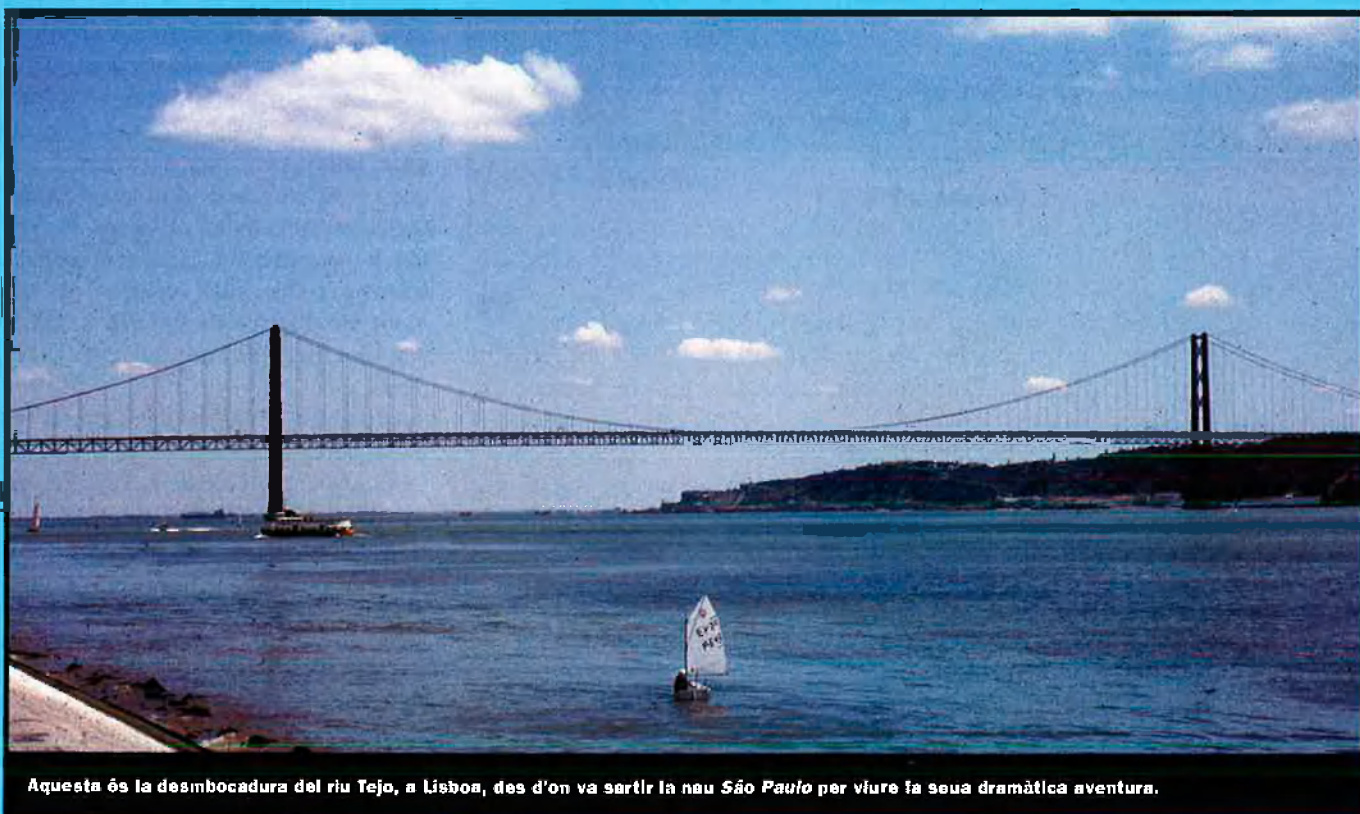


Un valencià naufrag

L'any 1560 eixia de Lisboa la nau 'São Paulo'. Alguns mesos més tard, després d'una accidentada travessia, naufragà a les costes de Sumatra. Entre els passatgers hi havia alguns jesuïtes, un d'ells era el valencià Joan Roig.



