



# LA ARMADA DE FLANDES Y EL VIAJE DE LA PRINCESA JUANA

*M<sup>a</sup> Montserrat León Guerrero.*  
Universidad de Valladolid

## RESUMEN

A lo largo del trabajo veremos cómo se organizó la Armada de Flandes, una gran flota encargada de llevar a Flandes a la infanta Juana y traer a tierras castellanas a la infanta Margarita de Austria para casarse con el príncipe Juan, heredero del trono de los Reyes Católicos. Analizaremos cómo se proyectó, el tipo de naves que la compondrían, cómo se financió, el recorrido y vicisitudes hasta dejar a la futura archiduquesa en la corte de su marido, y el regreso con la que debería convertirse en reina de Castilla y Aragón.

Palabras clave: Armada, Juana, Margarita, Juan, Felipe, Castilla, Aragón, Flandes.

## ABSTRACT

In this work we will see how one organized the Navy of Flanders, a great fleet entrusted to take Flanders to the princess Juana and bringing to Castilian lands the princess Margarita of Austria to marry the prince Juan, inheritor of the throne of the Catholics Kings. We will analyze how there was projected, the type of ships that would compose it, how it was financed, the tour and vicissitudes up to leaving the future archduchess in the court of her husband, and the return with the one that should turn into queen of Castile and Aragon.

Key words: Navy, Juana, Margarita, Juan, Felipe, Castile, Aragon, Flanders.

**E**n 1495 se decide el matrimonio de dos de los hijos de los Reyes Católicos, Juan, con Margarita de Habsburgo, y Juana, con Felipe de Habsburgo. Este acuerdo, enmarcado dentro de la política matrimonial de los Reyes Católicos en que intentan aislar al enemigo tradicional de Aragón, la corona Francesa, será el punto de arranque para la organización de una flota que traslade a las novias de ambos enlaces: Juana hasta Flandes, y de regreso traería a territorio castellano a Margarita.

## CONTEXTO HISTÓRICO

Veamos rápidamente cuál era el contexto histórico que enmarca los matrimonios de los dos hijos de los Reyes Católicos y la armada preparada por tal causa. En primer lugar debemos recordar que el 19 de enero de 1493 Carlos VIII de Francia y los Reyes Católicos firman el Tratado de Barcelona. En él se devuelven a Aragón los condados de Rosellón y Cerdeña, por la no interferencia a las pretensiones italianas de Francia, y la suspensión de todas las alianzas matrimoniales que los Reyes Católicos tenían previstas con las casas de Borgoña e Inglaterra si no contaban antes con la aprobación del rey francés.

Por otro lado, la buena relación de los Reyes Católicos con el papa Alejandro VI, la paz que se mantenía con Génova desde agosto de 1493, y la paz existente con Portugal tras la firma del Tratado de Tordesillas (7 de junio de 1494), dejaba a los monarcas españoles posibilidad de actuar libremente en los conflictos italianos ocurridos en 1494-95. Por ello, cuando se produjo la entrada de Carlos VIII en Francia y la retención de Alejandro VI en el castillo de Santangelo, supuso la ruptura del tratado de Barcelona a finales de enero de 1495.

El 20 de enero de 1495 se firma el doble enlace en Hamburgo de Juan y Margarita, y de Juana y Felipe. A principios de noviembre el embajador Francisco de Rojas representa a Juana en su desposorio con Felipe, en Valladolid también por poderes se realizan los de Juan y Margarita.

Entre julio de 1495 y julio de 1496 los Reyes Católicos, con algunos apoyos, acaban con la presencia francesa en Nápoles. Carlos VIII abre un nuevo frente en el Rosellón.

## FUENTES

Los importantes sucesos europeos que hemos señalado restaron importancia a esta armada de ida y vuelta, tan importante para la política matrimonial de los Reyes Católicos, mucho más de lo que ellos pensaban en ese momento, pues trasladan a la que esperan sea la reina consorte, Margarita, y a la que finalmente, por antojos del destino, será Reina de España, reclusa, pero reina, Juana I.

### Fondos documentales

Conocemos numerosos documentos relativos a esta gran flota, la mayoría de ellos tratan de los gastos realizados para la preparación de la armada, y se conservan en el Archivo General de Simancas, en la Sección Contaduría Mayor de Cuentas, 1ª época:

- Leg. 117, 267, 325, 542.
- Cedula de la armada, leg. 1876.
- Cuentas de Arbolancha, leg. 1876 y 1891.
- Cuentas de García de Cotes, leg. 99.
- Cuentas de Santángel, leg. 128.
- Cuentas de Fernán Álvarez de Toledo leg. 95.
- Cuentas de Alonso de Morales<sup>1</sup> (tesorero general) leg. 45 y 106 principalmente.

Esta rica información facilita la reconstrucción de la armada, naves, número de hombres, tiempo esperado de vida de la armada, etc., datos que veremos resumidos a lo largo del trabajo, pues su riqueza es tal que darían juego para muchas más páginas, pero este no es el momento adecuado para su detalle.

