

Història

El naufragi del vaixell Girona (26 octubre 1588)

Joan Barbarà

La galiassa *Girona* en el paper moneda d'Irlanda.



El 26 d'octubre de 1588, tres dies abans de Sant Narcís, la galiassa *Girona* naufragava prop de la Calçada del Gegant, a les costes d'Antrim, al nord d'Irlanda. 1.295 morts varen fer entrar el vaixell a la història de la navegació marítima: un desastre de grans proporcions sense parangó fins a l'enfonsament del *Titanic* el 14 d'abril de 1912. El *Girona* era un vaixell napolità(1) que va participar activament en el fallit intent d'envair Anglaterra per part de l'Armada «invencible» de Felip II.

Les restes del *Girona* varen ser localitzades el 1967 pel submarinista de renom i investigador belga Robert Stenuit. Un any després, el 1968, Stenuit va dur a terme les excavacions, que varen comportar més de 2.800 hores d'immersions, sufragades en part per la prestigiosa societat nord-americana National Geographic.

Les restes del *Girona*

Les restes del *Girona* constitueixen, encara avui, la troballa més valuosa de totes les que s'han fet fins ara de vaixells de l'Armada (més d'una vintena) embarrancats a les costes d'Irlanda, on hi ha documentat el 95% de tot el material rescatat arreu.

L'estudi dels objectes recuperats del naufragi ha estat d'una gran ajuda per als arqueòlegs per tal de determinar com eren, quins instruments de navegació feien servir i com organitzaven la vida a bord els vaixells de guerra del segle XVI.

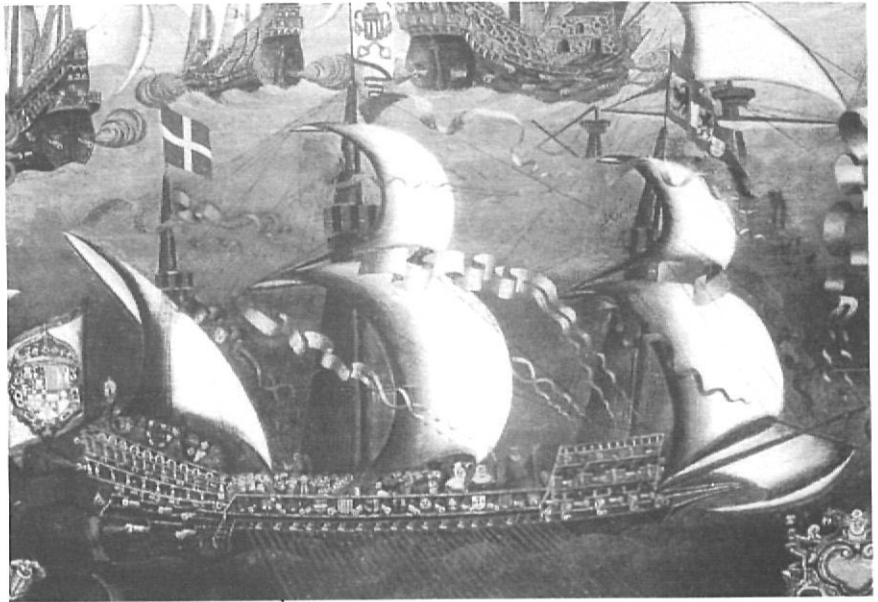
Al llarg dels últims anys, la imatge del *Girona* ha estat reproduïda en el revers de dos bitllets de 10 lliures esterlines (uns 16 euros) encunyats pel provincial Bank of Ireland Limited (01/01/1977) i pel First Trust Bank (01/01/1998), el darrer dels quals encara avui és de curs legal, atès que la lliura esterlina es manté fora de la zona euro.

A banda d'això, la tragèdia del *Girona* ha estat glossada en diverses obres literàries i fins i tot Arturo Pérez Reverte l'esmenta a la pàgina 150 del seu *best seller La Carta Esfèrica*.

Actualment, el llegat del *Girona* és guardat com un autèntic tresor en el departament dedicat a l'Armada del museu de l'Ulster a Belfast. La ciutat que va construir el *Titanic* ha convertit les restes del *Girona* en un atractiu turístic lloat per guies tan conegudes com les australianes *Lonely Planet* (les més difoses del món en llengua anglesa), que no dubten a qualificar-lo com un *highlight* (tema destacat).