Aquesta és la desembocadura del riu Tejo, a Lisboa, des d'on va sortir la nau São Paulo per viure la seua dramàtica aventura.

a Sumatra

Si durant el segle XVI hi havia un país que podia dir sense mentir que era el rei de les rutes marítimes, aquest, sense dubte, era Portugal. Ja abans de l'arribada al Brasil —esdevinguda l'any 1500— els portuguesos havien realitzat expedicions cap a l'Índia —nom amb el qual es coneixia quasi tot Àsia, excepte la Xina— amb la intenció d'establir i dominar les rutes comercials. L'aventura atlàntica i la butlla del papa Alexandre VI —el valencià Roderic de Borja— que permetia als portuguesos encarregar-se de l'"evangelització" del Brasil van reforçar aquesta expansió marítima. Les drassanes de Lisboa començaren a treballar a un ritme frenètic per construir naus més grans, capaces de transportar la major quantitat possible de les mercaderies que tan bé es pagaven a Europa: sedes, espècies, vori, fustes nobles i, naturalment, metalls preciosos.

Els viatges per mar resultaven sempre perillosos. A més dels elements naturals hi havia l'amenaça dels pirates, ja foren europeus, àrabs o asiàtics, o de les naus al servei d'algun regne, com el de la Xina, que no veia amb bons ulls l'arribada d'occidentals. Malgrat tot, els guanys de les operacions comercials eren molt grans i també les possibilitats d'adquirir algun càrrec administratiu o fins i tot un títol nobiliari, i això feia oblidar el risc a aquells que es llançaven a l'aventura d'embarcar-se. Com que la capacitat demogràfica de Portugal era aleshores molt limitada, els portuguesos es concentraren en la colonització del Brasil —per evitar també que fóra ocupat pels castellans— mentre per a la Carreira da

Índia, o Ruta de les Índies, desenvolupaven una altra estratègia. Es tractava de consolidar ports i places fortes que serviren per ajudar les seues naus a fer les travessies i que esdevingueren punts d'escala i, a la vegada, centres d'intercanvi comercial amb les poblacions i regnes de l'entorn. El centre de les operacions a l'Índia, i la destinació de la gran majoria de naus, era Goa, una ciutat conquistada per Alfons d'Albuquerque l'any 1510 i mantinguda sota sobirania portuguesa fins a l'any 1961. Alguns anys més tard, el 1557, els portuguesos convenceren un mandatari xinès de la conveniència de cedir-los un espai per potenciar les relacions comercials i acabaren per instal·lar-se a Macau, ciutat que no abandonarien fins a l'any 1999.

La importància dels jesuïtes. En la presència dels portuguesos a Àsia, sens dubte ocupa un paper fonamental la Companyia de Jesús, que en aquells anys passava pel seu moment de màxima expansió. El Regne de Portugal, de la mà del sobirà Manuel I, havia donat totes les facilitats als jesuïtes perquè s'hi instal·laren i desenvoluparen les seues tasques, especialment com a ensenyants. Els jesuïtes, de fet, controlaven tot l'ensenyament universitari, especialment a Coimbra, el més important dels centres, i teixien una poderosa estructura paral·lela al poder reial que prompte llançaren cap a Amèrica i Àsia. Molts membres de la Companyia nascuts en altres països es desplaçaven cap a Portugal, ja que en aquest país era on l'orde tenia més força i més projectes en marxa.

Un d'aquests, potser el més ambiciós,

era l'evangelització del continent asiàtic. Goa va ser convertida en la seu de la cristiandat a l'Orient. Molts dels documents de l'època l'anomenen com la Roma asiàtica. No hi ha dubte que era una exageració però, de fet, els jesuïtes hi construïren grans centres d'ensenyament secundari i universitari, amb la intenció d'educar i convertir les elits dels regnes orientals i aconseguir així el seu suport en les seues tasques evangelitzadores. Per facilitar aquest projecte, els pares jesuïtes es llançaven a l'estudi de les llengües natives i desenvolupaven grans treballs de traducció. L'oració d'inauguració de l'any escolar del 1584 a Goa va ser traduïda a setze llengües, perquè tots els escolars la pogueren entendre. L'empresa, però, era massa gran. Els jesuïtes aconseguiren en un principi conversions massives i arribaren a establir missions en llocs tan inaccessibles com el Tibet. Però la seua presència despertava l'enemistat dels musulmans, també immersos en un gran treball de conversió, i de les castes dominants a l'Àsia, preocupades per aquells missatges que deien que tots els homes són iguals davant la divinitat. Persecucions i matances al Japó i a la Xina aturaren el treball dels religiosos i el gran projecte va fracassar, tot i que l'empremta del seu treball va ser molta i encara continua en les comunitats cristianes d'aquelles terres.

