

La nau de Mataró: model d'embarcació medieval

Introducció

El 1986 es va inaugurar la nova seu del Museu Marítim de Rotterdam, al centre de la ciutat, el més antic d'aquesta mena als Països Baixos. La història d'aquesta institució, coneguda fins fa poc com a Museu Marítim "Prins Hendrik", es remunta fins l'any 1845, quan diversos prohoms de Rotterdam i el príncep Hendrik, germà del rei Guillem III, fundaren el Reial Club Nàutic Holandès. A partir de 1852 es van començar a exposar models de vaixells i d'altres objectes d'interès en una galeria especial de la seu del club. L'any 1874, la sala de models navals es convertí oficialment en el Museu Marítim. Al llarg de més de 125 anys d'història, el museu ha bastit una variada col·lecció d'objectes relacionats amb la navegació i la construcció naval holandeses.

D'entre els més de 1.000 models, n'hi ha un de veritablement extraordinari. És un dels més antics del món, i reproduïx una nau mercant mediterrània de la baixa edat mitjana. Se'l coneix amb el nom de "model de Mataró", amb referència al seu origen més probable. Segons sembla, es construï el segle XV, tot i que durant molt de temps se n'ha desconegut l'antiguitat exacta. Això no obstant, la fusta de la quilla s'ha analitzat recentment mitjançant la prova del carboni 14 i s'ha establert que el model es fabricà entre 1456 i 1482.¹

Història del model

El 1929, el nord-americà Henry B. Culver descobrí astorat a l'aparador de la Galeria Reinhardt de Nova York un model que li recordava una de les embarcacions amb les quals Colom viatjà a Amèrica. En cap moment en posà en dubte l'autenticitat i, aquell mateix any, va escriure un apassionat article al voltant del tema a la prestigiosa revista d'història marítima *The Mariner's Mirror*. Pel que fa a l'origen, ens informa que "prové d'una petita església d'un poble anomenat Mataró, a la costa de Catalunya, a Espanya...".² Un cronista posterior, Heinrich Winter, es mostra lleugerament més precís i explica que prové de l'ermita de Sant Simó, situada prop de Mataró.³ Tant Culver com Winter basen els seus articles en la informació facilitada pels antiquaris i, de moment, no s'ha pogut determinar la fiabilitat de les seves fonts. Ni tan sols l'any 1931 es coneixia si havia existit algun model de vaixell antic a l'ermita propera al poble.⁴

No es coneix amb exactitud on era el model abans que desaparegués d'Espanya, però hi ha dues teories al respecte. Segons la primera, un antiquari barceloní anomenat Calavar la va posar a la venda.⁵ L'altra afirma que passà a mans d'una acomodada família espanyola.⁶

El més probable és que l'antiquari londinenc Lionel Harris adquirís el model a Espanya al voltant de l'any 1920. Harris era propietari d'un negoci d'antiguitats especialitzat anomenat "The Spanish Art Gallery". Segons sembla, en no aconseguir-li un comprador a Londres, l'any 1927 el cedí en dipòsit a Julius Böhler, un antiquari de Munic.⁷ Actualment, l'empresa, que esdevingué molt important i amb nombrosos contactes a Europa i als Estats Units, especialment durant el període d'entreguerres, encara existeix. Cap a 1928 o 1929, Böhler envià el model de Mataró a Nova York, on es va exhibir a les Galeries Reinhardt.