Aproximació històrica

Felip II el Prudent, defensor de la fe, rei d'Aragó, Castella i Lleó, rei de Portugal i de les dues Sicílies, rei de totes les Espanyes i de les Índies, duc de



Galiassa de l'Armada "invencible", segons una pintura anglesa de l'època.

Milà, de la Borgonya i de Brabant, comte de Flandes i rei de Jerusalem, va accedir al tron de la monarquia hispànica el 1556. Dos anys abans s'havia casat amb Maria Tudor, reina d'Anglaterra, un matrimoni que pretenia promoure l'amistat angloespanyola i restaurar unes relacions seriosament malmeses arran del regnat anterior d'Enric VIII, que s'havia separat de Roma, s'havia adherit al protestantisme i s'havia proclamat cap de l'església anglicana. La persecució dels protestants a Anglaterra instigada per Felip va ajudar ben poc l'empresa, i després de la mort de Maria Tudor el 1558, la seva successora Elisabet I (cunyada de Felip) va iniciar una política clarament hostil als interessos de la corona espanyola.

Durant anys es varen produir incidents, principalment navals, que varen alimentar la desconfiança dels dos monarques, com ara el desembarcament de tres vaixells espanyols el 17/07/1579 a la badia de Dingle per donar suport al rebel irlandès James Fitzmaurice, els actes de pirateria comesos per Sir Francis Drake al Carib contra interessos espanyols o intents més agosarats com ara l'atac del mateix pirata a la badia de Cadis el 28/04/1587, en què va enfonsar 37 vaixells.

Aquests actes, produïts sense o amb la vènia de la reina d'Anglaterra,

havien fet pujar la mosca al nas a Felip II, que ja va començar a no tenir-les totes el 1585, quan Londres va signar el tractat de Nonsuch pel qual Elisabet donava suport als rebels holandesos que lluitaven contra la monarquia hispànica a Flandes.

Però la gota que va fer vessar el got va ser l'execució a cop de destrial, el 18/02/1587 al castell de Fotheringhay, de Maria Estuard, reina catòlica d'Escòcia i hereva de la corona d'Anglaterra, per ordre expressa de la seva cosina Elisabet I.

L'execució de Maria Estuard va sacsejar les consciències de totes les monarquies catòliques d'Europa, que, capitanejades pel Papa, varen mirar cap a Espanya com la primera potència catòlica del continent i varen convèncer Felip II que l'atac, la invasió directa d'Anglaterra, s'imposava per tal d'evitar mals majors. La idea d'atacar Anglaterra va ser llargament meditada a El Escorial i la decisió final es va prendre tenint en compte essencialment tres raonaments.

En primer lloc va ser determinant el factor religiós, el principi d'Armagedó, la idea de la croada, de fer retornar Anglaterra a la fe catòlica. En segon lloc, la supremacia mundial en els àmbits comercial i de poder naval estava en joc. La descoberta del Nou Món havia obert a Espanya unes

La galiassa *Girona*

Les galiasses eren uns vaixells de guerra força moderns a l'època. Aquests tipus de naus varen ser un intent força reeixit de combinar la rapidesa de la galera amb el radi d'acció que tenien els galions en el mar.

Avarada a Nàpols, la *Girona*, era una embarcació de tres pals equipada amb un bon velam i susceptible d'avançar també a rem (36). Aquestes especials característiques feien que, sobretot en combat, el *Girona* fos un vaixell temut, ràpid, àgil de maniobra i poderós militarment, atès els 50 canons que portava, alguns d'ells de gran calibre.

Les quatre galiasses que es varen afegir a l'Armada en la campanya d'Anglaterra el 1588 comptaven amb una dotació experimentada formada per uns 550 homes que en el cas del *Girona* es distribuïen de la següent manera: 300 mariners/soldats i 244 remers.

enormes expectatives de negoci, que els anglesos volien compartir. La creixent importància d'Anglaterra com a força naval emergent era una amenaça directa a la supremacia espanyola en els oceans. En tercer lloc, la situació estratègica de les Illes Britàniques és un factor que no cal bandejar. Amb el sotmetiment d'Anglaterra, els espanyols s'assegurarien el control del canal de la Mànega i obtindrien així un passadís franc cap a les possessions de Flandes, a la vegada que aconseguirien encerclar l'enemic tradicional dels Àustria, França.

