

EL SECRETO DE CRISTÓBAL COLÓN

LA FLOTA TEMPLARIA Y EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

DAVID HATCHER CHILDRESS



**HISTORIA
i n c ó g n i t a**

www.nowtilus.com

www.historiaincognita.com

Serie: **Nowtilus Saber**
Colección: **Historia Incógnita**
www.nowtilus.com
www.historiaincognita.com

Título de la obra: **El secreto de Cristóbal Colón**
Autor: © **David Hatcher Childress**

Editor: **Santos Rodríguez**
Responsable editorial: **Teresa Escarpenter**

Diseño y realización de cubiertas: **Carlos Peydró**
Diseño de interiores: **Juan Ignacio Cuesta Millán**
Maquetación: **Juan Ignacio Cuesta**
Producción: **Grupo ROS (www.rosmultimedia.com)**

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece pena de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeren, plagiarren, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

Editado por **Ediciones Nowtilus, S.L.**
www.nowtilus.com
Copyright de la presente edición:
© 2005 Ediciones Nowtilus, S.L.
Doña Juana I de Castilla, 44, 3º C, 28027-MADRID

ISBN: 978-84-9763-232-4

Libro electrónico: primera edición

ÍNDICE

DIEZ MIL AÑOS DE NAVEGACIÓN Y PIRATERÍA _____	11
EL ORIGEN DE LOS CABALLEROS TEMPLARIOS _____	33
LA FLOTA PERDIDA DE LOS TEMPLARIOS Y LA <i>JOLLY ROGER</i> _____	47
LOS TEMPLARIOS Y LOS HASHASHINS _____	63
LOS MAPAS DE LOS ANTIGUOS REYES DEL MAR _____	93
PIRATAS, TEMPLARIOS Y EL NUEVO MUNDO _____	113
¿FUE CRISTÓBAL COLÓN UN PIRATA TEMPLARIO CLANDESTINO? _____	155
PIRATAS, CORSARIOS Y LA GUERRA CONTRA EL VATICANO _____	179
LA UTOPIÍA PIRATA Y LA NUEVA JERUSALÉN _____	211
BIBLIOGRAFÍA Y NOTAS _____	245

Dedicado a Colón

Podría decirse que somos seres anfíbios.

No estamos ligados exclusivamente a la tierra, sino también al mar.

ESTRABÓN, geógrafo griego.

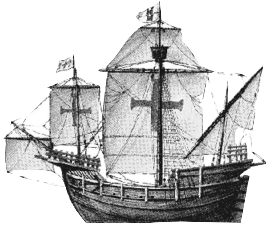
*No te dieron tiempo para aprender.
Te dejaron allí y te dijeron cuáles eran las normas.
La primera vez que te cogieron desprevenido te mataron.*

ERNEST HEMINGWAY, *Adiós a las armas*

*El mito del buen salvaje es una chorrada.
La gente nace para sobrevivir.*

SAM PECKINPAH

CAPÍTULO 1 DIEZ MIL AÑOS DE NAVEGACIÓN Y PIRATERÍA



U MIENTRAS REALIZABA LABORES DE INVESTIGACIÓN HISTÓRICA y arqueológica para mi serie de libros *Ciudades perdidas*, empezaron a interesarme los caballeros templarios, las sociedades secretas y los viajes precolombinos a América. Cuando descubrí que gran parte del folclore moderno sobre los piratas tenía su origen en las historias sobre la flota perdida de los templarios, me hizo mucha ilusión intentar encontrar la relación entre dos de mis temas favoritos. Decidí seguir investigando.

Cualquier estudio sobre Colón debería empezar por los comienzos de la piratería, pero ¿de qué época estamos hablando? Como veremos a continuación, hay numerosas pruebas que indican que podría tratarse de una época

muy temprana. Es más, podríamos conjeturar que la piratería se remonta a los comienzos mismos de la navegación.

Un tema sobre el que también se especula mucho es la cronología del desarrollo y la utilización de técnicas de navegación. Según los historiadores más ortodoxos, aunque el hombre primitivo tuviese embarcaciones y capacidad para pescar, el desarrollo de técnicas de navegación más complejas se produjo mucho después. Este punto de vista presenta a nuestros antepasados más primitivos como simios faltos de imaginación y temerosos del mar. Nuestra reconstrucción del pasado se basa en gran medida en cómo percibimos dicho pasado y a los seres humanos que vivieron en esa época. Si nos imaginamos al hombre primitivo como un explorador curioso e ingenioso, la idea de que no se interesase por el mar se nos antoja ridícula. A mi entender, el hombre se hizo a la mar muchos miles de años antes de lo que se suele creer.

Teniendo en cuenta que dos terceras partes de la superficie del planeta están cubiertas de agua, la capacidad de aprovecharse de dicho medio con ayuda de instrumentos de flotación como balsas, canoas, botes y barcos se le hubo de presentar al hombre como algo ventajoso.

Mares, ríos y lagos eran las autopistas de la Antigüedad. Bajar flotando por el río hasta una ciudad portuaria situada donde el río desemboca en el lago o en el mar sería mucho más sencillo que recorrer esa distancia por tierra. Viajar en barca bordeando la costa o la orilla de un lago sería indudablemente más rápido y seguro que atravesar poblaciones potencialmente hostiles o toparse con salteadores de caminos. Una vez demostrada la eficacia del viaje por agua, ¿qué le impedía al hombre surcar el mar para procurarse comida y comercio?

Pruebas de tráfico transoceánico en la Antigüedad

LOS HISTORIADORES MODERNOS SOSTIENEN que los continentes se poblaron gracias a tribus migratorias que se desplazaban en todas direcciones. Es muy posible que las dos Américas, Australia e incluso algunas islas de Indonesia fuesen colonizadas tras acceder a ellas a través de puentes de tierra firme. Pero ¿por

qué limitar las exploraciones del pasado obligando a nuestros ancestros a cruzar los océanos por puentes de tierra firme?

Historiadores y arqueólogos consideran a la navegación uno de los puntos de referencia más tempranos de la civilización, y la fecha en que comenzó a utilizarse tan importante técnica no cesa de retroceder en el tiempo. Basta con decir que la navegación transoceánica tal como la conocemos actualmente lleva practicándose más de 6.000 años.

Un equipo de arqueólogos de la Universidad de Sidney, en Australia, sostiene que las pruebas de la existencia de técnicas de navegación avanzada guardan relación directa con el hallazgo de huesos humanos de 30.000 años de antigüedad en una cueva submarina en la isla de Nueva Irlanda, al este de Papúa-Nueva Guinea, en el Pacífico. Según estos arqueólogos, aquellos hombres tuvieron que llegar a Nueva Irlanda por mar, pues no pudieron haber cruzado por ningún puente de tierra conocido.²⁰

Existen pruebas irrefutables de que polinesios y micronesios surcaron vastas extensiones oceánicas en canoas con balancín: recorrieron más de tres



El Mediterráneo Oriental.

