

El retablo de San Jorge (1468-1471) de Pedro Nisart y su aportación al conocimiento de la iconografía naval

En el año 1229 la isla de Mallorca pasó a formar parte de la Corona de Aragón como el nuevo reino de Mallorca y se consolidó como escala obligada en prácticamente todas las rutas marítimas catalanas. En este contexto de intensa actividad comercial marítima y de auge económico se inserta el retablo de San Jorge, encargado en 1468 por la Cofradía de San Jorge o de los Caballeros de Palma de Mallorca a los pintores Pedro Nisart y Rafael Moger para la iglesia de San Antonio de Padua.

El año 2000 se inició un tratamiento de conservación y restauración del retablo, ya que la obra presentaba diversos problemas estructurales, a causa de las condiciones medioambientales sufridas, y se apreciaban incrustaciones, ampollas y desprendimientos de pintura. Durante el proceso de restauración se utilizó la reflectografía infrarroja, que dio información sobre el proceso de dibujo y de la capa de imprimación, mostrando el dibujo subyacente. La observación de estos dibujos permitió obtener información sobre diversos barcos, más de cuarenta, de diferentes formas, medidas y aparejos, que nunca llegaron a ser pintados.

Marcel Pujol Hamelink. Doctor en Historia por la Universidad Autónoma de Barcelona, DEA en Arqueología Medieval por la Universidad de París I-La Sorbona, Máster en Gestión del Patrimonio Histórico y Arqueológico por la Universidad de Barcelona, en Archivística por la Universidad de Gerona y en Cerámica Medieval y Posmedieval por la Universidad de Barcelona. Profesor de Arqueología de la ESCRBC.

Palabras Clave: retablo, pintura sobre tabla, siglo XV, iconografía naval, reflectografía infrarroja.

Fecha de recepción: 28-6-2016 > **Fecha de aceptación:** 07-07-2016

MALLORCA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XV¹⁻²

La isla de Mallorca, conquistada por Jaime I en 1229, pasó a formar parte de la Corona de Aragón como el nuevo reino de Mallorca, consolidándose definitivamente como escala obligada en prácticamente todas las rutas marítimas catalanas. En primer lugar, fue punto de paso obligado para el comercio catalán con el Magreb y también con Menorca para las rutas que llevaban a Italia y Sicilia, vía Cerdeña, pero también de rebote para el comercio de las repúblicas italianas (Génova y Pisa) con el mundo andalusí. A partir del siglo XIV con la apertura de la ruta atlántica o de Flandes, se reforzó sobre todo el uso del puerto de Palma de Mallorca por parte de la marina italiana (Génova, Pisa, Florencia y también Venecia). Finalmente, en el siglo XV con la conquista de Nápoles por parte de Alfonso el Magnánimo terminó consolidándose como un punto central, neurálgico, de todos los territorios de la Corona. La isla de Mallorca, en concreto el puerto de Palma de Mallorca, acabó convirtiéndose en la encrucijada de todas las rutas comerciales del Mediterráneo Occidental y de aquellas que tenían como destino también el estrecho de Gibraltar, Canarias o Flandes. Por lo tanto, hay que tener presente el papel de la ciudad y su puerto como punto de encuentro y de entrada, de todo tipo de barcos, gentes, mercancías y conocimientos de la época.

LA OBRA

En este contexto de intensa actividad comercial marítima y de bonanza económica se inserta la obra que analizamos. Durante los siglos XIV y XV la burguesía y los diferentes gremios, los principales motores económicos de los centros urbanos, promocionaron la producción de retablos. En Mallorca se crearon para todo tipo de centros religiosos (para la catedral, iglesias, conventos, capillas reales, privadas e institucionales), producidos tanto en los talleres de artistas locales, comprados en Barcelona o bien importados de los centros artísticos más avanzados de la época o de moda, como los flamencos, en este caso a partir de la primera mitad del siglo XV.

Entre los promotores de retablos nos interesa uno en especial, la Cofradía de San Jorge o de los Caballeros de Palma de Mallorca. El día 21 de junio de 1468 la junta de la cofradía



1. Tabla central, san Jorge (Fotografía: Museu d'Història de Mallorca).

encargó un retablo a los pintores Pedro Nisart y Rafael Moger. Dicho contrato estipulaba también la fecha de finalización de la obra, que debía ser entregada el 23 de abril, día de San Jorge, del año 1469.³ Este plazo no se cumplió, dado que el domingo 3 de junio de 1470 se presentaron personajes como valedores de Nisart por si no terminaba la obra, hecho del que se desprende que no cumplió con los plazos

¹ Marcel Pujol Hamelink es miembro de los grupos de investigación: "Tripulaciones, armamentos, construcción naval y navegación en el Mediterráneo medieval", HAR2013-48433-C2-1-P (Ministerio de Economía y Competitividad), y "La Corona catalanoaragonesa, l'islam i el món mediterrani", CAIMM-2014-SGR1559 (Departament d'Economia i Coneixement, Generalitat de Catalunya), ambos dirigidos por la Dra. R. Salicrú (Institut d'Història Medieval-CSIC, Barcelona).

² Este artículo ha sido traducido del original en catalán por Cristina García Jiménez y Berta Velasco Iglesias, alumnas de tercer curso de la especialidad de Conservación-Restauración de Arqueología de la ESCRBC.

³ PALOU, Joana M. "Història del retaule de Sant Jordi de Pere Niçard: la confraria dels cavallers i la Festa de l'Estendard", en: LLOMPART G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisart i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Fundació Sa Nostra. Caixa de Balears / Consell de Mallorca, 2001, p. 13-15 y 28-29. Arxiu del Regne de Mallorca, Protocolos. Pere Moranta, M-445, ff. 39r-39v y M-415, ff. 40v-41r.

del contrato. Por lo tanto, es posible que la obra se terminara durante el año 1470 o bien en 1471.

Los caballeros pidieron al rey Alfonso el Magnánimo la cesión de la antigua lonja de los genoveses, en desuso, dado que todos los mercaderes se reunían en la gran lonja. Como no había tiempo para llevar a cabo las obras de acondicionamiento, se decidió buscar otra sede, eligiéndose la iglesia de San Antonio de Padua, donde ya había una capilla dedicada al santo guerrero.

La obra encargada se dividía en una serie de tablas, los cuales fueron repartidos entre los dos artistas. Según el contrato, Pedro Nisart tenía que hacer la tabla central y tres compartimentos del bancal, Rafael Moger debía hacer las dos tablas laterales, el remate y dos composiciones más de la predela; repartiéndose a partes iguales las 200 libras que costó el retablo. En 1470, cuando existía la posibilidad de que Nisart dejase inacabada la obra, Moger tuvo que intervenir en la escena de la muerte del santo. Rafael Moger era el pintor oficial del consejo de la ciudad y fue quien introdujo a Pedro Nisart en Mallorca y en el gremio, probablemente por su intensa relación con franceses, nizardos y picardos.

Así, el retablo dedicado a san Jorge, mártir, héroe y conquistador, estaba formado por una calle central, con la pintura dedicada al santo caballero y coronada por un ático en que, probablemente, se emplazó un calvario; lo flanqueaban dos calles laterales, de las que no se tiene noticia ni de las medidas ni de las advocaciones que acogieron; y finalmente, en la parte baja —en la predela— habían cinco composiciones, de las que se conservan las tres centrales.

La tabla central representa a san Jorge como héroe sobre el caballo en el momento que clava la lanza al dragón, mientras la princesa arrodillada da las gracias por su liberación, en el marco de la ciudad y el puerto de Mallorca; es la figura protectora de la princesa pero también de la ciudad. ■ [pág. 44] Las tres tablas conservadas de la predela representan al santo guerrero, mártir y conquistador. En la tabla central figura el santo guerrero, el Varón de dolores, entre la Virgen y san Juan y rodeado de los *Arma Christi*; en la tabla lateral izquierda está como mártir, con la escena de su decapitación; y, finalmente, la tabla lateral derecha representa al santo como conquistador, asistiendo a las tropas de Jaime I en el asalto a *Madina Mayurqa* el 31 de diciembre de 1229, donde además se puede ver el estandarte real sobre la puerta, según la leyenda que cuentan las crónicas.

Las tres escenas hacen referencia a los aspectos de cruzada y martirio de la milicia cristiana y su glorificación. La que realmente explica la importancia de san Jorge en Mallorca es la tabla de la derecha del bancal, que hace referencia a su intervención en la conquista. Su aparición justifica la existencia del retablo y también su presencia en una de las capillas de la iglesia de San Antonio, junto a la puerta homónima de la muralla de la ciudad.