Els preparatius

Després de la mort sense descendència el 1580 del rei de Portugal, Felip II envià el seu exèrcit a Lisboa i va fer valer el seu parentiu (cosí llunyà) amb el rei difunt per annexionar-se el reialme i les colònies. Amb la integració de Portugal a la Corona, Felip s'assegurà el control marítim de l'Atlàntic Sud europeu, la incorporació a la seva flota dels famosos galions reials portuguesos i l'accés a «la caixa» (les mines de plata de les Índies-Brasil que capitalitzarien el projecte somniat d'envair Anglaterra).

Amb el tema portuguès resolt, Felip II encarregà primer al marquès de Santa Cruz i després al duc de Medina Sidonia l'organització d'una força naval capaç d'atacar Anglaterra amb garantia d'èxit. Després de mol-

tes vicissituds, el 25 d'abril de 1588 se celebrà una solemne cerimònia a la catedral de Lisboa per tal de beneir els estendards que havien d'encapçalar la croada, i finalment, el 28 de maig, tan bon punt el temps va millorar, les naus deixaren la desembocadura del Tajo i es feren a la mar.

L'armada que aquell dia va desfilar per davant de la torre de Betlem era la més important que mai cap país havia organitzat. Hi havia 130 vaixells amb 2.341 canons. De les embarcacions, 65 eren galions i bucs mercants armats; 25 eren vaixells de transport, carregats amb cavalls, mules i tota classe de provisions; hi havia 32 petites embarcacions a vela, 4 galeres, i a última hora s'incorporaren a l'expedició 4 galiasses procedents de Nàpols, una de les quals era la *Girona*, comandada pel capità Fabricio Spínola, cavaller de l'orde de l'Hospital de Sant Joan de Jerusalem.

A la flota hi anaven 30.000 homes, distribuïts de la manera següent: 19.295 soldats, 8.050 mariners, 180 religiosos entre frares i capellans, 2.000 convictes, i la resta de l'expedició la formaven administradors, jutges, metges, cavallers i altres voluntaris.

El comandament fou confiat a Don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, duc de Medina Sidonia, un noble prestigiós del qual s'ha dit que era un bon soldat però un mal mariner. De fet molts historiadors posen en

dubte que fos l'home ideal per dirigir les operacions. Home intel·ligent, coneixedor de les seves virtuts i limitacions, s'envoltà d'un bon estat major on sí que hi havia experimentats mariners, versats en diferents campanyes, entre els quals destacariem el basc Juan Martínez de Rekalde i principalment Don Alonso Martínez de Leiva. La fama d'aquest darrer era tan impressionant que 40 de les millors famílies del reialme havien enrolat els seus fills en el seu vaixell, *La Rata Sancta Maria Encoronada*, la nau que hom suposava que havia de liderar l'Armada cap a una victòria segura sobre els herètics protestants anglesos.

Quan la flota va ser a alta mar, varen començar a sorgir els primers contratemps. D'entrada, un fort vent de nord-nord-oest, que eventualment va arribar a tenir força de galerna, va menar els vaixells en direcció contrària a la desitjada. Així és que passats un parell de dies, la majoria de les naus varen dispersar-se i, en lloc de començar a albirar les costes gallegues, no sols ja havien sobrepassat el cap Espichel sinó que es dirigien perillosament cap al cap Sant Vicenç. Afortunadament, després el vent va canviar de sentit i varen poder reagrupar-se mínimament i redreçar el rumb.

