

Participación gallega en los inicios de la expansión portuguesa en el Índico: João da Nova

EDUARDO REY TRISTÁN

Universidade de Santiago de Compostela

RESUMEN

El presente trabajo busca rescatar a un desconocido personaje gallego que jugó un papel de cierta relevancia en el proceso de expansión ultramarina portuguesa: João da Nova, llamado también en Galicia Juan de Nóvoa (o Noboa) y en Portugal Juan el Gallego. Esta figura ha sido igualmente ignorada en su tierra como olvidada por la abundante historiografía portuguesa sobre el tema. Aquí se ofrecen las escasas informaciones que sobre su origen y vida han llegado a la actualidad; y a partir de la reconstrucción de sus periplos por las costas africanas y malabar entre 1501 y 1509, el trabajo se introduce en aspectos clave de la expansión portuguesa por la zona: formas políticas y económicas, evolución, relaciones de poder, ... mostrando cómo en el poco conocido viaje de Nova de 1501 se manifiestan tendencias y problemas que en los siguientes años estarían muy presentes en todo el proceso.

Palabras clave: João da Nova, expansión ultramarina portuguesa, descubrimientos oceánicos.

ABSTRACT

The present work wants to recover an unknown Galician man that played an important role in the process of Portuguese overseas expansion: João da Nova, also called in Galicia Juan de Nóvoa (or Noboa) and in Portugal Juan el Gallego. This personality has been ignored in his land as well as forgotten by the huge Portuguese historiography about the topic. In this paper, we offer the little we know about his origin and life until now; and from the reconstruction of his long voyages around the African and Malabar coasts between 1501 and 1509, the work presents some key aspects of Portuguese expansion through the area: politic and economic ways, evolution, power relations,... showing how in Nova's little known voyage in 1501, some trends and problems that would be present in the following years in the whole process become evident

Keywords: João da Nova, Portuguese overseas expansion, ocean discoveries.

João da Nova ha sido hasta ahora uno de tantos gallegos totalmente desconocidos en su tierra. Citado en ocasiones por viejos historiadores o genealogistas, no fue hasta hace una década que Amancio Landín (1991) lo rescató en una obra en la que trataba sobre diversos gallegos relacionados con los descubrimientos oceánicos. Perteneció probablemente a la casa de los Novoa en Maceda (Ourense), y en determinado momento, sin que sepamos cómo o por qué, se traslada a la corte portuguesa, donde comenzará una destacada carrera que lo llevará a ser ‘alcalde menor’ de la ciudad de Lisboa, a comandar una expedición comercial a la costa Malabar, y a participar activamente en otras armadas de gran trascendencia para la presencia portuguesa en el Índico.

Pero lo interesante de la figura, no es sólo su origen y los detalles concretos de su vida, algo que en todo caso siempre es interesante conocer de cara al estudio de ese período en Galicia; sino también el papel que jugó en el proceso de expansión portuguesa a principios del siglo XVI. A través de él, podemos introducirnos en algunos aspectos relativos a la organización de las flotas, el establecimiento de las rutas, y la consolidación de las relaciones comerciales en la India. Su primer viaje, en medio de las importantes expediciones de Cabral (1500) y Vasco de Gama (1502), no ha recibido casi atención, pero sus resultados fueron un antecedente premonitorio de las necesidades futuras del dominio lusitano en el área.

El trabajo se apoya en dos tipos de fuentes: por un lado, los trabajos de los historiadores portugueses del siglo XVI han ayudado a la reconstrucción de los viajes de Nova a la India; por otro, alguna documentación existente en archivos portugueses (el Archivo de la Torre do Tombo principalmente) y colecciones documentales para esa etapa de su vida, y en trabajos sobre el S. XV en Galicia para la búsqueda de sus orígenes. Con todo, quedan capítulos aún muy oscuros, como este último, o su llegada a Portugal y ascenso en la corte de D. Manuel (aunque probablemente ya se produjo antes en la de Juan II). Por último, la abundante bibliografía sobre la expansión ultramarina portuguesa han proporcionado el marco histórico en el que es preciso situar la vida de Nova.

1. INTRODUCCIÓN

El 5 de marzo de 1501 João da Nova parte de Lisboa al mando de una pequeña flota (cuatro naos) con el objeto de confirmar rutas y escalas hacia la India y, principalmente, establecer relaciones comerciales con los puertos malabares que controlaban el mercado de especias. El proceso expansionista portugués se había iniciado aproximadamente un siglo antes: Madeira (1419), Azores (1431), Buena Esperanza (1488), ... hasta que en 1498 Vasco da Gama realiza el primer viaje a la India y contacta con el comercio de especias malabar. Calicut era el punto neurálgico de la región y el contacto entre las zonas productoras orientales y los mercaderes musulmanes que abastecían de especias al Mediterráneo oriental (y a través de los comerciantes venecianos, pero ya

periféricamente, a Europa occidental). A Vasco da Gama le siguió Cabral (1500) con una poderosa armada y el objetivo de abrir a sangre y fuego ese mercado a los portugueses. La expedición de Nova sería por tanto la tercera enviada a la zona, y si bien no tuvo la importancia descubridora o militar de las primeras, ni la que al año siguiente comandará de nuevo Gama, veremos que sí fue antesala de esta última y confirmaría las vías y condiciones por las que había de transcurrir la expansión comercial-imperial portuguesa en la India por muchos años.

Pero, ¿en qué marco histórico debemos entender este proceso de expansión?. Portugal se hallaba en la periferia de lo que E. Dussel ha definido como el “sistema interregional”¹, cuyo centro se encontraba en el mundo musulmán de oriente próximo, que es quien controla el comercio. En los polos del sistema estaban el extremo oriente productor de materias primas (con China al norte y la India, más próxima, al sur), y el mediterráneo centro-oriental, que a través de Venecia incorporaba a la periferia occidental. Los mercaderes genoveses y florentinos tenían la vía mediterránea de acceso al centro del sistema cerrada por venecianos y turcos, por lo que desde el siglo XIV se habían desplazado a la península ibérica para potenciar desde ella la vía atlántica que, alrededor de África, lograrse ese contacto. Portugal, unificada desde el siglo XI y con su reconquista concluida, tenía capacidad para dedicar esfuerzos a este proceso: según Dussel, “con contactos con el mundo islámico, con marinos numerosos (agricultores expulsados de una agricultura extensiva), con una economía monetarizada, en ‘conexión’ con Italia, abrió nuevamente a la Europa periférica al sistema interregional”.

La llegada de Gama a la India en 1498 estableció definitivamente esta ruta, que en las siguientes décadas se intensificaría. El desarrollo militar portugués en el Índico desde 1505, con la creación de lo que se conoce como el ‘Estado portugués en la India’ y su dominio de las rutas de comercio marítimo, acabó alterando definitivamente el equilibrio de la zona y desplazando la hegemonía comercial musulmana en el sistema. Éste, por otra parte, deja de ser interregional y, desde el descubrimiento de América, pasa a ser un sistema-mundo, según lo ha definido Wallerstein (1979). En todo caso, Portugal no logró dejar de ser periferia, pues aunque por algunas décadas dominó el intercambio, siempre fue intermediario: ni productor ni destinatario.

¹ En estas líneas nos hacemos eco de una interpretación ‘alternativa’ de la historia: propuesta desde los años sesenta por autores relacionados con teorías dependientistas (Frank, S. Amin,...) y otras, utilizamos la versión recogida en los últimos trabajos de Enrique Dussel, principalmente, su *Ética de la liberación*, de próxima publicación y consultada en una versión preliminar. Según esta interpretación, la periodización de la historia debería revisarse desde una óptica distinta del eurocentrismo excluyente que ha dominado hasta ahora, para así reconsiderar el papel que las diferentes culturas y tradiciones han tenido en la evolución del sistema interregional asiático-afro-mediterráneo hasta el sistema-mundo que surge con la incorporación de ‘Amerindia’. En esta visión, Europa ocuparía hasta el siglo XVI un papel que en sus mejores momentos no pasaría de periférico, siendo otras regiones del planeta las que desarrollaron la tradición cultural, de pensamiento y científica que a partir del Renacimiento fue aprovechada por occidente. En toda la época bajo medieval el sistema interregional estaría dominado por el mundo árabe, y sería el intento de conectar con el centro del sistema el que impulsaría la expansión portuguesa por la vía africana, y luego castellana por la atlántica, únicos caminos para relacionarse con ese centro una vez el mediterráneo oriental quedó vetado por la presencia turca.

Es difícil definir cuáles fueron los motivos que llevaron al contacto con el centro del sistema⁴ interregional, es decir, a la expansión ultramarina. Tras la crisis europea del siglo XIV, la expansión geográfica y un nuevo modelo de desarrollo de las economías urbanas pueden haberse convertido en la solución a la crisis del sistema feudal (Wallerstein, 1979)². Lo segundo exigió una mayor cantidad de ciertas mercancías: metales preciosos, especias, pero también comida y combustibles, tintes, ... Las vías tradicionales de comercio quedan cerradas también a partir de 1452 en que los turcos entran en Constantinopla, por lo que se hace imprescindible encontrar nuevas rutas. Por último, en la península ibérica se hacía necesaria una expansión de las fronteras para poder colocar a unos sectores sociales sin lugar en la sociedad tras el fin de la reconquista (procesos que Portugal y Castilla sufren en diversos momentos y con diferentes características), de forma que no sea necesario transformar las estructuras y relaciones sociales existentes.

Portugal por la ruta africana y Castilla por la atlántica, intentarán llegar al centro de ese sistema interregional, sin saber los segundos que su acción transformará de tal forma el panorama que acabará por convertirlo en un sistema-mundo. La acción portuguesa al interior del centro del que hasta principios del siglo XVI había sido ese sistema interregional, también lo desestructurará y provocará un definitivo acercamiento al mismo de la que hasta ahora había sido periferia. Ésta, con nuevas formas de organización política y de apropiación económica del excedente, logrará instalarse definitivamente en el centro de ese nuevo sistema-mundo.

2. JOÃO DA NOVA: NOTAS BIOGRÁFICAS

La figura de João da Nova resulta bastante desconocida antes de su llegada a Portugal. Las noticias existentes hablan de su origen gallego, aunque con las fuentes hoy conocidas no se certifica definitivamente su lugar de nacimiento. La primera y principal referencia, de la que parece han bebido la mayoría de los autores, es João de Barros, que escuetamente lo presenta como "... galego de nação e de nobre linhagem..." (1945: I, 216). Para el otro cronista del momento, Damião de Gois, es "... galego de naçam, bom cavaleiro,..." (1949: 155). Sobre estos dos datos, gallego y noble, se centran la mayoría de los comentarios acerca de su origen, sin que exista ninguno definitivo y verificable. Por los cargos que posteriormente veremos desempeñó en Portugal parece haber sido de ascendencia notable, pues no habría accedido a ellos de otra manera.

En la documentación portuguesa que a él se refiere no encontramos ninguna otra noticia sobre su origen. Y tampoco en los estudios conocidos sobre la familia Novoa, cuya casa fuerte estuvo en Maceda (Ourense), es posible localizar a este personaje. El de

² Sobre el tema, puede encontrarse un breve pero conciso resumen de las posturas existentes en la historiografía en el primer capítulo del trabajo de Pedro Pérez Herrero, *América Latina y el colonialismo europeo, siglos XVI-XVIII*, Síntesis, Madrid, 1992.

Salazar y Castro (1795) se orienta hacia fechas ligeramente posteriores; y los de Crespo del Pozo (1985) y Justo Areal (1898) no son fiables por sus muchas imprecisiones y contradicciones. Los dos últimos hacen referencia a Nova como miembro de esta casa nobiliar, así como a su servicio al rey de Portugal, al igual que Fr. Felipe de la Gándara en su *Armas i Triunfos del Reino de Galicia*, pero no aciertan a incluirlo en sus deficientes genealogías.

