Historia de Colombia, en contexto.

Orígenes, desarrollos y legados

Primera parte

Descubrimiento, encuentros conquistas e imperio

SIL
SISTEMA DE INFORMACIÓN EN LÍNEA
COMPLEMENTO VIRTUAL

Javier Cortázar Mora

ECOE EDICIONES

HISTORIA DE COLOMBIA, EN CONTEXTO. ORÍGENES, DESARROLLOS Y LEGADOS

PARTE I. DESCUBRIMIENTO, ENCUENTRO, CONQUISTAS E IMPERIO

Javier Cortázar Mora

Catalogación en la publicación

Cortázar Mora, Javier, autor

Historia de Colombia, en contexto. Orígenes, desarrollos y legados. Primera parte. Descubrimiento, encuentro, conquistas e imperio / Javier Cortázar Mora. -- Primera edición. – Bogotá : Ecoe Ediciones, 2025.

264 páginas, il., col.; 17x24 cm
(Historia y arqueología. Historia de América. Sudamérica).
Incluye datos curriculares del autor -- Incluye referencias bibliográficas.

ISBN 978-958-508-519-0 (impreso) - 978-958-508-520-6 (pdf) -- 978-958-508-521-3 (digital)

1. Historia de Colombia 2. Descubrimiento y exploración Española 3. Imperio español en Colombia -- siglos XVI -XIX 4. Historia colonial de Colombia -- 1540-1810 5. Historiografía – colonialismo – Colombia I. Cortázar Mora, Javier, autor

CDD: 986.1 Ed. 23 nla.

Área: *Historia y arqueología*
Subárea: *Historia de América. Calificador: Sudamérica*

ECOE
EDICIONES

© Javier Cortázar Mora

► Ecoe Ediciones S.A.S.
info@ecoeediciones.com
www.ecoeediciones.com
Carrera 19 # 63 C 32 - Tel.: 919 80 02
Bogotá, Colombia

► Cita sugerida: Cortázar Mora, J. (2025). *Historia de Colombia, en contexto. Orígenes, desarrollos y legados. Parte I. Descubrimiento, encuentros, conquistas e imperio*. Ecoe Ediciones.

Primera edición: Bogotá, 2025

ISBN: 978-958-508-519-0
e-ISBN (PDF): 978-958-508-520-6
e-ISBN (ePUB): 978-958-508-521-3

Directora editorial: Ana María Rueda G.
Coordinadora de producción editorial: Alejandra Rondón Forero
Asistente administrativo editorial: Edwin Corzo S.
Corrección de estilo: Andrés Caro
Diagramación: Magda Rocío Barrero
Carátula: Natalia Herrera Farfán
Impresión: Carvajal Soluciones de Comunicación S.A.S. Carrera 69 # 15 - 24

La reproducción total de esta obra, ya sea en formato físico o digital, está estrictamente prohibida sin la autorización expresa del titular de los derechos. Asimismo, cualquier reproducción parcial de este libro, con o sin fines comerciales, en formato físico o digital, requiere la autorización previa.

Impreso y hecho en Colombia - Todos los derechos reservados

CONTENIDO

Introducción xiii

Capítulo primero. Descubrimiento, encuentro y conquista 1
La expansión atlántica y los grandes descubrimientos geográficos 1
El primer viaje colombino o el del descubrimiento 9
Etapas de nuestra historia 17
Preconquista y conquistas 18
Período antillano 20
Las conquistas continentales 23
México 25
Perú 32
Fase embrionaria 33
Fase preparatoria 35
Fase de ejecución 36
Colombia 43
Belalcázar 44
Los canarios: Pedro Fernández de Lugo y Gonzalo Jiménez de Quesada 47
Los alemanes 52
Juan de Vadillo 55
Epílogo colombiano 56
Algunas reflexiones sobre la época 58
Algo sobre la polémica de la época 59

Los mitos de la Conquista 59
El mito de los conquistadores como hombres extraordinarios 60
El mito de los ejércitos reales 63
El mito del conquistador blanco 65
El mito de la conquista expedita 67
El mito de la comunicación 70
El mito de la desolación nativa 71
El mito de la superioridad española 74