La presència de jesuïtes d'arreu d'Europa en les expedicions i els forts portuguesos és constant. Així, va ser un jesuïta italià qui va traduir al xinès la geometria d'Euclides, i un jesuïta alemany qui va treballar com a conseller científic de l'emperador de la Xina i el va assessorar en la reforma del calendari xinès. Els regnes hispànics no eren una excepció. El més important evangelitzador al Brasil, José de Anchieta, era nascut a les Canàries. Va ser un gran lluitador pels drets dels indígenes i els seus treballs sobre la llengua tupí —aleshores la més parlada al continent sud-americà— inclouen

Molts membres de la Companyia de Jesús nascuts en altres països es desplaçaven a Portugal, ja que en aquest país era on l'orde tenia més força i més projectes, com el de l'evangelització del continent asiàtic



IMATGE: MIQUEL BENÍTEZ

L'itinerari de la nau estigué ple d'incidències. El pilot no era gaire expert, però d'altra banda, la fortuna tampoc va ser gaire generosa amb els intrèpids viatgers. A Salvador de Bahia, la nau fa una llarga parada per recuperar forces i arreglar desperfectes.

una gramàtica i la traducció a aquella llengua d'oracions, misses i fins i tot obres teatrals de caràcter piadós. Aquests treballs són avui un document extraordinari, ja que el tupí està totalment extingit. L'aprenentatge de llengües tan diferents no era gens senzill. En aquest sentit, el pare Manuel de Nóbrega tenia una teoria que, potser, podria il·luminar una de les grans llacunes de la filologia moderna. Segons ens conta, la llengua dels indis brasilers era molt difícil de pronunciar per a tots ells, excepte per al pare Azpilcueta, conegut amb el malnom del Navarro ja que, tal com diu, aquest la va aprendre molt fàcilment: "De manera que s'entén amb tots ells (els indis) i ens trau avantatge a tots perquè aquesta llengua s'assembla molt a la biscaïna."

Curioses teories filològiques a banda, el fet és que els jesuïtes actuaven més o menys com una "empresa multinacional" de l'època i mobilitzaven els seus homes en la gran aventura de l'evangelització, sense importar-ne la procedència. Això incloïa també pares de les terres de la corona catalanoaragonesa, entre

els quals hi havia un valencià, Joan Roig, involucrat en una tràgica aventura a les llunyanes terres de Sumatra.

"Si vols aprendre a orar, entra en la mar." Com hem dit abans, la travessia de les Índies no era gens senzilla. Generalment, per tal d'aprofitar les millors condicions climatològiques, el viatge començava durant el mes de març o a principis d'abril. En aquells mesos, l'estuari del Tejo era l'escenari d'una activitat frenètica, en la qual les naus es preparaven per al gran viatge. Si tot anava bé, els vaixells arribarien a l'Índic durant l'època d'inici del gran monso, a temps per aprofitar els vents i per evitar les tempestes que arriben tot seguit. Si hi havia algun problema, molts vaixells haurien d'hivernar a l'"Illa de Moçambic", l'actual Maputo, un lloc famós per la seua insalubritat. Per assegurar-se un bon vent en la travessia del cap de Bona Esperança, les naus, després de passar prop de les Açores i les Canàries, baixaven fins a les Illes del Cap Verd i després s'internaven en l'Atlàntic per acostar-se

al Brasil i recollir vents propicis per retornar cap al sud d'Àfrica. Una vegada traspasat el perillós cap, les embarcacions navegaven pel canal de Moçambic fins a les Illes Comores i allà posaven rumb a Goa. El viatge de tornada començava generalment abans del dia de Nadal. La durada habitual d'una travessia sense problemes era de sis mesos, però amb alguna perturbació, com l'obligació d'hivernar al Brasil o a Moçambic, podia allargar-se fins a l'any i mig. Per conèixer la vida a bord i les característiques de les rutes, de nou són peça clau els sacerdots que hi viatjaven. Molts d'ells tenien l'obligació de redactar una carta al seu superior per explicar-li com havia anat la travessia, i aquests documents són avui dia la millor font de documentació sobre la Ruta de les Índies.