Vasco de Aponte en su *Relación* (1986) hace referencia en diversas ocasiones a un tal Juan de Novoa, quien figura siempre junto al Conde de Monterrey D. Sancho en diversas luchas³. Con él aparece también Luís de Villamarín, presentado por López Ferreiro (1897: 387) como hermano de Novoa, dato que no es posible confirmar. El estudio crítico que presenta la obra de Vasco de Aponte se hace eco de las noticias existentes sobre Juan de Novoa y especula con la posibilidad de que se trate del mismo personaje que navegó para Portugal, de forma poco precisa al haber tomado la información de fuentes secundarias (Vasco, 1986: 240). No parece probable que así sea: el Juan de Novoa al que se refiere Vasco de Aponte es con toda probabilidad el señor de la casa de Maceda que aparece en algunos documentos orensanos de los trabajos de Duro Peña (1973 y 1977). Existen algunos personajes con este mismo nombre desde finales del siglo XIII⁴, pero el que ahora nos interesa es el que encontramos en 1481 en relación con el aforo de una viña de su propiedad⁵; éste es con toda probabilidad el esposo de Micia López Mosquera y padre de Pedro Yáñez de Novoa, quien ya en 1486, a su muerte, le habría sucedido al frente de la Casa⁶. Hay un tercer personaje, de nombre también Juan de Novoa, pero escudero en esta ocasión, que aparece en la documentación orensana en los años 1471 y 1476⁷. Parece evidente que el Juan de Novoa señor de Maceda hasta 1481, que es probablemente quien ha luchado al lado del Conde de Monterrey en los años anteriores, no es el personaje que buscamos, pues entre aquel año y 1486

³ En algún caso se trata de enfrentamientos con Diego de Andrade y Don Lope; y en otros de los conflictos existentes entre el Conde de Monterrey y el Arzobispo de Santiago contra el Conde de Camiña Pedro Álvarez de Sotomayor (Pedro Madruga). En todos los casos Novoa, al igual que Luís de Villamarín, aparecen bajo la órbita de D. Sancho, en clara referencia a la jerarquía nobiliaria de la época.

⁴ Probablemente antepasados del que a fines del siglo XV es señor de la casa de Maceda. Los encontramos en los documentos 998 (28/V/1397), 1039 (3/VII/1404) de Duro Peña (1973: 248, 258 y 259); y 83 (14/V/1364), 106 (13/VIII/1405) del mismo autor (1977: 315, 338). El Juan de Nôvoa señor de Maceda ya en la segunda mitad del siglo XV sería al que pertenecían los escuderos que el 17 de mayo de 1454 encontramos como testigos en otro documento sobre un foro del coto de Sobradelo (nº 201, Duro, 1977: 393-5).

⁵ Doc. 1462, de 4/III/1481 (Duro, 1973: 341).

⁶ A ambos los encontramos en un documento del 5/XII/1486 aforando un coto al abad del monasterio de San Pedro de Ribas de Sil: "(...) afora a Micia López Mosquera, mujer de Juan de Nôvoa, y a su hijo Pedro Yáñez de Nôvoa (...)" (Doc. 252; en Duro: 1977: 412). "(...) Pedro Yáñez de Nôvoa, hijo de Juan de Nôvoa, difunto (...)" aparece también el 1 de julio de ese mismo año realizando otro aforo. (Doc. 1485, Duro, 1973: 345).

⁷ Testigo de una compraventa en el primero (Doc. 1422, del 9/IV/1471; Duro, 1973: 333) y tenedor de la renta de una viña que es aforada en el segundo (Doc. 1440, del 12/II/1476; Duro, 1973: 336-7).

fallece. Pero a partir de aquí todo son especulaciones. Cabe la posibilidad de relacionarlo con esta casa nobiliar: si hacemos caso a las fuentes portuguesas que lo presentan como noble y gallego, así ha de ser. Quizás se tratase de un segundón que buscó mejor fortuna en la corte portuguesa, aunque tampoco podemos descartar que tenga relación con el ‘escudero’ citado⁸.

La primera noticia cierta sobre João da Nova data de fines del año 1496: con fecha de 26 de noviembre nos lo encontramos un documento del rey D. Manuel en el que es presentado como “cavaleiro de nossa cassa e alcaide d’esta cidade de Lixboa”⁹, trato que de nuevo encontraremos más adelante¹⁰. Tanto el primero de los documentos citados, como otro muy similar de la misma fecha, suponen el otorgamiento de una gracia habitual a los alcaldes de la ciudad, practicada por los antecesores de D. Manuel: excusar al alcalde de acompañar a la justicia en sus acciones, así como a cuatro hombres que lo sirvan en su casa, quedando sólo sujetos a dicha obligación en casos especiales.

Antes de este año es probable que Nova hubiese participado en las expediciones africanas de los portugueses, como declaran Barros y Gois¹¹, aunque no hay constancia concreta en este sentido. Sí declara el primero de éstos cronistas que la ‘alcaldía menor’ de la ciudad de Lisboa fue recompensa por servicios prestados anteriormente (que pueden haber sido aquellos), y era este “um dos principais cargos dela, e andarem em homens fidalgos por ser ua só vara de tôda a cidade” (1945: I, 216); por otro lado, un documento de 1503 nos dice que este cargo de ‘alcalde menor’ había sido comprado por Nova¹², lo que no quita que esa posibilidad se presentase como merced real. Todo ello nos indica un elevado status social, económico y político, pues es caballero de la casa del rey, y más adelante, en 1501, será elegido capitán mayor de una armada hacia la India, título que hasta ese momento sólo habían ostentado Gama y Cabral. Sigue siendo una incógnita cómo Nova llega a Lisboa, entra en la corte, y se sitúa en la privilegiada posición que tenía, aunque es posible que se explique, como argumenta Subrahmanyam, por su estrecha relación con Tristão da Cunha, “poderoso ‘fidalgo’ de la corte de D. Manuel” (1998: 171).

Desde ese año de 1496 hasta 1501, en que sigue ostentado el cargo de alcalde menor de Lisboa y es nombrado capitán de la Tercera armada a la India, no volvemos a tener noticias de Nova. El 5 de marzo de ese último año se embarcará dirigiendo una

⁸ Otros trabajos sobre la época consultados, pero que no han ofrecido mayor información, han sido los de Ferro Coussel, *Vida e fala dos devanceiros*; Lucas Álvarez, *El Monasterio de San Clodio de Ribeira*; y Leirós Fernández, *Catálogos de los pergaminos monacales del archivo de la Catedral de Orense*.

⁹ Archivo Torre do Tombo, Lisboa (a partir de ahora ‘ATT’), Libro n°1 de Extras, Leitura Nova, fol 157v (26/ XI/ 1496).

¹⁰ ATT, Liv. 11 da Estremadura, fol 108 (26/ XI/ 1496); y ATT, Chanc. d’el-Rei D. Manuel, L.° 21, fol 28 (10/ XI/ 1503; cit en Viterbo, 1988: 258).

¹¹ “(...) por ser homem que entendia bem os negócios do mar e ter gastado muito tempo em armadas que se neste reino fizeram pera os lugares de Além, onde sempre andou em honrados cargos” (Barros, 1945: I, 216). “(...) que en Africa tinha feitos muitos serviços aho Regno...” (Gois, 1949: 155).

¹² ATT, Chanc. d’el-Rei D. Manuel, L.° 21, fol 28 (10/ XI/ 1503; cit en Viterbo, 1988: 258).

expedición comercial compuesta por cuatro naos, y no regresará hasta septiembre de 1502. Sobre ella se da detallada información más adelante. A partir de entonces, y hasta su muerte en 1509, el periplo de Nova es más conocido, y está estrechamente vinculado a la expansión ultramarina portuguesa. Del 10 de noviembre de 1503 se conserva el ya citado documento del rey D. Manuel por el que, “avendo nos respeito aos muytos seruiços qee temos recebidos e esperamos ao diante receber de Joham da Nova”¹³, le hace merced de doce mil reales en compensación por las pérdidas que el cargo de alcalde que había comprado anteriormente le ocasiona, y que se sumarían a los doce mil que hasta ese momento percibía. El secretario real que escribió esta carta fue Andre Diaz, personaje que más adelante volveremos a encontrar vinculado a Nova, a la alcaldía lisboeta, y a las empresas ultramarinas.

A partir de 1505 Nova vuelve a la India. En esta ocasión capitanea la nao Flor de la Mar en la armada del Virrey Francisco de Almeida. Ya no volverá a Lisboa, pues después de cuatro años en los mares asiáticos, fallecerá en la India en 1509, capítulo del que nos ocuparemos luego. La herencia legada por Nova a sus herederos, que sabemos existieron aunque no conocemos nada respecto a su vida privada en Portugal, fue gestionada por Andre Diaz, su albacea. En documento fechado el 22 de abril de 1514 el rey D. Manuel¹⁴, a petición de Diaz, vende una casa de propiedad real colindante con la Iglesia de la Concepción en Lisboa necesaria para la construcción de una capilla ordenada por Nova en su testamento¹⁵. La liquidación de una deuda de un cargamento de pimienta que el rey tenía con Nova y sus herederos sirvió de pago por dicha casa. Diaz, que vimos había sido secretario del rey, en 1506 era alcaide menor de Lisboa; participó en la armada de ese año y en 1509 se encuentra con Nova en la India siendo feitor de Cochin, como veremos más adelante; en 1520, era todavía alcalde menor cuando se le dio la capitania mayor de una flota de tres naos destinada a comercio de pimienta en Cochin (Magalhães, 1982: III, 10). Parece ser muy indicativo el paralelismo de este personaje con Nova: probablemente la capitania mayor a este último se le otorgó por los servicios prestados, como dice Barros; se trataba en ambos casos de viajes de comercio, no expediciones de mayor calibre, las cuales son encargadas a personas con preparación militar para ello. Pero por otra parte, son expediciones en que el papel del capitán mayor en las transacciones comerciales es importante, permitiéndole unos destacados beneficios. Cabe la posibilidad de que tuviese cierta relación con el cargo que ostentaban, y los costos económicos que ello suponía. La vinculación que los capitanes adquieren con la Corona y el comercio de especias, queda también patente en la deuda existente entre el rey y Nova, que probablemente se debió a los sueldos estipulados desde 1505 para oficiales y hombres de armas, que contemplaban una participación anual en dicho comercio. Nova en

13 ATT, Chanc. d'el-Rei D. Manuel, L.º 21, fol 28 (10/ XI/ 1503; cit en Viterbo, 1988: 258).

14 ATT, Chanc. d'el-Rei D. Manuel, L 15, fol 89v (22/ IV/ 1514; cit en Viterbo, 1988: 257-8).

15 Probablemente Nova era devoto de esta virgen, pues ya a la primera isla que descubrió le puso su nombre.

1506 volvía de la India con un cargamento de pimienta (del que tendría parte), pero por problemas en su nao la carga fue trasladada a otra que la transportó a Lisboa, uniéndose él a otras expediciones hasta su muerte en la India.

3. LA TERCERA ARMADA A LA INDIA: 1501

Las puertas del camino a la India se abrieron el día en que Bartolomé Días dobló el cabo de Buena Esperanza (1488), siendo el viaje de Vasco de Gama diez años después (1498) la confirmación definitiva de la ruta con los primeros contactos. El rey D. Manuel se había propuesto el envío, desde el año 1500, de una flota anual para inicio de relaciones comerciales. El momento más propicio para la salida, debido al régimen de vientos y corrientes, era marzo. En ese mes del 1501 Pedro Álvarez Cabral, que partiera el año anterior con la primera de las flotas, aún no había regresado y por tanto, no se tenía los conocimientos que había adquirido ni se sabía de los sucesos que le ocurrieran: toda la información existente era la proporcionada por Gama (es preciso recordar que aún por estos años la ruta a la India está en permanente descubrimiento y definición, principalmente los lugares propicios para las escalas y comercio, y el control que de ellos pudieran tener los portugueses). Esperar al regreso de Cabral podría suponer perder la flota de ese año si el retraso era grande, por lo que el rey “neste ano de quinhentos e um mandou armar quatro velas” (Barros, 1945: I, 216).

