

Gabriella Mondardini Morelli

a cura di

Emozioni dal mondo del mare



Homme libre, toujours tu chériras la mer!
La mer est ton miroir; tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame
(Charles Boudelaire, *L'homme et la mer*)

Università degli Studi di Sassari
Dipartimento di Economia Istituzioni e Società
Laboratorio di Antropologia Culturale e Sociale

In copertina: Il “viaggio del postale” Stintino - Porto Torres, 1994.

Fotografie: 1 ÷ 14, archivio Mondardini Morelli
15 ÷ 25, archivio S. Rubino

2010

Indice	pag
Prefazione	5
Il mare, le emozioni: tradizioni culturali declinate al futuro <i>Gabriella Mondardini Morelli</i>	7
Cultura marinara ed heritage <i>Gabriella Mondardini Morelli</i>	15
I dati d'archivio <i>Rosanna Carta</i>	32
L'inventario delle barche tradizionali <i>Massimiliano Puddu</i>	38
Mattanza: The Ritual Killing of Tuna in Sicily <i>Rob van Ginkel</i>	42
La Tonnara Saline di Stintino <i>Salvatore Rubino</i>	62
Bibliografia <i>Rosanna Carta</i>	73

Prefazione

I paesi di mare, non meno dei paesi di terra, presentano varie sfaccettature. Pur coinvolti nei processi di mondializzazione e nella varietà degli orientamenti politici nazionali, mostrano tuttavia modalità singolari di produzione della località: si tratti delle pratiche economiche, dei conflitti e della dinamica delle relazioni sociali, ma anche di quegli eventi che mettono in gioco immaginazione, sentimenti ed emozioni, quella “intimità culturale” in movimento che reinterpreta il passato e progetta il futuro, rinnovando il rapporto col mare e il senso di appartenenza degli individui alla comunità.

Accedere conoscitivamente a questo contesto è sempre una sfida, un ricominciare da capo, anche quando, come nel mio caso, si è sorretti da una prolungata frequentazione. Vale anche per me quanto ebbe a dire Pablo Neruda: “Io sono un appassionato del mare. Da anni colleziono conoscenze che non mi servono molto perché navigo sulla terra”. Ma forse è bene che sia così, perché i paesi di mare continuano ancora a stimolarmi e a incuriosirmi. Eccomi infatti a presentare un nuovo libro, un’ulteriore tessera di quel mosaico sempre imperfetto, migliorabile, forse utopico, che è la conoscenza antropologica dei paesi di mare della Sardegna nord-occidentale.

Il libro presenta le più recenti direzioni di ricerca del Laboratorio di Antropologia culturale e sociale (Dipartimento di Economia, Istituzioni e Società, Università di Sassari) in tema di culture marinare. Vengono presi in esame eventi che hanno come riferimento privilegiato il mare e le tradizioni locali (G. Mondardini), la ricerca d’archivio e bibliografica (R. Carta) e la costituzione di un inventario delle barche tradizionali nel Compartimento marittimo di Porto Torres (M. Puddu) visibile in www.antrolab.it. Accoglie inoltre i saggi sulla Tonnara Saline di Stintino (S. Rubino) e sulla Tonnara di Favignana, in Sicilia, (R. Van Ginkel), che costituiscono un prezioso contributo storico-culturale e comparativo.

In parte i materiali, qui ampliati e perfezionati, sono stati presentati nella Sezione antropologica del Convegno “La navigazione nel Mediterraneo nel mondo antico”, (Castelsardo, Porto Torres, Asinara 18-21 ottobre 2007), organizzato dall’Associazione Naviculari Turritani, insieme all’Università di Sassari e all’Istituto di Istruzione superiore M. Paglietti di Porto Torres. Per l’interesse scientifico e la vivacità del dibattito non posso non esprimere la mia gratitudine agli enti sostenitori e agli

organizzatori del convegno, in particolare Fabio Mura, Franco Fracchia, Giampiero Pianu, Laura Martino e Nadia Casu.

Nel ringraziare gli autori che compaiono nel libro, ricordo con affetto il sostegno quotidiano di Franco Lai, Silvia Pigliaru e Rosa Meloni, ai quali è affidata la continuità del Laboratorio di Antropologia culturale e sociale.