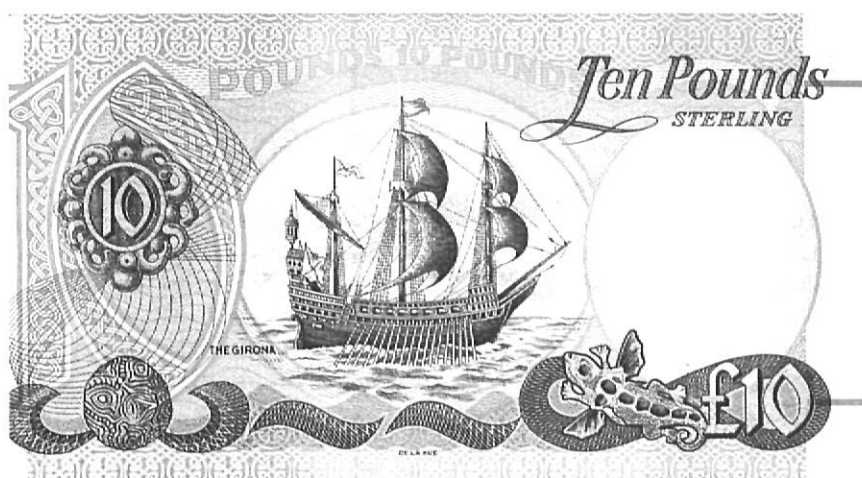
De totes maneres, aquell mes de maig de 1588 va resultar realment estrany a tota la costa atlàntica europea, meteorològicament parlant. La natura es va mostrar especialment violenta a tots els indrets, i la costa portuguesa no en va ser pas una excepció. Així és que el vent i les tempestes varen produir tants estralls a la flota que el duc de Medina Sidonia va ordenar a l'Armada entrar al port d'A Coruña per tal de poder reorganitzar-se i reparar alguns vaixells que havien resultat malmesos. Un d'aquests va ser el *Girona*, que va haver de canviar de bell nou el timó i l'eixàrcia (aparells de maniobra).

L'aturada en el port d'A Coruña va durar algunes setmanes, el temps suficient perquè l'estat major reorganitzés les forces i replantegés algunes estratègies. Finalment el 21 de juliol va començar a bufar un vent del sud favorable i l'*Armada* va salpar de nou, posant proa cap a Anglaterra. Aquest cop semblava que tot estava ben lligat i res no podria aturar-los.

Però no va ser així, no hi va haver victòria i es va produir el desastre al canal de la Mànega. Els vaixells de l'*Armada* estacionats a Flandes que s'havien d'unir als que havien sortit d'A Coruña no estaven preparats. La Royal Navy, més coneguda del terreny, va guanyar la partida i va neutralitzar la Invencible prop de Calais. El vent va portar les tropes de Medina Sidonia cap a les platges de Flandes; llavors va haver-hi l'episodi dels *fire ships* i finalment des de Gravelines els varen acabar de repassar. Però quan el desastre total i absolut semblava poc menys que inevitable, el vent es va girar, va començar a bufar fortament d'oest-sud-oest i va empènyer els vaixells espanyols cap a mar obert. Què calia fer ara? Esperar encara més temps les tropes del duc de Parma? Reagrupar-se? Tornar al canal i reprendre la temptativa d'invasió?... La resposta va arribar el dia següent, en què es varen cursar instruccions concretes als supervivents en el sentit de girar cua i tornar cap a la península. L'operació Anglaterra havia fracassat.

El llarg camí del retorn

Tornar cap a casa, sí, ¿però com? Aquesta era la pregunta que tots es feien. Refer el camí tornant a passar pel canal hauria estat un suïcidi. El desastre s'havia consumat i ara el que calia era retornar a la base el màxim nombre d'unitats; així és que Medina Sidonia va donar ordres que les restes de la flota es dirigessin cap a la mar del



Anvers i revers d'un bitllet irlandès amb la imatge del Girona.

nord i evitessin, en la mesura que fos possible, passar a prop de la costa anglesa. L'objectiu era retornar a Espanya, vorejant en primer lloc les illes Òrcades, després les Hèbrides i a continuació la Verda Erin, per acabar enfilant la ruta de Gran Sol que els havia de menar directament a les costes gallegues. Era un viatge llarguíssim de 750 llegües a través d'un mar tempestuós pel qual ni els vaixells, acostumats a la Mediterrània, ni els homes estaven preparats.

Menys de la meitat de la flota que havia sortit d'A Coruña va aconseguir arribar a bon port. Navegaven sense

mapes ni pilots, i alguns fins i tot sense àncores, en navilis pràcticament inserbibles i amb tripulacions febles i demoralitzades —a causa de les privacions i malalties patides—, que gairebé no podien governar les naus.

Molts vaixells varen naufragar en alta mar, i les violentes tempestes de la tardor de 1588 varen dur-ne prop d'una trentena a embarrancar a les costes d'Escòcia i Irlanda; *La Rata Sancta Maria Encoronada*, tocada, sense pals i amb una tripulació delmada per causa de la batalla i les tempestes, va ser una d'aquestes. Després de passar dues setmanes terribles vagant per

Els 10 grans naufragis de la història de la navegació

Al llarg de més de 4.600 anys d'història de la navegació, s'han produït grans catàstrofes, algunes de les quals estan documentades en diferents àxius. Malgrat que els principals desastres varen tenir lloc durant el segle XX i principalment en temps de guerra, en tenim notícies d'altres ocorreguts anteriorment.