Capítulo segundo. El Imperio 79
Dos advertencias importantes 79
¿Qué entendemos por Imperio español? 80
Génesis del Imperio 81
Organización del Imperio 84
El rey 85
Ámbito central 86
Ámbito territorial 87
Virreinatos 88
Gobernaciones 89
Capitanías 90
División territorial del Imperio 90
Cabildos 93
Otras estructuras de la organización imperial 96
Organización eclesiástica 96
Organización hacendística 96
Organización militar 97
Las "ias" imperiales 98
El Imperio bajo los Austrias: siglos XVI y XVII 99
Carlos I 99
Felipe II 103
Felipe III 107
Felipe IV 110
Carlos II 111
El legado de los Austrias en las Indias 112
Marchitamiento de las conquistas 113
El arranque social indiano: poblamiento y sociedad 114
Las cartas de Otte (y otras) 115
Atravesando el Atlántico 118
La forzosa inmigración africana 118
Demografía indiana 120
La transculturación indiana 121
Algunas estampas de la vida cotidiana 122

El arranque social indiano y la vida económica 124
El comercio 126
La minería 131
Agricultura y ganadería 132
Manufacturas 134
Orden público indiano: los piratas del Caribe 135
El Imperio bajo los Borbón: siglo XVIII y principios del siglo XIX 140
Algunas características del siglo XVIII 142
Geopolítica 143
Economía 144
Sociedad y cultura 146
El siglo XVIII en el Imperio español 148
Nacimiento de Colombia: el virreinato de la Nueva Granada. 151
Breve descripción física y política del virreinato 159
El virreinato bajo Carlos III 162
El Imperio bajo Carlos IV 174
Breve referencia a la Revolución francesa 174
El Imperio español en la Revolución francesa 178
Santafé, 1794 182
Conspiraciones 184
Dualidad imperial 185
El colapso imperial 187

Referencias 191

Bibliografía 197

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de Waldeseemüler 19
Figura 2. Maqueta de Tenochtitlan (México DF) 26
Figura 3. Culturas precolombinas de Colombia 45
Figura 4. Imagen indígena que forma parte del Conjunto Doctrinero San Juan Bautista, Sutatausa 66
Figura 5. Estampas de la sociedad indiana (siglos XVI y XVII) 116
Figura 6. Comercio de esclavos – Mapa de las rutas usadas 119
Figura 7. Rutas comerciales del Imperio español 127
Figura 8. Flota de Indias 128
Figura 9. Centros y rutas de los contrabandistas (siglo XVII) 130
Figura 10. Tratado de Utrecht 142
Figura 11. Guerra de la oreja de Jenkins 156
Figura 12. Moneda alusiva a la "rendición" de Cartagena ante Vernon 157
Figura 13. Batalla de Trafalgar 183
Figura 14. Tratado de Fontainebleau 188
Figura 15. Fusilamientos del 3 de mayo de Goya 190

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Etapas de la historia de Colombia 17
Tabla 2. Síntesis de períodos y culturas andinas 37
Tabla 3. Reyes del Imperio español 85
Tabla 4. Provincias del Imperio español 91
Tabla 5. Virreyes de la Nueva Granada 160

Sistema de Información en Línea



Al final del libro encontrará la información para **ingresar al Sistema de Información en Línea - SIL -** donde podrá encontrar una línea de tiempo que le ayudará a ubicar todos los periodos y eventos históricos expuestos en el libro.

INTRODUCCIÓN

La navegación a vela actualmente es un deporte. La Regata ARC (Atlantic Rally for Cruisers) del World Cruising Club, una asociación británica que organiza aventuras marítimas a vela, convoca cada año entre 200 y 250 veleros de todo tipo, que, saliendo de las Islas Canarias, un archipiélago español situado frente a Marruecos, llegan al Caribe y de ahí se regresan a Europa.

Esta travesía es muy popular. El viaje de ida se hace entre noviembre y enero, después de la temporada de huracanes. Son unos 20 días de navegación por un mar que suele estar en calma, con vientos a favor constantes y una agradable temperatura media de 26°C.

Una vieja práctica marinera dice que el barco debe viajar rumbo al sur hasta que la mantequilla se derrita en el plato, más o menos a la altura de las islas de Cabo Verde, un archipiélago situado frente a Senegal. De ahí, remontando los vientos alisios que soplan en dirección noreste, el barco es llevado a su destino.

La ruta de regreso es distinta y más difícil.