### Crónicas

En cuanto a las crónicas, nos gustaría citar algunas de las más relevantes para el tema que

<sup>1</sup> Vid. ANDRÉS DÍAZ, R. de (1988). *El último decenio del reinado de Isabel I a través de la tesorería de Alonso de Morales (1495-1504)*. Madrid, Universidad complutense, (tesis doctorales).

nos ocupa, incluyendo ahora referencia a las naves y hombres que cada uno de ellos apunta para la Armada de Flandes.

- Uno de ellos es Gonzalo Fernández de Oviedo, quien en sus *Batallas y Quincuagenas*<sup>2</sup>. Apunta que la armada estaba compuesta por 130 naos españolas, dos carracas gruesas de Génova, y más de 12.000 hombres de guerra.
- Andrés Bernáldez, en *Memoria del reinado de los Reyes Católicos*<sup>3</sup> cifra la armada en 130 naos con más de 25.000 hombres.
- Pedro Mártir de Anglería, en su obra *Epistolario*<sup>4</sup> anota dos carracas y 108 naves con 10.000 hombres armados.
- Lorenzo de Padilla en su *Crónica de Felipe I*<sup>5</sup>, dice que la flota estaba constituida por 20 navíos de alto borde, entre ellos 2 carracas genovesas.
- Alonso de Santa Cruz, en la *Crónica de los Reyes Católicos*<sup>6</sup> dice que la componían más de 100 velas, entre ellas dos carracas genovesas, y casi 10.000 hombres.
- Jerónimo Zurita, en la *Historia del rey don Hernando el Católico*<sup>7</sup>. Anota dos carracas de Génova, una nao de novecientos toneles, dos de quinientos y once de trescientos, también algunas carabelas, en las que embarcaron 5.000 hombres. Da un total de sesenta naves, veinte de ellas bien armadas. Añade además otras 30 naves. Lo que haría

cerca de cien naves para el total de la armada.

### Fuentes bibliográficas

En cuanto a las fuentes bibliográficas, varios autores se han acercado al tema de puntillas, de maneja totalmente marginal<sup>8</sup> al ocuparse de otros aspectos del reinado de los Reyes Católicos o de doña Juana. Contamos con una obra específica, la de Miguel Ángel Ladero<sup>9</sup>, que se ocupa con profundidad de la armada, obra que, como no podía ser de otra manera, hemos tomado como referencia para la elaboración del presente artículo.

## LA ORGANIZACIÓN DE LA ARMADA

Los primeros pasos para la formación de la armada se dieron en septiembre de 1495, cuando los reyes convocaron en Tarazona a Juan de Arbolancha junto con otros «cinco o seis maestros y capitanes de los principales de la costa». Arbolancha permanecerá cuatro meses en Alfaro para los preparativos antes de viajar a Bilbao, pues en enero de 1496 ya estaba decidido que el puerto de partida fuera Laredo, bien comunicado con Burgos y en zona activa del comercio y navegación vasco-castellano<sup>10</sup>. Desde enero a julio de 1496 el coordinador efectivo fue el secretario real Fernando de

<sup>2</sup> FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo (1989). *Batallas y Quincuagenas*. Segunda Batalla. Salamanca. Ed. J. B. Avalor-Arce, pp. 242-246.

<sup>3</sup> BERNÁLDEZ, Andrés (1962) *Memoria del reinado de los Reyes Católicos*. Madrid, cap. CLIV

<sup>4</sup> MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro. *Epistolario*. Documentos inéditos para la Historia de España. Madrid, 1955-1957 (ed. de José López del Toro) vid. epístola 168 al cardenal Bernardino de Carvajal -5 de octubre de 1496 y epístola 172 al cardenal de Santa Cruz -10 diciembre 1496- con noticias sobre el resultado del viaje-.

<sup>5</sup> PADILLA, Lorenzo de (1846). *Crónica de Felipe I*, en CODOIN VIII. Madrid, cap. X, pp. 35-43

<sup>6</sup> SANTA CRUZ, Alonso de (1951). *Crónica de los Reyes Católicos*. Sevilla, Ed. J. de M. Carriazo. I., pp. XXXII, pp. 154-157: «Y para las cosas de Poniente estaba junta una muy buena armada en que había dos carracas genovesas y una nao de novecientos toneles y otras dos de cada quinientos y once de a trescientos y algunas carabelas y pinazas con remos de remolcar. Y había ya en ella cinco mil hombres para ir con la archiduquesa, y juntábanse sesenta velas de la flota de España, entre las cuales había veinte naos bien armadas. E iban de armada otros treinta navíos de su voluntad, que andaban a corso contra Francia».

<sup>7</sup> ZURITA, Jerónimo (1989). *Historia del rey don Hernando el Católico*. Zaragoza, Ed. De A. Canellas. ILXXIV y XXXII.

