

LA TRAVESÍA MARÍTIMA DE CARLOS V PARA SU CORONACIÓN IMPERIAL EN 1520

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
Investigador naval

El competido acceso del archiduque Carlos de Gante al trono imperial

El 12 de enero de 1519 fallecía en Wels Maximiliano I, emperador de romanos; abuelo materno de Carlos I, que en este momento era ya conde de Flandes y pretendiente al ducado de Borgoña por herencia paterna de Felipe de Borgoña, a quien nosotros conocemos como Felipe el Hermoso, y rey «asociado» de los reinos españoles y sus anejos, abriéndose así la sucesión al imperio alemán, conjunto un tanto caótico de reinos, ciudades y señoríos grandes, medianos y minúsculos, que sólo reconocían esta autoridad común para los grandes problemas conjuntos de índole política y también religiosa. El emperador y su dieta de representantes constituían el único elemento vertebrador de ese gran pueblo fragmentado.

A nivel mundial, y en un plano exclusivamente simbólico, representaba el brazo armado de la Cristiandad.

La sucesión era electiva, y sólo podían aspirar al trono los príncipes que más apoyo contasen entre los principales potentados del Reich, que gozaban de la condición de electores, cuatro laicos: el rey de Bohemia, el margrave de Brandeburgo, el conde del Palatinado y el duque de Sajonia; y tres eclesiásticos, los arzobispos de Maguncia, Tréveris y Colonia. Como órgano colegiado se regía por las disposiciones de la Bula de Oro, otorgada por Carlos IV en 1356.

Este sistema, con alguna aspiración universal, no excluía ni a pretendientes cuyos antecesores hubiesen empuñado el cetro imperial, ni a personas que hoy en día se podrían considerar extranjeros en grado máximo por ser monarcas de reinos tan poco germánicos como España, Francia, Inglaterra, o incluso Borgoña. Pese a este carácter electivo, la corona imperial había permanecido en manos de los Habsburgo desde la elección de Federico III en 1440, dos generaciones antes, lo que facilitaba una posible sucesión «natural».

Carlos se encuentra en España desde septiembre de 1517, y sus cancilleres, Chièvres y luego Gattinara, vienen preparando su candidatura con la inestimable ayuda de la tía del Rey, Margarita de Saboya, corresponsal habitual desde su gobierno en los Países Bajos con los electores imperiales.

En esta aspiración no sólo jugaba la ambición personal y de estirpe, la convicción interna de estar llamado a tan alto destino y el creerse el más digno para él, sino profundas razones políticas.



Corona de los emperadores del Sacro Imperio.
Kunsthistorisches Museum, Viena.

mismo año, y en el ánimo de los siete electores late la preocupación por no dar al traste con el precario equilibrio europeo. El propio papa León X interviene, y por su consejo la elección recae en un príncipe no conflictivo: el duque Federico de Sajonia, a quien la historia conocerá como «el Prudente». Ocurre entonces algo inesperado, Federico no sólo renuncia, sino que vota y aconseja votar por Carlos, lo que decide la cuestión el día 28 del mismo mes y año, pese a la maniobra de Francisco I de renunciar, a su vez, a favor de Joaquín de Brandeburgo.

A partir de este momento hablaremos de Carlos V.

Los graves problemas internos

Don Carlos recibe la noticia de su elección el 6 de julio, ¡tan sólo ocho días después! en un momento delicadísimo. Se encuentra en Barcelona tratando de hacerse reconocer rey por los diputados y consellers, como condición *sine qua non* para obtener subsidios con que afrontar los cuantiosísimos gastos que ha generado su promoción que, según los cálculos de los más modernos investigadores, ascendieron a un millón de florines de oro.

La cuestión previa no era tan sencilla, ya que a los representantes les repugnaba la ficción legal de su asociación con la reina Doña Juana, cuya

Francisco I, otro de los candidatos, rival en Borgoña, rival en Italia, rival hasta en América ya que había denunciado la bula alejandrina y el consecuente Tratado de Tordesillas alegando que le gustaría ver el testamento de Adán que repartía el mundo entre castellanos y portugueses, contaba con serios apoyos entre los príncipes electores. Francisco, con poder en Francia y en Alemania, podría fácilmente desposeerle de sus territorios italianos, de su herencia borgoñona e incluso de los dominios habsburgueses; conociéndole, había pocas dudas de que lo permitiría.

En el orden interno, la posesión de reinos tan distantes y diferentes parecía reclamar a gritos un elemento aglutinador que justificara, al menos en lo fundamental, una política unitaria. El título imperial parecía permitirlo, y de hecho lo permitiría.

