

La vila de Mataró va participar, ara fa quatre-cents anys, en l'expedició del rei Felip II contra Anglaterra anomenada l'*Armada Invencible*.

L'historiador Antoni Martí i Coll, a partir de la documentació conservada a l'Arxiu familiar dels Palau, explica i comenta la intervenció del mataroní capità Joan Arnau Palau i de la seva nau, la *Juliana*.

UNA NAU MATARONINA A L'ARMADA INVENCIBLE

1.- INTRODUCCIÓ.

Aquest estiu es compliran quatre-cents anys de l'anihilament de l'estol tramès per Felip II contra Anglaterra conegut amb el nom d'*Armada Invencible*. A Anglaterra l'aniversari del fracàs espanyol ha fomentat els estudis sobre el cas, i s'ha arribat a conclusions que potser no s'esperaven. Fins i tot en el *The Times* s'ha protestat de la pretensió d'esborrar el mite, qualsevol que sigui el parer dels historiadors. *Les llegendes -s'ha escrit- serveixen de guia a la gent, d'estímul per a la superació; si enderroquem els mites que han conformat els més grans èxits de la història, en què creuran les generacions futures?*

Mataró, vila d'uns mil cinc-cents habitants l'any 1588, va participar activament en l'expedició amb la nau d'un comerciant mataroní, i amb dues companyies de dos-cents homes cada una, essent aquell comerciant, Joan Arnau Palau, impulsor i origen de les esmentades companyies. Cal destacar que llavors a Mataró, com veurem, respecte a les causes del fracàs, es va arribar a conclusions semblants a les ara acceptades pels anglesos.

Però, abans de tractar el cas, pensem que serà bo de referir-nos, encara que superficialment, al comerciant protagonista, personatge de molt variades facetes, a la nau, coneguda amb el motiu de *Juliana*, i a algunes de les conteses i accions en què va intervenir abans d'esfondrar-se a l'Atlàntic amb la *Invencible*. (1).

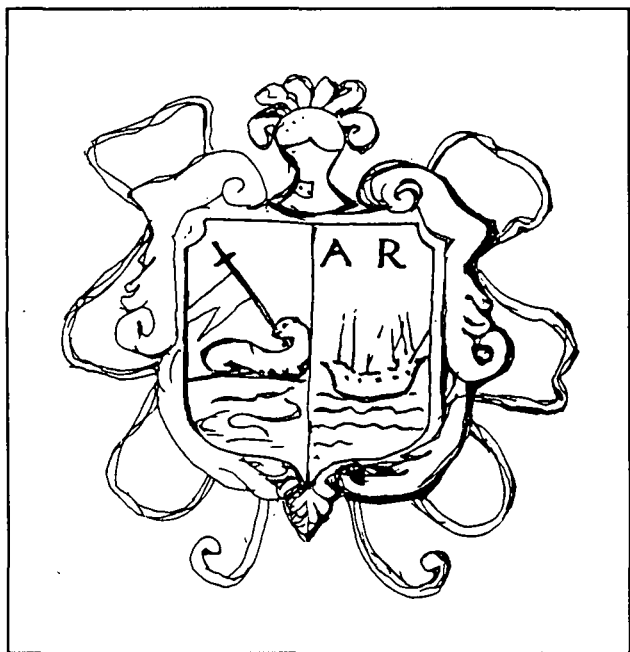
2.- EL CAPITÀ JOAN ARNAU PALAU.

Quan Rafael Soler ens explica que Joan Arnau Palau, juntament amb el seu germà Jeroni Serra Arnau, és enterrat a la capella avui dedicada a les Santes, de la basílica de Santa Maria (2), i l'anomena capità -sembla que així és qualificat també a la gastada llosa de la sepultura- encerta plenament el qualificatiu, ja que és ben veritat que Joan Arnau Palau, a part de ser conegut com a destacat comerciant, i per haver estat, per exemple, jurat en cap i batlle de Mataró, va ser tota la vida, bàsicament, el prototipus del capità, i així va ser distingit amb aquesta condició pels mataronins, per aquells que el van conèixer i tractar en vida, i fins i tot després de la seva mort.

