

Pedro de Covides, natural del valle de Mena ¿Predescubridor de América?

Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA

LOS ENIGMAS DE COLÓN

Los enigmas surgidos en torno a la figura de Colón evidencian el propósito que el mismo Colón tuvo acerca de los contornos de su vida, a fin de conseguir un aura mítica y crear un nivel mental en torno a la importancia de su descubrimiento, capaz de modificar el discurso de la historia¹, originando en consecuencia, una trasposición de su gloria hasta convertirla en piedra fundamental de la historia².

Entre estos enigmas, puede considerarse de la mayor importancia el relativo al «piloto anónimo», personaje que precedió a Colón, en un viaje no intencionado, que le condujo hasta lo que, con posterioridad, se supo que era un Nuevo Mundo. El itinerario llevado a cabo en tierras occidentales e incógnitas por este piloto desconocido fue recorrido posteriormente por Colón, entre 1493 y 1500, en el transcurso de su segundo y tercer viaje, contratado por los Reyes Católicos, una vez que, como consecuencia del primer viaje, descubriese lo que «había prometido». El piloto desconocido, en su viaje de regreso, recaló en la isla de Porto Santo, del archipiélago de las islas Madera, en condiciones físicas extremas, aunque todavía le restaron fuerzas para hacerle a Colón —que lo había acogido en su naufragio— un relato pormenorizado de su viaje, proporcionándole cuantos términos de navegación había recolectado: rumbos, distancias, descripciones y «esquicios» para ir y regresar al Nuevo Mundo, siguiendo las corrientes aéreas y marinas del Océano³.

¹ Alfonso ENSEÑAT DE VILLALONGA ha publicado dos excelentes libros acerca de los enigmas que durante 500 años han rodeado el origen, la patria y cuantos mitos se crearon en los primeros 40 años de la vida de Colón. Cfr. *El Cristóbal Colón histórico: de corsario genovés a Almirante Mayor de las Indias*, Valladolid, 2006.

² Vid. el análisis del mito como nivel mental de la cultura del doctor Lluís DUCH, monje de la abadía de Montserrat, *Mito, interpretación y cultura. Aproximación a la logomítica*. Barcelona, Herder, 1998.

³ La existencia del «piloto anónimo» se encuentra ya en los primeros historiadores de América, Fernández de Oviedo, Francisco López de Gómara, Hernando Colón y fray Bartolomé de Las Casas. Ninguno de ellos identifica la existencia real del personaje. Existe una gran división de opinión historiográfica sobre tal cuestión. Su exis-

Entre todas las incógnitas —a las que, además de las creadas por propia iniciativa de Colón, deben añadirse las engendradas por la historiografía de exaltación de los méritos descubridores de Colón, sobre todo en la medida en que ello supusiera rebajar la importancia del hecho mismo en favor de la Corona y, en definitiva, de España, unida ésta en sus dos más importantes Reinos⁴— surgidos entonces, la más importante históricamente es la relativa al «piloto anónimo», reducida a la condición de leyenda por Don Antonio Ballesteros Beretta⁵ pero, reconstruida tras una formidable investigación, en un importantísimo análisis por Juan Manzano y Manzano⁶ por vía de lógica histórica, hace evidente la existencia del piloto anónimo, el cual proporcionó a Cristóbal Colón en la isla de Porto Santo los datos, términos y esquicios de navegación⁷, que le permitieron, en el segundo viaje (1493-1496), alcanzar «las infinitas islas que los mapamundos al fin del Oriente ponen», tal como insiste el genovés en su *Diario* de navegación, que conocemos a través de fray Bartolomé de Las Casas.

Pese a la colosal investigación de Juan Manzano y a cuanto supone en orden al enriquecimiento historiográfico y consiguiente innovación del Descubrimiento como fenómeno histórico, el tema no se considera en su viabilidad real y efectiva, sino lo que mantiene la tradición histórica narrativa⁸. Esto exige una previa aclaración.

tencia ha sido demostrada en una exhaustiva investigación por el catedrático de Historia del Derecho de la Universidad Complutense D. Juan Manzano y Manzano. Cfr. *Colón y su secreto. El Predescubrimiento*, Madrid, 1989.

⁴ El Descubrimiento ha sido atribuido a Cristóbal Colón, cuando éste, en realidad, sólo fue un eslabón en el proceso histórico iniciado en 1479-80, tratado Alcaçovas-Toledo, que concluye en el trienio 1527-30, en el que aparece el continente americano perfectamente cartografiado, en la serie Ribeiro, de la Casa de Contratación. Sólo queda el «mapa Salviati», que fue regalado por Carlos I al cardenal Salviati que asistió, como legado pontificio, a la boda del monarca con la princesa portuguesa Isabel.

⁵ A. BALLESTEROS-BERETTA: *Cristóbal Colón*, 2 vols. En la *Historia de América*, dirigida por el propio historiador y publicado por la Editorial Salvat, Barcelona, 1945.

⁶ Juan MANZANO Y MANZANO ha escrito cuatro libros fundamentales sobre el Descubrimiento: *Siete años decisivos en España, Colón y su secreto. El Predescubrimiento, Colón descubrió América del Sur*, en 1494, y *Los Pinzones y el Descubrimiento*. Todos ellos publicados por Ediciones Cultura Hispánica, excepto el tercero que fue editado en Caracas por la Academia de la Historia Venezolana.

⁷ Salvador GARCÍA FRANCO: *Historia del arte y ciencia de navegar. Desenvolvimiento histórico de los «cuatro términos» de la navegación*, 2 vols. Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1947.

⁸ X. Zubiri definió la situación como «el modo como el hombre está instalado en el tiempo en relación con su experiencia», añadiendo: «No es algo añadido al hombre como las cosas del contorno, sino la radical condición para que las cosas tengan sentido para el hombre.» X. ZUBIRI: *Naturaleza, Historia, Dios*. Madrid, Alianza Editorial. Fundación X. Zubiri, 11.ª edición, 1999.

LA SOCIEDAD CRISTIANA OCCIDENTAL Y LA EXPERIENCIA ATLÁNTICA EN 1479

El conocimiento del Atlántico durante la Baja Edad Media⁹ ha sido resultado de la experiencia de castellanos y portugueses, lo cual originó una rivalidad¹⁰, sobre todo, en relación con el dominio territorial y el comercio centrado en el área de Guinea¹¹. La particularidad castellana se centra en la institución del Almirantazgo¹², formando parte del conjunto de la Administración castellana durante la Baja Edad Media. El punto de partida de esta institución fue la conquista de Sevilla por Fernando III y la participación en ella de la flota de Ramón Bonifaz, una marina de guerra que supuso la incorporación a la guerra de reconquista de una flota proveniente de la tradición comercial del Cantábrico; adquirió un momento culminante en el reinado de Pedro I¹³. El Almirantazgo de Castilla fue creado por Alfonso X «el Sabio». En 1252, en el arenal de Sevilla, este monarca ordenó levantar las Atarazanas, donde, en 1254 se construyeron los primeros barcos del Rey. A finales de ese año Ruy López de Mendoza se intitula Almirante de Castilla¹⁴.

En el Fuero de Sevilla, otorgado por Fernando III a imitación del de Toledo, se reconoce una jurisdicción marítima que, a finales del siglo XV, constituye un auténtico monopolio, posteriormente extendido al mundo oceánico americano, simultáneamente con Canarias¹⁵. Hay diversos Ordenamientos reales en los que se espe-

⁹ Santiago OLMEDO BERNAL: *El dominio del Atlántico en la Baja Edad Media*, Salamanca, 1995.

