

L' experiència de l'enfocament antropològic i cultural per a la reconstrucció i presentació del patrimoni marítim

Nenad Bobanac, Velimir Salamon, Josko Bozanic

EL DESENVOLUPAMENT DEL PROJECTE

Nenad Bobanac

En molts aspectes, l'immens terna èpic de pescar i navegar a l'Adriàtic, els coneixements politècnics, les arts i les tècniques dels mestres d'aixa, pescadors, navegants, etcètera, ha passat a l'oblit.

El projecte *Patrimoni de la construcció de naus de fusta de Croàcia* fou endegat l'any 1986, amb els següents objectius principals: 1) recerca, 2) reconstrucció, 3) àmplia presentació i conservació del patrimoni marítim de la costa croata de l'Adriàtic, com per exemple:

- cultura material (vaixells i naus, artefactes per a la construcció de vaixells i la pesca, etcètera)

- cultura no material, espiritual (coneixements politècnics, arts i tècniques) dels mestres d'aixa, pescadors, navegants, etcètera.

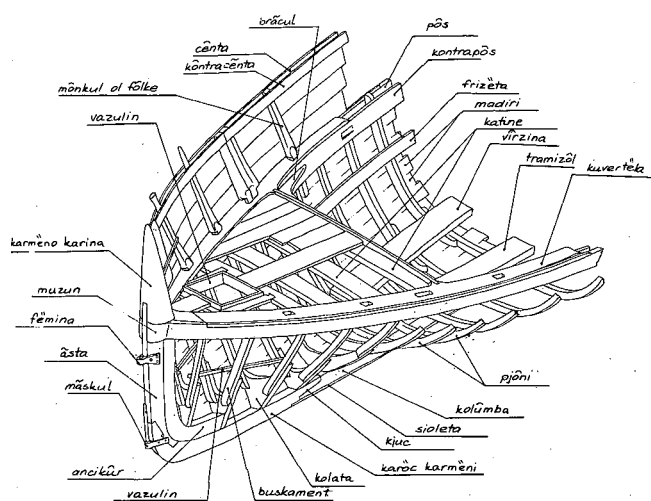
L'activitat del projecte es du a terme mitjançant l'activitat de voluntariat dels membres del projecte, des de 1992 sota els auspicis de la Comissió Nacional de la UNESCO de la República de Croàcia. El projecte està estretament relacionat amb el projecte internacional sota els auspicis de la UNESCO: *L'evolució de la construcció de vaixells de fusta a la Mediterrània oriental durant els segles XVIII i XIX*.

S'estableix una recerca continuada per tal de reunir les dades necessàries per a la creació de la tasca de reconstrucció de l'objecte particular. Les dades són recollides en una base de dades,

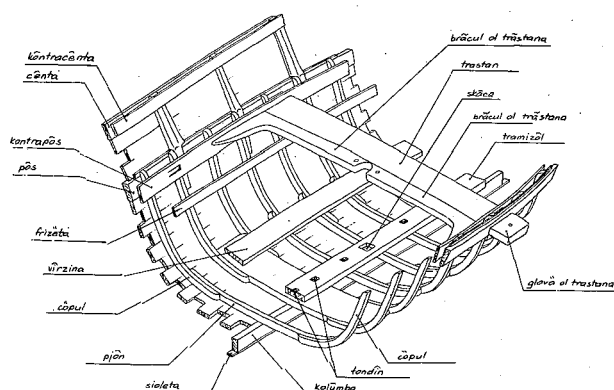
que cobreix l'àmbit geogràfic primari de l'Adriàtic, després de la Mediterrània i finalment del món, des de l'antiguitat fins als nostres dies.

Tot i que no es deixen de banda les fonts de dades materials (documents antics, vaixells originals, naufragis, pintures d'exvots, etcètera), la prioritat de la recerca rau en els testimonis i els participants de la història marítima atès que els coneixements, les arts i les tècniques són més fràgils que el material, i moren amb els seus portadors.

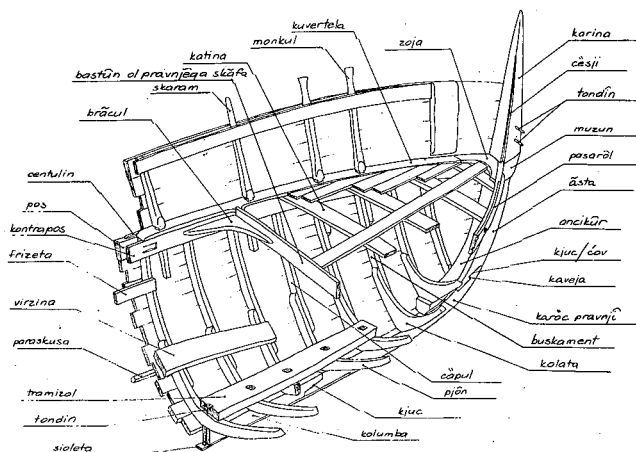
Després d'haver aconseguit una *massa crítica* de dades sobre un objecte particular, s'inicia la seva reconstrucció. Els arqueòlegs, historiadors, etnòlegs i d'altres especialistes involucrats en la recerca de fonts històriques estableixen els paràmetres per a la reconstrucció en estreta col·laboració amb els arquitectes navals i altres experts relacionats amb la història marina. Aleshores, l'objecte és dissenyat/reconstruït fins al punt que la seva realització detallada permeti. O sigui, pel que fa a un vaixell històric, es mantenen els cicles de disseny fins que el disseny del vaixell sigui satisfactori a cada nivell de la seva estructura. La documentació tècnica es completa tot permetent l'autèntica construcció d'una rèplica, utilitzant la tecnologia i les eines tradicionals reconstruïdes, etcètera. Les proves amb la rèplica del vaixell (que són el màxim de completes tot reconstruint la vida del vaixell i la vida a bord del vaixell), estableixen la qualitat de la reconstrucció.



