



XXIII.

GALAS MARINERAS.

1554-1559.

Viaje del príncipe D. Felipe á Inglaterra.—Escuadra en la Coruña.—Nave Real.—Galeaza de Bazán.—Escuadra inglesa.—La de Zelanda.—Abdicación del Emperador.—Dispónese á venir á España.—Viaje á Laredo.—Temporal.—Fallecimiento de Carlos V.



ADA menos de 150 velas se reunieron en el puerto de la Coruña con objeto de conducir y escoltar al príncipe D. Felipe, hijo del Emperador y heredero de los reinos de España, que pasaba á las Islas Británicas á casar con D.<sup>a</sup> María, reina de Inglaterra, llevando séquito de grandes y caballeros. El cronista del viaje <sup>1</sup> dió cuenta de los preparativos y de la nao Real en términos que conviene transcribir:

«Otro día (dice) quiso ver S. A. la nao en que había de ir, y así entró en una de Martín de Bretandona <sup>2</sup>, que así se llama y nombra. La cual estaba de esta manera: «toda ella, de proa á popa, guarnecida de grana de polvo, colorada, que trascendía; por encima, muchas cintas de seda de diversos colores, fijadas con clavetes dorados, y por los bordes de am-

<sup>1</sup> Andrés Muñoz, *Viaje de Felipe II á Inglaterra*. Zaragoza, 1554. Reimpreso por la Sociedad de Bibliófilos españoles, Madrid, 1887, con introducción en que se da noticia de cuarenta y nueve relaciones distintas.

<sup>2</sup> Bretandona á Bertendona.



bas partes más delanteras, de damasco carmesí, sembrados unos bastones y llamas de oro por todas ellas, y por los huecos de lo alto y bajo pintadas muchas historias de la generación y prosapia del Príncipe nuestro señor, muy airosas y por extremo acabadas, con otras antiguallas al principio; las gavias empavesadas, los mástiles y entenas muy pulidos, dados de graciosos colores, que en parte hacía algunas labores al romano. En la cámara donde S. A. había de dormir, de una talla y dorado hermosamente obrado y no menos muy costoso, según la talla y cantidad de oro que tenía, con una extraña jelsia para la claridad de ella que daba á la mar, y al otro lado de la popa una cuadra, no menos que la cámara, donde S. A. había de comer, con otro aposento, no tan obrado, pero de muy gentil parecer para algunos caballeros de su cámara y señores que en esta misma nao se embarcaron. Y demás desto, de lo alto y pimpollo del mástil primero colgaba un estandarte real de damasco carmesí, de treinta varas de largor, todo dorado y de ambas partes pintadas las armas, que el campo de lo que había de hacer colorado era del mesmo damasco, y sembrado por todo él de unas llamas de oro. En el segundo mástil de popa estaba otro estandarte del mesmo damasco, todo él dorado, con las mesmas armas, y de unas bravosas llamas del mesmo oro, con una orla que todo lo cercaba, muy polida, que hacía un gran palmo de labor en ancho, toda de oro. A la proa otras diez banderas de punta, unas más largas que otras, de damasco carmesí, todas doradas, con las mesmas armas en cada una de ellas, y llamas, con dos gruesos perfiles de oro. Más otras cinco banderetas del dicho damasco, plateadas, que hacían la mesma obra. Había más para el servicio de la nao trescientos marineros, todos vestidos de grana colorada á traje mareante, que verlos divididos por su nao y en partes muchos dellos juntos, con la nao tan sumptuosa, verdaderamente parecía la más deleitable floresta del mundo, ó por mejor decir, un paraíso terrenal, según la policia y frescura y diversidad de colores y otras notables y extrañas cosas, que al parecer y ver de todos mostraba. Y en cuanto á los estandartes y banderas



susodichas, éstas mandó hacer S. A. para en la nao que había de ir, aunque el Bretandona tenía otras muchas y hermosas puestas, que volaban de las entenas y gavias y otras partes de la nao. En esto y en lo demás que habéis oído acerca del aderezo y compostura della, gastó diez mil ducados. En la cual S. A. se embarcó con algunos caballeros principales.