El punto de partida son las Islas Bermudas, situadas al norte de Puerto Rico. Levando anclas aconsejablemente en abril, máximo en mayo, y atravesando el mar de los Sargazos, se llega a las Islas Azores, un archipiélago portugués que queda en la mitad del camino. De ahí y por diferentes rutas ya conocidas y transitadas,

algunas desde hace milenios, arranca la última etapa del periplo, dónde la llegada puede ser Portugal, Irlanda, Inglaterra, Francia, España, etc.

Salvo las particularidades que más adelante veremos, este fue el recorrido del descubrimiento hecho hace 532 años por la expedición de Cristóbal Colón, los hermanos Yáñez Pinzón (Martín y Alonso) y un puñado de marineros andaluces y vascos.

Aunque no fue el primer contacto de Europa con el hemisferio occidental (es un hecho probado que expedicionarios nórdicos alcanzaron las costas de Norteamérica cuándo menos 500 años antes), lo singular del viaje comandado por Colón y los hermanos Pinzón es que señaló el inicio de la expansión ultramarina europea.

Amén de las inmensas repercusiones de este viaje en el decurso de la humanidad, marca el inicio de la historia que a continuación empieza.

CAPÍTULO PRIMERO

DESCUBRIMIENTO, ENCUENTRO Y CONQUISTA

Es imposible imaginar que el hemisferio occidental fuera a permanecer oculto a los ojos del mundo permanentemente. Tarde o temprano América iba a aparecer en el concierto de la humanidad.

El descubrimiento no fue un acontecimiento súbito o providencial, sino el resultado de un proceso complejo iniciado mucho antes de la expedición de marras, en el que hubo de todo: aventura, intriga, suspenso, misterio y azar, proceso que, visto con la perspectiva del tiempo, más allá de la superación de los obstáculos físicos –que fueron formidables–, fue un triunfo sobre las barreras culturales, mucho más difíciles de remontar.

De no haber sido por estas últimas, es muy posible que el descubrimiento hubiera sucedido antes y tal vez no por marineros españoles sino portugueses o ingleses.

La expansión atlántica y los grandes descubrimientos geográficos

A partir del siglo XI, la integración del océano Atlántico a la economía de la civilización occidental empezó a tomar forma.

En el mundo antiguo y medieval este océano jugaba un papel periférico, considerado más que todo como vía de abastecimiento de materias primas para las grandes capitales mediterráneas, como, por ejemplo, el estaño y el hierro que provenían de

los países bálticos, situados en el mar del mismo nombre y que baña las costas de los países nórdicos, o la pesca del mar Cantábrico, al norte de España.

Era peligroso, especialmente a partir de la aparición de los vikingos, nombre genérico dado a los habitantes de los países nórdicos que durante siglos asolaron la Europa medieval.

También era misterioso.

Su vastedad, que contrastaba con los límites de los mares conocidos, el Mediterráneo y el mar Negro, lo hicieran sujeto de numerosas fábulas y mitos, como la del continente perdido de la Atlántida o la Isla de las Siete Ciudades, fama que además fue alimentada por sucesos reales cuyas noticias viajaban de boca en boca, como la expedición de los hermanos Vivaldi, dos comerciantes genoveses que en el siglo XIII organizaron una travesía compuesta por dos navíos y unos 300 hombres que se adentró en el océano sin que nadie volviera a saber de ellos.

No por eso dejó de ser navegado, pero prudentemente, aún por los mismos vikingos, quienes antes del año 1000 ya habían tocado las costas de América del Norte, hecho que pasó desapercibido hasta ahora, y es considerado más que todo una rareza.

Los historiadores no se han puesto de acuerdo sobre una posible expedición referida por Heródoto, el historiador más conocido de la Antigüedad, organizada por los egipcios, que supuestamente le dio la vuelta a África, partiendo de Alejandría, un puerto en el Mediterráneo y llegando por el mar Rojo.

Los fenicios, un pueblo de comerciantes originario del Mediterráneo oriental, en lo que hoy es el Líbano; los cartagineses, una ciudad estado que fue muy poderosa en los albores del Imperio romano y quedaba en lo que hoy es Libia, en el norte de África, y los genoveses, de origen italiano, surcaron también las aguas del Atlántico que bordean África, igualmente con prudencia.

A medida que la Edad Media transcurría y la amenaza vikinga menguaba, las aportaciones al comercio de los pueblos del Atlántico crecieron, incrementando así la navegación, hasta que en el siglo XV la humanidad experimentó un fenómeno expansionista, iniciando el camino hacia la globalización que caracteriza el mundo contemporáneo.

