

LA EXPEDICIÓN DE JOFRE DE LOAYSA Y LA MUERTE DE ELCANO

Mariano JUAN Y FERRAGUT
Capitán de navío retirado

Introducción

Tras el descubrimiento del Nuevo Mundo por Colón cuando pretendía llegar a la Especiería, el papa Alejandro VI repartió el mundo entre España y Portugal, delimitando sus zonas de descubrimientos. Los límites de tal reparto fueron modificados por el Tratado de Tordesillas, el cual estableció que el hemisferio español era el situado a poniente del meridiano situado a 370 millas de Cabo Verde, y el portugués, el de levante.

Tras el avistamiento del Mar del Sur por Núñez de Balboa, se puso en evidencia la existencia de un océano a poniente del Nuevo Mundo, y Magallanes, portugués al servicio de España, convenció a Carlos V de que la Especiería se encontraba en el hemisferio español y no en el portugués, y que se podía llegar al Moluco por poniente, buscando un paso a través del Nuevo Mundo. Así, en 1519 partió de Sanlúcar de Barrameda con trescientos hombres en cinco naves. El hallazgo de tal paso (el actual estrecho de Magallanes) lo condujo al Mar del Sur, al cual, tras una navegación muy placentera, se le dio el nombre de océano Pacífico. Sobre tal denominación, la afamada historiadora y buceadora Lola Higuera, ex directora técnica del Museo Naval, ha manifestado que un grupo de meteorólogos australianos, investigando acerca de las condiciones climáticas de aquella época, han llegado a la conclusión de que el inusual buen tiempo que encontró Magallanes fue debido a la coincidencia de su travesía con el fenómeno denominado «el Niño».

La expedición magallánica atravesó ese inmenso océano y arribó a las islas de San Lázaro, que luego se llamarán Filipinas en honor de Felipe II. Allí, en las antípodas, se encontraron de nuevo la Media Luna y la Cruz.

En la isla de Cebú, Magallanes fue muy bien recibido: el sultán y su séquito se dejaron bautizar y se declararon súbditos del Emperador. Pero el sultán de Mactán, una pequeña isla próxima, no se quiso someter, y en su enfrentamiento con Magallanes, este encontró la muerte.



Filipinas y las Molucas. FUENTE: internet

Los dos barcos que quedaban, *Victoria* y *Trinidad*, navegaron a las islas del Moluco, el legendario archipiélago de la Especiería. El sultán de Tidore juró por Alá, sobre el Corán, eterna amistad al Emperador. Las dos naves se cargaron de especias; pero, a la hora de partir, la *Trinidad* empezó a hacer agua, y Elcano, al mando de la *Victoria*, en contra de la opinión de sus subordinados, decidió regresar navegando hacia occidente, es decir por el hemisferio portugués. Tres años después de su salida, con solo dieciocho supervivientes arribó a Sanlúcar, culminando así aquella gran aventura de la primera vuelta al mundo. Por su parte, la *Trinidad*, una vez reparada, intentó regresar a América por oriente, objetivo que no logró. Cansada de los vientos adversos, regresó a Tidore y se rindió a los portugueses.

La gesta de Elcano reavivó los deseos del Emperador de disputar a Portugal las Molucas. Para ello envió una armada de siete buques mandada por Loaísa.

La expedición partió de La Coruña. Fue la última empresa descubridora del Pacífico que salió de España –las siguientes partirían de la costa occidental americana–.

Después de un accidentado viaje en el que el Pacífico no hizo honor a su nombre, los temporales dispersaron los buques de Loaísa, este murió en pleno océano y, seis días después, también expiraría Elcano. Solo llegó al Moluco una nave, con 155 hombres que disputaron a los portugueses armas en mano el dominio sobre las Molucas. En las antípodas, España y Portugal libraron una larga guerra poco conocida. Pero, por el Tratado de Zaragoza, España renunció a las Molucas por 50.000 ducados.