»Visto por S. A. una tan hermosa y maravillosa pieza, pasó de allí en la nao que los Embajadores habían venido, donde se le dió una espléndida y real colación, en lo cual, con ellos y con los Grandes, S. A. se holgó muy mucho.....

»Pues como S. A. ya hubiese recorrido y visto la suntuosa armada, se volvió á palacio con los Embajadores y caballeros.....

»En esto, como ya corriese y se llegase el natural tiempo para caminar, mandó á toda priesa se recogiese y embarcase la gente, y así mandó pregonar con reyes de armas que toda la gente antes de embarcar se registrase ante D. Francisco de Castilla, su alcalde, so pena de dos tratos de cuerda; y que ningún criado de señor ni caballero se despidiese, ni de otra ninguna persona, ni mujer pasase sin su marido. Y así se hizo como S. A. lo mandó.

»Va en infantería (que en el Andalucía y Castilla se hizo) número de doce mil soldados, toda gente muy lucida, hermosamente aderezados de muy buenos atavíos, especialmente los andaluces, según pareció.

»Son las velas que en servicio de S. A. van cient naos y cincuenta zabras, todas á una muy lucidas por todo extremo; entré las cuales hubo nao que llevaba, por ambas partes, trescientos tiros de bronce.

»Hizo de costa, el tiempo que el armada estuvo suspensa en el puerto, cuatrocientos y diez mil ducados. Pasó S. A. en reales de á ocho y de á cuatro dos millones, sin otra gran cantidad de moneda en oro. No digo de la moneda que los grandes y caballeros pasaron, que no lo supe, ni habia para qué, porque era nunca acabar. Pagóse cuatro dias antes de alzar velas, por toda la gente de infanteria y marineros, diez



y ocho mil por cuenta. Y no parando S. A. de hacer mercedes á gente de calidad, dió gran suma de dineros....

»Conocido ser el tiempo próspero y natural para alzar velas, salió S. A. con todos los grandes y caballeros de la fortaleza, y jueves á 12 de Julio de 1554, á las once del día, entró S. A. en un esquife muy hermoso que aparejado estaba desta manera: todo él ricamente entapizado, y en la popa su dosel de brocado y asiento donde S. A. iba, y en la proa y lados otros muchos asientos para los grandes y caballeros á los cuales mandó S. A. se sentasen. Iban por banda doce remeros, que por todo eran veinte y cuatro, vestidos de grana de polvo, con sus bonetes de lo mesmo, acuchillados, con sus puntas de oro y plumas.

»Entrando S. A. en Bretandona, los grandes se despidieron para se ir en sus naos, en que los caballeros con los demás señores se dividieron, embarcándose cada uno en su nao. El duque de Alba fué en una hermosa nao maravillosamente aderezada, con tantos estandartes y banderas como en la que S. A. iba, muy bravosos pintados, aunque algunas eran de tafetán y las demás de lienzo. En la que iba el Almirante y su yerno, en otra maravillosa nao vizcaína, se decía que era uno de los más hermosos vasos que en la armada iban, así en parecer como en grandor, como en todo lo demás que convenía, que, al parecer de ella, era muy poca la diferencia que hacía á la mejor del armada. Todas las demás naos y zabras iban en extremo lucidísimas y costosas, según aquella grandeza y realeza representaban, con tanta diversidad de estandartes, banderas en tanta manera, que pasaban de quince mil; las velas mayores, mesanas, trinquetes, en parte pintadas muchas historias de Julio César y otros emperadores romanos, y antiguallas muy agraciadas y vistosas. Los marineros destas naos y zabras, todos á una mano gentiles hombres, dispuestos, bien tractados de muy buenos atavíos de grana y otras maneras de colores, mostrando, en general, grandes alegrías y regocijados placeres, saltando, trepando, haciendo mil gentilezas de sus personas por aquellas jarcias, gavias, mástiles, cuerdas, que verdaderamente parecían que andaban invis-



bles, ó como las más ligeras onzas, según la presteza y ligereza que mostraban, y en todas las más de las naos tocando cada momento trompetas italianas, españolas, atambores, pífanos y otros instrumentos apacibles, en que todo esto y muchos más regocijos la noche y día celebraban, por ir en servicio de tan alto príncipe y señor.