La primera manifestación de este fenómeno no sucedió, sin embargo, en Europa, sino en la China y, aunque fue de corta vida, su enorme dimensión hace palidecer el tamaño de la posterior aventura europea, mucho más modesta en sus orígenes, pero más fecunda.

En épocas del emperador Ming Yongle (Yong'le) se organizó una armada bajo el mando del almirante Zhen-he, compuesta por 300 naves y 27 000 hombres, que,

en treinta años, entre 1405 y 1433 realizó siete viajes básicamente con fines de reafirmación de poderío y embajada, expediciones en las que la nave capitana era tan grande que en sus bodegas hubieran podido acomodarse las tres carabelas del primer viaje colombino.

La armada recorrió las aguas del océano Índico, alcanzando la costa oriental de África, recibiendo tributo de todos los pueblos con los que tuvo contacto, entre los que la historia recuerda un par de jirafas obsequiadas, posiblemente, por el gobernante de Malindi, una ciudad estado de la costa oriental africana donde hoy se encuentra Kenia y que el almirante transportó con especial celo hasta la presencia de su monarca.

Semejante expedición ha sido objeto de numerosas leyendas, como la de que el almirante sirvió de modelo para el personaje de Simbad El Marino o que alcanzó la costa americana: especulaciones sin fundamento.

Después del séptimo viaje, esta armada se acabó. Un nuevo emperador de la naciente dinastía Ming decidió orientar la política imperial china hacia el interior, adoptando una postura aislacionista.

La mera idea de qué hubiera pasado de haber continuado estos viajes, es un atractivo campo de especulación. Si el almirante chino hubiera cruzado el Cabo de la Buena Esperanza, otra hubiera sido la historia de la humanidad, pero no pasó.

En el siglo XV Europa era un conjunto de dominios y reinos dispersos luchando, a veces desesperadamente, para no terminar absorbidos por los grandes poderes asiáticos y norteafricanos reinantes de la época, pero unos pocos siglos después, en el siglo XIX, Inglaterra, una pequeña isla atlántica, terminó dominando el 25 % de la superficie del planeta, sojuzgando incluso a las otrora todopoderosas India y China, después de que, entre los siglos XVI y principios del XIX, España, un conjunto de reinos más o menos homogéneos de la Península Ibérica, que acababan de salir de un dilatado proceso de reconquista de los territorios ocupados por invasores árabes durante siete siglos, articuló el primer imperio ultramarino conocido por la humanidad, del que se deriva el que hoy en día es nuestro país.

No es posible establecer una causa determinada, un detonante específico de este impulso expansionista europeo.

Una de las explicaciones más populares, es la necesidad que surgió de encontrar rutas alternativas hacia el oriente por causa de la caída de Constantinopla, en 1453, a manos de los otomanos (turcos).

Teniendo en cuenta que durante casi toda la historia, China e India habían sido los pueblos más poderosos y poblados del planeta, incluso en la época del Imperio romano, el comercio con estos territorios siempre fue muy importante para

Occidente. Ahora, si a lo anterior le sumamos que en el pasado las comunicaciones eran demoradas y riesgosas, estamos hablando de un mercado esencialmente especulativo, de riesgo y fabulosas utilidades. En la Edad Media, si alguien completaba el circuito comercial Europa-Asia-Europa, multiplicaba la inversión en niveles increíbles.

La Ruta de la Seda, por ejemplo, una compleja red de miles de kilómetros de caminos, atravesaba longitudinalmente Asia. Partía de la China, en el oriente, pasaba por Mongolia, Persia (actuales Irán e Irak), la India y Siria, hasta el Mediterráneo, conectando con Europa. Este camino atravesaba planicies, desiertos y cordilleras, enfrentando numerosos peligros, turbaciones imprevisibles y constantes asedios.

Al lado de esta, otras numerosas rutas comerciales conectaban el Mediterráneo con los diferentes puertos y ciudades asiáticas y del oriente de África, diseminadas a lo largo y ancho del océano Índico y el mar de la China, rutas a través de las cuales los flujos comerciales del mundo conocido transitaron.

En épocas del Imperio romano, el comercio con el oriente fluía bajo las circunstancias normales de un imperio dueño de un mar.

