

El retaule de Sant Jordi (1468-1471) de Pere Niçard i la seva aportació al coneixement de la iconografia naval

L'any 1229 l'illa de Mallorca passà a formar part de la Corona d'Aragó com el nou regne de Mallorca i es va consolidar com a escala obligada en pràcticament totes les rutes marítimes catalanes. En aquest context d'intensa activitat comercial marítima i de puixança econòmica s'insereix el retaule de Sant Jordi, encarregat l'any 1468 per la Confraria de Sant Jordi o dels Cavallers de Ciutat de Mallorca als pintors Pere Niçard i Rafael Mòger per a l'església de Sant Antoni de Pàdua.

L'any 2000 s'inicià un tractament de conservació i restauració del retaule, ja que l'obra presentava diversos problemes estructurals, a causa de les condicions mediambientals patides, i s'apreciaven encrostonaments, bufades i despreniments de pintura. Durant el procés de restauració es va fer ús de la reflectografia infraroja, que donà informació sobre el procés de dibuix i la capa d'imprimació, mostrant el dibuix subjacent. L'observació d'aquests dibuixos va permetre obtenir informació sobre diversos vaixells, més d'una quarentena, de diferents formes, mides i aparells, que mai no van arribar a ser pintats.

The Saint George Altarpiece (1468-1471) by Pedro Nisart and its Contribution to the Understanding of Naval Iconography

In 1929 the island of Majorca became part of the Crown of Aragon as the new Kingdom of Majorca and was established as an obligatory stopover in almost all Catalan maritime routes. Against this backdrop of intense commercial maritime activity and economic boom the Brotherhood of San Jorge or the Knights Templar in Palma (Majorca) commissioned, in 1468, the artists Pedro Nisart and Rafael Moger to paint the San Jorge altarpiece for the Church of Saint Anthony of Padua.

In 2000, conservation and restoration work began on the altarpiece as the work presented several structural problems caused by environmental conditions and incrustations, blisters and flaking paint were discerned. During this restoration process infrared reflectography was used which provided information about the drawing process and the primer coat, revealing the underlying drawing. By observing these drawings, information was gleaned about a number of boats, more than forty, of differing shapes, sizes and masting which were never painted.

Marcel Pujol Hamelink. Doctor en Història per la Universitat Autònoma de Barcelona, DEA en Arqueologia Medieval per la Universitat de París I-La Sorbona, Màster en Gestió del Patrimoni Històric i Arqueològic per la Universitat de Barcelona, en Arxivística per la Universitat de Girona i en Ceràmica Medieval i Postmedieval per la Universitat de Barcelona. Professor d'Arqueologia de l'ESCRBCC. *Doctorate in History from the Autonomous University of Barcelona, Degree in Medieval Archaeology from the University of Paris I-the Sorbonne, Masters in Historic Cultural Heritage Management and Archaeology from the University of Barcelona, Archival Studies at the University of Girona and in Mediaeval and Post-Mediaeval Ceramics at the University of Barcelona. Lecturer in Archaeology at the ESCRBCC*

Paraules clau: retaule, pintura sobre taula, segle XV, iconografia naval, reflectografia infraroja.

Keywords: Altarpiece, panel painting, XV century, naval iconography, infrared reflectography.

Data de recepció: 28-06-2016 > **Data d'acceptació:** 07-07-2016 / **Date received:** 28-06-2016 > **Date accepted:** 07-07-2016.



MALLORCA A LA SEGONA MEITAT DEL SEGLE XV¹

L'illa de Mallorca, conquerida per Jaume I l'any 1229, passà a formar part de la Corona d'Aragó com el nou regne de Mallorca, consolidant-se definitivament com a escala obligada en pràcticament totes les rutes marítimes catalanes. En primer lloc, fou punt de pas obligat per al comerç català amb el Magreb i també amb Menorca per a les rutes que duïen cap a Itàlia i Sicília, via Sardenya, però també de retruc per al comerç de les repúbliques italianes (Gènova i Pisa) amb el món andalusí. A partir del segle XIV amb l'obertura de la ruta atlàntica o de Flandes, es reforçà sobretot l'ús del port de Ciutat de Mallorca per part de la marina italiana (Gènova, Pisa, Florència i també Venècia). Finalment, al segle XV amb la conquesta de Nàpols per part d'Alfons el Magnànim s'acabà de consolidar com un punt central, neuràlgic, de tots els territoris de la Corona. L'illa de Mallorca, en concret el port de Ciutat de Mallorca, acabà esdevenint la cruïlla de totes les rutes comercials de la Mediterrània Occidental i d'aquelles que tenien com a destinació també l'estret de Gibraltar, les Canàries o bé Flandes. Per tant, cal tenir present el paper de la ciutat i el seu port com a punt de trobada i d'entrada, de tot tipus de vaixells, gents, mercaderies i coneixements de l'època.

L'OBRA

En aquest context d'intensa activitat comercial marítima i de puïança econòmica s'insereix l'obra que analitzem.

[1] Taula central, sant Jordi (Fotografia: Museu d'Història de Mallorca).

Durant els segles XIV i XV la burgesia i els diferents gremis, els principals motors econòmics dels centres urbans, promocionaren la producció de retaules. A Mallorca se'n crearen per a tot tipus de centres religiosos (per a la catedral, esglésies, convents, capelles reials, privades i institucionals), produïts tant als tallers d'artistes locals, comprats a Barcelona o bé importats dels centres artístics més avançats de l'època o de moda, com els flamencs, en aquest cas a partir de la primera meitat del segle XV.

D'entre els promotors de retaules ens interessa un en especial, la Confraria de Sant Jordi o dels Cavallers de Ciutat de Mallorca. El dia 21 de juny de l'any 1468 la junta de la confraria encarregà un retaule als pintors Pere Niçard i Rafael Mòger. El dit contracte estipulava també la data de finalització de l'obra, que havia de ser lliurada el 23 d'abril, dia de Sant Jordi, de l'any 1469.² Aquest termini no es va complir, atès que el diumenge 3 de juny de l'any 1470 es presentaren personatges com a valedors de Niçard per si no acabava l'obra, fet del qual es desprèn que no complí amb els terminis del contracte. Per tant, és possible que l'obra s'acabés durant l'any 1470 o bé el 1471.

Els cavallers demanaren al rei Alfons el Magnànim la cessió de l'antiga llotja dels genovesos, en desús, atès que tots els mercaders es reunien a la gran llotja. Com que no hi havia temps per dur a terme les obres de condicionament, es decidí buscar una altra seu, i es va triar l'església de Sant Antoni de Pàdua, on ja hi havia una capella dedicada al sant guerrer.

¹ Marcel Pujol Hamelink és membre dels grups de recerca: "Tripulaciones, armamentos, construcción naval y navegación en el Mediterráneo medieval", HAR2013-48433-C2-1-P (Ministerio de Economía y Competitividad), i "La Corona catalanoaragonesa, l'Islam i el món mediterrani", CAIMM-2014-SGR1559 (Departament d'Economia i Coneixement, Generalitat de Catalunya), ambdòs dirigits per la Dra. R. Salicrú (Institut d'Història Medieval-CSIC, Barcelona).

² PALOU, Joana M. "Història del retaule de Sant Jordi de Pere Niçard: la confraria dels cavallers i la Festa de l'Estendard", a: LLOMPART G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisard i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Fundació Sa Nostra. Caixa de Balears / Consell de Mallorca, 2001, p. 13-15 i 28-29. Arxiu del Regne de Mallorca, Protocols. Pere Moranta, M-445, ff. 39r-39v i M-415, ff. 40v-41r.

L'obra encarregada es dividia en una sèrie de taules, les quals foren repartides entre els dos artistes. Segons el contracte, Pere Niçard havia de fer la taula central i tres compartiments del bancal, Rafael Mòger havia de fer les dues taules laterals, el coronament i dues composicions més de la predel·la; repartint-se a parts iguals les 200 lliures que costà el retaule. L'any 1470, quan hi havia la possibilitat que Niçard deixés inacabada l'obra, Mòger va haver d'intervenir en l'escena de la mort del sant. Rafael Mòger era el pintor oficial del consell de la ciutat i fou qui introduí a Pere Niçard a Mallorca i al gremi, probablement per la seva intensa relació amb francesos, niçards i picards.

Així, el retaule dedicat a sant Jordi, màrtir, heroi i conqueridor, estava format per un carrer central, amb la pintura dedicada al sant cavaller i coronada per una taula cimera en què, probablement, es va emplaçar un calvari; el flanquejaven dos carrers laterals, dels quals no es té notícia ni de les mides ni de les advocacions que van acollir; i finalment a la part baixa —a la predel·la— hi havia cinc composicions, de les quals se'n conserven les tres centrals.

La taula central representa sant Jordi com a heroi sobre el cavall en el moment que clava la llança al drac, mentre la princesa agenollada dóna les gràcies pel seu alliberament, en el marc de la ciutat i el port de Mallorca; és la figura protectora de la princesa però també de la ciutat. **1** Les tres taules conservades de la predel·la representen al sant guerrer, màrtir i conqueridor. En la taula central hi figura el sant guerrer, el Baró de Dolors, entre la Mare de Déu i sant Joan i envoltat dels *Arma Christi*; en la taula lateral esquerra hi és com a màrtir, amb l'escena de la seva decapitació; i, finalment, la taula lateral dreta representa al sant com a conqueridor, assistint les tropes de Jaume I en l'assalt a *Madina Mayurqa* el 31 de desembre de l'any 1229, on a més s'hi pot veure l'estendard reial sobre la porta, segons la llegenda que contenen les cròniques.

