

La ‘Carreira da Índia’ según Joane Mendes de Vasconcelos

Luis Gil Fernández¹

Recibido: 2 de junio de 2019 / Aceptado: 1 de abril de 2020

Resumen. Los fallos de ingeniería naval y de organización en el viaje y tornaviaje de Lisboa a Goa señalados por Vasconcelos en 1616 se comprueban con los relatos de ambas travesías realizados por don García de Silva y Figueroa en 1614, fray Redento de la Cruz en 1617, y el del ataque en 1616 por una flotilla inglesa a la nao São Julião comandada por Manuel de Meneses. El informe enviado a Felipe IV por Fernando de Toledo en 1626 demuestra que dichos fallos seguían sin corregirse.

Palabras clave: Carreira da Índia; García de Silva y Figueroa; Fray Redento de la Cruz; Manuel de Meneses; Fernando de Toledo.

[en] The shipping line between Lisbon and Goa [‘Carreira da Índia’] according Joane Mendes de Vasconcelos

Abstract. The shipbuilding and organizational shortcomings in the forward and return trips between Lisbon and Goa pointed out by Vasconcelos in 1616 are attested in the accounts of both voyages made by don García de Silva y Figueroa in 1614 and fray Redento de la Cruz in 1617, as well as in the report of the attack on the nau São Julião under the command of Manuel de Meneses by an English fleet in 1616. The report sent to Philip IV by Fernando de Toledo in 1626 shows that these shortcomings remained unfixd.

Keywords: Carreira da Índia; García de Silva y Figueroa; fray Redento de la Cruz; Manuel de Meneses; Fernando de Toledo.

Sumario: Apostilla documental, Bibliografía.

Cómo citar: Gil Fernández, L., La ‘Carreira da Índia’ según Joane Mendes de Vasconcelos, en *Cuadernos de Historia Moderna* 45(1), 133-144.

El 22 de diciembre de 1616 Joane Mendes de Vasconcelos² elevó a Felipe III un memorial para recordarle que hacía cuatro meses le había enviado otro, “el qual Vuestra Magestad mandó remitir al secretario Juan de Çiriça por ser cossa tocante al Consejo de Estado”, y aunque el dicho Consejo había ya emitido su dictamen, todavía no se había tomado al respecto resolución alguna. Que tenía presentados otros tres memoriales en el dicho Consejo de Estado “y todos muy importantes al seruicio

¹ Universidad Complutense de Madrid

² Hijo del escritor Luís Mendes de Vasconçelos (cf. Pereira E. y Rodrigues, G.: *Diccionario Histórico, Chorográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico*, Lisboa, João Romano Torres, editor, 1904, vol. VII, pp. 322-324), a la sazón se hallaba en Madrid y era miembro del Consejo de Portugal.

de Vuestra Magestad”, por lo que suplicaba que se hiciera “una junta particular de ministros que más pláticamente pudieran conocer de semejantes materias”, a fin de adoptar la decisión más conveniente. El primero de dichos memoriales, si no me equivoco, versaba sobre la conveniencia de separar el gobierno de Malaca del de la India³ dejándolo en manos de un nuevo virrey, el segundo explicaba la necesidad de expulsar de aquellas partes a los holandeses⁴ y el tercero proponía crear una fuerza marítima o un tercio de infantería para la defensa costera de Portugal⁵. El cuarto, que va a ser el tema del presente artículo, criticaba la manera de realizarse la carrera de la India⁶ y planteaba su reforma integral. Mi intención es confrontar este escrito con otros tres documentos españoles de la misma época, para valorar el análisis de Vasconcelos y adquirir al propio tiempo una noción más clara de cómo se efectuaba por entonces aquella travesía. Dichos documentos son la “Suma de la Relación del suceso de la nao capitana de la armada de la India del año pasado de 1616”⁷, el relato del viaje de Lisboa a Goa de don García de Silva y Figueroa (8 de abril a 6 de noviembre de 1614)⁸ y el de Goa a Lisboa de fray Redento de la Cruz (2 de febrero a 28 de septiembre de 1617)⁹. Por razones de espacio referiré con cierta extensión el documento primero y me limitaré a señalar en nota las coincidencias de las observaciones del embajador y del religioso con lo que dice el documento objeto de nuestro estudio.

Los “Puntos” de Joane Mendes de Vasconcelos, que como su padre el escritor Luís Mendes de Vasconcelos fue ‘capitão-mór’ de una armada a la India portuguesa, aunque van dirigidos a Felipe III, apuntan a que el monarca los remitiese al virrey y

³ Reunidos en junta en la celda de fray Luis de Aliaga, confesor del rey, Joane Mendes de Vasconcelos, el obispo de Canaria, Antonio Carriñero, y el arzobispo de Braga, frei Aleixo de Meneses, todos se mostraron partidarios de crear un nuevo virreinato en Malaca separado del de la India, cf. Archivo General de Simancas (AGS), Sección Estado (E), leg. 437, folio 232. El Consejo de Portugal de Madrid compartió esa opinión y se la hizo llegar al rey (AGS, E, 437, fol. 233) el 24 de noviembre de 1616.

⁴ En el mismo legajo (AGS, E, 437) figuran sin foliar el memorial de Joane Mendes de Vasconcelos, cuyo comienzo es “Mucho importa a Vuestra Magestad hechar de la Yndia Oriental a los olandeses y demás naciones del Norte”, y su resumen que lleva por título “Puntos de lo que adierte y representa Juan Méndez de Basconzelos tocantes a hechar de la India a los olandeses”.

⁵ En el mismo legajo, también sin foliar, se encuentra la propuesta de mantener el tributo “de un maravedí por cada azumbre de vino y otro por cada libra de carne” destinado a “traer cierta agua a vna plaza llamada el Rocío” en Lisboa y emplearlo en la construcción de una armada “para defender sus costas y mares y las haciendas de los vezinos de aquella ciudad” o al mantenimiento de un tercio para acudir “adonde fuere más necesario [...] pues el año de 1616 lleuaron los piratas de sus islas y costas más de 700 ánimas”. El 26 de enero de 1617 el duque de Lerma remitió el papel de Vasconcelos al marqués de Alanquer, virrey de Portugal.