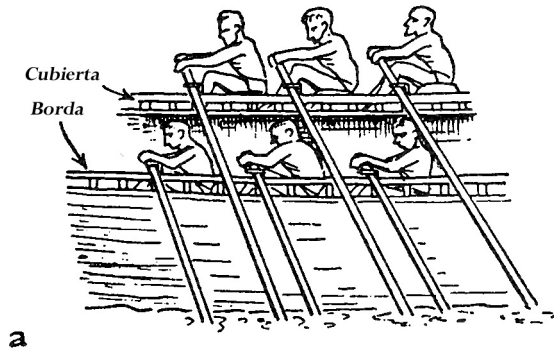
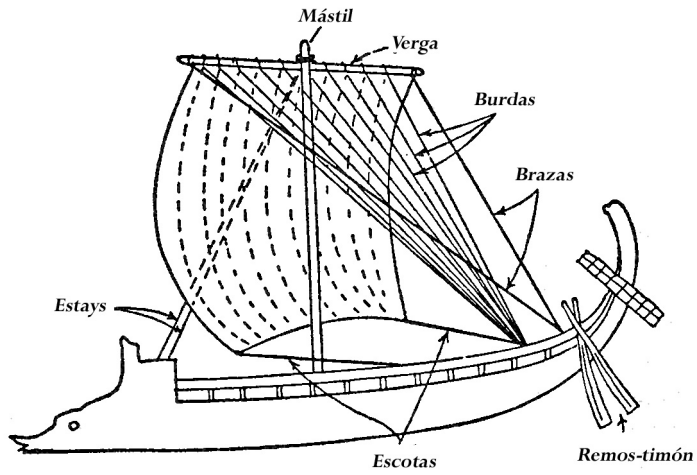
veces la distancia entre África y Suramérica y poblaron las islas del Pacífico. Si los polinesios y otras culturas consiguieron atravesar enormes distancias oceánicas hace miles de años, ¿por qué los historiadores modernos se empeñan en hacernos creer que Cristóbal Colón fue el primero en cruzar el Atlántico?

Casi todo el mundo conoce la hipótesis que defiende que los vikingos llegaron con sus embarcaciones a Groenlandia y a la península del Labrador hace unos mil años, y los logros de Lief Erikson cada vez cuentan con más aceptación. Pero ¿es posible tomarse en serio propuestas más radicales, según las cuales unos monjes irlandeses podrían haber llegado a Norteamérica hace dos mil años, al igual que pudieron haberlo hecho antes pescadores vascos y portugueses, exploradores fenicios, griegos y romanos, buscadores de oro hebreos y comerciantes egipcios?

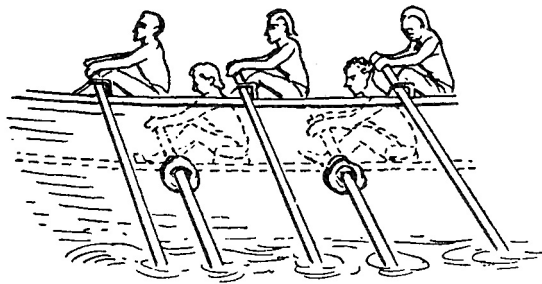
¿Imposible? ¿Por qué? ¿Tan infranqueable es el Atlántico? Se ha demostrado que no: hay quien lo ha cruzado en botes de remos, kayaks y hasta en simples balsas. Los antiguos navegantes del Mediterráneo se servían de embarcaciones muy superiores a las utilizadas por Colón para cruzar el Atlántico. ¿Por qué no pudieron haber emprendido un viaje transoceánico? Colón, en su segundo viaje al Nuevo Mundo, descubrió los restos de un barco europeo naufragado en la isla de Guadalupe, en las Indias Occidentales francesas.⁴⁹

Para algunos historiadores, las pruebas de que los exploradores de la Antigüedad llegaron a América son abrumadoras. En 1976 José Roberto Teixeira, un submarinista brasileño, pescando cerca de un islote situado a poca distancia de la isla de Gobernador —en la bahía de Guanabara, cerca de Río de Janeiro— encontró tres ánforas romanas intactas en una zona en la que se habían hallado restos de varios naufragios, algunos de ellos fechados en el siglo XVI. Según contó, el lugar del descubrimiento estaba lleno de fragmentos de cerámica y de pedazos más grandes de otras ánforas.

El Instituto Brasileño de Arqueología se interesó por las ánforas y envió fotografías a la Smithsonian Institution, donde fueron identificadas como romanas. Más adelante, la profesora Elizabeth Lyding Will, del Departamento de Clásicas de la Universidad de Massachusetts-Amherst, determinó que las ánforas databan del siglo II o I a.C., «... parecen haber sido fabricadas en



a



b

Antiguo barco griego. Abajo: Disposición de dos hileras de remos.

Kuass, antiguo puerto de Zilis (Dchar Jdid) en la costa atlántica de Marruecos, al suroeste de Tánger». El arqueólogo que dirigió las excavaciones en Kuass, el profesor Michel Ponsich, coincide con Will en el lugar de fabricación, y fecha las ánforas en el siglo II a.C.⁴⁹

El arqueólogo estadounidense Robert Marx, especializado en excavaciones submarinas, localizó una estructura de madera en el fondo enlodado de la bahía mientras investigaba el yacimiento próximo a Río de Janeiro. Gracias al sonar, Marx descubrió que en la zona había restos de dos naufragios: el de un barco del siglo XVI y otro supuestamente más antiguo, que era de donde procedían las ánforas.

Pero los problemas comenzaron antes de que Marx pudiese sumergirse para investigar el yacimiento. A las autoridades brasileñas no les entusiasmó la idea de que un barco romano hubiese naufragado frente a sus costas, cuando España y Portugal siguen disputándose el descubrimiento de Brasil. Llegaron a acusar a Marx de ser un agente italiano enviado para generar publicidad favorable a Roma. Las autoridades brasileñas se vieron presionadas a negarle a Marx el permiso para seguir investigando, y acabaron prohibiéndole la entrada en el país.