La dieta se reúne en Frankfurt de Maguncia el 17 de junio de ese

incapacidad, no por todos reconocida, podía ser salvada por una regencia mientras ésta viviera. Por otra parte, el infante Don Fernando, su hermano y futuro sucesor en el imperio, gozaba de grandes simpatías en un sector de la población que deseaba de nuevo la separación de los reinos. Se volvían a repetir aquí los problemas y obstáculos de una política interior que había ido sumando desacierto tras desacierto tras la convocatoria en Valladolid de las primeras cortes castellanas en febrero de 1518.

En aquella ocasión el Rey, que iba a solicitar subsidios, se había topado con una asamblea reivindicativa que exigía respeto a las leyes del Reino y el despido de la comitiva flamenca que, tras la ingrata exoneración de Ximénez de Cisneros y su equipo, constituía una camarilla que iba acaparando prebendas y mercedes, encabezada por el ambicioso Croy, señor de Chièvres, sobre quien corría entre el vulgo la siguiente coplilla, cada vez que en las transacciones de las ciudades feriales castellanas salía a la luz un castellano (una dobla de oro):

«Válgaos Dios, ducado de a dos,
que Monsieur de Chièvres
no topó con vos».

Y también esta otra:

«Doblón de a dos, norabuena estedes
que con vos no dio
el señor de Xevres».

Sordo a las voces populares, Don Carlos, pese a sus promesas que acabaron por valerle la concesión de 200 cuentos de maravedíes por las propias cortes ofendidas para cuya presidencia había tenido la osadía de nombrar al valón Jean de Sauvage, conservó su camarilla, tras haber completado el escándalo elevando a la vacante sede arzobispal toledana, primada de España, pletórica de bienes y de responsabilidades, a un rubicundo joven de 17 años, Guillermo de Croy, sobrino del canciller.

Con los bolsillos llenos de créditos para tres años, pero con el pueblo descontento, Don Carlos se había dirigido a Zaragoza en su itinerante solicitud de pleito homenaje y subsidios, donde había tenido que esperar para obtener tan sólo parte de lo requerido, hasta enero del año siguiente.

La elección imponía una rápida presencia de Carlos V en Alemania. Se precisaba preparar el viaje, informar a los reinos, justificar la aceptación y la obligada ausencia, obtener recursos extraordinarios...

Hasta enero de 1520, las cortes catalanas no aprueban una exigua ayuda, aunque poco antes había llegado a Barcelona un regalo inesperado: el primer oro mexicano enviado por Cortés, «el quinto del Rey» de lo obtenido en los «rescates». Lo restante había que sacárselo a Castilla.

Coincidiendo con su partida de Cataluña se producen los primeros efectos graves de la sublevación agermanada del reino de Valencia al que Carlos V acabará dejando a su suerte. Ni este problema, ni el peligro turco-berberisco de las costas españolas e italianas, ni los que ya se están fraguando en Castilla bastarán para detenerlo.

La Coruña, puerto de partida

La prisa en partir es cada vez mayor, ya que, por una parte, la Bula Áurea exigía la rápida presencia del electo en Aquisgrán para su coronación, y por otra debía realizarse ésta con brevedad a fin de evitar desórdenes y futuras impugnaciones. A los ojos de todos no había más emperador que el ya consagrado.

El viaje debía hacerse por mar, desde el norte de España, por diversas razones:

- Era el medio más corto, y aunque más peligroso, facilitaba también el transporte de la inmensa impedimenta.
- Evitaba cruzar Francia, reino con el que se estaba en paz en ese momento y que podría conceder paso franco, pero en el que se temía sufrir, cuando menos, grandes retrasos, habida cuenta el poco interés que Francisco I tendría en que se coronase a su rival.
- El viaje desde Barcelona a Italia con las galeras y después por tierra por toda Alemania no permitía pasar por Castilla ni convocar estas cortes obligadas. Además, obligaba a atravesar el Milanesado, en esos momentos en poder francés.
- Se aprovecharía la ruta marítima del norte para entrevistarse con Enrique VIII en Inglaterra y procurar atraérselo a su órbita, ya que Enrique también había abrigado esperanzas imperiales.
- Podría visitar sus dominios flamencos y pasar, desde territorio propio, con todos los honores y parafernalia, a Alemania.

¿Por qué se eligió como lugar de embarque La Coruña y no uno de los puertos castellanos, como Santander, donde se había esperado a Don Carlos oficialmente en su viaje desde Flesinga para tomar posesión de los reinos de España en 1517?

Decidido el viaje por mar y desde el norte de España, se escogió el puerto de La Coruña por razones de diversa índole entre las que primaron las políticas sobre las físico-geográficas y religiosas.

Se trataba en verdad de un magnífico puerto, de fácil y cómodo acceso, seguro, de suficiente calado para grandes naos, capaz de albergar en su seno una gran flota, y bien defendido desde tiempos de Enrique III. Se tiene constancia de que desde tiempos medievales disponía de muelles, aunque no ocurría lo mismo en los demás puertos gallegos donde, en ocasiones, se utilizaban los puentes para embarcar efectos, como sucedía en Betanzos.