Les tres escenes fan referència als aspectes de croada i martiri de la milícia cristiana i la seva glorificació. La que realment explica la importància de sant Jordi a Mallorca és la taula de la dreta del bancal, que fa referència a la seva intervenció en la conquesta. La seva aparició justifica l'existència del retaule i també la seva presència en una de les capelles de l'església de Sant Antoni, al costat de la porta homònima de la muralla de la ciutat.

Si ens hi fixem bé, en l'escena es pot veure el carrer de Sant Miquel ple de cavalleria i infanteria musulmana, amb turbants i escuts bilobulats, mentre avancen les tropes cristianes darrere la Porta de Santa Margalida, tot just ocupada per aquests. S'aprecien quatre cavallers cristians

avançant, un és sant Jordi, amb sobrevesta blanca de croat, amb creu roja, i nimbe de raigs sobre el cap; el rei Jaume I s'identifica pel casc amb el Drac Penat; el tercer és el cavaller Nuño Fernández de Lara i, finalment, un quart genet desconegut que du la divisa dels Montcada.

Segons el *Llibre dels Feits* de Jaume I (cap. 84), la *Crònica* de Marsili (cap. 33) i la *Crònica* de Desclot (caps. 46 i 47), sant Jordi va aparèixer per ajudar les tropes de Jaume I en l'assalt de la ciutat.³ Per aquest motiu no és d'estranyar l'important paper que tingué sant Jordi en l'imaginari mallorquí. Sabem que el dia de Sant Jordi era dia festiu a la ciutat, però sobretot donà lloc a la Festa de l'Estendard, celebrada anualment el dia 31 de desembre, en record del dia de la conquesta. Aquesta festa, de caràcter cívic i religiós, organitzada pels jurats de la ciutat es documenta almenys des de l'any 1287.

A mitjans del segle XV la festa consistia en una processó que es congregava a la catedral, formada per un jurat a cavall que duia l'Estendard, escortat per quatre cavallers acompanyats per cavalls armats, els gremis, les autoritats eclesiàstiques, civils, músics i poble en general. La processó desfilava seguint un itinerari fins a arribar a l'església de Santa Eulàlia, on es feia el primer crit: "Santa Eulàlia!", per a dirigir-se cap a la plaça de la Porta de sant Antoni on, al passar davant l'església de Sant Antoni, es cridava: "Sant Antoni i Sant Jordi!" dues vegades. Tot seguit, sortien de la ciutat i a l'esplanada exterior els jurats i el públic escoltaven el sermó del president de torn, que recordava la història de la conquesta i la intervenció miraculosa del sant. Aquí mateix es feien concursos o justes, com el de tir de ballesta, el premi del qual era una copa d'argent, i un refresc general. La processó seguia fora muralla fins a arribar a la Porta Pintada o de Santa Margalida, on l'Estendard Reial no podia prosternar-se ni passar per sota la porta, motiu pel qual uns mariners s'enfilaven per la muralla i hissaven l'estendard per sobre d'ella. La creu feia tres trucs a la porta, la qual s'obria i deixava pas al seguici. Primer la cavalleria de la noblesa i després el batalló de la infanteria formada pels gremis, mentre els mariners baixaven l'Estendard a l'interior de la ciutat, i el lliuraven a un jurat estendarter. Llavors s'entonava el tedèum en acció de gràcies per la conquesta, se seguia pel carrer de Sant Miquel fins a arribar a la parròquia i després a la catedral, on conclouia el cerimonial.⁴

No només es representa la Festa de l'Estendard en una de les taules de la predel·la, sinó que a la taula central, si s'observa la ciutat, en els carrers, sobretot al llarg del carrer central, es veu un llarg seguici de personatges masculins a peu i a cavall, trompetes i tambors, penons i armes, que conflueixen en una porta, on s'hi concentra

³ JAUME I, *Crònica o Llibre dels Feits*, a cura de Ferran Soldevila, Barcelona: Edicions 62 (MOLC, 86), 1994. MARSILI, Pere; "Crònica" a: QUADRADO, J.M.; *La conquesta de Mallorca*, Palma: D. Estevan Trias, 1850. DESCLOT, Bernat; *Crònica*, a cura de Miquel Coll i Alentorn, Barcelona: Edicions 62 (MOLC, 76), 1982.

⁴ D'aquesta festa celebrada a Ciutat de Mallorca des de fa més de set segles, en fou testimoni Pere Niçard els anys 1468 i 1469. LLOMPART, G.; "La Festa de l'Estendard d'Aragó, una litúrgia municipal europea en Mallorca (siglos XIII-XV)", *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, núm. 37-38, 1980, p. 7-34. QUINTANA, A. *La festa de l'Estendard, cultura i cerimonial a Mallorca (segles XIV-XX)*, València: Editorial Afers, 1998.

molta més gent, alguns amb armadura i la majoria amb tot tipus d'armes. Un segon grup el presideix un home a peu que du l'Estendard i molta gent que lluita, o ho fa veure, amb espases i ballestes, però no vestits com a militars. Aquesta mateixa actitud es pot veure a l'àrea del port on també hi trobem gent que lluita amb espases.

L'ESTIL FLAMENQUITZANT

A la taula central el fons daurat ha deixat pas al paisatge, restant els daurats tant habituals en obres més antigues, només als nimbes de sant Jordi, als guarniments del cavall, a l'esperó, a l'estrep i en alguns components de l'armadura.⁵ El fons està totalment ocupat pel paisatge, amb tota mena de detalls, tant del relleu, com arquitectònics i figuratius. Era molt habitual que les grans figures del paisatge es dibuixessin prèviament en paper, i fossin traspassades posteriorment a la superfície de la taula marcant-ne el contorn amb un punxó, la marca del qual s'aprecia observant tangencialment la pintura, per exemple a la figura de sant Jordi i el cavall. El dibuix en carbonet fou la base, però la pintura a l'oli permetia fer correccions i variacions respecte al dibuix original del suport.

La pintura a l'oli i la representació del paisatge són elements que denoten l'estil flamenquitant de l'obra. Aquest estil fou triat pel gust reial,⁶ també per la relació mallorquina, dels jurats i els membres de la confraria amb la cort. Mallorca, situada al mig de la ruta entre Nàpols i Flandes, fou punt de pas per a les obres flamenques importades pel rei, però també cal fer esment de la presència a l'illa de francesos que afavoriren l'arribada d'obres d'estil flamenc o bé d'artistes que reberen influència flamenca.

Hi ha molts altres detalls que assenyalen en aquest sentit, cap al nord de França i Flandes:⁷

1- Els raigs que il·luminen el cap de sant Jordi, que confirmen la condició de sant del cavaller.

2- La manera particular d'ajuntar les mans cap avall de la princesa, seguint un model triangular.

3- La solució de tota la representació esdevé gairebé una còpia d'algunes de les imatges marianes atribuïdes a Rogier van der Weyden i el seu cercle.

4- La presència de reflexos en l'armadura del sant cavaller apunta als recursos flamencs, destacant especialment Jan van Eyck i els seus seguidors. Per exemple, els personatges reflectits a la gambera del sant: un cavaller a peu, amb armadura, espasa, d'edat madura i posat distingit, segurament pertanyent a l'alta societat mallorquina i un altre, probablement el mateix Niçard, a la part alta de la cama del cavaller.

Per altra banda, s'aprecia una forta familiarització amb la miniatura, especialment amb la francesa coetània. Aquests detalls s'aprecien en la figuració d'escenes militars típiques de Jean Mansel (com l'entrada de Jaume I i les seves tropes de la predel·la), la minuciositat del port de la ciutat, el paisatge o els models arquitectònics sobretot (per influència dels miniaturistes picards Simon Manmion i Enguerrand Quarton).⁸

Tot sembla indicar que Pere Niçard podria tenir el seu origen al nord de França, a la Picardia. La regió entrà en conflicte l'any 1465, moment en què fugiren diversos artistes. És probable que Niçard passés per Avinyó abans de traslladar-se a Mallorca.⁹ Joan Rosató, pintor i mercader de Niça, establert a Mallorca, fou nomenat l'any 1469 cònsol de Niça a Mallorca. Ell podria haver estat l'artífex de la vinguda de Niçard i la seva incorporació al taller de Rafael Mòger. Niçard acabà creant un estil propi, definit com a art gòtic mallorquí de filiació flamenquitant.¹⁰

L'OBRA DEL SEGLE XV AL XXI I LES SEVES RESTAURACIONS

L'església de Sant Antoni de Pàdua, també coneguda com de Sant Antoni de la Porta, ja existia l'any 1309; punt de pas obligat en la Festa de l'Estendard, serà reforçada per la capella de la confraria dels cavallers i el retaule de Sant Jordi de Niçard i Mòger. Segurament a causa de l'estat de l'església i del perill de pèrdua del retaule, l'any 1880 es traslladà a la fundació de la Societat Arqueològica Lul·liana (només la taula central i tres taules de la predel·la, la resta es desconeix si encara existien). El conjunt fou exposat a Barcelona l'any 1888 en el marc de l'Exposició Universal, juntament amb d'altres objectes del Museu Arqueològic Lul·lià. L'església finalment fou destruïda l'any 1909 dins del programa d'eixample i modernització de la ciutat. L'any 1914 el Museu Arqueològic Lul·lià s'integrà al nou Museu Diocesà de Mallorca, on el retaule s'ha conservat fins als nostres dies.