Las mercancías que provenían, por ejemplo, de la costa oriental africana, podían ser transportadas hasta Egipto por tierra o por vías fluviales. Las que provenían de la China, podían arribar a los diferentes destinos sobre el Mediterráneo, como Tiro, un viejo puerto fenicio, o ciudades comerciales como Antioquía, situada en la Península del Asia Menor, en lo que actualmente es Turquía, para de ahí llegar especialmente a Roma.

La desaparición del Imperio romano de Occidente cambió radicalmente las cosas, en especial a partir del expansionismo árabe en los siglos VII y VIII, cuando el dominio sobre el Magreb o la costa norte de África, cambió de manos, dejando a Constantinopla, la capital del Imperio romano de Oriente, actual Estambul, como el punto obligado de convergencia a través del cual se canalizaron los flujos comerciales hacia Europa, comercio que era dominado por una llave formada por empresarios venecianos, genoveses, florentinos, milaneses y constantinopolitanos.

La caída de Constantinopla generó consecuencias económicas importantes.

El cambio de manos del control de este centro de comercio, disminuyó la oferta de las mercaderías orientales y con ello las pingües ganancias de este mercado, circunstancia que fue un aliciente para que los empresarios afectados buscaran un plan "B", bien restaurando los canales existentes ajustándose a la nueva situación o buscando alternativas, como la de explorar nuevos caminos.

Este solo hecho, sin embargo, no alcanza para explicar tal impulso expansionista.

La geopolítica también contó. El temor de las invasiones asiáticas jugó un papel importante. Hasta 1453, cuando Constantinopla sucumbió, el cristianismo occidental había gozado de una relativa tranquilidad exterior durante por lo menos los últimos 500 años, gracias a la lenta pero indeclinable reconquista de los territorios dominados por los árabes en la Península Ibérica en el occidente, y en el oriente, gracias a la barrera de contención bizantina.

No es difícil, entonces, imaginar la preocupación de jerarcas eclesiásticos, reyes, nobles, comerciantes, artesanos y gente en general, ante el peligro real de invasiones de los pueblos asiáticos por el flanco oriental. Pueblos que, además, profesaban una religión distinta, lo que auguraba sufrimientos horribles para los vencidos.

Bajo tales circunstancias, la estrategia de buscar caminos que sirvieran para "rodear" a los enemigos, cobró especial importancia. Adicionalmente, existía la posibilidad de expandir el cristianismo, lo que representó una motivación adicional de grueso calibre.

El factor cultural y tecnológico también contó.

Las circunstancias reinantes en el siglo XV generaron un ambiente favorable, un adecuado caldo de cultivo en las mentes y corazones de los artífices de esta gesta, entre las que referiremos dos.

La primera fue la peste negra, un terrible acontecimiento ocurrido en el siglo XIV que, al acabar con la tercera parte de la población, desocupando ciudades, aldeas y campos, generó gran escasez y el encarecimiento de la mano de obra, cosa que originó una inusitada movilidad social y mejoría en los trabajadores, siervos rurales y artesanos urbanos sobrevivientes, permitiendo una mayor valoración de la persona.

Otra fue, como lo menciona Juan Esteban Constaín, un historiador e intelectual colombiano en su blog *Calamares en su Tinta*, la fuga de cerebros de Constantinopla. Esta ciudad albergaba una pléyade de hombres de letras, de intelectuales en términos actuales, familiarizados con los conocimientos de la antigüedad, que con la invasión otomana salieron, refugiándose más que todo en Italia.

La combinación de la movilidad social generada por la epidemia de la peste negra y la llegada de estos intelectuales expatriados de Constantinopla, fueron unas de las causas del Renacimiento, un movimiento cultural que empezó a tomar forma en el siglo XV, y que si bien se distingue más que todo por sus manifestaciones artísticas, no se trató solamente de pintores y escultores, ni de frescos y grandiosas edificaciones.

Más allá de todas esas maravillas que seguimos admirando, el Renacimiento conllevó un cambio cualitativo, una ruptura con cánones culturales que durante casi mil años imperaron en la civilización occidental, gracias a la cual la individualidad del ser humano empezó a reemplazar el colectivismo derivado del ordenamiento feudal de la existencia.

La exaltación del individuo abrió compuertas al pensamiento, permitiendo la revaloración de muchas concepciones preestablecidas en todos los campos del saber humano y un reencuentro con el conocimiento de la antigüedad clásica, que durante tanto tiempo había permanecido alejado de la civilización cristiano-occidental.