<sup>8</sup> FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1893). *Viajes regios por mar en el transcurso de quinientos años*. Madrid, vid. pp. 35-66.

LADERO GALÁN, A. y LADERO QUESADA, M. A. (2002) «Ejércitos y armadas de los Reyes Católicos: algunos presupuestos y cuentas y gastos entre 1493 y 1500» En *Revista de Historia Militar*, 9<sup>a</sup>, pp. 43-103.

RODRÍGUEZ VILLA, Antonio (1874). *Bosquejo biográfico de la reina doña Juana*. Madrid.

SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis (1971). *Política internacional de Isabel la Católica. Estudio y documentación*. Valladolid, en t. IV, doc 165: «Relación de los aparejos y gastos para la flota que ha de conducir a Flandes a doña Juana» se conserva en AGS, Estado-Castilla, leg. 1-2<sup>o</sup>, doc. 356.

SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis (1990). *Los Reyes Católicos. El camino hacia Europa*. Madrid.

OCHOA BRUN, M.A. (1995) *Historia de la diplomacia española*, vol. IV, Madrid.

PÉREZ BUSTAMANTE, R. y CALDERÓN ORTEGA, J. M. (1995) *Felipe I*. Palencia, cap. III

<sup>9</sup> LADERO QUESADA, Miguel Ángel (2003). *La armada de Flandes. Un episodio en la política naval de los Reyes Católicos (1496-1497)*. Madrid, Real Academia de la Historia.

<sup>10</sup> Vid. DE LA TORRE, E. A. «Viajes y transportes en tiempo de los Reyes Católicos». *Hispania*, XIV (1954), pp. 365-410.

Zafra. A fines de junio inspeccionan los preparativos Pedro de Zafra, contino real, y Francisco de Turégano, criado del Almirante de Castilla.

La contratación de *barcos y tripulaciones*, armamento, recluta de gente de guerra, se efectuó en Vizcaya, Guipúzcoa y zonas limítrofes. De ello se encargó Juan de Arbolancha, importante armador bilbaíno, apoyado por García de Cotes, corregidor real de Burgos, aunque algunos fletes los organizó en Sevilla el obispo de Badajoz Juan Rodríguez de Fonseca. Ambos ya eran viejos conocidos desde la organización de la Armada de Vizcaya, la armada defensiva de la expedición del segundo viaje colombino<sup>11</sup>.

La contratación de las *dos carracas* genovesas con que contó la armada, para transportar a Doña Juana y su «corte», corrió a cargo de don Juan Manuel, embajador de los Reyes en Génova. Una parte del aprovisionamiento se adquirió en Andalucía por Fonseca, otra provino de Galicia encargándose de ello Juan de Arévalo (contador real del Reino de Galicia) y Pedro Ortiz (corregidor de Carmona); también se consiguen abastecimientos, ya a última hora en Castilla la Vieja a cargo de Pedro Ortiz y Gonzalo de Quintana.

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, con el apoyo de Violante de Albión, a cuyo cargo estaba la cámara de la infanta. Diego Vázquez y la mujer del secretario real Fernán Álvarez de Toledo realizaron también algunas compras de plata y ajuar en Toledo por orden de la reina. Ya en Flandes, se hacen cargo de pagar algunos gastos de la archiduquesa su capellán Diego Ramírez de Villaescusa, y su tesorero Martín de Mújica.

La cooperación del Almirante, don Fadrique Enríquez (primo hermano del rey) fue efectiva pues estuvo al frente de la expedi-

ción, en la que también participaron su madre y otros parientes y vasallos suyos, desempolvando así algunas prerrogativas de su cargo<sup>12</sup>. También se tuvo en cuenta el parecer de expertos como Cristóbal Colón<sup>13</sup>.

En cuanto a la opinión del descubridor en la ruta a seguir, nos gustaría hacer un breve inciso. Queremos destacar la relevancia particular de esta petición de la Reina para Colón. Más que la necesidad de consejo para el caso que nos ocupa, pues es una ruta ya conocida por el constante intercambio comercial de mercaderes que hacen el recorrido Cantábrico-Flandes de manera periódica, lo que nos llama la atención es la evidencia del interés de la Corte, en concreto de la Reina, por el Almirante de la Mar Océana. A la vuelta del segundo viaje (16 de junio de 1496) el genovés no es llamado con urgencia a la corte como ocurrió con el viaje descubridor. Sin embargo, la reina Isabel le hace conocer que sigue siendo bien considerado a través de esta petición, pues es más que evidente que la ruta a seguir está ya determinada. Por lo tanto, la correspondencia que se intercambian Colón y la Reina adquiere especial importancia para el genovés, y no tanto para la armada que analizamos.

Continuemos con los preparativos y organización de la armada. Arbolancha aportó su larga experiencia como *armador*, y el conocimiento de todo lo relacionado con el comercio y navegación con Flandes. Viajó en la armada con el cargo de pagador y «abastecedor», y también Pedro de Zafra como veedor y contador principal.