Si nos fijamos bien, en la escena se puede ver la calle de San Miguel llena de caballería e infantería musulmana, con turbantes y escudos bilobulados, mientras avanzan las tropas cristianas tras la Puerta de Santa Margarita, recién ocupada por éstos. Se aprecian cuatro caballeros cristianos avanzando, uno es san Jorge, con sobreveste blanca de cruzado, con cruz roja, y nimbo de rayos sobre la cabeza; el rey Jaime I se identifica por el casco con la Címera del Dragón; el tercero es el caballero Nuño Fernández de Lara y, finalmente, un cuarto jinete desconocido que lleva la divisa de los Montcada.

Según el *Llibre dels Feits* de Jaime I (cap. 84), la *Crònica* de Marsilio (cap. 33) y la *Crònica* de Desclot (caps. 46 y 47), san Jorge apareció para ayudar a las tropas de Jaime I en el asalto de la ciudad.⁴ Por este motivo no es extraño el importante papel que tuvo san Jorge en el imaginario mallorquín. Sabemos que el día de San Jorge era día festivo en la ciudad, pero sobre todo dio lugar a la Fiesta del Estandarte, celebrada anualmente el día 31 de diciembre, en recuerdo del día de la conquista. Esta fiesta, de carácter cívico y religioso, organizada por los jurados de la ciudad se documenta al menos desde 1287.

A mediados del siglo XV la fiesta consistía en una procesión que se congregaba en la catedral, formada por un jurado a caballo que llevaba el Estandarte, escoltado por cuatro caballeros acompañados por caballos armados, los gremios, las autoridades eclesiásticas, civiles, músicos y pueblo en general. La procesión desfilaba siguiendo un itinerario hasta llegar a la iglesia de Santa Eulalia, donde se hacía el primer grito: “¡Santa Eulalia!”, para dirigirse hacia la plaza de la Puerta de San Antonio donde, al pasar ante la iglesia de San Antonio, se gritaba: “¡San Antonio y san Jorge!”, dos veces. A continuación, salían de la ciudad y en la explanada exterior los jurados y el público escuchaban el sermón del presidente de turno, que recordaba la historia de la conquista y la intervención milagrosa del santo. Aquí mismo se hacían concursos o justas, como el de tiro de ballesta, cuyo premio era una copa de plata, y un refrigerio general. La procesión seguía extramuros hasta llegar a la Puerta Pintada o de Santa Margarita, donde el Estandarte Real no podía postrarse ni pasar por debajo de la puerta, por lo que unos marineros subían por la muralla e izaban el estandarte por encima de ella. La cruz daba tres golpes en la puerta, que se abría y dejaba paso al cortejo. Primero la caballería de la nobleza y después el batallón de la infantería formada por los gremios, mientras los marineros bajaban el Estandarte al interior de la ciudad, entregándolo a un jurado portaestandarte. Entonces se entonaba el *tedeum* en acción de gracias por la conquista, se seguía por la calle de San Miguel hasta llegar a la parroquia y luego a la catedral, donde concluía el ceremonial.⁵

No sólo se representa la Fiesta del Estandarte en una de las tablas de la predela, sino que en la tabla central, si se observa la ciudad, en las calles, y sobre todo a lo largo de la calle central, se ve un largo cortejo de personajes masculinos a pie y a caballo, trompetas y tambores, pendones y armas, que confluyen en una puerta, donde se concentra mucha más gente, algunos con armadura y la mayoría con todo tipo de armas. Un segundo grupo lo preside un hombre a pie que lleva el Estandarte y mucha gente que lucha, o lo simula, con espadas y ballestas, pero no vestidos como militares. Esta misma actitud se puede ver en el área del puerto donde también encontramos gente que lucha con espadas.

El estilo flamenquizante

En la tabla central el fondo dorado ha dejado paso al paisaje, quedando los dorados tan habituales en obras más antiguas, sólo en los nimbos de san Jorge, en los arcos del caballo, en el espolón, en el estribo y en algunos componentes de la armadura.⁶ El fondo está totalmente ocupado por el paisaje, con todo tipo de detalles, tanto del relieve, como arquitectónicos y figurativos. Era muy habitual que las grandes figuras del paisaje se dibujaran previamente en papel, siendo traspasadas posteriormente a la superficie de la tabla marcando su contorno con un punzón, cuya marca se aprecia observando tangencialmente la pintura, por ejemplo en la figura de san Jorge y el caballo. El dibujo en carboncillo fue la base, pero la pintura al óleo permitía hacer correcciones y variaciones respecto al dibujo original del soporte.

⁴ JAUME I, *Crònica o Llibre dels Feits*, a cargo de Ferran Soldevila, Barcelona: Edicions 62 (MOLC, 86), 1994. MAR-SILI, Pere; “Crònica” en: QUADRADO, J.M.; *La conquista de Mallorca*, Palma: D. Estevan Trias, 1850. DESCLOT, Bernat; *Crònica*, a cargo de Miquel Coll i Alentorn, Barcelona: Edicions 62 (MOLC, 76), 1982.

⁵ De esta fiesta celebrada en Palma de Mallorca desde hace más de siete siglos, fue testimonio Pedro Nisart en 1468 y 1469. LLOMPART, G.; “La Festa de l’Estandard d’Aragó, una liturgia municipal europea en Mallorca (siglos XIII-XV)”, *Cuadernos de Historia Jerónimo Zurita*, nº 37-38, 1980, p. 7-34. QUINTANA, A. *La festa de l’Estandard, cultura i cerimonial a Mallorca (segles XIV-XX)*, Valencia: Editorial Afers, 1998.

⁶ La forma irregular y la escasa superficie de estos elementos tampoco eran apropiados para disponer el oro en láminas. Nisart recurrió al oro líquido, procedimiento habitual de los iluminadores de manuscritos, en que se amalgamaba oro con mercurio, aplicando calor; el oro en polvo se podía aplicar aglutinado con clara de huevo, cola animal o resinas transparentes.

La pintura al óleo y la representación del paisaje son elementos que denotan el estilo flamenquizado de la obra. Este estilo fue elegido por el gusto real,⁷ también por la relación mallorquina, de los jurados y los miembros de la cofradía con la corte. Mallorca, situada en medio de la ruta entre Nápoles y Flandes, fue punto de paso para las obras flamencas importadas por el rey, pero también hay que mencionar la presencia en la isla de franceses que favorecieron la llegada de obras de estilo flamenco o bien de artistas que recibieron influencia flamenca.

Hay muchos otros detalles que apuntan en este sentido, hacia el Norte de Francia y Flandes:⁸

1- Los rayos que iluminan la cabeza de San Jorge, que confirman la condición de santo del caballero.

2- La manera particular de juntar las manos hacia abajo de la princesa, siguiendo un modelo triangular.

3- La solución de toda la representación se convierte casi en una copia de algunas de las imágenes marianas atribuidas a Rogier van der Weyden y su círculo.

4- La presencia de reflejos en la armadura del santo caballero apunta a los recursos flamencos, destacando especialmente Jan van Eyck y sus seguidores. Por ejemplo, los personajes reflejados en la gamera del santo: un caballero a pie, con armadura, espada, de edad madura y pose distinguida, seguramente perteneciente a la alta sociedad mallorquina y otro, probablemente el mismo Nisart, en la parte alta de la pierna del caballero.

Por otra parte, se aprecia una fuerte familiarización con la miniatura, especialmente con la francesa coetánea. Estos detalles se aprecian en la figuración de escenas militares típicas de Jean Mansel (como la entrada de Jaime I y sus tropas de la predela), la minuciosidad del puerto de la ciudad, el paisaje o los modelos arquitectónicos sobre todo (por influencia de los miniaturistas picardos Simon Mamion y Enguerrand Quarton).⁹

Todo parece indicar que Pedro Nisart podría tener su origen en el norte de Francia, en la Picardía. La región entró en conflicto en 1465, momento en que huyeron varios artistas. Es probable que Nisart pasara por Aviñón antes de trasladarse a Mallorca.¹⁰ Joan Rosató, pintor y mercader de Niza, establecido en Mallorca, fue nombrado en 1469 cónsul de Niza en Mallorca. Él podría haber sido el artífice de la llegada de Nisart y su incorporación en el taller de Rafael Moger. Nisart acabó creando un estilo propio, definido como arte gótico mallorquín de filiación flamenquizado.¹¹

LA OBRA DEL SIGLO XV AL XXI Y SUS RESTAURACIONES

La iglesia de San Antonio de Padua, también conocida como de San Antonio de la Puerta, ya existía en 1309; punto de paso obligado en la Fiesta del Estandarte, será reforzada por la capilla de la cofradía de los caballeros y el retablo de San Jorge de Nisart y Moger. Seguramente debido al estado de la iglesia y del peligro de pérdida del retablo, en 1880 se trasladó a la fundación de la Sociedad Arqueológica Luliana (sólo la tabla central y tres tablas de la predela, el resto se desconoce si aún existían). El conjunto fue expuesto en Barcelona en 1888 en el marco de la Exposición Universal, junto a otros objetos del Museo Arqueológico Luliano. La iglesia finalmente fue destruida en 1909 dentro del programa de ensanche y modernización de la ciudad. En 1914 el Museo Arqueológico Luliano se integró en el nuevo Museo Diocesano de Mallorca, donde el retablo se ha conservado hasta nuestros días.