De la bondad de los puertos gallegos se hizo lenguas Teixeira, que llegó a afirmar: «Son los mejores de toda España así por su grandeza capacidad como por la mucha seguridad» (1).

Disponía, asimismo, de gran capacidad de abastos, víveres frescos y salazones y de una bien probada y numerosa flota y marinería.

Los materiales básicos para la construcción naval y el apresto de naves, como la madera y el hierro, eran abundantes, así como los calafates y carpinteros que habrían de llevar a cabo modificaciones y reformas.

Todas estas ventajas se alegrarían poco después a la hora de pretender para esta ciudad la Casa de Contratación de la Especiería, tras el afortunado resultado de la expedición de Magallanes, propuesta a Don Carlos durante su estancia en Barcelona.

Estas circunstancias favorables se habían tenido en cuenta con anterioridad, ya que había sido la base de partida de la última expedición nupcial de la casa real, que en 1502 había conducido a la infanta Doña Catalina, tía de Don Carlos, a Inglaterra para desposarse con Arturo, príncipe de Gales.

Se contaba también con un magnífico gestor en la persona de don Alonso de Fonseca, arzobispo de Santiago, Alphonsus Compostellanus. Dada su doble condición de autoridad religiosa y potentado temporal, no cabía pensar en nadie mejor que él para obtener con facilidad suministros de las aldeas y lugares del interior y créditos con que pagarlos.

A la hora de dar explicaciones, se alegaron razones de oportunidad y prisa en iniciar el viaje en dos sentidos. Se convocaron cortes en Santiago de Compostela por su proximidad al puerto de embarque, y se escogió La Coruña como puerto natural de Santiago, a la «lengua del agua».

Otra de las razones alegadas para convocar cortes en Santiago fue de índole religiosa: el emperador quería despedirse del santo patrono de los hombres de mar y guerra, e impetrar su favor para acometer la peligrosa travesía marítima.

El propio Don Carlos, con motivo de su viaje para tomar posesión de los tronos de España, y ante una comprometida tempestad, había hecho voto de postrarse en acción de gracias ante el sepulcro del Apóstol, promesa que ahora tendría ocasión de cumplir.

En realidad las razones de política interna fueron las que en todo caso primaron, determinando la convocatoria a Cortes en una ciudad que no tenía voto propio en ellas, caso insólito y piedra de escándalo que incrementó sin duda el número de agraviados y descontentos.

La situación en Castilla no sólo no había mejorado, sino que se había ido caldeando; la noticia de la partida del rey sólo podía augurar mayores desgracias. En realidad una de las más elementales y primarias obligaciones de un monarca en su época, junto con la de procurar garantizar su descendencia, era la de permanecer en el reino. Se iba a solicitar ahora una nueva exacción sin

(1) Recogido por ARAMBURU ZABALA, M. A., y ALONSO RUIZ, B.: *Santander, un puerto del Renacimiento*. Santander, 1994, p. 51.

precedentes, tras la más que generosa aportación de 1518, para que el rey saliera por largo tiempo del país sin solucionar los problemas acuciantes.

Aunque los representantes eran inalterables y su voto acorde con el sentir e instrucciones de sus representados, se debía procurar buscar un lugar en el que, al menos el vecindario, no estuviera tan soliviantado. Las circunstancias futuras justificarían plenamente estas prevenciones.

En pleno rencor contra las ciudades castellanas que cuestionan y limitan su autoridad, el rey recibe el apoyo, por ahora incondicional, de los señores y las ciudades gallegas que pintan la situación en este reino como un remanso de paz en el alboroto general, con la pretensión de obtener el voto independiente en cortes frente a la díscola Zamora, que ha tomado el partido de Toledo, a punto de declararse en franca rebeldía. Betanzos, con su conde don Hernando de Andrade a la cabeza, rechaza esta representación alegando no estar de acuerdo en «cosas de que Vuestra Majestad no es Servido», y La Coruña hace lo propio, acusando a los zamoranos de rebeldes y escribiendo a Juan de Barcea, aposentador de la Cesárea Majestad, mostrándole todas las facilidades que esta ciudad podía ofrecer (2).

Aunque la fecha de las misivas en que esto se declara es posterior a la decisión real, no resulta osado aventurar que Don Carlos conocía su postura desde mucho antes.

El binomio Santiago-La Coruña como sede de los episodios más importantes de la partida será aceptado también como forma de atraerse al reino gallego y don Hernando de Andrade, conde de Villalba, será premiado con la capitania general de la armada que se prepara, y tras la jornada, de regreso al final de ese verano, será también gratificado con 100.000 maravedíes al año de por vida, suma fabulosa, y un hábito de Santiago. La ciudad de La Coruña, por su parte, obtendrá la merced de mercado semanal y una exención temporal de servicios (3).