Esquema de la «gajeta falkusa». Secció de popa



Esquema de la «gajeta falkusa». Secció central



Esquema de la «gajeta falkusa». Secció de proa

Es va començar amb el projecte de reconstrucció de la *gajeta falkusa* de Komiza, a l'illa de Vis, després amb altres projectes com els projectes de reconstrucció del *galiò* del segle XVII de Dubrovnik, la *pollaca* de Dubrovnik, el *vaixell cosit Liburna* del segle I a.C., el *vaixell croat* (possiblement del tipus *condura*) del segle XII, el *batana* i el *batiel* de Rovinj-Rovigno, el *trupa* i el *lada* del delta del riu Neredva, el *bracera* d'Istria i Dalmàcia, el *leut* i el *trajta* de l'illa de Korcula i el *pelig*, que s'han anat establint a posteriori amb la mateixa idea bàsica de l'activitat multidisciplinària de reconstrucció i presentació adequada.

Els principals objectius del projecte van induir a la necessitat d'una forma adequada de presentació, per la qual cosa s'està creant el nou tipus de museu marítim de la costa croata de l'Adriàtic, en forma de col·laboració entre el projecte i el Museu Marítim de Dubrovnik. La idea principal és crear un museu de tipus *toqueu*, si us plau en contraposició amb els tipus actuals de *no toqueu*, si us plau.

El projecte del Museu Marítim *toqueu*, si us plau de Dubrovnik va ser creat amb l'objectiu de la continuar i fomentar la reconstrucció científica integral, com també la presentació del patrimoni marítim polítècnic, espiritual i material, de la costa croata de l'Adriàtic.

A més del seu valor històric en el patrimoni marítim de la Mediterrània, una de les raons bàsiques per elegir Dubrovnik per a la ubicació del Museu Marítim *Toqueu*, si us plau és intentar ajudar la ciutat a recuperar-se de la guerra.

El Museu Marítim *Toqueu*, si us plau que es construirà a Dubrovnik ha estat dissenyat com una mena d'*acadèmia tradicional de mestres d'aixa, pescadors, mariners*, un museu viu.

Dintre de la reconstrucció científica i multidisciplinària del patrimoni marítim de la costa croata de l'Adriàtic, considerada com la reconstrucció d'un sistema orgànic complex de cultura material (vaixells, estris de pesca, eines de mestres d'aixa, allotjaments, etc.) inclou la recollida i restauració d'artefactes originals, la reconstrucció de les autèntiques tecnologies tradicionals, la construcció de rèpliques, la realització de proves d'autenticitat de les rèpliques mitjançant la reconstrucció de la forma tradicional d'utilització, etcètera. La reconstrucció de la cultura material es complementa simultàniament amb la reconstrucció de la **cultura espiritual (no material)** (arts i tècniques, ètica i tradició oral sobre navegació, pesca, construcció de vaixells, etcètera).

Es convidarà els visitants a participar en les activitats del museu sota la supervisió dels seus mentors, a experimentar la vida tradicional dels mestres d'aixa o dels pescadors i a adquirir les tècniques de les arts tradicionals de la construcció de vaixells, la pesca, la navegació, etcètera.

A la costa, dins de les instal·lacions del Museu Marítim de Dubrovnik, a la fortificació de Sv. Ivan, s'oferirà als visitants la possibilitat d'adquirir el coneixement teòric del patrimoni marítim de Croàcia. Podran aprendre el lloc i el paper d'un vaixell tradicional particular, la construcció, les tècniques de navegació i pesca, etcètera, en els sistemes de patrimoni marítim de l'Adriàtic, en el sistema més ampli de la Mediterrània, i finalment el del món. També se'ls permetrà adquirir un profund coneixement de l'evolució, l'estructura del vaixell, la tecnologia de la construcció i la utilització d'un vaixell tradicional particular. La presentació inclourà maquetes de vaixells, pintures exvotives, dibuixos tècnics, artefactes originals i les seves rèpliques, publicacions, pel·lícules educatives, gràfics animats per ordinador, etcètera.

També a la costa, a les drassanes tradicionals reconstruïdes del vell port de Dubrovnik, darrere la fortificació de Sv. Ivan, sota la supervisió dels seus mentors i utilitzant els materials, les tecnologies i les eines tradicionals, es convidarà els visitants a prendre part activament a la construcció o reparació de les embarcacions tradicionals, la producció d'equips de pesca i navegació a vela, etcètera.

