

LA METEOROLOGIA MARITIMA EN EL SIGLO XIII

LA CONQUISTA DE MALLORCA

Jaime Miro- Granada Gelabert

Meteorólogo

Nota del autor, diciembre del 2003

PRESENTACION.

Los hechos históricos van ligados con frecuencia a las condiciones de clima y tiempo existentes en el ámbito en el cual han tenido lugar. Cabe preguntar, ¿cómo han intervenido? Y, además, si el resultado del hecho hubiera sido distinto de haber sido otras esas condiciones. Ello, en especial, en los acontecimientos bélicos y, sobre todo, en los ocurridos en la mar. Hoy en día, todos sabemos que el conocimiento del tiempo pasado y del presente y la previsión del futuro son imprescindibles en la preparación y desarrollo de cualquier operación naval.

Pero ¿ en tiempos históricos? No siempre podemos conocer el clima, y menos el tiempo existente en el lugar y en los momentos del suceso histórico. Sin embargo no es este el caso de la conquista de Mallorca en el siglo XIII, por la escuadra mandada por el Rey de Aragón Cataluña pues el mismo rey nos da detalles preciosos sobre los elementos del tiempo que ocurrieron en la travesía que, iniciada en las costas de Tarragona, estaba previsto terminara en las de Pollensa. Pero una situación atmosférica, típica del clima otoñal del Mar Balear, obligó a que la escuadra arribara felizmente y, quizás decidiera la fortuna de su destino, a las playas de Calviá, diametralmente opuestas a las de Pollensa en el mapa de Mallorca.

Y lo cuenta Jaime I en su "Crónica o Llibre deis Feits " (1). Para un profesional de la meteorología, conocedor de clima y tiempo en el Mediterráneo occidental, de la lectura de este "feit" histórico fácil era darle explicación técnica. Esto pretendimos hacer con la publicación del trabajo "Meteorología de la Reconquista de Mallorca" (2), en un periódico local en el cual veníamos colaborando y con su presentación después a un "Concurso de Periodismo conmemorativo del desembarco" (3), por el cual se nos concedió un cuarto premio. Conocido el citado trabajo por Carlos Zabaleta, meteorólogo jefe de la Sección Marítima del Servicio Meteorológico lo incluyó en su Revista (4). Muchos años después, se me solicitó permiso para publicarlo, traducido al catalán, en la revista "Mirarnar" (5), de Validemossa,

Ahora, después de este "periplo" queda el artículo a la consideración de los lectores de *R A M*, con la esperanza de que, viento en popa, llegue a buen puerto.

LA CONQUISTA DE MALLORCA

Artículo fechado en 1970

El Meteorólogo D. Jaime M. Granada Gelabert, anteriormente Jefe del Centro Meteorológico de Baleares y que, además, es patrón de embarcaciones deportivas, nos envía el original estudio histórico meteorológico que reproducimos a continuación.

De haber existido un Servicio Meteorológico en el Reino de Aragón y Cataluña, allá en los primeros días de septiembre del año 1229, es muy probable que hubiera aconsejado a su rey don Jaime, a quien la posteridad llamaría «el Conquistador», aplazar por unos días la partida de la flota que, reunida en los puertos de Tarragona, Salou y Cambrils, se hallaba aprestada para el intento de la conquista de Mallorca. Bien es verdad que es todavía más probable que tal consejo técnico no hubiera sido tomado en consideración por el joven y ardoroso monarca, deseoso como estaba de arrebatarse cuanto antes al Islam unos territorios, base y nido de los piratas, que, desde ellos, perturbaban las vías de comercio de las *naves* catalano aragonesas, e incorporarlas definitivamente a la Cristiandad.

El informe de la oficina meteorológica afecta al que ahora denominaríamos Estado Mayor de la Armada de don Jaime, hubiera estado plenamente justificado, como se desprende de la descripción de la travesía, desde las costas tarraconenses a las mallorquinas, magníficamente expuesta en la «Crónica» del propio Rey, puesto que un fuerte temporal puso en peligro la integridad de la flota y hasta el propio buen éxito de la conquista.

La «Crónica» citada resulta lo suficientemente detallada, en lo que a la evolución del tiempo habido se refiere, para que *con unas nociones de meteorología*, un sencillo conocimiento de la climatología del Mediterráneo Occidental y una idea clara de la situación y contorno de la isla de Mallorca en el contexto de este mar, pueda colegirse la clase de perturbación atmosférica que afectó a la Armada Real.