Marx pensaba que el barco pudo haber sido desviado de su rumbo en el curso de una tormenta. Después de todo, ¿no se han hallado restos de naufragios de barcos romanos cerca de las Azores, en mitad del Atlántico? Enseguida veremos que muchos de estos contactos con América se produjeron accidentalmente. Sólo en el último siglo se han producido más de 600 travesías transatlánticas forzosas, pues barcos y balsas han sido arrastrados por el viento durante una tormenta. Personalmente, no creo que los romanos se presentasen en la carioca playa de Copacabana accidentalmente para tomar el sol. Es más que probable que fuesen conscientes de estar navegando hacia el Nuevo Mundo.

En Latinoamérica se han hallado muchos más objetos romanos. El profesor García Payón, de la Universidad de Jalapa, halló en 1961 un tesoro compuesto por joyas romanas en unas tumbas cerca de la capital mexicana. Tampoco son raros los hallazgos de fíbulas (imperdibles con los que sujetaban

las togas) y monedas romanas. En Venezuela se halló una vasija de cerámica que contenía cientos de monedas romanas, de fechas comprendidas entre el reinado de Augusto y el año 350 d.C. Dicho tesoro se encuentra en la Smithsonian Institution, cuyos expertos han manifestado que no se trata de una colección extraviada de ningún numismático, sino probablemente del dinero de algún marinero romano, bien escondido en la arena o arrastrado hasta la orilla tras un naufragio.⁴⁹

A los romanos no solemos asociarlos con los viajes por todo el mundo tanto como a otra potencia de la Antigüedad: los fenicios.

En el siglo I a.C., el geógrafo griego Estrabón escribió: «... más conocidos son los viajes de los fenicios, quienes poco después de la Guerra de Troya exploraron las regiones que hay más allá de las columnas de Hércules. Allí fundaron ciudades, al igual que en la parte central del litoral de Libia [África]. En una ocasión, mientras exploraban la costa de Libia, fueron arrastrados por potentes vientos hasta el océano. Tras ser zarandeados durante muchos días, consiguieron desembarcar en una isla de un tamaño considerable, situada a mucha distancia al oeste de Libia.»^{49, 57}

En un texto antiguo encontramos detalles de sus incursiones atlánticas tras el final de la Guerra de Troya, alrededor del 1200 a.C. Pero ¿hasta dónde llegaron?

Cerca de Paraiba, en Brasil, se halló en 1872 una piedra con una inscripción fenicia. Durante casi un siglo se pensó que se trataba de una falsificación, pero en 1968 el profesor Cyrus Gordon, jefe del



El sello de los templarios: dos jinetes sobre un solo caballo.

Departamento de Estudios Mediterráneos de la Universidad de Brandeis, anunció que la inscripción era auténtica. La inscripción de Paraíba habla de un barco fenicio que estaba circunnavegando África hasta que los vientos lo arrastraron a la costa de Brasil.^{57, 96} De hecho, el «descubridor» moderno de Brasil, el explorador portugués Pedro Alvares Cabral, estaba intentando dar la vuelta a África en el año 1500 cuando los vientos lo desviaron de su rumbo y lo condujeron hasta Suramérica. Se cree que Brasil fue bautizado así en honor a la leyenda irlandesa sobre la isla de Hy Brasil.

Cuenta la profesora Elizabeth Will que en 1972 se hallaron cerca de la costa de Honduras los restos de un barco cartaginés cargado de ánforas. ¿Habían creado los cartagineses una ruta comercial regular? Algunos estudiosos mantienen que los indios toltecas eran en realidad cartagineses que, tras ser derrotados por Roma en las Guerras Púnicas, abandonaron el Mediterráneo para trasladarse a África Occidental. Desde allí emigraron a la península de Yucatán, en México, donde volvieron a establecer su civilización. Más adelante fueron exterminados por los aztecas, quienes se apoderaron de lingotes de oro cartagineses que acabaron en Estados Unidos como parte del oro de Moctezuma y las «siete ciudades de Cibola».

Es probable que hasta los judíos llegasen en su día a América. Cerca de Las Lunas, en Nuevo México, se hallaron unas inscripciones en hebreo antiguo que supuestamente hablan de su viaje y de la fundación de una ciudad. No obstante, los expertos no se ponen de acuerdo sobre el contenido real de la inscripción, ni siquiera aquellos que la tienen por auténtica. En una fecha tan tardía como es el año 734, un grupo de judíos que huía de sus perseguidores escapó de Roma por mar «... hacia Calalus, una tierra desconocida.»¹⁶

Que no se rasguen las vestiduras quienes celebran el Día de la Hispanidad, aún hay más. Unos años antes, alrededor del año 725, siete obispos y 5.000 de sus seguidores que huían de los musulmanes en España zarparon de Porto Cale, en Portugal, hacia la isla de Antilla. Según defienden algunos historiadores, desembarcaron en la costa occidental de Florida y se adentraron en aquella tierra, donde fundaron la ciudad de Cale —que más adelante se convertiría probablemente en la moderna Ocala. Los judíos que huían de los romanos

quizá supiesen del éxodo portugués y fuesen a Porto Cale para preguntar qué ruta debían seguir. Una vez en América, llamaron Calalus a la nueva tierra, una especie de Cale latinizada.

Colón conocía el viaje de los portugueses y pensaba que encontraría a sus descendientes en una isla. Quizá creyese que los restos del naufragio de un barco europeo que encontró en su segundo viaje pertenecían a dicha expedición.

Puede que incluso los judíos de épocas más remotas surcasen los océanos. Los tesoros del rey Salomón provenían de la misteriosa tierra de Ofir. La ubicación exacta de este país, rico en oro, ha sido objeto de muchas especulaciones. Salomón era yerno del rey fenicio Hiram, y con su ayuda consiguió reunir el enorme tesoro necesario para la construcción del templo en Jerusalén.

En la Biblia leemos:

El rey Salomón construyó una flota en Ezión-Geber, que está cerca de Elot, a orillas del mar Rojo, en la tierra de Edom. Hiram envió a las naves a sus servidores, marineros, conocedores del mar, con los servidores de Salomón. Llegaron a Ofir, y trajeron de allí cuatrocientos veinte talentos de oro que llevaron al rey Salomón. (...) Cada tres años venía la flota trayendo oro, plata, marfil, monos y pavos reales (...) y gran cantidad de sándalo rojo y piedras preciosas.

Libro I de los Reyes 9:26-28, 10:22, 10:2

Lo que estos expertos navegantes llevaron a Ezión-Geber era una fortuna en oro: 450 talentos son casi veinte toneladas. Encontrar el lugar de origen de tanto oro empujaría, aun hoy en día, a muchos aventureros a cruzar un océano o dos. Pero también llevaron plata negra, marfil, monos, pavos reales... Sin embargo, los historiadores llevan siglos intentando dar con el paradero de la tierra de Ofir, fuente de tamaña riqueza.