Al costat de les drassanes, en el port vell, hi haurà les rèpliques autèntiques dels vaixells tradicionals, per tal d'experimentar pràcticament, i amb l'ajut dels mentors, com es pescava,

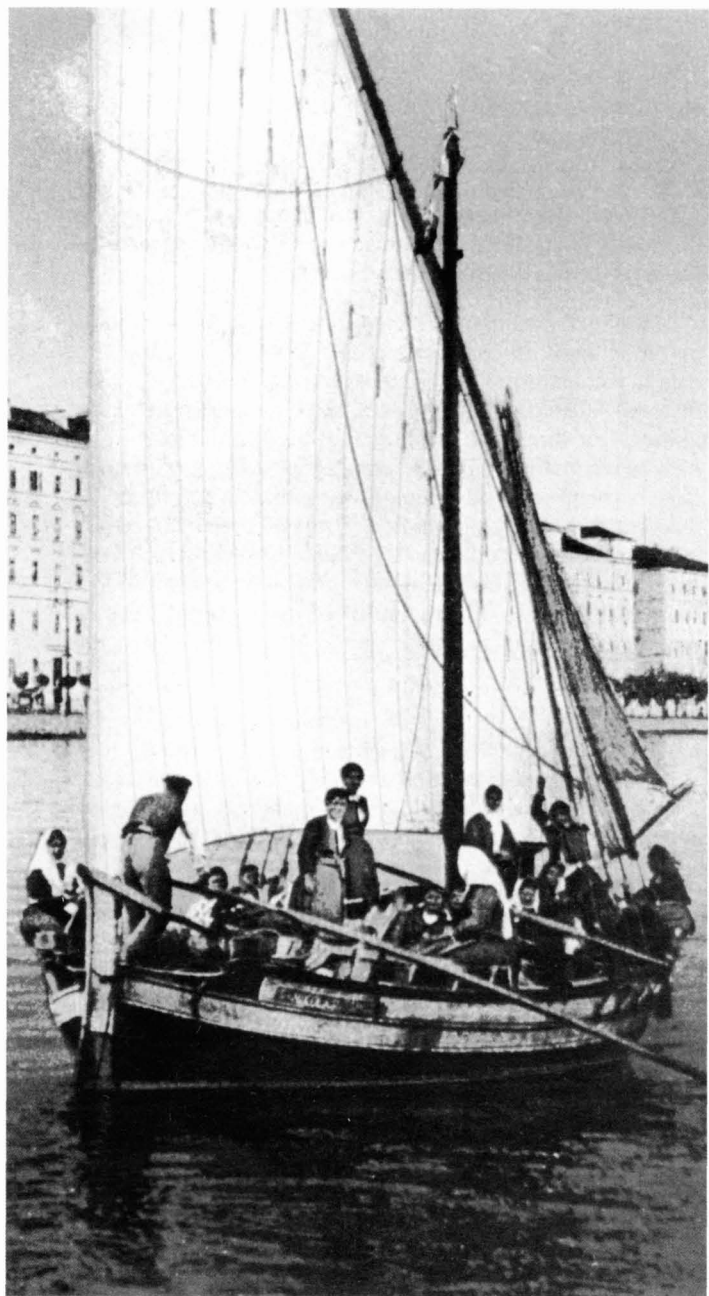
com es remava o com s'hissaven les veles d'un vaixell/embarcació específic o les utilitzacions específiques d'aquests vaixells.

D'entre els molts projectes de reconstrucció de vaixells tradicionals que s'estan duent a terme actualment, aviat es completarà la documentació tècnica, tot permetent la col·locació de la quilla per començar a construir el galió de Dubrovnik del segle XVII, el vaixell *cosit Liborna* del segle I a.C., l'embarcació croata del segle XII, la *gaeta falkusa* de Komiza, la *bracera* i el *trabakul* d'Ístria, el *batana* i el *batiel* de Rovinj-Rovigno, la *gaeta* de Murter, el *leut* i el *trajta* de Korcula, i el *trupa* i el *lada* del delta del riu Neretva.

L'EXPERIÈNCIA DE LA RECONSTRUCCIÓ DE LA GAJETA FALKUSA : LA POÈTICA DEL DISSENY NAVAL

Velimir Salamon

Bracera en el port de Zadar amb una vela llatina



Una de les experiències més valuoses viscudes durant la reconstrucció de la *gajeta falkusa* és el miracle d'una petita embarcació, la complexitat d'una petita embarcació que coincideix amb la de l'univers. Hem après que l'embarcació no és només un objecte important sinó també un element igualment important per a la vida de l'home.

L'arquitectura naval és, en molts aspectes, més una arquitectura delicada que no pas una arquitectura amb uns sòlids fonaments. Tot observant un vaixell com a sistema tècnic i complex, veiem que és una construcció, un objecte llançat alhora al mar i al vent, que pateix condicions adverses a nivell de col·lisió amb els dos elements. Pel que fa a la funció tècnica i bàsica d'un vaixell, els problemes més crítics són l'anàlisi de la hidrodinàmica del vaixell, és a dir, el comportament del vaixell al mar i l'anàlisi de la força de l'estructura complexa del vaixell carregat dinàmicament. Fins i tot aquests problemes fan que la complexitat del disseny del vaixell no es pugui comparar amb altres camps de l'art humà de la construcció.

Però el vaixell també és un element que pertany a la vida de l'home. I sembla que la relació de l'home amb el vaixell, a l'igual de la seva relació amb el mar, queda determinada més per l'emoció que no pas per la raó. Això és així perquè el vaixell és més que una casa, més que una ciutat: en navegar el vaixell esdevé un planeta, el món dins seu, llançat a l'espai, al cosmos de l'oceà. La relació de l'home amb el vaixell queda determinada per aquest fet i el vaixell arriba a esdevenir un ser vivent. A més, el vaixell és considerat com a una femella, una dama.

Al llarg de la història, el vaixell ha estat l'únic producte de les mans humanes que ha estat batejat. El vaixell també tenia dret a un funeral; cada any el dia de St. Nicolau, el patró dels viatgers, els vells vaixells mariners són cremats a Komiza en el foc sagrat per a la protecció de la resta de vaixells i mariners. En una petita societat pescadora, el vaixell/embarcació era considerat un membre més de la família, o un membre de la petita unitat pescadora: en la distribució de la pesca una de les seves parts iguals era donada a l'embarcació.