Ningún presagio de mal tiempo sería observado en la madrugada del primer miércoles de aquel mes de septiembre, puesto que la flota, bajo el mando directo de Ramón de Plegamans, recibió orden de zarpar, haciéndolo en primer lugar la que estaba recalada en Salou y estableciendo el orden acordado en consejo anterior. Encabezaba la formación la nao de Nicolás Bonet, que, llevando a bordo al vizconde de Bearne, navegaba como todas con mar rizada y con vientos terrales flojitos, que bien pudieron ser tomados por las brisas de tierra nocturnas, propias de aquellas costas en aquella época, pero que quizá fueran los primeros soplos de los vientos que después se entablarían. Con vientos suaves en popa, por tanto, comenzarían a desplegarse las velas de la escuadra en tanto que nubes cirriformes, muy altas, teñidas de rojo por los primeros rayos del sol naciente, empezaban a cubrir el cielo por la parte de poniente, mientras que otras capas de nubes bajas se apelotonaban contra las sierras del interior, detenidas en los picachos; pero a sotavento de ellos los cielos quedarían libres de nubes bajas, precisamente en las costas en donde la escuadra comenzaba a hacerse a la mar.

Sin embargo, de haberse dispuesto de un simple barómetro, instrumento que no se inventaría hasta 400 años más tarde, hubiera intranquilizado y dado que pensar a los consejeros del Rey, puesto que la observación del acusado y continuado descenso de la columna de mercurio habría puesto de manifiesto la formación o el acercamiento de una borrasca. Como aplicación de una elemental regla meteorológica, supuesta ya conocida, un observador que se hubiera situado con el viento a la espalda habría localizado la dirección en que se hallaba el centro de la borrasca por la señalada por su brazo izquierdo lateralmente y un poco adelante extendido, que apuntaría hacia zonas transpirenaicas.

La galera de Montpellier, que actuaba de nave real y que se hizo a la mar la última, marchaba viento en popa con brisa cada vez más intensa y con mar cada vez más picada a medida que se alejaban del resguardo de la costa, de manera que se ensanchaba el área generadora del oleaje a causa de la energía transmitida por el viento, y se adentraba en el grueso rebasada ya la retaguardia mandada por el conde de Carroz. Toda la flota navegaba ya, en esta mañana del miércoles, con el buen orden y concierto acordado: las taridas, leños y demás naves, que transportaban los 15.000 hombres de a pie y 1.500 jinetes y sus monturas de las fuerzas de desembarco; en el centro de la formación, flanqueada por las 12 galeras y 25 naves gruesas que, en zafarrancho de combate, aseguraban la protección del convoy.

Algo pasado el mediodía, y en esta primera singladura navegadas ya 20 millas, seguramente millas mediterráneas de a 1.230 metros actuales, el vientecillo terral, que debía ser poniente o mestral, amainaba casi bruscamente para al cabo de poco tiempo saltar al sudoeste, al «Llebeig». El rolar el viento a este punto coincidiría con la llegada de un frente cálido, posiblemente con nubosidad alta de cirros y de estratos abundante y más escasa de nubes bajas, con escasez de nimbostratos y seguramente sin lluvia, lo cual dada la época del año y la situación de la escuadra cercana todavía a la costa y a sus escarpaduras de donde procedían las formaciones frontales, cae dentro de lo muy probable y, por tanto, las escasas manifestaciones nubosas previas sorprenderían a los capitanes de las naos que no esperarían a buen segura las inoportunas rachas del «Llebeig». Inoportunas, más que por lo intensas por la dirección de procedencia; el Sudoeste, lo que obligaba a modificar más hacia el Sur el rumbo llevado y a bracear las velas para recibir el viento por la amura de estribor, en una ceñida difícil para la clase de velas utilizadas en aquella época y que ocasionaba a los remeros un esfuerzo extraordinario. Al considerar lo poco favorable que el Sudoeste resultaba para la navegación y aún para las operaciones de desembarco en las playas mallorquinas de sus costas meridionales, los expertos de la galera real aconsejaron a don Jaime la conveniencia del regreso. Conocida es la respuesta del Rey, puesta su confianza en lo alto, en virtud de la empresa que le guiaba, y como al redoblarse el esfuerzo de todos consiguió la galera de Montepellier adelantar a toda la escuadra durante aquella tarde del miércoles y situarse, ya de noche cerrada, junto a la nave de vanguardia, encorajinando así a todos y animándoles a proseguir a pesar de tantos inconvenientes. No debió ser el menor el mareo experimentado por la gente acumulada en aquellos cascarones, batidos por mar y viento de costado.