La geografía fue uno de los campos del saber permeados por el Renacimiento.

Los textos de Tolomeo, un hombre de ciencia griego que vivió en el siglo I, volvieron a leerse y a ser tenidos en cuenta. Gracias a estos, las concepciones aristotélicas imperantes en el Medioevo empezaron a revalorarse, lo que tuvo, no cabe duda, un efecto importante en los descubrimientos geográficos.

No es cierto que en el siglo XV la gente creyera que la Tierra era plana. Tal idea, aún en esa época, solo cabía en la mente de personas ignorantes. Sucedió, sí, que el interés de conocer más técnicamente la tierra se reavivó, no solamente en los espacios cerrados de los conventos y las aulas universitarias, sino en el terreno práctico, en el mundo real, gracias a lo cual además de la brújula –que ya era conocida– nuevos instrumentos de medición fueron creándose, como fue el astrolabio, un aparato que sirve para establecer la latitud, o sea, la distancia con el ecuador. Este, junto con la brújula, proporcionaron a la navegación en el océano abierto elementos de seguridad hasta entonces desconocidos.

No menos trascendentales fueron los desarrollos técnicos en la construcción naval.

Navegar en el Mediterráneo y navegar en el Atlántico son dos cosas distintas por las distancias, en el primer caso grandes y en el segundo enormes, y por la geografía, que en el Mediterráneo era conocida, y en el Atlántico, intuida y misteriosa.

Desde la antigüedad, el barco más conocido en el Mediterráneo era el trirreme, una nave con un sistema dual de propulsión: remos y una vela cuadrada llamada "romana", que se usaba cuándo las condiciones lo permitían.

Estos barcos llegaron a tener una gran capacidad de carga y, para la época, debieron haber sido enormes, pero no eran muy maniobrables y tampoco aptos para recorrer grandes distancias. Así fueran esclavos o reos los encargados de remar, la demanda calórica de estos necesariamente exigía grandes reservas de comida, cosa que solo era posible para viajes cortos o medianos. Total, el trirreme y su familia no eran el tipo de barcos aptos para la navegación atlántica.

La carabela fue otra cosa.

Ocupando el extremo occidental de Europa, la historia de Portugal ha estado íntimamente ligada al Atlántico. Es un balcón sobre ese océano y precisamente fueron los pescadores de esa nación quienes sentaron las bases para la construcción de este tipo de navíos.

Partiendo de los diseños de los *dhow* árabes, los barcos de vela usados por ese pueblo, los portugueses lograron una combinación de maniobrabilidad y autonomía acordes con las exigencias del medio. Una carabela típica podía albergar una tripulación de unas tres docenas de marineros, con una capacidad de carga de entre 100 y 200 toneladas. La estructura del velamen, compuesto de la vela cuadrada mediterránea y las triangulares latinas, fue una maravilla tecnológica de la Edad Media, permitiendo la creación de flujos de intercambio marítimos entre sitios tan alejados como las islas de Cabo Verde o las Azores con Portugal, o las Islas Canarias con España, mucho antes del viaje colombino de 1492.

Junto a las carabelas, pero siguiendo el mismo concepto, otros tipos de navíos, especialmente las naos, de mayor capacidad y las carracas, más robustas, completaron el parque tecnológico con el que los europeos emprendieron la aventura atlántica.

La expansión atlántica europea empezó con la conquista de Ceuta por los portugueses en 1415. El mar Mediterráneo se conecta con el Atlántico a través del estrecho de Gibraltar, que muchos llaman las Columnas de Hércules, en cuya orilla europea está el Peñón de Gibraltar y en la africana la ciudad de Ceuta, actualmente parte de España, pero que en ese momento estaba en poder de los musulmanes, hasta que Portugal la atacó y conquistó.

Un príncipe portugués formó parte de esa campaña militar, experiencia a partir de la cual dedicó su vida al mar y terminó siendo conocido como "Enrique el Navegante", dejando un enorme legado. Bajo sus auspicios, se organizó la Escuela de Marinería de Sagres, supuesto punto de partida de los primeros viajes, y su reinado fue un constante avance en la exploración de la costa occidental africana.