En la gran varietat de símbols humans, el vaixell destaca per ser un dels més rics en significat, gairebé un arquetip. El vaixell és una nau, una arca, un contenidor, relacionat estretament i amb força amb el bol de l'alquimista, el vas hermètic, la matriu de la dona. El vaixell també és alhora el bressol i el fèretre.

Nombrosos mites i llegendes, com també les restes arqueològiques trobades arreu del món, apunten cap a un vaixell no només com a mitjà de transport de les ànimes dels morts sinó també com a arca que salva vides en un cataclisme.

L'estructura del vaixell és explícitament antropomòrfica: la quilla del vaixell correspon a la columna vertebral, les armadures dels vaixells es fixen a la quilla com les costelles a la columna vertebral, el folre del vaixell protegeix l'interior del vaixell de la mateixa forma que la pell ho fa amb els òrgans interns de l'home, els remes del vaixell corresponen a les mans i cames humanes, les veles i les banderes als vestits dels humans, el timó a la voluntat humana, etcètera. Al contrari de la defensa i la integritat física del santuari quadrat, la curvatura de la forma del vaixell ens recorda les formes del cos de la dona, tot emfatitzant el tema de la intimitat, la tendresa, la pau i la seguretat.

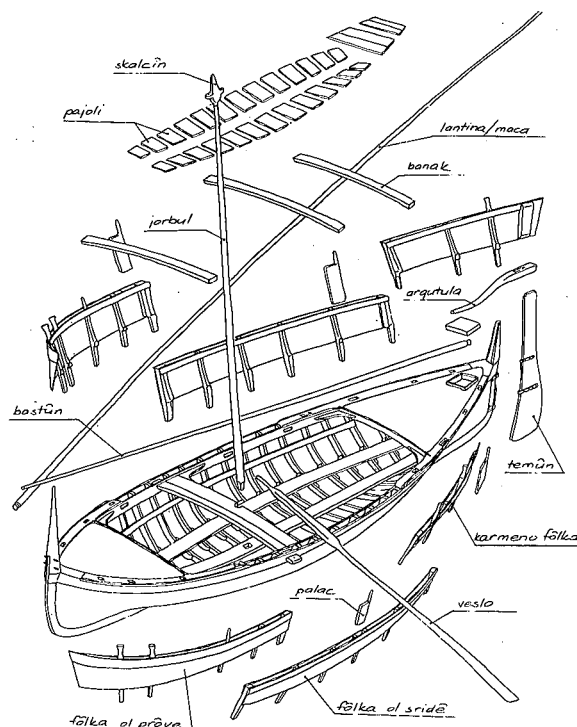
La relació eterna de l'home amb el vaixell és, doncs, clara: el vaixell sempre ha estat un element important a la vida de l'home.

El miracle d'una embarcació petita

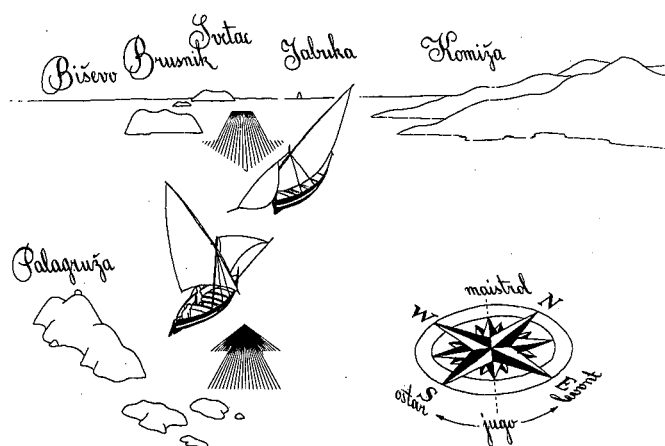
Durant la nostra recerca, la *gajeta falkusa*, una embarcació de pesca de Komiza tipus *gaeta*, es presenta com el nucli tradicional de tota la societat local, tot descobrint una complexitat desconcertant: representava tot l'univers concentrat en un àtom. És aquesta complexitat que s'expressa més en la part no material, espiritual, que no pas en el camp material de l'afany humà. És la complexitat de la idea, de la perfecció del disseny d'aquest petit vaixell que conseqüentment vam descobrir en el disseny d'altres embarcacions tradicionals de l'Adriàtic.

El disseny de la *gajeta falkusa* s'origina en una situació específica de Komiza, una petita ciutat de l'illa adriàtica de Vis. A causa de les condicions favorables del mar, la producció de plàncton i per tant de peixos pelàgics és molt intensa en la regió de l'illa de Palagruza, situada al mig de l'Adriàtic, cosa que provoca que sigui la zona de pesca més desitjada de l'Adriàtic. La posició geogràfica de Komiza era força avantatjosa per a les expedicions de pesca que sortien de Komiza per dirigir-se a Palagruza, a 42 milles de distància. Navegar cap a Palagruza amb una embarcació carregada amb sal per salar la pesca, les arts de pesca i altres càrregues, feia que la tripulació de l'embarcació esperés certament que s'aixequés el mestral (vent del NO). La pesca acabava amb l'aparició de la lluna o quan s'aixecava el vent del sud -el jugo- i, és clar, des de Palagruza fins a Komiza aquest vent del sud els anava fantàsticament bé. A l'antiguitat, quan els vaixells i les embarcacions de vela s'havien d'esperar als ports fins que s'aixequés el vent favorable per obrir les veles, el jugo i el mestral eren realment una benedicció per als pescadors de Komiza, mentre que per als pescadors de les altres illes o de la costa italiana aquests vents eren realment un impediment per arribar a Palagruza o tornar-ne, els vents venien de través. Aquesta és la raó per la qual els pescadors de Komiza van dominar l'àrea de Palagruza durant molts segles.