⁶ Comienza el memorial, asimismo en AGS, E, 437 sin foliar, así: “Las muchas arribadas, tardanças y pérdidas de las naos de la Yndia Oriental me obligaron a que hiziese estos discursos”. Se conserva, igualmente sin foliar, su resumen: “Puntos de lo que dize Juan Méndez de Basconzelos en quanto a la nauegación de las naos de la India Oriental”.

⁷ AGS, E, 437, fol. 113.

⁸ Superada con creces la edición madrileña de *Los Comentarios* (1903, 1905) preparada por Manuel Serrano y Sanz para la Sociedad de Bibliófilos Españoles, citamos por la lisboeta (2011) de Loureiro, R. M. *et alii* en 4 vols. Vols. 1-2: *Comentarios de la Embajada al Rey Xa Abbas de Persia (1614-1624)*, edición de R. M. Loureiro, A. C. Costa Gomes, V. Resende. Vol. 3: *Anotações e Estudos sobre Don García de Silva e Figueroa e os ‘Comentarios’*, coordinada por de Loureiro, R. M., Biederman, Z. y Nieto McAvoy, E. vol. 4: *Estudos sobre Don García de Silva y Figueroa e os ‘Comentarios’ da embaixada à Persia*, coordinada por R. M. Loureiro y V. Resende. Ahora pueden también leerse fructuosamente en la edición inglesa de Turley, J. S. y Souza, G. B.: *The Commentaries of D. García de Silva y Figueroa on his Embassy to Shah ‘Abbās I of Persia on behalf of Philip III, King of Spain*, Leiden/Boston, Brill, 2017.

⁹ Archivum Generale Carmelitarum Discalceatorum (Roma), Ms. 234-e, fols. 1r-15r, publicado en Gil Fernández, L.: *El Imperio lusó-español y la Persia Safávida. Tomo II (1606-1622)*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 2009, pp. 526-535.

capitán general del reino de Portugal, a fin de que los estudiara con el asesoramiento de “personas con sciência y experiencia para resolver qualquier materia destas”. El escrito corresponde al espíritu de los nuevos tiempos. Tras un siglo de navegaciones transatlánticas era ya imposible mantener en secreto tanto los derroteros de las naves como las técnicas de su construcción. La experiencia había dado a conocer los peligros de tan largas navegaciones y los defectos de las naves para superarlos. Los “Puntos” se han escrito con una intención divulgativa parecida a la que impulsó al cosmógrafo portugués Manuel de Figueiredo a recopilar en su *Hydrographia* (1608) los “Roteiros” de Portugal a la India, Malaca, Brasil, Río de la Plata, Guinea, S. Thomé y Angola, y movió a Gaspar Ferreira Reymão¹⁰ a componer el *Roteiro da Navegação e Carreira da India* (1612). Al propio tiempo comparten el afán prescriptivo del anónimo inglés *A Treatise on Ship-building and Navigation*¹¹, y muy especialmente el de las *Ordenanzas para las armadas del mar Océano y flotas de Indias* (1606 y 1613) de Diego Brochero, que se ocupan de temas náuticos del mismo jaez. Vasconcelos pasa revista en sus “Puntos” a la ingeniería naval, a la organización de los viajes, a la manera de marear y de combatir en la mar, a los abusos de la marinería y de los pasajeros, y a tantas otras cosas que a su juicio había que corregir en la navegación a los mares de Oriente.

Las naves de la carrera de la India, advierte, se siguen construyendo con la fábrica de las primeras que allá fueron, tan sólo han aumentado en tamaño, sin haberse tenido en cuenta los adelantos de la ingeniería naval. Las actuales son “muy grandes y desproporcionadas” para tan gran viaje¹². Sus altos castillos de proa y popa sirven de blanco a los vientos “que quanto más resistencia hallan con mayor fuerza executan su violencia”. En el combate cualquier bala que dé en ellos vale por mil, porque con las astillas que desprenden “no puede quedar gente viva”. Los mástiles y antenas son asimismo tan grandes que perjudican el equilibrio de la nave en la “inestabilidad de las aguas” y las velas, tan pesadas, que el izarlas y amainarlas requiere mucho tiempo y la fuerza de ochenta o noventa hombres. En caso de tempestad, cuando están mojadas, es imposible amainarlas, y si en la travesía enferman treinta o cuarenta marineros¹³, “mal pueden seguir la derrota” y no a otra cosa se debe atribuir la

¹⁰ La referencia la debo a Mendes da Luz, F. P.: *O Conselho da Índia. Contributo ao Estudo da História da Administração e do Comércio do Ultramar nos principios do Século XVII*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1952, p. 146, notas 1 y 2. Por cierto, Gaspar Ferreira Reimão era el piloto mayor de la *Nossa Senhora da Luz*, la nao capitana en la que se embarcó don García de Silva y Figueroa, que se muestra muy escéptico sobre la pericia y conocimientos náuticos del afamado marino.

¹¹ Escrito hacia 1620, fue publicado por Mungo Murray (Londres 1754) con una versión inglesa abreviada de los *Éléments de l'architecture navale* de Henri-Louis Duhamel du Monceau.

¹² Según Ch. R. Boxer (*The Great Ship from Amacon: Annals of Macau and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959, p. 13), una ‘nao’ era un buque de 1.200 a 1.600 toneladas, ancho de manga, con tres o cuatro cubiertas, ligeramente armado para su tamaño, y de perezoso navegar. Cuando los ingleses capturaron en 1592 la *Madre de Deus* la gente acudió a contemplarla al puerto de Dartmouth para admirar su tamaño. “Alcanzaba los 165 pies de eslora y tenía una manga de 47 pies y una capacidad de carga de casi 1.600 toneladas: unas tres veces superior a los más grandes barcos británicos” (Miller, R.: *Los hombres de las Indias orientales I*, Barcelona, Time Life Folio, 1995, p. 8).