Encara que la magnitud de la tragèdia del *Girona* no admet comparacions fins al segle XX, la història de la navegació recull dos naufragis llegendaris que en el seu moment varen aixecar un gran rebombori en els seus països d'origen.

Estem parlant de dos desastres que varen tenir lloc el mateix any 1668, l'un el del VASA (50 morts), esdevingut al mateix port d'Estocolm, i l'altre el del VoC Batavia (40 morts) ocorregut a les costes d'Austràlia.

Aquestes dues catàstrofes han donat lloc a la construcció de dos interessants museus, un a la capital sueca i l'altre a la ciutat holandesa de Lelystad. A banda d'aquests dos naufragis històrics, n'hi ha d'altres de molt famosos, com ara el de l'Andrea Doria, però els 10 naufragis més importants de la història són els següents:

Nom del vaixell	Bandera	Data	Motiu	Resultat
1.- Wilhem Gustloff	Alemanya	30/01/1945	Torpedinat per l'exèrcit Roig	De 8.000 passatgers, 996 supervivents
2.- RMS Lancastria	Britànica	17/06/1940	Enfonsat per la Luftwafe	Més de 6.000 morts, 2.500 supervivents
3.- Doña Paz (Ferry)	Filipina	29/12/1987	Col·lisió amb un petrolier	3.000 morts, 245 supervivents.
4.- Arisan maru (Vaixell-Presó)	Japonesa	24/10/1944	Foc amic <i>made in USA</i>	1.792 morts (presoners de guerra)
5.- Rms Titànic	Britànica	14/04/1912	Xoc amb un iceberg	1.523 morts, 700 supervivents
6.- Girona	Napolitana	26/10/1588	Galema, sobrepès	1.295 morts, 5 supervivents
7.- Lusitània	Britànica	07/05/1915	Torpedinat pels alemanys	1.198 morts, 761 supervivents.
8.- Empress of Ireland	Canadenca	29/05/1914	Col·lisió amb el vaixell norueg Storstad	1.014 morts
9.- U.S.S. Indianàpolis	EUA	29/07/1945	Torpedinat per un submarí japonès	871 morts, 315 supervivents
10.- Estònia	Estoniana	28/09/1994	Col·lisió, error sistema de seguretat	827 morts, 137 supervivents.

l'Atlàntic Nord, el 17/08/1588 va naufragar a Blacksod Bay, al costat de Mayo, a la costa occidental d'Irlanda. Martínez de Leiva va conduir-la com millor va saber cap a una platja més o menys arrecerada. Va salvar tot el que va poder —els seus homes, els objectes personals més indispensables, les armes més lleugeres— i després va fer-la cremar.

Per sort, en veure les flames, un altre vaixell de l'Armada, el *Duquesa Santa Ana*, va entrar a la badia i va carregar a bord els homes i tot l'equip salvat de les aigües. Però la història es va repetir i pocs dies després va ser el *Duquesa Santa Ana* el que va embarrancar; amb tot, va poder salvar un nombre important d'homes, que es varen refugiar en un castell arruïnat que hi havia a prop de Loughros More Bay.

L'últim viatge del *Girona*

La veu va córrer per la comarca i algú va portar la notícia a aquells naufragis que molt a la vora d'allà on eren, a només 11 milles, en un port

natural a prop de les muntanyes del Donegal, hi havia un altre vaixell de l'Armada que s'havia aturat per proveir-se de queviures.

En saber això, Martínez de Leiva va reunir tots els seus homes, els va arengar i els va demanar que traguessin forces de flaquesa; si volien sobreviure, calia continuar. Així és que varen desmuntar l'improvisat campament, varen carregar-se a l'esquena tots els estris que varen ser capaços de transportar i varen dirigir-se a peu per les muntanyes cap al port de Killybegs.

En arribar allà, aquells dissortats soldats no en varen trobar un, sinó tres, de vaixells espanyols: un de seriosament tocat, el *Girona*, i els altres dos completament inservibles, amb les restes de tres tripulacions mal nodrides i mig malaltes. Com varen poder, se les varen empescar per posar el *Girona* a punt de navegar amb el que quedava dels altres vaixells. Varen carregar la nau amb 1.300 persones, els pocs aliments que varen trobar i aigua potable. Per poder encabir-hi més gent, varen descarregar algunes bótes de vi que

quedaven i varen deixar alguns canons perquè els més de 200 homes que no varen poder pujar fortifiquessin la seva posició.