¹⁰ Florentino PÉREZ EMBID: *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948.

¹¹ El término Guinea designa una región que, según las épocas, hace mención a un sector de la costa africana, comprendido entre el cabo Blanco y la bahía de Arguim, por el norte, hasta el cabo Catarina, pasadas las islas de Santo Tomé y Annobón, por el sur. En este sector aparecen importantes elementos comerciales: oro, marfil, especias y, sobre todo, negros, que serán objeto de los «rescates». PÉREZ EMBID: *Op. cit.*, Véase también MAGALHAES GONDINHO: *Comercio portugués con África Occidental hasta 1520*, en «Fontes quatrocentista para geografia e economia de Sahara equinoccial». Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *Las tendencias expansivas portuguesas en la época del infante Don Enrique*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1960.

¹² Florentino PÉREZ EMBID: *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fé*, Sevilla EEHA, 1944, y José M. CALDERÓN ORTEGA: *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*, Universidad de Alcalá de Henares, 2003.

¹³ La obra clásica es la de Cesáreo FERNÁNDEZ DURO: *La Marina de Castilla*, Madrid, 1984. Importante la de Antonio BALLESTEROS: *La Marina cántabra y Juan de la Cosa*. Existe una importante colección documental sobre la flota castellana del Atlántico para impedir el abastecimiento de los Reinos musulmanes de Taifas desde las costas africanas: REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Colección Salazar*, tomo 50.

¹⁴ Esteban DE GARIBAY: *De la antigüedad de los Almirantes de Castilla y de su discurso hasta el tiempo presente*, Colección Salazar de la Real Academia de la Historia.

¹⁵ Pierre CHAUNU: *Sevilla et l'Atlantique*, tomo VIII, *Les structures*; «El espacio, las islas y África», p. 47, Paris, SEVPEN, 1959.

cifica cuáles son sus jurisdicciones, la autoridad de los maestros, modos de contratar y obligaciones de los marineros. En el Almirantazgo recae todo el desenvolvimiento ordinario de los medios navales de Castilla, con el objetivo de tener siempre dispuesto el apresto de una flota a disposición del servicio real, de modo que no hubiese que improvisarla, en caso de necesidad, por ataque musulmán o para protección de flotas comerciales. El Almirantazgo de Castilla tuvo su época más importante y espectacular en la marina castellana del siglo XIV, iniciándose su decadencia en los siglos XV y XVI con la patrimonialización del oficio, a partir de la concesión torrencial de mercedes por los primeros monarcas de la dinastía Trastámara¹⁶. Enrique III designó, en 1405, Almirante de Castilla a Alfonso Enríquez¹⁷, en cuyo tronco familiar quedó patrimonializado el cargo de Almirante, aunque convertido en una dignidad de la Corte; adquirió, en consecuencia, una función estatal.

En 1479 era Almirante de Castilla Alonso Enríquez, uno de los primeros nobles que viajó a Segovia tras la proclamación de Isabel la Católica como Reina de Castilla, para ponerse a su disposición. Fue uno de los firmantes del pacto del día 24 de diciembre de 1474, junto al Condestable Fernández de Velasco, el cardenal Mendoza y el conde de Benavente, para prestar apoyo incondicional a la Reina. El 15 de enero de 1475 la Sentencia arbitral de Segovia garantizaba que Castilla sería gobernada exclusivamente por castellanos, siendo Isabel «legítima sucesora y propietaria de la Corona», compartiendo sus funciones con Don Fernando, su «legítimo marido».

La confirmación de beneficios y dignidades a Alonso de Enríquez como Almirante de Castilla corrió parejas con las graves dificultades exteriores, supuestas por la guerra con Francia, mantenidas por el rey de Aragón y la inevitable guerra de Castilla con Portugal, después de conocerse por un mensajero de Alfonso V su decisión de contraer matrimonio con la princesa Juana, presunta hija de Enrique IV.

Al final del siglo XV resulta imprescindible distinguir las estructuras institucionales de los supuestos espirituales. Al morir Enrique IV de Castilla en 1474¹⁸, se

¹⁶ Julio VALDEÓN BARUQUE: *Los Trastámaras. El triunfo de una dinastía Bastarda* (2001) y *Pedro el Cruel y Enrique de Trastámara* (Aguilar, 2002). Vid. también de Paulino GARCÍA TORAÑO: *El Rey Don Pedro el Cruel y su mundo*, Madrid, M. Pons, 1996.

¹⁷ Era hijo de don Fadrique, hermano de Enrique II asesinado por orden de Pedro I en el Alcázar de Sevilla durante la guerra civil que ensangrentó Castilla. Vid. Pascual MARTÍNEZ SOPENA: *El Estado señorial de Medina de Rioseco bajo el Almirante Alonso Enríquez* (1389-1430), Valladolid, 1977.

¹⁸ Luis SUÁREZ FERNÁNDEZ: *Enrique IV de Castilla. La difamación como arma política*, Barcelona, Ariel, 2001.

plantea el problema de la sucesión e, inmediatamente, se desata la guerra (1475-1479) entre los Reyes Católicos y el matrimonio de Alfonso V de Portugal y la princesa Doña Juana. Tiene esta guerra una importante faceta de rivalidad atlántica, centrada en los «tratos de Guinea»¹⁹, dirigida desde 1474 por el príncipe heredero de Portugal y futuro rey Juan II (1481-1495), que llevó la dirección de la política portuguesa de descubrimientos durante los años de la guerra peninsular y, posteriormente, así como las discusiones y acuerdos originados por el Descubrimiento de las Indias y la nueva política delineada por Fernando el Católico con posterioridad a la muerte de Isabel I y, después, una vez superado el calamitoso paréntesis del reinado de Felipe de Borgoña en Castilla²⁰.

GUINEA, ESPACIO ECONÓMICO. SU SIGNIFICADO POLÍTICO EN LA RIVALIDAD CASTELLANO-PORTUGUESA

El «Príncipe Perfeito», desde 1474, tiene la iniciativa portuguesa y fue, en verdad, el espíritu impulsor de la conciencia expansiva portuguesa²¹, cuyo más importante escenario fue el complejo comercial de Guinea y el archipiélago canario. En términos de descubrimiento geográfico en los años 1475-1480, debe entenderse por «Guiné» el amplio sector costero del continente africano comprendido entre el cabo Blanco y la bahía de Arguim por el norte hasta el cabo Catarina, más abajo de las islas de Santo Tomé y Annobón por el sur²².

Cuando comenzó la guerra castellano-portuguesa, toda la costa de Guinea había sido minuciosamente explorada por los portugueses²³ y los «tratos» comerciales proporcionaban sólidas ganancias. No es, pues, de extrañar que en los puertos castellanos de Andalucía se produjese un considerable aumento de interés por los negocios de Guinea y, en consecuencia, una reivindicación de los de-

¹⁹ El 31 de agosto de 1474, Alfonso V de Portugal entregaba al príncipe Don Juan, futuro Juan II de Avis, la Superintendencia de exploração económica das terras africanas». Juan II subió al trono de Portugal en 1481. Ápud DAMIAO PERES: *Historia dos descobrimentos portugueses*. Porto, Portucalense Editoria, 1943.

²⁰ Cfr. Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *La Corona y el Descubrimiento*, Madrid, Asociación López de Gómara, 1989.

²¹ Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, *Op. cit.* (1960).

²² De su importancia comercial y en cuanto eje de navegaciones y rivalidades castellano-portuguesas, hemos hecho indicación en la nota 11.