Aunque la navegación celeste, esto es, la guiada por los astros, ya se conocía, el avistamiento de la costa fue el método por defecto usado en la primera etapa de la exploración de la costa occidental africana. Ofrecía la seguridad de tener la tierra cerca, pero no ayudaba mucho cuando era necesario superar ciertos desafíos.

El Cabo Bojador fue el obstáculo más formidable.

Situado en los 26° de latitud norte, frente a las costas del territorio que hoy ocupa el Sahara Occidental, presentaba una confluencia de factores muy complicada. Las arenas saharianas arrastradas por los vientos al mar hacían que, a dos o tres kilómetros de la costa, la profundidad no superara los dos metros, y las corrientes de viento predominantes, los alisios del noreste, empujaban los barcos hacia el sur, hacía las aguas pandas, donde los barcos encallaban.

Total, la navegación de cabotaje más allá del Cabo Bojador resultó ser físicamente imposible, y siguiendo la concepción geográfica dominante de la época, que era la aristotélica, el cabo de Bojador era el final del mundo habitado, *Non Plus Ultra*, y los hechos así parecían demostrarlo.

Los intentos de traspasarlo, unos 14 en diez años, fracasaron, hasta que en 1432 Gil Eannes, un marinero al servicio directo de Enrique el Navegante, pudo superarlo en un segundo intento que realizó, no por voluntad propia, sino por la insistencia del monarca. La forma de hacerlo fue adentrándose en el océano, perdiendo la vista de la costa pero encontrando la profundidad que necesitaba y los vientos adecuados para proseguir la aventura.

Después de este escollo, la exploración de la costa occidental africana continuó a un ritmo promedio de un grado por año, hasta que Vasco da Gama llegó finalmente al Cabo de la Buena Esperanza en 1497, dejando claro que el océano Índico no era un mar cerrado, no era un lago, como se creía. De ahí a llegar a la India fue solo cuestión de tiempo, como en efecto sucedió en 1498, cuando América ya había sido descubierta hacía más de un lustro.

Los portugueses no fueron los únicos navegantes, los españoles también tenían lo suyo.

El Reino de Aragón, que ocupaba el costado oriental de la Península Ibérica, entre el río Ebro y los montes Pirineos, desde hacía tiempo era un poder importante en el Mediterráneo, donde especialmente los catalanes habían sentado sus reales en las Islas Baleares y en el sur de Italia, en Nápoles. Juntamente con marineros italianos, más que todo genoveses, dominaban el Mediterráneo occidental.

Los territorios españoles bañados por el Cantábrico (Galicia, Castilla, León y las provincias vascongadas), desde siempre entretejieron su destino con el Atlántico, que no solo era su territorio de pesca, sino una vía marítima para la exportación de la lana castellana hacia los centros manufactureros de Brujas, hoy Países Bajos.

Olvidadas durante la Edad Media, las Islas Canarias volvieron a entrar en la mira de los europeos.

A partir de principios del siglo XV, marineros castellanos terminaron quedándose con el control del archipiélago, aunque la conquista y ocupación final culminó muchos años después, simultáneamente con el primer viaje de Colón.

En la medida en la que fue transcurriendo el siglo, el legendario carácter misterioso del Atlántico fue superándose. Inmenso, pero no tan desconocido gracias a la exploración del litoral occidental africano y el establecimiento de circuitos comerciales con las islas de Madera, Cabo Verde y las Azores por los portugueses, y de las Canarias por los castellanos.

Fue en este contexto que se dio la aventura colombina.

El primer viaje colombino o el del descubrimiento

Parecido al Atlántico, el Colón de antes del descubrimiento está rodeado por el misterio.

Amado por unos, al punto de haber patrocinado una fallida canonización, y vituperado por otros, al punto de señalarlo como un usurpador y frío asesino, entre cuyas víctimas estaría hasta su esposa, fue de todas formas el artífice del viaje transatlántico que reveló a la humanidad la existencia de un nuevo mundo.

Su origen aún no se ha establecido con claridad y tal vez nunca lleguemos a saber con certeza si era genovés, catalán, gallego o judío, pero lo que sí está claro, es que en efecto fue un marinero con alguna experiencia en materia de viajes por el Atlántico, aunque no era en ese momento un marino destacado. Lo que sí albergaba en su mente, como una obsesión, era la idea de que era posible llegar al Asia atravesando el Atlántico.