Efectivament, va ser capità per diferents comissions i motius; fins i tot fou capità d'una fira... Ens referim a la fira catalana organitzada a Palerm en l'eventualitat de trobar-s'hi en temps de l'expedició de l'estol que va dirigir-se a Lepant. La colònia catalana al port de Palerm -com explica Pierre Vilar (3)- havia comptat amb 30 cases de comerç i 350 compatriotes. Aquesta capitania anecdòtica, la descriuria el farmacèutic Pere Portell, uns quants anys més tard, dient que *après de aver desembarcat la Infanteria a Messina, ahont se prevenia la Armada de don Joan de Austria, anaren en Palerm ahont feren una mostra los mercaders i demés gent Catalana que allí se trobavan, y feren capità della al dit Joan Arnau Palau, que deye eren sinch cents homens ab dita mostra, y que dit Joan Arnau Palau, Capità, se feu un vestit de brocat.*

Llevat del cas singular i anecdòtic de ser capità de la fira de Palerm, el nostre protagonista va ser nomenat capità de Mataró per defensar la vila dels enemics que podien atacar-la des del mar -la *Universitat de Mataró en lo any 1584 anomenà a dit Joan Arnau Palau Capità de Infanteria de dita Vila... per la guarda y defensa dels moros y corsaris...*- i aconseguí, per exemple, salvar Mataró del perill que representaven dinou vaixells de moros que desembarcaren a Pineda, fortificant la vila amb trinxeres i altres ginys, i salvant, una altra vegada, Argentona del saqueig en posar-se al capdavant de mil homes per impedir-ho, i instruint sempre els mataronins sobre la manera de saber i poder defensar-se quan fos cas.

Però el distintiu de capità donat a Joan Arnau Palau prové principalment per haver estat capità de dues naus de força categoria. Va ser-ho d'una de les quatre galeres -l'anomenada Sant Ramon- que Felip III, a les Corts de 1599, va permetre que Catalunya construís i tingués per lluitar contra els pirates i els enemics de la Santa Fe Catòlica, i que Palau va governar fins que va morir, l'any 1612, i també d'una nau artillada de respectable tonatge, la pròpia d'un mercader notable, la que ara ens interessa, ja que va ser la que, requisada per ordre de Felip II, es va perdre amb el fracàs de l'*Armada Invencible*, a l'estiu de l'any 1588.



Anagrama de Joan Arnau Palau, pintat en una arquimesa.

3.- LA NAU.

La nau era la Santa Maria, Sant Jaume i Santa Clara, encara que, tot i tenir tants noms, era més coneguda com la *Juliana*. Tant considerant el nombre

de persones que la governaven, com la seva artilleria i tonatge, es pot concloure que era una nau gran i important. Per això va ser utilitzada diverses vegades per a necessitats públiques a interès del rei.

Dels testimoniatges, descripcions, arqueig, i altres dades, es dedueix que el navili era governat per un mínim de 99 persones (així l'any 1581) i un màxim de 120 (com l'any 1571), distribuïdes com segueix: Un capità (Joan Arnau Palau), un pilot, 10 oficials, 54 mariners, 22 grumets i 11 patges, que sumen les esmentades 99 persones. Si hi afegim els vuit artillers, que consten en una de les descripcions que coneixem de la nau, necessaris per tenir cura dels seus quaranta canons, tindrem les 107 persones documentades a la nau l'any 1579, totes elles, segons es deia, del *término y marina de dicha nave*, és a dir, de Mataró. Per arribar a les 120 persones de l'any 1571 caldrà afegir-hi més mariners.

Els quaranta canons eren de bronze, i eren canons de batre, molts de cinquanta quintars o més. La nau, doncs, tenia una excel·lent artilleria.

El tonatge de la *Juliana* era també, relativament, molt considerable, com solia succeir, al segle XVI, amb els navilis de mercaders del Mediterrani. Potser resultaven una mica lents i amb dificultats per a navegar de bolina en el cas d'ésser utilitzats en accions de guerra, a més de no estar aparellats, ni projectats, per a navegar per l'oceà Atlàntic. El tonatge depenia del sistema de mesura emprat per a determinar-lo; en general, el nombre de tonells que podien estibar-se servia per a l'arqueig, però aquest tampoc era igual per a tothom, ja que a cada país canviava la capacitat de les bótes. Per cercar uniformitat en els mètodes de l'arqueig, i a fi de superar el difícil problema que la diversitat ocasionava a la Hisenda a l'hora de valorar i pagar el que es devia als capitans de les naus embargades, Felip II, l'any 1580, va encarregar el cas al marquès de Santa Cruz. De la *Juliana* tenim un arqueig fet després d'aquesta data, l'any 1581, als efectes esmentats de rescabalar el seu capità dels danys i perjudicis per haver estat requisada a interès del rei; el tonatge donat, en consideració al casc, *segun las medidas della -va dir-se- es de porte 867 toneladas*.