Quizá una de las razones de su fracaso resida en el hecho de que casi todos los historiadores limitan mucho su búsqueda, basándose en la teoría de que en la Antigüedad la capacidad de navegación del hombre era muy limitada.

La actitud miope de exégetas bíblicos e historiadores se resume en la siguiente afirmación de Manfred Barthel, el estudioso alemán que escribió *Lo*

que dijo verdaderamente la Biblia: «Zimbabue era de creación demasiado reciente, la India estaba demasiado lejos, en los Urales hacía demasiado frío... Parece probable que Ofir se encontrase en algún lugar de la costa del mar Rojo.»⁹³

En la misma línea, los más desprejuiciados estudiosos alemanes Hermann y Georg Schreiber argumentan en su libro *Ciudades sepultadas*: «En algún momento surgió la teoría de que la tierra de Ofir que aparece en la Biblia pudiera haber estado situada en lo que hoy en día es Perú. Eso es totalmente imposible; en el siglo X a.C. no había flota mercante que llegase tan lejos. (...) La búsqueda de aquella famosa tierra rica en oro se ha circunscrito fundamentalmente al sur de Arabia y a la costa africana.»⁷⁵

Los Schreiber dicen cosas muy interesantes en su libro, pero al mismo tiempo caen en la extraña lógica del aislacionismo: creen que el hombre primitivo nunca se aventuró lejos de la costa y de lo conocido, y de este modo hacen caso omiso a la prueba capaz de convencerlos de lo contrario. Manfred Barthel representa al aislacionismo más reaccionario. Para él, incluso la India está demasiado lejos. Según sus planteamientos, aunque tardase tres años —inada menos!— en ir y volver a Ofir, una flota de embarcaciones avanzadas no era capaz de ir de Elot, en la ribera del Mar Rojo, a la India.

Si uno desestima miopías antropológicas de este tipo, Perú comienza a parecer una propuesta plausible. Sin embargo, el resto de mercancías procedentes de Ofir —monos, marfil, pavos reales y sándalo— nos hacen mirar en otra dirección. Los monos y el marfil han llevado a los investigadores a pensar en algún puerto africano, aunque también podemos encontrar ambas cosas en la India y el sureste asiático. Casualmente, tanto los pavos reales como el sándalo provienen de allí.

En lo que nadie ha caído es en situar la tierra de Ofir en Australia, uno de los países más ricos en minerales, y adonde podrían haber llegado navegando desde la India y Sumatra. Se han descubierto minas muy antiguas en el norte y el oeste de Australia. En la ciudad de Gympie, en Queensland, se halló una supuesta pirámide, ahora destruida, y una estatua de casi un metro de altura del dios egipcio Thot representado como un babuino, además de numerosas reliquias egipcias y fenicias.⁹⁵ Ese mismo lugar se hizo famoso como «la ciu-

dad que salvó a Queensland» gracias a la fiebre del oro que se desató allí a finales del siglo XIX.

Personalmente, yo creo que la flota de Salomón visitó antiguos yacimientos situados en el litoral y en los ríos de Australia. Es probable que antes de emprender el viaje de regreso cultivasen algo de lo que alimentarse, y que durante el trayecto hiciesen parada en algunos puertos de Indonesia y la India para cargar pavos reales, monos, marfil y sándalo.

Unos párrafos atrás hemos mencionado la presencia de reliquias egipcias en Australia. ¿Se trata de un error?

Curiosamente, la asombrosa civilización egipcia, mucho más antigua que la fenicia, no tiene fama de haberse dedicado a la navegación transoceánica. Aunque sus costas estaban bañadas por dos mares importantes —el Mediterráneo y el mar Rojo— cuya navegación está documentada, se supone que nunca se aventuraron en expediciones oceánicas.

En su artículo «Ships and boats of Egypt»^{*}, Marie Parsons explica: «Existen pruebas de que en el Antiguo Reino de Egipto se construyeron las primeras barcas con tablas, utilizadas en ceremonias de enterramiento. Recientemente se han encontrado catorce de ellas enterradas en la región de Abydos. (...) El ejemplo más antiguo de una embarcación de tablas unidas mediante la técnica del cosido (...) fue hallado junto a la Gran Pirámide de Gizeh. Es probable que se trate de una clase de embarcación que se remonta a los tiempos del Egipto predinástico.»

La autora opina que este tipo de embarcaciones sólo era apropiado para surcar el Nilo, pero el hallazgo en 1960 de una enorme embarcación funeraria en un foso de piedra cercano a la Gran Pirámide le descubrió al mundo un navío egipcio en perfecto estado de conservación que podría haber dado la vuelta al mundo. Dicha embarcación tiene también unos arañazos en la parte inferior delantera que, en opinión de los expertos, sólo pudo haberlos causado un arrecife de coral.

El aspecto más enigmático de los egipcios en relación con los viajes oceánicos es la abundancia de referencias de viajes a Punt, emplazamiento exótico del que importaban ungüentos, enanos y hasta jirafas. Dichos viajes se remon-

tan a una época tan antigua como la de la V dinastía. Los viajes de la reina Hatshepsut, de la XVIII dinastía, fueron immortalizados en una serie de frisos en su templo de Deir el-Bahari.

De nuevo la mayoría de historiadores, basándose en el «hecho» de que los egipcios no realizaron largos viajes, sitúan la tierra de Punt en un reino africano cercano —quizá Somalia. Sin embargo, algunos de los tesoros que llegaban de Punt, como los pigmeos, sólo podían provenir de África central como muy cerca. Para eso habrían necesitado salir del mar Rojo y costear el litoral africano hasta llegar a Kenia o Tanzania como poco, o incluso a Mozambique o Zimbabue. Ya hemos visto que se han encontrado objetos egipcios en lugares tan distantes entre sí como Australia y México.