¹³ Tanto Silva y Figueroa como fray Redento de la Cruz mencionan las bajas producidas por la disentería y el ‘mal de Loanda’ (escorbuto) en las tripulaciones y los pasajeros. Don García describe este morbo con cierto detenimiento, da cuenta del método empleado para curarlo (*Com.* I 144, p. 65), e insiste en su gradual aumento (I 67, p. 74) y general propagación en las naos *São Filipe* y *São Boaventura* (I 99, p. 48; I 180, p. 87). En esta última causó la muerte de su capitán, Francisco Furtado de Mendonza, “llegando alguna vez a no auer diez hombres sanos que goernasen el Timón y Mareasen” (I 96, p. 46). Turley & Souza, p. 102, n. 149 advierten que el nom-

pérdida de algunas naos de las que nunca más se supo. Ninguna navega de bolina¹⁴, porque “siendo tan altas de proa y tan anchas de costado no pueden caminar en las siete quartas que son dadas a qualquiera nauío redondo”. El timón no las rige con la presteza conveniente a su buen gobierno¹⁵, pues su manejo requiere tres o cuatro hombres situados en diferentes lugares para ir transmitiendo del uno al otro a modo de “arcaduzes” las órdenes del piloto.

Por su gran peso se mueven lentamente, y lo que para otros nauíos es tiempo próspero y galeno para estas naos es calma, como demuestran los seis meses¹⁶ que tardan en recorrer las cinco mil leguas¹⁷ de camino hasta la India. Su peso excesivo impide que las sustenten las anclas y por eso se pierden cuando vienen de la India hasta en el mismo puerto de Lisboa. Por sus dimensiones golpean las dársenas del puerto cuando atracan, debido a su inercia, y cuando navegan, son juguete de los embates de la mar, de suerte que no duran más de tres viajes a la India. Cuando hacen agua, no hay bomba capaz de achicarla por su gran fondo, lo que hace que se pierda la mayor parte de la carga, especialmente la pimienta del rey. Al propio tiempo, el gran calado las impide navegar en aguas poco profundas¹⁸, donde navíos de otro tipo lo hacen con facilidad, y por esa razón encallan en bajíos¹⁹. En caso de ser atacadas no pueden escapar del enemigo por falta de velocidad, y si éste quiere darles carga, lo hace sin recibir daño alguno pasándolas por la popa donde no tienen sino dos piezas de guarda timón. Incapaces de ganar y conservar el barlovento, porque no pueden poner la proa al viento, tienen que seguir la ruta que llevan. Frente a navíos de guerra, al no poder virar con facilidad, sólo les queda aguantar el fuego enemigo de una y otra banda, pues “como navíos ligeros buelven de vn costado y de otro, dándole con el artillería de entrambos bordos”²⁰. Y así sin saltar al abordaje les dan batería hasta rendirlas o hundirlas.

bre de dicho capitán era en realidad Luis Ferreira Furtado de Mendonza. El número de enfermos en las tres naos a la llegada a Goa sobrepasó los 1.200 (*Com.* I 188, p. 92) de los 1.500 hombres que iban en ellas, según el testimonio de António Bocarro al que remiten Turley & Souza, p. 65, n. 62.

¹⁴ Esto contradice la afirmación de Silva y Figueroa de que la mayor parte de la navegación hasta el 12 de septiembre se había hecho “muy a la Bolina, con siete quartas o muy poco más” (*Com.* I 133, p. 59).

¹⁵ Silva y Figueroa hace constar las ocasiones en las que obedecía mal al timón la nao *Nossa Senhora da Luz*, capitana de la ‘carreira da Índia’ de 1614 (*Com.* I 48, p. 24; I 67, p. 32; I 126, p. 58; I 173, p. 80).

¹⁶ Pudiendo la travesía durar más si no se zarpaba a tiempo de Goa y de Lisboa. El viaje de don García de Silva y Figueroa de Lisboa a Goa en 1614 se efectuó en “siete meses continuos menos dos días” (*Com.* I 188, p.92) y el de fray Redento de la Cruz de Goa a Lisboa en 1617 “8 meses y 25 días por los pocos uientos que hallamos por respecto de salir tan tarde de Goa”, *cf.* Gil Fernández, *op. cit.* (nota 9), p. 535.

¹⁷ Fray Redento de la Cruz comenta: “El camino derecho que hay desde Goa a Portugal son 3.700 leguas, pero como uamos barlouentando y pairando, en particular desde la isla de San Lorenzo hasta el Cabo de Buena Esperança y en particular en el mismo Cabo, y assí se larga el camino a más de 5.000 leguas”, *cf.* Gil Fernández, *op. cit.* (nota 9), p. 532.

¹⁸ Esta fue la causa de la derrota del virrey de la India don Jerónimo de Acevedo frente a la flota inglesa de Nicholas Dowton en la batalla naval de Surat (20 de enero a 13 de febrero de 1615). Los cuatro galeones del virrey no pudieron penetrar en las aguas poco profundas del canal de Surat donde se habían refugiado los ingleses y el ataque a sus naos se tuvo que dejar a las llamadas ‘fragatas’ de la flota portuguesa, en realidad barcos de remo, que fueron fácil presa de la artillería inglesa.

¹⁹ Silva y Figueroa refiere que Blas Teles de Meneses, capitán mayor de la flota de Goa a Lisboa en 1608, encalló con su capitana en un placer cercano a la isla de San Lorenzo donde permaneció 18 días hasta que pudo ponerla a flote “con espías a fuerça de cabrestante” (*Com.* I 139, p. 63). Cuenta también cómo tuvieron que sacar a remolque de unos arrecifes a la nao *São Filipe* el batel y la chalupa de la capitana cuando ya estaban a punto de rendir viaje a Goa (*Com.* I 182, pp. 88-89).

²⁰ Remito a lo ocurrido a la nao *São Julião* que se relatará más adelante. Sin embargo, la nao *Nossa Senhora do Carmo* que trajo a Lisboa a fray Redento por ir menos recargada pudo organizar bien su defensa y rechazar gallardamente a la altura de la isla de Flores el ataque de tres naos “de moros con algunos flamencos y france-