Com que els trajectes eren tan llargs i costaven tant de temps, els vaixells portaven tot el que era considerat necessari per abastir els més de 150 tripulants i entre 300 i 500 passatgers que hi anaven, incloent-hi soldats, càrrecs administratius, comerciants, religiosos i, també, "dones clandestines", aquestes últimes focus constant de problemes a bord. Malgrat les previsions, les males condicions higièniques i les inclemències climàtiques feien que, molt sovint, no hi haguera queviures per a tots i aleshores els més pobres, que solien embarcar-se "com qui s'embarca per travessar el Tejo", eren els més afectats. Les plagues i epidèmies no eren estranyes a bord i això donava encara més importància a la vida religiosa que els sacerdots embarcats es preocupaven per mantenir viva. No debades, és en aquella època quan es va fer famós el refrany portugués "*se queres aprender a orar, entra no mar*".

Els viatges, com hem comentat, solien començar per Pasqua i això proporcionava un clima religiós que es mantindria durant tota la travessia. Els sacerdots insistien a dir que la puresa espiritual dels embarcats era un element clau per asse-

Els jesuïtes s'havien proposat la missió d'evangelitzar tot Àsia i viatjaven sovint en les naus de Portugal. Les naus tardaven uns sis mesos a poder fer la Ruta de les Índies... Això si tot anava segons les previsions

gurar l'èxit del periple i per això les confessions eren una constant a bord. Crucifixos i capsetes amb relíquies de sants eren elements imprescindibles i preeminents entre l'equipatge. Cada dia hi havia una missa a la coberta principal i els diumenges misses cantades on els mariners i els soldats –tradicionalment enfrontats– pugnaven per mostrar-se més devots. Malgrat la falta d'espai, no eren rares les processons, realitzades des de la popa fins a la proa, on s'erigia un altar davant el qual tots s'agenollaven, i de retorn al castell de popa. Les temibles encalmades, que podien retenir durant mesos un vaixell al temps que els queviures s'anaven consumint i podrint, provocaven sempre processons i rogatives amb la intenció d'aconseguir la intercessió divina i superar aquella terrible situació.

Les distraccions a bord podien anar des de la senzilla cançó marinera fins a la representació teatral, una de les més esperades i populars. Els fusters de la nau col·laboraven amb la construcció de senzills decorats i els actors, generalment improvisats, representaven peces breus, la gran majoria de tarannà religiós i moltes creades també a bord. Una altra de les distraccions, que els religiosos intentaven exterminar sense èxit, era el joc. Reconeixien que distreia els passatgers però abominaven de les seues conseqüències: baralles, insults, blasfèmies i comerciants que arribaven arruïnats a l'Índia. Finalment, hi havia les subhastes, realitzades quan algun viatger moria i es venien els seus béns o quan es podia pescar i la quantitat de peix no arribava per a tothom.

Els perills de l'ambició. Durant el segle XVIII, el portuguès Bernardo Gomes de Brito va publicar un obra que es faria molt popular al seu país: la *Història tràgico-marítima*. En realitat, ell no n'era l'autor ja que s'havia limitat a recopilar i retocar narracions anteriors –dels segles XVI i XVII– que fins a aquell



Portugal va ser una autèntica potència en el segle XVI. Els portuguesos van aconseguir una supremacia evident en la navegació, malgrat la modèstia demogràfica del país.

moment circulaven com a fulls solts i que tenien en comú la seua temàtica: eren narracions fetes per persones que havien estat a bord de naus naufragades, enfonsades o perdudes. Relats sense intenció literària que mostraven molt cruament la duresa d'aquelles situacions i com els homes que s'hi enfrontaven treien el seu costat més gloriós o, més sovint, més dolent.

La gran majoria d'aquells naufragis s'esdevenien perquè les naus no respectaven les mínimes normes de seguretat que se seguien a l'època. Algunes salpaven fora de les temporades segures, per a poder vendre després les mercaderies a preus molt més alts, ja que no hi havia competència, d'altres venien de les Índies massa carregades i d'altres, finalment, eixien massa tard quan la prudència aconsellava esperar però l'ambició no.