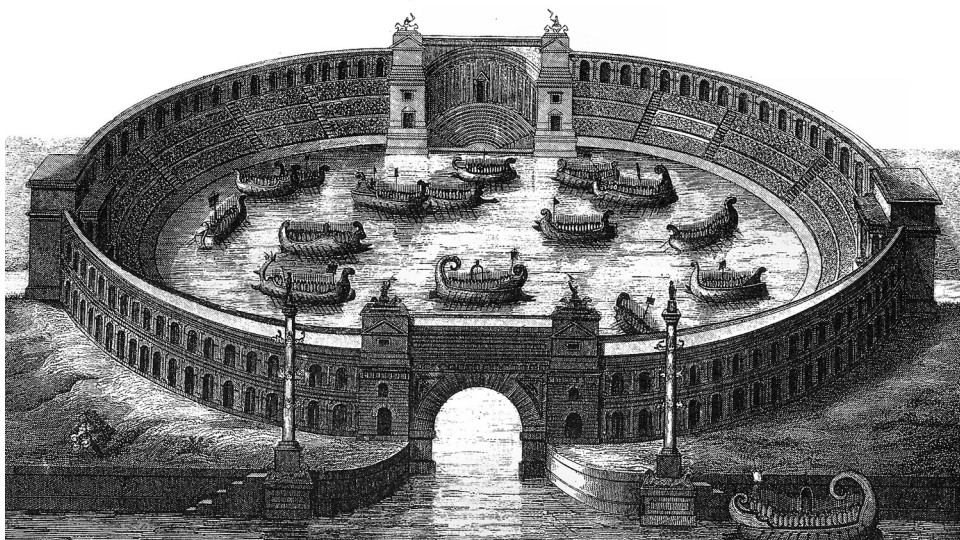
Parece ser que otra civilización que realizó viajes transoceánicos fue la hitita, que contaba con bases navales en los territorios que hoy corresponden a El Líbano y Chipre. Existen pruebas de que cruzaron el Atlántico Norte desde las islas Shetland (las «Tierras de Set» de los antiguos egipcios) hasta llegar a los Grandes Lagos de Norteamérica. Allí explotaron el cobre en la isla Royale, situada en el lago Superior, y lo transportaron hasta el Mediterráneo.⁴⁰

En un libro reciente, el historiador británico Gavin Menzies sostiene que hubo barcos de la armada china que circunnavegaron el mundo en el año 1421. Según Menzies, los chinos realizaron exploraciones por los océanos Índico, Atlántico y Pacífico que culminaron en el viaje del almirante Zhou Man. Su viaje de 1421 lo llevó a la India, costeó el este de África en dirección sur, cruzó el Atlántico, bordeó Suramérica y volvió a China a través del Pacífico.⁵⁹

La abogada e historiadora de Chicago Henrietta Mertz señalaba en su libro de 1953 *Pale ink* que los chinos habían realizado varios viajes a la costa oeste americana. La catedrática de Oxford Louise Levathes ofrece detalles de los viajes chinos a Australia y África en su libro *When China ruled the seas*.⁸⁶

La cuestión es que cruzar un océano no resulta tan difícil —ni ahora ni en la Antigüedad. No es de extrañar que los portugueses y Colón pudiesen atravesar el Atlántico en la Edad Media; cualquiera pudo haberlo hecho mucho antes con un barco en condiciones. De hecho, el famoso mapa de Piri Reis,

que se encuentra en el museo Topkapi en Estambul, supone la confirmación de que el Atlántico ya había sido atravesado mucho antes de que los «expertos» medievales declarasen que el mundo era plano. El mapa de Piri Reis muestra la totalidad de la costa oeste de América del Norte y del Sur, además de buena parte de la Antártida, y fue dibujado sólo unos años después del primer viaje de Colón al Nuevo Mundo. Teniendo en cuenta que se copió de mapas más antiguos, algunos de ellos en poder de los portugueses, es probable que Colón llevase consigo una copia anterior. En el Capítulo 5 hablaremos en profundidad de estos asombrosos mapas.



Las batallas navales eran tan populares en tiempos de los romanos que en ocasiones se llegaba a inundar el Coliseo desviando un río cercano para representar simulacros de batallas navales.

Piratería en la Antigüedad

COMO YA HE SEÑALADO, es probable que existiesen técnicas de navegación avanzadas mucho antes de lo que permite suponer la documentación existente. También es probable que la piratería se desarrollase en paralelo a la nave-

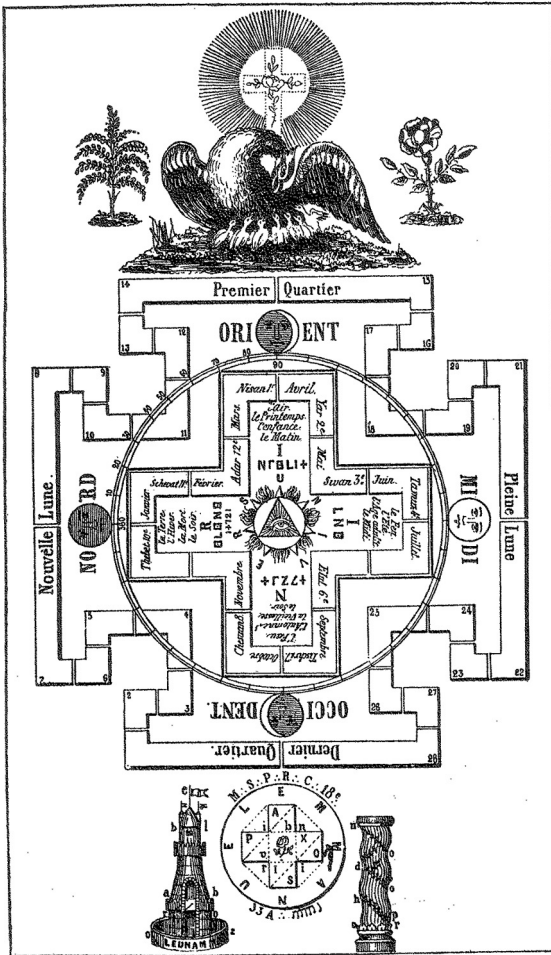


Diagrama esotérico del Templo de Salomón, tal como fue profetizado por Ezequiel y diseñado por los templarios. Las dos columnas representan a Jaquín y Boaz, del Templo original de Salomón. La columna de la derecha se parece a la Columna del Aprendiz de la capilla de Rosslyn.

