

Coferencia de clausura a cargo del  
Prof. Dr. MIGUEL ÁNGEL LADERO QUESADA,  
de la Real Academia de la Historia



# El viaje de la infanta Juana a Flandes en 1496

MIGUEL-ÁNGEL LADERO QUESADA  
*Real Academia de la Historia*

## 1. INTRODUCCIÓN

Hay ocasiones en que el estudio de acontecimientos de especial importancia o complejidad permite también explicar mejor el conjunto de estructuras, valores y posibilidades presentes, con carácter mucho más general, en ese momento histórico. El procedimiento se ha aplicado, por ejemplo, al análisis de grandes batallas pero estas páginas se dedican a otro tipo de suceso distinto, de carácter diplomático, relacionado con las alianzas matrimoniales entre dinastías a las que dedicaron su mayor atención los Reyes Católicos en el último decenio de siglo XV, implicando en ellas a todos sus hijos.

El suceso elegido aquí es la preparación del viaje de la infanta Juana a Flandes, para realizar su matrimonio con el archiduque Felipe de Habsburgo, en agosto de 1496. En él se ponen de manifiesto las capacidades de la monarquía para establecer en plazo muy breve un dispositivo complejo de medios humanos, administrativos y financieros que permitieron la formación de una gran flota, su armamento y aprovisionamiento, la contratación de gente de guerra y mar y, al mismo tiempo, la ordenación del proceso desde el punto de vista político y diplomático, la formación de la Casa de la archiduquesa y la adquisición de los elementos necesarios tanto para su vida cotidiana como para el aparato de lujo y dignidad que debía rodearla. Y todo ello poniendo a contribución los recursos de sus reinos, especialmente los de Castilla, según la capacidad institucional que en cada caso tenían los Reyes Católicos para movilizarlos.

Recordemos, para comenzar, los antecedentes próximos. El tratado de Tours-Barcelona (enero de 1493) entre Carlos VIII de Francia y Fernando e Isabel, mediante el cual se reintegraron en los dominios del rey de Aragón los condados de Rosellón y Cerdeña, preveía la no oposición de éste a los derechos que Carlos VIII se disponía a reclamar sobre el trono de Nápoles, siempre que se respetaran los de otras partes interesadas, y la suspensión de todas las alianzas matrimoniales que los futuros Reyes Católicos tenían previstas con las Casas de Borgoña e Inglaterra si no contaban antes con la aprobación del rey francés.

De hecho, la buena relación con el papa Alejandro VI, la paz con Génova, desde agosto de 1493, pronto transformada en alianza, y la resolución del conflicto con Portugal sobre la navegación y descubrimientos oceánicos, que culmina en el Tratado de Tordesillas (junio de 1494), dejaban a los Reyes Católicos un amplio margen de maniobra para reaccionar ante los sucesos que se desencadenaron en Italia a lo largo de 1494. La entrada del ejército de Carlos VIII en aquella península y la ocupación de Nápoles, que sucede ya en febrero de 1495, fue acompañada por la creciente separación y desacuerdo

entre el rey francés y los Reyes Católicos, que se consuma con la ruptura del tratado de Barcelona a finales de enero de 1495, y la formación de una Liga encabezada por el Papa para hacer frente a la intervención francesa, de la que formaron parte el emperador Maximiliano, los Reyes Católicos, Milán y Venecia. Para entonces, Fernando e Isabel habían enviado ya barcos y tropas a Sicilia que, más adelante, intervendrían en Nápoles.<sup>1</sup>

Pero no es ahora nuestro propósito tratar sobre el desarrollo de la llamada primera guerra de Italia, salvo como referencia a tener en cuenta para explicar las circunstancias en que se produjo el definitivo acuerdo o tratado para el doble enlace con la Casa de Habsburgo, firmado en Amberes el 20 de enero de 1495: Juan, heredero de los Reyes Católicos, casaría con Margarita, hija del emperador Maximiliano, y el archiduque Felipe, hijo de éste, con la infanta española Juana. A principios de noviembre, el embajador Francisco de Rojas, en nombre de Juana, procedía a los desposorios entre la infanta y Felipe, mientras que, en Valladolid, tenían lugar los de Juan y Margarita, también por poderes. Eran las primeras piedras de un edificio cimentado en intereses marítimos y mercantiles y en alianzas dinásticas al que se incorporarían posteriormente Portugal e Inglaterra, diseñado con el propósito de crear una especie de equilibrio entre reyes amigos capaz de compensar el temido hegemonismo francés.

Por el momento, estamos en el otoño del año 1495, la tensión bélica crecía. Lentamente, entre julio de aquel año y julio de 1496, se consiguió el fin de la presencia francesa en Nápoles. Pero Carlos VIII se dispuso a abrir un nuevo frente en el Rosellón, para intentar la recuperación de aquellos territorios, de modo que los preparativos militares de los Reyes Católicos destinados a defender el ámbito pirenaico, que ya habían comenzado en el otoño de 1495, llegaron a su máximo desarrollo a mediados de 1496, justamente cuando culminaban también los realizados para el viaje de Juana.<sup>2</sup> La movilización era general en Castilla y el desplazamiento de la infanta a Flandes se organizó como una operación naval armada de gran importancia, ante el temor de algún ataque por parte francesa, más aún teniendo en cuenta que los mismos buques traerían a Castilla, en viaje de retorno, a Margarita, la esposa del príncipe Juan.

\* \* \* \* \*

La importancia de las operaciones militares y el fuerte gasto producido por la guerra del Rosellón ha sido objeto de escaso tratamiento por parte de los historiadores, mucho más atentos a lo que sucedía en Nápoles. Lo mismo puede afirmarse del viaje de la infanta Juana a Flandes, aunque no faltan las referencias. Aprovecharemos aquí la posibilidad de ampliar nuestros conocimientos sobre aquel suceso y sus circunstancias, mediante el estudio del copiadore de misivas reales sobre el asunto y el de las muchas cuentas, extensas y detalladas, que rindieron cuantos tuvieron responsabilidad en unas u otras partes de su desarrollo.<sup>3</sup>

1. La mejor exposición de estos sucesos en L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Los Reyes Católicos. El camino hacia Europa*, Madrid, 1990. Es también indispensable la obra de M.A. OCHOA BRUN, *Historia de la diplomacia española*, vol. IV, Madrid, 1995.

2. Detalles sobre las características y gastos de estas operaciones en A. LADERO GALÁN y M.A. LADERO QUESADA, "Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos: algunos presupuestos y cuentas de gastos entre 1493 y 1500", *Revista de Historia Militar*, 92 (2002), 43-103 y A. LADERO GALÁN, "La frontera de Perpiñán. Nuevos datos sobre la primera guerra del Rosellón (1495-1499)", *En la España Medieval*, 27 (2004), 225-283.

3. Además de esta documentación, que manejo directamente, hay algunas cédulas reales, también procedentes del Archivo General de Simancas, que editó E. J. de LABAYRU y GOICOECHEA, *Historia general del señorío de Bizcaya*, Bilbao, 1899, III, 709-723 y estudio en 517-524.