Ya no se dispondrá, como el año anterior, una gran y onerosa armada: por una parte, los trece navíos de Cabral debían haber establecido relaciones pacíficas con los reinos cristianos orientales que se creía existían; por otra, esa misma escuadra era una demostración de fuerza que habría afirmado el poderío portugués ante posibles enemigos o resistencias. Con el dominio ya asegurado, bastaba una pequeña flota para comerciar y explorar, que además no necesitaba una fuerte inversión: cuatro velas serían suficientes, una para establecer comercio con la costa oriental africana, y otras tres para cargar especies en la costa malabar (Magalhães, 1982: II, 172). En todo caso, esta flota parece plantearse como ‘de transición’ mientras no se conociese el resultado del viaje de Cabral y se pudiese definir la política a seguir.

Organización de la Armada

En este aspecto, la expedición de Nova plantea diversas novedades no poco importantes para el futuro: por sus propias características, como acabamos de ver, y teniendo en cuenta lo gravosas que resultarían para el rey las anteriores expediciones, se buscará un nuevo modelo que además dé paso a los intereses privados: “ordenou el-rey, pero os homêes deste reyno cujo negocio era comércio tevessem en que poder tractar, dar-lhe licença que armassem náos para estas partes, delas a certos partidos e outras a frete: o qual modo de trazer a especiaria a frete ainda hoje se usa”, explicaba más adelante el

'feitor' de la Casa da Índia (creada en 1506) a propósito del viaje de 1501 (Magalhães, 1982: III, 53). Uno de los principales grupos económicos de Lisboa en el momento, era el formado por los comerciantes italianos. Presentes en Portugal desde antes de 1330, habían estado en relación con la expansión portuguesa por Africa desde los primeros momentos. Se trataba sobre todo de florentinos y genoveses, pues los venecianos eran los que más tenían que perder dado su papel de intermediarios entre los mercaderes de especias árabes y la Europa del momento. Con todo, la empresa había sido hasta ese momento un asunto de la Corona y la nobleza portuguesa, pues la participación de los italianos en las expediciones de Batolomé Dias (1488), Gama (1498) o Cabral (1500), se limitara al flete de un navío por Bartolomé Marchione en la última. Éste, llamado también Bartolomé Florentín, fue el principal personaje del 'lobby' italiano en la Lisboa de la época¹⁶. Residente en Portugal desde el reinado de D. Afonso V, con D. Juan II obtuvo definitiva carta de naturalización y fue nombrado "contratador de todos os tratos de Guiné"; en 1501 fue elegido "presidente da companhia de negociantes para o comércio da Índia". "Armou varios navíos das armadas da carreira do Cabo e foi grosso comprador de grãos do Paraíso guineenses e de especiarias asiáticas no tempo de D. Manuel" (Magalhães, 1982: II, 165).

La importancia de las transformaciones que se están produciendo en estos momentos en la forma de comprender el negocio de la India, queda patente en la orden del rey citada y en la creación de esta asociación por parte de los comerciantes italianos bajo la dirección ('armador-mayor') de su principal representante. La expedición de 1501 supone el ensayo de un sistema de financiación mixto de las empresas ultramarinas (real y privado) que se usará durante todo el siglo XVI. Se acordó que la Corona debía armar dos naos y proporcionar la artillería, armas, municiones y vituallas para toda la flota; la sociedad dirigida por Marchione armaría las otras dos naos. Las tripulaciones serían portuguesas, y los oficiales nombrados o confirmados por la autoridad real. Se establecía un flete de 22 cruzados por tonelada que se pagaría en especies a los comerciantes tan pronto como llegasen las mercancías a la Casa da Índia, lugar en el que todas debían ser entregadas (la Corona quería mantener en todo caso el control económico y comercial de la empresa). La Corona adelantaba a los comerciantes 8.000 cruzados por cada nao, a liquidar al acabar el viaje.

La realidad de la expedición fue otra, pero el caso es que el modelo mixto que se dibuja será el que se ponga en práctica y el que se mantenga en vigor por varias décadas. Efectivamente, el rey armó dos navíos. Pero los italianos, representados por Marchione, armaron sólo uno. El cuarto correspondió a D. Álvaro, hermano del Duque de Braganza y propietario de la nao. Esto nos indica que también existió participación de la nobleza

¹⁶ La importancia de este personaje radica además en que fue uno de los principales organizadores comerciales y bancarios de la expansión ultramarina portuguesa, supliendo, con el resto de los mercaderes italianos, la poca preparación de los portugueses en el comercio. Cortesão (1990: III, 618) lo consideró uno de los mayores bienes políticos que Juan II legó a D. Manuel.

portuguesa en la empresa ultramarina¹⁷. Sabemos que no había faltado en la expansión africana previa, pero en el caso de la India, las tensiones y diferencias de planteamiento en la Corte en cuanto a la conveniencia de continuar con el proceso, fueron importantes.

Los armadores de las naos eran también quienes debían presentar los capitanes que las dirigiesen. El rey los confirmaba, pero no lo hacía más que a modo de merced, y como representación de autoridad, desentendiéndose la Corona de su búsqueda. Esto propició, como declara Barros que tales cargos fuesen ocupados en muchas ocasiones por “*peoos mais suficientes pera o negócio da viagem e carga que haviam de fazer do que eram nobres per sangue*” (1945: I, 216). La laxitud en el control real de los capitanes y personas que podían tener acceso a informaciones relacionadas con la ruta a la India, así como la participación privada en la empresa, desdican las tesis sigilistas de Cortesão, ya en la actualidad superadas por muchos autores¹⁸.

Viaje de Ida

El 5 de marzo de 1501 parte del puerto de Belém la flota compuesta por cuatro naos y aproximadamente trescientos cincuenta hombres¹⁹. El capitán de la armada era João da Nova, y los otros tres capitanes: Diogo Barbosa, criado de D. Álvaro; Francisco de Novaes, criado del rey; y Fernan Vinet²⁰, florentino, representante de Marchione.

En el mismo viaje de ida, el día veinte de mayo (Landín, 1991: 28), “*passados oito grus além da Linha Equinocial contra o Sul, acharam ua ilha a que puseram nome de Conceição*” (Barros, 1945: I, 217)²¹. Esta isla fue el primer descubrimiento de Nova y su primera aportación al proceso europeo de expansión geográfica y conocimiento del globo.

El siete de Julio, una vez pasado Buena Esperanza, llega la flota a la Aguada de San Bras, en la costa sudafricana, lugar que ya era parada habitual para las armadas portuguesas, y en el que se hacía ‘aguada’ y cargaban víveres. Allí hallaron una carta “*metida em hum çambarquo, pendurado em hua aruore*” (Gois, 1949: 155) que había dejado

¹⁷ D. Álvaro ya participara en el viaje de Vasco de Gama (1497-1498) como escribano de uno de los navíos, el *Berrio*. En 1502 puso otro navío en la armada de Estêvão da Gama, por lo que sabemos que su implicación en la “carrera da Índia” no fue puntual. (Magalhães Godinho, 1982, III: 53-54)

¹⁸ Dichas tesis fueron recogidas principalmente en el trabajo de Jaime Cortesão, *A política de sigilo*.

¹⁹ Las fuentes a este respecto no son precisas. Esta cantidad es la que Barros declara ocupaban las naos en la costa malabar cuando se produce el enfrentamiento con Calicut (1945: I, 220); por otro lado, Castanheda habla de ochenta hombres al partir de Lisboa, cantidad que parece insuficiente para tal expedición (1979: I, 95).

²⁰ Este, según Subrahmanyam (1994: 23; y 1998: 172) sería Girolamo Sernigi, florentino próximo a Bartolomé Marchione que tendrá una importante carrera en la Índia (vuelve en la armada de 1503), llegando a ser ‘feitor’ de la Casa da Índia. Ya en 1497-1498 había viajado en la escuadra de Vasco de Gama, escribiendo al regreso tres cartas de gran interés sobre el viaje a un conciudadano cuyo nombre se desconoce, y que fueron publicadas por primera vez en 1507.

²¹ Esta isla sería rebautizada posteriormente por Alfonso de Albuquerque, segundo Virrey de la India, con el nombre por el que hoy se la conoce: Ascensión.

Pero de Taíde “que fora con Pedralvarez cabral, & contaue ho que lhe acontecera em Calicut, Cochim & Cananor, porq foubefem os capitães Portuguefes que não auião dir a Calicut fe nã a Cochi” (Castanheda, 1979: I, 95). Eran las primeras noticias que se tenían tras el viaje de Vasco da Gama (1498), y por tanto fundamentales, pues podían confirmar o motivar cambios tanto en la ruta como en los contactos y comercio que habían de establecerse. En la carta de Taíde se adelantaba que en Mombaça hallarían a Antonio Fernandes, *degredado*, que tenía en su poder más cartas del viaje de Cabral²². Pero la principal información que proporcionaba era la que se refería a contactos y enfrentamientos: en la costa africana, Cabral no pudiera asentar factoría en Sofala; y sobre la Malabar, refería su conflicto con el Samorim de Calicut y la existencia de dos puertos para el comercio, Cochim y Cannanore. Conociendo los hechos de la armada precedente a través de las cartas y el encuentro con Fernandes, se decidió no dejar en la costa oriental africana la nao de Álvaro de Braga, como estaba planeado, sino llevar las cuatro a la India, en previsión de posibles problemas.

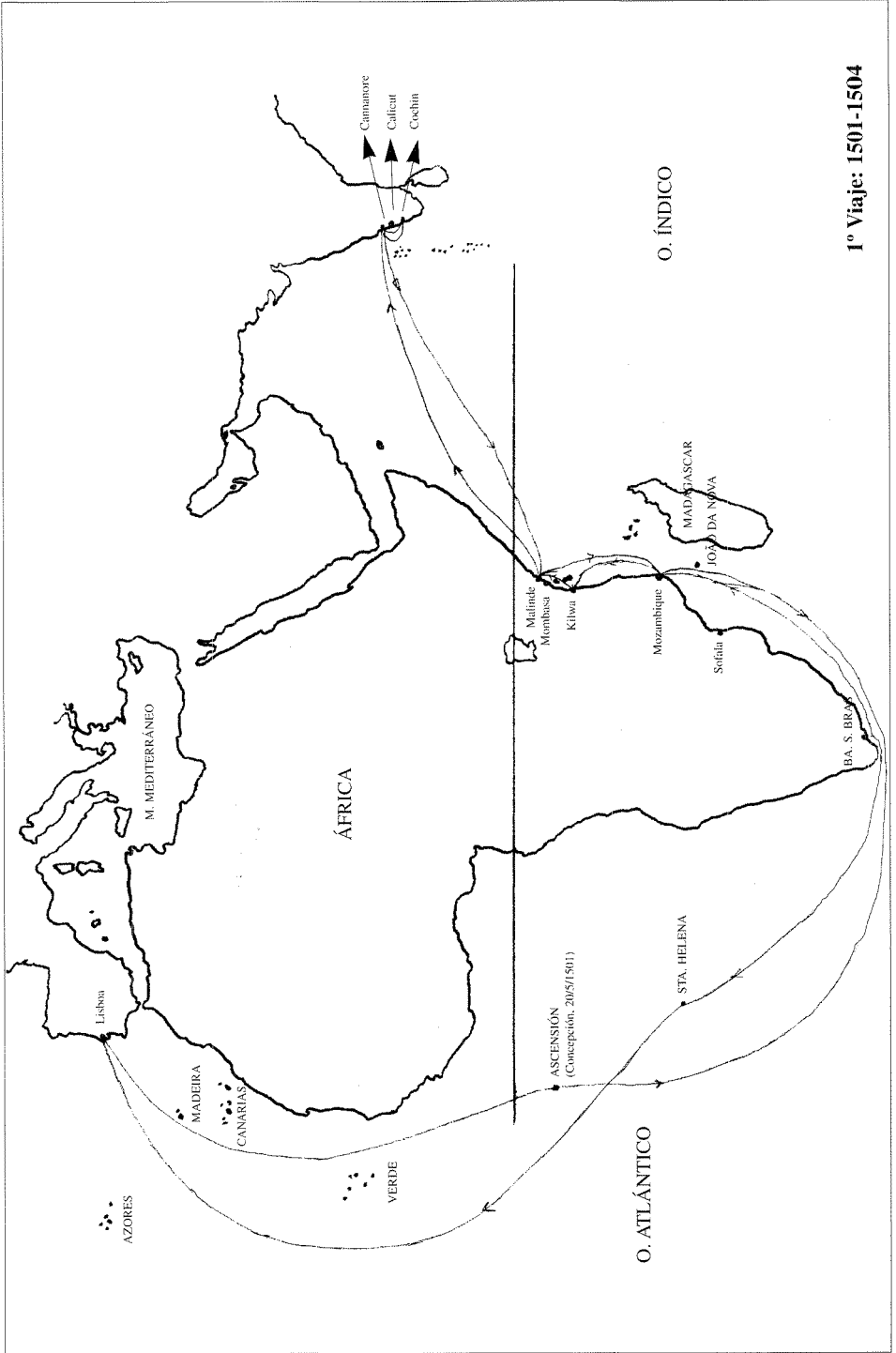
Nova siguió de San Bras a Mozambique, siguiente escala segura para los portugueses tras las tensiones de Cabral con Sofala; y de allí a Kilwa, en donde halló al tal Antonio Fernandes con las otras cartas que Cabral le hiciera llegar y que eran similares a la dejada por Pero de Taíde²³. A través de aquel supo también Nova lo poco amistoso que fuera el rey de Kilwa con Cabral; y repitiéndose la situación con él, según supo por un tal Mafamede Anconi, escribano del rey que entablara amistad con Fernandes, prefirió partir del lugar y, tras parar en Melinde, dirigirse hacia la India.