»Estuvo S. A. embarcado todo el medio día del viernes, hasta las tres de la tarde, viernes siguiente, que alzaron velas; tiró el armada de cada nao dos tiros, y no más, porque S. A. lo mandó así, y como todas á una tiraron, fué la salva casi otra segunda como la pasada. Pues retirados y metidos la mar adentro, era el mayor gozo de la vida, dulzura, deleitación, ver á una en general metidas aquellas velas y el ir tan huecas, soplando prósperamente ábrego en ellas, que en poco rato el armada se traspuso, que apenas se veía alguna vela. Y en este comedio la armada, puesta en alta mar, al parecer era una de las más fuertes y insigne ciudad del mundo, según de bien puestas y en orden iban tocando muchas veces los menestriles trompetas.....»

El cronista no incluyó en los doce mil soldados de infantería la guardia de S. A., de que trata aparte, diciendo «que eran cien alabarderos de la guardia española, con sus coletos guarnecidos de franja de terciopelo carmesí de sesma de ancho, con otra blanca del mismo anchor, haciendo entre las dos á manera de cuadros, con cordones de seda, que son los colores de S. A., blanco, encarnado y amarillo; los jubones, calzas, gorras, vainas, talabartes y zapatos de terciopelo amarillo con la misma guarnición. Cien alabarderos de la guardia alemana con la misma divisa y librea, salvo que llevan al doble de toda seda en el vestir, al modo tudesco. Cien archeros alemanes, que son de á caballo, con la misma divisa y librea, salvo que en lugar de capa llevan capotes de terciopelo amarillo», etc.

Primeramente se había aderezado para viaje del Príncipe una galeaza de propiedad de D. Álvaro de Bazán, haciéndole esta distinción merecida, por sus méritos y servicios. Después que dejó la capitania de las galeras de España, había vuelto



á su primitiva ocupación de armador de naos, y las tenía mejores que otro alguno en porte y armamento; así que pudo hacer asiento con el Rey encargándose de la guarda del mar de Poniente, desde el Estrecho de Gibraltar hasta Fuente-rabia, con título de capitán general, y obtuvo privilegio para construir por diez años *dos maneras de navíos diferentes de las que se usaban*, que podrán bogar dos órdenes de remos cuando quisieren; el primero en la primera cubierta, que venía á estar un palmo sobre el agua; el segundo orden en la segunda cubierta, y en una y otra existían portañolas para dos órdenes de cañones y culebrinas. Había introducido invenciones y modificaciones también en las entenas y en las velas.

En una de estas galeazas estaban dispuestas las salas y cámaras tapizadas y forradas de grana finísima con franjones de oro, y cuando se tenía todo á punto, surgió una cuestión de etiqueta inesperada. Los embajadores de Inglaterra traían también una nave real, con cartas de su soberana Doña María, rogando al novio D. Felipe que la usara, sirviéndose de ella en el viaje. El asunto se discutió en Consejo, decidiendo que no había lugar, y discurriendo medios de satisfacer en lo que fuera posible á los embajadores y de no agraviar á D. Álvaro de Bazán, quedó acordado que no embarcaría el Príncipe ni en la nao inglesa ni en la del Capitán general de la costa, sino en una tercera, que fué la de Bertandona, y que D. Álvaro iría en ella acompañando á S. A. en clase de consejero