## 2. LA ORGANIZACIÓN DEL VIAJE

Los reyes pusieron a punto un amplio equipo de colaboradores para la ocasión, aprovechando la flexibilidad con que podían utilizar los recursos de la corte y administración castellana, y encomendaron a sus componentes diversas misiones que cumplieron con eficacia y un notable grado de coordinación, pese a las distancias y dificultades de comunicación. En aquella época, el escaso desarrollo de una burocracia específica para cada función se suplía de esta manera, sobre todo para operaciones especiales, como era el caso, y los principios de “flexibilidad adaptativa de las instituciones” y de “potestad delegada” a favor de personas de la casa y corte real, funcionaban a pleno rendimiento.<sup>4</sup>

Así, la contratación de barcos y sus tripulaciones, su armamento y la recluta de gente de guerra se efectuó en Vizcaya, Guipúzcoa y zonas limítrofes, y corrió a cargo de Juan de Arbolancha, vizcaíno, importante armador bilbaino, vasallo de los reyes, apoyado por García de Cotes, “asistente” o corregidor real de Burgos, aunque algunos fletes los realizó en Sevilla el obispo de Badajoz, don Juan Rodríguez de Fonseca, gran experto en la materia pues a su cargo corrió toda la organización de flotas a Indias, N. de África y Sicilia desde 1493.<sup>5</sup> Arbolancha y Cotes ya habían intervenido activamente en la formación y despacho de la llamada “Armada de Vizcaya”, en 1492-1493.<sup>6</sup> La contratación de las dos carracas genovesas corrió a cargo de don Juan Manuel, embajador de los reyes en Génova.<sup>7</sup> Una parte del aprovisionamiento se adquirió en Andalucía, por el mismo obispo Fonseca, aunque otra provino de Galicia, donde se encargaron del asunto Juan de Arévalo, contador real del reino de Galicia, y Pedro Ortiz, corregidor de Carmona; más abastecimientos se adquirieron a última hora en Castilla la Vieja, por obra del mismo Pedro Ortiz y de Gonzalo de Quintana.<sup>8</sup> La selección y compra de todo el ajuar, joyas y objetos de la cámara y séquito de la archiduquesa se confió a Luis de Santángel, *escribano de ración* del rey y uno de los hombres de mayor confianza de los monarcas, que contó con el apoyo de Violante de Albión, a cuyo cargo estaba la cámara de la infanta.<sup>9</sup> Diego Vázquez y la mujer del

---

4. V. Sobre estos conceptos las esclarecedoras páginas escritas por J. M. PÉREZ-PRENDES, *La monarquía indiana y el Estado de derecho*, Madrid, Asociación Francisco López de Gómara, 1989, en especial 28-29. De todos modos, en aquellos mismos años se estaba produciendo la rápida formación de instituciones de mando y administración específicas del nuevo ejército permanente de la monarquía. Pero la organización del viaje de la infanta se hizo al margen de ellas, dadas sus características singulares.

5. M. ALCOCER MARTÍNEZ, *Don Juan Rodríguez de Fonseca: estudio crítico biográfico*, Valladolid, 1926. T. TERESA LEÓN, “El obispo don Juan Rodríguez de Fonseca, diplomático, mecenas y ministro de las Indias”, *Hispania Sacra*, XIII (1960).

6. V. Mi artículo “La ‘Armada de Vizcaya’ (1492-1493): nuevos datos documentales”, en *En la España Medieval*, 24 (2001), 365-394. Sobre Arbolancha, diversos datos en J.A. GARCÍA DE CORTÁZAR Y RUIZ DE AGUIRRE, *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Bilbao, 1966. Datos sobre la carrera administrativa de Pedro García de Cotes, que había sido corregidor sucesivamente desde 1477 de Ciudad Real, Salamanca, Plasencia y Segovia, antes de serlo de Burgos entre 1492 y 1502, en M. LUNENFELD, *Los corregidores de Isabel la Católica*, Barcelona, 1989. En los últimos años de su carrera fue también alcaide de Atienza.

7. El cedulaario en Simancas, Contaduría Mayor de Cuentas (CMC en lo sucesivo), primera época, leg. 1876. Las cuentas de Arbolancha en CMC, leg. 1, 1876 y 1891. Las de Cotes en leg. 99.

8. CMC, leg. 99.

9. Las cuentas de Santángel en CMC, leg. 128. Sobre Santángel: *Lluís de Santàngel i el seu temps*, Valencia, 1992. *Lluís de Santàngel. Un nou home, un nou mon*, Valencia, 1992.

secretario real Fernán Álvarez de Toledo realizaron también algunas compras de plata y ajuar en Toledo por orden de la reina.<sup>10</sup> Más adelante, ya en Flandes, se hicieron cargo de pagar otros gastos de la casa de la archiduquesa su capellán, Diego Ramírez de Villaescusa, y su tesorero, Martín de Mújica.<sup>11</sup>

La reina supervisó todas las operaciones, sin duda con mayor detalle que el rey Fernando, a cuyo cargo estaba, más directamente, la preparación de la guerra en el Rosellón, adonde hubo de encaminarse en julio mientras Isabel acompañaba a Juana hasta su embarque en Laredo.

El enlace entre la Corte y los teatros de operaciones, y el control de su eficacia, corría a cargo de los *continuos* reales enviados en cada caso como personas de toda confianza: Pedro de Zafra y Lope de Móxica o Mújica, son los dos nombres más destacados, ambos con muy buenas relaciones familiares –uno en la corte, el otro en Vizcaya– amplia experiencia y llamados a mayores empresas. Por encima de ellos, algunos de los grandes colaboradores de Fernando e Isabel; unos, habituales desde los comienzos del reinado, como los secretarios Fernando de Zafra y Fernán Álvarez de Toledo y el escribano de ración Luis de Santángel; otros llegados hacía poco a la corte pero extraordinariamente valorados, como el tesorero “de lo extraordinario” Alonso de Morales, de quien fluía la mayor parte de la financiación.<sup>12</sup> Parece que Fernando de Zafra fue, en muchos aspectos, el coordinador general de las operaciones, lo que no resta importancia al papel jugado por otros miembros de la casa real menos conocidos como Violante de Albión, Gonzalo de Quintana, Diego Vázquez ...

Los medios humanos de la administración regia movilizados fueron, en resumen, todos los disponibles y los más eficaces. Arbolancha aportó su larga experiencia como armador, su influencia social y el conocimiento detallado de todo lo relativo a la navegación y el comercio con Flandes. García de Cotes también la tenía, desde el punto de vista político, y sus intervenciones muestran cómo los corregidores no eran sólo delegados de la corona para sus relaciones con el poder municipal, sino para todo lo que hiciera falta. Lo mismo cabe decir, aunque en un plano de menor importancia, del corregidor de Carmona, el capitán Pedro Ortiz, actuando en un ámbito tan alejado de su oficio como era Galicia, donde su “alter ego” fue el oficial más importante de la Hacienda regia en aquel reino, Juan de Arévalo, contador también de la Hermandad de Galicia, pariente seguramente de otros Arévalo –Pedro, Antonio– que habían prestado eficaces servicios a los monarcas desde los comienzos de su reinado.<sup>13</sup>

Mientras que en Vizcaya, Guipúzcoa y la Montaña de Burgos los comisionados regios actúan en pareja, en Sevilla, Jerez y Cádiz la confianza de los monarcas descansa

10. Les paga el dinero correspondiente el secretario real Fernán Álvarez de Toledo, en su condición de contador mayor de la Orden de Santiago. Sobre este secretario, M. P. RÁBADE OBRADÓ, *Una elite de poder en la corte de los Reyes Católicos. Los judeoconvertidos*, Madrid, 1993. Las cuentas en CMC., leg. 95.

11. Cuentas en CMC, leg. 117, 267, 325 y 542.- Hay que tener presentes también los asientos de cuentas del tesorero general Alonso de Morales, en CMC, leg. 45 y 106 principalmente.

12. Las cuentas de este personaje han sido estudiadas y publicadas por R. DE ANDRÉS DÍAZ, *El último decenio del reinado de Isabel I a través de la tesorería de Alonso de Morales (1495-1504)*, Valladolid, Universidad, 2004.

13. A cuyo cargo corrió la gestión económica y fiscal de la conquista de Gran Canaria desde 1480. Vid. mi trabajo, “Las cuentas de la conquista de Gran Canaria”, *Anuario de Estudios Atlánticos* (Madrid-Las Palmas), 12 (1966), 11-94.

en don Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Badajoz, acreditado organizador de armadas y cabeza organizadora de todos los intereses y proyectos monárquicos en el Atlántico de influencia andaluza durante decenios. Y, fuera de los reinos, se contó también con la oportuna colaboración del embajador don Juan Manuel.

La cooperación del Almirante, don Fadrique Enríquez –primo hermano del rey– fue efectiva; don Fadrique estuvo al frente de la expedición, en la que participaron su madre y otros parientes y vasallos suyos, de modo que en absoluto fue honorífico o nominal, en aquel caso, el alto oficio que desempeñaba, sino que se despolvaron algunas de las prerrogativas que le correspondían. La relación con el Almirante se aseguraría mediante personas de su casa, a modo de enlaces e inspectores, en especial Francisco de Turégano y, ya durante el viaje, quienes designara para colaborar con los contadores, veedores, escribano, pagador de la armada y “abastecedor general”. En aquel momento, los equipos de personas que habían preparado el viaje cedieron la vez a las que dirigían la armada pero Arbolancha viajó en ella, con el cargo fundamental de pagador y “abastecedor”, y también Pedro de Zafra, como veedor y contador principal. Ambos aseguraron la continuidad necesaria, al igual que algunos oficiales de la Casa de la archiduquesa, recién formada. Pero, antes de alcanzar este punto de nuestro estudio, hemos de explicar algunos otros.