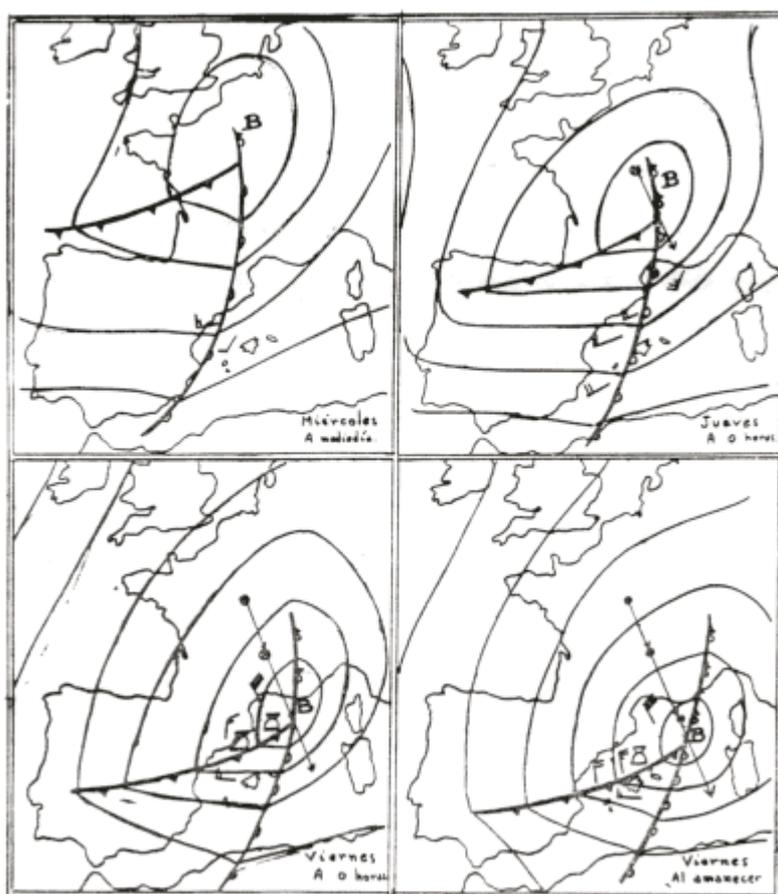


Figura 1. Situaciones supuestas del centro de la borrasca y de los frentes en relación con las posiciones de la escuadra. (Véase texto).

Toda la noche del miércoles al jueves continuaron navegando a orza, ya que el «Llebeig» no cedía, antes bien arreciaba paulatinamente al tiempo que el centro de la borrasca, en cuyo sector cálido encontraríase la escuadra navegando, se desplazaría con rapidez de 12 a 15 nudos por el centro de Francia hacia el Mediterráneo, en donde penetraría por la vía obligada del golfo de León, durante la noche del jueves al viernes. En el transcurso de la segunda singladura, la del jueves, se aproximaría cada vez más el centro de la borrasca, lo que el viento arreciaba y la mar iba en aumento y es de suponer que habría ,ante nubosidad de bajo nivel. De las crónicas se desprende que por la tarde el viento ría velocidades de 20 a 30 nudos actuales y el oleaje llegaría a ser de fuerte marejada y a ratos de mar gruesa, con olas de dos a tres metros, puesto que aunque el andar de toda la escuadra no debía superar los dos o tres nudos, se hallarían ya bastante s de la costa peninsular para que el viento de dicha fuerza engendrara olas de tales dimensiones.

Lo cuenta Fray Marsili: «Mas entre hora nove é vespres cresqué lo vent, é fort horriblement la mar s'infiá, muten les ondes é complexen be la terca pert de la galea». Con la puesta del sol fue creciendo el viento con bastante rapidez al mismo tiempo que la nave del rey avistaba la isla de Mallorca, y los vigías reconocían las costas de la Palomera, de Soller y las montañas cercanas a Almagur.

Con la calma del «Llebeig» que los expedicionarios debieron considerar como buen augurio, se aclaraba el cielo. Lo dice el rey: «E feya bela luna» y añade «é vench un oreg de vent de Garbí, é díxem los Nos que ab aquel vent poríam a Polenga, que així era estat acordat». De modo que con viento garbí, que debió tender algo al Poniente, bonancible a fresquito, pero viento en popa al fin y al cabo, al iniciarse la madrugada del viernes pusieron rumbo a Poliensa mientras la mar continuaba todavía con olas de marejada. Un meteorólogo en la expedición, de haber existido y dispuesto de medios, no hubiera interpretado la relativa calma del viento, y seguramente el hecho de que la presión dejara de bajar, con tanto optimismo. El centro de la borrasca debería estar muy próximo y el frente frío no podría tardar en hacer su aparición.