La partida hacia Galicia y la celebración de cortes

El 21 de enero de 1520 dejaba Carlos V Barcelona para dirigirse a Castilla, convocando cortes al llegar a Calahorra el 12 de febrero de 1520, que debían celebrarse en Santiago de Compostela el 31 de marzo siguiente.

La convocatoria era necesaria para ausentarse y para que fueran aprobados los subsidios con que atender los gastos del viaje y de la coronación, aprobación sobre la que se podía pedir un crédito inmediato.

Para contrarrestar el malestar general que podía generar una negativa en la concesión, el emperador decidió pasar por Valladolid para intentar convencer a los regidores de esta importante ciudad con sus argumentos. Si éstos resultaban convencidos, otras ciudades castellanas les seguirían en el voto.

(2) Cartas fechadas a 15 de febrero de 1520 en ambas ciudades. Archivo General de Simancas, Patronato Real, 3-166 y 3-167.

(3) Recogido por GARCÍA ORO, J.: *Don Fernando de Andrade, conde de Villalba (1477-1540)*. La Coruña, Xunta de Galicia, 1994, pp. 119 y 141.

El 1 de marzo llegó Don Carlos, pero los acontecimientos se desarrollaron de forma no prevista por los consejeros flamencos. Valladolid, prácticamente amotinada, trató de evitar, incluso por la fuerza, su salida.

Tras dejar a Doña Juana bien asegurada en Tordesillas, como si de un peligroso enemigo de estado se tratara, con prohibición total de hablar con nadie, bajo la tutela y vigilancia de los marqueses de Denia a quienes se cedió incluso esta villa de realengo para tenerlos más obligados, la comitiva real llegaba a Santiago.

Las Cortes, según lo anunciado, se iniciaron en la sala capitular del convento de San Francisco el 31 de marzo, con significativa ausencia de los procuradores de Toledo y Segovia. Sobre el tira y afloja que tuvo lugar, cuyo relato no nos compete,

sólo indicaremos que la cuestión previa que se planteó y que entretuvo durante bastante tiempo fue la de si el rey debía atender primero o no las peticiones y agravios, sin llegarse a la votación definitiva.

Ante la necesidad de atender al embarque y para salir del estancamiento, Carlos V decidió trasladar las cortes a La Coruña, donde se requería su presencia inmediata, y allí se dirigieron los procuradores el 22 de abril, reuniéndose junto al monasterio de San Francisco, constituido en palacio real, en la ermita de Sancti Spiritus.

La votación final acabó siendo favorable a la concesión de una ayuda de dos «cuentos» o millones de maravedíes. Cantidad que no llegaría a hacerse efectiva por las vicisitudes de la guerra de las comunidades.

El emperador tuvo que atender las principales quejas: no se cedería Navarra para contentar a Francia; se proveería sobre la seguridad de las costas españolas frente a las incursiones (4); no se darían más empleos a extranjeros, y la ausencia de Carlos no se prolongaría por más de tres años.

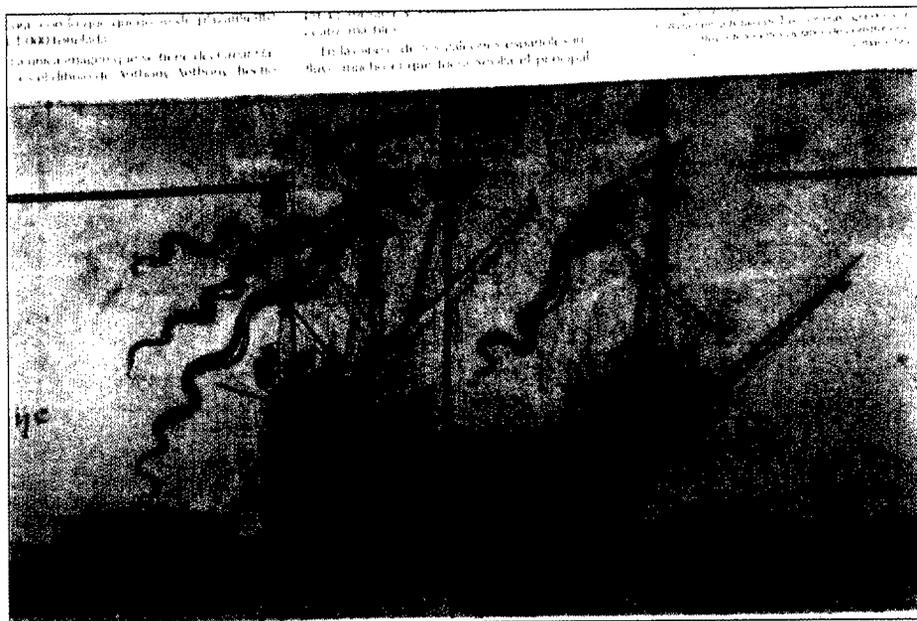
Coincidiendo con las festividades de la Semana Santa se disolvieron las cortes.