Todo parece indicar que el retablo fue desmontado a finales del siglo XVII o principios del XVIII debido a unas reformas realizadas en la iglesia de San Antonio de Padua. La tabla central y tres de la predela fueron adquiridas por la Sociedad Arqueológica Luliana en 1880 y se le hace su primera intervención o restauración en 1908. En las fotografías publicadas se aprecia en la parte superior de la tabla central daños causados por el agua, seguramente por el alto nivel de humedad relativa del lugar donde se conservaba.¹²

J. M. Pardo cree que en el traslado de 1908, o poco después, se realizó una intervención que afectó a toda la zona más oscura, la superior, la del cielo y el puerto. Lo que se hizo fue aplicar una capa gruesa de pintura para tapar desprendimientos y consolidar. En el pasado se había rehecho parte del vestido de la princesa donde, quizás por accidente o debido a una limpieza, los componentes utilizados reaccionaron con la pintura provocando la destrucción del color del vestido.

En 1936 Pierre Lavedan se lamentó de su mal estado, según dice estaba tan negro que era imposible distinguir los colores originales.¹³ Fotografías de detalle realizadas pocos años después muestran el mal estado de conservación y las intervenciones realizadas que transformaron la capa pictórica.¹⁴ Estas intervenciones, poco escrupulosas, se ven limitadas a la superficie pictórica con la intención de disimular accidentes y desprendimientos de la pintura. El resultado de las diversas limpiezas que se tuvieron que hacer a lo largo del tiempo también implicó un desgaste en las capas superficiales del color o bien reacciones que provocaron la desaparición de algunos colores y de los dorados (vestido y diadema de la doncella, adornos del caballo y aureola de san Jorge).¹⁵ A finales de la década de 1950 la situación crítica de la obra motivó el traspaso de su soporte original, dado que la madera estaba totalmente degradada por los xilófagos y el paso del tiempo.

En 1960 el obispado de Mallorca recibe la ayuda económica de la Fundación March para realizar restauraciones de obras de arte. Arturo Cividini fue la persona encargada de llevarlas a cabo. El retablo de San Jorge fue una de las obras elegidas por su importancia y mal estado de conservación. El conjunto tenía problemas severos en la capa pictórica y de preparación, no cumplía las mínimas exigencias de sustentación para la pintura, no contaba con una base sólida y la estructura de madera estaba totalmente degradada. Cividini consideró urgente traspasar la pintura a un nuevo soporte. Por este motivo consolidó la capa pictórica y de preparación y, posteriormente, la colocó sobre un nuevo soporte de madera. Además, llevó a cabo también una limpieza y eliminación de los repintes, recuperando el original pictórico.

Cuatro décadas después se inició un nuevo tratamiento de conservación y restauración, ahora con el apoyo económico de la Fundación de Caixa de Balears-Sa Nostra. La obra presentaba varios problemas estructurales, debido a las condiciones medioambientales sufridas, con fluctuaciones de la humedad relativa, causados por varios traslados temporales, por las tensiones entre los diferentes materiales y los adhesivos, etc.; a simple vista se apreciaban concreciones, ampollas y desprendimientos de pintura. En esta nueva intervención, dirigida por Pardo en el año 2000, se decidió separar la pintura del soporte, tratar la capa de preparación y consolidarla junto con la capa pictórica, además de ampliar los trabajos de reintegración cromática, ya iniciados por Cividini.

El nuevo soporte elegido fue Aerolam®, un soporte ligero, resistente y estable frente a los cambios medioambientales. Previamente se limpió la pintura y se reintegró en parte, sobre todo en el perímetro de la obra. En el proceso de restauración

⁷ Alfonso el Magnánimo, gran coleccionista, se rodeó en la corte de Nápoles de humanistas, artistas y eruditos. Adquirió obras flamencas, como la tabla de Jan van Eyck que representaba a san Jorge.

⁸ RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar per a la lluita de sant Jordi i el drac". En: LLOMPART, G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisart i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Sa Nostra. Caixa de Balears / Consell de Mallorca, 2001, p. 32-57.

⁹ BONCOMPTE, Conxita; "El sant Jordi de Pere Nissart. Enigma en clau de misteri eyckia", *Lambard. Estudis d'art medieval*, vol. X, Barcelona: 1998, p. 197-213.

¹⁰ RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar...", p. 32.

Teoría que podría ser reforzada por el hecho de que no tenía relación con genoveses, a los que pertenecía Niza, si no con franceses (Joan Gay, Tomàs Duval). Tradicionalmente se ha creído que su origen venía dado por su apellido. YARZA LUACES, Joaquín; "Pere Nisart, un pintor del sud de França a Mallorca", *Mallorca Gòtica*, Barcelona: 1998, p. 46.

¹¹ RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar...", p. 43.

¹² PARDO FALCÓN, José M. "El retaule de Sant Jordi. Darrers treballs de conservació", en: LLOMPART, G. (ed.), *El cavaller i la princesa. El Sant Jordi de Pere Nisart i la ciutat de Mallorca*, Palma de Mallorca: Sa Nostra. Caixa de Balears / Consell de Mallorca, 2001, p. 120-141.

¹³ 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".

¹⁴ POST, Ch. R. *A history of Spanish painting*, Cambridge MA: Harvard University Press, 1953, vol. XI.

¹⁵ PARDO FALCÓN, José M. "El retaule de Sant Jordi...", p. 122.

¹⁶ Reflectografía realizada per David Castrillo e Ignasi Millet (STEM), con una càmera Hamamatsu 2400-03, 2000 nm, y un iluminador infrarrojo Hamamatsu I. PARDO FALCÓN, José M. "La pràctica pictòrica en l'època de Nisart, materials i procediments al retaule de Sant Jordi", en: 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.

¹⁷ Anàlisis mediante HPTLC (cromatografía de capa fina de alta resolución) y puntualmente cromatografía de gases para detalles, por Andrés Sánchez Ledesma y María Jesús Gómez García, Arte-Lab SL. PARDO FALCÓN, José M. "La pràctica pictòrica...", p. 107, nota 35.

¹⁸ Traducido de: PARDO FALCÓN, José M. "La pràctica pictòrica...", p. 104.

¹⁹ *Tavola Strozzi*, obra de Francesco Rosselli, 1472. Museo Nazionale di San Martino di Capodimonte, Nápoles. *Retaule de la Trinitat*, procedente de la capilla de la Lonja de Perpiñán, obra del Maestro de Canapost, 1489, Musée Hyacinthe Rigaud, Perpiñán.

²⁰ Pero existieron, tal como recoge el inventario de una casa particular del año 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", BRALB, nº 8, 1915, p. 299.

²¹ LLOMPART, G. "Dos notas de arte medieval en Mallorca", *Archivo Español de Arte*, nº 53, 1980, p. 388-394.

²² LLOMPART, G. "País, paisatge i paisanatge a la taula de Sant Jordi de Pere Niçard", en: 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. 88-89. Figura central del frontal bordado con el Ángel Custodio, tiene en la mano izquierda la maqueta de la ciudad. Museo de Historia de la Ciudad, capilla del castillo de Bellver.

²³ El mercader Francesc de Valers, viajero en Tartaria, dejó un legado testamentario importante para la obra del muelle en 1350. LLOMPART, G. "Personajes mallorquines del trescientos canario", *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 19, 1973, p. 226.

²⁴ Traducido de: LLOMPART, G. "País, paisatge i paisanatge...", p. 71.

²⁵ Francesc Noguero, almirante de la escuadra del Pariage, del rey y de la ciudad a partes iguales, fundó en 1343 el beneficio de una capilla dedicada a santa Bárbara en la punta del muelle. SEVILLANO COLDM, F. *Historia del Puerto de Palma de Mallorca*, Palma: Institut d'Estudis Balearics, 1974, p. 92. La capillita fue destruida en 1886.

²⁶ Parece que estaban vetadas las barcas de pesca de boliche, también las que transportaban sillares de piedra o de yeso, que las hacían desembarcar ante la *Portella del Fussar*, y las que transportaban leña ante de la Plaza de Santa Catalina, lugar donde estaban las atarazanas y almacenes de madera.

aparecieron reflejos inéditos en la armadura de san Jorge: dos de las torres de la ciudad se reflejan en el brazo izquierdo del caballero, también varios soldados, el árabe a caballo, la silueta del castillo de Bellver, la figura de la princesa y el mismo Nisart en actitud de pintar o dibujar.