4.- PORTUGAL.

Per a consumir l'annexió de Portugal i de les seves illes a l'Espanya de Felip II va ser necessari que el marquès de Santa Cruz organitzés tres estols ben diferents, tant per les finalitats a realitzar, com per la naturalesa de les naus que els configuraven. La primera de les referides armades, a la qual sabem

amb tota certesa que va estar-hi la *Juliana*, va ser programada per guanyar Lisboa; les altres dues van servir per conquerir les Açores i, especialment, l'illa Tercera. El segon dels estols aconseguí una important victòria a la batalla lliurada l'any 1582 prop de Vilafranca, a l'illa Sant Miquel, però no pogué conquerir l'illa Tercera; no sembla pas que la nau mataronina hi fos. La darrera armada, en la qual molt probablement hi havia la *Juliana*, realitzà l'assalt i definitiva conquesta de l'illa Tercera l'any 1583.

La primera de les armades esmentades, que va començar a acoblar-se l'any 1579, va ocasionar la protesta dels mercaders del Cantàbric, que tenien totes les naus embargades pel cas, amb greu perjudici per al comerç, especialment el de la llana. El fet motivà que el rei interessés del marquès de Santa Cruz l'anul·lació de l'embargament d'algunes d'aquelles naus, i per això l'estol va constituir-se amb efectius massivament mediterranis, amb l'excepció d'algunes xalupes. En conseqüència, l'any 1579, la nau mataronina, que es trobava carregada de sal a Alacant, va ser embargada a efecte de la invasió de Portugal, anà primer a Cadis a descarregar i després, l'any 1580, a Lisboa, amb tota l'armada del marquès de Santa Cruz. L'armada havia de col·laborar amb l'exèrcit comandat pel duc d'Alba, que avançaria de Badajoz cap a Lisboa, havia d'evitar qualsevol ajut exterior per mar, guanyar els castells de l'estuari del Tajo, i neutralitzar l'estol enemic, a més d'efectuar continuats desembarcaments d'infanteria i artilleria. A la nau mataronina, va encarregar-se-li aquesta darrera missió. Era una de les embarcacions catalanes d'entre les trenta titllades com a *naus d'armada* en l'estol constituït així:

Embarcacions de rem: 37 galeres d'Espanya, 22 de Dòria i altres particulars, 10 del regne de Sicília, 20 del de Nàpols, 60 fragates i 5 falues, també de Nàpols.

Naus d'armada: 30 vaixells de Ragusa, Sicília, Nàpols, Gènova i Catalunya.

Navilis menors: 26 xalupes del Cantàbric, 16 caravel·les i 15 barcons.

Les 30 naus mediterrànies, dites d'armada, van ser elegides d'entre les 48 levantines dedicades al transport d'infanteria. La majoria eren embarcacions grans, de més de 600 tones. No era rar que fins i tot sobrepassessin les 700 o les 800 tones, com era el cas de la nau de Mataró, que, en el moment del xoc, va situar-se davant del castell de Belem, a l'estuari del riu Tajo, passant enmig de les galeres per a desembarcar infanteria a terra ferma. Tanmateix, tot va ser molt fàcil per a Joan Arnau Palau i els cent mariners i vint grumets que l'acompanyaven, ja que quasi no va haver-hi lluita ni baralles.

A la segona armada, la de les Açores, sembla

que no va ser-hi la *Juliana*, ja que aleshores es dedicava al transport de tropes entre Lisboa i Itàlia. En canvi, encara que no existeix documentació tan fefaent com per assegurar-ho amb rigor, sí que pot suposar-se que Joan Arnau Palau, amb la nau i els mariners mataronins, van contribuir a l'assalt i definitiva conquesta de l'illa Tercera, l'any 1583, ja que els seus descendents així ho manifestarien, explicant que el rei va manar al capità Joan Arnau Palau de retornar a Sevilla, amb municions i efectes bèl·lics, *per la jornada que se aparellava per Isla Tercera, ahont anà ab dita nau a la armada, y guanyada dita Isla, tornà los tercios de Infanteria a Nàpols.*

5.- L'ARMADA INVENCIBLE.

De seguida de rematar la conquesta de la Tercera, per l'agost del 1583, Bazan va escriure al rei proposant un pla per a intentar l'assalt d'Anglaterra. Per a tal fi l'any 1586, va confeccionar-se un conegut projecte d'armada.