²³ Hacia 1475, Ruy Sequeira llegó al cabo Catarina, límite del territorio costero de Guiné del Descubrimiento portugués. En 1441-1443, Nuño Tristao había alcanzado Arguim y, un año después, a la llamada «Terra dos Negros» en la desembocadura del río Senegal. Vid. PÉREZ EMBID, *op. cit.*

rechos de Castilla sobre tal comercio. Isabel la Católica envía, en efecto, una carta a todos los nobles, autoridades y vasallos de su Reino, reivindicando los derechos tradicionales de Castilla sobre Africa y Guinea²⁴; nombra receptores en Sevilla del quinto real de cuantas mercaderías se recatasen, al doctor Antón Rodríguez de Lillo, del «mi Consejo» y a Gonzalo de Coronado, «vecino y regidor de Ecija, mi vasallo», que debían otorgar los permisos para comercial en Guinea», so pena de muerte o de perdimiento de todos vuestros bienes²⁵.

La navegación no era fácil, sobre todo, en lo que se refiere al «tornaviaje» o «volta de Guiné», como decían los portugueses, no sólo por dificultades náuticas y oceánicas, sino también por los ataques de los portugueses o, incluso, la rapacidad y potencialidad de los nobles latifundistas castellanos. Por esta razón, en 1478, la Reina Isabel concedió una carta de seguro, dirigida a sus súbditos institucionales y aquellos particulares que intervinieron en el comercio: «... de aqui adelante dejades e consintades libre e desembargadamente a los dichos vecinos de la dicha villa de Palos e de las otras partes de los dichos mis Reinos, que así por mi mandado van a la dicha Mina... y al dicho viaje, e andar por estos mis dichos Reinos e Señoríos... a tratar e vender los dichos sus bienes e mercadorías, e que los non prendades... por ninguna nin algunas deudas de pan ni fierro, nin acero, nin de maravedís, nin de paños, nin lanas, nin aceites»...²⁶ Estas cartas de Doña Isabel permiten deducir la configuración del Estado moderno, en el sentido del establecimiento de lo que se ha llamado estructuras jerárquicas orgánicas²⁷ que, en el caso citado, constituye una seria manifestación del intento de los Reyes Católicos de establecer funciones de relación entre los distintos niveles sociales del Reino, a efectos de sistematizar la administración y la seguridad, pues en ellas se recomienda no llevar a cabo expediciones individuales, sino colectivas,

²⁴ 19 de agosto de 1495. Archivo Municipal de Sevilla. Tombo de los Reyes Católicos CC, I, 31, publicada por NAVARRETE, *Colección*, III, 465.

²⁵ Los navegantes de los puertos andaluces no acatan de buena gana este control real, pues desean continuar gozando de la libertad con la que actuaban. Por ello los Reyes Católicos ordenan (Todo, 6 de diciembre de 1476) que vaya un escribano en cada buque que navegase a Guinea. El encargado de designar escribano para cada barco será Luis González, secretario de los Reyes.

²⁶ Estos seguros constituyen la manifestación cierta del Estado moderno, tanto por la regulación del comercio, cuanto por constituir un precedente importante para América; cfr. Manuel MAESTRO: *De los riesgos y seguros de la carrera de Indias, Madrid, capital aseguradora de España, y Barcelona cuna del seguro español*, importantes materiales para una Historia del seguro español, Madrid, SEDE, 1991.

²⁷ En 1968 se celebró en Huntington Beach (California) un simposio acerca de las cuatro funciones que intervienen en el sistema de las estructuras jerárquicas. Hay una versión española de Víctor Sánchez de Závala, Madrid, Alianza Editorial, 1973.

con objeto de conseguir una relativa seguridad en el cumplimiento de los viajes comerciales a Guinea.

LA EXPEDICIÓN COMERCIAL A GUINEA DEL AÑO 1478

Pérez Embid destaca, siguiendo las fuentes, varias expediciones comerciales que salen de los puertos andaluces, teniendo como centro Sevilla²⁸. Nos interesa, de todas ellas, una gran expedición comercial que, en dicho año, y ordenada por la misma Reina, se dirige a Guinea. La noticia de esta expedición la toma Pérez Embid del cronista y secretario de los Reyes Católicos, Hernando del Pulgar, en el capítulo de su *Crónica*²⁹ dedicado a «la armada que se hizo por mar para conquistar las tierras de la gran canaria». Al final de este capítulo en que se da cuenta de la expedición al mando de Pedro de Vera, inserta la noticia que a nosotros nos interesa de un modo particular: «Asi mesmo en aquellos dias partieron de la ciudad de Sevilla y de los otros puertos de mar de Andaluzia hasta treynta y cinco caravelas, para la mina de oro: en las quales yvan muchos mercaderes y personas que se sentían dispuestos a sufrir el largo camino de la mar, y las dolencias que se recrecian en aquella tierra. Los quales lleuauan cargadas las naos de aquellas ropas viejas, y conchas, y almirezes, y manillas de latón, y de las otras cosas que eran demandadas por las gentes que en aquellas tierras moraban. Y enviaron el rey e la reina en aquella flota por capitan un cauallero que se llamaba Pedro de Couides, a quien mandaron que obedeciessen todas las gentes y mercaderes que yvan en aquella flota. Y todo el oro que se trava de aquella tierra, el rey y la Reyna auian la quinta parte: de lo qual auian gran renta»³⁰.

Así pues, en plena guerra con Portugal, parte de Sevilla una expedición para «rescatar» oro que llegaba a Guinea desde el Sudán, por medio de caravanas, si-

²⁸ El doctor Juan Díaz de Alcocer, Contador Mayor de Cuentas, es designado por los Reyes Católicos para que provea los impuestos sobre mercaderías y atendiese a la seguridad de las expediciones. Cfr. PÉREZ EMBID, *Op. cit.* (Sevilla, 1948).

²⁹ *Chronica de los Muy Altos y esclarecidos Reyes Catholicos Don Hernando y Doña Isabel de gloriosa memoria, dirigida a la Catholica Real Magestad del Rey don Philipe nuestro Señor: compuesta que fue en romance por Hernando del Pulgar Chronista de los dichos Reyes Catholicos...* En Zaragoza en casa de Juan Millán, Año 1567.

³⁰ Esta noticia se encuentra en la *Chronica* de Hernando del Pulgar, capítulo XCIII, fol. 72 V. Respecto al espacio temporal que narra el cronista, se confirma el año de la expedición de 1478. Desde el capítulo XCI, los datos que expone pertenecen al año 1479.

guiendo el curso del río Senegal, o alguna desviación de las rutas del oro que seguían los accidentes geográficos hacia los centros de intercambio comercial, como podía ser el Mediterráneo con el cuadrilátero de las ciudades comerciales italianas —Génova, Milán, Venecia, Florencia— o, en el caso que nos ocupa, la costa atlántica con los enclaves creados en ella por los portugueses y, de modo particular, la región de Guinea, con el Castillo de la Mina. Guinea es un confín atlántico-africano, donde se origina una fuerte rivalidad comercial castellana y portuguesa desarrollada en una doble fase: Canaria y Guinea³¹.