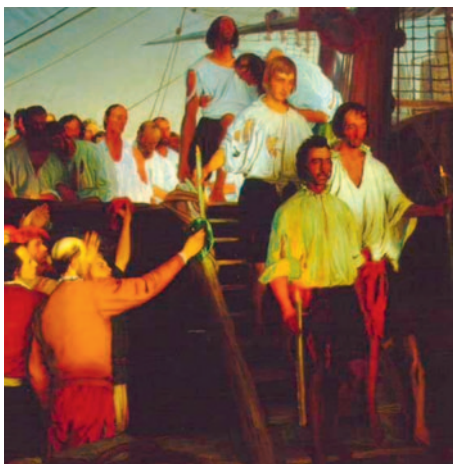
Los veinticuatro supervivientes de la *Trinidad* pasaron a Goa, en la India, y no arribaron a Lisboa hasta 1536. El periplo había durado en total once años. A Urdaneta, el más destacado de los supervivientes, se le incautaron todas las notas tomadas y la información cartográfica que había elaborado. Pero esto no fue un problema –todo lo anotado lo tenía también memorizado– para que años después pudiese realizar el Tornaviaje.

Tras esta introducción, pasaremos a ocuparnos de Loaísa y después veremos algunos de los aspectos más sobresalientes y novedosos de su expedición, como la razón de que los barcos zarparan de La Coruña, quiénes eran algunos de los hombres que embarcaron en ellos (con especial detención en Rodrigo de Triana), la peripecia de la *San Lesmes*, o el testamento de Elcano y la muerte de este y de Loaísa.

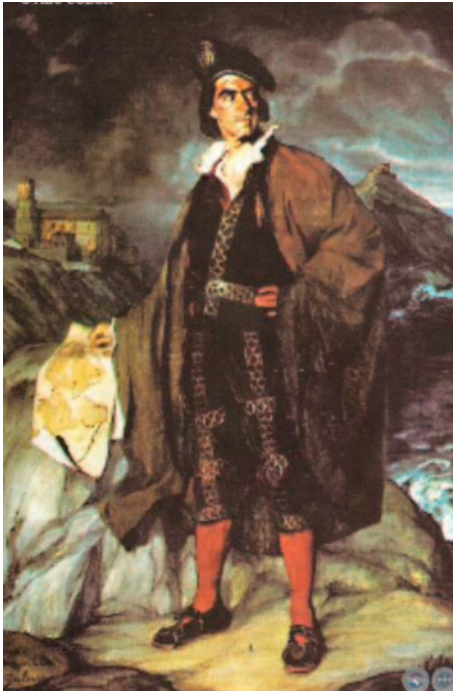
Y finalizaremos con don Julio Guillén Tato y el voto de la Santa Faz, pues dentro de un mes se cumplen cincuenta años de la muerte de tan insigne marino, académico de la Real Española y de la Real de la Historia, y director del Museo Naval y de la *Revista General de Marina*. Todas estas instituciones han programado actos en su recuerdo con ocasión de la efeméride, y por nuestra parte –por mi parte–, al final de la presente exposición le dedicaremos unas modestas palabras a modo de homenaje.

Loaísa

Frey (el tratamiento de frey le viene de ser comendador de la Orden de San Juan) José García Jofre de Loaísa nació en Ciudad Real (1490 o 1491), en el seno de una noble familia.



Regreso a Sevilla de J. S. Elcano, de Elías Salaverría. FUENTE: Museo Naval



Juan Sebastián de Elcano según Ignacio Zuloaga (1921). IV Centenario Vuelta al Mundo

Sus hermanos Juan y Álvaro eran, respectivamente, obispo de Mondoñedo y comendador de Paracuellos. Otro de sus allegados, Francisco García de Loáisía, era arzobispo de Sevilla, confesor de Carlos V, presidente del Consejo de Indias e inquisidor general. Posiblemente por tales influencias, y tras participar, en 1518, en unas embajadas ante los sultanes turcos Selim I y su hijo Solimán II el Magnífico, obtuvo el cargo de jefe de la flota que, por orden de Carlos I, se estaba organizando en La Coruña.