La costa oriental africana no fuera en principio objetivo de los portugueses. Su importancia era secundaria y se limitaba a ser punto de apoyo para las flotas. Pero Cabral en su viaje entró en contacto con los mercaderes de oro de la zona, tras lo cual pasó a tener un interés primordial. La llegada de los portugueses vendría a alterar la estabilidad y relaciones de poder de estas ciudades: Kilwa, que dominaba el comercio de la zona, fue abiertamente hostil primero con Cabral y luego con Nova, de ahí que el segundo en su viaje de regreso ya evitase parar en ella. Por otro lado, Mozambique y Melinde tenían mucho que ganar con los nuevos visitantes: darle su amistad y pasar a ser los lugares estratégicos de paso, aprovisionamiento y reparación de navíos, les ayudaría también a desarrollar su propio comercio y deshacerse de la hegemonía de Kilwa y Mombaça²⁴.

22 Fernandes fuera expulsado de Portugal por un crimen no esclarecido. Los años de estancia en tierras africanas le ayudaron a conocer bien la zona y a ser conocido por los nativos: según una crónica contemporánea era adorado como un dios por estos. Entre 1511-14 y 1515-16 realizó para la Corona dos expediciones al interior del continente en busca del origen del oro que llegaba a Sofala. De estos viajes nos llegaron las crónicas que enviaba a Portugal (Fernández-Armesto, 1992: 139).

23 Aunque según la carta de Taíde estaría en Mombaça. Fernandes, “carpinteiro de naus, degredado, que Pedrálvares leixou”, recibiera las cartas “per um zambuco de mouros, quando per alí pasou (Cabral), vindo pera êste reyno” (Barros, 1945, I: 218).

24 Posteriormente, los ataques de Vasco da Gama y, sobre todo, de Francisco de Almeida a Kilwa y Mombaça, y el establecimiento en la primera de una fortaleza, acabaron de dominar la zona y abrir el mercado del oro.



1º Viaje: 1501-1504

Llegada a la Costa Malabar

La flota de João de Nova partió al completo desde Melinde hacia la India, llegando hacia el mes de noviembre a los islotes de Santa María, en la costa Malabar (Barros, 1945: I, 218)²⁵. De ahí, tras aprovisionarse, se dirigió hacia Cannanore: “comiençou ir correndo a costa, té que, tanto avante como o Monte de Eli, topou duas naus, ua das quais, por ser nelhor da vela e já sôbre a noite, se pôs em salvo e a outra tomou êle, na entrada da qual lhe matou sesenta homens e, depois de esbulhada, lhe puseram fogo” (Barros, 1945: I, 218). Esta nave era de Calicut. La acción de Nova no fue de simple piratería, aunque es cierto que con esta captura –al igual que con otras que realizó posteriormente– esperaba lograr algunas importantes mercancías con las que luego comerciar; es preciso entenderla en el enfrentamiento que ya Gama, pero sobre todo Cabral, tuvieron con el Samorim. La expedición de Nova era fundamentalmente comercial, no de demostración de fuerza; pero ello no significaba que no la usase con el fin de proteger sus intereses mercantiles. Las cartas de Cabral ya le pusieron de aviso sobre la situación.

Al igual que ocurriera en la costa africana, la llegada de los portugueses a la Malabar también vino a suponer una ruptura del equilibrio de la zona: Calicut era la ciudad más importante y capitalizaba el comercio, dejando los restos a Cannanore y Cochín. No controlaba directamente la producción, que se realizaba en tierras interiores por un lado, y en Ceilán y Malaca por otro. Pero sí tenía el dominio militar de las rutas terrestres –y probablemente marítimas– además de ser puerto de atracción para los navíos de los dos últimos lugares. Su centralidad en el comercio se completaba con la presencia de los comerciantes musulmanes que allí operaban, y que tradicionalmente abastecían de especias al mediterráneo oriental. Estos no estaban dispuestos a que los ‘cristianos’ perjudicasen sus negocios, por lo que presionaron al Samorim de Calicut todo lo necesario para que se opusiese a ellos.

Las relaciones de los portugueses con Calicut fueron malas casi desde el primer viaje de Gama (1498). Éste había intentado establecer contactos comerciales, pero falta de diplomacia, de perspectiva en la preparación del viaje (no se llevaban regalos convenientes cuando se iba a tratar con economías ricas y civilizaciones desarrolladas en muchos aspectos), y posiblemente algo de torpeza, hicieron que desde los inicios la relación fuese tensa. Los portugueses tenían poco que ofrecer a una economía que estaba bien abastecida y cuyo principal objetivo comercial era el oro de las monedas europeas, principalmente los ducados venecianos (Magalhães, 1982: III, 8). Cabral lo volvió a intentar en el año 1500. Aires Correa, feitor general de la armada, se estableció allí para intercambiar mercancías por especias. El poco éxito de la misión –resultado de los esfuerzos musulmanes por ello– llevó a Cabral a apoderarse de una nave atracada en el puerto en busca de los preciados productos, lo que desató el conflicto: Aires Correa y la

²⁵ Para Damião de Gois, fue la Isla de Angediva el primer lugar al que se llegó (1949: 155); probablemente se trata de la misma isla, que sería desde entonces punto de referencia importante para las armadas portuguesas.

mayoría de los que lo acompañaban fueron muertos, la feitoría asaltada, y Cabral bombardeó por dos días la ciudad. Imposibilitada esta vía de comercio, se desplazó a Cochin, en donde obtuvo mejores resultados y dejó un nuevo feitor –Gonzalo Gil Barbosa– con mercancías para intercambiar por las especias que debería cargar la siguiente flota.

Quedaban por tanto dos puertos con los que comerciar, como ya indicara Cabral en sus cartas: Cochin y Cannanore. El primero sólo disponía de pimienta, y el segundo de gengibre (Magalhães, 1981: III, 7), pero siempre en cantidades insuficientes para un comercio a gran escala; además no tenían acceso a las especias de extremo oriente. La intención de comerciar con estas dos ciudades por parte de Portugal (en cierto modo obligada por las malas relaciones con Calicut), hacía que el Samorim viese peligrar su dominio en la zona, y así se opusiese por todos los medios posibles a los nuevos visitantes una vez rotas las tímidas e infructuosas relaciones iniciales, lo que incluyó importantes ataques militares a estas ciudades. La reacción de Cochin y Cannanore en cambio fue abrirse desde el primer momento a los portugueses, pues igual que ocurriera con Melinde y Mozambique, vieran su oportunidad de “se tornarem políticamente independientes por um lado, e de aumentarem a sua importância como mercados das especiarias, por outro” (Magalhães, 1982: II, 171).

Conozcamos la ruta y escalas que siguió Nova en su estancia en la costa Malabar antes de introducimos en los tratos comerciales que allí estableció. La reconstrucción de esta parte del viaje de Nova y sus relaciones con las tres ciudades no resulta fácil debido a las diferencias que sobre ello presentan los historiadores. Cannanore fue la primera escala una vez dejada la isla Angediva. El recibimiento fue bueno, y el rey pronto se dispuso para el comercio. Pero Nova debió excusarse, pues tenía orden de acudir primero a cargar las mercancías en los lugares en los que estuviesen los feitores portugueses, esto es, en Cochim²⁶. Allí por tanto se dirigió la expedición para ocuparse de lo que el feitor Gonzalo Gil Barbosa tenía preparado. Es muy probable que fuese en el viaje entre estas ciudades cuando tuvo lugar el episodio más célebre de la expedición de Nova: el enfrentamiento y victoria contra una armada de Calicut, compuesta por naos y paraos (entre cuarenta y cien según sigamos a uno u otro historiador)²⁷; a la ida según la crónica de Barros, y previamente avisados por el rey de Cannanore para que allí se refugiase y no partiese a cargar mercancías a Cochin; y a la vuelta de esta última según las historias de Gois y Castanheda, y estando anclados en la bahía de Cannanore. La batalla se resolvió satisfactoriamente por los portugueses gracias a su superioridad en armas; su inferioridad numérica no era tan importante por cuanto los paraos indios son de escaso tamaño y malamente podían aguantar las embestidas o los cañonazos de las naos de

²⁶ No sólo era orden de la Corona cuando empezó el viaje, sino que además así se lo indicara Cabral en sus cartas, “à capitania do qual êle vinha submetido pelo regimento, se ainda o achasse na Índia” (Barros, 1945: 218).

²⁷ Según Castanheda, se habría producido el 16 de diciembre cuando Nova ya cargara especias en Cannanore y se disponía a partir de regreso hacia Portugal. Esta fecha es confirmada por Gois, y parece probable que sea acertada.

Nova. Además, es preciso destacar que el choque trasciende lo puramente bélico y nos da una primera muestra de la ventaja europea ante una gran diferencia de cultura militar: mientras que los portugueses estaban más o menos acostumbrados a pelear, los conflictos en la zona se resolvían más por demostraciones de fuerza (exhibición de gran número de barcos de diferentes tamaños) que por la lucha directa:

“(…) todo o seu poder estava mais em grande número de velas que em ânimo de gente nem em fúria de artilharia. As quais cousas (...) nêles era por contrario; porque, se não tinham muitas velas, tinham muita e mui boa artilharia, e mais todos eram acostumados a pelejar com mouros e a não temer seus alardos. (...) os portugueses eram costumados àqueles grandes aparatos e mostras com que os mouros faziam a guerra, mais que com fôrças de ânimo” (Barros, 1945: 219).