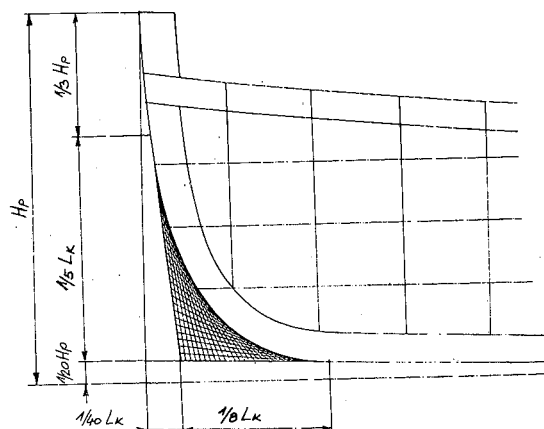
La *gajeta falkusa* equilibra amb gràcia les exigències d'abordatge en el disseny d'una embarcació que eren necessàries per a aquestes expedicions de pesca. En essència, calien dues embarcacions diferents: per navegar fins a Palagruza transportant sal, arts de pesca, etcètera, com també per tornar a Komiza amb la càrrega de sardines salades. Per tant, als pescadors de Komiza els calia una embarcació alta amb un gran desplaçament, una embarcació amb la qual es pogués tant remar com navegar a vela; per pescar amb les xarxes d'art de fons tradicionals els calia una embarcació lleugera, baixa i maniobrable.



Vista esquemàtica de la «gajeta falkusa»



Trajecte de la «gajeta falkusa» des de Komiza a Palagruza i tornada en relació amb els vents dominants



Geometria de la roda de la «borka», una petita embarcació de Komiza similar a la «gajeta falkusa». La proporció entre els laterals (de $1/5 lk$ i $1/8 lk$, essent lk la longitud de la quilla) que determina la curvatura parabòlica de la roda és precisament la proporció mitjana ideal

No cal dir que aquestes limitacions es contraposaven les unes amb les altres: un gran desplaçament significa una embarcació més gran o una borda més gran, cosa que al seu torn significa menys maniobrable i menys eficient a l'hora de pescar, maniobrar i atracar; com més adequada sigui la forma del vaixell per remar menys eficient ho serà per navegar a vela; el cordatge del vaixell es col·loca tot sol quan es manipula la xarxa en una embarcació petita; com més lleugera sigui l'estructura de l'embarcació més fàcil s'atracarà per protegir-la del mar en una regió on no hi ha ports segurs però aleshores el marge de seguretat de la seva força estructural queda perillosament reduït enmig de les dures condicions de mar obert.

El disseny de l'embarcació concilia amb èxit aquestes limitacions contraposades. I el concepte reconstruït de la *gajeta falkusa* ha demostrat que el seu disseny està en perfecte equilibri:

- la *gaeta* concebuda per a transport de mercaderies des de Komiza fins a les localitats pesqueres ha engrandit la borda mitjançant el *folke* (falques desmuntables). El *folke*, el pal, el bauprès es subjecten al seu lloc mitjançant corda i clavilles. Sota els travessers desmuntables, es col·loca la càrrega: la sal quan navegava cap a Palagruza i les sardines salades a la tornada, les xarxes i la resta d'estris de pesca i altre tipus d'equipaments.

- quan es disposava a portar la pesca la *gajeta falkusa* es presentava amb el seu cordatge, el pal, el bauprès, el timó, etcètera, trets i deixada a la costa a prop de la localitat pesquera, per preparar l'embarcació per pescar amb les xarxes d'art de fons tradicionals.

El miracle del disseny de la *gajeta falkusa* es revela encara més amb la descoberta de la geometria de l'embarcació.

Cal destacar que sense qualsevol altra evidència que allò que passava realment pel cap del constructor, que no era sinó el mateix artefacte, hom ha de ser caut a l'hora de sobrecarregar-se del misticisme numèric en intentar analitzar la geometria de l'embarcació tradicional. Però també és cert que no és massa arbitrari esperar que els mestres d'aixa de l'antiguitat preferien usar corbes simples com ara cercles, paràboles o el·lipses per tal de determinar la forma dels seus vaixells i embarcacions. Exemples de la geometria de la *gajeta falkusa* i d'altres embarcacions de Komiza de disseny similar recolzen definitivament aquesta idea.

Allò universal i allò distintiu

Les diferents condicions locals del mar i del vent, la topografia de la costa, les condicions socials locals, les necessitats específiques de la població local, etcètera, provoquen el desenvolupament d'algunes característiques diferents en el disseny particular de les embarcacions. Aquestes particularitats en el disseny, que van des de la mateixa concepció de l'embarcació fins als elements estructurals concrets, tan diferents com ara el dialecte o la música local, enriqueixen els aspectes culturals específics d'una regió concreta, i per això la varietat cultural del món. El disseny particular de l'embarcació revela clarament la resposta específica de les persones d'una regió determinada a les preguntes eternes de l'existència humana aplicades a les condicions locals: una resposta perfeccionada al llarg dels segles, i per això plena de l'aprenentatge que ofereix l'experiència.