En efecto, lo cuenta don Jaime: «E Nos que anavam ab aquella bonanca... vench una núu contra vent a la Provenza». Hacia la parte de la Provenza, hacia el Noroeste, dentro el Mestral, aparecían los cúmulonimbos del frente frío que con el gran desarrollo que alcanzan en esa época del año, aire ya frío sobre un mar muy cálido, debieron verse todavía lejanos, a la luz de la luna, que quizá habría hecho pasar desapercibida la del característico relampagueo.

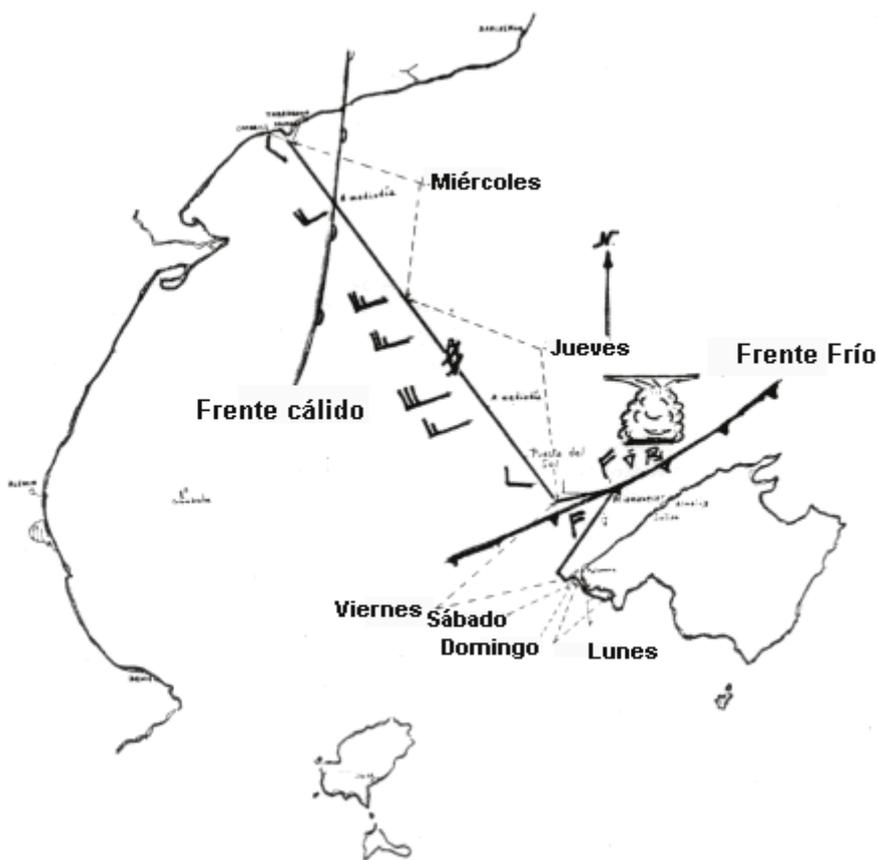


Figura 2. Singladuras de la escuadra: rumbos adoptados durante la travesía; posiciones supuestas de los frentes y de los vectores viento en cada singladura.

«E dix un maríner de la galea, en Berenguer Gayran per nom, qui era cómit: nom assaut daquela núu ... » No te gustó aquella nube al cómitre Gayran, en funciones de meteorólogo honorario. Y tenía mucha razón. Al amanecer del viernes el frente frío de la borrasca, una de las primeras, si no la primera de la temporada que traen los primeros aires polares al Mediterráneo, se abatía sobre la escuadra, poniéndola en situación muy peligrosa y apurada, puesto que se hallaba próxima a la temida costa del noroeste de Mallorca. Arriando sus velas precipitadamente, como pudieron, la diversidad de embarcaciones que formaban la escuadra aguantaron el temporal a palo seco, aguantaron la imponente «mestralada» que describe la crónica real: «E daquel vent a la Proenza feu mala mar; e nuyl hom en la galea, en que nos erem, no parlava ne deya re: e estavent tuyt suau. E anaven los lenys en roda». Impetró el rey la protección de Dios: «E nos, quan vim aquest pery1, haguem gran desconfort: mas tornam nos a nostre Senyor e a la sua Mare, e faem aytal oració ... ».