Pensemos por un momento en lo que debió de suponer para La Coruña la presencia de la corte, de los procuradores y de las dotaciones de la flota. Por muchas «premáticas» sobre precios que se diesen, todos los bienes y servi-



Exvoto de ballenero del norte de España.
Museo Naval, Madrid.

(4) Real Academia de la Historia: *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*. Madrid, 1882, t. IV, p. 297.



Dibujo de época del *Great Harry* o *Henry Grace à Dieu* de Enrique VIII. National Library, Londres.

cios, especialmente los alimentos y los alojamientos, se dispararían. Las comodidades escasearían, aunque sobre este punto hay que señalar que los miembros de la corte, por el carácter itinerante de ésta, estaban acostumbrados a vivir en sus propios carruajes.

No hay constancia, sin embargo, de que los señores flamencos fuesen mal atendidos por los hospitalarios coruñeses, al revés de lo sucedido en Valladolid, donde nadie había querido darles cobijo.

Cabe pensar, dado el tiempo que requerían los aprestos navales, que desde la comunicación de la muerte de Maximiliano o incluso antes, se habría elaborado el plan y tomado las primeras medidas referentes a la preparación de la escuadra. Conocida la elección el 6 de julio del año anterior, éstas empezarían a ponerse en práctica, ordenándose la comparecencia de las escuadras flamencas de Holanda y Zelanda puestas a las órdenes del príncipe de Orange, Filiberto de Chalons, joven de 19 años, y organizándose la española para cuya guarnición se hacía precisa la leva de soldados que estimamos en unas cinco coronelfas de a mil hombres y la de unos diez mil marineros. De todo se ocuparon Fonseca y Andrade.

Harto trabajo tendrían los carpinteros y decoradores preparando la cámara real en la parte extrema del castillo de popa con amplios ventanales hacia la galería exterior, esculpiéndola y tapizándola, así como la antecámara-comedor y el pasillo de acceso al dormitorio. Se habilitarían también camarotes espe-



Tapiz flamenco del Arca de Noé (finales del siglo xv), que nos da una idea del embarque para una expedición de la época. Kunsthistorisches Museum, Viena.

ciales para el «sumiller de corps», el jefe del guardarropa, y el ayuda de cámara y más de veinte camarotes más para los jefes de servicio y gentilhombres. Se ampliaría la cocina, y se construirían con mamparos una repostería y una panadería.

Las velas de los buques se pintarían con motivos religiosos en los que no faltarían ni la Virgen ni nuestro señor Santiago, con pintura por ambos lados de la lona, cubriéndose de banderas cuadras de damasco carmesí los topes de los mástiles y de flámulas doradas cuyas puntas llegaban a besar el agua. Sobre todas, el estandarte imperial en el que, por primera vez en el mar, el águila bicéfala acogía bajo sus alas el complejo escudo de la monarquía católica.

En La Coruña se reunieron un centenar de naves de diverso porte, y el sábado 19 de mayo, a la puesta de sol, se levantó un viento recio, juzgado por los pilotos de la armada como oportuno, lo que, conocido por el emperador, éste dio la orden de embarque inmediato, comunicándose por toda la ciudad por medio de heraldos, pregoneros y tambores.

Es de suponer que la tropa llevase ya días embarcada, como era costumbre para evitar desercciones. Los grandes equipajes que habían de ser útiles durante años a sus propietarios, también lo estarían.

El revuelo de familias enteras de cortesanos y personal de la casa con sus criados de cien libreas diferentes mezclados con los del rey-emperador con los

colores de la divisa real: colorado y amarillo que darían lugar, dos siglos y medio después a la bandera de España, y que se dirigían al puerto, debió de ser mayúsculo; todo un espectáculo para la población de la ciudad que les acompañaría junto con los familiares de los que habrían de despedirse con hartas posibilidades de no volver a verlos más.

Una vez en el puerto, se distribuirían, de acuerdo con el protocolo y según un plan previamente establecido, entre cientos de embarcaciones preparadas al efecto para dirigirse a cada buque fondeado en la rada, ya que en aquel entonces no se disponía de muelles en los que atracar los buques de alto bordo. Todo ello a la luz de las antorchas y durante toda la noche.

El tipo de naves usadas para estos desplazamientos reales era el mismo que para las grandes jornadas bélicas.

Así como en el Mediterráneo se disponía de un núcleo fijo de galeras, correspondientes a los respectivos reinos, al que se añadían otras de particulares que las cedían en «asiento» o alquiler para las ocasiones concretas, en el Atlántico no existía una auténtica marina de Estado, si se exceptúa la organización, aún en ciernes, de la Carrera de Indias.