Los fines principales del viaje eran ocupar las Molucas y rescatar a los tripulantes supervivientes de la nao *Trinidad*, de la expedición de Magallanes.

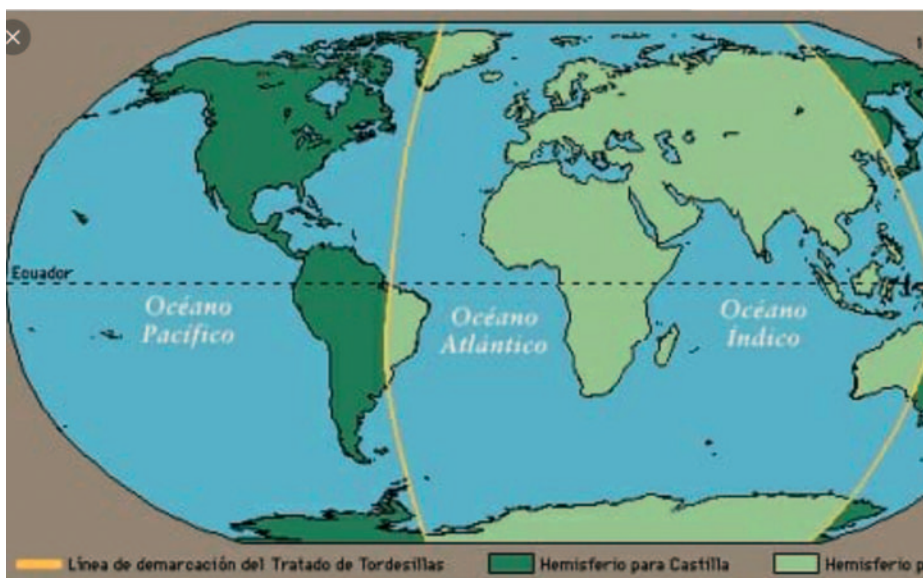
Como lugarteniente de Loáisía se nombró a Juan Sebastián Elcano, sin duda, por su experiencia, el marino más adecuado para ocupar el puesto. Era uno de los pocos navegantes que habían ido al Moluco y conseguido volver, había comerciado con los nativos de aquellas islas y, además,

sabía cómo actuaban los portugueses.

Además, como quiera que a Loáisía se le había ordenado quedarse en las Molucas, en calidad de capitán general (cargo equivalente a virrey) de la colonia que allí habría de formarse con dos de las siete naves, nadie mejor para comandar el regreso al suelo patrio de las cinco restantes que el ilustre guetariano.

¿Por qué salió de La Coruña la expedición?

En 1520, aprovechando la estancia del joven rey Carlos I de España en Santiago de Compostela –donde se convocaron Cortes para recaudar fondos destinados a sufragar su coronación como emperador, que lo convertiría en Carlos V de Alemania–, algunos notables locales solicitaron que se centralizase en La Coruña todo el comercio de especias que iba a abrir la expedición de Magallanes. Argumentaban que su puerto era muy seguro, que no tenía los fueros que limitaran el poder de la Corona y, sobre todo, que era el más cercano a los mercados de las especias del noroeste de Europa. El ya emperador Carlos concedió a La Coruña (22 de diciembre de 1522) la licencia para la



Hemisferios español y portugués tras el Tratado Tordesillas

creación de la Casa de la Especiería. Este decreto fue un poco posterior al retorno a España de la *Victoria*, tras completar la primera vuelta al mundo bajo el mando de Elcano.

La expedición fue patrocinada por diversos armadores y comerciantes, y a los que aportaron buques se les compensó con la supresión de impuestos. Uno de los personajes que intercedieron para la creación de tal Casa fue Loáisía, quien, junto con un poderoso grupo de comerciantes, se comprometió a sufragar y liderar una expedición con objeto de tomar posesión para la Corona de las islas Molucas.

La creación de la Casa de la Contratación de la Especiería supuso un importante impulso económico para La Coruña, pero este impulso solo duraría siete años, toda vez que en 1529, a raíz de la firma del Tratado de Zaragoza, hubo de ser clausurada.