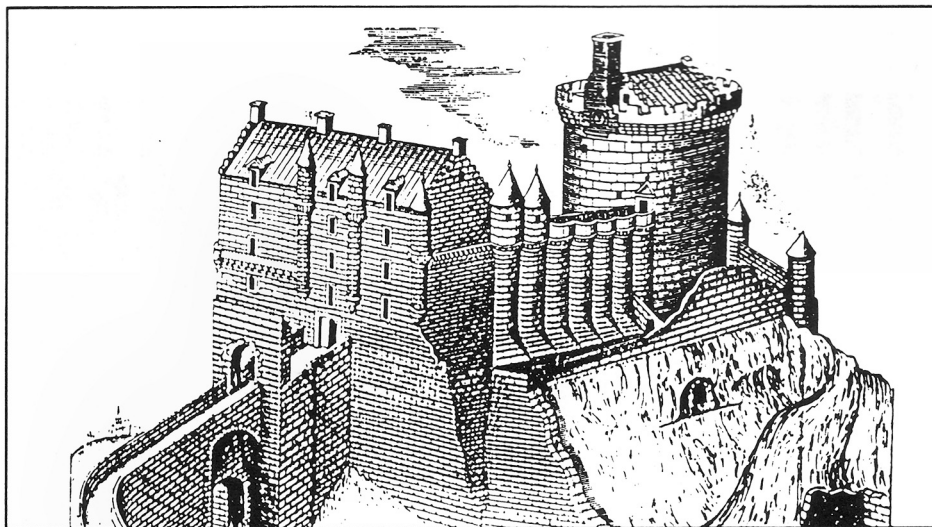
los saqueadores que culminaron en su destrucción a manos de una inmensa flota romana comandada por Pompeyo el Grande. Durante los siguientes 250 años, la armada romana mantuvo el Mediterráneo prácticamente libre de piratas.

gación, pero según la mayoría de enciclopedias y diccionarios, la piratería se remonta al tiempo de los fenicios, considerados el primer pueblo de navegantes. Alrededor del año 1000 a.C., los fenicios tenían monopolizado el comercio marítimo en prácticamente todo el Mediterráneo, y se sabe que atacaban a los barcos que no formaban parte de su red comercial. Sus barcos eran grandes y poderosos y estaban propulsados por multitud de remeros. Además, contaban con arietes por debajo del nivel de flotación para provocar fugas en los barcos enemigos. De hecho, en la época de los fenicios la piratería y la guerra naval ya habían evolucionado considerablemente.

Los piratas de Cilicia, en Anatolia, atormentaban constantemente a los romanos. Éstos organizaron tres grandes expediciones al Mediterráneo oriental (102-67 a.C.) contra

En su libro *Piracy in the ancient world*, Henry Ormerod, catedrático de la Universidad de Liverpool, señala que la palabra «pirata» procede del latín, lengua en la que designa a la persona que ataca un barco.⁸⁴

Ormerod sostiene que en la Antigüedad la piratería estaba localizada principalmente en el Mediterráneo, zona que, tanto entonces como ahora, constituye un verdadero cruce de caminos por lo que a tráfico marítimo se refiere. El autor señala que gran parte del litoral mediterráneo es rocoso y yermo, y por tanto incapaz de mantener a una población numerosa. «Por tierra, la pobreza del suelo les obligó a convertirse en cazadores y bandoleros antes que en agricultores. Lo mismo sucedió en el mar.»⁸⁴



Rosslyn, la casa de los Templarios en Escocia.

Algunos escritores de la Grecia clásica narran ciertos episodios muy antiguos de piratería. Por ejemplo, en el año 355 a.C. tres embajadores atenienses que se dirigían a la corte de Mausolus en Caria a bordo de un barco de guerra capturaron un navío de Naucratis y lo llevaron al puerto ateniense de El Pireo. Los mercaderes de Naucratis suplicaron clemencia a los ciudadanos de Atenas, pero como Egipto (donde estaba situada Naucratis) se había suble-

vado contra Persia en aquella época, y los atenienses deseaban hacer méritos ante el Gran Rey de Persia, el barco fue declarado enemigo.

Ormerod observa que «el dinero de la recompensa, que por ley pertenecía al Estado, fue retenido por los tres embajadores.»

También las represalias formaban parte de la piratería en la Antigüedad: puertos y ciudades eran blanco de ataques y saqueos de piratas y corsarios.

Ormerod añade que «resulta igualmente difícil aplicar el concepto moderno de sociedad dotada de organización política a las condiciones primitivas de la vida en la Antigüedad. Sólo a resultas de un largo proceso de desarrollo llegó el mundo antiguo a distinguir entre extranjero y enemigo, piratas y corsarios, comercio legítimo y secuestro. Ante las protestas romanas relativas a las acciones de piratería llevadas a cabo por sus súbditos, la reina Teuta replicó que los reyes ilirios no tenían por costumbre intervenir en las actividades marítimas de sus súbditos. Sostiene Herodoto que ya en la Grecia del siglo VI a.C. encontramos a Polícrates de Samos llevando a cabo acciones de piratería contra todos los usuarios del Egeo. Al parecer, una ley de Solón reconocía un procedimiento similar entre los atenienses. El saqueo a sus vecinos era para el poblador primitivo del área mediterránea una forma de producción, sancionada y alentada por la comunidad mientras tuviese como objetivo la población de una tribu diferente.»

En opinión de Ormerod, es Tucídides quien ofrece la mejor descripción de dichas condiciones:

Pues antiguamente los griegos, así como los bárbaros del continente que vivían junto al mar y los que poblaban las islas, cuando comenzaron a relacionarse más a menudo por mar se dedicaron a la piratería. Los lideraban los hombres más poderosos, que buscaban tanto su propia ganancia como los medios de subsistencia para los más necesitados. Atacaban ciudades sin amurallar y poco pobladas y las saqueaban, obteniendo de ello su principal medio de subsistencia, ya que su oficio aún no representaba causa de vergüenza alguna, sino que conllevaba más bien algo de gloria. Hoy en día prueban que esto es así algunos pueblos del continente, que se enorgulle-

cen de hacer bien su trabajo; y los antiguos poetas, que siempre dirigen a los que desembarcan en una costa la misma pregunta de si son piratas, sabedores de que ni aquellos a quienes se interroga desaprueban esta profesión, ni aquellos a quienes interesa conocerla la censuran. También en el continente se dedicaban a robarse entre sí, y aun hoy en día buena parte de los griegos vive a la manera antigua: los locros ozolas, los etolios, los acarnanios y toda esa parte del continente. A estos pueblos del litoral les ha quedado la costumbre de llevar armas a partir de su antigua dedicación a la piratería.

Señala también que la piratería y el bandolerismo se consideraban un medio de producción, y así los clasificaba Aristóteles: «Otros se mantienen mediante la caza, de varios tipos. Otros, por ejemplo, son bandoleros; otros, que moran a orillas de lagos, marismas, ríos o mares poblados por peces, se dedican a la pesca; otros se mantienen gracias a la caza de pájaros o animales salvajes.»⁸⁴

Para Ormerod, una de las figuras más interesantes de la mitología griega es Nauplio, cuyo oficio de provocador de naufragios, negrero y pirata puede considerarse prototípico de los antiguos habitantes del litoral mediterráneo. Desde tierra, provoca naufragios al conducir a los marineros a su muerte encendiendo hogueras en los arrecifes. En el mar, es un negrero y un pirata a quien le son confiados hijos no deseados y mujeres díscolas para ser ahogados o despachados de algún otro modo.