Mientras el Rey se ocupaba de los asuntos del Rosellón, casi en exclusiva por el momento que vivía el conflicto, la Reina supervisa personalmente los preparativos de la armada. Remitía y recibía correos continuamente, expedía cédulas... Isabel la Católica, y sus hijos (a excepción de la Infanta Isabel, ya reina consorte de Portugal), acompañaron a Juan a Laredo.

<sup>11</sup> LEÓN GUERRERO, M.<sup>a</sup> Montserrat (2005) *La Armada de Vizcaya, primera armada defensiva para el Nuevo Mundo*. Publicación digital en [www.euskosare.org](http://www.euskosare.org)

<sup>12</sup> PÉREZ EMBID, Florentino (1944). *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*. Sevilla. CALDERÓN ORTEGA, M (2003). *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva*. Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá de Henares.

<sup>13</sup> VARELA MARCOS, Jesús y LEÓN GUERRERO, M.<sup>a</sup> Montserrat (2003) *El Itinerario de Cristóbal Colón (1451-1506)*. Valladolid, Editado por Diputación de Valladolid, Cabildo de Las Palmas, Casa Colón de Las Palmas, IIEIP.

Laredo, 18 de agosto de 1496 carta de la reina a Colón agradeciendo su opinión sobre la ruta a recorrer.

Como vemos, la preparación del viaje de la infanta Juana a Flandes para casarse con el archiduque Felipe de Habsburgo fue bastante larga en el tiempo. Los preparativos comenzaron en septiembre de 1495, sin embargo, la salida el puerto de Laredo no se produjo hasta el 22 de agosto de 1496, aunque se había previsto para el mes de abril. A la siempre complicada tarea de armar una gran flota, y esta lo era, pues contaba con cerca de 100 naves, debemos sumar la necesidad de acondicionar una nave digna del lujo y confort adecuado a una infanta y la pequeña corte que la rodea. La presencia de Juana obliga además a un extremo cuidado con la seguridad de la armada, que debía pasar frente a costas francesas, y la oportuna diplomacia.

## ESTRUCTURA DE LA ARMADA

Una vez que conocemos quiénes fueron las personas encargadas de procurar las naves y hombres necesarios, las provisiones adecuadas y el importante ajuar de Doña Juana, veamos cuál fue la estructura de la Armada de Flandes.

### Naves y hombres de la armada

A comienzos de julio de 1496 la armada estaba compuesta por dos carracas genovesas<sup>14</sup> de 1.000 toneles cada una, 15 naos de entre 200 y 280 toneles cada una, salvo una que alcanzaba los 760 y otras dos que tenían unos 400 toneles de capacidad, 5 carabelas de 75 toneles y 20 pinazas auxiliares<sup>15</sup>.

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. Además de los 2.260 tripulantes, se previno el embarque de tropas, hasta 2.250 personas. En la segunda mitad de junio se llegó a disponer la admisión en la armada de delincuentes, de Vizcaya y Guipúzcoa especialmente, perdonando sus penas durante el tiempo en que sirvieran<sup>16</sup>.

A esto debemos añadir las más de 200 personas de la «corte» de la archiduquesa Juana, compuesta por el Almirante don Fadrique Enríquez, su madre Doña María de Velasco y su hermano Don Juan Enríquez, conde de Melgar, el obispo de Jaén, don Luis de Osorio, Diego de Villaescusa (capellán mayor de doña Juana), y otros nobles y «caballeros y parientes mayores de Vizcaya», listado que conocemos gracias a la ya citada crónica de Padilla y las cuentas del tesorero Santángel.

Estamos hablando de unas 6.000 personas embarcadas en la armada. Si a ellas sumamos las tripulaciones y comerciantes que iban en los más de cincuenta barcos de la flota mercante que acompañó a doña Juana, tendremos una cantidad total aproximada a la facilitada en las crónicas, es decir una media de 12.000 pasajeros. Imaginemos lo que debió suponer esta ingente masa de personas de los más distintos estratos sociales en una villa como la de Laredo, que por aquel entonces contaba con una población de 2.000 ó 2.500 habitantes.

En este cuadro-resumen vemos las naves, su tonelaje y los hombres que componían la Armada de Flandes:

<sup>14</sup> A coste similar, las carracas genovesas eran mucho más maniobrables que las galeras, ambos tipos de naves de grandes dimensiones, y que parecen adecuadas para el traslado de la futura archiduquesa.

<sup>15</sup> Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Estado-Castilla, leg. 1-2º, doc. 356. «Relación de los aparejos y gastos para la flota que ha de conducir a Flandes a doña Juana». Estos datos los podemos ver en Suárez Fernández, Luis (1971). *Política internacional de Isabel la Católica. Estudio y documentación*. Valladolid, 1971. en t. IV, doc 165.