### 3. LA FORMACIÓN DE LA ARMADA

La decisión previa más importante, que Laredo fuera el puerto de embarque estaba ya tomada en enero de 1496, aunque en algún momento debió considerarse la posibilidad de utilizar un puerto asturiano, y así lo sugiere la previsión de que embarcaran tropas de nobles leoneses –luego abandonada– y una opinión del Almirante que sólo conocemos a través de la respuesta de los reyes en carta del 24 de abril de 1496 en la que, después de declararse de acuerdo con lo que aquél les escribe sobre el “embarcadero”, añaden: “mas porque el camino es muy largo y la mayor parte de el fragoso y montoso y segund los muchos cargos que se han de llevar truxera el camino mucha dilacion y asi por esto como por ser buen puerto e mucho mas cerca e mejor camino el puerto de Laredo”, se reafirman en que el embarque se haga allí.<sup>14</sup>

El primer aspecto que hemos de considerar en la preparación del viaje se refiere a la contratación y aparejo de la armada que efectuó el viaje. A comienzos de julio de 1496, cuando todas las tareas previas habían concluido, un memorial-resumen indica que el convoy dispuesto en Laredo estaba formado por dos carracas genovesas de 1.000 toneles cada una, 15 naos de entre 200 y 280 toneles, salvo una que alcanzaba los 760 y otras dos que tenían en torno a 400, 5 carabelas de 75 toneles y 20 pinazas auxiliares.<sup>15</sup>

14. Las ventajas de Laredo eran, por una parte, su buena comunicación con Burgos, realizada por el proyecto de un nuevo camino trazado en aquellos años y, por otra, su situación en la zona más activa y habitual de comercio y navegación vasco-castellana, cuyo centro principal era Bilbao. Vid. J. P. MOLÉNAT, “Chemins et ports du Nord de la Castille au temps des Rois Catholiques”, *Melanges de la Casa de Velázquez*, VII (1971). E. A. DE LA TORRE, « Viajes y transportes en tiempo de los Reyes Católicos », *Hispania*, XIV (1954), 365-410.

15. Este memorial o relación lo publicó L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Política Internacional de Isabel la Católica. Estudio y documentación*, Valladolid, 1971. IV, doc. 165, “Relación de los aparejos y gastos para la flota que ha de conducir a Flandes a doña Juana” (Simancas, Estado-Castilla, leg. 1-2º, doc. 356).

Bien se puede afirmar que aquélla fue la segunda "armada de Vizcaya", tanto por la procedencia de los navíos, salvo las dos carracas genovesas, como por el origen de la gran mayoría de sus tripulaciones y gentes de armas embarcadas. Si la primera, así llamada en su tiempo, al mando de Iñigo de Artieta entre 1493 y 1495, estuvo formada por una carraca, cuatro naos y una carabela auxiliar, ésta segunda contó con dos carracas, quince naos, cinco carabelas y veinte pinazas. Era la armada más poderosa de las que habían fletado hasta entonces los Reyes Católicos, además de tener el mejor armamento nuevo, con mucha artillería, y la fuerza militar más potente a bordo.

Sus dimensiones se ponen de relieve mejor al compararla con las expediciones que don Juan Rodríguez de Fonseca preparó en el otoño de 1494 para enviar tropas a Sicilia y Nápoles: en una primera armada, al mando del conde de Trevento, formaron la carraca y las cuatro naos de la antigua "armada de Vizcaya", con otras tres naos y diecisiete carabelas, donde embarcaron 1.863 personas; la segunda, donde fue Gonzalo Fernández de Córdoba, estaba compuesta por 29 carabelas, con 1.145 hombres embarcados, más otras cuatro naos en que viajaron 595 peones algo más adelante. El predominio de las carabelas indica que se trata de formaciones ligeras, destinadas al transporte de tropas y materiales, mucho más que a posibles combates y enfrentamientos en el mar, pues sólo en la primera expedición hay algunos barcos de mayor porte y capacidad de combate. En la armada de la infanta, carabelas y pinazas tenían funciones auxiliares y predominaban los barcos de mayor porte, con gran potencia de fuego, contaba con varios miles de hombres de armas embarcados y, como precaución complementaria, los reyes dispusieron que la acompañara una nutrida flota de barcos mercantes, algunos de ellos armados también para la ocasión.<sup>16</sup>

La ausencia de galeras se explica tanto por la mala adecuación de aquel tipo de navío a las condiciones atlánticas como por su gran costo de flete y mantenimiento. A igualdad de precio, aproximadamente, eran muy preferibles las grandes carracas, mucho más capaces<sup>17</sup> y, como en tantas ocasiones anteriores, fue Génova la encargada de proveer a la necesidad de los reyes castellanos, y no Venecia; casi al mismo precio, por cierto, que tuvieron las galeras de aquella procedencia fletadas durante las grandes batallas en torno al Estrecho de Gibraltar en la primera mitad del siglo XIV, porque 750 ducados de oro viene a equivaler a las 500 a 600 doblas u 800 florines que costaba al mes el alquiler y flete de cada una de aquellas galeras en tiempos de Sancho IV y Alfonso XI. El costo total de la armada se puede calcular con cierta facilidad, sumando a los 1.500 ducados mensuales del flete de las dos carracas (562.500 mrs.), el de las naos y carabelas a razón de 110 mrs. por tonel y mes (4.935 toneles son 542.859 mrs.), de modo que el flete mensual ascendía a más de un millón cien mil maravedíes. Y, como veremos, se pagó durante diez u once meses.

---

16. Los datos sobre las armadas enviadas a Sicilia y Nápoles en A. LADERO GALÁN y M. A. LADERO QUESADA, "Ejércitos y armadas...", 51-52 y 76 y ss.. El costo conjunto de ambas era de 3.513.000 mrs. mensuales, incluyendo el sueldo de marinería y gente de guerra embarcada, hasta 3.500 personas, pero no el de la gente "de tierra" al mando de Gonzalo Fernández de Córdoba.

17. Recuérdese que ya en la capitulación de Granada de 25 noviembre 1491 se acordó que, en caso de que el emir Muhammad XI, Boabdil, quisiera pasar con su familia y casa al N. de África, los Reyes Católicos pondrían a su disposición dos carracas genovesas.

Las naos y carabelas de la armada de la archiduquesa eran casi todas vascongadas, incluso las que se fletaron en Tortosa y Cádiz, lo que señala, una vez más, la gran potencia que tenía la marina cántabra y, en especial, la vizcaina y guipuzcoana, presente durante el siglo XV en todas las rutas del Atlántico, en especial hasta los puertos flamencos, y en las del Mediterráneo. Se trataba de barcos mercantes, fletados muy a menudo por mercaderes de otras regiones o países, pero, en aquella época, el paso del comercio a la guerra en el mar no exigía grandes cambios ni en los navíos ni en sus equipamientos. Por eso tuvieron tanto empeño los Reyes Católicos en reforzar la armada con una flota mercante que la escoltara y se beneficiase, al mismo tiempo, de su protección.

#### 4. LA FLOTA MERCANTE DE ACOMPAÑAMIENTO

“Y, demás del proveymiento antes dicho, Sus Altezas tyenen acordado de procurar como las gallaças de Venecia, que suelen pasar al Poniente en el mes de abril, vayan en conserua de esta armada, y asy mismo toda la flota de España, del Andaluzía e de las Montañas que estoviere presta para este tiempo”. Esto leemos en el memorial enviado al Almirante el 10 de enero de 1496, desde Tortosa, pero los hechos ocurrieron de manera bastante distinta. Del acompañamiento veneciano no se volvió a hablar, del mismo modo que tampoco del proyecto de contratar carracas de aquella procedencia, y los retrasos obligaron a sucesivas modificaciones.

Entre finales de febrero y finales de abril se concreta el proyecto de que la armada fuese acompañada por la flota mercante anual que se enviaba desde los puertos cántabros y vascos a Flandes, cargada de lana y hierro, más los barcos que, procedentes de Andalucía, transportaban especialmente fruta.