A los defectos de estructura se suma la mala organización del viaje. Al mando de la flota va un capitán mayor, “a quien Vuestra Magestad hizo merced deste viaje para aquella vez solamente, o por seruios propios, o de sus passados”. La capitania de las demás naves se otorga con idéntico criterio, sin que tenga el rey la opción de elegir a otra persona, ya que el cargo se da en premio de servicios. Cuando van para la India las naos llevan mucha gente²¹, toda bisoña²² y en su mayor parte niños de corta edad²³ para hacerse allí soldados, pero sin formar compañías, sin cabos de escuadra, sargentos, ni alférez que los ejerciten en la disciplina militar, de suerte que el capitán sólo lo es de nombre. Y así sucede que a veces se amotinan y llevan las naves adonde quieren, “sin hauer con qué frenar y castigar su atreimiento”. Cuando regresan, las naos sólo traen algunos pasajeros²⁴ a quienes el rey debe ordenar “que todos se embarquen con su arcabuz para defensa de la nave”, porque no llevan guarnición que las defienda. Al exceso de gente en la navegación a Goa, se añade el exceso de carga²⁵, que meten en las obras muertas “ocupádoles los castillos y plazas de armas” y entre la misma jarcia, sin tener en cuenta lo que una nave necesita en viaje tan dificultoso. Mucha culpa de esto se reparte por igual entre la marinería y los pasajeros. A la gente de mar, aparte del sueldo, se les asigna en cada nao a la ida y a la vuelta, según su cometido, ciertos lugares que llaman ‘libertades’, pero los marineros los “fletan a mercaderes y pasajeros que en ellos meten la carga que quieren”, siempre más de la debida, y acomodan su equipaje y los encargos que llevan “por el combés y demás partes importantes de la nave”. Súmase a esto otro tipo de carga aún más perjudicial para la navegación, los esclavos de los pasajeros, “assí por el estoruo que hazen como por gastar en los vastimentos que en tan largo viaje pueden faltar”²⁶.

Como remedio de estos defectos Vasconcelos propone construir para la “carreira” naos “de porte de seyscientas toneladas de las que oy se platican y de la fábrica moderna”. El costo de construcción y de mantenimiento del personal de seis de ellas no superará el de cuatro de las antiguas. Cada una de éstas puesta a la vela

ses mezclados”, dejando a una de ellas tan maltratada que debió de hundirse, pues vieron a sus tripulantes afanándose en achicar el agua “sin poderla estancar”, Gil Fernández, *op. cit.* (nota 9), p. 534.

²¹ Silva y Figueroa se refiere asimismo (*Com.* I 21, p. 13) a la “descomodidad de la Nave por la mucha gente que lleuaua”. En la capitana iban 960 personas, *cf.* Gil Fernández, L. (ed.): *García de Silva y Figueroa. Epistolario diplomático*, Cáceres, Institución Cultural ‘El Brocense’, 1989, p. 221) y en la *São Filipe* 900 (*Com.* I 96, p. 46).

²² Los ‘soldados’ de la nao *São Julião* no sabían manejar los cañones.

²³ Lo mismo dice Silva y Figueroa, pero no en sus *Comentarios*, sino en una carta a Felipe III que publiqué en su *Epistolario diplomático*, p. 221: “De la mayor parte de gente que viene a la India con nombre de soldados son niños de diez a catorce años [...], los quales sirven de pajes muchos años a caualleros y soldados [...], criándose después en toda manera de vicios, sin disciplina, orden ni obediencia, no siendo después que adquieren nombre de soldados de ningún provecho [...] sino para sediciones, fuerzas y tumultos, matándose vnos a otros y passándose los demás a tierra de enemigos”.

²⁴ En su mayor parte funcionarios y religiosos. En la nao *Nossa Senhora do Carmo* iban “cerca de 400 personas”, *cf.* Gil Fernández, *op. cit.* (nota 9), p. 527. La mayor holgura permitió decir misa todos los domingos y fiestas de guardar en el combés y hasta representar dos comedias para solaz de todos en tan largo viaje.

²⁵ Silva y Figueroa apunta (*Com.* I 126, p. 58) que la nao “se gobernó mal por el mucho peso que traía en lo alto y baxo de la Popa”, y refiere cómo fue preciso mudar las cosas de más peso para ponerla en buena estiba en diferentes ocasiones (I 33, p. 21; I 40, p. 23). Atribuye su lento navegar a la mucha carga que traía (I 41, p. 23), a estar mal estibada y mal calafateada (I 48, p. 24), y también a su propia pesadumbre y poca agilidad (I 48, p. 28). En otro lugar (I 53, p. 27) informa que la *Nossa Senhora da Luz* “demás de tener mil y quatrocientas toneladas, tenía también desde el vauprés a la varanda dozientos pies largos”.

²⁶ El séquito de don García, según propia afirmación, era de 100 personas (*cf.* L. Gil Fernández, 2009, 268, nota 69) y de 25 el de Roberto Sherley en la nao *Nossa Senhora do Carmo*, donde se embarcó con fray Redento de la Cruz, *cf.* Gil Fernández, *op. cit.* (nota 9), p. 531.

cuesta cincuenta mil ducados, lo mismo costarán dos de las nuevas²⁷, y si aquellas necesitan cien hombres para su manejo, éstas requieren sólo cincuenta. Por su ligereza no tardarán tanto en rendir viaje. Al aumentar el número de ellas en la armada de la India, acomodarán mejor la carga y habrá mayor defensa si son atacadas. Como pueden izar y arriar las velas en un instante, sortean la tempestad con las velas abajo y reanudan su camino al punto que cesa la furia del tiempo. Si enferma o muere la mayor parte de los marineros, “con muy pocos que queden pueden nauegar fácilmente”²⁸. Cuando hacen agua, con las dos bombas ordinarias aguantan mucho tiempo sin que se mojen ni se pierdan las haciendas. El rey emplea para traer la plata este tipo de naves en sus armadas de las Indias occidentales, las cuales “lleuan mucha cantidad de toda suerte haziendas” y realizan al año más viajes de ida y vuelta que las de las Indias orientales²⁹. Se dirá que son dos tipos diferentes de navegación y se alegrará la dificultad de traspasar el Cabo de Buena Esperanza, pero los holandeses utilizan para este viaje naos mucho menores que las portuguesas y cada año van más.

El motivo de que se siga empleando la fábrica vieja es la rutina y un puntillo de honra. “Las demás partes adonde se nauega con nauíos de alto bordo cada día inuentan nuevas fábricas y diferentes modos de nauíos, apurando cada vez más el arte que siempre en sus principios anda imperfecta”. Ésta es la opinión general, salvo en Portugal, donde se aferran a como se hicieron al principio las cosas sin mejorar en ellas, “teniendo por caso de menos valer reprobar lo que una vez admitieron, siendo cosa sauida que de sabios es mutar parecer, y es de tanta importancia la reformación en todas las cossas que la Iglesia, gouernada por el Espíritu Sancto, en todos los Sanctos concilios reformó muchas cossas, purificándolas y poniéndolas en modo más político”. Hecha esta consideración que recuerda el célebre “sostenella y no enmendalla” de *Las mocedades del Cid* de Guillém de Castro, Vasconcelos pasa a considerar como debiera mejorarse la organización de la ‘carreira’ de la India.