Tot sembla indicar que el retaule fou desmuntat a finals del segle XVII o inicis del XVIII a causa d'unes reformes realitzades a l'església de Sant Antoni de Pàdua. La taula central i tres de la predel·la foren adquirides per la Societat Arqueològica Lul·liana l'any 1880 i se'ls hi fa la seva primera intervenció o restauració el 1908. En les fotografies publicades s'aprecia a la part superior de la taula central danys causats per l'aigua, segurament per l'alt nivell d'humitat relativa del lloc on es conservava.¹¹

J. M. Pardo creu que en el trasllat de l'any 1908, o poc després, es va fer una intervenció que va afectar tota la zona més fosca, la superior, la del cel i el port. El que es va fer va ser aplicar una capa gruixuda de pintura per tapar despreniments i consolidar. En el passat s'havia refet

⁵ La forma irregular i l'escassa superfície d'aquests elements tampoc eren apropiats per disposar l'or en làmines. Niçard va recórrer a l'or partit o líquid, procediment habitual dels il·luminadors de manuscrits, en què s'amalgamava l'or amb mercuri, aplicant calor; l'or en pols es podia aplicar aglutinat amb blanc d'ou, cola animal o resines transparents.

⁶ Alfons el Magnànim, gran col·leccionista, s'envoltà a la cort de Nàpols d'humanistes, artistes i erudits. Adquirí obres flamenques, com la taula de Jan van Eyck que representava sant Jordi.

⁷ RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar per a la lluita de sant Jordi i el drac". A: LLOMPART, G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisard i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Sa Nostra. Caixa de Balears / Consell de Mallorca, 2001, p. 32-57.

⁸ BONCOMPTE, Conxita; "El sant Jordi de Pere Nissart. Enigma en clau de misteri eyckia", *Lam-bard. Estudis d'art medieval*, vol. X, Barcelona: 1998, p. 197-213.

⁹ RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar...", p. 32. Teoria que podria ser reforçada pel fet que no tenia relació amb genovesos, als quals pertanyia Niça, sinó amb francesos (Joan Gay, Tomàs Duval). Tradicionalment s'ha cregut que el seu origen venia donat pel seu cognom. YARZA LUACES, Joaquín; "Pere Nisard, un pintor del sud de França a Mallorca", *Mallorca Gòtica*, Barcelona: 1998, p. 46.

¹⁰ RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar...", p. 43.

¹¹ PARDO FALCÓN, José M. "El retaule de Sant Jordi. Darrers treballs de conservació", a: LLOMPART, G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisard i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Sa Nostra. Caixa de Balears / Consell de Mallorca, 2001, p. 120-141.

¹² LAVEDAN, Pierre. *Les villes d'art célèbres. Palma de Majorque et les Iles Baléars*, París: Henri Laurens, Éditeur, 1936, p. 102: "Il est aujourd'hui si noir qu'il est impossible d'en rechercher les vraies couleurs et qu'on a même peine à en reconnaître les grandes lignes".

¹³ POST, Ch. R. *A history of Spanish painting*, Cambridge MA: Harvard University Press, 1953, vol. XI.

¹⁴ PARDO FALCÓN, José M. "El retaule de Sant Jordi...", p. 122.

¹⁵ Reflectografia realitzada per David Castrillo i Ignasi Millet (STEM), amb una càmera Hamamatsu 2400-03, 2000 nm, i un il·luminador infraroig Hamamatsu 1. PARDO FALCÓN, José M. "La pràctica pictòrica en l'època de Niçard, materials i procediments al retaule de Sant Jordi", a: LLOMPART, G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisard i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Sa Nostra. Caixa de Balears / Consell de Mallorca, 2001, p. 101, nota 31.

¹⁶ Anàlisi mitjançant HPTLC (cromatografia de capa fina d'alta resolució) i puntualment cromatografia de gasos per a detalls, per Andrés Sánchez Ledesma i María Jesús Gómez García, Arte-Lab SL. PARDO FALCÓN, José M. "La pràctica pictòrica...", p. 107, nota 35.

¹⁷ PARDO FALCÓN, José M. "La pràctica pictòrica...", p. 104.

¹⁸ *Tavola Strozzi*, obra de Francesco Rosselli, 1472, Museo Nazionale di San Martino di Capodimonte, Nàpols. *Retaule de la Trinitat*, procedent de la capella de la Llotja de Perpinyà, obra del Mestre de Canapost, 1489, Musée Hyacinthe Rigaud, Perpinyà.

¹⁹ Però n'existiren, tal com recull l'inventari d'una casa particular de l'any 1476: "un drap de pinzell de X palms en lo qual es figurada Sancta Eulalia, Jesuchrist e Nostra Dona e la ciutat de Barcelona, molt vell". SOLER, J. "L'art a la casa del segle XV", BRABLB, núm. 8, 1915, p. 299.

part del vestit de la princesa en què potser per accident o a causa d'una neteja, els components utilitzats van fer reacció amb la pintura i van provocar la destrucció del color del vestit.

L'any 1936 Pierre Lavedan es lamentà del seu mal estat, segons diu estava tan negre que era impossible distingir els colors originals.¹² Fotografies de detall realitzades pocs anys després mostren el mal estat de conservació i les intervencions realitzades que transformaren la capa pictòrica.¹³ Aquestes intervencions, poc escrupoloses, es veuen limitades a la superfície pictòrica, amb la intenció de dissimular accidents i desprendiments de la pintura. El resultat de les diverses neteges que s'hagueren de fer al llarg del temps també implicà un desgast a les capes superficials del color o bé reaccions que provocaren la desaparició d'alguns colors i de les dauradures (vestit i diadema de la donzella, guarniments del cavall i aurèola de sant Jordi).¹⁴ A finals de la dècada de l'any 1950 la situació crítica de l'obra motivà el traspass del seu suport original, atès que la fusta estava totalment degradada pels xilòfags i el pas del temps.

L'any 1960 el bisbat de Mallorca rep l'ajut econòmic de la Fundació March per realitzar restauracions d'obres d'art. Arturo Cividini fou la persona encarregada de dur-les a terme. El retaule de Sant Jordi fou una de les obres triades per la seva importància i mal estat de conservació. El conjunt tenia problemes severos a la capa pictòrica i de preparació, no complia les mínimes exigències de sustentació per a la pintura, no comptava amb una base sòlida i l'estructura de fusta estava totalment degradada. Cividini considerà urgent traspassar la pintura a un nou suport. Per aquest motiu consolidà la capa pictòrica i de preparació i, posteriorment, la col·locà sobre un nou suport de fusta. A més a més, va dur a terme també una neteja i eliminació dels repintats, recuperant l'original pictòric.

Quatre dècades després s'inicià un nou tractament de conservació i restauració, ara amb el suport econòmic de la Fundació de Caixa de Balears-Sa Nostra. L'obra presentava diversos problemes estructurals, a causa de les condicions mediambientals patides, amb fluctuacions de la humitat relativa, causats per diversos trasllats temporals, per les tensions entre els diferents materials i els adhesius, etc.; a simple vista s'apreciaven concrecions, bufades i desprendiments de pintura. En aquesta nova intervenció, dirigida per Pardo l'any 2000, es decidí separar la pintura del suport, tractar la capa de preparació i consolidar-la juntament amb la capa pictòrica, a més d'ampliar els treballs de reintegració cromàtica, ja iniciats per Cividini.

El nou suport triat fou Aerolam®, un suport lleuger, resistent i estable davant els canvis mediambientals. Prèviament

es netejà la pintura i es reintegrà en part, sobretot en el perímetre de l'obra. En el procés de restauració van aparèixer reflexos inèdits a l'armadura de sant Jordi: dues de les torres de la ciutat s'emmarquen al braç esquerre del cavaller, també diversos soldats, l'àrab a cavall, la silueta del castell de Bellver, la figura de la princesa i el mateix Niçard en actitud de pintar o dibuixar.

Durant aquest procés de restauració es va fer ús de la reflectografia infraroja¹⁵ i es realitzà una anàlisi microquímica dels materials pictòrics.¹⁶

La reflectografia va permetre, per una banda, estudiar millor tot el conjunt de reflexos que es van fer molt més evidents que a ull nu i, per altra banda, donà informació sobre el procés de dibuix i la capa d'imprimació. La reflectografia mostrà el dibuix subjacent, que en molts casos no es va arribar a pintar. L'observació d'aquests dibuixos va permetre estudiar millor la cara de la princesa però, sobretot, obtenir informació sobre els dibuixos amagats i diverses correccions, com per exemple les rectificacions que afectaren el campanar de la petita ermita, l'emplaçament de les torres de guaita de Portopí, els guarniments del cavall, la longitud de la llança que fou escurçada, les extremitats del drac i, el que més ens interessa, l'aparició de diversos vaixells que no van arribar a ser pintats. Les modificacions més importants dutes a terme per Niçard es troben al paisatge portuari, tant al de Portopí com al de Ciutat, tal com diuen els autors en relació a la reducció en el nombre d'embarcacions inicialment previst "que no s'arribarien a pintar, és també significativa, malgrat que alguns d'aquests dibuixos havien estat definits amb gran precisió i detall. És difícil aventurar els motius d'aquesta supressió definitiva, encara que es podria deure tant a criteris de simplificació compositiva com a una reducció del treball previst".¹⁷

EL PAISATGE: CIUTAT DE MALLORCA I EL PORT

A partir del segle XV, gràcies a l'escola flamenca, tenim un gran nombre de ciutats representades als retaules, gairebé sempre formant part del paisatge del fons de l'escena. D'entre les ciutats que formaren part de la Corona d'Aragó tenim la coneguda *Tavola Strozzi* que representa Nàpols i el *Retaule de la Trinitat* de Perpinyà que ens presenta una visió idealitzada d'una ciutat marítima que correspon a una hibridació de Perpinyà i Cotlliure.¹⁸ En el cas de Barcelona no es conserva cap imatge de la ciutat fins als dibuixos realitzats per Antoine van Wijngaerde a mitjans del segle XVI.¹⁹ Una obra posterior que torna a mostrar Ciutat de Mallorca i el castell de Bellver és la *Taula de Santa Clara d'Assís*, obra anònima del segle XVI, tot i que no disposa de la qualitat de l'obra de Niçard.