En aquel momento se estimaba que “las flotas de las lanas e del Andaluzía” serían unas 60 naos de las cuales quince tendrían más de 200 toneles de desplazamiento. Pero el argumento regio sobre su seguridad no resultaría muy convincente porque, en realidad, eran aquellos barcos los que habían de contribuir a reforzar la de la armada, como se demostró en el mes de mayo, cuando se embarcaron en ellas hasta 500 hombres de guerra y se traspasó algunas de sus sacas de lana a navíos de la armada regia a fin de dotar a los mercantes con alguna artillería porque así, según Cotes y Arbolancha, “serían todas de armada” (cartas reales de 12 y 26 de mayo), “de manera que los navíos puedan quedar alisados para poder bien pelear”, según señalan los reyes en las instrucciones dadas el 25 de junio a Zafra y Turégano.

Lo único que consiguieron los navíos mercantes, a última hora, fueron 150 quintales de sebo para atender a su mantenimiento. pero los daños originados a barcos, tripulaciones y mercancías a causa del retraso, y más todavía de la imposibilidad de efectuar el retorno dentro del año, son incalculables.

Sin embargo, la decisión de los Reyes Católicos no entrañaba novedades en el sistema de navegación pues, desde hacía mucho tiempo –tal vez desde finales del siglo XIII–, los barcos mercantes que hacían la ruta entre la costa cantábrica castellana y Flandes navegaban en flota o “en conserva”, lo que facilitaba el control fiscal de exportaciones e importaciones sobre las que se cobraba el impuesto aduanero o “diezmos de la mar” a la vez que, por otra parte, garantizaba mejor la seguridad contra

las acciones de corsarios, que ocurrían en tiempo de paz y, más aún, si había guerras, tan frecuentes en los siglos XIV y XV.<sup>18</sup> Y eso era precisamente lo que sucedía en el verano de 1496.

De todos modos, la capacidad del poder regio para obligar a un retraso tan grande en la partida es propia de la época y no de otras anteriores, en las que incluso las guerras que vizcaínos y cántabros sostenían con sus rivales hanseáticos o ingleses en el Mar del Norte eran a veces un asunto privado, al margen de la política seguida por los monarcas castellanos. Los Reyes Católicos contaron con apoyos y connivencias entre los cuadros dirigentes de mercaderes y armadores, en Burgos y en Bilbao: no en vano habían establecido el Consulado de Burgos en 1494 y la Universidad de Mercaderes de Bilbao en 1489, de modo que el poder político del estado monárquico tenía medios para intervenir el económico de aquel primer capitalismo mercantil lo que no sería beneficioso para éste, en definitiva. Desde luego, en 1496 no lo fue.<sup>19</sup>

## 5. EL ARMAMENTO

Además de proceder al flete de navíos, Arbolancha y Cotes encargaron la fabricación del armamento necesario para ellos y para la gente de guerra que embarcaría, aunque ya los buques contaron con alguna artillería y armas propias en varios casos. El lugar adecuado eran las forjas vizcaínas y guipuzcoanas, que trabajaron durante meses bajo la atenta vigilancia de los comisionados regios. Allí se produjeron en pocos meses 435 cañones o lombardas de diversos calibres, desde las que disparaban piedras de 50 libras o 25 libras hasta las que utilizaban proyectiles de una o dos libras, en piedra o hierro, más 400 espingardas, 70 sacabuches, 500 ballestas, cerca de 5.500 lanzas de diversos tipos, 220 pares de corazas y otros tantos capacetes, 2.500 paveses. A lo que se debe sumar las al menos 200 piezas de artillería que llevaban las dos carracas genovesas.

La provisión de tan gran cantidad de armamento induce a varias reflexiones. La primera nos lleva a considerar el papel que Vizcaya y Guipúzcoa jugaban como fábrica de artillería y armas al servicio, en este caso, de los proyectos monárquicos; a los datos de que ya se disponía, todos en el mismo sentido, hay que añadir éstos y también los relativos a otras armadas de los tiempos que siguieron. Se contaba con el hierro, material imprescindible, con las forjas y, además, con el comercio capaz de aportar otros metales —plomo, cobre, estaño—, de modo que aquellos dominios del rey castellano, y sus aldeaños, proveyeron no sólo de barcos sino también de armamento y, como veremos después, de hombres de guerra. Fernando e Isabel utilizaron ampliamente aquellos recursos desde el comienzo de su reinado, más todavía desde 1492, y

18. C. VIÑAS MEY, "De la Edad Media a la Moderna. El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la historia política española", *Hispania*, I a V (1940-1941), 139 p.. L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*, Madrid, 19959. S. ABRAHAM-THYSSE, "Les relations hispano-hanseates au Bas Moyen Age", *En la España Medieval*, 14 (1991), 131-162 y 15 (1992), 249-295.

19. J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR, *Vizcaya en el siglo XV...*, op. cit.. B. CAUNEDO DEL POTRO, *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya, 1474-1492*, Madrid, 1983. H. CASADO ALONSO, "El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, Burgos, 1994, I, 177-247 y "Las colonias de mercaderes castellanos en Europa (siglos XV y XVI)", en *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*, Burgos, 1995, 15-56.

podieron contar con el apoyo de los grupos sociales dirigentes y con la disponibilidad de unas poblaciones que necesitaban los recursos económicos proporcionados por la demanda exterior de barcos y armas, marinos y soldados. Todavía en 1496, gran parte de la pólvora para los cañones provino de Andalucía, donde Écija albergó el primer parque de artillería de la corona castellana después de la guerra de Granada; pero ya entonces y, en especial, desde 1500, la artillería y el armamento de los navíos que operaron en aguas andaluzas y mediterráneas se fabricó en el Norte.<sup>20</sup>

Tal vez, es otra reflexión, convendría estudiar con mayor detalle cuestiones de táctica de guerra naval y orden de combate, a la vista de la masiva presencia de artillería en aquellos barcos, que, por otra parte, no es excepcional en aquella época. Como las piezas se montaban en cubierta, puesto que sólo las carracas disponían de una “sotacubierta” para emplazar algunas lombardas, su manejo y maniobra debían ser difíciles y no muy grandes la precisión y efectividad de los disparos. En el combate a corta distancia, se añadía la intervención de los ballesteros: 720 ballestas, más las que llevaran los miles de peones embarcados, representan una potencia de fuego –valga la expresión– considerable. Y, por último, también se preveía la situación de abordaje y combate en los navíos, al disponer de miles de lanzas y decenas de miles de dardos, de paveses, corazas y cascos en gran cantidad.

## 6. LA GENTE DE GUERRA EMBARCADA

Aparte de las 2.260 personas de las tripulaciones, se previno el embarque de tropas para aumentar la capacidad bélica de la armada, hasta un total de otras 2.250 personas: 450 escuderos, espingarderos y ballesteros del Almirante y 1.500 peones reclutados en Vizcaya y en la Montaña cántabra, más 300 de la guarda de la archiduquesa.

Las cuentas de pago de Arbolancha antes de la partida de las naves se refieren a 4.900 personas. La última paga, hecha por García de Cotes después del regreso, anota 2.661. Como en Flandes y en el viaje de regreso se habían hecho los correspondientes “alardes”, hay que suponer que la diferencia entre los pagados al comienzo por Arbolancha y los que figuran en la cuenta de Cotes reflejan, no sabemos con cuanta exactitud, las bajas ocurridas entre los marineros y peones embarcados, casi todas durante la nefasta estancia en Flandes, y también durante el regreso, en Inglaterra.