El último capítulo de las relaciones de Nova con Calicut fue el encuentro que el capitán tuvo con Gonzalo Pexoto, uno de los portugueses que acompañaban al feitor y que salvó su vida gracias a la protección de Coje Biqui, persona de relevancia en la ciudad. Fue él quien comunicó lo sucedido a Aires Correa a Nova. El Samorin quiso utilizarlo para atraer a los portugueses a su puerto y allí tenderles una trampa, como desvelaría Coje Biqui a Nova a través del mismo Pexoto. Los historiadores no están de acuerdo en el momento en que se produce este encuentro; la visión más acertada y detallada parece la de Barros, que lo sitúa en la segunda estancia de Nova en Cannanore y como último intento de Calicut y los musulmanes por eliminar la competencia portuguesa. El Samorin se excusó por lo sucedido, lamentando el “cometimento que os mouros fizeram”, arguyendo que su deseo es la paz con el rey de Portugal y que fueran odios antiguos entre musulmanes y portugueses los que habían llevado a aquella situación. Él por su parte ya había castigado a los responsables del ataque y de los sucesos que acabaron con la vida de Aires Correa, aunque también culpaba a los portugueses por sus acciones contra las naos de Calicut. “Lhe rogava que, esquecidas tôdas estas cousas, quisesse levar consigo dous embaixadores, que queria enviar a el-Rei de Portugal, pera assentar paz com êle. Porque esperava que esta paz, que nunca pudera assentar com seus capitães, êstes embaixadores que mandasse ssentariam com el-Rei” (Barros, 1945: I, 221). Y en prueba de sus palabras, ofrecía pagar en especias lo tomado en la feirotia de Aires Correa si los portugueses quisieran ir a recogerlo a su puerto. Nova, a consejo de Coje Biqui y Pexoto, hizo caso omiso al ofrecimiento y ni siquiera lo contestó, pues el segundo se negaba a volver a Calicut.

Comercio en la Costa Malabar

En cuanto a este aspecto, en la primera estancia en Cannanore a su llegada de la costa africana, decíamos que no se había comerciado a la espera de los resultados que obtuviese en Cochín, aunque según Barros sí los portugueses se habían comprometido a cargar a su regreso “gengivre e outras sortes de especiarias (...) porque estas veria ali

receber polo servir” (1945: I, 218-9). Para ello habría dejado algunos hombres que se ocuparían mientras tanto de establecer una feitoría y vender los productos que llevaban:

“Os quais ainda que não eram oficiais del-Rei, feitores eram de partes: un dêles leixaba Diogo Barbosa, capitão de um navio de Dom Álvaro, irmão do Duque de Braganza, ao qual chamavam Paio Rodrigues, como fazenda que havia de feitorizar do mesmo Dom Álvaro; e outro era um feitor de Bartolomeu Florentim, que o capitão Fernão Vinet do seu navio pelo mesmo modo leixava ali feitorizando; e os três, dous eram homens de serviço e um degredado, ficando todos debaixo da governança de Paio Rodrigues, a quem êle, João da Nova, deu poderes e regimento em nome del-Rei pera aquêl caso” (Barros, 1945: 220).

Pero en Cochín las cosas no fueran según lo previsto. Gonzalo Gil Barbosa y los portugueses que lo acompañaban tuvieron graves problemas desde la partida de Cabral: atacados por musulmanes, y quemada su casa, pasaron a residir en dependencias del rey de Cochín, y si salían a la ciudad lo hacían siempre acompañados por ‘Naires’ o guardias, para evitar que fuesen asesinados. Este hecho es muy indicativo de los problemas con los que se encontraban los portugueses: la oposición musulmana, que dominaba el comercio de la zona, y la limitada autoridad de los reyes de estas ciudades secundarias, principalmente el de Cochín, hacían difícil tanto la estancia como los negocios. Los historiadores difieren en cuanto al comercio realizado por Nova en Cannanore y Cochín, especialmente en la segunda: Barros y Gois pasan rápidamente por este capítulo y solamente citan que Nova cargó las especias que allí estaban preparadas. Pero con tales antecedentes, parece que la versión de Castanheda, apoyada también por Magalhães (1982: III, 8), es la más probable: Nova no habría podido cargar en Cochín, pues Gil Barbosa no lograra vender las mercancías que tenía dada la oposición de los comerciantes musulmanes, que ni las compraban ni permitían que los portugueses las intercambiasen por especias. La única posibilidad que tenían entonces de transacción era contando como moneda, pues los musulmanes “tambem aconfelhauão aos gentios que lhe não deffem nhua pimenta fe não a troco de dinheiro, por iffo que não poderia carregar fe ho não leuaua. E porque Ioão da noua nem os outros capitães ho não leuauão fe não mercadorias não fe quis mais deter, & tornoufe a Cananor pera veer fe poderia hi tomar carrega a troco delas” (Castanheda, 1979: I, 96).

Las dificultades de los portugueses para comerciar no se debían únicamente a la oposición musulmana. Desde el primer viaje, Vasco de Gama, y luego Cabral, habían aprendido cuáles eran las mercancías occidentales que podrían interesar en la zona. Si eso era válido principalmente para el rico mercado de Calicut, más problemático aún se planteaba en los casos de las otras dos ciudades. Al ser mercados secundarios, poco monetarizados, y sin contacto directo y fluido con las zonas productoras, el único intercambio posible era con dinero. En Cannanore, ya de vuelta de Cochín, habría sido la apertura de crédito avalada por el rey lo que posibilitó allí el comercio. A cambio el monarca exigió que permaneciese en Cannanore un feitor y un escribano. Este acuerdo

era favorable a ambas partes: la ciudad se aseguraba la vuelta de los portugueses y la potenciación de su economía, con las positivas repercusiones que esa relación comercial podría tener frente al monopolio que hasta entonces ostentaba Calicut. Para los portugueses, por una razón doble: lograban las especias deseadas por los armadores de la expedición para recuperar la inversión²⁸; y abrían un nuevo mercado en la zona, que les ayudaba a superar la dificultad comercial que suponía el enfrentamiento con Calicut, y a romper la hegemonía musulmana.

En este viaje el comercio en la Costa Malabar no se hizo de forma ordenada. No había ningún tipo de marco ni acuerdo con las ciudades que lo regulase, y cualquiera de los participantes en las expediciones podía realizar su compras, incluso en cantidades no insignificantes. Esta situación no se regularizaría hasta el viaje de Vasco de Gama de 1503, durante el cual firmó un tratado con Cochin que luego sería modelo para otros. Es difícil por tanto saber qué mercancías y cantidades llevó a Lisboa la expedición de Nova. Castanheda (1979: I, 96) declara que el crédito ofrecido por el rey de Cannanore permitió comprar mil quintales de pimienta, cincuenta de gengibre y cuatrocientos cincuenta de canela. Sobre el valor de esta carga no tenemos más noticia que en lo que se refiere a la pimienta, que rondaba los tres cruzados y medio o cuatro el quintal en Cannanore, lo que haría un total de entre 5.250 y 6.000 cruzados²⁹. A esto Magalhães añade piedras preciosas por valor de cuatro mil cruzados, “coifas mouriscas e algúns panos de algodão” (1982: III, 77-8), productos estos de escaso volumen pero de gran valor en Europa. Con todo, las cantidades transportadas por esta expedición no fueron demasiado abundantes, y por supuesto, aún no se puede considerar que afectase al comercio del mediterráneo oriental, que a partir de estos momentos –aunque no por causas relacionadas con esta expedición– inicia su crisis.

La expedición de Nova, tras las experiencias de Vasco de Gama y Cabral con Calicut, indica definitivamente algunos de los cauces por los que deberá discurrir la política portuguesa si quiere triunfar en su implantación comercial en la India. Por una parte, las dificultades para el comercio que planteaba la debilidad de las ciudades con las que se lograra establecer relaciones, y la lentitud en la introducción de los productos de intercambio portugueses, obligaban a una mayor y continua presencia: la ‘feitoría’ consistiría, básicamente, en la permanencia de unos delegados (‘feitores’) de los empresarios portugueses (bien la Corona o los nobles, o bien privados) con una ‘fazenda para feitorizar’ entre una y otra expedición: “a instalação de feitorias permanentes no Malabar era portanto imposta pola lentidão com que se escoavam as mercadorias ocidentais, cuja

28 Recordemos el carácter semi-privado y mercantil de la expedición. Lo refleja perfectamente el hecho de que en Cannanore quedase un representante de cada uno de los promotores particulares que participaba en la expedición: Paio Rodrigues por D. Alvaro de Braganza, y un feitor del que desconocemos el nombre por parte de Machione y los italianos.

29 Esta cantidad es dada por el italiano F. Affaitati (próximo también a Marchione) en una carta fechada el 26 septiembre de 1502, que reproduce Barozzi (ed) en *Diarii M. Sanudo* (Subrahmanyam, 1998: 171; también citado por Magalhães, 1982: III, 17).

venda fazia entrar as moedas necessárias à compra das especiarias e drogas” (Magalhães, 1982: III, 8). Por otra parte, esta presencia se veía amenazada por los intereses de Calicut y los comerciantes musulmanes. Su protección y el control sobre las rutas comerciales de la región, son las razones que defiende Magalhães para el desarrollo de la presencia militar en la zona, con fortalezas y escuadras permanentes. La alteración de las redes de comercio y el equilibrio de poder de la región, única vía de los portugueses para lograr sus objetivos, no podía realizarse de otra forma: “numa palavra, instalar o Estado português na Índia” (Magalhães, 1982: III, 8).

El Regreso

Dado el régimen de vientos y corrientes, el viaje de vuelta tuvo que iniciarse a fines de diciembre o principios de enero, momento adecuado para ello. Tuvo las escalas que desde entonces se harían habituales en esta travesía: en la costa oriental africana, Melinde y Mozambique. En la segunda dejó una carta relatando los sucesos que le acontecieron en la India, “dando-lhe aviso dalguas cousas” (Barros, 1945: 235)³⁰, la cual fue encontrada posteriormente por Vasco de Gama en su siguiente viaje a la India y motivó algunos cambios en sus instrucciones. Pero lo más destacado fue el descubrimiento en el Atlántico sur de la isla que bautizó como Santa Elena “a qual Deos parece por no meo daquele occiano com particular providencia de seus argonautas portugueses, para que nella descansassem dos grandes e continuos trabalhos desta navegação, e se refissem refrescassem com os desatados cristaes de suas alegres a amenas fontes” (Documentação, 1960: 277). Este descubrimiento, según Damião Peres (1960: 158-9), se produjo el quince de abril de 1502, día de dicha santa. Efectivamente, esta isla se convertiría en parada obligada para todas las expediciones en la ruta de vuelta de la India, pues era el único punto de provisionamiento y reagrupamiento de la flota desde la costa oriental africana. La expedición de João da Nova llegó a Lisboa el once de septiembre de 1502, siendo recibida por el rey.

4. VUELTA A LA INDIA: 1505- 1509

La vida de João da Nova quedaría definitivamente vinculada a la India desde su primer viaje. En el año 1505 volvió formando parte de la armada dirigida por el Virrey Francisco de Almeida. Ya no regresaría a Portugal, muriendo en el Índico en 1509. Durante estos cuatro años sería un personaje destacado dentro del proceso de expansión portuguesa: aunque a la sombra de las grandes figuras que fueron Francisco de Almeida y Afonso de Albuquerque, Nova aparece continuamente en los trabajos de los

³⁰ En dicha carta Nova relataba el ataque a Calicut, daba quejas del rey de Kilwa, y avisaba de su comercio con Cannanore a quien la encontrase (Grandes, 1989: 65).

historiadores portugueses del siglo XVI por su protagonismo en las expediciones de los anteriores, y en los conflictos de poder que se produjeron en estos años.

La armada organizada en 1505 supone un cambio total en el rumbo que la política de D. Manuel había seguido hasta ahora en la India. Tras los primeros años de reconocimiento y aprendizaje (que llegarían hasta 1504), los datos que se tenían permitían trazar una nueva política, pasar a un nuevo “plano” de dominio (Cortesão, 1981: V, 1227). La ida y venida de flotas, por importantes que pudiesen ser, no lograría nunca un efectivo control de las rutas comerciales; en los meses en que faltaban escuadras portuguesas en la zona, los musulmanes y el Samorin de Calicut retomaban el terreno perdido y al año siguiente casi era preciso comenzar de nuevo. De ahí que se plantease como necesaria una presencia constante, el establecimiento de unas estructuras de poder que les diesen el dominio del Índico. El primer viaje de Nova en 1501 ya había sido en cierto modo premonitorio de las necesidades con las que se encontrarían los portugueses.