Durante este proceso de restauración se hizo uso de la reflectografía infrarroja¹⁶ y se realizó un análisis microquímico de los materiales pictóricos.¹⁷

La reflectografía permitió, por un lado, estudiar mejor todo el conjunto de reflejos que se hicieron mucho más evidentes que a simple vista y, por otra parte, dio información sobre el proceso de dibujo y la capa de imprimación. La reflectografía mostró el dibujo subyacente, que en muchos casos no se llegó a pintar. La observación de estos dibujos permitió estudiar mejor la cara de la princesa pero, sobre todo, obtener información sobre los dibujos escondidos y varias correcciones, como por ejemplo las rectificaciones que afectaron al campanario de la pequeña ermita, el emplazamiento de las torres de vigilancia de Portopí, los adornos del caballo, la longitud de la lanza que fue acortada, las extremidades del dragón y, lo que más nos interesa, la aparición de varios barcos que no llegaron a ser pintados. Las modificaciones más importantes llevadas a cabo por Nisart se encuentran en el paisaje portuario, tanto en el de Portopí como el de Palma, tal como dicen los autores en relación a la reducción en el número de embarcaciones inicialmente previsto "que no se llegarían a pintar, es también significativa, a pesar de que algunos de estos dibujos habían sido definidos con gran precisión y detalle. Es difícil aventurar los motivos de esta supresión definitiva, aunque se podría deber tanto a criterios de simplificación compositiva como a una reducción del trabajo previsto".¹⁸

EL PAISAJE: PALMA DE MALLORCA Y EL PUERTO

A partir del siglo XV, gracias a la escuela flamenca, tenemos un gran número de ciudades representadas en los retablos, casi siempre formando parte del paisaje del fondo de la escena. Entre las ciudades que formaron parte de la Corona de Aragón tenemos la conocida *Tavola Strozzi* que representa Nápoles y el *Retablo de la Trinidad* de Perpiñán que nos presenta una visión idealizada de una ciudad marítima que corresponde a una hibridación de Perpiñán y Colliure.¹⁹ En el caso de Barcelona no se conserva ninguna imagen de la ciudad hasta los dibujos realizados por Antoine van Wijngaerde a mediados del siglo XVI.²⁰ Una obra posterior que vuelve a mostrar Palma de Mallorca y el castillo de Bellver es la *Tabla de Santa Clara de Asís*, obra anónima del siglo XVI, aunque no dispone de la calidad de la obra de Nisart.

Otra imagen de la ciudad era la maqueta conocida como "lo bulto de la Ciutat" (1566) o el "castillo" de la Almudaina (1574), que formaba parte de los atributos del Ángel Custodio –declarado patrón de la ciudad en 1407– y que era llevado por un sacerdote durante la procesión anual.²¹ La maqueta aparece representada en el frontal bordado del Ángel Custodio, quien la sostiene con la mano izquierda, imagen similar a la que encontramos en otros puntos del Mediterráneo, como por ejemplo en Ragusa (actual Dubrovnik) donde en el tríptico del monasterio de los dominicos, obra de Nikola Božidarević y fechada en el siglo XVI, san Blas aguanta un modelo de la ciudad.²²

En la obra de Nisart el fondo del paisaje representa de una manera idealizada la ciudad, también el entorno extramuros entre la ciudad y todo el lado de poniente de la bahía y, en tercer lugar, todo el sector marítimo, tanto el del mar en sí como el costero. En la costa aparecen toda una serie de elementos característicos del puerto medieval de Palma de Mallorca agrupados en dos áreas, la más cercana –la del puerto de la ciudad– y la segunda más alejada que se concentra en la cala de Portopí.  [pág. 49]

En el puerto de la ciudad se distingue un muelle de piedra y uno de madera. El primero se trata de una gran obra de piedra, donde podían amarrar las grandes embarcaciones y así poder embarcar o desembarcar directamente a tierra sus mercancías. El muelle dispone de noraves donde atar los proes de las embarcaciones, al menos aparecen tres, uno en la punta del muelle y los otros dos entre los diferentes tramos vacíos del muro del muelle; en cambio, no se aprecian anillas tal como a menudo encontramos en otros puertos con muelle de piedra. Parece que el origen de esta obra portuaria se encuentra en el siglo XIII, con modificaciones y ampliaciones llevadas a cabo durante los siglos XIV y XV, costeadas por parte de la ciudad y de la ciudadanía.²³

Otro elemento del muelle es la torre construida en su punta para protegerlo como prácticamente en todas las ciudades que tuvieron muelle de obra. La torre era un punto estratégico importante y estaba a cargo del capitán de la torre del muelle. La documentación nos informa sobre la existencia de una capilla dedicada a santa Bárbara en "la torre des cap des moll". Aunque se afirma que "es cierto que en nuestra tabla no se ve ningún signo religioso en la torre, construida sobre un zócalo con escalerillas, como la documentó Sevillano",²⁴ personalmente, creo que esta imagen se llega a distinguir en la especie de guarida redonda que aparece en la base de la torre, junto a las escaleras.²⁵

El puente o muelle de madera era el complemento necesario, dado que las embarcaciones más grandes como las naves, por falta de calado, a veces no podían acercarse al muelle, o bien por falta de espacio; entonces anclaban en la bahía, necesitando de las barcas que se encargaban de hacer el trayecto entre las naves y la ciudad cargando y descargando las mercaderías.²⁶ El puente de madera evitaba que las barcas tuvieran que tocar tierra y facilitaban el trabajo a los estibadores, que de esta manera tenían los pies en seco y sobre un suelo duro en vez de la arena blanda de la playa. Lo que sorprende es su aspecto; normalmente los muelles de madera tienen una forma rectangular alargada, en cambio este muelle de madera tiene una forma curvada en su punta, formando un arco de medio círculo.


Otro elemento presente en el muelle es la picota, el lugar donde se ejecutaban o eran expuestos a la vergüenza pública los condenados, ante las puertas de la ciudad. En la obra se encuentra justo en frente de la Puerta del Muelle.

Portopí

Era el segundo puerto de la ciudad, un excelente puerto natural, probablemente el mejor de la Corona; pocos había en el Mediterráneo similares: Marsella, Brindisi, y pocos más. Era estrecho, largo y con un buen calado, lo que permitía entrar a las naves más grandes en su interior y amarrarlas contra la orilla. Además, quedaba protegido por las dos torres que había a ambos lados de la entrada, lugar donde se extendía una cadena que permitía cerrar el puerto. En este caso no hay ninguna ciudad costera de la Corona que tuviera un puerto que se pudiera cerrar con una cadena y, volviendo a hacer mención de Marsella, recordemos que la cadena que cerraba su puerto hoy se encuentra en la catedral de Valencia como botín de guerra, consecuencia del ataque realizado en la ciudad provenzal por parte de la flota de Alfonso el Magnánimo en 1423. Las naves que llegaban al puerto de Palma de Mallorca, si podían, amarraban en el muelle y, si no, quedaban ancladas delante; una vez habían cargado o descargado, el capitán del puerto las obligaba a desplazarse a Portopí por seguridad, donde quedaban o bien en su interior o bien en la entrada —en este caso listas para zarpar temprano—. En la obra se ven dos naves a la entrada, y dos naves más y una galera un poco más abajo siguiendo la costa, las cinco encarando la proa hacia levante.²⁷ Otro hecho a destacar de Portopí era que junto a Sant Feliu de Guíxols y Palamós eran los únicos puertos donde las naves catalanas, valencianas y mallorquinas podían ser carenadas con toda seguridad.

En una de las dos torres de la entrada se puede ver, arriba de todo, un palo con una especie de bola, seguramente un sistema de señales similar al que encontramos en otras ciudades, como el que había también en la torre de Montjuic de Barcelona, donde se utilizaban banderas y velas. Aparte de las dos torres de la entrada (la Torre de Portopí o del Faro y la Torre del Espolón o de Eixemeno), se reforzó la seguridad de la cala y puerto con una muralla (o espolón) que seguía parte de la costa y con el levantamiento de más torres, para vigilar la entrada de la bahía y todo el entorno de la cala de Portopí. En la obra vemos la *Torre d'en Bou* en la entrada de la bahía y posiblemente la Torre de la Cisterna en el interior de la cala.²⁸ Además, había servicios para los buques y sus tripulaciones, como fuentes de agua dulce y depósitos de agua potable, la iglesia de San Nicolás y un hospital con la función de acoger viajeros, que se puede ver arriba del monte al fondo de la cala. Un elemento que recuerda a la picota del muelle de la ciudad son las horcas que se encuentran junto a la torre más alejada, en la entrada de poniente de la bahía, donde se puede ver a un hombre colgado. Seguramente como aviso a los navegantes de que en Mallorca se debía cumplir la ley.