Ambicioso, buen negociador, acaso mal administrador, Colón tampoco fue un científico y no podemos tampoco catalogarlo como hombre de letras. Pero aún con todo eso, logró una hazaña memorable que marcó en muchos sentidos el curso de la historia universal. Para un país como Colombia, en particular, su trascendencia es mayor. Tanto así, que hace 150 años llevamos su nombre.

¿Cuál fue entonces el chiste de Colón?

La respuesta al interrogante colombino podemos encontrarla en una idea expresada en el 2005 por Steve Jobs, el empresario norteamericano fundador de Apple, una reconocida marca de aparatos digitales, quien, agradeciendo un grado *honoris causa* que le otorgó la Universidad de Stanford, se refirió a la importancia de atar cabos, (en inglés, *linking the dots*), idea que ilustró contando una anécdota de sus años de estudiante. Dijo que, como era muy disperso, un buen día se le ocurrió tomar una materia un tanto exótica: caligrafía, y aunque la cosa en su momento no tuvo mayor trascendencia, le fue muy útil para el diseño de las famosas y distintivas fuentes de sus computadores y demás aparatos.

En Colón, en opinión de no pocos historiadores, confluyeron distintos factores que combinó hábilmente. Ató cabos.

En el Renacimiento, la geografía de Tolomeo, que echaba por tierra la idea aristotélica, empezaba a ser conocida y, al parecer, Colón tuvo acceso al mapa de Toscanelli, un geógrafo del siglo XIV que se había inspirado en Tolomeo, en el que indicaba una enorme isla, Cipango (Japón), entre Europa y Asia, y hablaba de distancias menores en las rutas marinas.

Desde 1484, Colón tuvo la certidumbre de que la distancia hasta Asia era diez veces menor que la aceptada por la academia y el mundo marino. Pese a que el conocimiento geográfico de la época indicaba con claridad que la tierra era redonda, lo que primaba era la concepción aristotélica del universo, o por mejor decir, del tetra universo (agua, tierra, aire y fuego). Según Aristóteles, el globo terráqueo estaba subsumido en el agua, lo que significaba que el viaje oceánico entre el extremo occidental de Europa y el extremo oriental de Asia era mayor a 47 000 millas, cantidad que resultaba del cálculo de que el elemento agua era 10 veces mayor que el elemento tierra. Bajo tales condiciones, el problema era que recorrer esa distancia no era posible porque no existía una nave capaz de aguantar semejante viaje.

Como Colón no era un científico, así como tampoco un avezado navegante, no es posible saber con certidumbre cómo llegó a sus conclusiones. Son muchas las versiones que se han tejido, según se trate de sus áulicos o de sus detractores.

Una posibilidad muy seductora la aporta Juan Manzano (1982), un historiador español que siempre sostuvo que las ideas y certezas de Colón, provenían de un secreto celosamente guardado.

Se trataría del secreto que le confió Alonso Sánchez, un marinero desconocido, natural de Huelva, España. Muchos años antes, Sánchez, navegando desde las Islas Canarias, habría sido arrastrado por una tormenta, desviándolo de su ruta. ¡Y habría llegado al Caribe!

Le habría tomado años regresar, arribando casi moribundo a la casa de Colón, cuando este vivía en la isla de Madeira. Antes de morir, el andaluz le habría transmitido a Colón la valiosa información que traía. Esta "corriente" sostiene que Sánchez también compartió el secreto con los monjes franciscanos del Monasterio de la Rábida, lo que explicaría el apoyo que tuvo Colón de parte de clérigos, que según se sabe, tenían gran influencia sobre la reina Isabel la Católica.

Otro historiador español, Demetrio Ramos (1972), en un artículo escrito sobre los contactos trasatlánticos previos al primer viaje colombino propone una tesis alterna.

Dado que las condiciones del Atlántico favorecen la travesía transoceánica, no es tan difícil suponer que, por fenómenos meteorológicos, los barcos que navegaban las islas atlánticas pudieran ser empujados mar adentro lo suficiente como para alcanzar la zona de los vientos alisios del noreste, significando esto una "vía expedita" al mar Caribe, hipótesis que suena razonable, teniendo en cuenta que, a lo largo del siglo XV, los viajes trasatlánticos fueron más frecuentes. Ramos se refiere, por ejemplo, al relato del padre De Las Casas, quien afirmó que algunos aborígenes caribeños no se sorprendieron tanto con la llegada de Colón, puesto que unos años antes habían tenido contacto "con otros hombres barbados".