Existe, pues, de hecho una referencia historiográfica de una expedición comercial de treinta y cinco carabelas bajo el mando del caballero Pedro de Covides, del cual carecemos de toda suerte de antecedentes o referencias que puedan hacer posible una localización. La única posibilidad consiste en el apellido toponímico, que nos sitúa en una comarca de Castilla Vieja, que es el valle de Mena³², una de cuyas aldeas es, precisamente, Covides, de raíz celta, de donde debió tomar apellido toponímico, el caballero designado por los Reyes Católicos capitán de la flota comercial que, en 1478, partió de Sevilla y otros puertos andaluces para el «rescate» de Guinea. Por supuesto, el mando de una flota de treinta y cinco carabelas no se daba a cualquiera. Pedro de Covides debió de ser, además de experimentado marino, un hombre de temple, conocimiento náutico y dotes de mando, capaz, por consiguiente, de hendir dificultades de todo tipo, repeler o dialogar con posibles enemigos y mantener el orden entre tripulaciones reclutadas en muy distintos fondos sociales y geográficos. Sobre todo, y de modo particular, Pedro de Covides debía de ser conocedor de los términos de la navegación tanto en el viaje como en el arriesgado «tornaviaje», que constituía la mayor dificultad.

El valle de Mena es uno de los valles de filiación cantábrica y fuertes vínculos sociales y profesionales con los puertos castellanos del norte de España; estos valles constituyen la transición geohistórica entre el Atlántico y la Meseta, donde existe una vieja tradición marinera menesa sobre todo en los siglos medievales, cuando fue creado el condado de Castilla por los reyes de León y la región de las Merindades produjo una distribución de sus tierras de realengo, señorío o abadengo. Posteriormente, el valle de Mena quedó asentado como uno de los

³¹ Fernand BRAUDEL: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 1949 (edición española), México, FCE, 1953.

³² Cfr. Ángel NUÑO GARCÍA: *El Valle de Mena y sus pueblos*, Santaña, Tipografía artística, 1925.

ejes de las rutas comerciales de Burgos, una vez formados los territorios castellanos en el siglo XI, decae la intensidad de la marea musulmana y crece la potencialidad del Reino de Castilla, puesta de manifiesto de modo esencial en el siglo XIII en los reinados de Fernando III y Alfonso X, cuando se lleva a cabo la conquista de Al-Andalus, excepto el reino musulmán de Granada. Es entonces cuando se unen los tres grandes núcleos marítimos y comerciales castellanos del Cantábrico, el Atlántico meridional y africano y el Mediterráneo. Es también entonces, cuando se inicia una emigración castellana hacia los territorios andaluces, asentándose de modo principal en las ciudades musulmanas reconquistadas como ha estudiado el gran medievalista Julio González³³.

En las armadas castellanas del Cantábrico y en los asentamientos marinos de las Atarazanas de Sevilla, en general en los puertos andaluces, no cabe duda que se establecieron muchos meneses vocados al mar, integrándose en las dotaciones marinas, constituyendo una estructura común con los forjadores de una tradición de navegación y comercio, que será precursora de lo que, con posterioridad, fue la empresa de América. La población de la comarca del valle de Mena, se encuentra ínsita en la tradición marinera del Cantábrico y coparticipó en la importante función comercial de la Meseta³⁵. El valle de Mena ha sido territorio de inmigración hasta el siglo XI y, desde este momento, de emigración, siguiendo la línea reprobadora de la Reconquista, hacia el sur, quedando de este modo raigalmente unida, de modo especial en los siglos XIV y XV, primero con las tendencias africanas y, con posterioridad, con la gran empresa del Descubrimiento y la Fundación de América³⁵. Estas son las coordenadas que entran en la formación personal de este «caballero menés», Pedro de Covides, a quien los Reyes Católicos confiaron el mando de las treinta y cinco carabelas que en el año 1478 son enviadas a «rescatar» —es decir, a comerciar— a Guinea, en competencia con los portugueses. El dato dado por Hernando del Pulgar se amplía ahora, toponómicamente con el «territorio mainensis», comarca de Castilla Vieja, con lo cual obtenemos el lugar territorial de asentamiento histórico de Pedro de Covides. Queda, sin embargo, un eslabón del análisis que venimos siguiendo,

³³ Julio GONZÁLEZ: *Repartimiento de Sevilla*, reed. facsímil, Sevilla, Colegio de Aparejadores y arquitectos técnicos de Sevilla, 1993 (Primera edición, Sevilla, 1947).

³⁴ Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *Castilla y América*, Madrid, Mapfre, 1992; *El mar en la Historia de América*, Madrid, Mapfre, 1992.

³⁵ De próxima publicación: Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *Historia del Real Valle de Mena en la historia de España*. Escrita por el citado historiador, Cronista Oficial del Valle de Mena, escrita por encargo del Ayuntamiento de Mena y que se publicará en la primavera del año 2007.

que es establecer el modo vincular como estos datos se engarzan con el problema histórico del predescubrimiento.

EL PREDESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA

Que el mercader y navegante genovés Cristóbal Colón, establecido en Portugal desde 1476, elaboró un proyecto que propuso a los Reyes Católicos y éstos adoptaron como propio de la Corona, poniendo de su parte todos los medios imprescindibles para llevarlo a cabo, es algo que está perfectamente sabido. Como consecuencia de la realización de este proyecto se produjo la iniciación de un proceso histórico que dio como resultado el conocimiento de lo que los científicos denominaron *Quarta Orbis Pars*³⁶, que Cristóbal Colón creyó firmemente eran tierras asiáticas y la literatura del Siglo de Oro español, haciéndose eco de la sociedad, bautizó como «Nuevo Mundo». Todo esto constituye un hecho perfectamente conocido, que el colombista español Emiliano Jos ha perfilado en sus más importantes aspectos³⁷.

El problema de todo ello —y la confusión historiográfica que sobre ello se ha producido— consiste en saber cuál fue la chispa que encendió en la mente colombina la idea del proyecto y bajo qué circunstancia y momento ocurrió la decisión de Colón para llevar a cabo el proyecto y conseguir la ayuda imprescindible para hacer algo de tan gran envergadura, que únicamente podía lograrlo un Estado con voluntad, capacidad e impulso suficiente para promoverlo. Es aquí cuando, historiográficamente, hay que referirse a la gigantesca investigación llevada a cabo por el más importante colombista de nuestra época, a quien ya nos hemos referido, el profesor Juan Manzano y Manzano, demostrando la razón histórica de la existencia de un predescubrimiento.

³⁶ La justificación del concepto fundacional, véase en Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, *Historia Universal de América*, Madrid, Guadarrama, 1962.

³⁷ Sobre la ciencia en el Descubrimiento, además del excelente libro de Julio REY PASTOR: *La ciencia y la técnica en el Descubrimiento de América* (Espasa-Calpe, s.f.), debe conocerse la obra del astrónomo de la Armada Salvador GARCÍA FRANCO, cit., anteriormente; además de Rolando A. LAGUARDA: *La ciencia española en el Descubrimiento de América* (Valladolid, 1990), Adan SZASDI NAGY: *La lengua y la milla de Colón*, Valladolid, 1991 y, sobre todo, el luminoso artículo del Dr. Francisco GUERRA: *Génesis oceánica de la Modernidad. Fundamentos científicos de la época*. Revista «Mar Océano», núm. 2, Madrid, 1995.

³⁸ Cfr. Emiliano JOS: *El plan y la génesis del Descubrimiento colombino*, Valladolid, Seminario Americanista, 1979-80.

Paralelamente a la gestación del proyecto colombino, los tratos y contratos con el Estado, y la realización del primer viaje de Colón, desde el inicio mismo del Descubrimiento —cuyo primer acto radica en la firma del tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-1480) entre Castilla y Portugal en orden a la delimitación de las áreas de navegación de ambas— la existencia del «piloto anónimo» se encuentra ya expuesta en los primeros historiadores del siglo XVI³⁹. Se trata, pues, de una tradición, según la cual, un piloto de nacionalidad desconocida, navegando por el Océano unos años antes de Colón arrastrado por fuertes tormentas y el impulso del viento alisio, llegó hasta América, recorrió una serie de islas y costas, levantó gráficos y mapas y a su regreso al Nuevo Mundo, en el «tornavaje» o «volta», con la tripulación diezmada y él mismo en extremas condiciones físicas, recalca en Porto Santo, en el archipiélago de las Madeira, para morir en brazos de Colón, al cual comunica su periplo, le entrega derrotas y términos de navegación.