ICONOGRAFÍA NAVAL

Evidentemente, en un paisaje marítimo no podían faltar embarcaciones: más de cuarenta de diferentes formas, tamaños y aparejos. La función principal de una embarcación es la de transportar personas y bienes por vía acuática; ahora bien, se puede diferenciar entre las que se utilizan para pescar, para comerciar o hacer la guerra y, en un puerto como el de Palma de Mallorca, podemos encontrar una importante presencia de barcas destinadas a la carga y descarga de mercancías de las naves ancladas en el puerto, barcas de la administración portuaria y embarcaciones auxiliares de naves, galeras y leños.  [pág. 51]


Por su forma se clasifican las embarcaciones en cuatro grandes familias: las naves, las galeras, los leños y las barcas, que suelen tener relación con la función y el sistema de propulsión utilizado.²⁹ Hay una relación entre función, forma y sistema de propulsión, generalizando, en caso de que se destine a una función militar, como la galera, la embarcación debe ser larga,

ligera y rápida, fácil de maniobrar y que se pueda desplazar en cualquier tiempo, tanto si hace viento como si no; por este motivo tiene un doble sistema de propulsión, a remo y a vela. Mientras que las naves de gran capacidad de carga, de formas redondas, con diferentes cubiertas sobrepuestas, y altos castillos a proa y a popa, estaban dotadas de una tripulación mínima y eran únicamente propulsadas a vela.

Lo que se aprecia en el paisaje marítimo es el uso de la tecnología naval atlántica llegada al Mediterráneo a principios del siglo XIV: la vela cuadra y el timón de codaste, ya un hecho habitual y totalmente normalizado en la segunda mitad del siglo XV. Durante el siglo XIV la nave mediterránea a dos mástiles a vela latina y doble timón lateral cambia el sistema de propulsión y de dirección por un solo mástil a vela cuadra y timón de codaste.³⁰ A finales del siglo XIV se introduce un segundo mástil a popa, el palo de mesana a vela latina, y hacia mediados del siglo XV ya aparece un nuevo palo, el tercero a proa, el palo de trinquete a vela cuadra. Éstas son las naves que encontramos en la pintura. Por otro lado, la galera y el resto de familias navales evolucionan también, aunque no con la rapidez de las naves.

Las galeras mantendrán como vela la latina, en cambio, gradualmente van abandonando el uso del doble timón lateral para adoptar el timón de codaste. En la pintura todas las embarcaciones llevan timón de codaste, tanto las naves como las galeras, también los leños y barcas, no aparece ninguna con doble timón lateral, pero sí alguna pequeña barca con un timón de espadilla fijado sobre el codaste y otras barcas pequeñas sin timón.

Las naves

La nave era el gran buque dedicado al transporte de mercancías, se distinguía por tener tres palos, el de mesana en popa con vela latina, mientras el palo mayor y el de trinquete a vela cuadra.  [pág. 51] Este número de mástiles y aparejo mixto era el habitual en las naves desde mediados del siglo XV. En la tabla, el palo mayor de las naves se distingue perfectamente por llevar cofa en lo alto, a menudo con armas en su interior; se aprecian armas arrojadas que rebasan la barandilla de la cofa, además suele haber un cabo por el lado de popa que desciende hasta cubierta y sirve para subir armas al gaviero. El palo mayor también destaca por tener un buen diámetro y una altura que puede ser el doble del palo de trinquete y el de mesana, teniendo en cuenta además que estos dos pueden tener la carlinga en una cubierta, mientras el palo mayor tiene su carlinga directamente sobre la sobrequilla. Las naves, además, disponen de bauprés, que sobrepasa claramente a proa, con una fuerte inclinación y que sirve para aguantar los estayes del palo de trinquete. Aparte de los mástiles, se ven las vergas de los tres palos, sobre todo la del palo mayor, formado por dos piezas, que debe aguantar el trece del palo mayor, una vela cuadra de unas dimensiones mucho más grandes que las de la vela cuadra empleada en el palo de trinquete. Por otra parte, todas las líneas que enlazan los palos con el casco corresponden a los diferentes cabos de la jarcia firme y de labor, los obenques y los estayes que aguantan los mástiles, que en el caso del palo mayor vemos cómo están unidos por cabos transversales que permiten utilizarlo como escala para subir por un lado u otro de la nave hasta la cofa. Las naves tienen castillos a proa y popa, que se distinguen por tener un color más claro, seguramente por el tipo de madera más ligera, y también porque no se impregnaban de brea. En el acceso al espacio bajo el castillo de proa se aprecia cómo las tablas de cierre de este espacio están dispuestas a tingladillo, como las tejas de un tejado. El casco ennegrecido presenta unas fuertes cintas que van de proa a popa y unas bulárcamas o refuerzos transversales en el exterior, colocadas en el

²⁷ Traducción de MARSILI, Pere. *Crònica*: “todo el tiempo de primavera y de verano, todos los leños y naves se anclan y están delante de la ciudad a una milla, mas con el tiempo de otoño acercándose, se recluyen en el puerto, lo que es lejos de la ciudad unas dos millas y media, que tiene el nombre de Porto Pi, muelles del puerto del pino, ya que aquí había un pino muy viejo del que el puerto ha tomado su nombre”. QUADRADO, J.M. *La conquista de Mallorca*, Palma: D. Estevan Trias, 1850, p. 23-24.

²⁸ LLOMPART, Gabriel. “El saqueo de Porto Pi por la “Montaña Negra” (1412) y otras historias de corsarios”, *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul·liana*, nº 41, 1985, p. 191-197.

²⁹ PUJOL I HAMELINK, Marcel. *La construcció naval a la Corona d'Aragó*. Catalunya (segles XIII-XV), Barcelona: Base, 2012.

³⁰ PUJOL I HAMELINK, Marcel. “Iconografía naval a l'església de Sant Miquel de Montblanc (Conca de Barberà)”, *Unicum*, nº 4, 2005, p. 137-139.

espacio central. También vemos cómo el timón que se utiliza es el de codaste. Y, casi siempre pegada a la popa, aparece la chalupa o embarcación auxiliar de las naves. Las naves solían estar ancladas, probablemente por falta de calado en el puerto de la ciudad, no se podían acercar completamente hasta el muelle, en cambio lo podían hacer en Portopí. En las naves ancladas podemos distinguir las maromas de proa, los dos principales cabos de las anclas, a cada lado de la proa.

La nave que más detalle muestra es la que se encuentra anclada en la entrada del puerto de la ciudad. **3** [pág. 51, nº 17] Se aprecia la proa mirando afuera, a poniente, con los dos cabos de las anclas de proa, mientras que en popa se ve un cabo que debe salir de la anilla de quilla del lado de babor hasta el muelle. Aquí se puede ver con gran precisión el detalle del timón, compuesto por la pala y la caña del timón, además de la chalupa a popa. Los tres palos tienen sus vergas bajadas a tocar cubierta, con las velas plegadas en las vergas. En el caso de la verga del palo mayor vemos cómo en el trozo que va del mástil al castillo de proa hay un tendal de color blanco que debía proteger a la tripulación.

Hay dos naves que se encuentran ancladas entre la ciudad y Portopí, con un solo cabo por proa, mostrándola hacia levante, el lado de donde viene el viento. **3** [pág. 51, nº 21 y 22] Las dos tienen las velas plegadas en las vergas, y éstas bajadas a tocar cubierta, a pesar de que la nave superior tiene la verga del palo mayor a medio palo. Hay ligeras diferencias entre las dos, como por ejemplo el color y tipo de estructura de los castillos de proa y de popa.

La nave que se encuentra anclada en la entrada de Portopí también tiene un ancla por proa, encarada a levante, las velas plegadas en las vergas, con la verga del palo mayor a medio palo y un castillo de proa de color marrón claro y bastante más alto que el castillo de popa. **3** [pág. 51, nº 32]

La nave que llega al puerto parece que se dirige hacia el anclaje de las naves, recibe el viento de levante, acaba de bajar el palo mayor y está en proceso de plegar esta gran vela cuadra conocida con el nombre de treo, mientras que todavía lleva puesta la vela de trinquete al viento y la mesana plegada. **3** [pág. 51, nº 24] Si nos fijamos bien se puede ver la gran diferencia entre la superficie vélica de cada una de las dos velas. La cofa se nos presenta en este caso de color rojo con las armas que se guardan en su interior, posiblemente hay alguien dentro y, además, una bandera y una flámula al viento en lo alto del palo mayor, las dos banderolas son indicadores de la dirección del viento, que viene de levante. Parece que una embarcación pequeña se ha acercado a esta nave, con tres o cuatro remos por cada lado y un timón de espadilla colocado sobre el codaste. Se puede apreciar la figura del timonel y de al menos dos remeros. La función de esta pequeña embarcación podría tener relación con el lezdero o el capitán del puerto.

