



II.

NAVEGACIÓN Á FLANDES.

1494-1506.

Principes en la mar.—Viaje de D.^a Juana con gran flota —Regreso de ésta con D.^a Margarita.—Penalidades.—Borrascas.—Viaje de D.^a Catalina á Inglaterra.—Segunda travesía de D.^a Juana.—Vuelta con su marido D. Felipe el Hermoso.—Temporal.—Arriban á Inglaterra.—Desembarcan en la Coruña.—Recompensa á los mareantes.



MIENTRAS atendían nuestras naves en Italia á las necesidades de la guerra con franceses, y al tanto del avance de éstos por la frontera del Rosellón, estaban en la costa de Cataluña las galeras de Alvaro de Nava, las de Mosen Juan Miguel Soler y algunas de particulares ¹, no se descuidaba la prosecución de las operaciones comerciales en los mares del Norte, principalmente las de Flandes. Hay testimonios de haberse ordenado en Noviembre de 1495 á D. Sancho de Bazán aprestos de armada en Bilbao para convoyar á la flota de lanas y vinos ², y lo ofrecen de la continuidad de los viajes, las cartas escritas por Cristóbal Colón á la Reina, encareciendo la importancia de las transacciones y la pericia de los marineros que las realizaban. Más de treinta naos hacían el curso en el canal de la Mancha ³, y la provincia de Gui-

¹ Las de Francisco Torrellas, Francisco de Pau y Pedro Busquets.

² Zurita.

³ Zurita, *Historia del Rey D. Fernando*.



púzcoa tenia autorización del Rey para enviar al Estrecho de Gibraltar cuantas quisiera, en represalia de las de Francia ¹.

Por efecto de las combinaciones políticas se convinieron entonces los matrimonios del príncipe D. Juan con Margarita de Austria, y el de la infanta D.^a Juana con el archiduque Felipe; dos hijos de los Reyes Católicos con otros dos del emperador Maximiliano, y, casi al mismo tiempo, el desposorio de la infanta D.^a Catalina con Arturo, príncipe de Gales, heredero de Enrique VII de Inglaterra. Doña Juana debía ser conducida á Flandes en armada que aprovecharia D.^a Margarita al regreso, disponiéndola con las condiciones requeridas por el estado de guerra ². Reuniéronse, por tanto, 120 naos de alto bordo, muy buenas y bien armadas, entre ellas dos carracas de construcción genovesa, propiedad la una del Adelantado de Murcia D. Juan Chacón, con objeto de disponer espaciosas cámaras á las princesas, y de transportar los equipajes y caballeriza. Tomó el mando, como á la ocasión correspondía, el almirante de Castilla D. Fadrique Enríquez, teniendo el de la infantería ó gente de guerra embarcada, en número de 15.000 hombres, el conde de Melgar, y el de la nao real D. Juan Enríquez, hermano bastardo del Almirante.

El embarque se verificó en Laredo, acudiendo la reina D.^a Isabel á despedir á su hija á bordo, el 15 de Agosto de 1496, día de la Asunción de la Virgen; mas por calmas propias de la estación no se hizo todavía á la vela el convoy inmenso, que parecía ciudad flotante. La división que navegaba á vanguardia como descubridora, apresó dos naves de enemigos sobre la costa de Bretaña. En la de Inglaterra apretó el viento dispersándolas á todas. Una de las carracas se abordó con otra vizcaína y la echó al fondo, aunque con suerte de salvar á los tripulantes. Hubo algunas desarboladas

¹ Hállase la Cédula dada en 30 de Junio de 1498 en la citada *Colecc. Vargas Ponce*, leg. 1, núm. 5.

² He descrito con extensión estas jornadas en el libro titulado *Viajes regios*, mencionándolas en el de *La Marina de Castilla*, y no creo necesario repetir lo escrito acerca de la composición de la armada y de sus incidencias.