Sobre esas fuentes del siglo XVI ha incidido, desde luego, la historiografía colombina creando posiciones unas veces favorables y otras radicalmente desfavorables, según hemos visto anteriormente. Por ello es imprescindible poner en relación estas opiniones con los hechos, insertándolos en una lógica que, sin duda, tienen los actos humanos, cuando éstos pueden situarse en un conjunto de hechos que forman parte de la realidad.

Tras la firma de las Capitulaciones de Santa Fé el 17 de abril de 1492⁴⁰, Colón inicia los viajes hacia Occidente al amparo del Tratado de Alcaçovas. El genovés, durante los «siete años decisivos en España», mantuvo en secreto la información recibida en Porto Santo, lo cual le permitió atribuirse —como consta en las Capitulaciones de Santa Fé— el predescubrimiento⁴¹. El mantenimiento de

³⁹ Ya hemos indicado (nota 3) quienes fueron los historiadores que en el siglo XVI dieron noticia del piloto anónimo, aunque cada uno de ellos con un sentido intencional distinto. Como noticia coincide en los cuatro, pero discutida en sus términos, pues se hace y da noticia en un ambiente historiográficamente polémico. Apud. Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: *Historia y Literatura en Hispanoamérica. La versión intelectual de una experiencia*, Madrid, Castalia, 1978.

⁴⁰ En el preámbulo de las Capitulaciones, se dice: «Las cosas suplicadas e que Vuestras Alteças dan e otorgan a don Christoval Colon en alguna satisfacción de lo que *ha descubierto en las Mares Oceanas* y del viaje que agora, con el ayuda de Dios, ha de fazer por ellas en servicio de Vuestras Alteças...»

⁴¹ En efecto, en el preámbulo de las Capitulaciones, se dice: «Las cosas suplicadas e que Vuestras Alteças dan e otorgan a don Christoval Colon en alguna satisfacción de lo que ha descubierto en las Mares Oceanas y del viaje que agora, con el ayuda de Dios, ha de fazer por ellas en servicio de Vuestras Alteças...» Vid., en MANZANO, *Colón y su secreto*, Madrid, Cultura Hispánica, 1976.

este secreto no impidió, sin embargo, que los primeros pobladores de La Española así como parte de la marinería y funcionarios que declaran en los Pleitos colombinos⁴² se hicieran eco del tema del «piloto anónimo», creando una línea de opinión social, de donde los primeros historiadores y cronistas tomaron, sin duda, la conseja popular. Ello origina una posición dualista sobre tal cuestión. También en la Historiografía moderna, tanto extranjera como española, se origina una posición dicotómica. Segundo de Ispuzúa, en 1926, afirma: «Si hay una tradición en la Historia española que merezca crédito, es la del Piloto Desconocido»⁴³.

En 1945 el sabio historiador español Antonio Ballesteros-Beretta, en una obra que en aquellos años se consideró definitiva, afirmaba rotundamente: «... en 1925 creíamos en la verosimilitud del hecho (porque) explicaba la tenacidad de Colón ante las juntas de sabios... Hoy no creemos en la conseja... Es un cuento de marineros en el que Fernández de Oviedo no cree... Algún dato más, un documento o indicio inclinaría la balanza hacia el fantástico piloto»⁴⁴. Clara posición de un gran historiador que, sin embargo, no deja de creer del todo en la existencia real del piloto predescubridor e informante de Colón.

Desde 1945 hasta 1976 transcurren treinta años. En ellos otro gran historiador, el catedrático de la Universidad Complutense Juan Manzano y Manzano⁴⁵, ha demostrado, siguiendo el camino de la lógica de los hechos históricos, la existencia efectiva de un piloto, que llevó a cabo entre 1478 y 1482-83 el predescubrimiento del Nuevo Mundo, en un escenario que, entre 1492 y 1500,

⁴² El hijo legítimo de Colón y Felipe Munhiz Perestrello, Diego Colón, contrajo matrimonio con Doña María de Toledo, sobrina del duque de Alba. En razón de mayorazgo era sucesor de los Privilegios que a su padre otorgaron los Reyes Católicos. Como consecuencia de la pesquisa a la que fue sometido el Almirante, el juez Bobadilla (Vid. Consuelo VARELA: *La caída de Cristóbal Colón. El juicio de Bobadilla*, Madrid, 2006) abrió expediente. En consecuencia, el rey Don Fernando se resistió a conceder a Diego Colón los privilegios de su padre globalmente, nombrándole exclusivamente gobernador de la Española, en sustitución de Nicolás de Ovando. Esto hizo que Diego Colón comenzase sus Pleitos contra la Corona, continuados desde 1511 hasta el arbitraje de 1536, que supuso la pérdida de todos los honores y privilegios por la familia. Las Probanzas de estos Pleitos ha constituido una fuente inapreciable para el conocimiento de los hechos del Descubrimiento.

⁴³ Segundo DE ISPIZUA: *Historia de la Geografía y la Cosmografía* (1926).

⁴⁴ Antonio BALLESTEROS-BERETTA: *Cristóbal Colón*, 2 tomos, en la *Historia de América*, dirigida por él mismo, Barcelona, Salvat, 1945.

⁴⁵ Durante 40 años ha llevado a cabo una investigación exhaustiva, dando a la imprenta cuatro libros fundamentales que hemos mencionado en la nota 6. Destaco aquí la primera edición de *Colón y su secreto*, Madrid, 1976.

recorrió Colón en el Mar de las Antillas, entre Paria y el extremo occidental de la isla Juana (Cuba). Son, en efecto, los tres —1492, 1493 y 1498— llevados a cabo por Cristóbal Colón al servicio de la Corona de los Reyes Católicos, desde su regreso del primer viaje, como funcionario del Estado manteniendo el título de Almirante de la Mar Océana, aunque no lograrse el título para él más deseado, que hubiese sido el de Virrey de La Española.

Ciertamente, en su investigación, Manzano no ha podido aportar ningún documento que diga, expresamente, que el proyecto colombino se apoyó de modo básico en las noticias que le proporcionó el piloto anónimo en trance de muerte para evitar que su conocimiento se perdiese al sentirse en presencia de la muerte. El profesor Manzano, en su citada obra, sigue cada uno de los indicios de navegación, rumbos, distancia, localizaciones geográficas, náuticas y antropológicas, analizándolos con todo pormenor; también lo hace en lo que se refiere a la crítica interna de documentos, crónicas y vestigios jurídicos hasta alcanzar el substrato de la realidad histórica. A través de este análisis crítico de cuantos componentes de la realidad, temporal, Manzano lleva a la convicción de que, en efecto, Colón ha recibido una información previa de la persona que, antes de 1492, le precedió en el mismo escenario geográfico donde llevó a cabo los viajes fundamentales de 1493 —el segundo viaje colombino— y de 1498, cuando alcanza el punto culminante de Paria⁴⁶ y completa su exploración que es, en realidad, confirmatoria de la información que le había dado el «piloto anónimo».