No fueron éstas las únicas dificultades que surgieron, y eso que la travesía fué muy feliz, sorteándose la niebla del Canal sin que entre tantos navíos hubiera accidente, hasta el día 19, que recalaron entre Southampton y la isla de Wight. Procedieron aquéllas de susceptibilidades geniales de los ingleses y de cuestión de precedencia de saludos al unirse su escuadra con la de Flandes y salir juntas al encuentro de D. Felipe. La última mandaba el vicealmirante Adolfo de Borgoña,

<sup>1</sup> Ochoa de la Salde, *La Carolea*, Lisboa, 1585, fol. 430.



y no halló, según parece, ni la consideración ni la cortesía que debía esperar. Las cartas que dirigió á los ministros en Bruselas suponen en el almirante inglés mala disposición hacia su futuro rey, el príncipe español, y no mejor arte en el gobierno de los navíos que tenía á cargo. Varios capitanes se le habían amotinado, entrando en Portsmouth, contra sus órdenes, y declarando no querer servir más si no se les pagaban los atrasos; protestaban al mismo tiempo de la calidad de los víveres, mostrando las barricas de carne podrida y de cerveza agria, y aun sin estas causas le contradecían y criticaban sin respeto.

Este almirante habia destacado buques ligeros que le avisaran la aproximación de la armada española, y se entretenían en piratear por el Canal, con el escándalo de vender públicamente en el muelle de Portsmouth los objetos robados <sup>1</sup>.

En el casamiento con María de Inglaterra ostentó D. Felipe los títulos de rey de Nápoles y duque de Milán, cedidos por su padre el Emperador por poco tiempo, que, sin pasar mucho, los actos de abdicación de la soberanía completa suspendieron los ánimos, asombrando al mundo. Don Felipe pasó el Canal, de Dover á Calés, marchando por tierra á Bruselas en Septiembre de 1555 á presenciar el acto imponente que se realizó en Enero del año siguiente. Don Carlos, descargado del enorme peso de la corona, manifestó en seguida rara impaciencia por verse dentro de las paredes del convento elegido para su retiro.

Con urgencia se procedió á organizar armada en Flesinga sobre la base de las escuadras de Castilla y Guipúzcoa, que allí estaban, hasta juntar unas sesenta naos gruesas <sup>2</sup>. El al-

<sup>1</sup> *Correspondences diplomatiques et actes officiels concernant le mariage entre Philippe, Prince d'Espagne, et Marie, Reine d'Angleterre.* Bruxelles, 1882, doc. núm. cccxiv.

<sup>2</sup> En estos dias ocurrió un siniestro, de que queda memoria por los romances en que se comunicó la noticia. *El grande incendio de fuego en las naos que se quemaron en la ribera del Guadalquivir, de la muy noble y muy leal ciudad de Sevilla, el qual fué muy terrible por acacer de noche, á 21 dias de Septiembre. Hecho en metro por un cierto ess tudiante, profesor en arçes en la insignie universidad de Sancta Maria de Jesus de la dicha ciudad.* 1554. En 4.º.—*La muy lamentable destruyçion y espantoso fuego que se encendió en el rio Guadalquivir, sábado á 22 dias del mes de Septiembre deste presente año de 1554.*—Cuatro hojas en 4.º, por Alonso Hernández Campos.



mirante de Flandes, Maximiliano de Borgoña, solicitó la honra de conducir al Emperador por última vez, como tantas lo había hecho; mas D. Carlos declaró ser necesarios en aquellos mares y no querer que se alejara de ellos, por lo cual puso Felipe II la armada imperial á cargo de D. Luis de Carvajal, capitán general que era de la escuadra de Guipúzcoa.

Este D. Luis, de tiempo atrás compartía con D. Alvaro de Bazán el cuidado de la guarda del Océano; el último desde el Estrecho de Gibraltar á Fuenterrabía, él desde el golfo de Gascuña á Flandes, transportando de continuo soldados y dinero á aquella sima en que se hundían la savia de España y los tesoros del Nuevo Mundo. En el viaje de D. Felipe á casar con María dirigió la vanguardia de la flota; posteriormente tuvo encargo, que al presente causará asombro á los hijos de Albión, de guardar las costas de Inglaterra, porque este reino no poseía fuerzas navales con que garantizarlas.