Però també es pot detectar el component universal del disseny naval juntament amb el caràcter antropomòrfic de l'estructura del vaixell / embarcació; una de les característiques universals de la Mediterrània: el domini del nombre 3, la triada, la

tèrcia (*terza*), el terç, sembla doncs que estigui profundament arrelada també en el disseny naval. Per exemple, tot i que les equivalències de les dimensions de l'embarcació varien una mica segons les embarcacions de diversos mars, fins i tot del mateix tipus i longitud, que disminueixen amb l'augment de la longitud de l'embarcació, la longitud o alçada mitjana global dels travessers sempre tenen una proporció molt propera a 1:3.

El domini de la *terza* (un terç) continua amb la posició del pal aproximadament a un terç de la longitud del vaixell, la verga del pal a un terç de la seva longitud, amb la vela escurçada pel carregador anomenat *terzaruoli*, que redueix l'àrea de la vela aproximadament un terç del seu valor. Continua amb la posició dels rema contra les clavilles dels rema, de forma que, tant si es rema amb un rem com amb dos, l'engrenatge manté la proporció d'1:3, etcètera.

La *terza* també domina l'expressió musical coral dels pescadors de l'Adriàtic com també les seves cançons. Les harmonies, el tempo i fins i tot les melodies de les seves cançons també són gravades en la seva clàssica forma musical: la barcarola, exclusivament en un temps de 3/4 o 6/8. Aquí, en el Museu Marítim de Barcelona, també hi ha exactament tres fanals, que representen l'Esperança, la Fe i la Caritat, a la popa de la rèplica de la galera medieval de Joan d'Àustria.

Tornant a la geometria de la forma del vaixell, no és una mera coincidència que la corba parabòlica del motlle de l'estructura del mig del vaixell de la *gajeta falkusa* – utilitzat pels mestres d'aixa de Komiza – reduïda a la mesura adequada coincidís totalment amb la corba de l'estructura del mig del vaixell de la gran galera veneciana del manuscrit del segle XVI *Istruzione sul modo di fabricare galere* (Instruccions sobre el mode de fabricar galeres) de Pre Theodoro de Nicolo. Que la idea que el disseny naval va viatjar no només en el temps sinó també a través de l'espai ens ho confirma la gran similitud de l'estructura principal de la *palangrera* catalana amb el motlle de l'estructura principal de Komiza.

L'impacte benèfic de la natura essencialment universal del patrimoni marítim de la Mediterrània, la *lingua franca* del disseny naval, es va manifestar també aquí a Barcelona en el III Fòrum sobre Patrimoni Marítim. Gràcies a la continuïtat de l'ormeig llatí a Catalunya i la seva gran experiència pràctica en la navegació, el Sr. Francisco Oller va ajudar el nostre equip croat a corregir un error en el calat del *davont* (*davant* en català) en la reconstrucció preliminar de la *gajeta falkusa*, una errada provocada per la insuficient informació deguda a dècades d'interrupció en la tradició de navegar a Komiza. La informació va ser molt valuosa. Quan més tard vam comprovar-ho amb Visko Marinkovic Janko, l'únic pescador encara viu a Komiza que havia navegat amb la *gajeta falkusa* amb l'ormeig llatí, vam descobrir que la forma de calar el *davont* a Komiza era lleugerament diferent a la de la tradició catalana, però la idea era essencialment la mateixa.

UNA GOTA D'UN GRAN MAR: El sentit del foc de sacrifici

Josko Bozanic

En aquest impressionant espai de les Drassanes de Barcelona, a la ciutat coneguda pels seus famosos mariners, amb el gest simbòlic de connectar una pantalla que representa una cerimònia de crema d'embarcacions de fusta, he encès el foc en el qual una embarcació serà cremada en honor a Sant Nicolau el Viatger, a la petita illa croata de Vis, el 6 de desembre d'enguany.

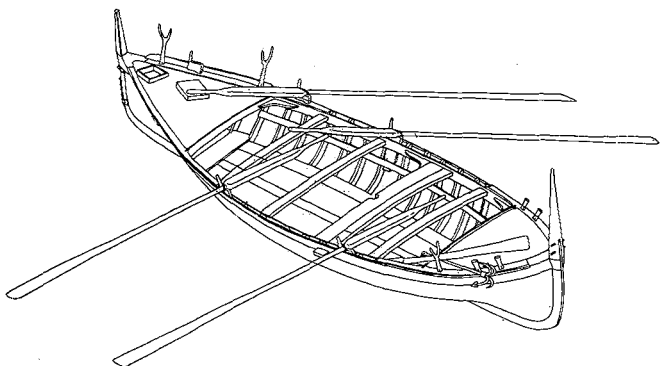
Com cada any en aquest mil·lenni, fins i tot enguany, una embarcació serà cremada en el dia del patró dels mariners en el meu poble d'origen, Komiza, a l'illa dàlmata de Vis. Aquest acte és un sacrifici dels pescadors de Komiza per la salvació de totes les embarcacions i dels mariners que hi naveguen.

Cada any, el 6 de desembre, solfem veure com el foc desmembrava i engolia les velles embarcacions tradicionals. Quedàvem bocabadats veient com la brea negra es fonia pels laterals i les seves línies elegants es convertien en cendres i fum.