PEDRO DE COVIDES PUDO SER EL PREDECESOR DE COLÓN EN LA LLEGADA A AMÉRICA

Una vez establecidas las premisas historiológicas, acerca de la existencia de un antecesor de Colón en la travesía del Atlántico; de que éste fue quien comunicó al genovés los datos y detalles para realizar el viaje al Nuevo Mundo y cual era el territorio de donde era natural, hay que conectar estas premisas con la posibilidad histórica que tuvo Pedro de Covides de llevar a cabo —aunque fuese sin intención efectiva movida por conocimiento o sospecha de la existencia de las tierras del cuarto continente, sino por impulso de acciones humanas y de vien-

⁴⁶ Véase Mario HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA: «Tierra Firme de acá», «Paria», «Brasil». Tres fases del conocimiento del Nuevo Mundo en la primera etapa del Descubrimiento». *Actas del Congreso de los Descubrimientos*. Tomo I, Madrid, Real Academia de la Historia, 1992.

tos y corrientes favorables— el viaje entre 1478 y 1482-83, del cual pudo, in extremis, informar a Colón en la isla de Porto Santo, donde éste se encontraba dedicado al cultivo y comercio del azúcar de las plantaciones de su suegro en dicha isla.

Más arriba, hemos visto —y reproducido— la cita que hace Hernando del Pulgar⁴⁷ sobre el viaje a Guinea de las treinta y cinco carabelas, puestas bajo el mando supremo del caballero Pedro de Covides, cuya naturaleza y apellido toponímico nos permite situarlo en el valle de Mena, uno de los territorios que integraban Castilla Vieja. La salida de esta expedición estuvo directamente ordenada por la Reina Isabel la Católica y, por su mandato, puesta bajo la jefatura de Pedro de Covides. La noticia del inicio de la expedición la hace Pulgar en el capítulo XCIV de la *Crónica de los Reyes Católicos*. De la suerte corrida por ella no vuelve a escribir hasta el capítulo CVI, titulado «Como la flota de los Portugueses desbarató a la flota de los Castellanos, que avian ydo a la mina de oro».

En este capítulo se dice lo siguiente: «según avemos contado, el año antepasado partieron treinta y cinco naos de los puertos de la mar que son en el Andaluzia, para yr a la tierra donde auia la mina de oro. Los que yvan en estas naos fueron en salvo a aquellas partes, y trocaron a pedaços de oro las conchas y cosas de latón y ropas viejas, y las otras que lleuauan que son pedidas e deseadas por los barbaros que moran en aquellas tierras. Hechos sus troques, a la buelta que boluieron con gran suma de oro: los Portugueses fueron auisados como hauian partido a hazer aquella via, armaron ciertas naos, y aguardaron a las naues castellanas el tiempo que entendian podian boluer; y encontraron con ellas, y tomaron todas treynta y cinco naos con todo el oro que trayan, e prendieron a todos los que yuan con ellas; y el oro que el rey de Portugal uuo del quinto que le pertenecia de aquella presa, tuuo dinero para pagar sueldo y forner la gente que fue desbaratada por el maestre de Santiago; y fueron trocados muchos de los Portugueses que fueron presos en la batalla, con los castellanos

⁴⁷ Se cree que Hernando del Pulgar era natural de Toledo, probablemente nacido en 1430, hijo de judíos conversos. Estuvo en la Corte de Juan II de Castilla y en la de Enrique IV hasta 1468. En 1471 era secretario de los Reyes Católicos y, entre 1474 y 1475, embajador de los Reyes de Francia. En 1482 fue llamado por Isabel la Católica para desempeñar el cargo de Cronista y, como tal, escribe la *Crónica de los Reyes Católicos*, estudiada por Juan DE MATA CARRIAZO (Madrid, 1943), el cual expone ciertas reservas acerca de la veracidad de lo que afirma, así como en sus dataciones cronológicas.

que fueron presos en las naues: y allí fueron libres los presos de la una parte y de la otra».

La importancia de este texto exige una breve reflexión, en primer lugar, cronológica. Dice Pulgar, «según hemos contado el año antepasado» que, evidentemente, se refiere —como así dice explícitamente en el capítulo anterior— al año 1478, pues en el capítulo CVI de la *Cronica* está haciendo mención a acontecimientos del año 1479, cuyo centro lo ocupa la apertura de negociaciones para la paz que se firmó en Alcoçavas en agosto de 1479⁴⁸. En los documentos citados en la nota 48 se aprecia la recia disposición de los Reyes Católicos —muy particularmente de Doña Isabel— a no renunciar a favorecer y proteger los viajes comerciales a Guinea de sus súbditos, con el impuesto del quinto real, es decir, de lo que se considera realización de comercio con licencia real. En la colección documental publicada por Antonio de la Torre y Luis Suárez aparecen con frecuencia disposiciones de los Reyes Católicos por crear en Sevilla y otros puertos andaluces una infraestructura de apoyo, organización y control del quinto real que correspondía a la Corona como impuesto⁴⁹.

En ese contexto se sitúa la expedición de treinta y cinco carabelas bajo el mando y obediencia del caballero Pedro de Covides, según la noticia inserta en la *Crónica* de Hernando del Pulgar. Según ha quedado mencionado con anterioridad, en el curso de la navegación del tornaviaje —lo que significa que la operación comercial se había realizado con toda normalidad— salieron al paso del convoy carabelas armadas portuguesas —lo que quiere decir que todavía no se habían iniciado las conversaciones de paz— las treinta y cinco naves castellanas fueron apresadas, tomando todo el oro que llevaban producto del «rescate» verificado en Guinea. En los documentos reunidos por de la Torre y Suárez⁵⁰, aparecen varios importantes datos relativos a expediciones a Guinea, nombramientos como el de Álvaro de Nava como Capitán Mayor de los Mares, con carácter

⁴⁸ *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, edición preparada y anotada por A. de la Torre y L. Suárez Fernández. Tomo I, Valladolid, 1958. Desde el documento número 127 hasta el 191, todos pertenecen a la época a la que nos estamos refiriendo. En adelante citaremos esta obra como *Documentos* (1958).

⁴⁹ Nombramiento de Álvaro de Nava como Capitán Mayor de los Mares (documento 61); poderes a Berenguer Graner para la recaudación del quinto real de las mercancías de las carabelas que van a la Mina; nombramientos y cartas a los Concejos de Andalucía, personas y autoridades, para ayuda de la guerra contra Portugal y licencias de pesca; nombramiento de pesquisadores de los puertos andaluces a Antonio Rodríguez de Lillo y Ruy González de Portillo. Son testimonios del estado de guerra con Portugal. *Documentos* (1958).

⁵⁰ *Op. cit.*, nota 48: *Documentos* (1958).

vitalicio y amplia jurisdicción sobre todas las armadas y las personas que en ella fuesen.⁵¹ También se encuentran poderes en favor de Berenguer Graner para que llevase cuentas y recaudase el quinto de las mercancías de las carabelas que van a la Mina de Oro y «rescate» de Guinea. Este documento, fechado en Sevilla el 6 de febrero de 1478, ¿afectó a la expedición que la Reina puso bajo el mando de Covides? De ella ya solamente volvemos a tener noticia del mismo cronista de los Reyes Católicos Hernando del Pulgar. Esta segunda noticia —en el capítulo CVI de la *Crónica de los Reyes Católicos*— es enormemente escueta, indica «como una flota de los Portugueses desbarató a la flota de los castellanos en el torna viaje», hace referencia a las treinta y cinco carabelas que partieron de Sevilla y otros puertos andaluces bajo el mando del caballero Pedro de Covides, del cual ya no vuelve a saberse absolutamente nada, ni en crónicas, ni en documentos.