Los barcos de la expedición

La dotación completa de la expedición era de unos 450 hombres, y los barcos que la componían, siete. Cuatro de ellos eran naos:

- *S.^a M.^a de la Victoria*, de 360 t, mandada por Loáisía;
- *Sancti Spiritus*, de 240, bajo el mando de Elcano;
- *Anunciada*, de 204, bajo el mando de Pedro de Vera;



Primus circumdedisti me, de Augusto Ferrer-Dalmau (2019). Museo Naval de Madrid

— *San Gabriel*, de 156, mandada por Rodrigo de Acuña.

Completaban la armada dos carabelas (*Santa María del Parral*, mandada por Jorge de Lara, y *San Lesmes*, bajo el mando de Francisco de Hocés), y el patache *Santiago*, de 60 toneladas y al mando de Santiago de Guevara (cuñado de Elcano).

En cuanto los que embarcaron en ellos, es de destacar la presencia de Andrés de Urdaneta, un joven adolescente guipuzcoano (diecisiete años) que oficiaría de asistente/paje de Elcano; de tres hermanos de Elcano (Martín, como piloto de la *Sancti Spiritus*; Antón, como segundo piloto en la *Santa María del Parral*, más otro cuyo nombre no conocemos), un sobrino y un cuñado; de dos miembros de la expedición de Magallanes (el tesorero Bustamante y el artillero Antón), y de Rodrigo de Triana, cuyo verdadero nombre era Juan Rodríguez Bermejo, tal y como indican autores de reconocido prestigio como la investigadora norteamericana Alice B. Gould, y sobre el cual trataremos más adelante.

Avatares de la expedición

Las siete naves salieron en la madrugada del 24 de julio de 1525. A lo largo de la travesía del Atlántico, la expedición encadenó tormenta tras



Placa del Archivo de Simancas dedicada a miss A. Gould, quien consiguió la lista completa de los componentes de las tres naves de la expedición colombina. FUENTE: internet

tormenta, lo que forzó a los barcos a separarse y reunirse sin cesar. Todos ellos hicieron escala en una isla desierta que llamaron de San Mateo, la actual Annobon (o de Añobueno, llamada así por los portugueses por haberse descubierto un 1 de enero).

Ya en el continente americano, tras concentrarse en la ensenada de Santa Cruz, la *Sancti Spiritus* se perdió, por varada en el cabo de las Vírgenes. Sus tripulantes y carga se repartieron entre las demás naves, y su capitán, Elcano, y Urdaneta pasaron a la capitana.

La nao *Anunciada* salió hacia el Atlántico en un claro caso de desertión, presumiblemente con la intención de llegar a las Molucas por el océano Índico, pero nunca más se supo de ella. Las cinco naves restantes, debido a las fuertes borrascas, tuvieron que volver hacia la ensenada de Santa Cruz, para guarecerse y reparar averías. En este tiempo se produjo una nueva desertión: la de la nao *San Gabriel*, que regresó a España por el Atlántico.

Las cuatro naves que quedaban cruzaron el estrecho tras 48 días de penosa navegación, y el océano Pacífico, sin hacer honor a su nombre, las recibió con una recia tempestad.

Un fuerte temporal volvió a separar a las cuatro naves, esta vez definitivamente. El patache *Santiago* arribó a Nueva España, cuyas costas alcanzó en julio de 1526; la *Santa María del Parral* embarrancó sin poder proseguir su



Reliquia de la Santa Faz de Alicante. FUENTE:
internet

ruta, y de la *San Lesmes* no se tuvieron más noticias. Tan solo continuó camino de las Molucas la nao *Santa María de la Victoria*, en la que navegaban Loaísa, Elcano y Urdaneta, dirigida por su piloto, Rodríguez Bermejo.