Ante una situación de peligro creada por un estado de guerra, la presencia de corsarios o la preparación de un traslado marítimo del rey y de la corte, se ordenaba a los puertos la formación de armada bajo la dirección y mando de un capitán general que se encargaba en seleccionar, decomisar y fletar las de armadores y particulares más a propósito y más a mano.

Se elegían entre las mercantes de mayor porte que ya de por sí contaban con artillería, mejorándose ésta y sus sistemas defensivos. En realidad, la propia palabra *armada* hace referencia a una agrupación de buques «armados en guerra»; es decir, naves comerciales acondicionadas, y no verdaderos buques de guerra. Pasada la ocasión, se disolvía la armada y se pagaban los costes y los daños.

Sólo la capitana y un par de buques construidos ex profeso tenían esta última condición: eran propiedad real y su misión exclusivamente militar. Su razón de ser era más de índole representativa y de prestigio que puramente táctica.

Refiriéndose a la armada que se hizo en esta ocasión, el obispo de Badajoz justificaría su apresto «para seguridad y autoridad de su persona Real» (5).

Las armadas que se formaban en los puertos del norte de España lo hacían, pues, con los buques habituales, escogidos entre los balleneros y mercantes más grandes y fuertes.

El tipo fundamental era el de nave o nao atlántica empleado en la Carrera de Flandes, superiores a las 600 toneladas, todos mayores que los de la Carrera de Indias que de otra forma no hubieran podido pasar la barra del Guadalquivir.

(5) En el discurso de la Corona se especificó: «La costa de la mar queda proveída, no sólo de las galeras acostumbradas, que ya están libradas por dos años, pero con otras quatro que por su mandato se hacen de nuevo». Real Academia de la Historia. *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*. Madrid, 1882, t. IV, p. 296.

Se trataba de buques panzudos con gran capacidad de carga, pero lentos y poco marineros. Estas deficiencias se suplían con una excelente construcción y fortaleza que les permitía afrontar los tempestuosos mares norteños y el ataque de los corsarios, en un momento histórico en el que la mar es tierra de nadie y toda nave avistada es un enemigo en potencia.

Vieitia Linaje define la nao como «Vaxel de alto bordo de mucha capacidad, y fuerte para contrastar las tempestades, y las olas de la mar, ofender á los enemigos, y defenderse de ellos» (6).

Su seguridad, tamaño y capacidad la convertían en el buque ideal para el transporte de las comitivas reales con toda su abundante impedimenta.

Desde este punto de vista militar, las grandes naos estaban construidas para soportar la denominada «guerra galana» o duelo artillero y de arcabucería y también el «barloar» o «aferrarse», términos equivalentes al abordaje.

Se trataba de auténticas fortalezas que se cerraban como cofres, cuyas altas bordas daban supremacía a los tiradores propios y cuyas cofas armadas permitían el lanzamiento de artificios de fuego sobre el velamen y cubierta de cualquier bajel que se aproximase.

Las dos superestructuras o castillos, de proa y popa, consideradas y denominadas «plazas de armas», constituían los dos últimos reductos de la nave. Eran como grandes torres de madera con saeteras y troneras, reforzadas por fuera, igual que toda la borda, con grandes escudos metálicos de tipo medieval. En su parte superior, así como en la regala de bordas y cofas, se construían parapetos defensivos donde podían jugar las armas de fuego individuales y las piezas artilleras menores como pedreros y falconetes, cargadas con metralla contra personal o con bolaños de piedra de Tordesillas, caliza y frágil, que producía gran fragmentación.

Cada nave disponía de su plan de combate, de acuerdo con sus características, y tanto la dotación como la guarnición conocían su puesto fijo en la defensa y su lugar en los trozos de abordaje o reserva. El mando militar del buque correspondía al capitán u oficial de Infantería más caracterizado que embarcase en él.

La capitana solía ser más proporcionada, con cubiertas construidas para soportar el peso de cañones en línea horizontal o andana, con las piezas mayores (culebrinas y cañones) a proa, como en las galeras, y fuerte espolón de proa. El preludio de lo que constituiría, una década después, la gran revolución naval constituida por los «galeones de la nueva invención» de don Álvaro de Bazán *el Viejo*, naves mucho más «agaleradas» o alargadas, y mucho más marineras.

Su mando, así como el de la almiranta y el de los navíos del rey, correspondía a oficiales «de mar y guerra» nombrados entre nobles principales.

Sólo disponemos de muy someras descripciones de dos grandes naos que fueron capitanas, que transportaron a Don Carlos: la llamada *El Ángel* de su primer viaje de 1517 y la de su último en 1556, *El Espíritu Santo*. De

(6) VIEITIA LINAGE, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672, lib. II, cap. XIV, p. 168.