Según Ormerod, «Un tal Catreo, rey de Creta, le entregó a sus dos hijas, Aérope y Clímene, con instrucciones de venderlas en tierras extranjeras. Nauplio vendió a Aérope, pero a Clímene la conservó como esposa. Auge, hija de Áleo, fue entregada del mismo modo a una tripulación de piratas carios a resultas de su relación con Heracles. Su nombre significa simplemente “marinero” (y como tal, se le atribuye el descubrimiento de la Osa Mayor), y es probable que su conducta difiriese poco de la de los primeros navegantes del Mediterráneo. Ya hemos analizado las prácticas de los habitantes de Maina, provocadores de naufragios y piratas en los siglos XVII y XVIII, y de los tau-

ros, en el mar Negro. Sabemos de la existencia de otras comunidades que se ganaban la vida mediante estos métodos, allá donde el carácter de la costa les fuese favorable.»

Difusionismo frente a aislacionismo

DESGRACIADAMENTE, EL AMBIENTE ACADÉMICO ACTUAL no le permite al libre-pensador especular demasiado sobre los viajes transoceánicos y el difusionismo en general. Durante los últimos 70 años o más, la calificación que han recibido los defensores del difusionismo y de los contactos precolombinos a través del Atlántico y el Pacífico ha sido la de «racistas».

En pocas palabras, en estos tiempos en los que prima lo políticamente correcto, decir que las civilizaciones americanas no evolucionaron de manera independiente a otras civilizaciones de Asia, África y Europa es afirmar que dichas civilizaciones americanas eran inferiores. Tuvieron que ir los navegantes «extranjeros» de la Antigüedad a ayudarles a construir sus pirámides, a elaborar su tinte púrpura, a desarrollar la escritura, etcétera. Afirmar que las civilizaciones americanas fueron incapaces de conseguir tales logros por sí mismos es una teoría «racista», y como tal habría que descartarla. Las teorías que contemplan el contacto y el comercio marítimos en la Antigüedad en otras partes del mundo no se consideran racistas, pero adoptan ese tono aplicadas a América. Es una lógica retorcida, pero ha invadido el ámbito académico hasta sus cimientos.

El antropólogo George Carter se pronunciaba al respecto de las acusaciones que calificaban de racistas las posturas difusionistas:

Si el hombre ya surcaba el vasto Pacífico —que equivale a 1/3 de la superficie de la Tierra—, ¿por qué no iba a poder cruzar el insignificante Atlántico? Está bien, seamos racistas. ¿Quiénes? ¿Aquellos estúpidos europeos, que seguían navegando en galeras a remo hasta el siglo XVIII, y que fueron unos de los últimos en poner en práctica avances náuticos como el timón de popa y los aparejos delanteros y traseros? Afortunadamente, el

Atlántico es tan pequeño y los vientos soplan con tanta fuerza y las corrientes son tan persistentes desde la entrada al Mediterráneo hasta el Caribe que no hay escapatoria alguna. Incluso un barco naufragado conseguiría llegar en poco tiempo. En épocas modernas hay quien lo ha cruzado en una balsa de papiro (Heyerdahl), y un escandinavo lo hizo en una embarcación de lona. Aunque no lo pretendiesen, los europeos llegarían a América de vez en cuando. Las pruebas demuestran que sí lo pretendían, y que lo consiguieron; incluso es probable que alterasen considerablemente la historia de las culturas amerindias, aunque de momento no hayamos visto —porque no hemos querido verlo— cuándo, dónde y en qué medida.

Para que se hagan una idea de por dónde van los tiros: a los españoles les ofrecieron monedas europeas cuando llegaron a México, y uno de los ídolos mexicanos llevaba un casco parecido a un casco viejo de uno de los soldados de Cortés. Una cabeza de cerámica hallada en México ha sido identificada como fabricada en Roma en el siglo II d.C. Yo escribí un artículo en el que señalaba que algunos sellos cilíndricos y muchos cuños llevan inscripciones alfabéticas. Aunque sólo fuera por esto, debería parecer-nos una prueba de un contacto considerable. ¿Volvió alguien? ¿Se estableció una relación comercial bilateral? Mi respuesta es que sí, que estamos hablando de un comercio y unos viajes intencionados, y probablemente incluso de colonización.

En Pompeya encontramos piñas representadas. Las piñas son de origen exclusivamente americano. Así pues, una cabeza de cerámica de Pompeya en América y una piña americana en Pompeya... y las fechas coinciden. Hay otra anécdota curiosa. Algunos de los judíos que murieron durante la gran revuelta contra Roma (a finales del siglo I d.C.) habían huido al desierto. En las cuevas, su ropa se conservó tan bien que hasta los colores se han mantenido. Un estudio de los tintes demostró que uno de ellos era cochinilla, producida por un áfido que vive en los cactus, que a su vez proceden de América. Este, como tantos otros temas, necesita investigarse más a fondo, pero hasta la fecha es la hipótesis más probable. ¿Se comerció con tintes? Los fenicios (cuyo nombre significa «púrpura») comerciaban con

tintes de color púrpura que extraían de un molusco. En América, los indígenas obtenían el mismo color púrpura del molusco correspondiente. Esta cuestión fue despachada rápidamente por los aislacionistas afirmando que se lo habían enseñado los españoles. Pero el Carbono 14 ha fechado algunos de esos tintes en el año 200 a.C. ¿Resulta razonable su comercio? Por supuesto. El comercio de larga distancia debe basarse en mercancías ligeras, que abulten poco y sean muy valiosas. Los tintes encajan a la perfección en dicha descripción. ¿Algo más?

En la Edad de Bronce, el hombre llegaba hasta los confines del mundo en busca de metales: cobre, estaño, oro, plata. El sur de Nueva Inglaterra (USA) es —o era— rico en cobre; allí encontramos una profusión de pruebas de inscripciones, dólmenes, piedras grandes sobre otras más pequeñas, enormes cámaras de piedra... Descripción que encaja con la de un modelo europeo megalítico o de la Edad de Bronce, y es probable que así sea.

Los datos parecen indicar cada vez con mayor claridad que el hombre cruzó los océanos mucho antes de lo que creíamos. Hace veinte años fui censurado por sugerir que todo esto pudo haber sucedido 2.500 o incluso 3.000 años antes de Cristo. Unos 7.000 años a.C. ya se cultivaba una planta africana en América (la *Lagenaria siceraria*, o calabaza del peregrino), y un amigo mío baraja la posibilidad de que el hombre cruzase el Atlántico hace 15.000 años. Esa es una fecha demasiado temprana incluso para mí, pero si me dan un mes para asimilarlo puede que empiece a plantearme la posibilidad.