Martínez de Leiva era conscient que, tal com estava aquell vaixell, no podia tornar a A Coruña, i va pensar que el millor que podien fer era recular i intentar arribar a Escòcia, un regne catòlic on Jaume VI, fill de Maria Estuard, els acolliria, els donaria asil i protecció i els permetria reposar forces, reparar la nau i assegurar una tornada a la península en condicions.

De fet aquesta era l'única possibilitat real de supervivència que tenien. Així és que a trenc d'alba del 26 d'octubre de 1588, el *Girona*, sobrecarregat,⁽²⁾ amb un timó manllevat d'una altra embarcació i amb forats al casc produïts per impactes d'artilleria i tapats de qualsevol manera, va salpar de nou. Un cop a mar obert, en veure que efectivament la nau no reunia condicions òptimes per a la navegació, varen decidir no allunyar-se gaire de la costa.

El naufragi

Cap al punt de la mitjanit del mateix dia 26 es va formar una gran tempesta a les costes d'Antrim. L'aspecte del mar era terrible; mentre la nau avançava amb prou feines, els albatros planaven pel cel amb les ales obertes a favor del vent. La situació es complicava per moments, de manera que el capità, sabedor que eren a prop del castell de Dunluce, propietat del clan Mc Donnell,(3) va decidir buscar-hi refugi per tal de capejar el temporal. Navegaven a les palpentes, sense mapes ni punts de referència a la costa,(4) la boira era espessa i a terra no es veia cap llum; les onades xocaven amb gran fragor contra la costa i la bromera impactava violentament contra els penya-segats. Així doncs, guiat només per la intuïció, el capità del *Girona* va passar de llarg (5) de la petita badia de Dunluce i quan viraven a la Calçada del Gegant, varen embarrancar contra unes roques en un

punt conegut com a Lacada Point. La violència del vent aixecava en l'oceà onades gegantines de tal magnitud que un cop de mar va trencar el timó i va obrir una via d'aigua al vaixell que tot primer va començar inundant la part del darrera per després acabar partint la nau en dos. L'espectacle devia ser dantesca, perquè la majoria dels homes varen quedar atrapats a la bodega i no varen poder fer res per salvar-se. Els pocs que varen poder sortir a coberta no varen pas tenir, però, millor sort, ja que la freda temperatura de l'aigua i els penya-segats de Port Na Spaniagh no varen pas tenir tampoc pietat.

Dels 1.300 homes que havien embarcat a Killybegs tot just unes hores abans només cinc varen sobreviure per poder explicar un dels pitjors desastres de la història de la navegació marítima. D'entre els morts, a banda de molts personatges anònims, cal destacar-ne senyors, cavallers i nobles que venien de la Rata, un

La galiassa *Girona* va naufragar prop de la Calçada del Gegant, a les costes d'Antrim, al nord d'Irlanda.



Creu d'un cavaller de Sant Joan de Jerusalem, que possiblement va pertànyer a Fabricio Spínola, capità del *Girona*.

bisbe i tres capitans entre els quals hi havia el titular de la nau, Fabricio Spínola (cavaller de l'Orde de Malta) i Don Alonso Martínez de Leiva, home de confiança del Duc de Medina Sidonia i un dels membres més destacats de l'estat major de l'*Annada*.

James Mc Donnell, senyor del castell de Dunluce i el seu pare Sorley Boy al castell de Dunieneany varen acollir els cinc supervivents del *Girona*, els varen donar regugi i amagatall dels anglesos. Passat algun temps, segons sembla amb l'ajut del bisbe de Derry Remon Gallagher, varen aconseguir passar primer a Escòcia i després a Flandes.