Gallardete alegórico

Gallardete del emperador, con Santiago, el «Plus Ultra» y los bastones de Borgoña. Dibujo de Calvo y Grávalos.

la primera, que perecería tras cumplir su misión, envuelta en llamas por el descuido de un calafate que se puso a derretir brea sobre cubierta, sabemos que, orgullosa de su extremada fortaleza, exhibía varios proyectiles redondos empotrados en su obra muerta que no habían podido traspasar el grueso aforro. No era demasiado grande, unas 600 toneladas, pero sí muy grácil y esbelta. La segunda, propiedad del acaudalado armador Bertendona, era probablemente mayor, y su lujo tal, que Felipe II quiso conservarla para sí (7).

El embarque y el viaje

El emperador y sus más íntimos colaboradores, como Fadrique de Toledo, duque de Alba, su hijo el marqués de Villafranca, y Diego Hurtado de Mendoza junto con los consejeros Chièvres, Gattinara, el obispo Mota, García de Padilla y Carvajal, embarcaron al despuntar el alba del 20 de mayo tras haber oído misa, confesado y comulgado, como correspondía al hecho de enfrentarse a un peligro de muerte, como era hacerse a la mar por la ruta del Norte.

También embarcaba la delicada Germana de Foix, ex reina de Aragón, la joven viuda de Fernando el Católico, casada ahora con el marqués de Brandeburgo, que se dirigía a sus nuevos estados.

(7) Archivo General de Simancas, Estado, leg. 511 s/f.



Miniatura flamenca del Libro de Horas del viaje de Carlos V para su coronación imperial. Atribuida a Clara de Keyser. Biblioteca de El Escorial. En ella aparece el apóstol Santiago izando la mesana, san Nicolás como timonel y san Livino, patrón de Flandes, como pasajero.

El viaje revestía un peligro cierto, como mostraban las experiencias anteriores en las que rara había sido la ocasión en que uno o varios barcos no se habían hundido pereciendo en pocos minutos cuantos viajaban a bordo.

En el viaje de Margarita de Borgoña a España, designada como esposa del príncipe don Juan, malogrado primogénito de los Reyes Católicos, la pobre princesa, convencida de que moriría ahogada, y estuvo en un tris de hacerlo, puso todas sus esperanzas en al menos ser enterrada en cristiano cuando apareciese su cadáver en una playa desconocida; para ello, se llenó los bolsillos con monedas de oro para que quien la encontrase se apiadase y le diera sepultura, e hizo grabar en una de sus joyas la siguiente inscripción para ser identificada:

«ci gît Margot,
la gentille demoiselle
trois foix mariée
et morte pucelle»

Ya que, en efecto, la razón de estado la había desposado por tres veces sin haber podido consumir su matrimonio.

A despedir al emperador al muelle acudieron Alonso de Fonseca y Juan de Fonseca, este último obispo de Burgos; el condestable de Castilla, Íñigo de Velasco; Diego López Pacheco, marqués de Villena, el marqués de Astorga, y un gran séquito. Allí esperaba la falúa real, ricamente engalanada; en ella, entre músicas y salvas, embarcó el emperador manifestando una vez más su pesar por dejar España.

Un contemporáneo relata: «Con gran música de todos los ministriles y clarines, recogiendo las áncoras, dieron vela al viento con gran regocijo, dejando la triste España cargada de duelos y desventuras» (8).

La jornada marítima fue extraordinariamente plácida; tal vez por eso no existan crónicas de la misma, ya que no hubo nada digno de resaltar. La etapa La Coruña-Dover, en siete días y la de Sandwich-Flesinga en uno, constituyeron casi un récord para la época.

Pese a no contar con relatos directos, podemos hacernos una idea de la misma a través de otras y de las ordenanzas navales de 1517.

Carlos V no sólo no temía al mar, sino que disfrutaba en él; tal vez por eso nunca eludió este medio cuando le aportaba alguna economía de tiempo. Además de su viaje desde Flesinga en 1517 y de éste en sentido contrario, el emperador realizaría la travesía Calais-Santander en 1522, la de Barcelona-Génova en 1529, la de Génova-Rosas en 1533, la de Génova-Barcelona de 1536 con regreso en 1538, la de Barcelona-Génova de nuevo en 1543, y su último regreso a España de 1556. Viajes a los que hay que añadir, por supuesto, sus dos jornadas navales de Túnez en 1535 y Argel en 1541.

Esta afición, que desgraciadamente no se tradujo en la creación de una fuerte armada en cada uno de los mares por emplear casi todos sus medios en campañas terrestres, se reflejaba incluso en su actitud a bordo, donde se desenvolvía con gran soltura, siendo para él motivo de continua algazara el ver a ministros y servidores derribados en las cabezadas y balanceos más violentos o dejando caer vajillas y servicios. Su voracidad no parece que disminuyera en la mar, dando continuo trabajo a reposteros y cocineros que, mientras duraban los víveres frescos como pollos, carneros y terneras, verduras y frutas, los servían asados, hervidos o crudos, según la prescripción médica del facultativo real, que solía recomendar sopa y capón como más apropiados para las travesías marítimas.

