

LA TRAVESSIA DEL REI

per Ernest Marcos

El dia 4 de setembre de 1269, “el tercer dia o el quart abans de la festa de Santa Maria”, l’estol català féu vela i inicià la llarga travessia que havia de conduir l’exèrcit croat a Orient. El seu punt de destí inicial és incert. D’acord amb el text de la crònica, els ambaixadors de l’il-khan havien suggerit a Jaume I que navegues cap a Alayas o Lajazzo, l’actual ciutat turca d’Aias, pàtria de Sant Cosme i Sant Damià, un dels ports més importants del Regne de la Petita Armènia. La dada resta documentalment confirmada pels contractes de nolieg de les naus de Pasqual de Montbrú i Bernat Carbó, on s’esmenta la possibilitat de desembarcar a Turquia o a les “parts d’Ultramar”, és a dir, a Palestina.

L’arribada de l’expedició a Cilícia era, sens dubte, molt convenient per als interessos estratègics dels mongols i dels seus aliats armenis i antioquens, però alhora resultava, per contra, força incòmode per als propis catalans. Per al rei Jaume, en particular, comportava el perill de posar la seva empresa de bell començament sota l’autoritat directe d’Abaqa i del rei Hethum I. Tampoc no era la millor solució per als mercaders i armadors de la flota ni per als cavallers del seguici reial, especialment per als dels ordres militars. Tots ells devien preferir, sens dubte, capbussar-se ràpidament en els mercats d’Ultramar i en els recintes fortificats dels estats croats, on serien rebuts amb els honors que els pertocaven i podrien dedicar-se tranquil·lament a l’exercici de les seves activitats professionals. Per això,

bo i acceptant la possibilitat que l'opció d'Aias hagi estat objecte de discussió entre els organitzadors de la travessia, ens inclinem a pensar que la meta indiscutida d'aquesta era el port de Sant Joan d'Acre, la ciutat que exercia des de feia un segle de capital efectiva del Regne de Jerusalem. A ell, si més no, arribaren, finalment, algunes setmanes després d'aquesta data, els vaixells que aconseguiren de completar feliçment llur viatge.

El *Llibre dels fets* ens ofereix un relat llarg, gairebé prolix, de la travessia del rei, que es veié interrompuda per una terrible tempesta, la més espantosa que el *Conqueridor* tingué mai l'ocasió de viure. La seva narració ocupa set capítols de la crònica reial, curulls de dramatisme i alhora molt precisos en l'ús de la terminologia de navegació pròpia de l'època. No és banal ni fruit del sensacionalisme l'interès del monarca a explicar extensament els incidents del seu viatge. Ben al contrari: el seu desig implícit és descriure minuciosament el cúmulo de circumstàncies desgraciades que el portaren a decidir la *cassatio* de la seva empresa, és a dir, la seva suspensió. Havia de quedar ben clar que no havien estat ni el seu egoisme ni el seu temor les causes de la seva renúncia a la croada, sinó el reconeixement lúcid i contrastat de la voluntat de Déu, que s'oposava frontalment a la realització del passatge i així ho havia expressat mitjançant el fragor dels trons i l'estrèpit de les onades. Sens dubte, el model literari i religiós d'aquest passatge és la història de Jonàs, el profeta fugitiu que fou obligat per la tempesta i el monstre que l'engolí a retornar a la terra de Nínive. Com el vell jueu, Jaume I es limità a comprendre i a acceptar els designis divins que la naturalesa proclamava de manera tan eloqüent. La seva decisió d'abandonar el seu projecte és declarada, per tant, innocent de tota culpa i irreprotxable.

El fet d'emfasitzar aquest aspecte justificatori del text de la crònica no vol dir pas que traiem importància a la lletra del relat. Es tracta, per contra, a parer nostre, d'un dels moments culminants de l'obra des del punt de vista de la seva adequació a la realitat històrica, una mostra superbament del talent narratiu i la capacitat d'observació del seu autor, que, com a tal, ha estat objecte d'anàlisi i comentari per un especialista en la qüestió, el Dr. Santiago Hernández Izal, catedràtic de Meteorologia Nàutica i Oceanografia. Sota la seva guia experta recorrerem, a continuació, els capítols del *Llibre dels fets*.

Inici de la travessia

La travessia s'inicià sota averanys poc tranquil·litzadors. En efecte, la nit del mateix dia de l'embarcament, el dimecres 4 de setembre, la nau en què viatjava el rei prengué un rumb diferent de la resta de vaixells i es separà de l'estol. D'acord amb la interpretació d'Hernández Izal, mentre la majoria de patrons derivava cap al sud al llarg de la costa del delta del Llobregat i del massís de Garraf, Ramon Marquet, el propietari de la nau reial, escollí de salpar amb rumb directe cap al Cap Cavalleria de l'illa de Menorca, on tenia la intenció de recalcar el conjunt de la flota. La seva marxa es veié, tanmateix, entorpidida per un temporal incidental, que obligà – diu la crònica – el vaixell a estar tota aquella nit “en roda”.