Una altra imatge de la ciutat era la maqueta coneguda com "lo bulto de la Ciutat" (1566) o el "castell" de



[2] Detall del port (Fotografia: Carles Abraham Sampol).

l'Almudaina (1574), que formava part dels atributs de l'Àngel Custodi –declarat patró de la ciutat l'any 1407– i era dut per un sacerdot durant la processó anual.²⁰ La maqueta apareix representada al frontal brodat de l'Àngel Custodi, qui l'aguanta amb la mà esquerra, imatge similar a la que trobem en altres punts de la Mediterrània, com per exemple a Ragusa (actual Dubrovnik) on al tríptic del monestir dels dominics, obra de Nikola Božidarević i datada al segle XVI, sant Blai aguanta un model de la ciutat.²¹

En l'obra de Niçard el fons del paisatge representa d'una manera idealitzada la ciutat, també l'entorn fora muralla entre la ciutat i tot el costat de ponent de la badia i, en tercer lloc, tot el sector marítim, tant el de la mar en si com el costaner. A la costa hi apareixen tota una sèrie d'elements característics del port medieval de Ciutat de Mallorca agrupats en dues àrees, la més propera –la del port de la ciutat– i la segona més allunyada que es concentra a la cala de Portopí. 2

Al port de la ciutat s'hi distingeix un moll de pedra i un de fusta. El primer es tracta d'una gran obra de pedra, on hi podien amarrar les grans embarcacions i així poder embarcar o desembarcar directament a terra les seves mercaderies. El moll disposa de pilons o norais on lligar els proïssos de les embarcacions, almenys n'apareixen tres, un a la punta del moll i els altres dos entre els diferents trams buits del mur del moll; en canvi, no s'aprecien anelles tal com sovint trobem en altres ports amb moll de pedra. Sembla que l'origen d'aquesta obra portuària es troba al segle XIII, amb modificacions i ampliacions dutes a terme durant els segles XIV i XV, costejades per part de la ciutat i de la ciutadania.²²

Un altre element del moll és la torre construïda a la seva punta per protegir-lo com a pràcticament totes les ciutats que tingueren moll d'obra. La torre era

88-89. Figura central del frontal brodat amb l'Àngel Custodi, té a la mà esquerra la maqueta de la ciutat. Museu d'Història de la Ciutat, capella del castell de Bellver.

²² El mercader Francesc de Valers, viatger per Tartària, deixà un llegat testamentari important per a l'obra del moll l'any 1350. LLOMPART, G. "Personajes mallorquines del trescientos canario", *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 19, 1973, p. 226.

²⁰ LLOMPART, G. "Dos notas de arte medieval en Mallorca", *Archivo Español de Arte*, núm. 53, 1980, p. 388-394.

²¹ LLOMPART, G. "País, paisatge i paisanatge a la taula de Sant Jordi de Pere Niçard", a: LLOMPART, G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisard i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Sa Nostra. Caixa de Balears / Consell de Mallorca, 2001, p.

²³ LLOMPART, G. "País, paisatge i paisanatge...", p. 71.

²⁴ Francesc Noguero, almirall de l'esquadra del Pariatge, del rei i la ciutat a parts iguals, fundà l'any 1343 el benefici d'una capella dedicada a santa Bàrbara a la punta del moll. SE-VILLANO COLOM, F. *Historia del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma: Institut d'Estudis Balears, 1974, p. 92. La capella fou enderrocada l'any 1886.

²⁵ Sembla que eren vetades les barques de pesca de bolig, també les que transportaven carreus de pedra o de guix, que les feien desembarcar davant la Portella d'en Fusser, i les que duïen llenya al davant de la Plaça de Santa Caterina, lloc on hi havien les drassanes i magatzems de fusta.

²⁶ MARSILI, Pere; *Crònica*: "tot lo temps de primavera e de estiu, tots los lenys e naus se ferman e stan davant la ciutat a una milla, mes el temps de autumne acostant, se recuylen al port, lo cual es luny de la ciutat duas miles e mitja, lo cual ha nom Porto Pi, quays port de pi, com aquí havia un molt beyl pi dont lo port hac e pres nom". QUADRADO, J.M. *La conquista de Mallorca*, Palma: D. Estevan Trias, 1850, p. 23-24.

²⁷ LLOMPART, Gabriel. "El saqueo de Porto Pi por la "Montaña Negra" (1412) y otras historias de corsarios", *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*, núm. 41, 1985, p. 191-197.

²⁸ PUJOL I HAMELINK, Marcel. *La construcció naval a la Corona d'Aragó*, Catalunya (segles XIII-XV), Barcelona: Base, 2012.

un punt estratègic important i estava a càrrec del capità de la torre del moll. La documentació ens informa sobre l'existència d'una capella dedicada a santa Bàrbara a "la torre des cap des moll". Tot i que s'afirma que "és cert que en la nostra taula hom no veu cap signe religiós en la torre, bastida sobre un sòcol amb escaletes, com la documentà Sevillano",²³ personalment, crec que aquesta imatge s'arriba a distingir en la mena de cau rodó que apareix a la base de la torre, al costat de les escales.²⁴

El pont o moll de fusta era el complement necessari, atès que les embarcacions més grans com les naus, per falta de calat, a vegades no podien acostar-se al moll, o bé per falta d'espai; llavors ancoraven a la badia i necessitaven de les barques que s'encarregaven de fer el trajecte entre les naus i la ciutat carregant i descarregant les mercaderies.²⁵ El pont de fusta evitava que les barques haguessin de tocar terra i facilitaven la feina als bastaixos, que d'aquesta manera tenien els peus en sec i sobre un terra dur en comptes de la sorra tova de la platja. El que sorprèn és el seu aspecte; normalment els molls de fusta tenen una forma rectangular allargada, en canvi aquest moll de fusta té una forma corbada a la seva punta, formant un arc de mig cercle.

Un altre element present al moll és la picota o costell, el lloc on s'executaven o eren exposats a la vergonya pública els condemnats, davant les portes de la ciutat. A l'obra es troba just al davant de la Porta del Moll.

PORTOPÍ

Era el segon port de la ciutat, un excel·lent port natural, probablement el millor de la Corona: pocs n'hi havia a la Mediterrània de similars: Marsella, Brindisi, i pocs més. Era estret, llarg i amb un bon calat, fet que permetia entrar les naus més grans al seu interior i amarrar-les contra la riba. A més, quedava protegit per les dues torres que hi havia a banda i banda de l'entrada, lloc on s'estenia una cadena que permetia tancar el port. En aquest cas no hi ha cap ciutat costanera de la Corona que tingués un port que es pogués tancar amb una cadena i, tornant a fer esment de Marsella, recordem que la cadena que tancava el seu port avui es troba a la catedral de València com a botí de guerra, conseqüència de l'atac realitzat a la ciutat provençal per part de l'estol d'Alfons el Magnànim l'any 1423. Les naus que arribaven al port de Ciutat de Mallorca, si podien, amarraven al moll i, sinó, quedaven ancorades al seu davant; un cop havien carregat o descarregat, el capità del port les obligava a desplaçar-se a Portopí, per seguretat, on quedaven o bé al seu interior o bé a l'entrada —en aquest cas llestes per a salpar de bon matí—. A l'obra es veuen dues naus a l'entrada, i dues naus més i una galera una mica més avall seguint la costa, totes cinc encarant la proa cap a llevant.²⁶ Un altre fet a destacar de Portopí era que juntament amb Sant Feliu de Guíxols i Palamós

eren els únics ports on les naus catalanes, valencianes i mallorquines podien ser carenades amb tota seguretat.

En una de les dues torres de l'entrada s'hi pot veure, a dalt de tot, un pal amb una espècie de bola, segurament un sistema de senyals semblant al que trobem en d'altres ciutats, com el que hi havia també a la torre de Montjuïc de Barcelona, on s'utilitzaven banderes i veles. A banda de les dues torres de l'entrada (la Torre de Portopí o del Faro i la Torre de l'Esperó o de n'Eixemenó), es reforçà la seguretat de la cala i port amb una muralla (o esperó) que resseguia part de la costa i amb l'aixecament de més torres, per vigilar l'entrada de la badia i tot l'entorn de la cala de Portopí. A l'obra veiem la Torre d'en Bou a l'entrada de la badia i possiblement la Torre de la Cisterna a l'interior de la cala.²⁷ A més, hi havia serveis per als vaixells i les seves tripulacions, com fonts d'aigua dolça i dipòsits d'aigua potable, l'església de Sant Nicolau i un hospital amb funció d'acollir viatgers, que es pot veure dalt del puig al fons de la cala. Un element que recorda a la picota del moll de la ciutat són les forques que es troben al costat de la torre més allunyada, a l'entrada de ponent de la badia, on s'hi pot veure un home penjat. Segurament com a avís als navegants de que a Mallorca s'havia de complir la llei.