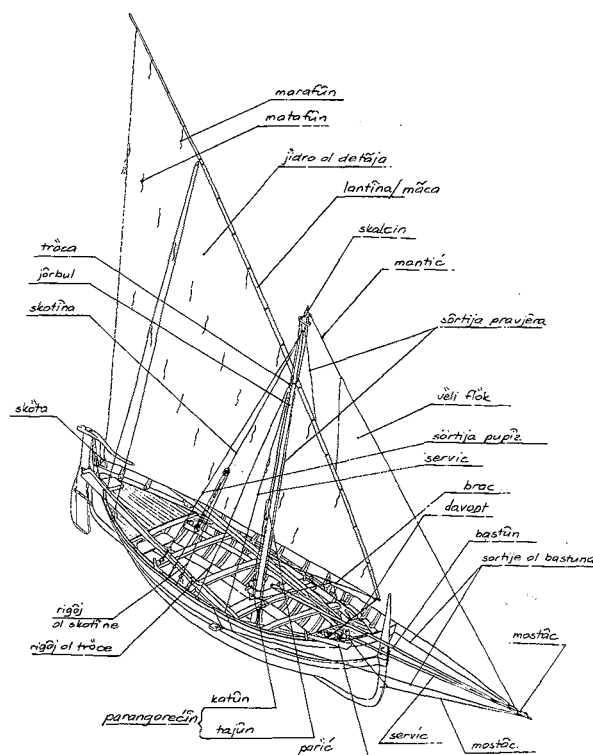
Les paraules són fantasmes d'un món desaparegut

Quan ja no queden embarcacions negres a les costes, quan Komiza ja no fa olor de brea, de salmorra i d'una solució feta d'escorça de pi utilitzada per impregnar les xarxes i les cordes dels pescadors, és el moment d'adonar-se que el fum i les cendres eren les restes d'un món insular perdut.

Els martells dels mestres d'aixa queden silenciosos a les drassanes quan crema l'última embarcació de pesca tradicional, la *gajeta falkusa*. Cada cop més reconeixem paraules que des-



Ambdues disposicions de la «gajeta falkusa» permeten remar



Les dues disposicions generals de la «gajeta falkusa» de Komiza, illa de Vis, permeten disposar de dues embarcacions diferents en una sola

criuen objectes desapareguts que ja no es podran tocar ni veure mai més. Alliberats d'aquests objectes, les paraules semblen fantasmes en els nostres records, retrobant imatges d'un món desaparegut.

Hem establert un llarg viatge de recerca tot seguint el so de les paraules que hem sentit dels vells pescadors. Hem explorat el significat i el contingut d'aquestes paraules que s'han convertit en cendres i fum en el decurs del temps. En explorar el món dels pescadors de Komiza, hem descobert l'embarcació tradicional *gajeta falkusa*, l'única embarcació de pesca de la costa oriental del mar Adriàtic. En el nostre treball, la paraula va ser l'inici.

Aquestes paraules evocuen, per la seva etimologia, el temps en què a les costes de la Mediterrània existia la llengua universal parlada pels mariners, els pescadors i els mestres d'aixa: la *lingua franca*.

Precisament aquest fet emfasitza la paradoxa d'aquesta embarcació per una banda, pertany a un petit món insular i el seu coneixement ni excedeix els límits de l'illa ni el límit de generació dels illencs més vells; per altra banda, la *gajeta falkusa* pertany a l'univers de la Mediterrània, no només pel seu origen sinó també pel llenguatge, els rastres del qual es conserven en la seva nomenclatura.

Ars halieutica

En el títol del nostre programa, ARS HALIEUTICA, hem provat d'incloure l'essència del nostre enfocament antropològic i cultural en la recerca de l'embarcació com a nucli tradicional d'una petita societat marítima i orgànica: és la recerca i la reconstrucció de l'art de viure amb la mar.

En explorar l'embarcació, el nostre objectiu és comprendre, descriure i interpretar un petit món insular, els fonaments del qual van ser construïts amb sardines, i que avui només existeix en el record.

Sabem que aquesta embarcació, juntament amb el món al qual pertany només representa una gota en un gran mar, però tanmateix aquesta gota sembla ser tan salada com la mateixa Mediterrània.

La regata

Al final de la nostra comunicació, m'agradaria evocar el record de l'única regata d'embarcacions de pesca des de Komiza, a l'illa de Vis, fins a Palagruza, una illa a 42 milles mar endins.

La canonada de sortida des de la fortalesa de Komiza era el senyal per a l'inici de la regata de fins a cent embarcacions, que participaven en una cursa per aconseguir la millor posició en aquest petit illot on els pescadors havien de sobreviure tot pescant i salant sardines durant vint dies.

Quan no feia vent, la tripulació havia de remar en aquesta embarcació tan pesada, carregada amb estris de pesca i sal per salar la pesca, sense descans de sol a sol.

Experiència poètica d'una embarcació

En comptes de la llarga història de l'immens patrimoni pescador de Komiza, permeteu-me que us llegeixi un poema que he escrit en el meu arcaic dialecte matern, el komizà. En aquest poema he intentat recrear poèticament el ritme de la remada. Tot i que no puc esperar de vosaltres que compregueu el meu poema, escrit en un dialecte insular i esotèric, crec que em puc permetre recitar aquest poema aquí, en el cor de Catalunya: espero que compreneu la música dels meus versos, el ritme de la remada en el poema dedicat als darrers remers de la regata de remos probablement més llarga del món.

Durant la nostra curta estada a Barcelona, hem descobert una similitud fascinant entre la nomenclatura de vaixells en català i en el dialecte de la petita illa dàlmata de Vis. I aquesta experiència de l'univers marítim de la Mediterrània, especialment l'univers del llenguatge marítim, és la millor raó per presentar aquí el meu poema *La regata de Palagruza*.