Recuérdese que en simultaneidad con la guerra contra Portugal, los Reyes Católicos tuvieron que hacer frente a una enérgica acción para resolver las graves dificultades del Reino provocadas por las rivalidades de los grandes nobles. En el verano de 1477, el rey Don Fernando efectuó un viaje a Vizcaya para poner fin a los disturbios del Señorío, imponer severas medidas de gobierno que acabasen con ellos y, al propio tiempo, organizar una armada, que contrarrestase las acciones francesas en apoyo de Alfonso V. Por su parte, la reina Isabel llegó a Sevilla, en agosto de 1477, comenzando la solución de conflictos nobiliarios, ratificando los poderes del Almirante de Castilla Don Alonso Enríquez, convertido en un verdadero poder de hecho en Sevilla como contrapartida a la falta de acatamiento registrado en los puertos de titularidad señorial, en particular los del ducado de Medina Sidonia⁵².

El regreso hacia sus puertos de salida de la expedición comercial a la Mina ocurrió en noviembre-diciembre de 1478. El encuentro con las carabelas armadas portuguesas debió ocurrir a la altura de las islas Canarias, de modo que una o varias naves aprovecharon los vientos alisios para huir de la acción de guerra portuguesa. Quien aprovechó el quinto real del oro fue el rey de Portugal, por

⁵¹ Nombroamiento hecho por los Reyes Católicos en Cáceres 7 de julio de 1477. *Documentos* (1858). A efectos de la emigración de Castilla la Vieja a Andalucía, vid., Julio GONZÁLEZ GONZÁLEZ: *Repartimiento de Sevilla*, Sevilla, 1951.

⁵² La ciudad de Sevilla se convirtió en residencia real y el 30 de junio de 1478 nació el príncipe Don Juan, efectuándose solemnes actos en su bautizo. Apúd Andrés BERNÁLDEZ: *Historia de los Reyes Católicos* (B.A.E., tomo LXX), y José Manuel CALDERÓN ORTEGA: *El Almirantazgo de Castilla*, cit. *supra*.

razón de presa, pero no por razón de comercio. Nada se dice en la *Crónica* del capitán real de la armada, sino que los castellanos prisioneros fueron intercambiados con los portugueses que había aprisionado en Medellín el maestre de Santiago. ¿Por qué no se nombra en este caso a la persona de mayor representación de la armada comercial castellana? Sin duda porque no figuraba ni él ni la carabela en la que viajaba entre las apresadas por los portugueses. Y si era así es porque evidentemente había tenido la oportunidad de esquivar el ataque de las carabelas portuguesas y, arrastrado por los vientos alisios de las Canarias, fue empujado hacia el occidente hasta alcanzar el Nuevo Mundo.

No existe, desde luego, ningún documento que proporcione un dato que permita la confirmación positivista de la realidad de lo ocurrido, pero sí existe la posibilidad de representar la existencia de un hecho, mediante el análisis histórico de la realidad⁵³ con el apoyo de la lógica que tienen los actos de los seres inteligentes que son protagonistas de la historia⁵⁴. Una hipótesis consiste en colocar el dato sobre el cual no existe ninguna referencia documental, en un conjunto histórico reconstruido por vía de lógica y crítica del proceso histórico en el que se desenvuelve. Mediante el análisis histórico y la intelección de la lógica, un tema viejo se convierte, de hecho, en nuevo y apasionante novedad. Es cabalmente lo que ha conseguido el profesor Juan Manzano y Manzano con su larga, laboriosa e ímproba investigación, en la que no se ha conformado con las pruebas acumuladas eruditamente, sino que ha ido más allá para pasar de una investigación micrométrica a situar los hechos en el conjunto de la situación histórica.

Por medio de esta poderosa empresa intelectual, el doctor Juan Manzano ha demostrado, analíticamente, la existencia de un predescubrimiento de América. Ha creado un tejido histórico impecable que, sin duda, prueba la existencia real de ese predescubrimiento. En la elaboración del proyecto colombino existe un impulso motivador, que está representado por la repentina aparición en la isla de Porto Santo⁵⁵ de una nave casi destrozada por los temporales, con un grupo de marinos supervivientes de una larga travesía; uno de ellos, que había cumplido la obligación

⁵³ Cfr. Franco CATALANO: *Metodologia e insegnamento della storia*, Milán, G. Feltrinelli, 1976. El centro argumental de esta importante obra radica en la frase capitular «En la historia el verdadero realismo consiste en saber que la realidad es múltiple».

⁵⁴ Charles MORAZÉ: *La logique de l'histoire*, Paris, 1978.

⁵⁵ Según Hernando Colón, hijo del Almirante, cuando Colón llegó a Portugal en 1476, contrae matrimonio con Felipa Monhiz de Perestrello y se trasladó a Porto Santo para vivir en casa de su suegra, viuda del capitán donatario de la isla que gobernó hasta su muerte. «Viviendo la suegra que el saber de tales navegaciones e historia

marinera de llevar el Diario de a bordo, con anotación de todos los términos de la navegación y, además, autor de varios esquemas cartográficos, indicando rumbos, distancias y latitudes, permitieron a Colón concebir la idea de reproducir el viaje. Estas sorprendentes noticias fueron el detonante que movió la voluntad de Colón para elaborar su propio proyecto. El encuentro con el «piloto anónimo» constituye el «secreto de Colón». Debió ocurrir tal hecho en el otoño de 1482 y fue lo que movió a Colón a instalarse en Lisboa, donde pudo hacer lecturas: la *Geografía* de Ptolomeo, la *Imago Mundi* de Pierre de Ailly, la *Historia rerum*, de Eneas Silvio Piccolomini, los *Viajes* de Marco Polo, así como el globo de Martin Behaim, la carta de Toscanelli, y cuanto le fue posible consultar. Con todo lo cual pudo, una vez concluido su proyecto, comenzar la búsqueda de un Reino promotor de la empresa de la travesía del Océano y la llegada a lo que suponía islas y tierra firme orientales del continente asiático.

Rechazado su proyecto por el rey de Portugal Juan II, Colón decidió venir a Castilla marítima, en 1485. Obtiene ayuda del duque de Medinaceli que lo manda con recomendación a la Corte de los Reyes Católicos, presentándose ante ellos en Alcalá de Henares en 1486, e iniciando lo que Manzano ha denominado, con acierto, «años decisivos en España», donde, en efecto, completó todos los datos para la realización del proyecto, que pudo finalmente llevar a cabo entre 1492 y 1500. El recorrido completo de la singladura de quien le precedió entre 1479 y 1482, proporcionándole, con solidaridad marinera, los datos para llevar a cabo su proyecto de alcanzar las tierras de Asia que, en la realidad, resultaron finalmente, las de América, la «Quarta Orbis Pars» de los científicos. Nótese cómo, en el tornaviaje hacia la península Ibérica, cuando los días 13 y 14 de febrero de 1493, sorprendió a la «Pinta» y a la «Niña» una tremenda tormenta, con grave peligro de naufragio y las tripulaciones, aterradas, imploraban el auxilio divino creyendo perecer, Cristóbal Colón para que los Reyes «hobiesen» noticia de su viaje, tomó un pergamino y escribió en él todo lo que pudo, de todo lo que había hallado, lo envolvió en un paño encerado, «mandó traer un gran barril de madera y púsolo en él sin que ninguna persona supiese que era... y así lo mandó echar en la mar». Lo que importaba a Colón es que no se perdiese la noticia de los resultados de su viaje. En realidad procedió del mismo modo que había hecho con él el «piloto anónimo».

agradaba muchos al Almirante, le dio los escritos y cartas de marear que le había dejado su marido. Con esto el Almirante se entusiasmó más y se informó de otros viajes y navegaciones que por entonces hacían los portugueses a la Mina y por la costa de Guinea; y le gustaba mucho conversar con quienes navegaban por aquellas partes», Hernando COLÓN: *Vida del Almirante*, México, 1947, edición y estudio de Ramón Iglesias.