En este punto es donde nos encontramos ahora mismo. Sabemos con una certeza considerable que se produjeron viajes e intercambios significativos de plantas y animales; es posible que llegasen a comerciar, y muy probable que se produjese algún tipo de colonización. Aún nos queda mucho por aprender, y mucho testarudo suelto que se empeña en paralizar cualquier investigación de altura. En demasiadas ocasiones esto ha dado lugar a lo que se conoce como «una minoría de chiflados», y siempre hay algún imprudente que les sirve argumentos en bandeja a los profesionales para que éstos desprestigien a cualquiera. Si todo este asunto no fuese tan interesante y tan importante para la comprensión de los orígenes de la civiliza-

ción y la naturaleza del hombre, uno se dejaría llevar por la tentación de renunciar a todo y permitir que fuesen los *Phuddies* —tomando prestada la expresión de Harold Gladwin— quienes lo monopolizasen. Pero es demasiado importante para eso.¹⁹

En su última frase, Carter se refiere al libro *Men out of Asia*, escrito en 1947 por el profesor Harold Gladwin. El libro de Gladwin es un buen ejemplo del ataque al dogma académico del aislacionismo. En sus páginas acuña el término *Phuddies Duddies**, referido al grupo de estudiosos petulantes con sus doctorados que desde su cátedra pontifican sobre lo que es correcto y lo que no en Historia.

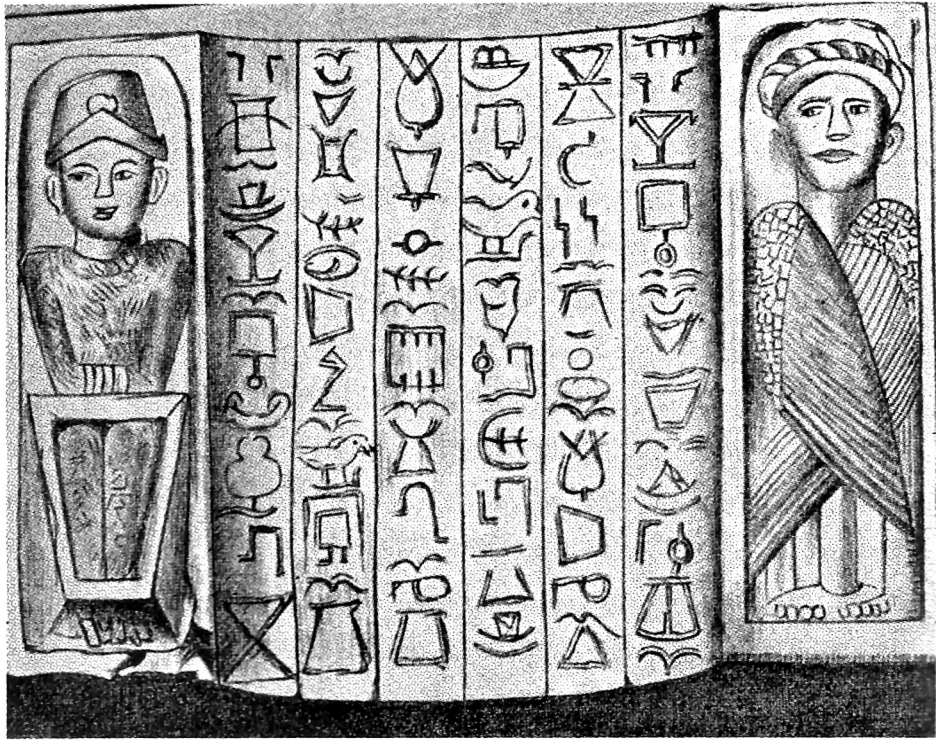
Aunque en su momento el libro de Gladwin supuso un avance y el término *Phuddies Duddies* goza de cierta popularidad, el dogma del aislacionismo sigue vigente y, como bien señala George Carter, ha adoptado el método repugnante de calificar de «racistas» a quienes se muestran a favor de la difusión de ideas gracias a una serie de migraciones y exploraciones marítimas en la Antigüedad. Al tratarse de una denominación que ningún investigador, arqueólogo o historiador querría para sí, el tema se vuelve voluble y peliagudo.

Podríamos darle la vuelta al argumento y declarar que lo racista es sostener que chinos, birmanos, libios y judíos eran demasiado cortos de entendederas para cruzar el océano. La Historia y la verdad son cuestiones que dependen de la investigación científica y de pruebas, no de lo que hoy en día sea políticamente correcto.

El argumento racista también resulta interesante en lo referente a los piratas y los antiguos navegantes. Las tripulaciones estaban compuestas por una mezcla de nacionalidades; este hecho constituía una ventaja, ya que los marineros que hablaban varios idiomas y conocían distintas zonas de un mar que otros marineros desconocían eran tenidos en muy buena estima. Como veremos más adelante, los piratas eran un grupo excepcionalmente democrático y desprejuiciado. Mientras en todas las naciones del mundo reinaban la segregación y un sistema de castas, a bordo de un barco las cosas eran muy distintas. La igualdad prevalecía sobre el color, la religión o la posición social. Lo que realmente importaba

entre marineros era la aptitud, el talento y el oficio. La democracia se gestó, por increíble que parezca, a bordo de un barco pirata.

Una vez comprobada la existencia de técnicas complejas de navegación y de la piratería hace miles de años, pasemos a una época más reciente, una época de guerras y de represión religiosa de la ciencia y los descubrimientos. Hablamos de la Alta Edad Media, una época habitada por papas y reyes, barones y señores feudales, cruzados y sultanes. La época de los templarios y su flota.



Escritura secreta que supuestamente perteneció a una rama superviviente de los templarios. Extraída del libro de Arkon Daraul *Sociedades secretas*.

NOTAS

- * N. del T.: «Barcos y embarcaciones de Egipto».
- * N. del T.: Término sarcástico que hace referencia a los estudiosos con *PHDs* o títulos de doctorado.
- * N. del T.: Dicha creencia es de aplicación en los países anglosajones. Para los países de habla hispana, el día funesto es el martes 13.
- * N. del T.: *Jolly*, en inglés, significa «jovial, alegre».
- * N. del T.: La *Union Jack* es la bandera del Reino Unido, y está compuesta por tres cruces: la de San Jorge (Inglaterra), la de San Andrés (Escocia) y la de San Patricio (Irlanda).
- * N. del T.: *Oak* en inglés.
- * N. del T.: Estratagema empleada para sorprender al enemigo.
- * N. del T.: Las Guerras Púnicas fueron tres: primera (264-241 a.C.), segunda (218-201 a.C.) y tercera (149-146 a.C.)