Tot i que aquest poema està escrit en un dialecte exòtic insular, parlat només per uns milers de persones, estic convençut que podreu comprendre les paraules que pertanyen al llenguatge universal mediterrani: *la lingua franca*. La Sra. Stasa Briski-Bailey de Barcelona va traduir amablement les dues últimes estrofes del poema, permetent gaudir dels meus propis versos en català:

PALAGRUZONSKO REGATA

(La regata de Palagruja)

Ala nasi, **mola** cimu
voga napri, **fate**, **fate**
Ondre, Mike, File, Zane
u ime Boga, u ime Boga
u ime Boga **voga**, **voga**
tako **prima**, tako srida
tako **trastan**, boje **katina**
boje **katina**, boje **katina**
u ime Boga **voga**, **voga**
u ime Boga **voga**, **voga**
u ime Boga **voga**, **voga**
tako **trastan**, boje **katina**
boje **katina**, boje **katina**
ala nasi **fate**, **fate**
ala nasi u ime Boga
ala nasi **voga**, **voga**

Zmul bevonde kus baskota

veje pota, veje pota
na **puntu** smo sal dobota
smo dobota, smo dobota
ispri nos su duge **mije**
Palagruza di je, di je
niti juha, niti bove
somo **kalig** ispri **prove**
ispri **prove**, ispri **prove**
niti roza, ni **marete**
u **kaligu** sve **gajete**
sve **gajete ofalkone**
sve **gajete inbrivone**
sve **gajete** ku je prije
ala nasi azveltije
azveltije, **azveltije**

Napri nasi **fate**, **fate**
Jere Pipa, Luka Kanela
Spodula Mike Tone Brigela
Vicenco, Luka i Mikulin
Cento Foka, Pjero Centin
jos je jestra, jos je voje
katina lagje, **trastan** boje
trastan boje, boje, boje
napri nasi u ime Boga
napri nasi **voga**, **voga**
Posko, Sargo, Andre Maltez
Tone Bonaca i Mote Knez
File Kirnja, Andre Sardor
Momulo Kura, Mišel Falkor

Voga nasi **longa bona**
gajeta je **ofalkona**
ofalkona, **aricon**
apupona, **inbrivona**
a sal **fate**, jos je malo
Palagruza ispri prova
da je **furce**, da je **bove**
da je **furce**, da je **bove**
oci grize sul ol pota
sul ol pota, sul ol pota
a vajo non brud **pasat**
a vajo ga sal **stropat**
boju misto **akvistat**
akvistat, **akvistat**

Napri nasi **fate, fate**
 Ondre Belondre, Miho Cingrija
 Antusa, Grubusa, Ivon Demarija
 Tusica Stipon, Mikula Zone
 Frone Dubra, Felonda Tone
 rucej me zujo, pece me sul
 a pot se cidi u **zunte** bul
 lako je suncu, islo je le}
 a mene rane pocele pe}

Tako srida, tako **prima**
 tako **trastan**, boje **katina**
boje katina, boje **katina**
 Smocito Luka, Andre Gargi}
 Tonci Hreja, Mike Miki}
 Dome, Mote, Joko, Bogdon
 Zone Ivon, Matij Skrivon

Parvo je dusla
 drugo za njun
ala nasi, **capa temun**
capa baril
kala pelun
ala na kroj
barbitu capoj
 na **prezu** navarzi
 misto **akvistoj**

Fola Bogu
regati je kroj

Ali vonka tvicarija
 vonjo **friskin**
 riba igro
suvenj na kroj
folke rasfalkoj
 budele **intajoj**
 veselo nasi pri **dupina**
 veste vonka na igru
buta mrize druge dodoj
 ruke lete
 ruke igraju
 u suhu mohu
sardele predu
buta budel
buta budel
 ruke lete
 ribe igraju
 ribe cetaju
 bit ce **sardel**
 bit ce **sardel**

Tira, isa pri **dupina**
alapujeze priko kolina
 pucaju skina, ruke torne
 ruke lete
sardele igraju
sardele cetaju
buta na **skaf**
buta u botu
 cili petak
 cilu subotu
 ala mojko, grize sul
 ala Boze, kal bis cul
 kal bis cul
 kal bis cul

Ala nasi, sal je dosta
buta se le}
buta se spat
 jer borzo sunce }e nos ustat

*

Posteja - **banak**
sika - posteja
 stinja - blazinja
 zolo - **stramac**
 mokra **jaketa**
 moka bijac

Zaspoli svi su do kraja beside
 ne cuju nista, nista ne vide
 Jere Pipa, Luka Kanela
 Spodula Mike, Tone Brigela
 Vicenco Luka i Mikulin
 Cento Foka, Pjero Centin
 Posko, Sargo, Andre Maltez
 Tone Bonaca i Mote Knez
 File Kirnja, Andre Sardor
 Momulo Kura, Mijel Falkor
 Ondre Belondre, Miho Cingrija
 Antusa, Grubusa, Ivon Demarija
 Tusica Stipon, Mikula Zone
 Frone Dubra, Felonda Tone
 Smocito Luka, Andre Gargi}
 Tonci Hreja, Mike Miki}
 Dome, Mote, Joko, Bogdon
 Tone Canko i Gusla Ivon

(Poema en dialecte de Komiza)

Es van ensonyar i dormiren estona
 Bufa el migjorn i bufa la bora
 Lluu el mar, escumeja la roca
 No els desperta ningú
 I ningú no els aixeca.

La llanterna fa llum, de la lluna lluïssor
 Ara recordo només un xic de la cançó
 La lletra, però, no la sé jo.