De esta catástrofe, debida al frío, hambre y “mal gobierno”, se hacen eco algunos cronistas, que probablemente exageran las cifras, y muchos autores lo consideraron mal augurio, del que todavía se hace eco, a finales del siglo XIX, Cesáreo Fernández Duro al escribir:

---

20. Sobre estas cuestiones, los trabajos de L. DIEZ DE SALAZAR, *Ferrerías en Guipúzcoa, siglos XIV-XVI*, San Sebastián, 1983. I. M. CARRIÓN ARREGUI, “La sidérurgie basque à l’époque moderne”, en M. Mousnier, ed., *L’artisan au village dans l’Europe médiévale et moderne*, Toulouse, 2000, 239-250, y, “Sixteenth and Seventeenth Century Arms Production in Gipuzkoa. Technology and Engineering”, en *Proceedings of the XXth International Congress of History of Science*, Turnhout, 2000, 265-279. R. LARRAÑAGA, *Síntesis histórica de la armería vasca*, San Sebastián, 1981. Para el ámbito andaluz y las flotas a Indias, E. OTTE, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla, 1996, y M. A. LADERO QUESADA, *El primer oro de América. Los comienzos de la ‘Casa de la Contratación de las Yndias’ (1503-1511)*, Madrid, 2002. L. GARCÍA FUENTES, *Sevilla, los vascos y América*, Bilbao, 1991.

“iniciación tremenda de lo que en vidas y caudal había de costar a España aquel matrimonio. No es, sin embargo, este desastre de aquellos que registran las historias. Hácese estadística de los hombres de guerra que sucumben en el combate; tal vez se escribe entonces alguno de sus nombres; los que mata el hambre o el escorbuto ni cifra tienen, que valiera recogerla tanto como dar testimonio voluntario de mal gobierno”.<sup>21</sup>

\* \* \* \* \*

Toda aquella gente de guerra embarcó para combatir a bordo, si llegaba el caso. No se trata, pues, de infantería de marina, que es concepto de aparición muy posterior. Pero lo que ahora interesa es considerar la función que Vizcaya, Guipúzcoa y zonas próximas de la Montaña y de Álava tenían como vivero de mercenarios. A los barcos, a los marinos y al armamento hay que añadir esta oferta de gente de guerra presta a enrolarse al servicio del rey, o, en tiempos anteriores, al de otros poderes políticos si llegaba el caso. De nuevo, el recurso a este tipo de emigración temporal es propio de una tierra insuficiente en otros medios de subsistencia, como sucedía en la Suiza de la época, o en algunas zonas montañosas de Italia, de modo que los “biscaini” fueron valorados como componentes de ejércitos y guarniciones profesionales, aunque hoy tengan menos fama que los suizos, porque los reyes de Castilla canalizaron aquella oferta en su propio servicio.<sup>22</sup> Por otra parte, era un medio para atenuar los enfrentamientos de los “bandos” locales, en vías de pacificación a finales del siglo XV: pero todavía en 1496 los Reyes Católicos, al igual que durante la guerra de conquista de Granada, apelaron al servicio de “homicianos” a cambio de condonar sus penas.

Por lo demás, los reyes no quisieron en aquella armada la presencia de mesnadas nobiliarias, exceptuada la del Almirante como es lógico, y todas las previsiones o proyectos para llamarlas quedaron en nada. En los navíos embarcaron marinería y tropas a sueldo de la corona temporalmente: era una situación intermedia hacia la constitución de un ejército real profesional y permanente que, para aquel tipo de operaciones, habría sido demasiado costoso de mantener.

## 7. EL AVITUALLAMIENTO

Hay que hacer aquí una observación previa: el avituallamiento más delicado y difícil era el de agua potable, lo que explica el interés en proveerse de barriles, toneles, pipas y botas que despliegan por una parte Arbolancha y Cotes, por otra Ortiz y Arévalo, visible en sus respectivas cuentas y también en los toneles adquiridos a última

21. C. FERNÁNDEZ DURO, *Viajes regios por mar en el transcurso de quinientos años*, Madrid, 1893, 39. Aunque se refiera a los sucesos de aquella armada, el autor acaso pensaría también en lo que ocurría por entonces en Cuba. En cualquier caso, su reflexión posee un valor universal.

22. Dos ejemplos de origen italiano: N. M. COVINI, *L'esercito del duca. Organizzazione militare e istituzioni al tempo degli Sforza (1450-1480)*, Roma, 1998, 54, nota 229, sobre la posible recluta de *biscayni*, consultada al embajador de Aragón en junio de 1482. En febrero de 1497, cuando Gonzalo Fernández de Córdoba sitió Ostia, antepuerto de Roma, la guarnición al servicio de Carlos VIII de Francia estaba formada por vizcaínos, al mando de Menaldo Guerra o Aguirre, que pidió una capitulación honorable: “decidle –pidió a los negociadores– que se acuerde de que todos somos españoles, y que no la ha con franceses sino con español, y no castellano sino vizcaíno” (Cit. L. M. LOJENDIO, *Gonzalo de Córdoba (el Gran Capitán)*, Madrid, 1942).

hora en Laredo para completar las necesidades, e incluso en la mención que las instrucciones dadas al Almirante hacen sobre el buen cuidado del agua, y la previsión de un abastecimiento especial para la infanta utilizando recipientes de cerámica y filtros para la mejor decantación.

En todos los demás aspectos, la intendencia de tan gran armada se organizó también desde enero de 1496, según da cuenta el ya conocido memorial al Almirante y varias cédulas reales expedidas en Tortosa a 18 y 22 de enero. El reparto de tareas descrito en el memorial es éste:

1. El proveimiento de bizcocho se hace en Sevilla y en Jerez
2. El de vinagre, aceite, habas, garbanzos y sal, en Jerez
3. “Todo el otro proveimiento de vino e çecinas e pescados e vacas e carneros en pie e toneles e de todas las otras cosas que se han de proveer para mantenimiento de la dicha gente se ha de hacer en Betanços e en los otros puertos de Galizia, lo qual se provee por el tiempo que es menester”
4. “De harina que vaya demás del vizcocho, se proueerá en Laredo

En términos generales, se observa cómo las regiones proveedoras aportan lo que en cada una es más abundante y fácil de obtener a mejor precio, incluido el del transporte marítimo. Las escalas de los barcos, desde Génova o Cádiz hasta Galicia y Laredo están bien previstas y coordinadas, pese a los retrasos, y la utilización del transporte terrestre se reduce al mínimo.

La capacidad cerealista de la Baja Andalucía, su experiencia como zona de aprovisionamiento naval, con Sevilla y Jerez como centros organizadores, y la disponibilidad de hornos de bizcocho, permiten a Fonseca proveer los 12.000 *quintales*, que son 552 toneladas métricas, en tiempo muy breve, y añadir otros productos bien conocidos de la oferta bética —aceite y sal, habas y garbanzos, cera, frutos secos y encurtidos—, así como algunos complementos alimenticios para la mesa de Doña Juana más fáciles de adquirir en los mercados de Sevilla y sus antepuertos, gracias al comercio exterior; otros más proceden de Valencia, por sus especialidades en conserva de dulces o por la riqueza de su mercado. Y, a la hora de buscar harina para hacer buen pan candeal, la reina Isabel no lo duda y lo hace comprar en la Tierra de Campos palentina, poco antes de que zarpe la armada.

El segundo gran renglón del avituallamiento procede de Galicia, la única región del Norte con fuerte capacidad de producción agropecuaria y pesquera tanto para el consumo interno como para el comercio exterior, salvo en lo que toca a cereales de calidad.<sup>23</sup> Por eso se adquieren allí el vino —unos 320.000 litros— y el vinagre, las cecinas, carnes saladas y mantecas de vaca y cerdo —en torno a 110.000 kilos—, los 10.000 huevos —aunque no se explica cuál fue el procedimiento de conservación—, las 26.000 pescadas ceciales, las 150.000 sardinas y 300 arrobas de pescados “de cuero”. Y se prevé la adquisición de 20 vacas, 200 carneros y 1.000 gallinas salvo que, en este caso, el deterioro previsible de los animales vivos viajando por mar hizo que se buscaran otros mercados más próximos a Laredo, en el N. de Castilla, desde donde se enviaron por vía terrestre a última hora.

---

23. E. FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988.

En suma, a través de las cuentas se pone de manifiesto una amplia geografía de la alimentación y del comercio de sus productos básicos entre diversas regiones de la corona castellana, y se puede suponer cuál era la dieta del marinero –bizcocho, vino, carne y pescado salados o secos–, del mismo modo que los documentos relativos a la adquisición del ajuar de la archiduquesa nos darán a conocer muchos aspectos de la oferta manufacturera, tanto de producción propia como importada, y de su reparto regional.