ICONOGRAFIA NAVAL

Evidentment, en un paisatge marítim no hi podien faltar embarcacions: més d'una quarantena de diferents formes, mides i aparells. La funció principal d'una embarcació és la de transportar persones i béns per via aquàtica; ara bé, es pot diferenciar entre les que s'utilitzen per pescar, per comerciar o fer la guerra i, en un port com el de Ciutat de Mallorca, hi podem trobar una important presència de barques destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies de les naus ancorades al port, barques de l'administració portuària i embarcacions auxiliars de naus, galeres i llenys.²⁸

Per la seva forma es classifiquen les embarcacions en quatre grans famílies: les naus, les galeres, els llenys i les barques, que solen tenir relació amb la funció i el sistema de propulsió utilitzat.²⁸ Hi ha una relació entre funció, forma i sistema de propulsió, generalitzant, en el cas que es destini a una funció militar com era la galera, l'embarcació ha de ser llarga, lleugera i ràpida, fàcil de maniobrar i que es pugui desplaçar en qualsevol temps, tant si fa vent com si no; per aquest motiu té un doble sistema de propulsió, a rem i a vela. Mentre que les naus de gran capacitat de càrrega, de formes rodones, amb diferents cobertes sobreposades, i alts castells a proa i a popa, estaven dotades d'una tripulació mínima i eren únicament propulsades a vela.

El que s'aprecia al paisatge marítim és l'ús de la tecnologia naval atlàntica arribada a la Mediterrània



[3] Detall del port amb les embarcacions numerades (Fotografia: Carles Abraham Sampol. Edició, composició i numeració de la imatge: Marcel Pujol i Hamelink).

a principis del segle XIV: la vela quadra i el timó de roda, ja un fet habitual i totalment normalitzat a la segona meitat del segle XV. Durant el segle XIV la nau mediterrània a dos arbres a vela llatina i doble timó lateral canvia el sistema de propulsió i de direcció per un sol arbre a vela quadra i timó de roda.²⁹ A finals del segle XIV s'introdueix un segon arbre a popa, l'arbre de mitjana a vela llatina, i cap a mitjans del segle XV ja apareix un nou arbre, el tercer a proa, l'arbre de trinquet a vela quadra. Aquestes són les naus que trobem a la pintura. Per altra banda, la galera i la resta de famílies navals evolucionen també, tot i que no amb la rapidesa de les naus.



[4] Detall: nau (Fotografia: Carles Abraham Sampol. Edició, composició i retoc del fons de la imatge: Marcel Pujol i Hamelink).

Les galeres mantindran com a vela la llatina, en canvi, gradualment van abandonant l'ús del doble timó lateral per adoptar el timó de roda. A la pintura totes les embarcacions duen timó de roda, tant les naus com les galeres, també els llenys i barques, no n'apareix cap amb doble timó lateral, però sí alguna petita barca amb un timó d'espadella fixat sobre la roda de popa i altres barques petites sense timó.

LES NAUS

La nau era el gran vaixell dedicat al transport de mercaderies, es distingia per tenir tres arbres, el de mitjana a popa amb vela llatina, mentre el mestre i el de trinquet a vela quadra. ⁴ Aquest nombre d'arbres i aparell mixte era l'habitual a les naus des de mitjans del segle XV. A la taula, l'arbre mestre de les naus es distingeix perfectament per dur gàbia al capdamunt, sovint amb armes al seu interior; s'aprecien armes llencívols que depassen la barana de la gàbia, a més, hi sol haver un cap per la banda de popa que davalla fins a coberta i serveix per pujar armes al gabier. L'arbre mestre

també destaca per tenir un bon diàmetre i una alçada que pot ser el doble de l'arbre de trinquet i el de mitjana, tenint en compte a més que aquests dos poden tenir la paramola en una coberta, mentre l'arbre mestre té la seva paramola directament sobre el paramitjal. Les naus, a més, disposen de bauprés, que depassa clarament a proa, amb una forta inclinació i que serveix per aguantar els estais de l'arbre de trinquet. A banda dels arbres, s'hi veuen les antenes dels tres pals, sobretot la de l'arbre mestre, format per dues peces, que ha d'aguantar el treu de l'arbre mestre, una vela quadra d'unes dimensions molt més grans a les de la vela quadra emprada a l'arbre de trinquet. D'altra banda, totes les línies que enllacen els arbres amb el buc corresponen als diferents caps de l'eixàrcia ferma i de treball, els costers o obencs i els estais que aguanten els arbres, que en el cas de l'arbre mestre veiem com són units per caps transversals que

²⁹ PUJOL I HAMELINK, Marcel. "Iconografia naval a l'església de Sant Miquel de Montblanc (Conca de Barberà)", *Unicum*, núm. 4, 2005, p. 132-136.

permeten utilitzar-lo com a escala per tal de pujar per un costat o altre de la nau fins a la gàbia. Les naus tenen castells a proa i a popa, que es distingeixen per tenir un color més clar, segurament pel tipus de fusta més lleugera, i també perquè no s'impregnaven de pega. En l'accés a l'espai de sota el castell de proa s'aprecia com les taules de tancament d'aquest espai estan disposades a rafal, com les teules d'una teulada. El buc ennegrit presenta unes fortes cintes que van de proa a popa i unes bularcames o reforços transversals a l'exterior, col·locades a l'espai central. També hi veiem com el timó que s'utilitza és el de roda. I, gairebé sempre enganxada a la popa, hi apareix la barca de penescalm o embarcació auxiliar de les naus. Les naus solien estar ancorades, probablement per falta de calat al port de la ciutat, no es podien acostar completament fins al moll, en canvi ho podien fer a Portopí. A les naus ancorades hi podem distingir les gúmenes de proa, els dos principals caps de les àncores, a cada banda de la popa.

La nau que més detall mostra és la que es troba ancorada a l'entrada del port de la ciutat. ³ [núm. 17] S'aprecia la proa mirant enfora, a ponent, amb els dos caps de les àncores de proa, mentre a popa es veu un cap que deu sortir de l'anella de carenar del costat de babord fins al moll. Aquí es pot veure amb força precisió el detall del timó, compost per la pala i l'arjau, a més de la barca de penescalm a popa. Els tres pals tenen les seves antenes baixades a tocar coberta, amb les veles plegades a les antenes. En el cas de l'antena de l'arbre mestre veiem com en el tros que va de l'arbre al castell de proa hi ha un tendal de color blanc que devia protegir a la tripulació.

Hi ha dues naus que es troben ancorades entre la ciutat i Portopí, amb un sol cap per proa, mostrant-la cap a llevant, el costat d'on ve el vent. ³ [núms. 21 i 22] Totes dues tenen les veles plegades a les antenes, i aquestes baixades a tocar coberta, tot i que la nau superior té l'antena de l'arbre mestre a mig pal. Hi ha lleugeres diferències entre les dues, com per exemple el color i tipus d'estructura dels castells de proa i de popa.

La nau que es troba ancorada a l'entrada de Portopí també té una àncora per proa, encarada a llevant, les veles plegades a les antenes, amb l'antena de l'arbre mestre a mig pal i un castell de proa de color marró clar i bastant més alt que el castell de popa. ³ [núm. 32]

La nau que arriba al port sembla que es dirigeix cap a l'ancoratge de les naus, rep el vent de llevant, acaba de baixar l'arbre mestre i està en procés de plegar aquesta gran vela quadra coneguda amb el nom de treu, mentre que encara du posada la vela de trinet al vent i la mitjana plegada. ³ [núm. 24] Si ens hi fixem bé es pot veure la gran diferència entre la superfície vèlica de cadascuna

de les dues veles. La gàbia se'ns presenta en aquest cas de color vermell amb les armes que s'hi guarden al seu interior, possiblement hi ha algú a dins i, a més, una bandera i una flàmula al vent al capdamunt de l'arbre mestre, les dues senyeres són indicadores de la direcció del vent, que vé de llevant. Sembla que una embarcació petita s'ha acostat a aquesta nau, amb tres o quatre remers per banda i un timó d'espadella col·locat sobre la roda de popa. Es pot apreciar la figura del timoner i d'almenys dos remers. La funció d'aquesta petita embarcació podria tenir relació amb el lleuder o el capità del port.

A la banda de Portopí podem arribar a comptar fins a quatre naus més. ³ [núm. 35-37 i 40] La primera es troba al davant de les dues torres que flanquegen l'entrada amb una de les gúmenes de proa que sembla fixar-se en terra. Una segona nau es troba amarrada just al davant d'aquesta; hi veiem part del buc, l'arbre mestre amb la gàbia i eixàrcia i sembla que part de l'antena de l'arbre de mitjana. De les altres dues naus que es troben a l'interior del port de Portopí es veuen els seus arbres mestres coronats per les gàbies i l'eixàrcia que hi davalla.