La marinería de la India oriental debe ser como la de las flotas de las Indias occidentales, gente bien pagada “sin más otro lugar ni libertad”. Con ello se acaban los inconvenientes en la navegación y habrá mejores marineros en la ‘carreira’, ya que los actuales son más bien mercaderes que verdaderos hombres de mar. El capitán general³⁰ y los demás capitanes de las naos serán siempre personas experimentadas, y cuando se estime necesario, el rey podrá encargarles más de un viaje. Se prohibirá que en las naos vayan esclavos como mercancía. Sólo se admitirán los justos “para el seruicio de la gente”. Tanto a la ida como a la vuelta ha de ir en cada nao una compañía de cincuenta mosqueteros, para que con los pasajeros la puedan defender “y que estas plazas anden siempre uiuas poniendo vna a falta de otra”. Se iniciará la navegación tanto en la ida como en la vuelta en el mes de enero “por ser el tiempo más florido de la nauegación”, para evitar los perjuicios de las dilaciones.

²⁷ Según la cuentas de Diego Brochero un galeón de la carrera de las Indias occidentales costaba 24.000 ducados. Vasconcelos quizá conocía este dato.

²⁸ Cf. la nota 13.

²⁹ Esto permite suponer que las naos de la ‘carreira da Índia’ eran de mayor envergadura que los pesados galeones de la flota de Indias, como así ocurría. Los galeones de las Indias occidentales eran de 400 a 1.350 toneladas, los galeocetes de 297 a 370 y los navios de 150 a 238.

³⁰ Para mayor claridad, sustituye la denominación portuguesa (‘capitão mór’) por la castellana.

Como con el aumento del número de naves de la flota se reforzará su seguridad, se hace innecesaria la prohibición de hacer escala en la isla de Santa Helena³¹ por temor a encontrarse allí con enemigos. Vasconcelos recuerda que en el trabajo de la mar sólo cuatro días de refresco dan gran aliento, que el agua de la isla es buena y que, a falta de ella, las naos van a buscarla a los acuíferos de la ‘Costa de Guyné’, y sus tripulaciones se exponen a un triple peligro: a perder el tiempo buscándola y no poder salir de allí por las corrientes, a no encontrarla por no haber llovido y morir de sed, y si la encuentran y la beben, a morir de peste “pues no la hay mayor que las aguas de Guyné”.

Vasconcelos formula la esperada objeción: “Bien sé que podrán dezir que éstas que van oy son las mismas naos que antiguamente iban y benían a la India haziendo muy prósperos viajes”. Lo admite, si no se cuentan las naos perdidas³². Pero, aun así, reconoce que antiguamente se perdían menos naos, porque se construían en la India con maderas más fuertes y mayor cuidado, y los marineros “alcançauan con el arte la plaza” que ahora obtienen pagándola quienes no son sino “mercaderes con títulos de marineros”. Termina diciendo:

Todo lo que tengo propuesto a Vuestra Magestad assí de daños como el remedio dellos son cosas infalibles a que Vuestra Magestad deue de mandar acudir con la diligencia que pide la grandęa de la materia. Y para esto puede Vuestra Magestad mandar rimitir estos apuntamientos al Marqués de Alanquer, Duque de Franca Vila, Virrey y Capitán General del Reyno de Portugal³³, para que como tan gran ministro execute con effecto lo que tanto importa al seruicio de Vuestra Magestad y bien de sus vasallos, tomando en todo el parecer de don Diego Brochero³⁴ del Consejo de Guerra de Vuestra Magestad, tan experimentado en todas estas cossas como de superior voto en las de la mar. Y assimismo el del general Juan Salas de

³¹ El regimiento de la nao *Nossa Senhora do Carmo* prohibía, para no dilatar el viaje, no sólo hacer aguada en Santa Helena y en Angola, sino también en las Azores, pero tras haber pasado la altura de Santa Helena y estando a la de Guinea en el mes de agosto, “como creziesen las enfermedades y muriesen algunos y los mantenimientos se acabassen a todos y el agua fuesse muy poca [...], se determinaron los marineros de la naue de común consentimiento ir al Capitán [...] a pedirle que tomasse la primera tierra, porque ellos no se hallauan con fuerças ni ualor para trauajar”. El capitán consultó con sus oficiales y, vistas las necesidades, se acordó que “no se deua executar tal orden [...] y concluyeron que se tomasse la Isla Tercera por ser muy abastecida de todas las cosas necesarias”, cf. Gil Fernández, *op. cit.* (nota 9), pp. 533.

³² Menciona las de Manuel de Sousa Sepúlveda, Manuel de Sousa Coutinho, Nuno Velho Pereyra y Fernando de Mendonça. Don García de Silva y Figueroa comenta la muerte en un naufragio de Manuel de Sousa Coutinho en 1591 de regreso de su gobierno de la India así: “Y lo que fue más miserable de este triste naufragio [...] fue acabar en él el Mayor y más açertado Piloto que jamás a auido desde que esta Nauegación se descubrió, que era el gran Vicente Rodríguez cuyos Roterros son los que se guardan comúnmente por todos los demás Pilotos” (*Com.* I 139, p. 62).

³³ Diego de Silva y Mendoza, conde consorte de Salinas, tercer duque de Francavilla, nombrado el 13 de octubre de 1616 por Felipe III primer marqués de Alanquer. Fue presidente del Consejo de Portugal de 1606 a 1616 y virrey y capitán general de este reino de 1616 a 1622. Aparte de sus ocupaciones políticas fue un excelente poeta.

³⁴ Diego Brochero de la Paz y Anaya, gran prior de Castilla de la Orden de San Juan de Jerusalén, superintendente de las armadas reales, del Consejo de Guerra de Su Majestad, autor de una *Memoria* (1604) sobre el estado de la marina, el menosprecio de los marineros y el defectuoso armamento de los buques, a la que siguieron las *Ordenanzas para la armada del mar Océano y flotas de Indias*, Ventosilla, 4 de noviembre de 1606, y las segundas Ordenanzas (1613), promulgadas a iniciativa suya y de los capitanes Juan de Veá y Diego Ramírez, expertos en la construcción naval.