En el lado de Portopí podemos llegar a contar hasta cuatro naves más. **3** [pág. 51, nº 35-37 y 40] La primera se encuentra delante de las dos torres que flanquean la entrada con una de las maromas de proa que parece fijarse en tierra. Una segunda nave se encuentra amarrada justo delante de ésta; vemos parte del casco, el palo mayor con la cofa y la jarcia y parece que parte de la verga del palo de mesana. De las otras dos naves que se encuentran en el interior del puerto de Portopí se ven sus palos mayores coronados por las cofas y la jarcia que baja de ellas.

Las galeras

Las galeras y las galeotas eran las embarcaciones de tipo militar por excelencia. Se distinguen por su forma alargada, estrecha y baja. Propulsadas a remo y a vela, en cuanto al

remo se puede apreciar perfectamente la presencia de los remos, pero no la cantidad de filas, o de remeros por banco. En el remo al tercerol típico de los siglos XIV y XV, las galeras empleaban tres filas de remeros, en cambio en las galeotas había dos. En el siglo XV las galeras sutiles, es decir la galera estándar de combate, llevaba un solo mástil con una larga verga que iba de proa a popa, igual que las galeotas, tal como se puede ver también en otras muestras iconográficas coetáneas, como la Tavola Strozzi, pintada hacia el año 1472. El casco de las galeras suele mostrar un tipo de espolón doble de madera en la proa. En el casco también se distinguen tres colores, el negro de la brea que servía para impermeabilizar, abajo, en la obra viva, un color blanquecino, porque se enseñaban para deslizarse y poder ganar velocidad, y las superestructuras de madera más clara, que no se embrea. También se distingue un tendal que cubre la popa, reservada a los oficiales, y otro toldo que cubre la cámara de boga o espacio destinado a los galeotes, a fin de protegerlos del sol y la lluvia. Estos toldos solían ser utilizados cuando estaban en puerto y se quitaban cuando había que navegar.

La galera que está hacia la entrada del puerto, junto a la torre, se encuentra en la posición típica de las galeras que se acercan a tierra, por popa, en uno de los tramos con norayes y sin valla del muelle. **5** [pág. 53] y **3** [pág. 51, nº 15] Toda la cubierta, desde popa hasta proa, está cubierta con dos tendales, de color rosado el de popa y blanco el de la cámara de boga. Los remos del lado de babor están contra el agua, mientras los de estribor están levantados. Ligeramente inclinada, y tal vez vaciada de peso, la obra viva del lado diestro muestra el color blanco del sebo.

Hay una embarcación de la familia de las galeras en el interior del puerto, pero parece más pequeña que una galera, probablemente una galeota y en la que se aprecian las características típicas de la familia, como la forma larga, estrecha y baja, un solo palo con una larga verga que va de proa a popa, y en este caso sobrepasa, formada por dos largas piezas llamadas car y pena. **6** [pág. 53] y **3** [pág. 51, nº 12] En lo alto del mástil se encuentra el calcés y toda la jarcia que desciende por el lado de popa del palo. A proa podemos ver el doble espolón de madera, mientras en popa está la estructura del castillo de popa, hecha de madera clara y sin brea, con el tendal de color blanco recogido en el extremo de popa, que tapa en parte al timón. Además hay dibujada de una forma muy sencilla una pequeña embarcación auxiliar a popa.

La galera que se encuentra por encima del muelle está navegando a remo, sin vela y sin los tendales, aunque se aprecia el tendal de popa de color blanco recogido y la estructura de madera correspondiente. **3** [pág. 51, nº 46] Esta galera nos muestra claramente el espacio reducido que tenía la tripulación, lleno de cabezas de personas que sobrepasan la borda, y una persona derecha sobre el pasamano, posiblemente el cómitre, entre el palo mayor y la bombardera de proa. Mientras que a popa se ven más personas por encima del nivel de los remeros, que en este caso deben pertenecer a los oficiales: capitán, patrón, escribano, nauclero y artesanos. Esta galera no nos muestra la proa que queda escondida detrás de la torre, pero sí la popa que lleva timón de codaste y una chalupa remolcada.

Una tercera galera o galeota se encuentra remando hacia el puerto. En este caso se adivina más o menos la proa, el palo mayor con la verga, con la parte baja del car encarada hacia la proa. **3** [pág. 51, nº 18]

Una cuarta galera se encuentra anclada a poniente, junto a dos naves. **7** [pág. 53] Tiene los remos en el agua, un gran

palo mayor con verga larga pero sin la vela puesta ni plegada, se distingue muy bien la cofa y el calcés arriba del mástil y parece, además, que dos marineros trepan subiendo por los obenques. Si nos fijamos se ven un mínimo de dos mástiles más, uno de trinquete y uno de mesana, bastante más pequeños que el mayor y, además, a proa un bauprés. Estos mástiles podrían estar indicando que estaríamos ante una galera que podría navegar a vela cuadra si era necesario, por lo tanto de una galera grande de comercio que haría la ruta de Flandes. De su casco se distingue bastante bien a proa el espolón doble de madera, la cámara de boga con el yugo, las postizas y los bacalares y, en popa, la estructura de cubrimiento con el tendal.³¹ 3 [pág. 51, nº 19]

En el interior de Portopí se distinguen tres mástiles que tienen grandes vergas para velas latinas, características de las galeras y, aún más en el interior, un mástil con cofa que aunque no se ve verga, seguramente correspondería a una embarcación de este género. 3 [pág. 51, nº 38, 39 y 41]

Los leños

Las embarcaciones de puerto mediano disponían de uno o dos mástiles, por norma un mástil a vela latina. 8 y 9 [pág. 54] Contra el muelle de piedra vemos dos leños, uno presenta un palo con una verga muy larga, más que la longitud total de la embarcación; 3 [pág. 51, nº 14] mientras que el que se encuentra delante suyo tiene dos palos, a popa el de mesana, pequeño y a vela latina, y el palo mayor con la verga cruzada sobre la cubierta y cofa en lo alto, por tanto a vela cuadra. 3 [pág. 51, nº 13]

Fuera del puerto, llegando desde levante, tenemos dos barcas grandes o leños con un mástil a vela latina, de las cuales una lleva una embarcación auxiliar remolcada a popa. 3 [pág. 51, nº 26 y 27] En el horizonte vemos la vela latina de tres embarcaciones más que llegan a la bahía, llegan tan juntas y tienen un aspecto tan parecido que pueden hacer pensar que son una escuadra de galeras que llegan en formación 3 [pág. 51, nº 29-31] en el lado de levante de la ciudad y de la bahía vemos dos leños más a vela. 3 [pág. 51, nº 42 y 43]

Las barcas

En la tabla se ven diferentes tipos de barcas, por su forma y función. En primer lugar tenemos al lado del puente o muelle de madera las barcas de los barqueros y bateleros que se dedicaban a la carga y descarga de las naves ancladas frente al puerto, mientras los estibadores van llevando botas y balsas hacia la puerta de la ciudad, algunos desde el muelle de madera y otros caminando dentro del agua. 10 [pág. 54] Estas barcas se caracterizan por tener cuatro bancos o cuatro toletes por lado, todo el casco negro de brea, excepto los bancos, los toletes y los durmientes, mientras la proa y la popa se diferencian por la roda y el codaste, la roda ligeramente curvada hacia el interior, mientras el codaste se curva de tal manera que entra hacia el interior de la barca tomando una línea paralela a la borda.

En este área a ambos lados del puente de madera tenemos, en la parte de arriba, una barca tumbada que nos muestra los bancos y su interior, distinguiéndose bastante claramente los durmientes y las cuadernas; 3 [pág. 51, nº 9] una segunda barca en la playa sobre los paraleles, en la que se distinguen bien los toletes, y la diferente forma de la roda y el codaste. Esta barca, como todas las que se sacan en tierra, se saca de popa; 3 [pág. 51, nº 8] una tercera barca contra la parte de arriba del muelle 3 [pág. 51, nº 5] y tres barcas medio sacadas en tierra en el lado inferior del muelle de madera. 3 [pág. 51, nº 1-3]

Las chalupas, o embarcaciones auxiliares de naves y galeras, deben corresponder a las dos que se encuentran a ambos lados de la punta del muelle de madera. 11 [pág. 54] También tienen todo el casco ennegrecido, excepto la borda, los remos y parte del interior. Éstas no tienen la roda y el codaste curvados de las barcas descritas anteriormente, son casi verticales. 3 [pág. 51, nº 4 y 6] Buena parte de las naves, galeras y un leño tienen amarradas a popa barcas de este tipo, llegamos a contar al menos trece. 3 [pág. 51, nº 11, 16, 20, 28, 33, 44, 46-49] Hay dos barcas más situadas una encima y otra por debajo de la galera que hay en la costa entre Portopí y la ciudad.