Garcilaso de la Vega, el *Inca*, en su obra *Comentarios Reales*⁵⁶, fijó el primero la hipótesis acerca del nombre de quien pudo ser el predecesor de Colón, Alonso Sánchez de Huelva. Creo que puede afirmarse que el historiador Juan Manzano ha demostrado cumplidamente la razón histórica de que hubo un «predescubrimiento». De modo que, historiográficamente, se ha podido comprobar la lógica respecto a la existencia del informante de Colón en 1482 en la isla de Porto Santo del archipiélago de las Madeira.

De todo lo expuesto ¿puede extraerse alguna certeza respecto a la precedencia de un viaje anterior al de Colón? Sin duda, Manzano en *Colón y su secreto. El Predescubrimiento*, mediante una lógica impecable y crítica documental demuestra tal cuestión. Nosotros a partir del dato proporcionado por Hernando del Pulgar, vemos que existe una coincidencia cronológica insoslayable que origina una certidumbre historiográfica, no aceptada como tal de buen grado por los historiadores positivistas, al no poderlo leer exactamente tal, en ningún documento. Además de que tampoco creen en la lógica de los hechos humanos que se producen en los conjuntos históricos, cuya estructura la constituyen los hechos. En rigor, los tres viajes de Colón⁵⁷ constituyen la reconstrucción del viaje no voluntario, que encajando los datos cronológicos, lógicos, psicológicos y de los documentos y crónicas de que se dispone, bien pudo ser Pedro de Covides. El desarrollo de las circunstancias que constituyen el conjunto conocido como Descubrimiento, explica que no se tenga la menor noticia de él. La única —y no baladí— que se tiene hasta el momento es la cita tomada de la *Crónica de los Reyes Católicos* de Hernando del Pulgar. El silencio respecto a Covides en el intercambio de prisioneros castellanos con otros prisioneros portugueses es decisivo para explicarse que se le dio por desaparecido en el Océano. Después, Colón, tampoco dijo una palabra de su encuentro con él en Porto Santo.

⁵⁶ Inca GARCILASO DE LA VEGA: *Comentarios reales de los Incas*, ed. del P. Carmelo Sáenz de Santa María. Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1963, tomo II, pp. 9-10.

⁵⁷ El cuarto viaje del Almirante no forma parte de la estructura del descubrimiento colombino. Al regresar a España tras su caída en desgracia debido a la Pesquisa de Bobadilla en el año 1500, decide retirarse y dar por concluido el itinerario del marino que le había precedido e informado. Pero, al coincidir con los avisos de las exploraciones de los portugueses en el Maluco, con posterioridad a la firma del Tratado de Tordesillas en 1494, los Reyes Católicos le ordenan preparar lo que sería el cuarto viaje, cuyo objetivo era encontrar «el paso» para alcanzar el océano Índico, supuestamente, y tratar de tomar posesión de la riqueza de las especias de las Molucas. Respecto al estrecho que pretendía encontrar, el viaje fue un fracaso completo.

Existió el predescubrimiento, que Manzano explica pormenorizadamente en Colón y su secreto. No voy a repetir todos los argumentos que el desaparecido gran historiador colombista, ha hecho en su extensa obra. Solamente me refiero a tres cuestiones —todas del primer viaje de Colón— que avalan de modo radical la precedencia de Covides:

- a) El salir hacia occidente, en la canal entre las islas canarias de El Hierro y La Palma, última tierra española, los marineros, que no saben a donde van, ni cuando podrían volver, pues el viento soplaba siempre de popa, lloran. Colón sube al puente de la «Santa María» para animarlos: «no os preocupéis; a setecientos cincuenta leguas encontraremos tierra»⁵⁸.
- b) En la isla Española —hoy república dominicana— el 7 de diciembre de 1492 entró en un puerto que, por ser víspera de la Inmaculada, llamó de la Concepción y encontró un paisaje muy parecido al de Castilla, decidiendo llamar a la isla La Española. El 12 de diciembre tomó contacto con un poblado indígena y en él comprobó la existencia de un grupo de jóvenes y mozas «que son blancos más que los otros» y, entre los otros, vieron «dos mujeres tan blancas como podían ser en España»⁵⁹. Estas mozas tendrían entre doce o trece años. Son la huella genética castellanos del viaje predecesor de 1479-1480.
- c) El tercer dato constituye una importante referencia respecto a los datos cuya información recibió Colón de su predecesor. Los marineros no ocultaban su preocupación respecto a cuál debía ser la derrota que les permitiese el regreso, pues durante todo el viaje de ida faltaron vientos favorables para el regreso. Colón no ofrecía preocupación alguna, pues sabía cuál debía ser el rumbo que los barcos debían tomar para regresar al puerto de partida. Cuando el 16 de enero de 1493 decide emprender el regreso, no duda en dar el rumbo a los pilotos de la «Pinta» y la «Niña»: *Nordeste, cuarta del Este*⁶⁰, es decir, sorteando los alisios hasta la lati-

⁵⁸ No en este viaje, que, por mandato de los Reyes, estuvo obligado a seguir el paralelo de las Canarias, no pudo alcanzar el objetivo previsto. Pero, en el segundo viaje sí encontró, a la distancia indicada —setecientas leguas—, la isla Deseada, y, a setecientos cincuenta, las dos que se consideraron «entrada de las Indias».

⁵⁹ Tanto en el *Diario* de Colón que conocemos a través del P. Las Casas, como en la *Historia de las Indias* del fraile dominico, queda registrada esta noticia.

⁶⁰ «La derrota diz que le avia mostrado unos indios de aquellos cuatro que tomó ayer en el puerto de las Flechas... refrescó el tiempo muy bueno para ir a España... Nordeste cuarta del Leste». *Diario del primer viaje*. Apúd Cristóbal Colón. *Textos y Documentos*. Prólogo y notas de Consuelo Varela, Madrid, Alianza Editorial, 1982.

tud en la que los fuertes vientos del Oeste les llevaría hasta las Azores, las Madeira o, incluso, las Canarias, que es donde creía encontrarse cuando lanzó al mar en el tonel la carta para que los Reyes Católicos tuviesen noticia de su descubrimiento, en una confusión lamentable en que confundió la latitud de las Canarias con las de las Azores, que es donde realmente se encontraba.

La armazón estructural de la navegación del primer viaje proporciona la convicción de que, en efecto, Colón recibió la información de quien naufragó en la isla de Porto Santo y le transmitió todos los datos que pudo reunir respecto a su viaje, involuntario, impulsado por las fuerzas de la Naturaleza, que supuso su última navegación, pero una gran experiencia que no se perdió porque la fortuna permitió que, en su último aliento, pudiese transmitir a Colón el chispazo que iluminó a éste para confrontar los datos recibidos con lo que decían los libros y documentos disponibles. Así elaboró Colón el proyecto que fue aceptado por el primer Estado moderno, el de los Reyes Católicos, para hacer realidad tan importante acción que dio como resultado final el conocimiento del Nuevo Mundo y la fundación en él de los Reinos españoles de Ultramar, para hacerlos parte de Occidente. Dice Zubiri que el hombre es un ser que acontece; «a ese acontecer, llamaremos historia». En la historia hay que poner el nombre de quien informó a Colón, Pedro de Covides.