Se puede hacer un cálculo aproximado sobre el tiempo que tardaron en consumirse las principales provisiones:<sup>24</sup> si estimamos un promedio de 6.000 consumidores, que puede ser algo escaso, a razón de una libra de bizcocho (460 g.) por persona y día, habría pan para 200 días; carne y pescado, a 2/3 de libra, para unos tres meses; vino para mucho menos, si lo bebían todos, incluso a razón de medio azumbre diario: en torno a dos meses. Cabe suponer que, salvo para el bizcocho, si no se perdió o estropeó en parte, comenzó a haber escasez en diciembre de 1496, lo que explicaría que haya sido el hambre una de las causas de la mortalidad, ante las dificultades y la carestía de nuevo abastecimiento en Flandes, combinada con el frío y las enfermedades. Pero es evidente que los organizadores de la armada no previeron tanto retraso en la partida ni una estancia tan larga en aquella tierra; pensaron, seguramente, que en dos o como máximo en tres meses se habrían realizado los viajes de ida y vuelta.

## 8. LA COORDINACIÓN CON EL ALMIRANTE. EL GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN DE LA ARMADA

El viaje de la infanta Juana tenía la máxima importancia y los reyes pensaron desde el primer momento que su dirección y, a la vez, la representación regia, debían recaer en quien ejercía el oficio más elevado de Castilla en cuestiones marítimas, esto es, en el Almirante. Desde 1405, el almirantazgo era un oficio en manos de los Enríquez, linaje de la más alta nobleza castellana, del que procedía la madre del rey Fernando, por lo que su titular, don Fadrique Enríquez, era primo hermano del monarca.

Los contactos entre ambas partes sobre la preparación del viaje comenzarían a finales de 1495. Los reyes aceptaron muchos consejos o pareceres del Almirante, le tuvieron informado sobre el desarrollo de las operaciones y le atribuyeron honores y responsabilidades de importancia, de tal modo que su función fuera, a la vez, de representación y de mando efectivo de la armada. Al actuar así, reavivaban algunas de las atribuciones militares del Almirante, que no se ejercían desde mucho tiempo atrás, ni lo habían sido en su propio reinado, ni volverían a tener vigor.<sup>25</sup>

Las principales fueron: dirección de la armada en los aspectos militares y de navegación; nombramiento de capitanes, oficiales y alguaciles; nombramiento de delegados que actuaran junto a los intendentes, pagadores y contadores designados por los reyes; control sobre los pilotos y la marinería; orden de los aparejos que llevaran los navíos, vigilancia contra el fuego, regulación del consumo y conservación del agua.

24. Salvo para el vino, sigo las estimaciones propuestas por Diego de VALERA hacia 1484 (*Epístolas y otros varios tratados*, Madrid, 1878, epístola XXII: recomienda una libra de bizcocho, 2/3 de libra de carne o pescado y un azumbre (en torno a dos litros) de vino por marinero y día).

25. Datos sobre las atribuciones del Almirante en F. PÉREZ EMBID, *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*, Sevilla, 1944, y J. M. CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva*, Alcalá de Henares, Universidad, 2003.

Pero los reyes, como organizadores directos de la armada, se reservaron los aspectos esenciales de la administración, dirigida por su delegado Pedro de Zafra e integrada por dos tenientes de los contadores mayores y uno del escribano mayor. Además, al designar a Arbolancha como pagador y abastecedor general de la armada, aseguraban la continuidad de un servicio eficaz y de las relaciones sociales que el armador vizcaíno podía movilizar si era necesario.

La relación entre todos aquellos mandos funcionó bien, por lo que parece, así como la que establecieron con los oficiales que estaban al frente de la casa de la archiduquesa, constituida en los meses previos al embarque por iniciativa y bajo la supervisión de la reina. Por último, al participar en el viaje y séquito de la archiduquesa los “parientes mayores” y otros notables vizcaínos –Gómez de Butrón, señor de Mújica, Juan de Arteaga, Juan de Avendaño-, aseguró la corona también otra colaboración política de primera importancia, en especial por su autoridad entre marinería y tropa, a la vez que honraba a aquellas personas.

## 9. LA CASA Y EL AJUAR DE LA ARCHIDUQUESA

Sabemos muy poco sobre la situación de quien protagonizaba todo aquel movimiento aunque fuera la suya una voluntad pasiva: la infanta y archiduquesa Juana era una joven de dieciseis años –había nacido el 6 de noviembre de 1479– y ya no jugaría con muñecas como las que le enviaban por Navidad desde Valencia cuando niña, pero, desde luego, conservaba la afición a los dulces de aquella procedencia, como hemos tenido ocasión de comprobar.<sup>26</sup> Su educación para el mundo de la corte y la política había sido muy cuidadosa, aunque siempre en el hogar de sus padres de modo que probablemente sentiría temor ante los grandes cambios que se dibujaban en el horizonte de su futuro inmediato. Su madre y sus hermanos la acompañaron a Laredo; su hermana mayor, Isabel, princesa viuda de Portugal, le daría algunos consejos, y la prevendría sobre tristezas y desengaños, además de regalarle piezas del equipo de novia;<sup>27</sup> el príncipe Juan envió a su ya cuñado Felipe de Habsburgo un magnífico presente de doce caballos, diez de ellos “a la guisa” y dos “a la jineta”, ricamente enjaezados, al cuidado de otros tantos lacayos y del caballero toledano Juan Gaitán.<sup>28</sup> La reina atendió a tranquilizar a Juana, pasando a bordo con ella las noches inmediatamente anteriores a la partida.<sup>29</sup> ¿Respondía aquella actitud sólo al afecto maternal y a la emoción

26. M. BALLESTEROS GAIBROIS, *Valencia y los Reyes Católicos*, Valencia, 1943, aporta muchos datos de interés sobre los envíos del bayle general Diego de Torres para la mesa de los reyes. En una carta del 29 de diciembre de 1494, el rey escribe a Torres lo siguiente: “el ilustrísimo príncipe y las ilustres infantas nuestras muy caras y muy amadas hijas se han mucho holgado en las conservas y vos han echado mil bendiciones ...” ( 87).

27. Cuenta de Santángel, comentada más adelante, nómina octava: pago a Rojel, mercader joyero vecino de Valladolid, “por más ropa blanca que de ellos hizo comprar la princesa de Portugal para la dicha archiduquesa”. Se trata de once camisas de mujer, de ‘olanda’, labradas con oro y seda, y ocho cofias.

28. G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, *Batallas y Quincuagenas. Segunda Batalla*, Salamanca, 1989, 243-244 (ed. J.B. AVALLE-ARCE).

29. ‘Durmió la reina en la mar con su hija dos noches, para dalle más esfuerço para ir su camino. De la qual se despidió la reina con muchas lágrimas con pensamiento que nunca más se avían de ver’ (A. DE SANTA CRUZ, *Crónica de los Reyes Católicos*, Sevilla, 1951, I, cap. XXXII).

propia del caso, ante el viaje por mar siempre peligroso e incierto, o se trataba también de afianzar una personalidad algo frágil?. La cronología ofrece en de vez en cuando motivo para reflexiones simbólicas –aunque el historiador sólo debe cultivarlas como mera licencia literaria–: la armada de la archiduquesa zarpó de Laredo el 22 de agosto; el 15 había muerto en Arévalo Isabel de Portugal, la reina madre. El fallecimiento puso fin a su demencia al mismo tiempo que el azaroso viaje iniciado una semana más tarde contribuiría, tal vez, a que comenzara a incubarse la de la nieta.

Por lo demás, la infanta no iba sola sino que, como es lógico, sus padres la rodearon de acompañamiento y casa dignos de su rango y de la posición que se disponía a ocupar. Las noticias más precisas provienen de Lorenzo de Padilla, que tal vez las obtuvo de fuentes muy directas, pero las cuentas ofrecen muchos más detalles.

El Almirante don Fadrique Enríquez, su madre doña María de Velasco y su hermano don Juan Enríquez, conde de Melgar, tenían que acompañar a la archiduquesa y regresar con la princesa doña Margarita. Lo hicieron rodeados de su propio séquito, en el que se contaban parientes y deudos como don Francisco Enríquez, señor de Almazán, donde había residido la corte en los meses anteriores hasta que la reina y sus hijos viajaron a Laredo.