ó con averías para cuya reparación se hizo arribada á Portland, siendo la princesa bien recibida. Allí trasbordó á otra nao de menos calado para pasar los bancos de Flandes, resolución prudente, pues la primitiva, la carraca en que salió de Laredo, embarrancó en el escollo nombrado *del Monje*, perdiéndose la recámara, muchas joyas y no pocos de los 700 hombres que iban á bordo, más por la precipitación con que se arrojaron temerosos al agua, que por efectividad del peligro, fácilmente eludido á tener sangre fría. El capitán mismo D. Juan Enríquez se impresionó tanto con el siniestro, por lo que afectaba á su reputación, sin duda, que del *banco del Monje* salió con propósito de serlo, tomando hábito religioso ¹.

Los demás navios llegaron sin accidente al puerto de Middelburgo el 8 de Septiembre, á tiempo de ver como se entraban en el de Canfer 80 de enemigos, buscando asilo en la neutralidad, que fué respetada. Doña Juana desembarcó en Rotterdam, si doliente de tercianas, en buena hora, que á las pocas de soltar las anclas se desató el temporal poniendo á los navios en riesgo de perderse dentro del puerto.

Se dilataron mucho las fiestas de matrimonio de los archiduques, dejando avanzar el otoño sin acabar las disposiciones del regreso. Estuvieron las naves detenidas en Zelanda cinco meses en espera del buen tiempo, y como pasaran las tripulaciones el invierno crudísimo, sin ropas y sin víveres, cruelmente desatendidas, excedió de 9.000 el número de los muertos, cifra enorme; pérdida incomparablemente mayor que la que pudiera tener la armada en batalla desastrosa ².

Cuando la primavera de 1497 asomó, unidas á las naves de España otras tantas del Imperio, 300 por la suma de los cronistas, salieron á la mar navegando en dirección de Santander entre el humo de las salvas con que honraban á la futura Princesa de Castilla.

La travesía fué muy mala: dispersaron los vientos á las

¹ Fué, andando el tiempo, obispo de Osma. Padilla, *Crónica de Felipe el Hermoso*. Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, t. III, pág. 293.

² Pormenores en el libro citado de *Viajes regios*.



embarcaciones engalanadas, cada cual por su lado, estrellándose algunas en las costas de Inglaterra y de Bretaña, y al decir del cronista oficial ¹, la real, destrozada de casco y de aparejo fué juguete de las olas, atemorizándose lo mismo los marineros experimentados que los caballeros del séquito de la Señora al encontrarse con la muerte al ojo. Entre las excepciones se significó D.^a Margarita, mujer fuerte entre tantos hombres apocados, y se cuenta que tomando á broma la extremidad, escribió su epitafio en versos chispeantes y lo sujetó en el brazaletes antes de entrar en el batel que la llevó á otro de los navios próximos.

Fué sin duda desastroso el temporal, por más que parezcan exagerados los términos con que lo referían los testigos, creyendo de buena fe en aquel momento que la mar se había tragado más de 200 naos y por encima de 20.000 hombres. Pasada la fuerza de la borrasca, fueron llegando unas tras otras, casi todas las embarcaciones que se creían perdidas, olvidando pronto en el puerto de Santander las zozobras pasadas, con los regocijos de recibimiento á la hermosa Princesa.

Durante el verano de 1501 volvió á disponerse armada real para conducir á Inglaterra á la hija menor de los monarcas católicos, á la infanta D.^a Catalina, armada no tan numerosa como la que llevó á su hermana á Flandes, ya que ahora el estado de paz no lo requería, grande, sin embargo, por decoro de la Princesa, reputación de su patria y comodidad de las personas de su comitiva. Iban, además, en la flota muchos bultos de ajuar y recámara, caballeriza española y objetos raros en las islas británicas.