El marquès de Santa Cruz, el parer del qual es manifestà molt clarament en la seva correspondència entre 1580 i 1587, considerava com a naus pertinents per a la guerra de l'Atlàntic, d'entre les embarcacions sense rem, en primer lloc els galiots, seguits de les naus cantàbriques, i admetia, sols com a mal menor, les naus mediterrànies. Però la crisi de la construcció naval castellana i la necessitat de donar prioritat a les naus que s'ocupaven d'Amèrica, a més de l'endèmica manca de naus cantàbriques, sempre les preferides, va obligar, a la fi, a utilitzar també naus levantines. Com a conseqüència de tot això va resultar que *la considerable proporción -copiem literalment Casado Soto- de efectivos mediterráneos incorporados a la Gran Armada, buques que proporcionaron el más alto índice de bajas, pues (en la mayoría de los casos por acción de los elementos) se perdieron ocho de las once naves levantinas*, que reunien un total de més de vuit mil tones. Una d'aquestes vuit naus levantines submergides a l'oceà va ser la *Juliana* que havia estat requisada l'any 1587 quan es trobava a Sicília.

La nau es va perdre sense pena ni glòria, no pas per la lluita amb l'enemic, sinó, com ara s'ha evidenciat a Anglaterra amb escàndol i crítiques en desfer-se un consolidat mite, sense disparar ni un tret... La versió espanyola contemporània dels fets ja indicava que l'*Armada Invencible* va naufragar per culpa del mal temps (també s'ha de considerar la imperfícia dels pilots). Però, en canvi, en el Regne Unit, el fracàs espanyol, fins ara, havia estat un símbol de glòria, un exponent de preeminència política i fins i tot reli-

giosa (arribaria a dir que Déu volia ser protestant...). Actualment, els historiadors intenten de destruir el mite de la narració idealista, principalment després de les revelacions sorgides de l'exposició feta al Museu Naval de Greenwich per commemorar els esdeveniments de fa quatre-cents anys, en què resulta evident que els vaixells espanyols van esfondrar-se amb motiu d'una colossal tempesta i de la ineptitud dels pilots, i no pas per la superioritat militar britànica.

A Mataró la causa del fracàs va intuir-se immediatament; ben segur que els mataronins es preguntarien per què no es va permetre, com en l'annexió de Portugal, que, la nau, la governessin els seus propis capità, pilot i mariners. Qui sap si aquests, bons coneixedors del vaixell, haurien capejat el temporal? El motiu del naufragi de la nau mataronina ja es va dir aleshores que va ser el següent: *Por falta del piloto que le dieron, por orden de su Magestad*. Notem, primerament, que no es parla de cap tempesta, i segonament que pot endevinar-se una certa reticència a l'hora d'assenyalar la culpa del naufragi a l'existència de *falta del piloto*, cosa que vol dir imperícia o inexperiència, i també no silenciava la manera amb què el pilot va ser assignat a la nau, per ordre del rei, tot denunciant la imposició i no estalviant pas la recriminació

Per acabar, s'ha d'afegir que la intervenció de Mataró a l'*Armada Invencible* no va limitar-se a la Juliana, sinó que, per ordre del Virrei, va reclutar-se en aquella vila, per a la Jornada de Inglaterra, quatre-cents mariners, procedents de tota la costa catalana, amb la intervenció de Joan Arnau Palau, que fins va pagar de la seva butxaca un ral diari a cada un durant dos o tres mesos.

Antoni Martí i Coll

NOTES.

1.- Quan no donem cap referència concreta s'ha d'entendre que les fonts de coneixement provenen de l'Arxiu familiar dels Palau i quasi sempre poden confrontar-se i ampliar-se amb les consignades a la *Historia de una familia de la villa de Mataró* (Premi Iluro 1961). Respecte a altres dades (batalles navals, configuració dels estols, etc.) s'han extret primordialment del treball de José Luís Casado Soto, *Barcos y cañones de la Gran Armada de Bazán*, publicat a la *Revista General de Marina* corresponent al mes de març d'aquest any 1988 (volum 214), dedicada a Don Álvaro de Bazán, marquès de Santa Cruz.

2.- SOLER i FONRODONA, Rafael. *La Capella de les Santes Juliana i Semproniana*.

3.- VILAR, Pierre. *Catalunya dins l'Espanya Moderna*. Volum II, p. 315