Debió Nuestro Señor inspirar el consejo que el mismo Gayram, conocedor de la costa mallorquina, proporcionó al rey. Imposibilitada la escuadra de llevar el rumbo previsto a Pollensa a causa del mistral, ordenó el monarca recibir este viento por la popa y poner rumbo a la Dragonera, en demanda del refugio que del viento Mestral proporcionaría la ensenada que casi centra el islote de Pantaléu. Sabe Dios si esta vez, como tantas otras en que el curso de la historia ha sido torcido por un mal tiempo o por un temporal, no torcería también aquella «mestralad» el devenir de los acontecimientos al igual que obligaba a virar en redondo el rumbo y los proyectos de la expedición de conquista.

El frente frío, en su marcha hacia el Sudeste, rebasaría a la totalidad de la flota, milagrosamente indemne, que se hallaría así en situación post frontal, en el sector frío de la borrasca, con mar todavía picada, con cielo cada vez más claro, aunque muchas nubes bajas quedarían represadas contra el muro de la sierra mallorquina.

Y navegando en popa, o a un largo, impulsados por viento fresquito, en el transcurso del viernes y parte del sábado se reunieron y fondearon la totalidad de las embarcaciones en el remanso de la Dragonera, a sotavento de las colinas de la Palomera. Mientras el sábado y el domingo los expedicionarios descansaron y repusieron fuerzas y don Jaime puso pie a tierra en el Pantaléu, descubriendo, por las confidencias del sarraceno Alí, la situación numérica, posicional y las disensiones existentes entre los defensores, el frente frío avanzaría rápido hacia las costas africanas en donde quizá (es mera suposición) sus rachas atemporadas neutralizarían los esfuerzos de cualquier flota enviada en ayuda del «wali» de Mallorca. De ser válida esta explicación de la ausencia de una escuadra enemiga oponente al desembarco, ausencia poco comprensible por otras causas, el mismo temporal que puso en grave aprieto a la flota cristiana, habría después actuado tácticamente en favor de la misma.

Al zarpar las naves nuevamente, al filo de la medianoche del domingo al lunes, con el sigilo que las crónicas exponen, la mar apenas rizada en la cercanía de la costa facilitaría a los remeros la impulsión rápida de las naves, ayudados además por las velas que hincharían suficientemente los vientos terrales, restos de los maestres en amainada en conjunción con las brisas nocturnas renacidas en la calma que seguía al pasado temporal. Esfuerzos, energías mancomunadas de los hombres y de la naturaleza para transportar todo el ejército de desembarco al punto previsto en el reconocimiento efectuado la noche anterior, en reñida competición con las tropas isleñas que, a uña de caballo, se dirigían al mismo punto en su misión de defensa.

El tiempo habríase estabilizado ya por completo, de forma que la amanecida del lunes se presentaría con un cielo puro, claro, con la gran visibilidad y ausencia de calimas y nubes que a este maravilloso trozo de la costa de poniente mallorquina proporciona el escobazo del «Mestral», dando entrada a un día espléndido, típico de verano, y glorioso del momento en que Bernat cl'Argentona ponía el pie el primero en las playas de Santa Ponsa, cual punta de una flecha que no cesaría hasta dar en su diana, hasta la conquista total de Mallorca por las fuerzas «del molt alt Rey Don Jaume», a quien la posteridad llamaría «Lo Conqueridor».

Nota de la RAM. *Este trabajo apareció en dos números de la revista de Meteorología Marítima, del antiguo Servicio Meteorológico Nacional, Ministerio del Aire, correspondiente a los meses de Marzo y Junio de 1972.*

BIBLIOGRAFIA

- 1 Jaume 1. Crónica o Llibre dels Feits " Edicions 62 i "la Caixa". 34' Ed. Págs. 87 101. 1982. Barcelona.
- 2). "Meteorología de la Reconquista de Mallorca". Correo de Mallorca, 12 de sept. de 1971, págs. 24 a 26. Pairna de Mallorca
- 3 "Concurso de Periodismo coronemorativo del desembarco de Jaime 1 Organizado por el Ayuntamiento de Calviá, Mallorca, 1. Baleares. Sep 1971
- 4 " La meteorología marítima en el siglo XIII. La conquista de Mallorca". Revista de Meteorología marítima. M. del A., SNIN, Sec. MAR. Nos.7 y 8. 1972
- 5 Traducción al catalán, por Antonia Calafat, en Revista Miramar, Valldernossa. N' 1, OND 1989; N2, EFM 1990.

ram@meteored.com