Valdés³⁵ y del Almirante Rabanal³⁶, personas que son de ciencia y experiencia para resolver qualquiera materia de estas.

Terminado su memorial, con una nueva pluma, Vasconcelos añade que las futuras naos deben construirse en la India porque su madera es mucho mejor y más dura, y porque de esa manera se conservan las maderas del reino “que ya son muy pocas”.

Como prueba de que el informe se ajustaba a lo cierto, muy especialmente en lo tocante a la guerra naval, cabe aducir lo ocurrido con la nao *São Julião* comandada por don Manuel de Meneses³⁷ el 16 de agosto de 1616 en “la canal de Sant Lorenzo”³⁸, pasada ya la isla de Juan de Nova³⁹. Una nave de unas 400 toneladas vizcaínas, la menor de una flota inglesa de cuatro que iba a Surat, alcanzó a la *São Julião* y se puso muy cerca de su popa por barlovento. Enterada de que era la capitana de la carrera de la India, pretendió que amainase y fuese a la capitana de su flota, se replicó que “no amainauan las naues de Spaña⁴⁰, que no se embaraçase con nuestras xarcias”. Como réplica, se fue adelantando por barlovento “endereçando su artillería contra la *São Julião* y se puso delante de su proa”. Viéndose en este aprieto, y que “ya se tocaban las antenas y xarcias”, don Manuel de Meneses “consintió que le tirasen con un sagre⁴¹ de 7 libras que lleuaba en la proa”. El enemigo le dio entonces una carga de todas sus 26 piezas de artillería “y luego otra y muchas con prisa notable, y peleó de bueno a bueno, igualándose como si fuera mayor que la nuestra”.

En esta situación estaba la *São Julião*, cuando llegó la capitana inglesa y se puso por delante de su proa. Era una nave “más larga que la nuestra, muy levantada de popa, con brauas pinturas y dorados de relieve. Trahía 32 piezas de artillería abocadas sin otras seis en otra andana baja y otras roquerillas”. El general inglés ordenó amainar y que el capitán de la nao fuese a la suya. Se contestó que si querían algo enviaran su chalupa, como así hicieron. Preguntaron “cómo había sido lo de las pendencies”. Don Manuel “satisfizo a todo muy cumplidamente en su opinión” y consintió que el contraestre pasase a la capitana inglesa a dar explicaciones. Allí el general inglés le dijo al contraestre que el capitán de la nao por muy “capitán que fuera o virrey de la India auía de ir allá” y lo despachó a la *São Julião* en la chalupa con un papel en inglés. Don Manuel respondió a los de la chalupa, donde veía uno “que en la lengua y en todo parecía portugués, que era orden antigua que no saliesen los capitanes de sus naues” y que le dijese al general inglés “le perdonase de no

³⁵ Juan de Salas Valdés, nombrado capitán general de la flota de Nueva España el 24 de abril de 1617, Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General A 5, fols. 6r-7r.

³⁶ Juan Flores Rabanal, capitán general de la flota de Tierra Firme en 1618, cf. AGI, Contratación 1165, n° 2, ramo 1°, fol. 3r.

³⁷ Por Don García de Silva y Figueroa sabemos que fue capitán mayor de la flota de la India en 1609 (*Com.* I 99, p. 48) y también en 1613, aunque le fue preciso regresar a Portugal porque su nao navegaba hacia el Brasil empujada por los vientos (*Com.* I 33, p. 20). Tampoco en 1616 le acompañó la suerte. De las tres naves de su armada “la vna se quedó en el puerto, la otra se derrotó en altura de 12 grados, que era el límite que la Instrucción ponía para que se hiciesen compañía” (AGS E 437, fol. 113).

³⁸ El Canal de Madagascar.

³⁹ Posesión de Francia desde 1897.

⁴⁰ En sentido geográfico, no político, como en los historiadores de Indias, que por ‘españoles’ entienden a los diferentes habitantes (castellanos, andaluces, portugueses, vascos etc.) de la península ibérica.

⁴¹ No figura este nombre en los diccionarios de español y portugués. Debe tratarse de una pequeña pieza de artillería de la indole de un falconete. Tampoco está registrado el término ‘playo ples’ que el lector encontrará más adelante.

responder a su papel, y si quisiese decir algo fuese en latín, ytaliano o francés, que a todo respondería de muy buena gana, que a lo demás auía dado toda la satisfaci3n”. La capitana inglesa se adelantó entonces hasta la proa de la *São Julião* y le dio “vna muy valiente carga de artillería y dos surradas de mosquetería”, y cuando terminaba de darlas, la otra nave comenzaba a dar las suyas.

Se peleó lo que se pudo con las 18 piezas de artillería que llevaba la nao portuguesa, aunque una reventó al primer tiro, sin que se pudiera hacer nada de provecho, ya que “eran muchachos y asta niños algunos” quienes las manejaban, e incluso las de proa no se dispararon “por falta de artilleros que las asistiesen”. A la tarde llegó otra nave inglesa “y peleó muy bien, pero no tanto de serca como las dos, y luego llegó la almiranta igual a la capitana (bella naue, pintada y dorada, con otras tantas pieças)”. Mientras se combatía, la *São Julião* seguía su rumbo del nordeste hasta que se acabó el viento ya de noche. Al amanecer se encontró al pie de un enorme peñasco y para no chocar con él se fondeó a la una de la mañana. “Don Manuel se halló muy corrido de que viese el enemigo en nosotros tanto descuido y quizá podría colegir que de miedo auía sido”, así que mandó levar anclas y proseguir la ruta. Los oficiales protestaron, diciendo que había sido un milagro llegar a tierra y que la nao se perdería si zarpaba, y proponían fondear en una ensenada cercana. Don Manuel les hizo ver que el enemigo podía de noche cortar las amarras, pues no había siquiera veinte mosqueteros para defenderlas y que permanecer en tierra daría lugar a que su honra pereciera “con tanta pérdida de la reputaci3n del Rey Nuestro Señor”. Así que levaron anclas y fueron saliendo rumbo al oeste y noroeste.