Aquest és el cas de la nau *São Paulo*, a bord de la qual viatjava el jesuïta valencià João Roxo –amb tota probabilitat la forma portuguesa per al nom Joan Roig– que va ser un dels protagonistes d'una de

les aventures més terribles d'aquesta *Història tràgico-marítima*, relatada per Henrique Dias i recopilada després per Gomes de Brito.

La nau, amb més de 500 persones a bord, entre passatgers i tripulants, va eixir de Lisboa el 25 d'abril del 1560, massa tard segons les dates recomanades que hem vist anteriorment. El pilot, a més, era nou en la ruta de les Índies. Aquesta circumstància no era infreqüent. Feien falta molts pilots i no sempre els que estaven disponibles tenien la preparació suficient. Podia passar, com sembla que és el cas, que el pilot tinguerà experiència en altres rutes, com la del Brasil o la d'Angola, però no en la de les Índies. El cas és que en lloc d'obrir-se cap a l'Atlàntic oest, el pilot va dirigir el vaixell cap al golf de Guinea, una ruta més curta però sempre evitada per la dificultat de la meteorologia i els corrents contraris. Allí, el *São Paulo* es va trobar enmig de tempestes constants que castigaren l'embarcació durant tres mesos, destruïren bona part de l'aparell del vaixell i feren emmalaltir quasi tots els viat-

En el relat del naufragi de la nau 'São Paulo' apareix el jesuïta Joan Roig, que alça un crucifix per guiar els que han quedat a terra. El naufragi de la nau va provocar la traïció del capità

El pilot no governava bé i es mostrava molt insegür. Després de seguir la ruta habitual pel canal de Moçambic, la nau va fer cap a l'illa de Sumatra

De sobte, una gran tempesta va caure sobre el vaixell. La nau va topar amb un illot i va quedar avarada i trencada.

Els naufrags cremaren totes les barraques i es llançaren al mar. Però les coses no funcionaren

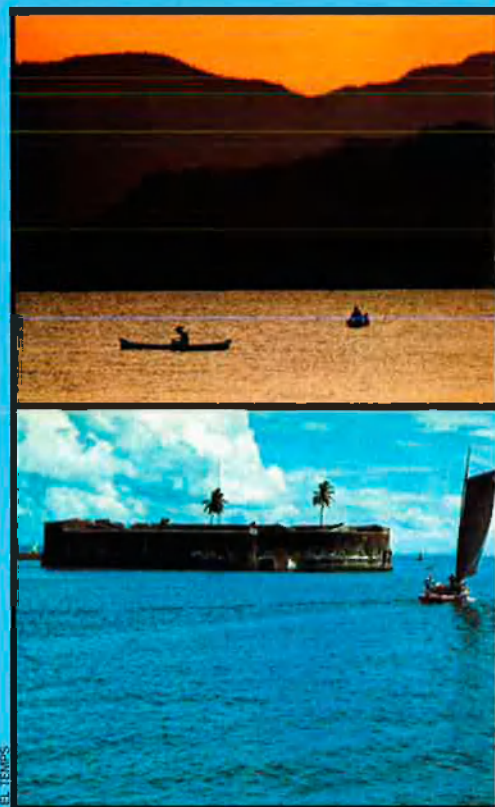
Quan tot semblava perdut, els dels vaixells van descobrir per sorpresa una altra embarcació: era un junc

A la desembocadura del riu Menencabo, on van ser atacats pels nadius, que causaren seixanta morts

No sabem què va ser del valencià Joan Roig, el jesüita valent i decidit que no dubtà a ajudar els naufrags

gers. Finalment, com que el temps passava i ja era massa tard per a intentar doblar el cap de Bona Esperança, no hi hagué un altre remei que posar rumb a l'oest i així, el 20 d'agost, la nau *Sao Paulo* va arribar a la ciutat brasilera de Salvador de Bahia.