<sup>16</sup> Carta real de 15 de junio de 1496.

NAVE	PATRÓN	FLETADOR	TONELAS	HOMBRES
Carraca de Génova	Gregorio de Buzol	Don Juan Manuel	1.000	130
Carraca de Génova	Esteban de Lerca	Don Juan Manuel	1.000	130
Nao	Martín de Arteaga	Fernando de zafra, Tortosa	440	200
Nao	Juan de Guadalupe	Fernando de zafra, Tortosa	230	120
Nao	Martín López de Basaran	Juan Rodríguez de Fonseca, Cádiz	280	120
Nao	Martín Ygola	Juan Rodríguez de Fonseca, Cádiz	270	120
Nao	Adelantado de Murcia	Cotes y Arbolancha	760	200
Nao	Juan de Mori y Juan de Arbolancha	Cotes y Arbolancha	400/450	150
Nao	Martín Ibáñez	Cotes y Arbolancha	280	120
Nao		Cotes y Arbolancha	280	120
Nao	Pedro de Arrova	Cotes y Arbolancha	270	100
Nao	Lope de Celaya	Cotes y Arbolancha	240	100
Nao	Diego Sánchez de Sanlúcar	Cotes y Arbolancha	250	100
Nao	Juan Martínez de Lezo	Cotes y Arbolancha	240	100
Nao	Juan Migueles de Lorreta	Cotes y Arbolancha	230	100
Nao	Jimeno de Bertendona	Cotes y Arbolancha	200	100
Nao	Pedro de Ariz	Cotes y Arbolancha	190	100
Carabela	San Juan de Solórzano	¿?	75	30
Carabela	Juan de Aveyte o Bedia	¿?	75	30
Carabela	Pedro de Corrobedo	¿?	75	30
Carabela	Jácome de Rentaría	¿?	75	30
Carabela	Martín Sánchez de Çebudín	¿?	75	30
<b>Total de naves: 22 (15 naos, 2 carabelas y 2 carracas genovesas) + 20 pinazas</b> <b>Total de hombres: 2.260</b> <b>Arqueo: más de 6.900 toneles</b>				

Mediado 1496, cuando la armada de doña Juana estaba preparada, se alcanza el máximo nivel de tensión con Francia, y el traslado de la hija de los Reyes Católicos se plantea como una operación naval armada de gran importancia por miedo a un posible ataque francés. Recordemos que en las naves que llevan a Juana Flandes, traerían a Margarita a Castilla. En la armada de la infanta, carabelas y pinazas tenían funciones auxiliares y predominaban los barcos de mayor porte, con gran potencia de fuego, varios miles de hombres de armas. Como precaución complementaria, los reyes dispusieron que la acompañara una abundante flota de barcos mercantes, algunos de ellos también armados.

### Flota mercante

Debemos tener en cuenta que el sistema de flota era habitual<sup>17</sup> en la navegación comercial entre la costa cantábrica y Flandes, pues tenían mejor defensa ante corsarios, se controlaba mejor para cobrar los impuestos aduaneros. Recordemos también que en aquella época el paso del comercio a la guerra en el mar no exigía grandes cambios ni en los navíos ni en los equipamientos.

Los delegados regio encargados de sumar a la flota ya organizada la de naves mercantes que recorría habitualmente el camino de Flandes, fueron el contador Alonso de Quintanilla y Juan de Ortega, provisor de Villafranca, que tenían a su cargo la administración de la Hermandad, y encontraron gran resistencia<sup>18</sup>.

Quintanilla y Ortega convencieron a los mercaderes que tradicionalmente recorrían esta ruta comercial de que no había merma de sus franquezas y añadieron para convencerles que los portugueses estaban haciendo otra armada (comercial) para tal fin. Por ello, a pesar de numerosos percances y cambios de planes, se armaron otras cincuenta naos en Vizcaya y Guipúzcoa, reuniéndose en Laredo, de donde partieron con el resto de la armada, constituyendo una de las mayores flotas que recorrieron la ruta hacia Flandes.

Los barcos comerciales eran los que refuerzan la Armada de Flandes, no al revés. Es más, se embarcaron en ellos hasta 500 hombres de guerra y se traspasó parte de sus sacas de lana a naves de la armada de la archiduquesa Juana, porque según Cotes y Arbolancha, así

<sup>17</sup> Suárez Fernández, Luis (1959). *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*. Madrid, 1959.

<sup>18</sup> Los datos los da Hernando del Pulgar (1943) en su *Crónica de los Reyes Católicos*. Madrid, cap. CXIX.

«serían todas de armada». Al grupo se unieron dos naos cargadas de hierro con destino a Londres.

Finalmente, la única ventaja que consiguieron las naves comerciales fueron 150 quintales de sebo para su mantenimiento. Sin embargo, los daños causados a naves, tripulaciones y mercancías por el retraso en la partida (se había previsto la salida en abril), y el no realizar el regreso dentro del año, fueron incalculables.