L'exòtic model va suscitar un gran interès als Estats Units, tot i que ningú no s'hi va interessar prou com per comprar-lo. Böhler decidí llavors portar-lo novament a Europa, i la tardor de 1929 tornà a Munic, on començà un nou episodi de la seva història. Frits Lugt, un destacat marxant i col·leccionista d'art holandès, conegut a partir de la Segona Guerra Mundial per haver fundat a París la Fondation Custodia, que acollia la seva col·lecció privada, es fixà en el model de Mataró a l'establiment de Böhler de Munic a les darreries de 1929⁸ i pensà que li podia trobar un comprador. Abans del Nadal d'aquell any, es posà en contacte amb el Museu Marítim Holandès d'Amsterdam, que desitjava adquirir-lo fos com fos, tot i que de seguida va semblar clar que no podia pagar el preu que en demanava.⁹ A Rotterdam, Lugt tingué més sort. D.G. Van Beuningen, un dels membres del consell rector del museu marítim, desitjava adquirir el model a títol personal i cedir-lo en préstec indefinidament al museu. A més d'ésser un dels empresaris més importants de Rotterdam a l'època, Van Beuningen era un dels principals col·leccionistes d'art d'Holanda. A partir de 1958, el seu nom aparegué vinculat al museu Boijmans-Van Beuningen, que conserva una gran part de la seva col·lecció.

Pagà 18.000 florins pel model de Mataró, una xifra que es podia permetre el luxe de gastar i que a l'època equivalia al preu d'una caseta, un Monet o un Picasso. L'any 1930, quan adquirí el model, es va gastar en art poc menys de mig milió de florins.¹⁰ Després de morir, l'any 1955, el préstec es prorrogà durant unes dècades, fins que el museu, en col·laboració amb la Fundació G. P. Verhagen, pogué finalment adquirir el model.

Un model votiu?

Als països de la Mediterrània, els exvots marítics són bastant freqüents. Els mariners o d'altres persones que viatjaven per mar prometien, en situacions de perill, dedicar un regal a la Verge o algun sant si aconseguien salvar la vida. Els exvots marítics acostumaven a ser quadres, tot i que tampoc no era estrany trobar reproduccions de vaixells. Aquesta tradició de donar models navals a les esglésies, tot i que originàriament es feia a les catòliques romanes, la van adoptar durant el segle XVI les congregacions protestants d'Escandinàvia, Anglaterra, Alemanya i Holanda.

Als països mediterranis, les donacions de models navals a les esglésies es remunten al segle XV. Un bell exemple d'aquesta mena d'exvot es troba a l'altar de l'església de Sant Esteve de Granollers. El retaule representa el sepulcre de Sant Esteve i, a sobre, s'hi disposaren diversos objectes, entre d'altres una pota, diverses làmines i un model naval.¹¹ El vaixell, igual que la resta d'objectes, és sens dubte un exvot.

El model de Mataró en el seu moment probablement també fou col·locat en una església. Tal com hem explicat anteriorment, se suposa que prové de l'ermita de Sant Simó de Mataró.¹² Però, es tractava en realitat d'un exvot? Fins avui encara no s'han trobat fonts que confirmin inequívocament que el model es fabricà i s'oferí com a exvot. Els documents de l'església de Mataró es perderen durant la Guerra Civil i, malgrat tot, no es pot suposar d'entrada que tots els vaixells de les esglésies es donessin com a exvots. És possible que fossin col·locats per altres motius, com per exemple, per commemorar un esdeveniment o recordar una

persona. Un exemple d'aquest fet el podem observar en un quadre de Vittore Carpaccio (1472-1526) que es troba a l'interior d'una església veneciana. Al fons del quadre hi apareixen diversos models navals penjats del sostre i un col·locat a una biga. Aquest darrer model fins i tot s'assembla al de Mataró.¹³ No obstant això, no se sap amb certesa si els exemplars són exvots o no.

Coca, nau o caravel·la

El model de Mataró fa 123 cm d'eslora i uns 45 cm de mànega. Durant la dècada dels vuitanta, serví com a base per a la investigació en arquitectura naval. Partint de la base que es tracta d'una representació força exacta d'una nau mercant catalana de la baixa edat mitjana, s'intentà de determinar quina fou la capacitat de càrrega de l'embarcació real. En funció de l'escala seleccionada, una embarcació real de la classe representada pel model podria haver fet entre 16 i 22 metres d'eslora i una capacitat de càrrega d'entre 50 i 150 tones. S'ha calculat que, malgrat la forma de "closca de nou" que presenta el model, la nau real era relativament fàcil de maniobrar, fins i tot amb una gran càrrega.¹⁴ Representa un vaixell mercant autènticament mediterrani per al transport, entre d'altres, de gra, vi, oli o sal.¹⁵