Sobre Rodrigo de Triana o Rodríguez Bermejo

Rodríguez Bermejo, por un error de transcripción del escribano que copió en Barcelona el Diario que Colón entregó a los Reyes Católicos tras su regreso en 1493, ha pasado a la historia como Rodrigo de Triana. De hecho, Rodrigo no es un nombre de pila, sino una mala transcripción del apellido «Rodríguez». La última noticia certificada que tenemos de Juan Rodríguez Bermejo data de 1525, actuando como piloto. Rodrigo de Triana no consiguió llegar a la Especiería con Cristóbal Colón, pero

a punto estuvo de hacerlo como miembro de la expedición a las Molucas de Loaísa.

La derrota de la *San Lesmes*

La *San Lesmes*, capitaneada por Francisco de Hoces, había sido impulsada fuera del estrecho. Tras la tempestad encontró vientos dominantes del norte que la llevaron cada vez más al sur. Atravesó la Tierra de Fuego, hasta su confín, y alcanzó los 55°, donde, según dijeron sus tripulantes, «les parecía que allí era acabamiento de la tierra». Y no es de extrañar que lo tenían ante los ojos les suscitara esa impresión, porque habían recalado en el llamado Mar de Hoces, el fin del continente americano, y los acantilados que contemplaban daban paso a otro estrecho interoceánico al que más tarde se denominará «pasaje de Drake». Un siglo después (24 de enero de 1616) lo descubriría el corsario holandés G. C. van Schoutten, quien lo bautizó con el nombre de su nave, la *Hoorn*. Así pues, ya en 1526, la *San Lesmes* había descubierto la Tierra de Fuego, el estrecho que se llamaría de Le Maire y hasta el cabo de Hornos, aunque no pasó hacia el Pacífico. Los marinos de la carabela consig-



La armada mandada por el comendador don García Jofre de Loáisa. Grabado de Urrabieta

naron bien su descubrimiento y regresaron hacia el estrecho. La última noticia sobre Francisco de Hoces, facilitada por el patache *Santiago* antes de que este y la *San Lesmes* se separasen, fue que estaba enfermo y había tenido que ser relevado del mando por su segundo, Diego Alonso de Solís. Por tanto, el final de su vida resulta tan misterioso como el comienzo: aparece en la historia en 1525 y se esfuma en 1526.

Según la hipótesis de Navarrete, apoyada años después por el australiano Langdon, la *San Lesmes*, al mando de Diego Alonso de Solís –para entonces Hoces probablemente ya había muerto–, siguió rumbo hacia el centro del Pacífico, hasta arribar a Tapuhoe (Anaa), una isla de las Tuamotu donde en 1929 se encontraron cuatro cañones españoles del siglo XVI. Algunos expertos los identificaron como pertenecientes a la *San Lesmes*, cosa difícil de corroborar porque, lamentablemente, se perdieron. Sin embargo, en 1969 aparecieron otros dos, y el investigador australiano Robert Langdon cree que, en efecto, pertenecían a la carabela desaparecida. Según sus conjeturas, el barco encalló en los arrecifes, y sus tripulantes tiraron los cañones para aligerar el peso. Conseguido su propósito, siguieron navegando y desembarcaron marineros en un par de atolones antes de alcanzar Nueva Zelanda. La huella genética de aquellos hombres, dice Langdon, explicaría por qué marinos como Fernández de Quirós o Cook encontraron indígenas con rasgos raciales blancos, o la presencia en la zona de elementos culturales occidentales como el hórreo, así como de abundantes topónimos hispanos en la antigua cartografía de aquella costa este australiana. Otros investigadores afirman que doblaron el cabo de York, donde fueron hechos prisioneros por los portugueses y, muy probablemente, asesinados.

Sin embargo, existe otra hipótesis, formulada por el francés Roger Hervé. La tripulación de la *San Lesmes* construyó otra embarcación más pequeña con la que navegó hacia Nueva Zelanda y, de allí, hacia las costas del sur de Australia, donde naufragó en Warnambool, en el lugar conocido como Mahogany Ship.