El objetivo era por tanto asegurar el monopolio de navegación y comercio, lo que suponía combatir a los musulmanes, que eran quienes hasta ese momento lo ostentaban. Y esto tampoco era posible sin una presencia militar continua. Se creó la figura del Virrey como representación del monarca y centro del poder, acción y decisión en la zona; y se establecieron unos períodos mínimos de estancia para todos los cargos destinados a la India: tres años, lo que aseguraba la continuidad. Los instrumentos de esa política serían fortalezas en puntos estratégicos y un pequeño ejército y armada permanentes. Todos los años saldrían flotas, como lo venían haciendo hasta ahora, pero con la diferencia de que estarían constituidas por barcos grandes de carga que regresarían con mercancías a Lisboa; y barcos de armada, más pequeños y manejables, para engrosar las fuerzas portuguesas en el Índico. La estrategia sería buscar siempre la alianza con príncipes locales, y el establecimiento de tratados de paz que permitiesen el comercio de especias; aunque ello tendría un componente coercitivo destacado, pues se entendía paz como sumisión al rey de Portugal, pago de un tributo, preferencia en la carga de especias para los navíos portugueses, y ruptura de relaciones con los mercaderes musulmanes. En cuanto a la organización interna de las flotas, no sólo se estableció ese período mínimo de estancia, sino que además se fijaron los sueldos de oficiales y hombres de armas, permitiendo una participación anual en el tráfico de pimienta según el rango (Barros, 1945: I, 309-311).

La armada parte de Lisboa el 25 de marzo de 1505 con veintidos naos –de las que doce debían regresar con especias al año– y 1.500 hombres. João da Nova sería capitán de una de las naos de carga, la *Frol de la Mar* (Barros, 1945: I, 310)³¹, y según

31 Esta fue una de las naos más importantes de estos años. Participó en la armada de Vasco de Gama de 1502; estuvo capitaneada por Nova entre 1505 y 1509, tomando activa y destacada parte en las expediciones del Virrey Almeida y de Afonso de Albuquerque; y continuaría en la India hasta su naufragio en 1512 cuando era la nao capitana de la expedición que conquistó Malaca. Había sido hecha en Porto en 1497 (Freire, 1997: 437), y tenía capacidad para 400 toneladas, siendo una de las más grandes que existió en la época.

Castanheda (1979: I, 210) habría sido nombrado capitán mayor de la costa comprendida entre Cambaya y el cabo Comorin³². Lo que sí es cierto es que desde el primer momento del viaje ocupará un papel destacado entre los hombres de confianza del Virrey. En todos los puertos de la costa africana sería el encargado de las negociaciones con los reyes locales, papel que más adelante veremos desempeñó también bajo el mando de Afonso de Albuquerque. Comenzó ejerciendo esta función en Dale, Cabo Verde, a principios de abril, en donde intercambió regalos con el rey.

El primer puerto importante al que llega la flota es Kilwa, el 22 de julio. Las instrucciones eran claras: tras las malas experiencias que ahí habían tenido Cabral y Nova en sus primeros viajes, si el rey no se avenía a la sumisión exigida, se actuaría en su contra. Nova fue el encargado de los tratos con el representante local, Cide Mohamed, con quien acuerda una reunión entre Almeida y el monarca. Al igual que ocurrió en todos estos años en diversos lugares a los que llegaron los portugueses, en Kilwa diferencias locales en la lucha por el poder fueron de gran ayuda: en estos tratos aparece un viejo conocido de Nova, Mafamede Anconi, que en su primer viaje en 1501 le había avisado a través de Antonio Fernandes de las malas intenciones del monarca local. Ahora se ven de nuevo y le da un recado para Almeida: “Dizei ao senhor Capitão-mor que não se engane com el-Rei, porque não se há-de ver com êle, e que se lembre de mi” (Barros, 1949: I, 313). Efectivamente el rey no acudió al encuentro, presentando diversas excusas, por lo que el Virrey decidió atacar la ciudad. No hubo casi resistencia tras la huída del monarca, y los portugueses tomaron el lugar. Se decidió poner como rey a Mafamede Anconi y construir una fortaleza³³, pues era el puerto más apropiado para ello, y desde donde se podría dominar todo el comercio de la zona.

El 8 de agosto la flota salió para Mombaça, a donde llegó el día 13. Aquí el enfrentamiento se produjo desde el primer momento, pues ya eran conocidos los sucesos de Kilwa y estaban preparados para defenderse; y aunque Almeida volvió a enviar a Nova para intentar negociar con la autoridad local, los resultados fueron infructuosos, por lo que el día 15 los portugueses tomaron la ciudad. El gallego luchó al lado de D. Lourenço, hijo del Virrey y encargado de uno de los flancos por los que se produjo el asalto.

La última etapa africana fue Melinde, y de ahí ya partieron hacia la India, llegando a la isla de Angediva a fines de agosto o principios de septiembre. Nova permanecería aquí hasta febrero de 1506, en que inicia el retorno a Portugal con una carga de especias. Durante estos cinco meses, participó en las expediciones que en la costa malabar llevó a cabo el Virrey Almeida, que tenían como principal objetivo asentar relaciones con los reinos amigos, y someter a los que se oponían y apoyaban a los mercaderes musulmanes. En ocasiones Nova viajó con D. Lourenço, caso de los primeros y aún amistosos tratos con el reino de Onor; el ataque a Coullão en venganza por el asesinato del feitor

32 Habría otro capitán mayor que tendría a su cargo el tramo comprendido entre el cabo Guardafui (aún en la costa africana) y Cambaya (al noroeste de la India).

33 Doc. 5662, 16/XII/1505, reproducido en Gavetas, 1975: 40-50.

portugués por parte de los musulmanes³⁴; o la expedición a Maldivas y Ceilán, toma de contacto con estas tierras, obteniendo en la segunda un botín de 150 quintales de canela como impuesto a las autoridades locales. También acompañó al Virrey en la toma de Onor, y en la ceremonia de coronación del rey de Cochin que hizo Almeida como representación de autoridad sobre sus súbditos, pero que se transformó en un acto de sumisión a Portugal.

Regreso a África

Las primeras naos con carga que debían volver a Lisboa salieron a fines de noviembre de 1505; entre ellas no se encontraba la de Nova, pues en ese mes estaba acompañando a D. Lourenço en su expedición a Couilão. El revés sufrido en este puerto había hecho que careciesen de especias suficientes³⁵, que se obtendrían en el rescate de Ceilán y en otros puntos de la costa malabar. La época para realizar la travesía de regreso finalizaba en el mes de enero. A partir de entonces el invierno en la zona haría imposible doblar el cabo de Buena Esperanza. En el mes de diciembre el Virrey aún no tenía previsto que Nova volviese a Portugal. Su preocupación era llevar la nao Frol de la Mar a puerto seguro para poder invernar. En la citada carta que escribió al rey declaraba su intención de que D. Lourenço se fuese con ella a Quiloa para pasar el invierno, por ser este el puerto más resguardado y apropiado para ello. Su hijo sería el capitán mayor de una expedición que una vez pasado el invierno habría de recorrer la costa africana hasta el cabo Guardafui –en la boca del mar Rojo– para someter varias ciudades, y en la que Nova llevaría la capitanía de la nao.

Es probable que fuese la carga obtenida en Ceilán la que decidió finalmente al Virrey a enviar a Nova y a Vasco Gómez de Abreu a Lisboa. Según Castanheda, les habría dado a escoger a ambos capitanes entre irse a Lisboa con sus naos, o quedarse en la India a cargo de otros navíos, prefiriendo ambos el viaje. Por la época del año en la que ya se encontraban, tendrían que invernar en África, con lo que se aseguraba también la protección de las naos. Partieron de la costa malabar el 22 de febrero de 1506, separándose al llegar África. Vasco Gómez de Abreu se fue a invernar a Mozambique mientras Nova lo hacía en la isla de Pemba³⁶. Es muy poco lo que sabemos sobre nuestro protagonista hasta que en enero de 1507 se encuentra en Mozambique con el capitán mayor de la flota del año anterior, Tristão da Cunha. Según el capitán de Kilwa Pedro Ferreira³⁷, pasó en Pemba cerca de ocho meses, hasta noviembre. Allí se habría encontrado con

34 Doc. 5662, 16/XII/1505, reproducido en Gavetas, 1975: 40-50.

35 Doc. 5662, 16/XII/1505, reproducido en Gavetas, 1975: 40-50.

36 Según Barros (1945: II, 12) Nova habría invernado en la isla de Angoxa; pero el capitán de la fortaleza de Kilwa, Pedro Ferreira Fogaça, declara en una carta al Rey (Doc. 3352, 16/XII/1506, reproducido en Gavetas, 1964: 394-408) que fue en la isla de Pemba, próxima a Zanzibar, de ahí la confusión que con ésta última aparece en la historia de Castanheda (1979: I, 265).

37 Doc. 3352, 16/XII/1506, reproducido en Gavetas, 1964: 394-408.

Gonçalo Vaaz, a quien el Virrey Almeida encargara recoger al piloto que acompañara a Nova a la India; también con un bergantín que había sido enviado por el propio Ferreira para cobrar el tributo de Melinde y que además debía comprar una carga de arroz para la fortaleza de Kilwa. Este encargo el capitán del bergantín se lo haría a Nova en su encuentro, hacia los meses de octubre o noviembre, dejándole dinero para ello³⁸. El 14 de noviembre Nova llegó a Kilwa con una carga de 267 fardos de paños, que luego serían llevados por Pero Coresma a Sofala³⁹; pero se desconoce si fue en el mismo viaje en que entregó el arroz, o si Nova durante este tiempo se dedicó a algún tipo de comercio o exploración por la costa africana.

En marzo de 1506 había partido hacia la India la flota anual, comandada por Tristão da Cunha, y en la que iba también Afonso de Albuquerque, quien llevaba la misión de bloquear el comercio musulmán en el Mar Rojo, y hacerse cargo de la gobernanación de la India desde 1509 en sustitución del Virrey Almeida. Llegados a la costa oriental africana en diciembre de ese año, Tristão da Cunha se desvió de Albuquerque para reconocer la isla de San Lourenço (Madagascar). Una tormenta lo hace volver y en enero de 1507 se encuentra con Nova en Mozambique (Barros, 1945: II, 11; y Castanheda, 1979: I, 292). Éste, tras pasar el mes de diciembre en Kilwa, había iniciado en enero el regreso a Lisboa; pero una vía de agua en la nao le imposibilita doblar el cabo de Buena Esperanza y le hace regresar hasta Mozambique. Allí el capitán mayor le propone seguir viaje con él y Albuquerque, y deciden trasladar las mercancías de la Frol de la Mar a la nao Santa María, encargándose el capitán Antonio de Saldanha de llevarla a Lisboa. Sin ese peso la nao de Nova no corre peligro y puede continuar ruta (Barros, 1945: II, 12-13).