(8) Cesáreo Fernández Duro, en sus *Viajes regios por mar* (Madrid, 1893, p. 110), recoge esta frase, haciéndola propia.

Normalmente cuando el estado de la mar no permitía encender el fogón por riesgo de incendio, se servían salazones y conservas frías. Esta circunstancia no parece que se diera en este viaje en el que se gozó de un tiempo excelente.

La presencia del emperador a bordo obligaba a tomar algunas medidas para hacerle el viaje lo más grato posible.

El agua se almacenaba en odres de barro con tapas del mismo material para evitar el sabor a podredumbre de las botas y toneles de madera, y retrasar lo más posible su putrefacción efectiva.

La cama y el escritorio real se disponían sobre unos balancines especiales para facilitar su descanso y el despacho más urgente. La cámara real y los aposentos inmediatos de los servidores disponían de faroles protegidos para ser utilizados reduciendo el peligro, mientras que el resto del buque, excepto por los fanales de popa por los que se regía toda la formación, permanecía a oscuras.

Conocido el carácter friolero de Don Carlos, en atención a su persona y bajo extraordinarias medidas de precaución, se solía hacer una estufa en sus aposentos.

Como a bordo no se podía consagrar, ni decir misa, ni conservar el Santísimo, las numerosas devociones de Don Carlos se ajustaban a las de a bordo.

Cuando, como era corriente, la vela mayor estaba ricamente pintada con un motivo religioso, normalmente la «Stella Maris», Don Carlos se hacía instalar un reclinatorio ante el palo maestro y pasaba largo rato de meditación y oración con gran «edificación» de marineros y acompañantes. Al anochecer, el pito del contramaestre convocaba a la oración en ese mismo lugar, si el tiempo lo permitía, cantando los pajes el avemaría por tres veces. A continuación, y esta vez en el castillo de popa, todos cantaban el *Salve Regina* y seguían diversas oraciones, canciones devotas y los típicos motetes con un solo y coro que sólo finalizaban con la campana que ordenaba retirarse.

Don Carlos pasaba el tiempo que no dedicaba a tratar asuntos de Estado con sus consejeros en leer crónicas y jugar al ajedrez.

Al amanecer y al ocaso, tenía lugar una curiosa ceremonia de «besamanos» o saludo naval: todos los bajeles pasaban por la popa donde les esperaba el emperador desde el corredor exterior, y uno tras otro, saludaban, haciendo la reverencia las tripulaciones, y recibiendo la orden para la noche.

En siete días llegaban a Dover donde les esperaba el cardenal Wolsey, gran canciller de Inglaterra, entrevistándose Don Carlos con Enrique VIII en Santo Tomás de Canterbury el día de Pascua de Pentecostés. Mientras se suceden fiestas y actos solemnes, Chièvres y Wolsey llevan a cabo las pláticas políticas que cuajan en un tratado de amistad, fundamental en los planes de contrarrestar a Francia y que el famoso «Campo del Paño de Oro» no pudo enturbiar. El propio Don Carlos lo recordaría en sus memorias: «Y pasando el mar de Poniente la segunda vez, desembarcó la primera en Inglaterra... se trató e hizo más particular paz con el dicho Rey» (9).

(9) Carlos V: *Memorias*. Ed. crítica de FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. Madrid, 1960, p. 50.

El martes de Pascua zarpaba el emperador desde Sandwich hacia Flesinga, tras haber sido reabastecida la armada por cuenta del espléndido Enrique VIII, dirigiéndose de allí a Gante, donde, al atardecer del 6 de junio le esperaban 20.000 hachones encendidos; de ahí a Lieja y a Maëstricht y por fin a Aquisgrán, donde fue ungido por el arzobispo de Colonia: *Ungo te regemoleo sanctificato...*

Había hecho realidad un sueño por el que había sacrificado y seguiría sacrificando a España, fiel a su lema y divisa de «Plus Ultra», cuya traducción al alemán de «Noch weiter», «todavía más allá», muestra que, en lo más íntimo, se refiere a sí, mucho más que a ese reino de dos mundos, en el que el recientemente adquirido por Colón era un «mundo de oro hecho para él» como señalaría su fiel obispo de Badajoz, Ruiz de la Mota, en las que para la historia serían ya las cortes de La Coruña (10).

Y conste que he versado sobre el más noble, el más generoso, el más humanista, el más gentil y el más cabal caballero cristiano que jamás conoció Europa.

(10) Real Academia de la Historia. *Cortes de los antiguos reinos de León y Castilla*. Madrid, 1882, tomo IV, p. 295.