Se integraron en el acompañamiento el obispo de Jaén, don Luis Osorio, que tenía la misión de officiar en el matrimonio de Felipe y Juana pero murió en Flandes antes de que fuera posible, por lo que le sustituyó don Diego de Villaescura, deán de Jaén, diócesis de la que sería obispo más adelante, y capellán mayor de la infanta. Y, por supuesto, viajó con doña Juana toda su Casa, formada para la ocasión, con más de doscientas personas, que ejercían todos los oficios, desde camarero, tesorero, capellán mayor, maestresala, reposteros, dueñas y damas, hasta los de despensa, cocina, cabaillería, música, guarda, etc.

Como la mayoría de aquellas personas viajaría a su vez con algunos familiares y criados, el número debe multiplicarse por dos o dos y medio. No era excesivo para los usos de la época pero embarcarlos, encontrar acomodo digno y cuidar de todos ellos tampoco sería tarea sencilla: los días inmediatamente anteriores al 22 de agosto de 1496 debieron ser frenéticos en Laredo y Santoña –con unos 2.500 habitantes–, inundados por aquella heterogénea masa de gente.

\* \* \* \* \*

En lo relativo al ajuar, la riqueza de datos contenida en las “nóminas” de compra de Luis de Santángel y Fernán Álvarez de Toledo obliga a la lectura directa de su contenido, ya que pueden ser útiles desde muchos puntos de vista, incluso lejanos al asunto de estas páginas.<sup>30</sup>

Así, las nóminas primera y tercera y, en algunos casos otras también (segunda, octava, décima), facilitan una relación detalladísima de los objetos y joyas de plata y oro que se fabricaron para la ocasión, así como los autores y el importe de su trabajo: en plata, por ejemplo, se elaboraron en Valladolid y en la misma corte todos los ornamentos y piezas del servicio de la Capilla, mazas, guarniciones de montar, jarras

30. Publicadas en mi libro, *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*. Madrid, Real Academia de la Historia, 2003.

y cazos, “plata cendrada”, sellos con las armas de la archiduquesa, una escribanía. En oro, miles de piezas de “chapería”, panes de oro, cadenas, varios collares con un peso superior a los 700 g. algunos de ellos, ajorcas, guarniciones, un escudo de armas esmaltado, y el sello para sellar las cartas. A lo que es preciso añadir la gran cantidad de plata empleada en Toledo para fabricar otros objetos de plata dorada para la capilla, todos los del oratorio privado y algunos otros de diverso uso. El total de oro y plata empleado fue éste:

#### Oro y plata empleado en la confección de joyas y objetos diversos

Oro	190.56 marcos, 158 ducados y 8 <i>castellanos</i> = 44.408.6 g.
Plata	518 marcos = 120.176 g.

Las nóminas quinta y sexta —objetos comprados en Valencia y Barcelona— presentan la particularidad de incluir el pago de los impuestos de tránsito correspondientes, los del “General” y la “Quema” en Valencia, y los del “General” en Barcelona y también en Zaragoza, por donde pasaron las mercancías camino de Almazán. Mientras que en Castilla las compras efectuadas por el rey y sus familiares directos estaban exentas de impuestos, en los reinos de la Corona de Aragón no era así, al depender aquellos renglones de la fiscalidad, que podríamos llamar “pública” de las Cortes respectivas. Así, el efecto de ambos sistemas de reparto de poder se reflejó incluso en la adquisición del ajuar de la archiduquesa.

El mercado valenciano lo proveyó de esencias, perfumes y aguas de olor, de “botes” de confituras, membrillo y azúcar, y de numerosos objetos de mercería (peines, dedales, espejos, agujas), y aportó también elementos de confort (alfombras, colchas, mantas, cortinajes, “argentería” diversa), de utilidad (52 arcas “ensayaladas”) y de aparato (pendones con las armas de la archiduquesa). En Barcelona se compró servicio de cuchillería y tijeras, más arcas de calidad —que fueron doradas y pintadas por artistas de los que entonces trabajaban en el nuevo palacio de Cogolludo (Guadalajara) para el duque de Medinaceli—, mantas y buena cantidad de “argentería” y bordados.

Otras muchas arcas y mesas se fabricaron en Valladolid, que también proveyó de gran cantidad de ropa blanca, camisería y bordados, a lo que se añadieron colchas “ricas” compradas por Francisco Pinelo en Sevilla y otras procedentes de Córdoba y Toledo. En esta ciudad, se confeccionaron también almohadas, cabeceras, sábanas, camisas y “tovajas”, bajo el cuidado de la mujer del secretario Fernán Álvarez. Las nóminas detallan también los reposteros de armas, doseles, sillas de montar para las damas, 20 escudos de armas más, y otros seis de plata dorada de chapería hechos en Sevilla, al cuidado de Francisco Pinelo... La batería de cocina, en cobre, fue fabricada por Alí, “moro de Torrelaguna”, al N. de Madrid, mientras que un mudéjar de Zaragoza, llamado Palacios, tomó a su cargo fabricar otras 36 arcas, y un tercero, Mahomad Moferrax, se ocupó de “conçertar el claviórgano e çorrajás” o “clavecémbaro” que viajaría con la infanta. La reina ordenó también algunas compras en las ferias de Medina del Campo y Villalón durante los meses de mayo y junio de 1496 (oro, sedas, piezas de holanda...).

El amplísimo capítulo de compra de sederías, paños y lienzo se extiende por las nóminas segunda, séptima, octava y novena, y por la de Fernán Álvarez, y está protagonizado en gran parte por las compras hechas a mercaderes florentinos y genoveses.

Los brocados, terciopelos y sedas italianas de mayor precio eran, en general, para la cámara de Juana, por lo tanto para su uso y ornato personales, en principio. Pero la mayor parte de los terciopelos de precio algo más bajo y casi todos los paños descritos en la nómina novena se destinaron a vestir a los miembros de su casa y séquito, con cierta tendencia a la uniformidad de colores, en torno al negro, el morado y diversos tonos de rojo. En total, se compraron 7.595 varas de variados productos y calidades.

La infanta llevó consigo lo mejor que podía encontrarse en las principales plazas –Valladolid, Toledo, Córdoba, Sevilla, Valencia, Barcelona y Zaragoza, en especial– tanto de producción propia como importado de Italia y Flandes. En su ajuar se refleja la potencia de la economía mercantil peninsular, las especializaciones, los puntos fuertes de la producción manufacturera y las carencias o limitaciones en determinados aspectos. Las “nóminas” permiten también observar los niveles de lujo y ostentación que se consideraban adecuados a la importancia de aquel acto político, en el que los Reyes Católicos mostraban al exterior, por primera vez, su poderío y riqueza en un escenario, el de la corte flamenca-borgoñona, cuya experiencia en aquel tipo de demostraciones era inigualable: ya se habían sonreído algunos de sus miembros ante el atuendo con que el embajador don Francisco de Rojas compareció meses atrás para realizar el matrimonio por poderes en nombre de la infanta.<sup>31</sup> Pero quiso la fatalidad que encallara la carraca donde viajaba la mayor parte de la “recámara” de Juana, que contendría muchos de los objetos y productos adquiridos en los meses anteriores, y gran parte no se pudo recuperar, de modo que, en definitiva, la infanta y su séquito hubieron de presentarse con mayor modestia y sobriedad.

## 10. CONSIDERACIONES FINALES

El emperador Maximiliano y los Reyes Católicos habían acordado que Juana y Margarita no llevarían dote, puesto que carecería de sentido dar con una mano lo que se iba a recibir con la otra en aquel caso de matrimonios cruzados, los dos del mismo nivel, pero que ambas damas recibirían una asignación de renta adecuada, por parte de los respectivos maridos, para sostener sus casas. Esto pudo abaratar los costos de la operación al emperador pero no a los reyes, que hubieron de hacerse cargo de todos los gastos de organización de los viajes, puesto que la armada que llevó a Juana trajo a Margarita.

Así, los pagos, con cargo a la Hacienda real castellana casi siempre, se elevaron a unos sesenta y siete millones de maravedíes (180.000 ducados), gastados en su mayor parte a lo largo de 1496, y no es seguro que hayamos podido contabilizar todos.