La escuadra de naos flamencas y zelandesas convocadas para el viaje de D. Carlos, que eran 19 de 100 á 800 toneladas, tenía por general á Adolfo de Borgoña, señor de Walken, y en su capitana se había preparado digno alojamiento á las reinas viudas de Francia y de Hungría, D.<sup>a</sup> Leonor y D.<sup>a</sup> María, hermanas del Emperador. Para ello se hicieron expresamente las obras de comodidad y adorno, sin falta de amplitud, por ser el navío nombrado *le Faucón* (halcón), de 600 toneladas, con cuatro gavias.

No había, sin embargo, término de comparación con la nao elegida para llevar á Carlos V, algo menor en dimensiones, toda vez que medía 565 toneladas, teniendo tres gavias, pero de superior elegancia y fortaleza en vaso y arboladura. Era la misma que condujo á Inglaterra á D. Felipe, conocida más bien que por el nombre propio, *Espíritu Santo*, por el de su propietario y capitán Martín Jiménez de Bertendona, hombre noble de Vizcaya y gentil soldado y marino<sup>1</sup>; los despachos oficiales, las cartas mismas del Rey, la

<sup>1</sup> Juan Antonio Vera y Figueroa, *Epitome de la vida de Carlos V*, Madrid, 1654.



apellidan *la Bertendona*, dando bien á entender cuánto era estimada. Ahora se hicieron mutaciones en el repartimiento y en la decoración primitiva de grana, oro y blanco, colores del Principe, por el favorito del Emperador. La cámara ocupaba la parte extrema del castillo de popa, recibiendo luz por ocho ventanas y puertas de cristales sobre la galería exterior que rodeaba toda aquella parte de la nave. En el interior estaba artísticamente esculpida y tapizada de paño verde. Seguía hacia proa una hermosa antecámara, que servía de comedor, y un pasillo de acceso á dos grandes dormitorios en los costados, con ventanas y puertas también á la mencionada galería. La cama y mesa de noche estaban suspendidas con aparatos de balance; las cortinas y alfombras eran del mismo color verde que presidía en el orden general; y teniendo en cuenta la sensibilidad de D. Carlos al frío, se instaló estufa. Más á proa había contiguos tres camarotes, destinados al sumiller de corps, al jefe del guardarropa y al ayuda de cámara. En el entrepuente se formaron otros 20 camarotes para los jefes y gentileshombres de cámara; allí se había puesto repostería, panadería, horno, cocina, procurando no olvidar nada que sirviera de regalo al eximio viajero. Hasta el agua fué objeto de cuidado, estivando en la bodega enormes tinajas de barro con tapas de la misma materia, para prevenir la descomposición que sufre en los primeros días de mar, envasada, como entonces se hacia de ordinario, en tonelería de madera.

Armonizaban con la riqueza de muebles los objetos exteriores de mayor visualidad: la artillería, las velas, aquellas banderas de damasco carmesí, aquellas flámulas doradas que llegaban al mar desde el extremo de los árboles, aumentadas con un estandarte en que parecía el águila imperial abrazando las armas de España con alas y garras, y entre las dos cabezas del ave simbólica, el crucifijo con leyenda: *Tu est protector meus et defensor meus*.

La marinería llevaba, como de costumbre en tales casos, vestidos y bonetes de paño grana; los arqueros, trompetas y pífanos, vistosas libreas, dando en conjunto al navío un ca-



rácter verdaderamente regio. Don Felipe II quedó muy satisfecho de la inspección, diciéndolo en carta dirigida á la princesa D.<sup>a</sup> Juana, gobernadora de España, y dándolo á entender en otra en que ordenaba al capitán general D. Luis de Carvajal reservase aquel bajel para su servicio. En cambio, la lentitud de los preparativos consumía á D. Carlos, alojado desde principio de Agosto en Zelanda, en espera del día de marcha.