Representación de Rodrigo de Triana en el Muelle de las Carabelas (Palos de la Frontera, Huelva). FUENTE: Wikipedia

El testamento de Elcano

El día 26 de junio, la nao capitana, *Nuestra Señora de la Victoria*, la única que quedaba de la expedición, con Elcano enfermo cruzó la línea equinoccial. Poco después, a un grado de la misma, el de Guetaria decidió hacer testamento ante Íñigo Cortés de Perea, contador de su majestad, y siete testigos, entre los que estaba Andrés de Urdaneta:

«In Dei nomine Amen. = Sepan cuantos esta carta de testamento vieren, cómo yo el capitán Juan Sebastián del Cano vecino de la villa de Guetaria, estando enfermo de mi persona, é sano de mi entendimiento é juicio natural, tal cual Dios nuestro Señor me quiso dar, é sabiendo que la vida del hombre es mortal, é la muerte muy cierta, é la hora muy incierta, é para ello cualquier católico cristiano ha de estar aparejado como fiel cristiano para cuando fuese la voluntad de Dios; por ende yo creyendo firmemente todo lo que la santa iglesia cree fue [fiel] é verdaderamente, ordeno é fago

mi testamento é postrimera voluntad: en la forma siguiente:

Primeramente mando mi ánima á Dios (...)

Item, mando á Mari Hernandez de Hernialde, madre de Domingo del Cano mi hijo, cient ducados de oro, por quanto seyendo moza virgen hube; y mando que le sean pagados los dichos cient ducados dentro de dos años después que este mi testamento fuera en España,

Item, mando que la hija que yo tengo en Valladolid de María de Vida Urreta, que si fuera viva, que en cumpliendo cuatro años lleven á la dicha villa de Guetaria, é la sostengan fasta que venga á edad de se casar ...».

En relación con la estancia de Elcano en Valladolid, se trata probablemente del periodo más feliz de su vida. En aquella Corte estuvo muy bien considerado, hasta el punto de que se le designó para asistir a las reuniones hispano-lusas celebradas en Elvas y Badajoz para determinar la posición de las Molucas. También se desplazó con cierta frecuencia a las Vascongadas con objeto de alistar buques y tripulaciones para la expedición de Loaísa.

Continuando con el testamento, se trasluce en él la piedad del testador y el cariño entrañable a los sitios que le vieron nacer.

Se advierte igualmente la serenidad con que aguardaba la muerte, sin que su inminencia turbase su espíritu ni le impidiera formar un minucioso inventario de sus bienes y considerar todas las eventualidades a la hora de repartirlos. También podemos apreciar el cariño y respeto con que miraba a su superior, Loaísa, de lo que podemos deducir que, si se amotinó contra Magallanes, no fue porque su carácter fuese rebelde ni caprichoso, sino por la arrogancia y poco tacto del portugués. Sus mandas también evidencian el amor hacia sus hermanos, así como los sentimientos de amistad y afecto que le suscitaban sus compañeros, en particular sus paisanos. Todos los testigos del testamento fueron vascongados, y entre ellos se hallaban su cuñado Santiago de Guevara y Andrés de Urdaneta.

La lectura del testamento de Elcano, en fin, nos facilita algunas noticias curiosas relativas a su familia. Su madre era viuda, y Elcano tuvo dos hermanas y tres hermanos: Martín, que presencié su muerte y que en el testamento aparece como el más querido; Antón, ayudante del piloto de la carabela *Santa María del Parral*, y otro que no nombra, pero que se infiere iba en la expedición.

Muerte de Loaísa y de Elcano

Pero Elcano se restableció, y la nave siguió su andadura y subió hasta los 4° N, donde se produjo el fallecimiento del capitán general, frey Jofre García de Loaísa, el 30 de julio de 1526. De lo inesperado del suceso da cuenta el hecho de que Elcano le hubiera nombrado uno de sus testamentarios. La ceremonia de echar al agua el cadáver del general discurrió como de costumbre: «Así como fue muerto, y con sendos Paternóster y Avemarías por su ánima, echado su cuerpo al mar». Se abrió entonces la instrucción secreta prevenida para el caso de que falleciera el capitán, la cual nombraba sucesor en el mando de la armada a Juan Sebastián Elcano, quien, no obstante su relativo restablecimiento, seguía gravemente enfermo.