\* \* \* \* \*

Con las cuentas como hilo conductor, hemos pasado revista a la compleja articulación de los preparativos de un viaje donde se combina la voluntad política de los reyes, los niveles de su poder efectivo y de las capacidades administrativas disponibles, para movilizar y aprovechar los recursos de diferentes regiones y territorios, con

---

31. Evoca la escena L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Los Reyes Católicos. El camino hacia Europa*, 71-72 (Mallinas, 5 de noviembre de 1495).

excelente conocimiento de cuáles eran en cada caso y dónde resultaba más rápido y eficaz obtenerlos.

Pero hubo retrasos e imprevistos, y el viaje de la infanta padeció desgracias que, en unos casos, aumentaron gastos y, en otros, hicieron inútiles muchos de los que se habían efectuado, además de provocar muertes y penalidades a los que participaron en la expedición. Primero fue la gran demora acumulada hasta que la armada se hizo a la mar el 22 de agosto de 1496. Luego, las tempestades y vientos que obligaron a refugiarse unos días en el puerto inglés de Portland, y la pérdida de una de las naos. A continuación, hubo que hacer frente a los bajíos de la costa flamenca y la infanta pasó de la carraca donde viajaba a una nao vizcaína, tal vez la de Arbolancha, para estar más segura. Hizo bien porque el embarrancamiento de la otra carraca, la del maestre Gregorio de Buzol, provocó su hundimiento con gran parte del ajuar, bienes y joyas de la “recámara” de Juana, junto con “muchas otras joyas de personas particulares”.<sup>32</sup> Después, recién llegada al puerto de Middelburg, el 8 de septiembre, la armada padeció los efectos de otra gran tempestad, aunque sin pérdidas.

A todo lo anterior se añadía la incertidumbre ante la falta de noticias o el gran retraso en recibirlas. Es difícil imaginar hoy lo mucho que la lentitud en recibir o transmitir información lastraba las capacidades e incluso el ánimo de los políticos y de la gente en general. La reina Isabel permaneció en Burgos, “donde estuvo muchos días congojada por su hija, deseando en extremo saber de ella. Porque como avía ydo a la boca de inbierno, temía no le sucediese alguna tormenta, o no pudiesen pasar los bancos de Flandes. Y para esto tenía consigo personas de la mar, que le decían los vientos que corrían, para tomar algún descanso”.<sup>33</sup> Además, envió una carabela pilotada por Machín Gordo, vecino de San Sebastián, que zarpó tres o cuatro días después que la armada y volvió de Flandes antes.<sup>34</sup> Al fin, por esta vía o por otra, llegó la noticia de cómo Juana arribó a su destino pero se habían añadido nuevos retrasos hasta que el archiduque Felipe hizo acto de presencia en Flandes y en aquel momento del año era ya temerario regresar a Castilla, trayendo a doña Margarita, pese al deseo del rey Fernando, que abrigaba entonces el proyecto de utilizar la armada en Nápoles porque veía alguna posibilidad de intervenir en aquel reino y hacer valer sus derechos al trono después de la muerte de Ferrante II, ocurrida el 7 de octubre.

Los males de hambre, frío y enfermedad acabaron con varios miles de personas de la flota, entre marineros y gente de guerra, especialmente en los meses de diciembre de 1496 y enero de 1497. Pero también aceleraron el retorno, junto con los apremios

---

32. Lorenzo DE PADILLA, *Crónica de Felipe I*, en Co.Do.In., VIII, Madrid, 1846, cap. X.

33. SANTA CRUZ, cap. XXXII. En los mismos términos, aunque con mayor ampulosidad, se había expresado ya P. Mártir de Anglería en su carta de 10 de diciembre de 1496 al cardenal de Santa Cruz. Para afirmar que se hundió la carraca de Buzol me baso en que la otra, cuyo maestre era Esteban de Lerca, parece que volvió a estar al servicio de los reyes y formó parte de la expedición naval que, en junio de 1500, llevó a Sicilia a Gonzalo Fernández de Córdoba (LADERO, “Ejércitos y armadas...”, 92: la “carraca Lerca”). Además, es la única a que alude Arbolancha a la hora de reclamar la devolución de armamento después de concluida la expedición.

34. CMC, leg. 1, cuenta de Arbolancha. La reina hace merced a Machín de la artillería y armas que se le dieron para el viaje de su “carabela latina”.

del rey.<sup>35</sup> La armada zarpó en febrero, aprovechando alguna breve bonanza, recaló unos días en Inglaterra, en el puerto de Antona, donde se reagruparon los barcos y Arbolancha compró provisiones que ni siquiera dio tiempo a embarcar porque levaron anclas en cuanto hubo ocasión desde “la isla Duyq”, para aportar, un tanto dispersa, en Santander durante los primeros días de marzo de 1497, y con ella llegó a la villa la peste.<sup>36</sup> Después vendrían, hasta 1500, las pesquisas para averiguar si tripulaciones y gentes de armas habían cobrado bien sus sueldos, si los herederos de quienes murieron habían recibido los bienes muebles que los difuntos llevaban consigo y los sueldos que se les debían, si había habido faltas en el servicio, y cómo devolvieron los maestros de los navíos la artillería y demás armamento recibido.<sup>37</sup>

En conclusión, la peripecia de aquella armada y su acompañamiento fue bastante desgraciada, y “el mayor despliegue naval” que los reyes de Castilla habían hecho hasta entonces en aguas del Atlántico, demostrando que “dominaban en el mar”,<sup>38</sup> costó mucho más de lo que se había previsto y no tuvo tan buenos resultados como cabía esperar aunque, sin duda, cumplió sus objetivos políticos principales, además de proporcionar experiencias y relaciones que se aprovecharon de manera casi inmediata para otras empresas.<sup>39</sup>

35. L. SUÁREZ, *Política internacional...*, IV, doc. 168: Instrucciones al obispo de Catania, donde se expresan los proyectos regios.

36. R. PÉREZ-BUSTAMANTE, *Santander en los albores de la época moderna*, Santander, 1989, estima que la plaza tendría unos mil vecinos antes de la epidemia de 1497, y quedaría reducida a 300 después de aquella catástrofe.

37. T. GONZÁLEZ, *Colección de cédulas .. concernientes a las Provincias Vascongadas*, Madrid, I, 1829, doc. LXXXII, 291-296, transcribe la carta real de 1497, agosto 3, Medina del Campo, dirigida al corregidor García de Cotes, y el cuestionario de preguntas a realizar.- E. J. DE LABAYRU y GOICOECHEA, *Historia general del señorío de Bizcaya*, op. cit., 523-524 resume ambos documentos. En las cuentas de Arbolancha contenidas en C.M.C., leg. 1, se contiene el reparto de artillería y armas a cada maestro y a algunas otras personas, hecho por Don Carlos Enríquez de Cisneros, corregidor de las cuatro villas, y Lope de Móxica, contino real, en presencia de Martín de Arbolancha, que actuaba en nombre de su padre Juan, en julio de 1496. La orden a Juan de Arbolancha para que recogiera el armamento que cada maestro tuviese (20 octubre 1499; hay otras órdenes anteriores puesto que la pesquisa se estaba haciendo ya a comienzos de aquel año). Lo entregó a Martín de Mújica, que lo llevó a Málaga, donde lo recibiría con fecha 4 de julio de 1500, el mayordomo de la artillería real, Rodrigo de Narváez, para su empleo en otras armadas,

38. L. SUÁREZ, *Los Reyes Católicos. El camino hacia Europa*, cit., 106-107.

39. La potencia de la marina vizcaina y guipuzcoana fue aprovechada de nuevo por los reyes en 1499-1500, cuando se organizó otra armada, bajo el mando del contino real Lope de Móxica, o García de Móxica, como capitán general, formada por nueve naos, cuyo presupuesto de gasto entre enero y marzo de 1500 ascendió a 3.301.458 mrs. (CMC., leg. 1). Fue la que llevó la artillería y armamento procedente de la armada de 1496 a Málaga, y de este puerto partió la armada a Nápoles, en junio de aquel año, con naves de origen vasco casi todas: participaron seguramente la carraca de Lerca y media docena de naos de las que habían hecho el viaje a Flandes en 1496 (A. LADERO, “Ejércitos y armadas...”, 92-94. Por su parte, San Juan de Solórzano ya con una nao, hacía viajes a La Española en los primeros años del siglo XVI, según se deduce de los documentos que he publicado en *El primer oro de América...*, op. cit.