LES GALERES

Les galeres i les galiotes eren les embarcacions de caire militar per excel·lència. Es distingeixen per la seva forma allargada, estreta i baixa. Propulsades a rem i a vela, pel que fa al rem es pot apreciar perfectament la presència dels remers, però no la quantitat de tires, o de remers per banc. En el rem a la senzilla o al terçol típic dels segles XIV i XV, les galeres empraven tres tires de remers, en canvi a les galiotes n'hi havia dues. Al segle XV les galeres sotils, és a dir la galera estàndard de combat, duia un sol arbre amb una llarga antena que anava de proa a popa, igual que les galiotes, tal com es pot veure també en altres mostres iconogràfiques coetànies, com la *Tavola Strozzi*, pintada cap a l'any 1472. El buc de les galeres sol mostrar una mena d'esperó doble de fusta a la proa. En el buc també es distingeixen tres colors, el negre de la pega que servia per a impermeabilitzar, a sota, a l'obra viva, un color blanquinós, perquè s'enseuaven per tal de lliscar i poder guanyar velocitat, i les superestructures de fusta més clara, que no s'untava de pega. També es distingeix un tendal que cobreix la popa, reservada als oficials, i un altre tendal que cobreix la cambra de voga o espai destinat als galiots, per tal de protegir-los del sol i la pluja. Aquests tendals solien ser utilitzats quan eren a port i es treien quan s'havia de navegar.

La galera que està cap a l'entrada del port, a tocar de la torre, es troba en la posició típica de les galeres que s'acosten en terra, per popa, en un dels trams amb pilona i sense valla del moll. ⁵ i ³ [núm. 15] Tota la coberta, des de popa fins a proa, està coberta amb dos tendals, de color rosat el de popa i blanc el de la cambra de voga. Els

rems del costat de senestra estan contra l'aigua, mentre els de dreta estan aixecats. Lleugerament inclinada, i potser buidada de pes, l'obra viva del costat de dretre mostra el color blanc del sèu.

Hi ha una embarcació de la família de les galeres a l'interior del port, sembla però més petita que una galera, probablement una galiota i en la que s'aprecien les característiques típiques de la família, com la forma llarga, estreta i baixa, un sol arbre amb una llarga antena que va de proa a popa, i en aquest cas depassa, formada per dues llargues peces anomenades car i pena.⁶ i ³ [núm. 12] Al capdamunt de l'arbre es troba el calcés i tota l'eixàrcia que hi davalla pel costat de popa del pal. A proa hi podem veure el doble esperó de fusta, mentre a popa hi ha l'estructura del castell de popa, feta de fusta clara i sense pega, amb el tendal de color blanc recollit a l'extrem de popa, que tapa en part al timó. A més hi ha dibuixada d'una forma molt senzilla una petita embarcació auxiliar a popa.

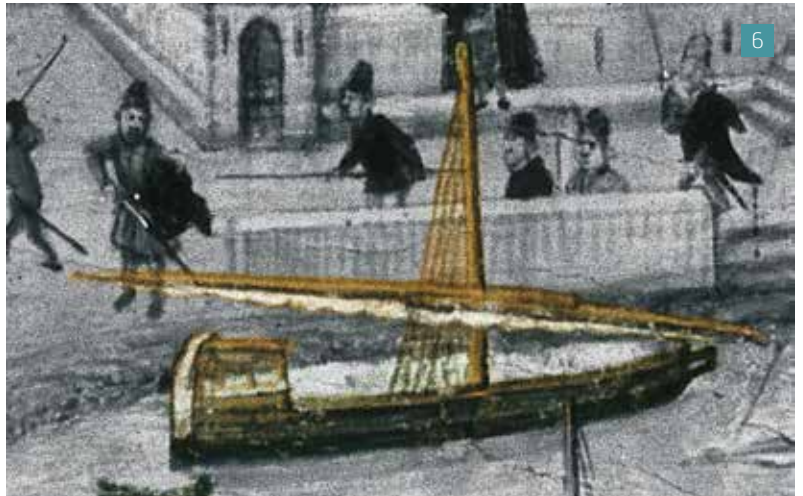
La galera que es troba per sobre del moll està navegant a rem, sense vela i sense els tendals, tot i que s'aprecia el tendal de popa de color blanc recollit i l'estructura de fusta corresponent.³ [núm. 46] Aquesta galera ens mostra clarament l'espai reduït que tenia la tripulació, amb tot de caps de persones que sobrepassen l'orla, i una persona dreta sobre la cruïxa, possiblement el còmit, entre l'arbre mestre i la bombardera de proa. Mentre que a popa es veuen més persones per sobre del nivell dels remers, que en aquest cas han de pertànyer als oficials: capità, patró, escrivà, nauixer i artesans. Aquesta galera no ens mostra la proa que queda amagada darrera la torre, però sí la popa que du timó de roda i una barca de penescalm remolcada.

Una tercera galera o galiota es troba remant cap al port. En aquest cas s'endevina més o menys la proa, l'arbre mestre amb l'antena, amb la part baixa del car encarada cap a la proa.³ [núm. 18]

Una quarta galera es troba ancorada a ponent, al costat de dues naus.⁷ Té els rems a l'aigua, un gran arbre mestre amb antena llarga però sense la vela posada ni plegada, es distingeix molt bé la gata i el calcés a dalt de l'arbre i sembla, a més, que dos mariners s'enfilen pujant pels costers. Si ens hi fixem es veuen un mínim de dos arbres més, un de trinquet i un de mitjana, bastant més petits que el mestre i, a més, a proa un bauprés. Aquests arbres ens podrien estar indicant que ens trobaríem davant d'una galera que podria navegar a vela quadra si calia, per tant d'una galera grossa de comerç que faria la ruta de Flandes. Del seu buc es distingeix bastant bé a proa l'esperó doble de fusta, la cambra de voga amb el jou, les postisses i els bacallars i, a popa, l'estructura de cobriment amb el tendal.³⁰ ³ [núm. 19]



5



6



7

[5] Detall: galera.

[6] Detall: galiota.

[7] Detall: galera grossa de comerç (Fotografies: Carles Abraham Sampol. Edició, composició i retoc del fons de les imatges: Marcel Pujol i Hamelink).

A l'interior de Portopí es distingeixen tres arbres que tenen grans antenes per a veles llatines, característiques de les galeres i, encara més a l'interior, un arbre amb gata el qual, tot i que no s'hi veu antena, semblaria correspondre a una embarcació d'aquest gènere.³ [núms. 38, 39 i 41]

³⁰ Es documenten diverses galeres grosses de comerç catalanes a mitjans del segle XV que arboraven tres i quatre pals, amb doble joc de veles, llatí i quadre, que feien les grans rutes de Flandes i ultramar. GARCIA I SANZ, Arcadi; COLL I JULIÀ, Núria. *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelona: Fundació Noguera, 1994, docs. 14, 15 i 20.

ELS LLENYS

Les embarcacions de port mitjà disposaven d'un o dos arbres, per norma un arbre a vela llatina. [8] i [9] Contra el moll de pedra veiem dos llenys, un presenta un arbre amb una antena molt llarga, més que la llargada total de la embarcació; [3] [núm. 14] mentre que el que es troba al davant seu té dos arbres, a popa el de mitjana, petit i a vela llatina, i l'arbre mestre amb l'antena creuada sobre la coberta i gàbia al capdamunt, per tant a vela quadra. [3] [núm. 13]

Fora del port, arribant des de llevant, tenim dues barques grans o llenys amb un arbre a vela llatina, de les quals una porta una embarcació auxiliar remolcada a popa.



8



9

[8] Detall: lleny de dos arbres, el mestre a vela quadra i el de mitjana amb vela llatina.

[9] Detall: llenys o barques de cabotatge, amb un arbre a vela llatina (Fotografies: Carles Abraham Sampol. Edició, composició, retoc o eliminació del fons de les imatges: Marcel Pujol i Hamelink).

composició, retoc o eliminació del fons de les imatges: Marcel Pujol i Hamelink).

[3] [núms. 26 i 27] A l'horitzó hi veiem la vela llatina de tres embarcacions més que arriben a la badia, arriben tan juntes i tenen un aspecte tan semblant que poden fer pensar que són una esquadra de galeres que arriben en formació [3] [núms. 29-31] i a la banda de llevant de la ciutat i de la badia hi veiem dos llenys a vela més. [3] [núms. 42 i 43]

LES BARQUES

A la taula es veuen diferents tipus de barques, per la seva forma i funció. En primer lloc tenim al costat del pont o moll de fusta les barques dels barquers i grondolers que es dedicaven a la càrrega i descàrrega de les naus ancorades davant del port, mentre els bastaixos van portant botes i bales cap a la porta de la ciutat, alguns des del moll de fusta i altres caminant dins l'aigua. [10] Aquestes barques es caracteritzen per tenir quatre bancs o quatre escàlems per banda, tot el buc negre de pega, excepte els bancs, els escàlems i els contobals, mentre la proa i la popa es diferencien per la roda, la de proa lleugerament corbada cap a l'interior,

10



11

[10] Detall: barca de càrrega/descàrrega.

[11] Detall: barca de penescalm (Fotografies: Carles Abraham Sampol. Edició, composició, retoc o eliminació del fons de les imatges: Marcel Pujol i Hamelink)

mentre la de popa es corba de tal manera que entra cap a l'interior de la barca prenent una línia paral·lela a l'orla.