370 anys després

Va ser el 1958 arran d'una visita al comtat d'Antrim que Robert Stenuit, un arqueòleg i submarinista professional, va sentir a parlar per primera vegada del *Girona*. El seu amic i company de fatigues, el fotògraf Marc Jasinski, va lliurar-li un fulletó turístic que parlava que «el 1588 un vaixell de l'*Annada*, el *Girona*[...] havia naufragat prop de la Calçada del Gegant amb la pèrdua de gairebé tota la tripulació». El tema va interessar tant el nostre home que de seguida es va posar a recollir dades. La primera cosa que va cridar-li l'atenció va ser el fet que va observar que a partir del final del segle XVI, comencen a aparèixer



Retrat de lapislàtzuli, amb marc d'or i perles, rescatat del fons del mar entre les restes del *Girona*.

en documents i mapes d'Irlanda noms com ara *Spaniard Rock*, *Spaniard Cave*, *Port Na Spaniagh* o *Lacada Point* que no figuraven en escrits anteriors. Com és que ara sortien? Segurament, va pensar, és perquè els topògrafs devien parlar amb pescadors i vilatans de la zona que havien sentit a parlar que en aquells paratges havia naufragat un vaixell espanyol.

Aquestes primeres dades varen portar a Robert Stenuit a començar un treball d'investigació, gairebé obsessiu, que el va dur, abans de submergir-se a la Calçada del Gegant, a capbussar-se en multitud de biblioteques, museus i arxius a la recerca de pistes que el conduïssin fins a la tomba del *Girona*.

Segons detalla Stenuit en un dels molts articles que ha escrit sobre el tema, les referències al *Girona* en documents de l'època són relativament freqüents, però alhora contradictòries. Així, sembla que només 10 dies després de la tragèdia, la notícia ja va arribar al castell de Dublín, seu del Lord Deputy(6) anglès que anota: «Un

galeó de l'*Armada* va sortir a finals d'octubre del port de Killybegs amb tants espanyols com va poder carregar. Mentre navegava en direcció a Escòcia, una tempesta el va sorprendre i va naufragar prop del castell de Dunluce. Només 5 homes es varen salvar». Amb data de desembre de 1588 un altre despatx explica que Lord Deputy va informar del naufragi del *Girona* als seus superiors a Londres i hi afegia la dada que confirma que entre els morts hi havia el capità Martínez de Leiva. El mateix Lord Deputy, en una altra missiva enviada a Londres el mes d'agost de 1589 relata que «els 5 supervivents dels naufragi, amb l'ajuda d'alguns homes del castell de Dunluce han recuperat alguns canons del *Girona* (7)» i més endavant segueix: «es creu que el vaixell portava una important quantitat d'or i de plata que ha quedat sepultada per les aigües».

Més tard, el governador anglès de la regió, Sir John Chichester, va escriure: «James Mc Donnell ha recuperat un tresor contingut en 3 cofres que s'ha endut al seu castell de Dunlu-

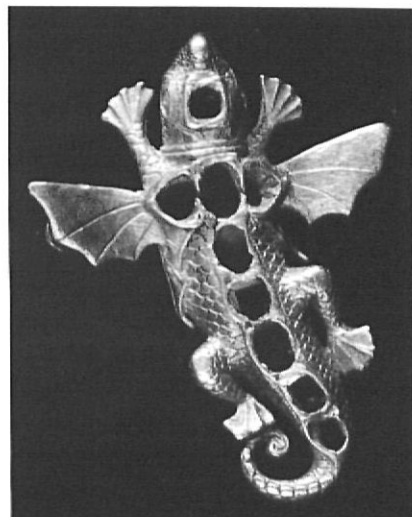
ce...» i més endavant torna a sortir la dada «els Mc Donnell han instal·lat 3 peces d'artilleria, recuperades del *Girona* en el castell de Dunluce; els n'hem reclamat el lliurament, però el senyor del castell s'ha negat reiteradament a entregar-nos-les».

Malgrat que sembla provat que James Mc Donnell va ampliar i reddecorar el castell de Dunluce a partir de peces extretes del «tresor» del *Girona*, Robert Stenuit estava convençut que, amb els mitjans que hi havia en el segle XVI era impossible treure a la superfície tot el material que portava el vaixell. Així és que va entabanar el seu amic Marc Jasinski, que havia estat el primer en aixecar la llebre, perquè l'acompanyés a provar sort a la Calçada del Gegant.

Calia submergir-se en el lloc dels fets si volien treure'n l'aigua clara. D'antuvi la feina era complicada. Es tractava de buscar una agulla en un paller, amb l'agreujant que ni tan sols sabien on era el paller. Hi havia tres possibles àrees on efectuar la recerca i varen decidir començar a buscar per la zona de Port Na Spaniagh.