No quedava una altra alternativa que passar-hi un temps per recuperar forces. Afortunadament, la ciutat era en aquella època la més important ciutat portuguesa al Brasil. Hi havia unes drassanes, on el vaixell va ser reparat i posat en condicions d'emprendre novament la marxa. Finalment, amb els viatgers recuperats, en va partir el 2 d'octubre i poc més d'un mes més tard, el 15 de novembre, el *Sao Paulo* doblava per fi el cap de Bona Esperança. Això sí, el narrador no deixa de destacar que el pilot no governava bé i que es mostrava molt insegür. Després de seguir la ruta habitual pel canal de Moçambic, la nau va fer cap a l'illa de Sumatra que va quedar a la vista el 14 de gener del 1561, nou mesos després d'haver eixit de Lisboa. De sobte, una gran tempesta va caure sobre el vaixell. Uns dies més tard, el 22 de gener, la nau va topar amb un illot i va quedar avarada i trencada. Els viatgers van desembarcar i van començar a portar a terra tot allò que podien salvar per instal·lar-se en les millors condicions possibles i intentar construir una embarcació de salvament. Hi havia un total de 330 persones, la qual cosa feia la tasca molt difícil. Olives, oli, algun formatge, eines i armes van ser traslladats amb dificultat a l'illot on es van construir barraques per als supervivents, mantenint estrictament la jerarquia, ja que n'hi havia per al capità i el seu seguici, per als religiosos, i després per a la resta. Naturalment, també hi hagué temps per construir una església, segons el relat de Dias: "Férem una església coberta, molt bona i forta i les parets decorades amb panys de Ras i panyets de Flandes que s'havien salvat de la nau, i ornaments singulars de vellut i setí, que es van fer, galants i molt ben fets els qual va beneir el pare Manoel Alves, que tenia poder per a això. Teníem tots els dies missa i els diumenges oració i totes les nits laudes, i els dimecres i els divendres processó, en les quals molts es disciplinaven."



Com que era evident que no aconseguirien construir una nau per a tots els supervivents, alguns van plantejar fer-ne una de més menuda i enviar-la a Sunda, on hi havia una fortalesa portuguesa, per demanar ajuda. La gran majoria va desconfiar del pla i es va determinar que es construiria una nau tan gran com fóra possible i dues de més petites. Mentrestant, els aliments faltaven i el peix i els mariscs, amb els queviures rescatats, eren insuficients per a tots. Començà a haver-hi víctimes, la primer un tal João Rodrigues, natural de Lisboa. Hi hagué també algun esporàdic contacte amb els nadius, uns "negres" amb qui resultava totalment impossible d'entendre's

Finalment, el 20 de març l'embarcació gran i les dues més petites estaven preparades per a navegar. Prèviament, hi havia hagut una cerimònia de benedicció amb bateig inclòs –*Nossa senhora da Salvação* va ser el nom escollit– i una demostració de l'artilleria rescatada, la qual cosa "alterà els ànims dels homes i va crear en nosaltres un nou esperit, de tan abaltit com el portàvem". Els naufrags cremaren totes les barraques i es llançaren a la mar. Però les coses no funcionaren. Tan prompte com va començar



A l'esquerra, Sumatra, on va naufragar la nau. A sota, vista del fort de São Marcelo, a Salvador de Bahia. A dalt d'aquestes línies, torre de Belém, a Lisboa.

Castro, bon home i virtuós que venia amb nosaltres des de Brasil amb desig de conèixer l'Índia".

Però ni les armes baixaren ni els malalts van ser embarcats. Alguns intentaren debades pujar al vaixell però van ser repel·lits amb colps i puntellons. Segons Dias, allò va ser "un fet cruel, miserable i molt llastimós; un segon naufragi, i la més trista separació que mai s'ha vist, algunes dones van veure com els marits es quedaren en terra, i també pares i fills i germans i amics, segons la sort de cadascú, i tots sense l'esperança de veure's mai més els uns als altres".

I no obstant això, calia continuar. Mentre les naus es feien a la mar amb bon vent, els de terra —que eren cent seixanta persones— començaren a caminar cap al sud, encapçalats per Joan Roig, que portava el crucifix. Després de dues duríssimes jornades, caminant per una costa escarpada i dura, sense aturar-se ni a menjar ni a procurar-se aliments, els naufragats arribaren a la badia acordada però van comprovar com els vaixells s'allunyaven. Desesperats, decidiren organitzar-se a les ordres d'un capità, António Dias, i continuar fent marxa cap al sud vora la costa, al temps que buscaven la manera d'alimentar-se.