En aquesta àrea, a banda i banda del pont de fusta tenim, a la part de dalt, una barca tombada que ens mostra els bancs i el seu interior, distingint-se prou clarament els contobals i les quadernes; [3] [núm. 9] una segona barca a la platja sobre els parats, en la qual es distingeixen prou bé els escàlems, i la diferent forma de les rodes. Aquesta barca, com totes les que es treuen en terra, es treu de popa; [3] [núm. 8] una tercera barca contra la part de dalt del moll [3] [núm. 5] i tres barques mig tretes en terra a la banda inferior del moll de fusta. [3] [núms. 1-3]

Les barques de penescalm, o embarcacions auxiliars de naus i galeres, deuen correspondre a les dues que es troben a banda i banda de la punta del moll de fusta. [11] També tenen el buc tot ennegrit, excepte l'orla, els remes i part de l'interior. Aquestes no tenen les rodes corbades de les barques descrites anteriorment, són rodes gairebé verticals. [3] [núms. 4 i 6] Bona part de les naus, galeres i un lleny tenen lligades a popa barques d'aquest tipus, n'arribem a comptar almenys tretze. [3] [núm. 11, 16, 20, 28, 33, 44, 46-49] Hi ha dues barques més situades una a sobre i l'altra per sota de la galera que hi ha a la costa entre Portopí i la ciutat.

Un tercer tipus de barca, bastant atípic, és la barqueta que apareix just al davant de la punta del moll de fusta. [12] i [3] [núm. 7] Aquesta barca petitona, mena d'esquif té la popa plana, mentre a proa hi distingim com una mena de bola a la testa de la roda i dos elements de fusta clara que sorgeixen a meitat de la roda de proa. Aquesta bola

12



13



14



[12] Detall: barca de popa plana.

[13] Detall: barca a vela i timó de roda.

[14] Detall: barca del lleuder (Fotografies: Carles Abraham Sampol. Edició, composició i eliminació del fons de les imatges: Marcel Pujol i Hamelink.).

pot tenir una relació amb el plomall que duïen les barques de pesca durant l'Edat Mitjana i Moderna.³¹

Totes les barques descrites fins ara estan propulsades únicament a rem, d'un a quatre parells de rem. La següent barca és la que entra al port, calant l'antena i procedint els dos mariners a plegar la vela.¹³ i ³ [núm. 10] Si ens hi fixem, recorda una mica la barca dels barquers, per la seva roda de popa ben corbada cap a l'interior, tot i que va a vela i a més du timó de roda.

En l'espai comprès entre el port de Ciutat i Portopí, veiem una barca que du una bandera.¹⁴ i ³ [núm. 23] Per la seva forma s'assembla força a una barca de penescalm, propulsada per tres remers i dirigida per un home a popa que du un timó d'espadella fixat sobre de la roda (no és un timó de roda ni un de lateral). Aquesta embarcació podria tractar-se d'una embarcació de l'administració del port, de la capitania o de la lleuda, que s'encarregava d'acostar-se a les naus i altres embarcacions que arribaven a port per cobrar les taxes; la bandera seria l'indicador de la seva funció. És probable que es dirigís cap a la nau que està arribant al port, calant la vela mestra, amb la vela de trinquet encara posada i amb una bandera i flàmula vermelles al vent. En aquesta nau, contra d'ella, s'aprecia una barca, que podria ser també del capità del port o del lleuder, la qual du també un timó d'espadella.³ [núm. 25]

LA REFLECTOGRAMETRIA: MÉS EMBARCACIONS

Francesc Ruiz i Quesada creu que Niçard va marxar de Mallorca l'any 1470 sense acabar l'obra, motiu pel qual els dibuixos no corresponen en molts casos amb les figures pintades o bé no hi són. Rafael Mòger va haver de pintar la decapitació del sant de la predel·la i també algunes de les imatges situades a la zona alta de la dreta de la taula central: "Això explicaria la qualitat artística menor que mostren algunes d'aquestes figuracions en relació a la resta de l'obra i també que d'altres no arribessin a ser pintades mai".³² Hi ha diferències significatives entre alguns dels personatges que surten per la porta de la muralla, de la banda esquerra de l'obra, molt ben representats, en relació als que estan situats a prop de la porta de la dreta, realitzats per un artista de categoria inferior a Niçard. Aquestes parts no pintades per Niçard, segurament contractades de nou i acabades per Mòger a partir de l'any 1470, estaven valorades en 27 lliures.

Però la reflectografia també ens mostra dibuixos de vaixells amb tota mena de detalls que després no es pintaren. A partir de les fotografies realitzades hem pogut estudiar un mínim de quatre parts diferents de l'àrea portuària compresa entre la Ciutat i Portopí on apareixen figures retocades, tapades o absents.¹⁵

- **Detall 1:** galera i barca de penescalm a la part superior del moll. S'aprecien els traços que dibuixaren una galera just darrera i una mica per sobre de la que apareix a la pintura. Aquesta galera també mostra la popa i s'aprecien alguns detalls com el tendal de popa i el fanal o faró, just per sobre de la roda de popa, i una barca de penescalm amb un home embarcat. Les dues figures, la galera i la barca, estan a una escala més gran que les que es veuen a la pintura.

- **Detall 2:** al costat esquerre de l'idealitzat Palau de l'Almudaina, on apareixen tot de dones al pis superior i el rei Joan II (1398-1479) com un ancià amb cabell i barba blanca –ja passava dels 70 anys d'edat– i la reina Joana (1425-1468) en el primer pis, en la finestra doble més ricament adornada; veiem a la pintura una barca o lleny amb un arbre a vela llatina. La reflectografia ens mostra una mica més amunt un conjunt de galeres, en total quatre, amb la gran vela llatina al vent, una gata al capdamunt de l'arbre, avançant totes elles gràcies al vent de llevant cap al port de la ciutat.

- **Detall 3:** al port, just per sota de la barca del lleuder o del capità del port –aquella que du una bandera– es dibuixà una nau encarada cap a l'entrada de la badia, molt ben dibuixada, amb tota mena de detalls, bauprés, tres arbres i les respectives antenes, els castells de proa i de popa, les bularcames del costat de babord, el timó de roda i la

³¹ PUJOL I HAMELINK, Marcel. "Tecnologia i pesca a la Baixa Edat Mitjana: les embarcacions de pesca i l'art de la batuda a la costa catalana", Barcelona *Quaderns d'Història*. Barcelona i el mar, núm. 21, 2014, p. 155-168.

³² RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar...", p. 54.



³³ RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar...", p. 53, fig. 30.

³⁴ Les taules del bancal tenen una alçada de 60 cm.

[15] Taula central i detalls de naus dibuixades segons mostra la reflectografia (Fotografia: Carles Abraham Sampol i STEM - Servicios Técnicos y Equipamientos para Museos. Edició, composició i retoc de la imatge: Marcel Pujol i Hamelink).

barca de penescalm. És possible que no la dibuixés, atès que no duia les veles posades i si estava ancorada hauria de presentar la roda de proa i no a migdia.

- **Detall 4:** a Portopí, al seu interior, entre el bosc d'arbres i antenes, la fotografia ens mostra un mínim de quatre arbres més, dels quals un sembla mostrar una mena de gàbia. No podem assegurar que es tractessin d'un o més vaixells, atès que una nau en té tres, dels quals el mestre té gàbia i el de trinquet i mitjana no, mentre les galeres solen tenir un arbre amb gata –no gàbia– i una llarga antena longitudinal.

- **Detall 5:** la barqueta de popa plana apareix a la fotografia més llarga, amb un mínim de dos remers en comptes d'un i amb la bola de la testa de la roda de proa bastant més gran.³³

Així, el total d'embarcacions representades a la pintura puja a 49 embarcacions, entre naus, galeres, llenys i barques, a les quals podem afegir les que la reflectografia ens mostra, com a mínim en aquestes cinc fotografies, que són 11; per tant, un total mínim de 60 embarcacions.

Una quantitat considerable, si es té en compte que es troben gairebé totes concentrades a la part dreta de la part superior de la taula central; si aquesta taula mesura 284 x 187 cm, el sector del port correspon a una àrea que fa 60 x 40 cm aproximadament. El que més sorprén és que les embarcacions més grans, com les galeres i les naus, fan 7 cm de llarg, unes figures gairebé inapreciables si tenim en compte que aquestes embarcacions, i tot el sector del port, es trobaven a una alçada mínima respecte al sòl de 3 m (gairebé a 1,5 m per sobre del cap d'una persona) i difícilment es podien veure bé si no es disposava d'una escala.³⁴

CONCLUSIONS

El retaule de Sant Jordi es tracta, sense cap dubte, d'una obra mestra del gòtic català i una referència de la iconografia marítima, la imatge de Ciutat de Mallorca i el seu port, tot un conjunt de trets als quals s'ha d'afegir el misteri sobre l'origen del seu autor.

El retaule encarregat a dos mestres pintors: un mallorquí, Rafael Mòger, i un foraster, Pere Niçard, l'autor enigmàtic, segons uns niçard i per d'altres picard. La taula central

obra de Niçard ens mostra la gran influència de la pintura flamenca (els reflexos, el paisatge, el detallisme) i de la miniatura francesa (els exèrcits, l'arquitectura). És aquí, al paisatge, pràcticament concentrat tot en el sector del costat superior dret, on trobem tota la iconografia marítima, tant la portuària com la naval.

Tenim altres paral·lels també pertanyents al segle XV que ens mostren ports mediterranis, com els ja citats de Nàpols i Cotlliure (tot i que en aquest cas idealitzat). El retaule de la Trinitat de Perpinyà té un total de 14 embarcacions (3 naus, 2 llenys o barques a vela i 9 barques a rem), mentre que la *Tavola Strozzi* mostra el port de Nàpols amb 54 embarcacions (3 naus, 16 galeres catalanes, 7 galeres angevines preses, 3 llenys o barques a vela, 14 barques a rem, 3 barques de penescalm, i a l'interior d'una caleta del port s'entreuen els arbres d'una petita nau, una galiota i un mínim de tres barques o llenys).