## GASTOS Y APROVISIONAMIENTO DE LA ARMADA

El costo total de la armada, exceptuando las naves comerciales, se puede calcular con cierta facilidad. Veamos algunos aspectos de manera aislada, para terminar con un cuadro resumen que nos muestra claramente cuáles fueron los gastos de este gran conjunto de naves.

NAVE	FLETE MENSUAL
Carraca genovesa Naos y carabelas	750 ducados = 281.250 mrvs 110 mrs por tonel y mes (4935 toneles = 542.859 mrs)

El flete mensual ascendía a más de un millón cien mil maravedíes. Se pagó un promedio de ocho meses, por lo que el coste aproximado es de :

$$1.100.000 \times 8 = 8.800.000$$

$$8.800.000 \times 22 \text{ naves} = 19.360.000$$

En cuanto al **armamento**, Arbolancha y Cotes encargaron la fabricación del armamento necesario, en las forjas vizcaínas y guipuzcoanas. El reparto de las pinazas, piezas de artillería y armas entre los navíos de la armada se hizo cuando llegó a Laredo el Almirante. Al concluir el viaje de retorno Arbolancha se encargó de recuperar las armas, según inventario de maestro de cada navío.

Las 2.260 personas que formaban parte de la tripulación de los barcos cobran un sueldo, abonado por los reyes, de 12 mrv / día (además del flete de los navíos). Por lo tanto, calculando la cantidad general de los ocho meses que duró el viaje de la armada (programada para tres meses), el resultado sería de **6.508.800** mrvs.

Los 2.250 hombres armados recibían sueldo según las categorías:

- escuderos del Almirante 25 mrv/día.
- peones espingarderos y ballesteros 15 mrv/día.

Estas cantidades incluyen coste de provisiones, entregando sueldo adelantado de dos meses (585.000 mrs). Si hacemos el cálculo de los ocho meses, el montante total sería de **2.340.000** mrv.

- Los peones de Castilla Vieja, Trassiera, Asturias de Santillana, Vizcaya y «vasallos mareantes» venían y con dos meses pagados y sólo se les aseguraba el «mantenimiento» en los barcos y «algún sueldo» que parece fue de 12 mrv / día.

El 80 % de los 26.310.276 mrs. que gastó Juan de Arbolancha<sup>19</sup>, según su rendición de cuentas, se emplearon en el pago de fletes y sueldos desde los momentos previos al viaje hasta el retorno de la expedición. Las cuentas de pagos hechos por Arbolancha en Laredo entre 14 y 18 de agosto de 1496 se refieren a 4.904 personas, pero una orden de pago dada en Flandes por el Almirante a Arbolancha para dar sueldo de ocho reales a la «gente extraordinaria de los pueblos que fueron en nuestro servicio en nuestra armada» deja ver que se pagó esta suma a 5.220 personas.

García de Cotes pagó un último sueldo en 1497<sup>20</sup>, una vez que la armada regresó, de 4.500.000 mrvs. De ellos 3.442.640 fueron para «peones, marineros y hombres de armas». En su cuenta figuran 2.661.

Se fijó al Almirante una «ayuda de costa» acorde a su posición, de 7.000 mrs diarios. Se adelantó en febrero un millón para pagar los

<sup>19</sup> AGS, CMC, 1ª época, legs. 1876 y 1891.

<sup>20</sup> AGS, CMC 1ª época, leg. 99

primeros meses, y otros 525.000 mrs. para comenzar el pago de la gente de guerra que iba con él, entre la que se contaba toda la de la casa de doña Teresa de Bazán, dirigida por su hijo don Gutierre de robles.

### Aprovisionamiento

Fonseca se encarga en Sevilla y Jerez de enviar 200 quintales de pólvora de la almacenada en el parque de artillería de Écija, y 50 quintales de plomo. Abastecimiento de Bizcocho: 12.000 quintales<sup>21</sup> y otros alimentos que envió en las cuatro naos fletadas en Cádiz y las dos carracas genovesas a finales de abril con Pedro de Tapia como guardián de los «bastimentos». Hicieron escala en Galicia para cargar las provisiones allí preparadas y continuar hasta Laredo.

Resaltamos la provisión de alimentos como frutos secos, arroz, azúcar, aceitunas, alcaparras y especias, azúcar, conservas «de todas suertes», carne de membrillo, jengibre, confites, aceite, sal, garbanzos, cera... La reina se aseguró de que su hija y su «corte» comieran pan candeal recién horneado, y no bizcocho común, por lo que se embarca harina de Carrión, hornos de cobre, carbón, cedazos (total de 2.000 mrv).

Carnes, pescados y vinos se prepararon en Galicia (2.700.000 mrvs). También vinagres, cecinas, carnes saladas y mantecas de vaca y cerdo (110.000 kg), huevos (10.000). De Castilla y a última hora embarcaron animales vivos: 20 vacas, 200 carneros y 1.000 gallinas.