Mentrestant, a bord les coses no anaven massa bé. El menú diari consistia en set tramussos, cinc olives i mig coco ple d'aigua per persona, i no hi havia perspectives de millora.

Una batalla per la salvació. Quan tot semblava perdut, els de la mar van descobrir per sorpresa una altra embarcació: era un junc. No tenien un altra alternativa que capturar-la. Necessitaven els aliments que poguera portar, i la necessitaven com a última possibilitat per a rescatar els que quedaven a terra. Les naus portugueses eren molt superiors en armament i maniobrabilitat però més lentes, de manera que només les dues més petites es van llançar a pel junc dels "negres" i encara així trigaren hores a

arribar-hi. La batalla va ser dura però, sense armes de foc, els tripulants del junc, probablement malais, van ser derrotats. Molts moriren i la resta van ser capturats, torturats per a obtenir informació i després decapitats, amb l'excepció de l'únic que podia ser útil: el pilot. El junc era prou gran i es va unir a la flota mentre que l'arròs que transportava era devorat.

Els de terra, mentrestant, havien tingut sort en la recerca de queviures. Hi havia moltíssim peix i llagostes ben fàcils de capturar als baixos de la costa i, a més, van caçar un llangardaix gegant de Sumatra que, una vegada cuinat, "semblava un molt bon xai". El 2 d'abril, van veure com s'acostaven les naus cap a la platja on es trobaven i com d'una, saltava a la mar un mariner, Bento Caldeira, que nadvava cap a ells. Molts dels naufragats es llançaren a la mar disposats a matar-lo, però el capità ho va evitar. Caldeira, esgotat, va relatar l'episodi del junc i els va assegurar que ara que hi cabien tots, serien embarcats. El 4 d'abril els dos grups es tornaren a trobar. El capità va abraçar un per un dels de terra i els va demanar perdó pel que havia passat. El grup va partir de nou. La sort dels viatgers no va ser, però, bona. Després de continuar el viatge arribaren a l'illa de Mitau i després a la desembocadura del riu Menencabo, on van ser atacats pels natius, que causaren seixanta morts. Finalment arribaren al port portuguès de Banda en Sunda (nom que comprenia des de Java fins a Tímor) on van ser rescatats.

No sabem què va ser del valencià Joan Roig, que només apareix en el relat com el jesuïta valent i decidit que no dubta a ajudar els que han quedat a terra i els anima a continuar amb el crucifix a la mà. L'hem trobat en aquesta part tan llunyana del món, enmig d'una aventura duríssima que obligà els companys de viatge a enfrontar-se entre si i que va traure a la llum la part més fosca d'algunes ànimes i la més brillant d'altres. Però la seua era sols una contribució més a la gran tasca evangelitzadora dels jesuïtes, probablement la més ambiciosa que mai ha conegut l'església.

Jordi Sebastià

a embarcar la gent, es va veure que l'embarcació gran, la més segura, no podria maniobrar bé amb tant de personal. Segons l'autor del relat, bona part de culpa la tenien els nobles que havien reservat molt d'espai per a les seues dones en una embarcació tan petita. De manera que molts hagueren de tornar a terra.

A l'endemà, el capità de l'expedició, Rui de Melo da Câmara, des del vaixell, va exposar el seu pla. Els que havien quedat a bord anirien per mar fins a una ensenada més gran, al sud, i allí prepararien un vaixell més gran. La resta havia d'arribar-hi per terra. Els desembarcats no estaven d'acord, no confiaven en la paraula del capità i es temien que els abandonaria, però no tenien alternativa. Van reclamar armes i van demanar que, almenys els malalts, pogueren ser embarcats i que alguns dels responsables els acompanyaren. És en aquest moment quan els jesuïtes, que continuaven embarcats, apareixen amb un gran colp d'efecte i es llancen a terra per animar els més deseparats i unir-se a ells. Entre ells, a més de Manoel Alves baixà el "pare Joan Roig, valencià, amb un crucifix a les mans, i també una altre pare de la seua companyia, anomenat Pedro de