El sentit d'aquesta expressió, perduda en el llenguatge nàutic actual, ha estat molt debatut pels filòlegs i historiadors que s'han ocupat d'aquest episodi de la vida del *Conqueridor*. El cronista d'Aragó Jeroni Zurita l'interpretà com el resultat d'una absència absoluta de vent que hauria obligat la nau a romandre en estat d'espera. Aquesta és també, més o menys, la lectura que fa Joan Coromines d'aquest passatge. Alcover i Moll

opinen, en canvi, en el seu *Diccionari* que el temps era dolent i que Marquet ordenà, com a maniobra defensiva, que el vaixell ancorés, la qual cosa el féu descriure circumferències, “rodes”. Aquesta és l’explicació que adoptà també en les seves obres Ferran Soldevila. Després de sotmetre les diverses hipòtesis a una anàlisi rigorosa, Hernández Izal indica, finalment, que el sentit original de l’expressió “estar en roda” és el de la maniobra marinera de posar-se a la capa, que permet la formació d’una zona de calma a sobrevent que protegeix el buc. D’aquesta manera, la nau avança poc a poc, dibuixant una línia trencada corbada, “una sèrie d’arcs de circumferència o de roda”, que justifiquen l’ús de la imatge circular. En aquesta situació, Marquet aconsellà al monarca que canviessin el rumb i retornessin cap a la costa a fi de no perdre definitivament l’estol. Jaume I hi estigué d’acord i així la nau, que ja era a més de 40 milles mar endins, posà proa cap a la platja de Barcelona.

No costa gens d’imaginar la sorpresa dels barcelonins en veure novament a l’horitzó la matinada del 5 de setembre la nau del sobirà. Davant del port no restava altre vaixell que una sola galera, que havia romàs enrere. La resta de la flota es trobava – li digueren al rei els seus informadors – més al sud de la capital, cap a la “Mar de Sitges”, des d’on iniciava ja la travessia cap a les Illes Balears. Sense perdre més temps, el vaixell reial els imità i navegà per la mateixa ruta durant gairebé dos dies, acompanyat per la galera endarrerida i tres llenys. El matí del divendres dia 6 els mariners de la seva nau albiraren a una distància de 25 milles 17 veles, una circumstància feliç que els confirmà que anaven pel bon camí.

Comença el temporal

A l'hora de vespres del dissabte dia 7, quan l'estol ja devia travessar el braç de mar que separa Menorca de Sardenya, el temps canvià sobtadament. La crònica diu que es llevà un "horrible temps de llevant" i que aparegueren l'arc de Sant Martí i una mànega "que anà a ferir a la mar". Hernández Izal interpreta aquests fenòmens com "els elements d'entrada irremeiable en la zona de temporal i de desfermament del vent de llevant". S'estava produint l'entrada d'un front calent actiu, amb vent intensos, per l'Estret de Gibraltar, una situació de màxim perill que havia d'afectar l'estol croat català a mar oberta, al bell mig del Golf del Lleó. En l'expressió del propi Hernández Izal, era a punt d'iniciar-se "la maltempsada de la Mare de Déu de setembre de 1269", la tempesta que féu renunciar Jaume I al seu propòsit croat.

A continuació, el relat del *Conqueridor* registra amb força detall i amb una dosi abundant de patetisme els canvis atmosfèrics dels dies següents i els resultats fatídics que tingueren. La primera conseqüència de l'entrada del llevant fou la dispersió de la flota. Amb les veles calades, sacsejades per les onades, les naus miraren de conservar, com pogueren, llur equilibri i perderen inevitablement el rumb original. La matinada del diumenge dia 8, la festa de la Nativitat de la Mare de Déu, el vent rodà a xaloc o sud-est i això les apropà perillosament a la costa del sud de França, allunyant-les definitivament de la seva ruta.

A mitjanit es consumà la catàstrofe amb un nou canvi de vent, de xaloc a llebeig o sud-oest, i amb l'arribada definitiva del front procedent de la Mar d'Alborà. Sobre els vaixells esparsos de l'estol català s'abaté un temporal típic de canvi d'estació, acompanyat per xàfecs, nuvolositat de

cumulonimbus potents i ratxes fortíssimes de vent. Incapaç, naturalment, d'explicar el fenomen amb la terminologia metereològica moderna, el cronista reial es limita a dir que aleshores “tots quatre vents s'ajustaren i es combateren”, una circumstància que deixà els pilots sense el control de les naus. Amb l'ajuda de la seva experiència de navegació, Hernández Izal ha trobat la clau interpretativa del passatge: s'havia produït allò que ell anomena “un trepig de mar”.