La escuadra dió la vela en la Coruña el 25 de Agosto con vientos del Nordeste, contrarios á la derrota, siendo el avance tan corto, que, consumidas las provisiones de regalo, se hizo arribada al mismo puerto con objeto de reponerlas. En segunda tentativa ocurrió igual contratiempo, por la persistencia de los vientos de proa; la fatiga producida por el

¹ Jean le Maire, *La Couronne Margaritique. Voyages regios.*



mareo de las señoras debía de ser mucha, pues que arribó de nuevo la armada á Laredo, y desembarcó la Princesa para descansar algunos días, resolución desaprobada por los Reyes, según dió á entender su carta á los maestros y pilotos, ordenándoles que, aprovechando la primera coyuntura, prosiguieran el viaje, sin dar oídos á pretexto alguno con que se tratara de prolongarlo ¹, si bien estímulos no hicieron falta pues al tercer intento ganaron los navíos el Canal de la Mancha en pocos días, fondeando sin accidente en Plymouth el 2 de Octubre ².

Doña Juana, la Archiduquesa, reconocida en Cortes sucesora de los Reyes Católicos, hizo por su voluntad otra navegación á Flandes, partiendo de Laredo, como la vez anterior, el 1.º de Marzo, pero con mejor fortuna. Empleó solos nueve días en la travesía hasta Blanckeberghe, cerca de Brujas, sin accidente en las personas del acompañamiento ni en las naves de la armada. Pensaría quizá ver transcurrir los años sucesivos en Bruselas, al lado de su esposo, si calculaba con arreglo á las probabilidades naturales, ó más bien con la medida de los deseos insanos. ¡Cálculo inestable! Antes que se acabara el año corriente, el 26 de Noviembre, falleció su madre, la magnánima D.^a Isabel, dejándola heredera de los reinos de Castilla y de León, instada para alejarse de los Países Bajos, surcando de nuevo la mar.

Si en mano de su marido D. Felipe hubiera estado, no se demorara el viaje un solo día; tanto le aguijaban la ambición impaciente suya y las de los caballeros de su corte y de Castilla ansiosos de mudanza en que la mano firme del rey don Fernando soltara las riendas del gobierno; mas no tenía, cuando recibió la noticia, medios adecuados, siéndole preciso formar escuadra y apaciguar el ducado de Gheldres, en rebelión. Pasaron, por consiguiente, más de catorce meses desde que los Archidukes tomaron título y armas de reyes de Castilla y de León, hasta que el almirante de la mar de

¹ Real cédula dada en Granada, en Septiembre.

² *Viajes regios.*



Flandes, Felipe de Borgoña, les dió aviso de hallarse prevenidas en Flesinga las naves de la flota.

Eran en junto unas 40, españolas y flamencas ¹, puestas á cargo del Sr. de Iselstein, como almirante. Por nao real se eligió una de 450 toneladas de arqueo, propiedad de mercaderes de Zelanda, llamada *La Juliana*, tenida por la más hermosa que en aquellos tiempos hubiera en los mares del Norte, prescindiendo de los adornos aplicados á la comisión que iba á desempeñar.

En las compañeras se embarcaron la cámara, repostería y ropas, los arqueros de la Guardia real, y 2.000 soldados alemanes de infantería, sin contar los aventureros, acomodándose todos á punto de poder dar la vela el 10 de Enero de 1506.

Engañosas durante los primeros días las apariencias del tiempo, franqueó la armada los bajíos, embocando el Canal de la Mancha, donde volvió la estación por su nombre, entablándose vientos borrascosos del SO., acompañados de aguaceros y cerrazón. Los navíos se apartaron, dejando á la nave real aislada y muy comprometida sobre la costa de Inglaterra, no pudiendo regir la vela que hiciera falta; trataron, por el contrario, de acortarla, asustando á los viajeros la inclinación y los balances del vaso; y faltando ó rompiéndose las brazas durante la maniobra, se corrió la entena á sotavento, y llenó la mar el bolso del *papahigo*, escorando más y más la borda, hasta entrar el agua por arriba y quedar el buque dormido en tan peligrosa situación. Por mayor mal, la violencia del sacudimiento repentino hizo rodar hacia aquel lado los objetos no bien seguros; cayó entre ellos la lumbrera del fogón, iniciando el incendio en tres lugares distintos, y no sólo los del pasaje, los marineros también se atemorizaron, no sabiendo acudir al remedio de tantos accidentes.