El embarco se verificó el 15 de Septiembre con la solemnidad y estruendo de artillería de rúbrica, asociándose esta vez al concurso de la corte y la milicia ceremonia de preces religiosas. Don Felipe tenía encargadas rogativas en todas las iglesias y monasterios, y procesiones en las ciudades impetrando la protección del Todopoderoso en el viaje, é igual petición se hizo simultáneamente en los reinos de España por disposición de la Princesa gobernadora. La armada dió la vela, mas la inestabilidad del viento la obligó á volver al fondeadero hasta el 17, en que definitivamente se alejó de la costa.

He insinuado en otro escrito <sup>1</sup>, refiriendo estos sucesos, que en la memoria del César debía de presentarse el contraste de la salida actual de Flesinga con la que treinta y nueve años antes hacía en dirección á Castilla. Antaño, joven, vigoroso, acariciado de la ventura, soñando con la fama que los ministros, embajadores y magnates del séquito le mentarían sin cesar, divertido con los incidentes más sencillos y aun con las privaciones ó molestias de la navegación. Hogaño, agobiado, más que por la edad y la fatiga, por el desengaño y la amargura, ansioso de soledad, mortificado con la dilación y las contrariedades.

Lo mismo que la otra vez, salió á su encuentro la armada de Inglaterra, entre Dover y Calés, saludando con la artillería y ofreciendo mensaje de la reina María con invitación de descansar en algún puerto de sus dominios; mas aunque fué preciso buscar abrigo durante veinticuatro horas en la isla de

<sup>1</sup> *Vinjes regios.*



Portland, no desembarcó persona, esperando que el viento consintiera la continuación de la travesía, acabada con felicidad en el puerto de Laredo el 28 del mismo mes de Septiembre, aunque no sin molestia de D. Carlos, que desembarcó la misma tarde bien flaco y fatigado de la dolencia de la gota.

Ocurrió después del desembarco que el tiempo, bonancible y propicio mientras duró el viaje, cambió bruscamente en temporal desencadenado. La nao almiranta de Flandes en que navegaban las reinas, con sólo venir algo á retaguardia, no consiguió ya tomar el puerto; tuvo que capear durante la noche y entrarse al día siguiente en Santander, y una flota de naves mercantes, salida de Laredo pocas horas antes de llegar la armada, sufrió la sacudida, desarbolando las más y zozobrando algunas, con pérdida de vidas.

Se dijo entonces que el desastre alcanzó al navío de Bertendona; Famiano de Strada, Vera y Figueroa, De Raclot, Leti, lo consignaron en sus historias, y el cronista mismo del Emperador, Fr. Prudencio de Sandoval, escribió que «la nao en que había venido S. M. se hundió y la tragó el mar, que parece que no esperaba á más para perderse de que este glorioso príncipe saliese de ella.» Los documentos oficiales no autorizan la creencia, y lo probable es que en la misma nao Bertendona ó *Espíritu Santo* hiciera la travesía D. Felipe cuando á España vino en Septiembre de 1559, con las particularidades comunes de haber entrado en Laredo y saltar inmediatamente borrasca, en que se perdieron varias, siendo una la que conducía los papeles de las secretarías de Estado <sup>1</sup>. En lo que no hubo punto de comparación fué en las aficiones náuticas del padre y del hijo. El primero se complacía en la mar, como atestiguan sus muchos viajes y la mortificación de los cortesanos que habían de acompañarle <sup>2</sup>; sufría las molestias y no le preocupaban los peligros: un escri-

<sup>1</sup> En este viaje de Ramua á Laredo condujo la armada real Pedro Méndez de Avilés.

<sup>2</sup> Don Antonio de Guevara, *La vida de la galera*, véase *Disquisiciones náuticas*, tomo II.



tor del tiempo le presentaba *assueto a perigli maritimi poco meno d'ogni privato nocchiero*<sup>1</sup>.