Cal tenir present que en l'onatge marí es distingeixen dos tipus d'onades, les del mar de superfície o del vent i les del mar de fons o sorda. Les primeres, comparativament més curtes, són produïdes pel vent que bufa en el moment present. Les darreres, més llargues, són degudes, en canvi, a vents llunyans o que ja han mancat. El trepig de mar es produeix en una zona de baixes pressions quan se superposen totes dues onades i provoquen la situació coneguda amb el nom de “mar de través”, molt perillosa per a la navegació.

Durant la travessia de l'estol croat català, d'acord amb la descripció d'Hernández Izal, el fenomen s'esdevingué en dues fases. La primera començà al matí del diumenge dia 8, quan el xaloc que bufava des de l'alba se superposà a la mar sorda del vent anterior de llevant, ocasionant greus dificultats als vaixells, molt castigats ja pel temporal. L'inici de la segona, que es perllongà durant tres dies sencers d'agonia fins al dijous dia 12, coincidí amb l'entrada del llebeig a les primers hores del dilluns dia 9, en superposar-se la “mar grossa de garbí” a la “mar sorda molt lleu” de llevant de la nit del dissabte i a la “mar sorda important de xaloc” del matí del diumenge. Els resultats d'aquesta conjunció foren terribles. Sense possibilitat de maniobrar, les naus es convertiren en joguines dels vents i de les onades, que consumaren la dispersió que s'havia iniciat dos dies abans.

El rei registra en la crònica l'espant dels mariners de la flota, els quals, a desgrat de la seva llarga experiència en la navegació per la Mediterrània, afirmaven unànimement que no havien vist mai una tempesta d'aquestes dimensions i d'aquesta violència.

Durant tres dies interminables, el golf de Lleó fou l'escenari agitat del vagareig dels vaixells de la flota catalana, que ara es retrobaven adés es perdien com si seguissin les instruccions d'una coreografia tragicòmica. Al bell mig del temporal, el dimecres dia 11, els mariners de la nau del rei albiraren el vaixell de l'Orde del Temple, que navegava sense control. El seu timó s'havia trencat i el patró els demanà que els donessin una peça de recanvi. El monarca estava disposat a fer-ho, però Ramon Marquet li ho desaconsellà en previsió d'un accident similar. Ben a contracor, però persuadit de la bondat del seu consell, Jaume l'obeí i els templers, decebuts per la negativa reial, desaparegueren en la nit, arrossegats per la força de les onades. Cap al tard els passaren per la banda de popa dues naus, la del fill il·legítim del rei, Jaume Sarroca, Sagristà de Lleida, i la del comanador d'Alcanyís, que viatjava amb els seus companys de l'Orde de Calatrava. En aquells moments la paciència del *Conqueridor* ja s'havia esgotat.

Canvi de rumb

Feia tres dies que Jaume d'Aragó jeia amagat a un racó del vaixell, que ell anomena "paradís", completament incapaç de vèncer el seu malestar. El rei havia tingut temps per recordar les seves anteriors aventures al mar, especialment aquella ocasió en què un temporal que durà 17 dies i 17 nits l'impedí el seu primer viatge a Terra Santa. La memòria del vell fracàs i l'horror de la situació present l'havien induït a sospitar que la història es repetia. No podia ser casual l'obstinada oposició que li oferien la mar i els

vents, ans havia de ser el resultat d'un disegni misteriós de l'Altíssim. Tot indicava que la Providència no desitjava que el *Conqueridor* acomplís el seu propòsit croat.

En la crònica el *Conqueridor* expressa en veu alta els seus dubtes davant d'un petit grup de cavallers, entre els quals es troben Galceran de Pinós i Ramon Marquet, i evoca el cas anterior d'abandonament de l'empresa. Convocats pel rumor de les seves paraules, acudeixen aleshores a la presència de Jaume els passatgers més importants de la nau, el bisbe Arnau de Barcelona i els mestres del Temple i de l'Hospital, acompanyats també pels prohoms de Barcelona i els mariners de la tripulació. Els mou l'esperança d'acabar el seu martiri. Amb una sola veu i en nom de Déu i de Nostra Senyora demanen al sobirà que renunciï a continuar el seu viatge. Temen molt – diuen – les grans boires que oculten l'entrada del port d'Acre durant l'hivern i pensen que la travessia és a punt de convertir-se en una “aventura de mort”. Les seves paraules reforcen l'aprensió del rei i alhora, paradoxalment, el tranquil·litzen. S'adona – escriu – que li diuen la veritat i que el seu deure és romandre. S'han endarrerit massa a partir i ja ha passat el moment adequat per travessar la Mediterrània. El monarca respira alleugerit. Per fi disposa d'una motivació objectiva i fonamentada per renunciar a un projecte que ara ha començat a semblar-li maleït de bell principi.

