



ELS MESTRES D'AIXA  
DE MALLORCA

BERNAT OLIVER FONT  
BÁRBARA B. TOMÁS FERRUTXE

## 2

**Els mestres d'aixa a Mallorca. Breu apunt històric**

La llarga història de la construcció naval en fusta comença a Mallorca en una època remota que no podem documentar, perquè no disposam de cap resta material o immaterial que ens ho permeti. En realitat, s'inicia amb l'arribada de persones a bord d'algun artefacte que era capaç de surar amb una certa seguretat, i que es podia propulsar i ser governat a voluntat. A partir d'aquell moment, el tràfic marítim seria una constant en creixement, amb l'anada i vinguda d'embarcacions de construcció externa, però també amb la producció d'embarcacions pròpies fetes per la gent de l'illa, els primers mestres d'aixa i mariners, capaços de construir i reparar barques de fusta amb les quals relacionar-se amb la mar i, a través seu, amb la resta del món.

Amb els seus coneixements i les seves eines, iniciaren l'ofici a l'illa que a través dels segles ha evolucionat variant les característiques de les distintes embarcacions en funció de les necessitats de cada època i a partir de conèixer noves idees i nous tipus constructius en barques arribades primerament d'arreu de la Mediterrània i, més tard, d'arreu de mars de tot el món. Aquests professionals s'hagueren d'adaptar a les noves funcions i als canvis d'usos i modes apareguts en els distints escenaris de la nàutica: comerç, guerra, esbarjo... Protagonitzaren i protagonitzen una evolució tecnològica continuada que no ha cessat fins als nostres dies, quan ho ha fet i quasi per complet. És ara quan, per primer cop en la història de l'illa des de l'arribada d'aquell primer mariner, assistim a un defalliment d'aquesta evolució i a una aturada gairebé definitiva de la construcció en fusta, ja plenament superada –reemplaçada– per la construcció moderna.

Si miram enrere, veurem, com dèiem, que d'aquells primers artefactes que arribaren a Mallorca fa més de quatre mil anys no en tenim cap rastre físic –quants de nosaltres no pagaríem per pujar a bord d'una d'aquelles embarcacions!–. És a partir d'època antiga que tenim informació que ens permet reconstruir somerament l'evolució de la construcció naval a l'entorn de Mallorca. Si hem de fer un rapidíssim repàs als testimonis vinculats als mestres d'aixa, veurem que són

nombrosos i diversos. Els testimonis de vaixells enfonsats més antics que hem trobat daten del segle VI aC, en una època en què les embarcacions d'arreu del nostre mar passaven i recalaven per Mallorca amb una relativa freqüència. Es tracta de les famoses restes del vaixell grec de Cala Sant Vicenç<sup>1</sup> que ens confirma l'antiguitat i la varietat de tècniques del moment per a la construcció d'embarcacions de fusta. Si bé aquest vaixell no va ser construït a Mallorca, a partir d'aquest testimoni arqueològic, i d'altres, disposam de pistes suficients per entendre les activitats dels mestres d'aixa en l'evolució naval de l'entorn del Mediterrani i de Mallorca.

En temps bizantins i islàmics les relacions marítimes comercials situen les Balears com a nucli de connexió. En el cas islàmic, les fonts ja ens parlen al segle X de l'existència d'instal·lacions dedicades a la construcció d'embarcacions a Palma, probablement situades per l'actual plaça de la Drassana, perquè hi ha documentació que confirma l'existència de la drassana al segle XIV al mateix lloc.<sup>2</sup> Avui tan sols roman com a record d'aquests segles d'activitat constructiva el seu topònim. Així mateix, els protocols notariais, tan rellevants per a l'estudi del període medieval, reflecteixen la importància de la construcció naval a Mallorca i esmenten els noms dels mestres d'aixa mallorquins.<sup>3</sup>

Durant els segles XVI i XVII es registra un increment considerable en la construcció de vaixells, experimentant el punt màxim a Mallorca al segle XIX. Els constructors mallorquins destacaran per la seva experiència en la construcció de qualsevol mena de vaixells, si bé el xabec constitueix la tipologia preferida, especialment al llarg de tot el segle XVIII. En el període comprès entre 1726 i 1749, la marina espanyola va contractar la construcció de xabecs fets a Mallorca per lluitar contra els vaixells algerians.