El més probable és que el model de Mataró sigui una nau (o *cocche*), la versió mediterrània de la *kogge* del nord-oest d'Europa. Segons el cronista florentí Giovanni Villani (ca. 1277-1348), les *kogges* van aparèixer per primer cop a la Mediterrània l'any 1304: "Algunes persones procedents de Baiona, a la Gascunya, arribaren a través de l'estret de Sevilla (Gibraltar) amb unes embarcacions anomenades *kogge*, van irrompre al nostre mar talment com pirates, i van provocar grans destrosses. Immediatament després, genovesos, venecians i catalans començaren a navegar en *kogge*, i abandonaren les grans embarcacions a canvi d'una navegació més segura i més barata, fet que suposà un gran canvi en la nostra navegació..."¹⁶

Les *kogges* originàriament eren naus fabricades en construcció imbricada o en tinglat, amb fons bastant pla, timó de popa i un únic pal amb vela quadrada. La versió mediterrània tradicional portava vela llatina i timó lateral, i estava construïda amb juntures en topall. Al llarg del segle XIV, els constructors mediterranis començaren a incorporar els seus propis mètodes al disseny de la *kogge* del nord-oest d'Europa i, a partir de llavors, es desenvolupà la "nau" mediterrània. En aparença, la nau era similar a una *kogge*, tot i que amb una construcció en topall i dos o tres pals. El model de Mataró probablement representi una de les darreres coques construïdes. I és que a Barcelona no es troba, més enllà de 1437, cap referència a la mena d'embarcació anomenada *kogge*. Una possible explicació seria que la nau creixés i passés a anomenar-se nau. En català, el terme "nau" deriva del llatí "navis", que significa "embarcació". La nau sorgí a la Mediterrània durant el segle XV.¹⁷ En algunes obres de consulta, es considera que el model de Mataró és una carraca¹⁸, suposició que resulta, si més no, qüestionable, ja que aquesta mena d'embarcació generalment era d'una mida superior a la que representa aquest model.

Descripció del model

El model de Mataró fou fabricat per un expert, possiblement un constructor naval. Nombrosos indicis apunten que es tracta d'un model a escala d'una embarcació real, i s'han analitzat atentament els detalls. Fixem-nos, per exemple, en l'estopa real per calafatar col·locada entre les taules. El model és de construcció en topall i té 11 traques a cada costat. El buc estava recobert originàriament amb una capa de resina, que ha desaparegut pràcticament tota amb el pas del temps. A estribord, presenta quatre defenses i, a babord, tres més (la quarta s'ha perdut), destinades a protegir l'embarcació en atracar als molls. La proa i la popa tenen unes seccions elevades, anomenades castells. L'embarcació compta amb un pal llarg rematat per una cofa. A la coberta de popa s'hi observen restes d'un segon pal, la messana.¹⁹ Els bossells i part de la cofa estan pintats del mateix color vermell. La cofa presenta unes obertures que es poden tancar amb unes escotilles de fusta corredisses. El castell de popa disposa del mateix tipus d'escotilles, fet que indica que l'embarcació podia defensar-se en cas d'amenaques (pirates, guerra). Els arquers podien disparar fletxes a l'enemic des d'una posició relativament segura si se situaven a la cofa o a la coberta de popa.

Al castell de proa s'hi observa un exemple de decoració naval medieval. Al bau de la roda del castell de proa s'hi ha tallat un mascaró de proa que, amb el pas dels segles, s'ha anat podrint i desgastant gairebé per complet. Al bau actual s'hi observa una segona figura, una mena de monstre marí. Aquesta manera de decorar les embarcacions és una tradició ancestral: ja a les naus víkings hi apareixen talles ornamentals, així com a les embarcacions normandes representades als tapissos de Bayeux del segle XI, per exemple. Al costellam de popa del model (a l'alçada del timó) s'hi poden veure encara les restes esmorteïdes d'una imatge pintada sobre paper, que té l'aparença d'una figura femenina alada amb banderola i una gerra amb flors. Aquest model, lligat transversalment al bauprès que hi ha sota el castell de proa, inclou un pesat pal o archotant que es feia servir per trincar la corda de l'àncora.