La d'Antrim és una costa molt brava on sovint es formen grans turbulències que generen un mar de fons que fa impossible veure res dins l'aigua. De fet, varen haver d'esperar alguns dies fins que el temps va ser favorable per poder fer immersions. Varen començar i aturar les recerques diverses vegades per causes meteorològiques i quan ja estaven a punt de llençar la tovallola, varen capbussar-se en un punt conegut com a Lacada Point. De sobte, Robert Stenuit va trobar un lingot de plom que tenia cinc creus. De seguida es va adonar que aquella no era una peça qualsevol; era un objecte interessant perquè les característiques d'aquell lingot coincidien amb les d'un altre que s'havia trobat en una excavació anterior efectuada en un vaixell de l'*Armada* el

Penjoll de la salamandra, d'or i robís, una de les peces més originals de les troballes del *Girona*.



segle XVIII que ell havia vist documentada al British Museum. Esperonats per aquesta troballa, Stenuit i Jasinski varen continuar rastrejant la zona algunes hores més. Aquell 27 de juny de 1967, el mar estava encalmat i calia aprofitar aquesta circumstància. La recerca va reeixir i aquell mateix dia varen trobar el canó escabotat d'una pistola de bronze i tot seguit un altre de sencer amb carregador i tot. Amb aquests tres objectes, Robert Stenuit ja en va tenir prou. Ara ja tenia l'evidència que buscava, sabia que havia trobat el *Girona*.

Amb l'objectiu assolit, Stenuit i Jasinski varen abandonar Irlanda sense dir res a ningú del que havien trobat. Si volien preservar el jaciment, calia ser molt cauts i mantenir el secret molt ben guardat. Si corria la veu que el *Girona* havia estat localitzat, acudirien a Lacada Point tota mena de submarinistes i buscadores que espoliarrien el vaixell.

Durant 10 llargs mesos, Stenuit i Jasinski es varen dedicar a preparar

minuciosament l'excavació. Varen formar un bon equip humà amb mitjans i varen buscar els suports econòmics necessaris per tal de garantir l'èxit de l'empresa. D'entre la gent que va creure en el projecte cal destacar-ne el suport que va donar-los des d'un primer moment la societat nord-americana National Geographic. A final d'abril de 1968 varen començar les recerques que varen durar fins al mes de setembre del mateix any, les quals varen comportar un total de 2.800 hores d'immersions. Mentre varen durar els treballs, varen haver d'acotar la zona i mantenir a ratlla multitud de curiosos i submarinistes *free-lance* que aquells dies varen sortir com bolets.

Els resultats de l'excavació varen ser espectaculars: 2 canons de bronze sencers i part d'un tercer. 405 monedes d'or, 756 de plata i 115 de coure. Una selecció d'armes lleugeres, elements de cobreteria d'argent i un complet estoc de joieria (anells, arracades, cadenes, creus, escuradents nobles,...). El tresor del *Girona* el cons-

titueixen principalment el conjunt d'objectes personals que portaven la gent que hi anava a bord, però segurament el que fa realment incalculable el valor de la troballa és que per primera vegada tots els objectes d'una excavació han anat a parar al mateix fons i no s'han repartit en diverses col·leccions com sovint passa quan s'ofereixen al millor postor en pública subhasta. Tot el material recuperat en les diverses excavacions es conserva en el museu de l'Ulster a Belfast, on és a disposició de tothom qui el vulgui consultar. Els encarregats del museu, a més, han anat completant amb el temps la història del *Girona* amb la incorporació a la col·lecció d'objectes menors que han anat sortint en posteriors recerques, la darrera de les quals va tenir lloc a començament de l'any 2000.

Joan Barbarà i Puig és viatger.

L'autor vol agrair les gestions fetes per Dymna i Francis Savage

Reliquiari d'or, procedent del *Girona*.



- (1) Nàpols aleshores pertanyia a la monarquia hispànica i no gaires anys abans (fins el 1555) havia format part de la corona d'Aragó.
- (2) La seva dotació habitual era de 544 homes.
- (3) Sorley Boy Mc Donnell i el seu fill James eren membres d'un clan escocès que feia temps s'havia establert a la costa nord d'Irlanda.
- (4) El primer far construït a Irlanda està documentat el 1665.
- (5) Una milla.
- (6) Representant del govern de sa majestat la Reina Elisabet.
- (7) Encara avui són visibles a l'exterior del castell.