La taula central del retaule de Sant Jordi disposa d'una riquesa iconogràfica naval que destaca tant per la seva quantitat com per la seva qualitat i per la seva varietat tipològica. Entre els detalls que podem destacar hi ha la presència de la barca del lleuder o del capità del port, la nau que du banderes al vent a l'arribar al port, la galera que té una bombardera a proa, la barqueta de popa plana i plomall a proa, entre d'altres. La varietat naval no només es resumeix a naus, galeres i barques, sinó que hi tenim una galiota, una galera grossa, diferents tipus de llenys, a dos arbres (a vela quadra i llatina) i amb un arbre llatí i, finalment, diferents tipus de barques (de càrrega i descàrrega, de penescalm, de popa plana). La quantitat és realment alta, s'arriben a comptar 49 embarcacions diferents a la pintura, que puguen a 60 gràcies a la reflectografia realitzada en cinc parts diferents del port.

La restauració duta a terme per J.M. Pardo entre els anys 2000 i 2001 va aconseguir, gràcies a anàlisis no realitzades fins llavors com la reflectografia i la cromatografia, identificar aspectes perduts i desconeguts. Les anàlisis i l'estudi posterior van permetre conèixer els colors originals, la presència de reflexos, fer més visibles moltes figures i detalls i, finalment, els dibuixos previs realitzats a carbonet per Pere Niçard, molts dels quals no apareixen a la pintura per diversos motius, com la modificació d'aquestes embarcacions o bé la seva eliminació definitiva per raons compositives i rigor nàutic.

BIBLIOGRAFIA

LLABRÉS I MARTORELL, Pere-Joan. "Pere Niçard, Sant Jordi", *Millenium. Història i Art de l'Església catalana*, Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1989, p. 366-367.

LLOMPART, Gabriel. "Personajes mallorquines del trescientos canario", *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 19, 1973, p. 217-235.

LLOMPART, Gabriel. *La pintura medieval mallorquina: su entorno cultural y su iconografía*, Palma: Luis Ripoll, 1977-1980, 4 vols.

LLOMPART, Gabriel. "Dos notas de arte medieval en Mallorca", *Archivo Español de Arte*, núm. 53, 1980, p. 388-394.

LLOMPART, Gabriel. *La pintura gòtica a Mallorca*, Barcelona: Polígrafa, 1987.

LLOMPART, Gabriel. "País, paisatge i paisanatge a la taula de Sant Jordi de Pere Niçard", a: LLOMPART, G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisard i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Sa Nostra. Caixa de Balears/Consell de Mallorca, 2001, p. 58-89.

LLOMPART, Gabriel. "Mallorca-Flandes: línea directa y costa arriba", a: RUIZ I QUESADA, F. (dir.); *La pintura gòtica hispanoflamenca. Bartolomé Bermejo y su época*, Barcelona: MNAC / Museo de Bellas Artes de Bilbao, 2003, p. 69-76.

LLOMPART MORAGUES, Gabriel. "La ciudad de Palma de Mallorca, 1468: una ciudad en un cuadro o el alarde de Pere Nisard", a: LACARRA DUCAY, M. del Carmen (coord.), *La pintura gòtica durante el siglo XV en tierras de Aragón y en otros territorios peninsulares*, Saragossa: Institución Fernando el Católico. CSIC, 2007, p. 73-86.

PARDO FALCÓN, José M. "La pràctica pictòrica en l'època de Niçard, materials i procediments al retaule de Sant Jordi", a: LLOMPART, G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisard i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Sa Nostra. Caixa de Balears/Consell de Mallorca, 2001, p. 90-119.

SABATER, Tina. *La pintura mallorquina del segle XV*, Palma: Universitat de les Illes Balears/Consell de Mallorca, 2002.

SEVILLANO COLOM, Francisco; POU MUNTANER, Juan. *Historia del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma de Mallorca: Instituto de Estudios Baleàricos, Diputación Provincial de Baleares, 1974.

SOLER, J. "L'art a la casa del segle XV", *Butlletí de la Reial Acadèmia de Bones Lletres de Barcelona*, núm. 8, 1915, p. 299.

A rafal: tinglat, taules sobreposades com les teules d'una teulada.

Antena: pal que aguanta la vela.

Aparell: conjunt de caps, bossells i antenes que permeten treballar amb les veles.

Arbre: pal dret que sosté l'antena.

Arbre de mitjana: arbre del costat de popa en una nau.

Arbre de trinquet: arbre del costat de proa en una nau.

Arbre mestre: arbre situat al mig d'una nau.

Bacallar: peça corbada que aguanta per sota a la cambra de voga d'una galera.

Barca de penescalm: barca d'auxiliar de nau o galera.

Bauprés: pal situat a proa d'una nau, en un angle d'uns 45°, i que serveix per a aguantar l'estai.

Bombarda: canó baixmedieval.

Buc: el cos d'una embarcació.

Bularcama: reforç transversal situat a l'exterior del buc d'una nau.

Cambra de voga: espai on s'asseuen els remers en una galera.

Car: una antena està formada per dues peces, el car a la banda proa i la pena situada al costat de popa.

Carena: la peça més important del buc, base de la construcció i que va de proa a popa.

Castell: superestructura formada a sobre de la proa i de la popa en una nau.

Cinta: taula del folre que va de proa a popa per sobre de la línia de flotació.

Còmit: oficial que mana als remers d'una galera.

Contobal: element longitudinal i interior de l'estructura del buc, per sobre del nivell de la flotació.

Coster: cap de l'eixàrcia ferma que sosté un arbre des dels costats.

Destra: el costat dret d'una embarcació.

Eixàrcia: conjunt de caps de l'aparell.

Eixàrcia de treball: caps que serveixen per maniobrar antenes i veles.

Eixàrcia ferma: caps que serveixen per fixar els arbres.

Enseuar: posar séu.

Escàlem: cavilla situada a l'orla que serveix per aguantar els remes.

Esperó: peça de fusta que es posa al davant d'una galera per ferir les galeres enemigues.

Estai: cap de l'eixàrcia ferma que sosté un arbre de proa a popa.

Flàmula: bandera triangular.

Gàbia: estructura de fusta situada dalt de l'arbre mestre, on es situa el gabier.

Galera: embarcació llarga, propulsada a vela i rem, destinada principalment a funcions militars.

Galiota: embarcació de la família de les galeres, però més petita i amb menys remers.

Gata: estructura de fusta situada dalt de l'arbre de les galeres, però fixada pel seu costat de popa.

Grondoler: barquer d'una gròndola.

Gúmena: el cap més gruixut d'una nau o galera, destinada a les àncores.

Jou: biga transversal de la cambra de voga d'una galera.

Lleny: embarcació de port mitjà.

Lleuda: impost que gravava les mercaderies que entraven o sortien d'un port.

Lleuder: el que cobra la lleuda.

Nau: l'embarcació més gran destinada al transport de mercaderies i propulsada únicament a vela.

Nauxer: l'expert nàutic en una nau o galera.

Obenc: sinònim de coster.

Obra morta: part de l'estructura del buc que es troba per sobre de la línia de flotació.

Obra viva: part de l'estructura del buc que es troba per sota de la línia de flotació.

Orla: la peça longitudinal més alta del buc, la barana.

Paramitjal: peça longitudinal que ressegueix la quilla, però per l'interior del buc.

Paramola: base que sosté l'arbre d'una embarcació.

Parat: peça de fusta sobre la qual reposa una embarcació quan és treta en terra, sobre la platja.

Pega: material derivat de la resina que serveix per impermeabilitzar les embarcacions.

Pena: peça de fusta del costat de popa d'una antena.

Plomall: conjunt de plomes de gall.

Popa: el darrera d'una embarcació.

Postissa: biga longitudinal de la cambra de voga d'una galera.

Proa: el davant d'una embarcació.

Proís: cap que serveix per a amarrar una nau o galera al moll.

Quaderna: costella del buc d'una embarcació.

Roda de popa: l'eix longitudinal de l'estructura del buc d'una embarcació està formada per la roda de proa, la carena i la roda de popa.

Roda de proa: peça corbada de l'eix longitudinal de l'estructura del buc situada al costat de proa.

Senestra: el costat esquerre d'una embarcació.

Sèu: greix d'origen animal.

Tendal: envelat que cobreix la coberta d'una nau o galera.

Timó: el sistema de direcció d'una embarcació.

Timó d'espadella: mena de rem o pala llarga que s'utilitza com a timó.

Timó de roda: timó fixat a la roda de popa.

Timons llatins: timons d'espadella situats a banda i banda d'una embarcació.

Tira: cadascuna de les files de remers en una galera.

Tolda: mena de tendal.

Treu: la gran vela quadra de l'arbre mestre.

Trinquet: pal o vela de l'arbre de proa en una nau de tres pals.

Vela llatina: vela triangular, posada en sentit longitudinal.

Vela quadra: vela de forma quadrangular, posada en sentit transversal.

³⁵ PUJOL I HAMELINK, Marcel.
"La terminologia de construcció naval i el seu origen: mediterrani/atlàntic", *Drassana*, núm. 14, 2006, p. 84-102.