Sense més pèrdua de temps, com si ho hagués meditat llargament, Jaume pronuncià davant dels seus homes un discurs que té l'aparença d'una protesta oficial. Ningú no pot dubtar – afirma – de la seva bona fe i del seu desig autèntic d'anar a lluitar a Terra Santa. Tanmateix, és ben evident als ulls de tothom que aquest viatge no plau a Déu. Ell l'ha frustrat en el passat i ara l'impedeix novament. Com a última concessió, el rei es compromet a

esperar un dia més per veure si el vent canvia de direcció i el condueix de retorn a la ruta d'Ultramar. Durant tota la nit bufà el llebeig i les naus es regiren tant com podien, però a l'alba els entrà de cara el vent de llevant i els féu impossible d'avançar. En veure – diu el rei – que “Déu no li volia millorar el temps”, ordenà a Marquet que posés rumb cap a la costa del sud de França i féu senyal a les naus del Sagristà de Lleida, del comanador d'Alcanyís i de Pere de Queralt perquè el seguissin. En les condicions atmosfèriques en què es trobaven no era pas una maniobra fàcil. El vent provocà que l'arbre del vaixell de Jaume Sarroca es trenqués i l'antena caigué sobre la coberta. La nau, tanmateix, no naufragà.

En aquest moment el cronista reial interromp el fil de la narració i s'adreça directament al lector per dissipar els seus possibles dubtes: “Si algú demana, per ventura, perquè la nostra nau i les dels qui eren amb Nós no passaren així com ho feren els altres, la raó és la següent: perquè ells (els qui desembarcaren a Palestina, vol dir) tenien el vent de llebeig tan complert que podien orçar (és a dir, decantar la proa de la part d'on venia el vent) per continuar el seu viatge. Nosaltres, en canvi, no podíem superar el vent, perquè érem més baixos que ells”. Així tractava el monarca de fer callar els qui, com veurem tot seguit, sospitaven de la realitat de la tempesta i dels seus motius veritables per abandonar l'expedició.

Tot seguit, la crònica registra els fets dels darrers dies de navegació, sense oferir-nos, tanmateix, dades cronològiques precises. Hernández Izal interpreta que les naus corregueren en popa durant un temps indeterminat, a l'entorn, potser, de dos dies, deixant-se portar d'aquesta manera fins a la costa més propera. Així arribaren, probablement el dissabte dia 14, davant del port d'Aigües Mortes, a una trentena de quilòmetres de la Senyoria de Montpeller. Sens dubte, el *Conqueridor* reconegué la silueta familiar del

paisatge amb alegria. Segons ens explica, havia passat les hores més intenses del temporal en el seu refugi del “paradís”, pregant a Nostra Senyora de València que el permetés continuar el seu viatge o el retornés sa i estalvi a un port proper a un santuari de la seva devoció, situat a la localitat occitana de Vauvert. Es disposava ja a complir el seu vot, quan una ràfega de vent de tramuntana que sortia de la gola del port, els impedí d’entrar al seu interior i els obligà a calar i a anar, novament, “en roda” durant tota la nit, arribant, fins i tot, a l’altura d’Agde.

Fatigat de lluitar contra la mar i el vent, el rei demana aleshores novament a la Verge que l’ajudi a arribar al lloc de la seva elecció. No vol desembarcar – afirma – en cap altre port ni de la seva terra, ni de la de cap altre senyor, sinó és allà on s’alça ben a prop la seva església. Després de tantes proves i treballs, les seves pregàries són, finalment, escoltades. La matinada següent bufa un garbí “dolç i amorós” que condueix les naus del monarca i dels seus acompanyats directament al recer d’Aigues Mortes. A penes deu dies després de la seva solemne partida des de Barcelona, el viatge a Terra Santa de Jaume d’Aragó acaba sobtadament en un punt d’un simbolisme important, justament en el port del qual havia partir 21 anys abans la primera croada de Lluís IX de França. De nou l’ombra del seu reial parent i rival venia a enterbolir les hores presumptes de triomf del *Conqueridor*.

(Extret d’Ernest Marcos, *La croada catalana. l’exèrcit de Jaume I a Terra Santa*, L’esfera dels llibres, Barcelona, 207, pàg. 191-197).