Los organizadores pensaron que unos tres meses podían haber realizado el viaje de ida y vuelta, pero los retrasos en la partida y en el regreso hicieron que las provisiones fueran insuficientes.

### La Corte de doña Juana

Juana tenía tan sólo 16 años (nació el 6 de noviembre de 1479). Su educación había sido muy cuidadosa, aprendiendo música, latín, y otras labores sin alejarse de la corte, amparada por el «hogar» paterno. Como hemos mencionado, su madre y hermanos, a excepción de

Isabel ya princesa viuda de Portugal, la acompañaron a Laredo. A pesar de no poder acompañarla, su hermana Isabel no la olvida, y sabemos por la cuenta de Santángel de un pago que hizo en Valladolid «por más ropa blanca que de ellos hizo comprar la princesa de Portugal para la dicha archiduquesa», eran once camisas de mujer «de olanda» labradas con oro y seda, y ocho cofias.

El príncipe Juan también quiso participar en los elementos trasladados en la armada, aunque en este caso no fue con una contribución al ajuar de su hermana, sino con un presente a su cuñado Felipe al que envió doce caballos, diez de ellos «a la guisa» y dos «a la jineta», ricamente enjaezados.

Sabemos que la reina Isabel pasó a bordo con Juana las dos noches previas a la partida «para dalle más esfuerzo para ir su camino. De la qual se despidió la reina con muchas lágrimas con pensamiento que nunca más se avían de ver»<sup>22</sup>.

La armada de la archiduquesa zarpó de Laredo el 22 de agosto de 1496 (el 15 había muerto en Arévalo Isabel de Portugal, abuela de la archiduquesa). Juana iba acompañada de personas dignas de su rango y posición: el Almirante don Fadrique Enríquez, su madre Doña María de Velasco y su hermano Don Juan Enríquez, conde de Melgar irían con la archiduquesa Juana para regresar con la princesa Margarita. También iban el obispo de Jaén, don Luis de Osorio, que debía officiar el matrimonio de Felipe y Juana, pero murió en Flandes antes de cumplir su objetivo. Le sustituyó don Diego de Villaescusa (capellán mayor de doña Juana), deán de Jaén. También lo hicieron otros nobles y «caballeros y parientes mayores de Vizcaya».

Conocemos la lista detallada de acompañantes de Doña Juana por la relación de Padilla, así como las cuentas de Santángel al hablar de la provisión de vestuario, o la del tesorero Martín de Mújica que anota pagos a muchos de ellos en los primeros meses de estancia en Flandes. Esto nos permite estimar en más de 200 la «corte» de Doña Juana.

<sup>21</sup> Un quintal equivalía a 46 kg, por lo tanto estamos hablando de 552.000 kg de bizcocho.

<sup>22</sup> SANTA CRUZ, Alonso de (1951).

La detallada cuenta de Santángel nos permite reconstruir el ajuar de doña Juana. Tuvo a su cargo «comprar ciertas cosas de oro e plata e brocados e sedas e carmesíes e damascos e otras muchas cosas de diversas calidades para el casamiento de la Reyna doña Juana nuestra señora siendo archiduquesa». El monto total fue de 17.251.048 mrvs.

A lo anterior hay que añadir la nómina de objetos de plata y lencería (elaboradas en Valladolid), por un importe aproximado de 1.021.748,5 mrvs. En Valencia se compran esencias, perfumes y aguas de olor, «botes» de confituras, membrillo y azúcar, y objetos de mercería (peines, dedales, agujas, espejos) y elementos que den confort a la casa de la archiduquesa como alfombras, colchas, cortinas, etc. En Barcelona se compró servicio de cuchillería y tijeras, arcas de calidad, mantas y bordados. También en Valladolid se fabrican arcas y mesas, ropa blanca como ya vimos, almohadas, cabeceras.

Toda España se vio implicada en la preparación de la armada, desde el aprovisionamiento (bizcocho en Sevilla, animales de Castilla, conservas de Valencia), a la organización del ajuar (paños y ropa blanca de Valladolid, cuchillos de Barcelona, lo necesario para pan candeal de Carrión, etc.). Especialmente en el ajuar de Doña Juana se refleja la potencia económica y mercantil de la corte de los Reyes Católicos, los puntos fuertes manufactureros y sus carencias. En resumen, la infanta llevaba lo mejor de cada zona. Los Católicos querían que su hija diera la mejor imagen posible a la llegada a su nueva casa. Sin embargo, el destino no fue favorable y la carraca en que se trasladaba a mayor parte de este ajuar encalló, y buena parte no se pudo recuperar haciendo que la espectacular entrada de doña Juana fuera más modesta.