A la part central de l'embarcació hi ha una obertura que es tanca amb una escotilla i que és l'únic accés a la bodega de càrrega. El model té un timó de popa amb una canya extraordinàriament llarga que continua durant un tram considerable per sota de l'alcàsser. El timoner no podia veure en quina direcció governava la nau i havia de confiar en les instruccions que rebia de l'alcàsser. També cal destacar els embornals per a la sortida de l'aigua de coberta, que en alguns punts sobresurten del buc. A la coberta s'hi ha trobat restes de brea. És possible que en algun moment el model quedés a la intempèrie i fos revestit de brea per tal de protegir-lo de la pluja.

Per acabar, cal destacar el mal estat d'algunes peces. Sens dubte, el model ha patit considerablement els efectes del corc, a banda d'altra mena de danys.

Importància històrica

L'any 1931 el director del Museu Marítim de Rotterdam, Van Nieuhuys, va qualificar el model de Mataró com "el més interessant de tots els models navals". No obstant, cal preguntar-se si aquesta afirmació és exagerada. El model de Mataró és, probablement, la reproducció a escala més antiga de la cultura occidental i, per tant, una font d'informació

única per a la investigació científica en arquitectura naval i història marítima. Els coneixements que tenim sobre les embarcacions de la baixa edat mitjana provenen principalment de la pintura. En trobem exemples en miniatures, manuscrits, segells de ciutats, dibuixos, gravats i cartes de navegació. Alguns escultors van fer també reproduccions de vaixells sobre bronze o pedra. Tots aquests recursos són valuosos, tot i que la major part de les imatges són bidimensionals. El model de Mataró, per a qualsevol estudi en profunditat, és l'única representació tridimensional fiable d'una nau de la segona meitat del segle XV.²⁰ Per tant, amb la seva ajuda, podem fer-nos una idea més precisa de com eren les embarcacions mediterrànies de la segona meitat del segle XV.

El model serveix, a més, de guia per interpretar correctament les embarcacions dels dibuixos i pintures de l'època. Ara, per primer cop des de 1930, el model de Mataró sortirà del museu marítim de Rotterdam i s'exposarà en un altre museu. Amb els anys, aquesta peça s'ha estudiat a fons i ara, novament, s'investiga l'arquitectura naval de l'edat mitjana. Cal esperar que la presència del model de Mataró a l'exposició "L'esplendor de la Mediterrània medieval" suposi un nou al·licient per a la recerca de coneixements sobre la navegació a la Mediterrània durant la baixa edat mitjana.

Sjoerd de Meer,

Conservador de cartografia i navegació
Museu Marítim de Rotterdam

Bibliografia

AKVELD, L.M. "The Mataró Model: key to knowledge". A: *Spiegel der Zeilvaart*. 1983, vol. 7, núm. 5, p. 3-8.

COLOMER, Mn. *Sant Elm i la Coca de Calella*. Calella, 1989.

CULVER, Henri B. y MORTON NANCE, R.. "A Contemporary Fifteenth Century Ship Model". A: *the Mariner's Mirror*. 1929, núm. 15, p. 213-221.

GROOT, P. de (Bureau for Shipbuilding). *Mataro model van Catalaanse Nao Analyse van draagvermogen en stabiliteit* (model de Mataró d'una nau catalana: anàlisi de l'estabilitat i la capacitat de càrrega), 1984.

MARTINEZ-HIDALGO i TERÁN et al. *Evocaciones en torno a la coca de Mataró*. Barcelona, 1986.

NOUHUYS, J.W. van. "Het Model van een Spaansch Karveel uit het begin der 15e Eeuw". A: *Verslag omtrent den toestand van het Museum voor Land-en Volkenkunde en van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' te Rotterdam over het jaar 1930*. Rotterdam, 1931, p. 23-41.