Hacia el Golfo Pérsico

En el mes de febrero de 1507 partieron en dirección a la isla de Socotorá, en la entrada del Mar Rojo. Hicieron escala en Kilwa y Melinde, y atacaron las ciudades musulmanas de Hoja y Brava –con activa participación de Nova en estas acciones– llegando en abril a Socotorá, que también hubo de ser conquistada. En esta isla se construyó la fortaleza encargada por el rey para control de la ruta musulmana. Y una vez lista, en el mes de agosto, partieron Tristão da Cunha para la India, y Nova –capitaneando la Frol de la Mar– con Albuquerque para el Golfo Pérsico, con Ormuz como destino. De camino fueron tomando algunas ciudades de la costa de Omán. En los tratos con estas volveremos a encontrar a Nova en el papel de negociador que ya desempeñara con Almeida. La primera fue Calaiate, que se rindió; la siguiente Curiate, que tuvo que ser

³⁸ “E tendo senhor o vemo muyto contrario pera vyr pera ca arrybou as ylhas de Pemba omde achou Joam da Nova que avya perto d’oyto meses que hi estava. E tamto que lhe fez tempo pera vyr se veyo loguo o bargantim primeiro que Joam da Nova vymte dias ao quall deixou dinheiro pera me trazer arroz o quall me Joam da Nova trouxe...” (Doc. 3352, 16/XII/1506, reproducido en Gavetas, 1964: 398).

³⁹ Doc. 3352, 16/XII/1506, reproducido en Gavetas, 1964: 394- 408.

sometida por las armas, al igual que Mascate a principios de septiembre. Las últimas antes de Ormuz fueron Suhar y Orfação a mediados de mes. Con estas acciones Albuquerque quería ir asegurando su dominio en esta ruta, y obteniendo las necesarias provisiones para la flota.

Ormuz, en la entrada del Golfo Pérsico, era uno de los puntos clave del tráfico de especias y del comercio musulmán, tan importante o más que el Mar Rojo. Albuquerque tenía claro su valor estratégico, y de ahí el empeño en su conquista. Llegó el 25 de septiembre de 1507, precedido por la fama de sus hechos en toda la costa de Omán. Con esta ciudad ya no hubo intento de negociación: le esperaban preparados para la batalla, que se desencadenó a las pocas horas de su llegada. Vencieron los portugueses y lograron el sometimiento del rey, un tributo anual, y permiso para construir una fortaleza en la propia isla en que se asentaba la ciudad. En esta tarea, iniciada a principios de octubre, pasaron las siguientes semanas.

A principios de noviembre, o quizás algo antes, comenzaron a surgir las primeras desavenencias y muestras de descontento de los capitanes con Albuquerque⁴⁰. En el fondo subyacían varios problemas, recogidos por un escrito entregado al capitán mayor, y firmado por todos los otros capitanes y los “principais fidalgos da frota” (Barros, 1945: II, 74): declaraban no tener más obligación que hacer lo que fuera ordenado por el rey, esto es, vigilar la costa de Arabia y entrada del Mar Rojo; y que en vez de eso se encontraban levantando con mucho esfuerzo una fortaleza en un lugar rodeado de musulmanes que tan pronto como se descuidase sería atacado; por último, no sólo estaba gastando el dinero de la Corona en aquella aventura si no que impedía los beneficios que proporcionaría la carga de especias a que se tenían que dedicar, y el control de la ruta musulmana, que permitía saqueos que dejaban buenos beneficios a las tripulaciones. A fines de mes esto llega a oídos de Coje Atar, regente del joven rey de Ormuz, quien ve en la desunión la oportunidad para comenzar a hostigar a los portugueses y forzar su salida. Su presencia en el estrecho interrumpía el tráfico comercial y sus beneficios, pues los barcos musulmanes evitaban pasar por allí. Estalla de nuevo la guerra y Albuquerque tras dos meses de trabajo se ve forzado a abandonar la fortaleza al no disponer de hombres para protegerla. Tampoco tiene fuerzas para un bombardeo, como en la primera ocasión, por lo que todas las escaramuzas se orientan a bloquear los suministros de la ciudad, al tiempo que en procurárselos ellos mismos, que no estaban en mejor situación. Estas acciones costaban demasiadas bajas entre los portugueses y los capitanes deciden enfrentarse a Albuquerque: ya en el mes de diciembre, tres de ellos una noche se escapan en sus naos a la India a presentar sus quejas al Virrey; João da Nova y sus

⁴⁰ Existe un documento de fecha 27/X/1507, escrito por el propio João da Nova (único suyo conocido, aún inédito): “Requerimiento e protesta que fez João da Nova, Capitão da Nao Frol de Mar, que hia para a India, sobre o Conselho que se fez na Armada que andava no Estreito de Persia, e Ormuz, de que era Capitam-Mor Affonso de Albuquerque; a desêito do o mandarem com a sua Nao, e gente ao Caminho de Cambaya”. Probablemente está en relación con la polémica aludida, pero no se conoce su contenido y no es posible confirmarlo. (ATT, Corpo Cronológico, T.I, Parte 1ª, Maço 6, Doc. 63, Num. suc.626).

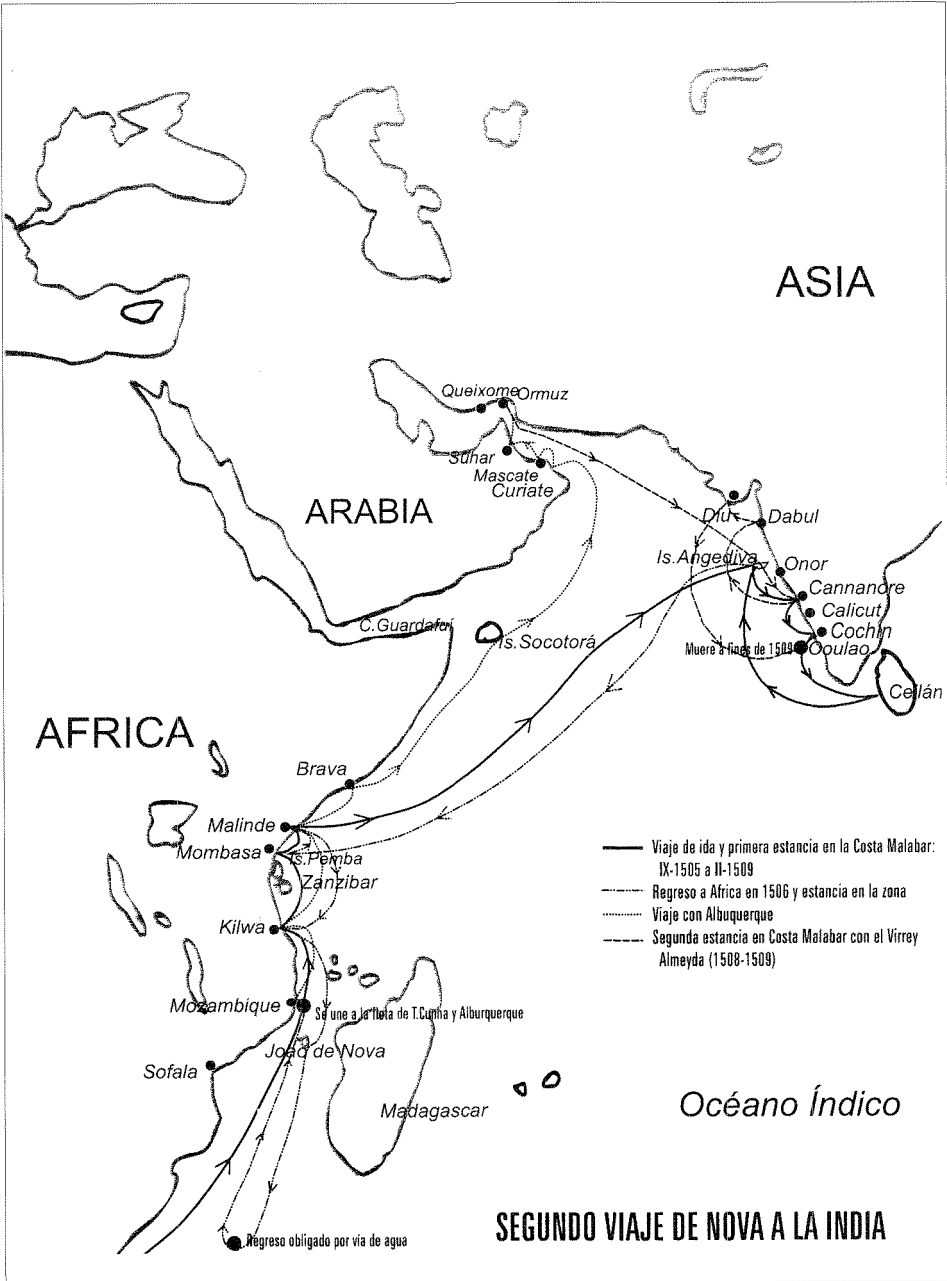
hombres se amotinaron y se negaron a obedecer órdenes, pues consideraban que no eran gente de armada sino de carga de especias, que su nao se encontraba en precaria situación a punto de hundirse, y que si los capitanes quisieron salvar la pimienta que iba para Portugal cambiándola de nao, así ellos querían salvar su vida; por último, declaraban no tener gente suficiente para achicar agua de la nao continuamente, remar en los bateles, pelear con los musulmanes, y todo ello con hambre y sed. Albuquerque culpó a Nova de aquella unión, y lo arrestó violentamente. Al poco hizo lo mismo con Francisco de Távora por sospechar que también quería huir a la India.

De esta forma la situación se hizo insostenible, llegando además la época de retirarse a invernar, por lo que en enero Albuquerque accedió a volverse a la isla de Socotorá dejando abandonada la fortaleza⁴¹. Al salir aún se detuvieron a saquear la isla de Quêyxome, pues en ella se guardaban provisiones de Ormuz; la necesidad pudo más que las dificultades que tuvieron, e incluso tuvo que restituir a sus puestos a los capitanes arrestados. En este asalto Nova fue herido y casi muere de no ser por la ayuda de sus hombres. Una vez salidos del Golfo Pérsico, solicitó permiso al capitán mayor para seguir ruta a la India en vez de acompañarlo a Socotorá, que le fue concedido con la condición de que lo acompañe hasta Calaiate; esta ciudad los había ofendido regalándole un cesto de frutas podridas –algo que sólo descubrieron después de la partida– y no quería dejar de pasar a darle un castigo, para lo que necesitaba la Frol de la Mar, la nao más grande con que contaba. Nova no le hizo caso y a la altura de Mascate dobló hacia la India.

Últimos Años en la Costa Malabar

Este período estaría marcado por dos hechos: el enfrentamiento por el poder entre el Virrey Almeida y Afonso de Albuquerque; y la campaña del primero contra Dabul y Diu. Llegó a la India en el mes de enero de 1508, poco después de los tres capitanes que escaparon a Albuquerque, y con ellos dio explicaciones de lo sucedido al Virrey, aportando además una carta de Francisco de Távora –el otro arrestado– que no les acompañara pero que los apoyaba. Almeida, a pesar de que esperaba conocer los testimonios de la otra parte, fue receptivo a la denuncia de los capitanes; e incluso envió una carta de disculpas al rey de Ormuz, en la que prometía dar castigo al capitán mayor cuando conociese los hechos, y daba libertad de navegación a sus naves con la única exigencia de un presente anual para el rey de Portugal. En ella dejaba también aviso a Albuquerque de que si volvía se dirigiese a la India y no hostigase más a la ciudad.

⁴¹ Hay mucha confusión en cuanto a las fechas en que se produjeron los hechos. Barros plantea la retirada en el mes de marzo (1945: II, 77); y Cortesão el inicio de los conflictos en enero (1981: V, 1243). Pero algunos datos de Castanheda demuestran la no coincidencia de esas fechas. Los capitanes que se escapan a la India se encuentran los restos de la armada de D.Lourenço que vuelven de la derrota de Diu, viaje que se produjo en enero; a los pocos días de llegar todos a la India, lo hace Nova, por lo que la diferencia entre esa huida y la retirada en Ormuz no pudo ser muy grande; por último, cuando a mediados de abril a Albuquerque se le unen varios capitanes en el cabo Guardafui, declara llevar ya casi tres meses en la zona, lo que nos sitúa a mediados de enero (Castanheda, 1979: I).