Poco pudo hacer el guetariano en los días que antecedieron a su propia muerte, salvo tratar de mantener a flote una nao que se hundía por momentos, y alentar a sus tripulantes, al igual que él enfermos de escorbuto. Su única actuación como capitán general fue proveer el cargo de contador general, por muerte de Alonso de Tejada, en un sobrino de Loaísa, y el de piloto en su hermano Martín. El contador ejerció su oficio durante solo cinco días, pues también falleció (el 4 de agosto). Elcano le siguió dos días después, el 6 de agosto, sin haber podido llegar a su objetivo y sin saber nada del resto de la armada. Su deceso fue registrado por Urdaneta en el *Diario* con auténtico laconismo: «Lunes a seis de agosto, falleció el magnífico señor Juan Sebastián Elcano». Contrástese esto con lo que dijo Pigafetta cuando murió Magallanes: «Murió nuestro guía, nuestra luz y nuestro sostén».

Al día siguiente, 7 de agosto, se celebró la ceremonia de arrojar al agua el cuerpo del finado, que fue envuelto en un sudario y sujeto a una tabla con



Fray Andrés de Urdaneta. Fotografía de una pintura original de Víctor Villán (monasterio de San Lorenzo de El Escorial)

cuerdas. Después, colocado en la cubierta de la nave, mientras la marinería, apenada, rezaba los paternósteres y las avemarías de rigor, se amarró un peso al sudario. A una señal con la cabeza del nuevo capitán general, don Alonso de Salazar, cuatro marineros apoyaron la tabla sobre la borda y la inclinaron hasta que el cadáver, por su propio peso, inició su andadura hacia el mar, en la que se sumergió dejando una estela de espuma y burbujas. Cayó a plomo, buscando el fondo más profundo del océano, mientras algunos marineros se santiguaban. No hubo músicas, ni banderas, ni galas.

Don Julio Guillén y el voto de la Santa Faz

Don Julio Guillén, notable alicantino, académico de la Española y de la Real de la Historia, director del Museo Naval y de la *Revista General de Marina*, etc., al ver en el archivo de Simancas el original del testamento de Elcano, se percató de que no se había cumplido lo dispuesto en él: que veinticuatro ducados de su fortuna fueran legados al monasterio de la Santa Verónica¹. Y por ello organizó, para la romería a la Santa Faz de 1944 –más de cuatro siglos después de la muerte del guetariano–, un acto de cumplimiento de su última voluntad. Para ello arribaron a Alicante, el 16 de abril, miembros de la Marina –cuatro días antes de la Peregrina–, portando una lápida artística de mármol en la cual habría de conmemorarse el cumplimiento del legado de Elcano, y un exvoto consistente en una reproducción a escala de la nave *Victoria*.

El 20 de abril, a las ocho en punto, la comitiva partió de la Puerta Negra de la colegiata, encabezada por los representantes de asociaciones religiosas, entidades sociales y fieles de uno y otro sexo. Marchaban a

(1) «Item, mando por quanto tengo prometido de ir en romería á la Santa Verónica de Alicante, é porque yo no puedo cumplir, que se haga un romero, é mando para el dicho romero seis ducados. Allende de ello mando que le sean dados al dicho romero veinte é quatro ducados para que los dé á la iglesia de la Santa Verónica, é traiga fé del prior é los mayordomos que recibieren los dichos veinte é quatro ducados ...».

continuación los empleados de Tabacalera².

Miembros de la Armada portaban la referida lápida de mármol. Seguía la reproducción a escala de la nao *Victoria*, cuyas andas eran portadas por un marino de guerra, un marino mercante, un representante de la cofradía de pescadores y una laureada regatista del Club de Regatas de Alicante. Al exvoto le daban escolta miembros del Consejo de la Hispanidad, que había delegado su representación en don Julio Guillén Tato. Tras ellos desfilaba el almirante don Francisco Bastarache, a la sazón capitán general del departamento marítimo de Cartagena, acompañado por un nutrido grupo de personalidades civiles, militares y políticas, entre ellas el alcalde de Alicante y el comandante de Marina, capitán de fragata Garat.