Eran las embarcaciones de la época poco sólidas, de ligazón insuficiente, y tenían arboladura enorme, que contribuía, con el balanceo, á desquiciar la obra del calafate, abriendo

¹ Cincuenta, según Padilla, en la *Crónica de Don Felipe*.



las costuras si la mar se recibía del través á proa. Los siniestros marítimos se repetían por estas causas, haciéndola temerosa la navegación, en el invierno principalmente.

En medio de la confusión, natural entre los señores de la comitiva, acostumbrados á vida bien distinta, cayó el Rey sobre cubierta, de tan mala manera, que se le dió por muerto, observando había perdido el sentido. Entre sus servidores estalló entonces clamoreo general, perdido el respeto que infundía su presencia; pero duró, por fortuna, pocos momentos el mayor desorden, recobrado D. Felipe, que, aunque mal trecho del golpe, no dejó la serenidad ni el ascendiente. Con todo, gritaban, gesticulaban, mandaban á la vez cosas distintas, y probablemente inconvenientes, todos aquellos grandes de la Corte, aturdiendo á los pilotos y marineros, harto preocupados con la responsabilidad y el peligro efectivo.

Hubo escenas cómicas entre los que tuvieron por cierta la salida de este mundo, siendo de referir, por curiosa, la de haber atado á la espalda del Rey un pellejo inflado para que hiciera oficio de flotador salvavida, poniendo rótulo que decía: *El Rey Don Philipe*. Las crónicas convienen en la declaración de entereza de D.^a Juana, indiferente á la idea de perder la vida ¹; únicamente la preocupaba el afán de no apartarse un punto del objeto de que estaba pendiente su razón.

En el momento crítico, un marinero de los que en casos tales se sacrifican por sus semejantes sin buscar renombre, diciendo: «¡Ea, señores, aquí no hay necesidad de lágrimas, sino de manos!», apretando el cuchillo entre los dientes, se echó á la mar asido á un cabo de cuerda, y hendió el bolso de la vela causante de la zozobra. El viento rasgó la tela entonces, haciéndola añicos; adrizó, por consiguiente, el casco, volviendo á balancear violentamente, y precipitándose por las escotillas el agua de que estaba inundada la cubierta, apagó el fuego, no dejando otra cosa que hacer sino funcionar las

¹ *Viajes regios*. Citanse en este libro las relaciones contemporáneas, algunas de testigos de vista.



bombas y envergar vela nueva con que defenderse de las olas.

Quede memoria de la acción, ya que el nombre del valeroso marinero callaron los cortesanos, una vez repuestos del susto. Tan sólo dijeron que le galardonó el Rey dándole plaza de arquero en su guardia.

Verdad es que *La Fuliana*, comprometida como dicho queda, por la proximidad de los bajíos de la costa, corría todavía el riesgo inminente de estrellarse, en que estuvo más de cuarenta horas; pero vencido el trance, resistía, ganando tiempo, que es á lo que aspira el mareante en lucha con la mar embravecida, contando con aprovechar cualquiera circunstancia favorable, y á la nave real se ofreció la de una clara en el celaje, durante la cual vieron los pilotos, ó creyeron ver, la boca de un puerto á corta distancia. Arribaron sobre él súbitamente, protegidos de la Providencia, no siendo nada menos necesario para concebir de qué modo salvó la quilla un banco de arena en la entrada, alzándose en la cresta de las olas para caer en aguas tranquilas y seguras, con asombro de los habitantes de la ribera.

Don Felipe escribió á su suegro el rey de Aragón, desde Dorchester, á 20 de Enero, que, por tormenta, en que se vieron en terrible peligro, fué forzado á entrar en un puerto bien malo de Inglaterra, que se llama *Porlán* (Portland) ¹, y que se proponía continuar en breve el viaje desde *Antona* (Southampton), adonde había mandado reunir la armada.