Antes del anochecer la capitana y la almiranta inglesa se pusieron “por un bordo y otro muy serquita” de la *São Julião*, mientras don Manuel preparaba en la noche su defensa. Al amanecer “tocó la capitana inglesa unas trompetillas y disparó una pieza sin bala” y luego le dio una gran carga de artillería, luego hizo lo mismo la almiranta, y así se fueron turnando para no darse con sus disparos, de manera que cuando una terminaba comenzaba la otra, y tan cerca de la nave portuguesa que bien podrían tirarse piedras mutuamente. A la dos de la tarde habían cortado a la *São Julião* “las ostagas, ouenques, quinales y amantillos y el mastereo de proa”. Un disparo de la almiranta “cortó el palo mayor arriba del propalo [...] y toda aquella máchina, vela, arbol mastereo y vela de gavia cayó por bobor de tal manera por merced de Dios que no impidió nada de la plaça de armas”. Los ingleses lo festejaron “con muchas trompetillas” y don Manuel, para levantar la moral de sus hombres, mandó que tocasen sus trompetas, pero en medio de la general confusi3n “no auía quien pasasse la palabra”. La capitana con una nave y la almiranta con otra se acercaron todo lo posible a la *São Julião* cañoneándola continuamente, de suerte que “en acabando las dos, sucedían las otras con la misma orden”, sin cesar un momento ni dar lugar a la marinera portuguesa a beber un vaso de agua. Pero se peleó con gran satisfacci3n de don Manuel y los ingleses no se atrevieron a entrar al abordaje, aunque lo intentaron varias veces.

Faltaba más de hora y media para la puesta del sol cuando se acercó a la *São Julião* una chalupa con una bandera blanca. Subió a bordo un gentilhombre inglés “muy aseado y mui bien compuesto”, que hablando en italiano comenzó quejándose del disparo que originó la batalla y del ataque a las naves inglesas en Surat, habiendo paz entre España e Inglaterra, para añadir después que, pese a todo, su general le enviaba a proponer la rendici3n de la nave para que no se derramase más sangre de cristianos. Ofrecía “vida a todos, bastimentos, pan, bino y todo lo demás”, así como

su traslado a cualquier puerto de la India, y tratar al capitán “con muy particular cortesía y gran regalo”. A éste le rogaba que comunicase estas condiciones a sus oficiales y que no se empeñase en sostener una batalla en la que llevaba la peor parte. Don Manuel replicó que por la gloria de sus abuelos estaba obligado a defender la nave del Rey su Señor “hasta la postrera gota de su sangre”, que estimaba la vida como el que menos y que sabía “vendella muy caro”. El gentilhombre inglés, despechado, le preguntó a don Manuel: “¿Esto manda que le diga al general? Ninguna otra cosa digo ni quiero”, respondió. Lamentando una respuesta “tan contra lo que combinía” el emisario inglés se recogió a su armada “con muestras de mucha amistad”.

Pero no ocurrió lo que el capitán y la tripulación de la *São Julião* se temían. La flota inglesa cesó el combate y prosiguió su camino o por no agotar sus municiones o por conmiseración del estado en que habían dejado a la nao portuguesa. Con macabra ironía nuestro documento lo describe así:

Nuestra nave quedó un bellissimo espectáculo, el árbol mayor cortado con todo lo demás, velas y xarcías arrastrado por estibor, el mastareo de proa con su vela y xarcia por babor, la ceuadera varriendo la mar por la proa, su antena cortada, la parte cortada leuantada y la otra metida por el agua, el playoples⁴² rendido, la mezana hecha andrajos como después hallamos. La naue toda de popa a proa aportillada de innumerables balas, y todo esto asido todavía de algunos cabos. El trinquete solamente nos quedó, que con qualquiera mouimiento nos parecía que se caía sin tener punta de xarcia, y la antena se tenía por las bocas que le auíamos dado antes de la batalla.

La *São Julião* continuó navegando en muy precarias condiciones, con la tripulación soliviantada y deseosa de tocar tierra, hasta encallar malparada en Angarifa⁴³, una de las islas Comoras.

Para culminar este trabajo me parece oportuno referirme a dos observaciones sobre la ‘carreira da Índia’ que se le escaparon a Vasconcelos y se encargaron de hacer el embajador de Felipe III y el fraile carmelita español. Don García, persona de alta alcurnia y pulcras costumbres, alude en varias ocasiones a las desastrosas condiciones higiénicas del viaje. A los 30 días de navegación, refiriéndose al estado de la nao en plena calma chicha, se queja del “gran calor y grauíssimo olor de sus muchos excrementos y superfluidades”⁴⁴. El 14 de mayo comenta que era “intolerable el calor, y grauíssimo el mal olor de la naue”⁴⁵. Cuatro meses después, a unas doscientas leguas ya de la costa más cercana de la India, reitera el 6 de octubre que “con el gran calor, humedad de las muchas aguas y excrementos de la nao era del todo intolerable y mortal el grauíssimo olor que en toda ella se sentía, siendo ésta una de las más esenciales causas para que los enfermos creçiesen cada día más y de peor calidad de males, faltos ya de cualquier regalo, de médico y mediçinas”⁴⁶. El 20 de octubre, a punto de terminarse la larga travesía, cuando “todo viene alterado y infecto”, nuestro

⁴² Probablemente se trata del bauprés.

⁴³ No he podido identificar este topónimo.

⁴⁴ *Com.* I 157, p. 68.

⁴⁵ *Com.* I 171, p. 77.

⁴⁶ *Com.* I 157, p. 68.

embajador no sólo refiere que la enfermedad se cebó en quienes todavía estaban sanos, sino que nadie podía conciliar el sueño “ansí por el excessiuo calor, como del pestilente y de todo punto intolerable olor, que auía creçido por la corrupçión del agua de los aguaçeros pasados”. A lo que se sumaba una invasión de ratas en todas las partes de la nao. Una molestia soportable, dice con cierto sentido del humor, si estos animalejos imperfectos y del todo inmundos “no fueran tan amigos del comercio y comunicación de los hombres, particularmente de noche, porque entonçes, y más quando más calor haze, salen grandes manadas dellos chicos y grandes, y no sólo molestan inñionando con su mal olor, pero acometen desvergonçadamente a morder, y muerden a muchos en los pies, manos y rostros, y en qualesquiera otras partes que tuieren descubiertas”⁴⁷.

