descubridores de América*, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, Valladolid, 2005.
51. Vaquer Bennasar, Onofre, *¿Dónde nació Cristóbal Colón?*, El Tall Editorial, Palma, 1991.
52. Verlinden, Charles; Perez-Embíd, Florentino, *Cristóbal Colón y el Descubrimiento de América*, RIALP Ediciones, Madrid, 2006.
53. Wassermann, Jacob, *Vie de Christophe Colomb*, Gallimard, París, 1930.
54. Zea, Leopoldo y Magallón, Mario, *De Colón a Humboldt*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 1999.

AGRADECIMIENTOS

Mi gratitud a todos quienes han colaborado de una u otra forma en la concreción de esta obra:

Adelmo Yori, Viña del Mar

Archivo del Museo Naval, Madrid

Archivo General de Indias, Sevilla

Archivo General de Simancas, Simancas-Valladolid.

Biblioteca Colombina, Sevilla

Biblioteca Estense Universitaria, Módena.

Biblioteca Nacional de España, Madrid

Biblioteca Universidad Adolfo Ibáñez, Viña del Mar y Santiago de Chile.

Carlos Aspiros, Lima

Cecilia Inojosa, Viña del Mar

Diego Delso, Múnich

Escuela de Estudios Hispanoamericanos CSIC, Sevilla

Francisca Rodríguez, Viña del Mar

Galata Museo del Mare, Génova.

John Carter Brown Library, Rhode Island.

Julián Ruiz Rivera, Sevilla

Karina Chávez, Lima

Librería Céfiro, Sevilla

Librería Polifemo, Madrid

Metropolitan Museum, Nueva York.

Miya Mishima, Lima

Monasterio de La Rábida, Palos de la Frontera.

Museo del Prado, Madrid.

Museo Naval, Madrid

Patricia Bazalar, Lima

Paul Mendoza, Lima

Paulo Pantigoso, Lima

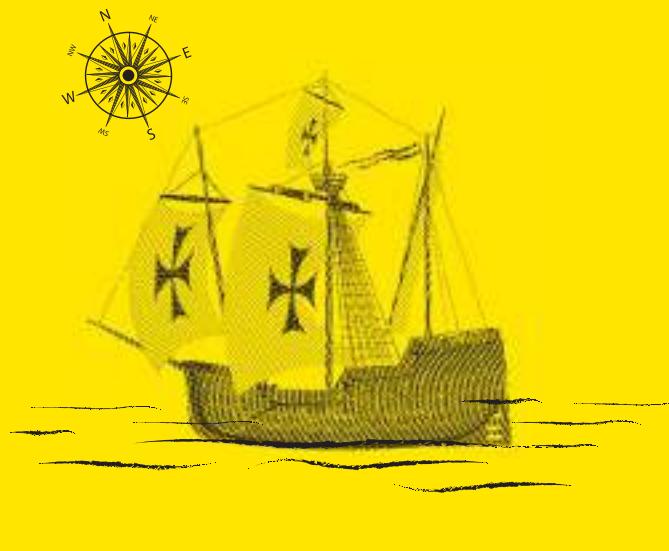
The Library of Congress, Washington

CRISTÓBAL COLÓN, EL EMPRENDEDOR

UNA HISTORIA EN CLAVE DE NEGOCIOS

Cristóbal Colón es un personaje fascinante, y de su vida, muchas veces enigmática, se pueden extraer enormes enseñanzas para el presente y el futuro, tanto en lo profesional como personal.

En este obra se aborda su figura desmitificada, con luces y sombras, poniendo en valor el famoso proyecto de descubrimiento, el cual en realidad era una empresa que buscaba, ante todo, convertirse en un éxito comercial. Este célebre navegante genovés, se debe entender en un siglo de cambios e innovaciones y en donde afloró en plenitud, su espíritu emprendedor.



ISBN: 978-812-47325-0-8



9 788124 732508