Un tercer tipo de barca, bastante atípico, es la barquita que aparece justo en frente de la punta del muelle de madera. 12 [pág. 55] y 3 [pág. 51, nº 7] Esta barca pequeña, tipo esquife tiene la popa plana, mientras en proa distinguimos como una especie de bola en la testa de la roda y dos elementos de madera clara que surgen a mitad de la roda. Esta bola puede tener una relación con el plumaje que llevaban los barcos de pesca durante la Edad Media y Moderna.³²

Todas las barcas descritas hasta ahora están propulsadas únicamente a remo, de uno a cuatro pares de remos. La siguiente barca es la que entra en el puerto, arriando la verga y procediendo los dos marineros a plegar la vela. 13 [pág. 55] y 3 [pág. 51, nº 10] Si nos fijamos, recuerda un poco a la barca de los barqueros, por su codaste bien curvado hacia el interior, aunque va a vela y además lleva timón de codaste.

En el espacio comprendido entre el puerto de Palma y Portopí, vemos una barca que lleva una bandera. 14 [pág. 55] y 3 [pág. 51, nº 23] Por su forma se parece bastante a una chalupa, propulsada por tres remeros y dirigida por un hombre a popa que lleva un timón de espadilla fijado encima del codaste (no es un timón de codaste ni uno lateral). Esta embarcación podría tratarse de una embarcación de la administración del puerto, de la capitanía o de la lezda, que se encargaba de acercarse a las naves y otras embarcaciones que llegaban a puerto para cobrar las tasas; la bandera sería el indicador de su función. Es probable que se dirigiese hacia la nave que está llegando al puerto, calando la vela mayor, con la vela de trinquete todavía puesta y con una bandera y flámula rojas al viento. En esta nave, contra ella, se aprecia una barca, que podría ser también del capitán del puerto o del lezdero, la cual lleva también un timón de espadilla. 3 [pág. 51, nº 25]

LA REFLECTOGRAMETRÍA: MÁS EMBARCACIONES

Francesc Ruiz i Quesada cree que Nisart marchó de Mallorca en 1470 sin terminar la obra, por lo que los dibujos no se corresponden en muchos casos con las figuras pintadas o bien no están. Rafael Moger tuvo que pintar la decapitación del santo de la predela y también algunas de las imágenes situadas en la zona alta de la derecha de la tabla central: "Esto explicaría la calidad artística menor que muestran algunas de estas figuraciones en relación al resto de la obra y también que otras no llegaron a ser pintadas nunca".³³ Hay diferencias significativas entre algunos de los personajes que salen por la puerta de la muralla, del lado izquierdo de la obra, muy bien representados, en relación a los que están situados cerca de la puerta de la derecha, realizados por un artista de categoría inferior a Nisart. Estas partes no pintadas por Nisart, seguramente contratadas de nuevo y terminadas por Moger a partir de 1470, estaban valoradas en 27 libras.

Pero la reflectografía también nos muestra dibujos de barcos con todo tipo de detalles que luego no se pintaron. A partir de las fotografías realizadas hemos podido estudiar un mínimo de cuatro partes diferentes del área portuaria comprendida

³¹ Se documentan varias galeras grandes de comercio catalanas a mediados del siglo XV que arbolaban tres y cuatro palos, con doble juego de velas, latino y cuadro, que hacían las grandes rutas de Flandes y ultramar. GARCIA I SANZ, Arcadi; COLL I JULIÀ, Núria. *Galeres mercants catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelona: Fundació Noguera, 1994, docs. 14, 15 y 20.

³² 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*, nº 21, 2014, p. 155-168.

³³ Traducido de: RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar...", p. 54.

entre Palma y Portopí donde aparecen figuras retocadas, tapadas o ausentes. ¹⁵ [pág. 56]

– **Detalle 1:** galera y chalupa en la parte superior del muelle. Se aprecian los trazos que dibujaron una galera justo detrás y un poco por encima de la que aparece en la pintura. Esta galera también muestra la popa, apreciándose algunos detalles como el tendal de popa y el farol, por encima del codaste, y una chalupa con un hombre embarcado. Las dos figuras, la galera y la barca, están a una escala mayor que las que se ven en la pintura.

– **Detalle 2:** en el lado izquierdo del idealizado Palacio de la Almudaina, donde aparecen muchas mujeres en el piso superior, y el rey Juan II (1398-1479) como un anciano con cabello y barba blanca –ya pasaba de los 70 años de edad– y la reina Juana (1425-1468) en el primer piso, en la ventana doble más ricamente adornada; vemos en la pintura una barca o leño con un mástil a vela latina. La reflectografía nos muestra un poco más arriba un conjunto de galeras, en total cuatro, con la gran vela latina al viento, una cofa en lo alto del mástil, avanzando todas ellas gracias al viento de levante hacia el puerto de la ciudad.

– **Detalle 3:** en el puerto, debajo de la barca del lezdero o del capitán del puerto –la que lleva una bandera– se dibujó una nave encarada hacia la entrada de la bahía, muy bien dibujada, con todo tipo de detalles, bauprés, tres palos y las respectivas vergas, castillo de proa y de popa, las bulárcamas del lado de babor, el timón de codaste y la chalupa. Es posible que no la dibujara, dado que no llevaba las velas puestas y si estaba anclada debería presentar la roda a levante y no a mediodía.

– **Detalle 4:** en Portopí, en su interior, entre el bosque de mástiles y vergas, la fotografía nos muestra un mínimo de cuatro palos más, de los cuales uno parece mostrar una especie de cofa. No podemos asegurar que se traten de uno o más barcos, dado que una nave tiene tres, de los cuales el mayor tiene cofa y el de trinquete y mesana no, mientras las galeras suelen tener un palo con cofa –no gavia– y una larga verga longitudinal.

– **Detalle 5:** la barquita de popa plana aparece en la fotografía más larga, con un mínimo de dos remeros en vez de uno y con la bola de la testa de la roda bastante mayor.³⁴

Así, el total de embarcaciones representadas en la pintura sube a 49 embarcaciones, entre naves, galeras, leños y barcas, a las que podemos añadir las que la reflectografía nos muestra, al menos en estas cinco fotografías, que son 11; por tanto, un total mínimo de 60 embarcaciones. Una cantidad considerable, teniendo en cuenta que se encuentran casi todas concentradas en la parte derecha de la parte superior de la tabla central; si esta tabla mide 284 x 187 cm, el sector del puerto corresponde a un área que tiene 60 x 40 cm aproximadamente. Lo que más sorprende es que las embarcaciones más grandes, como las galeras y las naves, tienen 7 cm de largo, unas figuras casi inapreciables si tenemos en cuenta que estas embarcaciones, y todo el sector del puerto, se en-

contraban a una altura mínima respecto al suelo de 3 m (casi a 1,5 m por encima de la cabeza de una persona) y difícilmente se podían ver bien si no se disponía de una escalera.³⁵

CONCLUSIONES

El retablo de San Jorge se trata, sin duda, de una obra maestra del gótico catalán y una referencia de la iconografía marítima, la imagen de Palma de Mallorca y su puerto, todo un conjunto de elementos a los que se debe añadir el misterio sobre el origen de su autor.

El retablo encargado a dos maestros pintores: uno mallorquín, Rafael Moger, y otro forastero, Pedro Nisart, el autor enigmático, según unos nizado y según otros picardo. La tabla central obra de Nisart nos muestra la gran influencia de la pintura flamenca (los reflejos, el paisaje, el detallismo) y de la miniatura francesa (los ejércitos, la arquitectura). Es aquí, en el paisaje, prácticamente concentrado en el sector del lado superior derecho, donde encontramos toda la iconografía marítima, tanto la portuaria como la naval.

Tenemos otros paralelos también pertenecientes al siglo XV que nos muestran puertos mediterráneos, como los ya citados de Nápoles y Colliure (aunque en este caso idealizado). El retablo de la Trinidad de Perpiñán tiene un total de 14 embarcaciones (3 naves, 2 leños o barcas a vela y 9 barcas a remo), mientras que la *Tavola Strozzi* muestra el puerto de Nápoles con 54 embarcaciones (3 naves, 16 galeras catalanas, 7 galeras angevinas presas, 3 leños o barcas a vela, 14 barcas a remo, 3 chalupas, y en el interior de una caleta del puerto se vislumbran los palos de una pequeña nave, una galeota y un mínimo de tres barcas o leños).