Los gastos se vieron incrementados por el retraso de la partida, lo que en ocasiones provocó nuevos costes y otras que caigan en vacío los desembolsos realizados. Los gastos, como era habitual, se cargaron en su mayor parte a la Hacienda real castellana, y ascendieron a unos **67 millones de maravedís** (180.000 ducados).

Este puede ser el resumen:

Arbolancha y Cotes	33.363.743 mrv
Juan Rodríguez de Fonseca	2.000.000
Arévalo y Ortiz	2.447.803
Gonzalo de Quintana	80.000
Compra de pipas y toneles en Laredo	65.722
Adelanto al Almirante y a sus tropas	1.525.000
Flete de las carracas genovesas, al menos	5.000.000
Santángel	17.251.048
Fernán Álvarez de Toledo	1.021.748
Villaescusa y Mújica, gastos en Flandes	4.503.000

A pesar de todo lo relatado, debemos recordar que el emperador Maximiliano y los Reyes Católicos decidieron no dar dote a las novias, pues sería un cambio un tanto absurdo, por ser matrimonios cruzados, de categorías similares. Se estableció también que los respectivos maridos proporcionarían rentas adecuadas para sostener sus casas. En principio, acuerdo ecuaníme, si no tenemos en cuenta los altos costes de esta armada que acabamos de analizar y que, además de llevar a Juana a Flandes, traería a la princesa Margarita a la Península.

## RECORRIDO DE LA FLOTA

Como ya hemos indicado, la gran flota parte del puerto de Laredo el 22 de agosto de 1496. Nada era como se había planificado pues la partida se debía haber producido en abril, y las provisiones de un viaje que esperaban durara tres meses, se mostrarán insuficientes para los ocho que finalmente transcurrieron hasta el regreso, como veremos a continuación.

Durante el camino de ida vientos y tempestades hicieron necesario refugiarse unos días en el puerto inglés de Pórtland el 31 de agosto. Cuando la flota se acercaba a Middelburg, Zelanda, el barco que llevaba su ajuar chocó contra un banco de piedras y arena a causa de un temporal y se hundió. Tras superar los bajíos de la costa flamenca, y llegar al puerto de Middelburg, una nueva tormenta azota la armada, aunque sin pérdidas.

A la llegada de Juana a Bruselas, a la corte flamenca, en los primeros días de septiembre y

su prometido, que estaba en Alemania, no acude a recibirla. La archiduquesa espera a su futuro marido en el convento de Lille y durante un mes se encuentra sola, sin la compañía de ningún miembro de la familia, sin conocer el país, ni siquiera a su próximo marido. A todo ello debemos unir que el ambiente de la corte con el que se encontró Juana era radicalmente opuesto al que ella vivió en su Castilla natal. La sobria, religiosa y familiar corte castellana contrastaba con la festiva, desinhibida e individualista corte borgoñona-flamenca.

El 17 de octubre el encuentro tiene lugar, pero ya es demasiado tarde para el regreso de la armada a la Península Ibérica, pues la climatología de la época hace desaconsejable que la princesa Margarita intente el camino hacia su nuevo hogar. Hambre, frío y enfermedad acabaron con más de mil personas que formaban parte de la armada especialmente en diciembre de 1496 y enero de 1497. Frente al aparente conformismo con el matrimonio, la actitud de los novios cambia al verse personalmente. Los días de espera dieron paso a la premura pues cuando Juana y Felipe se conocieron sintieron una gran atracción. La boda

se celebró apresuradamente en Lille el 21 de octubre de 1496.

Finalmente, la armada zarpó en febrero de 1497 aprovecharon una breve bonanza. En esta ocasión el trayecto tampoco fue sencillo, produciéndose tal tormenta que los ocupantes de las naves pensaron que iban a naufragar. Margarita, con intención de que su cuerpo fuera reconocido si finalmente se producía la pérdida de la armada, escribió en una tablilla «aquí yace Margarita, gentil damisela, dos veces casada y muerta doncella»<sup>23</sup>. La Armada de Flandes recaló en el puerto inglés de Antona (Southampton), llegando a Santander en los primeros días de marzo de 1497. Al parecer, y con ella llegó la peste a la villa, que descendió en poco tiempo de 1.000 a 300 vecinos.

Parece que la Armada destinada a trasladar a la futura archiduquesa Juana y reina Margarita, no favoreció a ninguna de sus dos insignes pasajeras. Margarita regresaría pronto a Flandes al enviudar seis meses después de su boda, y Juana se convertiría finalmente Reina de Castilla, pero reina de un trono que nunca pudo ocupar.

---

<sup>23</sup> Margarita de Austria se educó durante varios años en la corte francesa, pues se había concertado su matrimonio con el futuro Carlos VIII de Francia (tratado de Arras). Después de vivir en la corte gala diez años, en 1493 Carlos VIII se casó con Ana de Bretaña, volviendo Margarita con su padre.

Por eso escribe «dos veces casada y muerta doncella», pues en esta ocasión ni siquiera conocido a su ya esposo por poderes, el príncipe Juan.