El almirante Iselstein arribó á Falmouth con 18 navíos, y en otros surgideros se guareció el resto, exceptuando á cuatro que naufragaron en el litoral, uno de éstos, el que conducía á D. Diego de Guevara, mayordomo mayor de la reina, y

¹ Los historiadores modernos han procurado decidir qué puerto fué aquel en que entraron los Reyes de una manera que parecía prodigiosa, inclinándose á decidir que no debió de ser ninguno de los principales. Sandoval, en la *Historia del Emperador Carlos V*, lo nombra *Morilas*; el crítico M. Gachard presumió fuera el fondeadero de *Melcombe Regis*; pero la carta escrita por D. Felipe, publicada en la *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, t. VIII, pág. 370, disipa las dudas.



el destinado á la repostería; de los otros dos, pocos hombres escaparon con vida.

Cuando llegó á Londres nueva de la arribada, se designaron emisarios para recibir á los reyes de Castilla é instalarlos en el Castillo de Windsor, donde fueron obsequiados. Enrique VII aprovechó la oportunidad y la disposición de ánimo de D. Felipe, con el fin de negociar tratados de amistad y comercio, tan ventajosos para él como adversos resultaron á los intereses de la navegación de Castilla y Flandes ¹, resarciéndose de los gastos del hospedaje y fiestas prolongadas tres meses.

En tanto andaban inquietos con la tardanza en España, temiendo por la suerte de los viajeros, especialmente el rey don Fernando. «Cuando supe la tormenta que hovieron en la mar, escribía ², creyendo que sus naos serían perdidas, yo les envié á toda diligencia las mejores naos que se hallaron en la costa de Vizcaya para en que viniesen, y fice hacer oraciones y procesiones generales y particulares para que Nuestro Señor los trujese con bien, y proveí en todo el reino, y señaladamente en los puertos de mar, que aparejasen todo lo que convinia para que fuesen recibidos y servidos con mucho placer.»

Imitaron la diligencia algunos señores muy interesados en la terminación feliz de la travesía, habiéndolos, como don Francisco de Zúñiga, Conde de Miranda, que emprendieron crucero con navios fletados de su cuenta, por hacerse agradables á los viajeros.

Al fin partieron éstos de Falmouth el 22 de Abril, con su armada repuesta y engalanada como en un principio, y en cuatro días ganaron el puerto de la Coruña, no queriendo seguir al de Laredo, designado para el desembarco, en consideración—se dijo—al voto hecho durante el temporal pasado por ciertos caballeros de la Corte, de ir descalzos y á pan y agua en peregrinación á Santiago de Galicia desde el lugar

¹ Francis Bacon, *The history of the raigne of King Henry the seventh*. Londón, 1622.

² Á su embajador en Roma: ha publicado la carta D. Antonio Rodríguez Vill'a en su estudio *La Reina Doña Juana la Loca*. Madrid, 1892.



en que pusieran pie. Ocurrió por contrariedad no haber nada dispuesto en el pueblo y tener que dormir á bordo los Príncipes mientras se les habilitaba alojamiento; mas diéronse por contentos con no pasar la noche en alta mar, con exposición de que no fuera sola, si ocurría mudanza en los vientos.

El mismo día de la llegada, domingo 26 de Abril, escribió Don Felipe á su suegro avisándole, y antes de salir de la ciudad expidió órdenes y privilegios en favor de los maestros y pilotos que salieron de Vizcaya á buscarle y de los que habían transportado los efectos de su recámara. Una de las cédulas, firmada á petición de los marineros de la flota, así de Vizcaya como de Flandes y de Galicia, era de beneficio general, mandando reformar el derecho de portazgo exigido por el Deán y Cabildo de Santiago á toda nao de gavia que fondeara en la Coruña, derecho que habían subido á dos coronas desde dos reales anteriormente pagados ¹.

Hállanse las cédulas en la *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*, t. VIII, páginas 375 á 381.