La fama que assoliren els mestres d'aixa mallorquins va arribar també a la Cort francesa i és que, aquests, foren sol·licitats al rei d'Espanya per efectuar la construcció de xabecs destinats a completar la flota de la marina francesa. Sabem que el 5 de juliol de 1750 sis mestres d'aixa arribaren a Toló procedents de Mallorca amb l'objectiu de construir quatre xabecs, tots els quals es construïren amb èxit: *Requin*, *Indiscret*, *Serpent* i *Rusé*.

Ja al segle XIX, la marina comercial a vela pren més importància i, amb ella, la indústria de la construcció naval. Cal mencionar drassanes com la dels mestres Miquel Planas i Ramon Horrach, que construïen corbetes, pollacres o pailebots,

1. L'arquitectura d'aquest derelict ha estat estudiada i, entre d'altres conclusions, se sap que part de la seva estructura (la quilla, la sabata i les paralles) no eren originals sinó que són fruit d'una reparació (NIETO i SANTOS, 2008, p. 60).

2. BARCELÓ CRESPI, 2012, p. 59-66.

3. Per exemple, el 4 de setembre de 1357, el mestre d'aixa mallorquí Bernat Mates, es comprometia a fer la barca descoberta *Santa Maria*, de 12 goes de carena (7,77 m), 18 goes de roda a roda, de 8 a 9 pams d'oberta, amb l'eixàrcia i el velam necessari, tot per 50 lliures (ACM, P 14583, f. 161r.) (PUJOL I HAMELINK, 2018, p. 875).

i altres mestres del darrer quart de la centúria de 1800, constructors de xabecs, llaüts, pailebots, falutxos..., com Bartolomé Grisso, Miquel Puig Moragues, Antoni Estades, Miquel i Antoni March, de Sóller, Antoni Fiol, Antoni Roca... Tots aquests constructors han de ser considerats mestres d'aixa de primer nivell. D'altra banda, els directors de les drassanes solien ser mestres que tenien a les seves ordres altres mestres d'aixa, calafats, serradors i diferents altres perfils d'operaris, molts dels quals han quedat dins l'anonimat.

Pel que fa a la flota major, destaquem la desaparició dels bastiments comercials de fusta com a conseqüència de l'aparició de nous tipus de bucs i nous sistemes de propulsió. Recordem que la construcció en fusta es va veure desplaçada pels vaixells propulsats amb vapor, construïts en acer i ferro en drassanes de fora de Mallorca, mentre que les drassanes de l'illa, que havien donat feina a tants i tants mestres d'aixa famosos i anònims, acabaren per tancar les portes. Aquella reconversió afectà per igual altres oficis vinculats als velers de fusta, com ara els calafats o els mateixos mestres velers. Pel que fa a la flota menor, el canvi no afectà aquells altres mestres d'aixa de l'illa dedicats a la construcció i reparació d'embarcacions tradicionals més petites, si bé era ja un indicador dels canvis que vendrien en un futur no gaire llunyà de la mà de la construcció seriada en fibra, la principal causant de la *mort* de la barca de fusta i, amb ella, de l'ofici de mestre d'aixa.

Per aquest motiu, els mestres d'aixa se centraren principalment en la construcció de les embarcacions menors: llaüts, gussis, pasteres i bots cobertats i destapats. Alguns mestres combinàvem la construcció d'aquestes tipologies populars amb la d'altres classes de vaixells com *golondrines*, iots clàssics i fins i tot *snipes*.

#### LA TRANSMESA D'UN SABER

Els mestres d'aixa són professionals dotats dels coneixements necessaris suficients per projectar i construir barques artesanes, a més de fer-se càrrec del seu manteniment. Aquests coneixements es transmeten de generació en generació com a part d'un saber que es perd en el temps, un saber pràctic i teòric que capacita els hereus del mestre, ja sigui un fill o algun oficial o aprenent elegit, a continuar amb l'ofici i a fer-ho amb les particularitats tècniques pròpies del mestre que les transmet. D'aquesta manera, s'han format durant generacions famílies de mestres d'aixa, unes quantes de les quals han perdurat fins avui dia, com, per exemple, la nissaga dels March de Sóller o la dels Paraires d'Alcúdia. En tots dos casos, la història dels seus llinatges es remunta al segle XIX.