Desde el monasterio de Yuste, elegido para su retiro, seguía con interés las noticias de ocurrencias navales entre las que informaban la política europea. Era en apariencia ajeno al gobierno del Imperio; cubríalo, no obstante, la sombra de su personalidad irreemplazable, influyente en las cosas más pequeñas, como en las de verdadera importancia, así que reinó de hecho hasta el 21 de Septiembre de 1558, en que ocurrió su fallecimiento.

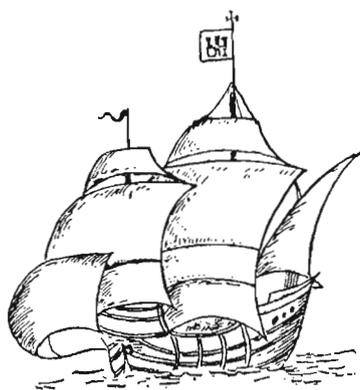
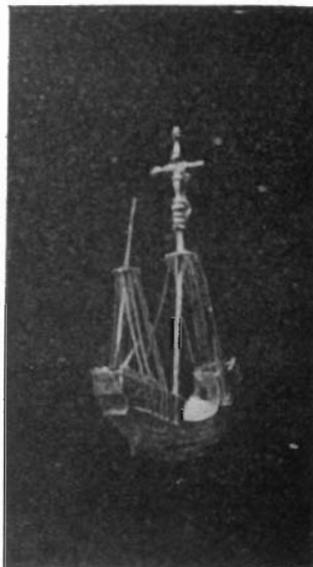
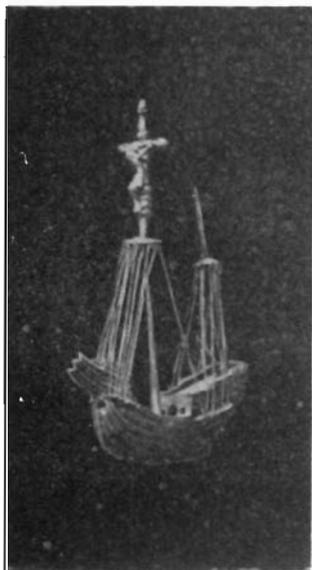
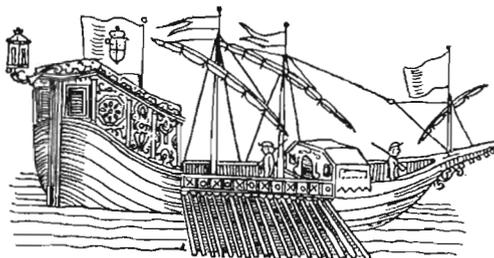
Á los dos meses (el 17 de Noviembre) le siguió al sepulcro la reina de Inglaterra D.<sup>a</sup> María, mujer de su hijo Felipe, y entonces empezó en realidad el cambio de la situación gubernamental de España.

Hubo en este espacio de tiempo sucesos que no deben quedar inadvertidos. Como antes se ha indicado, desde 1552 estaba D. Luis de Carvajal encargado de proteger y asegurar la navegación mercantil de Flandes, con armada de diez naos y dos zabras, que sumaban 2.500 toneladas, 450 hombres de mar y 1.600 de guerra<sup>2</sup>; y no sólo amparaba á las naos españolas; tenía orden de hacer igual oficio con las inglesas, escoltándolas y favoreciéndolas; comisión enojosa en que le ayudaba la escuadra de Pero Menéndez de Avilés, de mala gana, lo uno, porque se desprende de sus comunicaciones y

<sup>1</sup> Lorenzo Capelloni, *Vita del principe Andrea Doria*, Vinegia, 1565.