Este, que había pasado los primeros meses del año en las costas de entrada al mar Rojo, y habían invernado luego en Socotorá, partiera en agosto nuevamente hacia Ormuz con una pequeña flota. Dispuesto a conquistar la ciudad, se encontró la sorpresa de la carta del Virrey, pero sólo la gran diferencia de fuerzas a favor de la ciudad musulmana le había hecho desistir en su intento y encaminarse, ya en noviembre, hacia la costa malabar. Llegó a Cannanore en diciembre de 1508, con la solicitud al Virrey de entrega de la gobernación de la India según las cartas del rey en su poder. Almeida se negó argumentando que aún debía atacar Diu y Dabul para vengar la muerte de su hijo y que, en todo caso, su mandato no se acababa hasta que de Lisboa enviasen la orden de regreso. De momento Albuquerque prefirió esperar unos meses y no quiso o no pudo hacer estallar el conflicto que ya venía gestándose desde los sucesos de Ormuz.

De enero a diciembre de 1508 Nova y los tres capitanes fugados de Ormuz habían permanecido al servicio del Virrey. En ese mes partirán con él en una flota de 19 velas hacia Diu y Dabul. Almeida, tras su entrevista con Albuquerque, se había visto beneficiado por la llegada casi a un tiempo de las flotas de 1507 y 1508, con lo que ya tenía las fuerzas necesarias para la expedición. Nova capitaneaba la *Frol de la Mar* —ya reparada—, nao que es también elegida por el Virrey para dirigir la expedición por ser la mejor y mayor con que contaba (Barros, 1945: I, 97). Entre el 12 de diciembre que parten, y el 10 de febrero de 1509 que inician el regreso, destruyeron las ciudades de Dabul y Diu y hundieron la flota de apoyo que fuera enviada por el Sultán de Egipto —la cual había participado en el combate en que murió D. Lourenço— en un último intento musulmán por recuperar el dominio en la zona.

En el mes de marzo el Virrey estaba de vuelta en Cochín, y ahora sí estalla definitivamente el conflicto de poder con Albuquerque. El enfrentamiento duró hasta octubre, en que llegó la armada de ese año dirigida por el Marechal F. Coutinho con orden de regreso a Lisboa para Almeida. En todos estos meses se fue produciendo una profunda polarización entre los portugueses. Nova aparece en todo momento como uno de los hombres más próximos a Almeida. Firmó con los tres capitanes escapados de Ormuz, otros partidarios del Virrey, y “quasi todos os fidalgos que eftauão em Cochim” un requerimiento público de todos los despropósitos e incapacidades de Albuquerque con la intención de que el Virrey lo inhabilitase para gobernar la India y, en todo caso, no le entregase el mando antes de partir él para Lisboa. Así sucedió, y no fue hasta el 1 de diciembre de 1509 en que Almeida abandonó la India.

En el grupo que defendía a Almeida estaba también André Díaz, alcalde menor de Lisboa en 1506 y que en ese año partiera con la flota de Tristão da Cunha. En 1509 era feitor de Cochín, y probablemente fue uno de los que acompañó a Nova en su muerte, quedando como su albacea según habíamos visto ya. El fallecimiento del gallego debió producirse en el mes de diciembre, pues Almeida era ya partido y Albuquerque gobernaba. Según dice Gaspar Correia en sus *Lendas da Índia*, murió “tão pobre e desamparado que o Governador, esquecido de seus erros, o mandou enterrar e com suas tochas o levou á coua” (cit.en Viterbo, 1898: 220).

5. BALANCE

En las páginas anteriores ya hemos realizado una breve valoración de lo que la flota dirigida por Nova en 1501 significó para el proceso de expansión mercantil portuguesa en el Índico. Hagamos por último una breve referencia a los aportes que realizó al conocimiento geográfico de la época.

Dos descubrimientos destacan: el primero, la isla hoy conocida como Ascensión y que él había bautizado como “Nossa Senhora da Conceição”⁴²; y el segundo y más importante, la isla de Santa Elena⁴³, punto clave de parada, reagrupamiento y aprovisionamiento de las flotas que volvían de la India. Sobre el descubrimiento de esta última existen ciertas dudas, y algunos autores lo atribuyen a Estabão da Gama en julio de 1503 (Peres, 1960: 158-9). Uno de los argumentos para esta afirmación se basa en el ‘Planisferio de Cantino’. Alberto Cantino fue un cartógrafo italiano al servicio del Duque de Ferrara encargado de recoger informaciones sobre las expediciones portuguesas. Según Cortesão (1960: 169) había logrado sobornar a un cartógrafo portugués por doce ducados de oro, y así tuvo acceso al “Padrón Oficial” en el que se registraban todos los descubrimientos y aportaciones geográficas que se iban realizando. El caso es que entre el nueve de septiembre y el diecinueve de octubre de 1502 finalizó su famoso planisferio⁴⁴. En él aún no aparece la isla de Santa Elena, y no se sabe si ello se debió a su desconocimiento o a que efectivamente los historiadores portugueses del siglo XVI están equivocados y no fue Nova su descubridor.

Por último, es preciso destacar otro lugar en lo que se refiere la aportación geográfica de Nova: la isla que lleva su nombre, “João da Nova”, en el canal de Mozambique. Se desconoce en qué momento pudo haberse producido el descubrimiento, pero probablemente no fue en su primer viaje (Cantino tampoco la refleja), si no en los meses de 1506 que pasó en la costa africana oriental. Ya aparece representada en el siguiente mapa de la época que incorporaba el Índico, uno anónimo de 1510, atribuido a Jorge Reynel, en el que todavía carece de nombre. En él aparecen tanto Ascensión como Santa Elena. En otra representación de 1517, una carta anónima atribuida a Pedro Reinel, la isla está acompañada de un nombre incompleto que comienza por “Joham d ..”. En una última, también anónima, de 1518, ya se lee claramente “Juha da Nova”; resulta probable –tanto por el nombre como por la fecha desde que se conoce esta isla y la proximidad temporal con Nova– que dicho nombre se deba a éste.

42 A 8° sur 14° oeste, frente a la localidad africana de Luanda, de unos 88 km². Actualmente territorio británico (Landín, 1991: 28).

43 A 15°57' sur 5° 42' este; isla volcánica de 241km², también hoy territorio británico (Landín, 1991: 28).

44 La prueba para la primera fecha es la representación de la isla de Concepción (aún con el nombre dado por Nova); para la segunda, la existencia de una carta del cartógrafo en la que da razón al Duque del envío del plano.

João da Nova ha sido un personaje poco querido por la historiografía portuguesa hasta la actualidad. Si bien secundario en medio de las grandes figuras de la época de los descubrimientos, sus aportes al proceso general no son desdeñables. Más allá de los puramente geográficos, su expedición de 1501 y su participación en las flotas del Índico entre 1505 y 1509, nos ofrecen interesantes puntos de reflexión para analizar el desarrollo del Portugal de la época. Resta además profundizar en sus orígenes y ascenso en la corte, pues independientemente de si ha sido o no gallego, podría ayudarnos a comprender el papel que jugó la hidalguía –desde este momento y en relación con la expansión ultramarina– en las transformaciones de la sociedad portuguesa del 1500. Ya se apuntó un breve paralelismo entre Nova y su conocido André Díaz; así como la reflexión de Barros acerca de la importancia de personajes ajenos a la nobleza en las armadas de la India. Las repercusiones que la expansión tuvo en la estructura social portuguesa –con la transformación de algunos grupos, caso de la nobleza; y la aparición de otros que reclaman su espacio, caso de la incipiente burguesía relacionada con los mercaderes italianos o la misma hidalguía–, y el lugar que ocuparon esos grupos en todo el proceso, son algunos de los temas sobre los que el estudio de estas figuras que hasta ahora han permanecido en un segundo plano podrían arrojar bastante luz.

BIBLIOGRAFÍA

- Areal, Justo E. (1898): *Casas solariegas de Galicia. Apuntes genealógicos*. Monforte.
- Barros, João (1945): *Ásia, de _____. Dos feitos portugueses fígeram no descobrimento e conquista dos mares e terras de Oriente*. I- II, Divisão de Publicações e Biblioteca. Agência geral das colonias. Lisboa.
- Castanheda, Fernão Lopes de (1979): *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, I, Lello & Irmão Editores, Porto.
- Cortese, Armando (1960): *Portugalia Monumenta Cartographica*. Lisboa, 6 vols.
- Cortese, Armando (1981): *Os descobrimentos portugueses*, V, Livros Horizonte, Lisboa.
- Cortese, Armando (1990): *Os descobrimentos portugueses*, II. Imprensa Nacional-Casa da Moeda. Obras Completas, 2. Lisboa.
- Crespo del Pozo, José Santiago (1985): *Blasones y linajes de Galicia*, IV. Publicaciones del Monasterio de Poyo, Pontevedra.
- Documentação (1960): “Conquista da Índia per humas e outras armas reaes e evangelicas”. *Documentação Ultramarina Portuguesa*. Vol I. (Códice nº 1646 de la Colección Egerton, Museo Británico). Centro de Estudios históricos Ultramarinos. Lisboa.
- Duro Peña, Emilio (1973): *Catálogo de los documentos privados en pergamino del Archivo de la Catedral de Orense (888-1554)*. Instituto de Estudios Orensanos Padre Feijoo, Orense.
- Duro Peña, Emilio (1977): *El Monasterio de San Esteban de Ribas de Sil*. Instituto de Estudios Orensanos Padre Feijoo, Orense.
- Ementa da Carreira da India. Séculos XVI e XVII*. Manuscrito del S. XVII. Biblioteca Ventral da Marinha, Lisboa.
- Fernández-Armesto, Felipe (1992): *Atlas de los Descubrimientos*. Plaza & Janés.
- Freire Costa, Leonor (1997): *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Patrimonia Historica, Cascais.
- Gavetas (1964): *As Gavetas da Torre do Tombo*, IV. Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa.
- Gavetas (1975): *As Gavetas da Torre do Tombo*, XI. Centro de Estudos Históricos Ultramarinos da Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Lisboa.
- Gois, Damião de (1949): *Crónica do Felicíssimo Rei Dom Manuel*. Coimbra.
- Grandes (1979): *Grandes Viagens Marítimas*. Alfa, Biblioteca da Expansão Portuguesa, Lisboa.

- Landín Carrasco, Amancio (1991): *Galicia e os descubrimentos oceánicos*. Xunta de Galicia, A Coruña.
- Lopez Ferreiro, Antonio (1897): *Galicia en el último tercio del siglo XV*. II. La Coruña.
- Magalhães Godinho, Vitorino (1982): *Os descubrimentos e a economía mundial*. I-II-III-IV. Editorial Presença, Lisboa.
- Memória das persoas que passavão á India nos annos de 1504 a 1628*. 3 vols. Biblioteca Central da Marinha, Lisboa.
- Morais, Carlos Alexandre de (1997): *Cronologia geral da India portuguesa: 1498-1962*. Estampa, Lisboa.
- Peres, Damião (1960): *Historia dos Descobrimentos portugueses*. Lisboa
- Vasco de Aponte (1986): *Recuento de las Casas Antiguas del Reino de Galicia*. Xunta de Galicia, Santiago de Compostela.
- Salazar y Castro, Luís de (1795): *Árboles de costados de gran parte de las primeras casas de estos reynos, cuyos dueños vivían en el año de 1683*. Imprenta de D. Antonio Cruzado, Madrid.
- Subrahmanyam, Sanjay (1994): *Comercio e Conflicto. A presença portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*. Edições 70, Lisboa.
- Subrahmanyam, Sanjay (1998): *Vasco de Gama*. Crítica- Grijalbo Mondadori, Barcelona.
- Viterbo, Sousa (1988): *Trabalhos náuticos dos portugueses, séculos XVI e XVII*. Lisboa.
- Wallerstein, Immanuel (1979): *El moderno sistema mundial. La agricultura capitalista en los orígenes de la economía-mundo europea en el siglo XVI*. Siglo XXI editores.