La llegada a Lisboa el 28 de septiembre de 1617 a las 10 de la noche de la nao *Nossa Senhora do Carmo*, juntamente con la capitana de la flota con la que se había reunido en la isla Tercera, timoneadas ambas desde Cascais por pilotos expertos, la relata fray Redento de la Cruz en estos términos: “Disparó la capitana una pieça con la qual vinieron al reclamo muchísimas barcas, las quales lleuaron gran suma de hazienda por hurtar los derechos del Rey. Y dizen personas prácticas que fueron tantos, que llegarían a suma de cerca de 200 mil escudos los derechos hurtados del Rey de las dos naves”⁴⁸. Un clamoroso fraude fiscal que se hacía con la permisividad, cuando no con la complicidad, de los ‘veedores de fazenda’.

Apostilla documental

El 18 de Abril de 1626, don Fernando de Toledo⁴⁹ escribe a Felipe IV una carta cuyo contenido se discutió en el Consejo de Estado⁵⁰. Ha observado, dice, con atención particular el apresto de las naos de la carrera de la India y estima su deber comunicar al monarca que lo que ha visto va “en gran perjuicio del seruiçio de *Vuestra Magestad* y gran riesgo de aquel Reyno”. Ha procurado informarse “con inteligencia” del caudal que lleva cada una, y el que menos pasa de millón y medio en oro y plata para la pimienta, sin contar con la carga de “fructos de la tierra y otros géneros”, lo que cuesta el bajel, la artillería y el peculio de los “mil españoles”⁵¹ que transporta. Cabe imaginar el beneficio que el enemigo obtendría si lograra capturarlo. Pues bien, casi no lleva defensa, porque la mayor parte de sus artilleros son hortelanos, zapateros o criados de las personas que premian sus servicios dándoles esa ocupación. Los marineros son de la misma índole, porque los que aprestan los navíos no buscan lo conveniente, sino su utilidad particular. En cuanto a la infantería, “la mitad de la gente que lleban, no son muchachos, sino niños, y la otra mitad es gente que en su vida tomó un arcabuz en la mano, y muchos dellos no se han embarcado ni nauegado

⁴⁷ *Com.* I 171, p. 77.

⁴⁸ Gil Fernández, *op. cit.* (nota 9), p. 535.

⁴⁹ Este personaje puede pertenecer a la familia de don Fadrique de Toledo, nombrado en 1619 general de la armada del Océano, vencedor de los holandeses en el encuentro naval el cabo San Vicente, y en la costa del Brasil en 1625. Así parece indicarlo el que en la carta dirigida al rey mencionada en el documento señalase también que “los designios de los enemigos se enderezaban principalmente contra el Brasil”. La misiva en cuestión seguramente se envió desde Lisboa.

⁵⁰ AGS E 2646 f 85.

⁵¹ *Cf.* nota 41.

jamás”. En su opinión “sería bien que naos que ban y bienen tan interesadas llebasen siquiera cien soldados cada vna que pudiesen tomar armas y defendellas, si se offreziese ocaasión”. Apunta también que “materias tan perteneçientes y importantes al todo de la conseruación de la Monarquía de *Vuestra Magestad* corran por mano de sus Consejos de Estado y Guerra, porque mientras esto no fuere, teme que el seruicio de *Vuestra Magestad* ha de padeçer y los naturales de aquel Reyno y sus caudales correrán riesgo”. El Consejo de Estado decidió representar al monarca que en lo tocante a la forma en que deberían ir las naos de la India “será bien que *Vuestra Magestad* se sirua de mandar preguntar al Consejo de Portugal lo que se le offrezze, para que, visto, tome *Vuestra Magestad* la resolución que más conuenga a su *Real seruicio*”. Un observador español coincidía plenamente con la crítica realizada doce años antes por el portugués Joane Mendes de Vasconcelos.

Bibliografía

- Bocarro, A.: *Década 13 da História da Índia*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Ciências, 1876, dos vols.
- Boxer, Ch. R.: *The Great Ship from Amacon: Annals of Macau and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1959.
- De Silva y Figueroa, G.: *García de Silva y Figueroa, Epistolario diplomático. Edición y Estudios preliminares de Luis Gil*, Cáceres, Institución Cultural «El Brocense», 1989.
- De Silva y Figueroa, G.: *Comentarios de D. García de Silva y Figueroa de la embajada que de parte del Rey de España don Felipe III hizo al Rey Xa Abas de Persia*, Madrid, *Sociedad de Bibliófilos Españoles*, 1903, 1905, 2 vols.
- De Silva y Figueroa, G.: *Comentarios de la Embajada al Rey Xa Abbas de Persia (1614-1624)*. Vols. 1-2: Edição de R. M. Loureiro, A. C. Costa Gomes & V. Resende. Vol. 3: *Anotações e Estudos sobre Don García de Silva e Figueroa e os «Comentarios» da embaixada à Pérsia (1614-1624)*. Coordenação de R. M. Loureiro, Z. Biederman & E. Nieto McAvoy. Vol. 4: *Estudios sobre Don García de Silva y Figueroa e os «Comentarios» da embaixada a Persia (1614-1622)*, Coordenação de R. M. Loureiro & V. Resende. Lisboa, Centro de História de Além-Mar (CHAM), Universidade de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade dos Açores, 2011.
- Gil Fernández, Luis, *El Imperio luso-español y la Persia Safávida. Tomo II (1606-1622)*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 2009.
- Mendes da Luz, F. P.: *O Conselho da Índia. Contributo ao Estudo da Historia da Administração e do Comércio do Ultramar nos principios do Século XVII*. Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1952.
- Miller, R.: *Los hombres de las Indias Orientales I*. Barcelona, Time Life Folio, 1995.
- Murray, M.: *A Treatise on Ship-building and Navigation. In Three Parts, wherein the Theory, Practice, and Application of Necessary Instruments are perpicuously handled [...] to which is Added [...] another Treatrise on Naval Architecture, lately published at Paris by M. Duhamel, carefully Abridged by Mungo Murray*, Londres, 1754.
- Turley, J. S. & Souyza, G. B., *The Commentaries of D. García de Silva y Figueroa on his Embassy to Shah ‘Abbās I of Persia on behalf of Philip III, King of Spain*, Leiden/Boston, Brill. 2017.