En cierta rodela de la Armería Real, descrita por D. José Ramón Mélida, aparece Carlos V. triunfante en la proa de una nave, vestido de armadura romana y desnudas las extremidades, empuñando el estandarte típico de las legiones, coronado del águila de dos cabezas. La Victoria baja á añadirle la corona de laurel, y ante él va la Fama, que lleva el escudo con el lema PLUS ULTRA. Al pie de la nave aparecen Hércules y Neptuno, como factores míticos de la obra de dilatación de los límites del mundo hasta allende los mares, por lo que el primero de dichas deidades acaba de arrancar una de las columnas que en los montes Calpe y Abyla levantaron para transportarla al punto adonde arribe el victorioso César en la nave que sirve de pedestal á su gloria. En primer término aparecen el Betis y el África cautiva, indicando hasta en su colocación la respectiva posición geográfica, como asimismo que del Betis partían para el Nuevo Mundo las naves imperiales.

<sup>2</sup> Se especifica la composición de esta armada, naves, personal, sueldos, etc., en documento de la *Colección Sans de Barutell*, art. 4.<sup>o</sup>, núm. 196.



**Galera grabada en la lápida sepulcral de D. Fernando Colón.  
Nave de plata del relicario de la catedral de Palma de Mallorca.  
Nao de la carta de marear de Diego Ribero.**





quejas repetidas que la tierra inglesa estaba perdida, parado el obraje de lanas, y no se les daba ningún auxilio de víveres ni dinero; lo otro porque en aquellas costas sufrían mucho con los temporales del invierno; habían tenido averías y naufragios en el constante crucero de Dover á Calés, sobre todo de dos naos perdidas en Octubre de 1557, yendo en ellas 22 cajones de moneda de S. M., que se salvaron con harto peligro; lo principal porque los señores ingleses no agradecían el servicio, antes bien, los había *de buena casta* que se echaban al mar á robar, de modo que era lo de menos el encuentro con naves ó flotas francesas, porque éstas solían quedar bien descalabradas <sup>1</sup>.

Aun pertenece á la historia de Carlos V el crucero hecho en aguas helénicas por D. Juan de Mendoza, que había llevado dinero á Nápoles, y no teniendo ocupación por el momento, tomó á bordo dos compañías de soldados y con ocho galeras de su cargo, cuatro de Marco Centurión, una del señor de Monago y otra del Marqués de Terranova, fué sobre Morea, apresó nueve galeotas turcas, libró quinientos cristianos de cautiverio y se trajo otros tantos prisioneros á Medina <sup>2</sup>.

Cuando se trate de juzgar los actos del magnánimo César, tarea ajena á este escrito, será equitativo recordar las frases que él dijo:

«El que ha de gobernar se obliga á mucho; porque si es justo, le llaman cruel; si piadoso, le desprecian; si liberal, le tachan de pródigo; si se refrena, de avaro; si es animoso,

<sup>1</sup> Constan estas ocurrencias en las cartas de D. Luis Carvajal y de Pero Menéndez, copiadas en la *Colección Sans de Barutell, Simancas*, art. 4.º, núms. 196 á 239, con relaciones de temporales, naufragios, combates con franceses y presas. Del servicio prestado á Inglaterra ofrece testimonio la reina María en carta dirigida al duque de Saboya, de Westminster á 18 de Enero de 1558, noticiando que la escuadra suya encargada de la guarda del Canal de la Mancha quedó destrozada en un temporal, y su señor y esposo D. Felipe había ordenado á D. Luis de Carvajal que con la de su mando supliera la falta. Está publicada en las *Relations politiques des Pays-Bas et de l'Angleterre*, t. 1, pág. 118.—La escuadra inglesa se componía de naves de 50 á 100 toneladas.—*Viajes regios*, pág. 134.

<sup>2</sup> Carta dirigida á la Reina gobernadora en 24 Julio de 1556.—Colecc. *Sans de Barutell, Simancas*, art. 4.º, núm. 214.



le reputan por inquieto; si es grave, dicen que es soberbio; si es afable, vano; si es quieto, le tienen por hipócrita; si es alegre, por disoluto, y por fácil si se aconseja; con que los hombres se tienen compasión; pero del rey no; porque le miden los pasos, le cuentan los bocados, le notan las palabras, y casi, como si no fuera hombre de carne como los demás, quieren que en los afectos sea bronce y en los dichos Salomón.»

---