La tabla central del retablo de San Jorge dispone de una riqueza iconográfica naval que destaca tanto por su cantidad, como por su calidad y por su variedad tipológica. Entre los detalles que podemos destacar está la presencia de la barca del lezdero o del capitán del puerto, la nave que lleva banderas al viento al llegar al puerto, la galera que tiene una bombardas en proa, la barquita de popa plana y plumaje a proa, entre otros. La variedad naval no sólo se resume en naves, galeras y barcas, sino que tenemos una galeota, una galera grande, diferentes tipos de leños a dos palos (a vela cuadrada y latina) y con un mástil latino y, finalmente, diferentes tipos de barcas (de carga y descarga, chalupas, de popa plana). La cantidad es realmente alta, se llegan a contar 49 embarcaciones diferentes en la pintura, que ascienden a 60 gracias a la reflectografía realizada en cinco partes diferentes del puerto.

La restauración llevada a cabo por J. M. Pardo entre los años 2000 y 2001 consiguió, gracias a análisis no realizados hasta entonces como la reflectografía y la cromatografía, identificar aspectos perdidos y desconocidos. Los análisis y el estudio posterior permitieron conocer los colores originales, la presencia de reflejos, hacer más visibles muchas figuras y detalles y, finalmente, los dibujos previos realizados a carboncillo por Pedro Nisart, muchos de los cuales no aparecen en la pintura por varios motivos, como la modificación de estas embarcaciones o bien su eliminación definitiva por razones compositivas y rigor náutico.

³⁴ RUIZ I QUESADA, F. "La badia de Palma, un mar...", p. 53, fig. 30.

³⁵ Las tablas del bancal tienen una altura de 60 cm.

IMÁGENES

- 1 Tabla central, san Jorge (Fotografía: Museu d'Història de Mallorca).
- 2 Detalle del puerto (Fotografía: Carles Abraham Sampol).
- 3 Detalle del puerto con las embarcaciones numeradas (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y numeración de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 4 Detalle: nave (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y retoque de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 5 Detalle: galera (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y retoque de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 6 Detalle: galeota (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y retoque del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 7 Detalle: galera grande de comercio (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y retoque del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 8 Detalle: leño de dos palos, el mayor a vela cuadra y el de mesana con vela latina (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y retoque del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 9 Detalle: leños o barcas de cabotaje, con un palo a vela latina (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y eliminación del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 10 Detalle: barca de carga/descarga (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y eliminación del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 11 Detalle: chalupa (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y retoque del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 12 Detalle: barca de popa plana (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y eliminación del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 13 Detalle: barca a vela y timón de codaste (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y eliminación del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 14 Detalle: barca del lezdero (Fotografía: Carles Abraham Sampol. Edición, composición y eliminación del fondo de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).
- 15 Tabla central y detalles de naves dibujadas según muestra la reflectografía (CAS-STEM-MPH). (Fotografía: Carles Abraham Sampol y STEM - Servicios Técnicos y Equipamientos para Museos. Edición, composición y retoque de la imagen: Marcel Pujol i Hamelink).

BIBLIOGRAFÍA

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*, nº 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*, nº 53, 1980, p. 388-394.

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

LLOMPART, Gabriel. "País, paisatge i paisanatge a la tau-la de Sant Jordi de Pere Niçard", en: 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", en: 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", en: LACARRA DUCAY, M. del Carmen (coord.), *La pintura gòtica durante el siglo XV en tierras de Aragón y en otros territorios peninsulares*, Zaragoza: Institución Fernando el Católico. CSIC, 2007, p. 73-86.

PARDO FALCÓN, José M. "La pràctica pictòrica en l'època de Nisard, materials i procediments al retaule de Sant Jordi", en: 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 Baleáricos, 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*, nº 8, 1915, p. 299.

A tingladillo: tablas superpuestas, como las tablas de un tejado.

Aparejo: conjunto de cabos, poleas y vergas que permiten trabajar con las velas.

Babor: el lado izquierdo de una embarcación.

Bacalar: pieza curvada que aguanta por debajo a la cámara de boga de una galera.

Batelero: barquero de un batel.

Bauprés: palo situado en la proa de una nave, en un ángulo de unos 45°, y que sirve para aguantar el estay.

Bombarda: cañón bajomedieval.

Borda: la pieza longitudinal más alta del buque, la baranda.

Brea: material derivado de la resina que sirve para impermeabilizar las embarcaciones.

Bulárcama: refuerzo transversal situado en el exterior del casco de una nave.

Cámara de boga: espacio donde se sientan los remeros en una galera.

Car: una verga está formada por dos piezas, el car en el lado de proa y la pena situada en el lado de popa.

Carlinga: base que sostiene el mástil de una embarcación.

Casco: el cuerpo de una embarcación.

Castillo o alcázar: superestructura formada encima de la proa y de la popa en una nave.

Chalupa: barca auxiliar de una nave o galera.

Cinta o cintón: tabla del forro que va de proa a popa por encima de la línea de flotación.

Codaste: el eje longitudinal de la estructura del casco de

una embarcación está formada por la roda, la carena y el codaste.

Cofa o gavia: estructura de madera situada en lo alto del palo mayor, donde se sitúa el gaviero.

Cómitre: oficial que manda a los remeros de una galera.

Cuaderna: costilla del casco de una embarcación.

Durmiente: elemento longitudinal e interior de la estructura del casco, por encima del nivel de flotación.

Ensebar: poner sebo.

Espolón: pieza de madera que se pone delante en una galera para dañar las galeras enemigas.

Estay: cabo de la jarcia firme que sostiene un mástil de proa a popa.

Estribor: el lado derecho de una embarcación.

Fila: cada una de las líneas de remeros en una galera.

Flámula: bandera triangular.

Galeota: embarcación de la familia de las galeras, pero más pequeña y con menos remeros.

Galera: embarcación larga, propulsada a vela y remo, destinada principalmente a funciones militares.

Gavia: estructura de madera situada en lo alto del árbol de las galeras, pero fijada por su lado de popa.

Jarcia: conjunto de cabos del aparejo.

Jarcia de labor: cabos que sirven para maniobrar vergas y velas.

Jarcia firme: cabos que sirven para fijar los mástiles.

Leño: embarcación de puerto mediano.

Lezda: impuesto que gravaba las mercancías que entraban o salían de un puerto.

Lezdero: el que cobra la lezda.

Maroma: el cabo más grueso de una nave o galera, destinado a las anclas.

Mástil o palo: palo recto que sostiene la verga.

Nao o nave: la embarcación más grande destinada al transporte de mercancías y propulsada únicamente a vela.

Nauclero: el experto náutico en una nave o galera.

Obenque: cabo de la jarcia firme que sostiene un mástil desde los lados.

Obra muerta: parte de la estructura del casco que se encuentra por encima de la línea de flotación.

Obra viva: parte de la estructura del casco que se encuentra por debajo de la línea de flotación.

Palo de mesana: mástil del lado de popa en una nave.

Palo de trinquete: mástil del lado de proa en una nave.

Palo mayor: mástil situado en el medio de una nave.

Paral: pieza de madera sobre la que reposa una embarcación cuando se saca en tierra, sobre la playa.

Pena: pieza de madera del lado de popa de una verga.

Plumaje: conjunto de plumas de gallo.

Popa: parte trasera de una embarcación.

Postiza: viga longitudinal de la cámara de boga de una galera.

Proa: parte delantera de una embarcación.

Proís: cabo que sirve para amarrar una nave o galera al muelle.

Quilla: la pieza más importante del casco, base de la construcción y que va de proa a popa.

Roda: pieza curvada del eje longitudinal de la estructura del casco situada en el lado de la proa.

Sebo: grasa de origen animal.

Sobrequilla: pieza longitudinal que corre paralela a la quilla, pero por el interior del casco.

Tendal: entoldado que cubre la cubierta de una nave o galera.

Timón: el sistema de dirección de una embarcación.

Timón de codaste: timón fijado al codaste.

Timón de espadilla: tipo de remo o pala larga que se utiliza como timón.

Timones latinos: timones de espadilla situados a ambos lados de una embarcación.

Tolete: pequeña estaca situada en la borda que sirve para aguantar los remos.

Treo: la gran vela cuadra del palo mayor.

Trinquete: palo o vela del mástil de proa en una nave de tres palos.

Vela cuadra: vela de forma cuadrangular, puesta en sentido transversal.

Vela latina: vela triangular, puesta en sentido longitudinal.

Verga: palo que aguanta la vela.

Yugo: viga transversal de la cámara de boga de una galera.

³⁶ PUJOL I HAMELINK, Marcel. "La terminología de construcción naval i el seu origen: mediterrani/atlàntic", *Drassana*, nº 14, 2006, p. 84-102.