Fue la romería más concurrida de cuantas se habían celebrado hasta ese momento; a ella acudieron más de 80.000 peregrinos, a los que había que sumar las multitudes de fieles que, llenos de fervor, contemplaban el paso desde las alturas cercanas. Tras el consabido alto en la finca Lo de Die, la comitiva llegó al monasterio a las once, entre bailes de los *nanos i gegants* y a los sones de la *dolçaina* y el *tabalet*.

La ofrenda estuvo a cargo del eminente charlista valenciano Federico García Sánchiz, muy vinculado a la Armada tras la muerte, a bordo del crucero *Baleares*, de su único hijo, el adolescente Luis Felipe García Sánchiz-Ferragut, marinero voluntario conocido por «el Doncel», a cuya memoria su padre dedico varios libros. El eminente charlista, famoso por *españolear* en Hispanoamérica, a lo largo de su vida recibió muchas distinciones (académico de la Española, doctor *honoris causa*...), pero ninguna le mereció tanto aprecio como la de señalero honorario de la Armada. Y así, cuando le llegó la hora



Retrato de Vasco Núñez de Balboa (1475-1517), de autor anónimo. FUENTE: bibliotecavirtualdefensa.es

(2) Sobre la presencia de tales empleados debemos aclarar que, en 1844, se produjo un incendio en la fábrica de tabacos de Alicante. Por fortuna, las más de tres mil operarias lograron salir de la fábrica sanas y salvas. Mientras contemplaban cómo el incendio convertía rápidamente en un montón de escombros la que había sido la tercera fábrica nacional de cigarros de España (después de las de Sevilla y Cádiz), las cigarreras elevaron sus agradecidas plegarias al cielo, en especial a la Santísima Faz –reliquia conservada, según creencia popular, en el cercano monasterio del mismo nombre–, ya que todas habían salvado la vida merced a la milagrosa intervención de dicha reliquia.



Peregrinación de la romería de Santa Faz (1944). FUENTE: internet (Archivo Municipal Alicante)

de la muerte, en 1964, y fue enterrado en El Toboso, su féretro fue portado por marineros de la Armada.

El cumplimiento de la promesa de Elcano consiguió que, en aquellos años de exaltación católica, la Peregrina, hasta entonces una devoción de alcance meramente local, saltara las fronteras provinciales y llegara a ser conocida y reconocida en toda España. Y hoy la romería de la Santa Faz es un fenómeno de masas que aglutina a personas de diferente credo y extracción.

Al igual que el agua bendita, algo de especial debe tener la Santa Faz cuando cataliza el fervor popular y cuando el mismísimo don Juan Sebastián Elcano la rememoró en sus últimos momentos. El guetariano, capaz de dar la vuelta al mundo en un frágil barco, no pudo en cambio consumir un anhelo más llano y menos intrépido: peregrinar al monasterio de la Santa Faz de Alicante.

Tuvieron que transcurrir 476 años para que este deseo, expresado en su lecho de muerte, se hiciera realidad. Y así, en 2002, una representación de sesenta miembros de la dotación del buque de la Armada española que lleva el nombre del ilustre marino, encabezados por su comandante, el capitán de navío alicantino Manuel Rebollo, entregó a las monjas clarisas, encargadas de la custodia del venerado sudario, una medalla de plata, a título de símbolo de las veinticuatro monedas que dispuso entregarles, póstumamente, Elcano.

El capellán del monasterio, Elías Juan Iborra, como maestro de ceremonias, relató brevemente a los marineros la historia de la reliquia y del monasterio, cuyas dependencias han acogido a catorce reyes, desde Carlos I hasta Alfonso XIII. Tras unas palabras de recuerdo hacia el célebre marino, el comandante entregó a las monjas de clausura la medalla, que desde entonces luce junto a la reliquia. Los marinos de la dotación presentes en el acto entonaron la Salve marinera como colofón de este.