NOUHUYS, J.W. van. "The model of a Spanish caravel of the beginning of the 15th century". A: *the Mariner's Mirror* 17. 1931, p. 327-346.

RUBIN DE CERVIN, G.B. "The Catalan Ship -15th century". A: Jobé, J. (ed.) *The great age of sail*. Lausana, 1967, p. 19-24.

WINTER, Heinrich. *Die Katalanische Nao von 1450*. Magdeburg, 1956.

Bibliografia addicional

- CARBONELL RELAT, Laureano. "La coca, nave del medioevo". A: *Revista de Historia Naval*. 1986. Núm. 4, p. 45-64.
- CARRÈRE, Claude. *Barcelone, centre économique a l'époque des difficultés 1380-1462*. París i la Haia, 1967.
- FRIEL, Ian. *The Good ship: ships, shipbuilding and technology in England 1200-1520*. Londres, 1995.
- GARDINER, Robert J. (ed.) *Cogs, Caravels and Galleons: the sailing ship 1000-1650*. Londres, 1994.
- HUTCHINSON, Gillian. *Medieval ships and shipping*. Londres, 1997, segona edició, imprès per primer cop el 1994.
- MARTIN, Lilian Ray. *The art and archaeology of Venetian ships and boats*. Rochester, 2001.
- MORTON NANCE, R. *Sailing-Ship Models: a selection from European and American Collections*. Londres, 1924,
- SPUFFORD, Peter. *Power and Profit: The merchant in medieval Europe*. Nova York, 2002.

Notes

¹ Informació procedent d'un estudi realitzat per la Universitat d'Utrecht amb data d'11 de novembre de 2003.

² Culver, 1929, p. 213.

³ Winter, 1956.

⁴ El 1931, el director del Museu Marítim de Rotterdam, J.W. van Nieuhuys, es desplaçà a Catalunya per estudiar, entre d'altres coses, l'origen del model (Van Nieuhuys, 1931, 36-38).

⁵ Martínez-Hidalgo i Terán, 1986, p.17.

⁶ Van Nieuhuys, 1931, p. 40-41.

⁷ Carta de l'empresa de marxants d'art de Munic de Julius Böhler al Museu Marítim de Rotterdam, amb data de 3 de setembre de 2003.

⁸ Arxiu de la Fondation Custodia de París, esborrany d'una carta de Frits Lugt a D.G. van Beuningen, 1930.

⁹ Arxiu de "Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum", Amsterdam, cartes de 1929 a 1930.

¹⁰ Nationaal Archief, la Haia, Arxiu de Van Beuningen, fact. núm. 199.

¹¹ Representat a la Guia d'Art Gòtic del Museu Nacional d'Art de Catalunya, 2000, p.158-162.

¹² Colomer planteja una hipòtesi totalment diferent. Suggereix que el model de Mataró prové de Calella. Colomer, 1989.

¹³ Representat, per exemple, a Morton Nance, R., 1924, làmina 1.

¹⁴ De Groot, 1984, p.6-7.

¹⁵ La flota mercant barcelonina dels segles XIV i XV és descrita per Claude Carrère: Carrère, 1967, *pàssim*.

¹⁶ Cita de Spufford, 2002, p. 398. Vid. també Carbonell, 1986, que ofereix exemples ja del s. XII.

¹⁷ Carrère, p. 280 y p.292.; Hutchinson, 1997, p. 41.

¹⁸ Gardiner, 1994, p. 81.

¹⁹ En una fotografia anterior a 1930, el model apareix arborat amb messana i trinquet. Aquests pals foren enretirats abans de traslladar-lo al Museu Marítim de Rotterdam, ja que es consideraren afegits posteriorment. No obstant, és possible que aquest fet només fos cert en el cas del trinquet.

²⁰ Es conserven altres models d'embarcacions medievals de la Mediterrània. Per exemple, el model venecià de plata de la catedral de Toledo, construït al voltant de 1440, i el reliquiari de plata en forma de carraca, que constitueix un dels tresors de la catedral de Pàdua. Tot i això, aquests models gairebé no presenten detalls. (Martin, 2001, p. 140).