G. M. M.

Il mare, le emozioni: tradizioni culturali declinate al futuro

*Gabriella Mondardini Morelli**

Premessa

Da molti anni porto avanti le mie ricerche nei paesi di mare della Sardegna nord-occidentale, paesi che sono interessati in maniera massiccia dal turismo balneare. Qui, negli anni più recenti, ho visto nascere un gran numero di eventi che poi sono diventati appuntamenti reiterati di anno in anno, e, con la fruizione di piccoli contributi, inglobati nelle iniziative istituzionali di promozione turistica. Nelle pratiche e nei discorsi che riguardano questi eventi compare in primo piano il riferimento alla tradizione e, insieme, all'emozione e alla passione per il mare.

Così per una giovane donna di Porto Torres imbarcata su un peschereccio che pratica la pesca-turismo nel Golfo dell'Asinara, "il mare è passione, è emozione... c'è chi eredita soldi e chi eredita passioni – io probabilmente ho ereditato la passione per il mare".

Passione ed emozione intense mostrano e dichiarano anche coloro che partecipano alle regate di vela latina, uomini e donne di tutti i ceti sociali. Ogni paese di mare ha ormai la sua associazione di vela latina e la sua flotta di regata. Dal 2001 è nato il "Circuito Mediterraneo della vela latina", che dà vita a incontri di regata in alcune località del Mediterraneo, con la partecipazione di barche d'epoca provenienti da diversi paesi, mediterranei e non. Nel 2007 nasce la "Regata del pescatore", che viene presentata come "la novità delle novità", ma con lo scopo di "attingere dalla memoria" saperi, abilità e astuzie già patrimonio dei pescatori e "ormai dimenticati". Sempre nell'ambito delle manifestazioni rievocative storico-marinare, Stintino e Porto Torres condividono "il viaggio del postale", un evento inaugurato nel 1994 per ricordare i viaggi della barca a vela addetta al servizio postale fra i due paesi, prima che fossero

* Prof. ordinario di Antropologia culturale – facoltà di Lettere e Filosofia – Università degli Studi di Sassari, (gmondard@uniss.it).

messi in comunicazione da una strada via terra. Le barche da lavoro tradizionali diventano oggetto di culto, vengono recuperate, restaurate, copiate, riprodotte e armate a vela latina, puntualmente messe a mare all'insegna della tradizione, coi rituali di varo e battesimo.

Perché occuparsi di questi eventi da un punto di vista antropologico?

In primo luogo perché irrompono nel terreno dove io sto portando avanti le mie ricerche. In secondo luogo perché sono occasioni d'incontro, fanno comunità, sono socialmente densi. Infine perché trovo stimolante questo crogiuolo di relazioni, attività, passioni ed emozioni, che comporta un continuo riposizionamento della ricerca di campo, che deve misurarsi col dibattito antropologico aperto sui temi della tradizione, della memoria e della produzione della località nella complessità del mondo attuale. Questa rilocalizzazione teorica e di terreno impone la presa non solo su relazioni, oggetti e pratiche, ma anche sull'immaginazione, sui meccanismi affettivi, sulla circolazione sociale delle emozioni e sulle nuove modalità della ricerca di senso.

Un "terreno" in trasformazione

Gli antropologi del passato, che conducevano ricerche in aree esotiche, si fermavano sul posto per uno o due anni e poi, spesso per tutta la vita, elaboravano e rielaboravano il loro materiale di ricerca, sospendendo il tempo delle popolazioni studiate. Chi invece, come me, fa ricerca a casa propria, è travolto dal tempo e dalle trasformazioni del territorio, ed è costretto a rivedere di continuo non solo il proprio ruolo e le proprie pratiche ma a rimodulare e a ridefinire i confini del proprio terreno di ricerca, entro quel progetto aperto dove, per dirla con Marcus, l'incompletezza è la norma (Marcus 2007:356). Del resto, come ha osservato James Clifford, "non c'è mai nulla di dato a proposito di un 'campo'. Esso dev'essere lavorato, volto in spazio sociale discreto delle concrete pratiche del viaggio interattivo" (Clifford 1999:72).

Personalmente, nel mio più recente "viaggio interattivo" nel mondo marinaro del Nord Sardegna, ho visto modificarsi, rispetto a indagini svolte in passato, non solo il contesto e i soggetti della ricerca, ma anche la mia posizione, sperimentando una ricollocazione spaziale in quanto ricercatrice. Come donna ero sicuramente "fuori luogo" negli anni '70 del secolo scorso, quando ho incominciato a frequentare gli spazi delle barche, i porti e i cantieri dei maestri d'ascia, che sono luoghi rigorosamente

maschili; poi via via le donne sono comparse sulla scena, imbarcate nei natanti dediti alla pesca-turismo, nelle competizioni di regata, nei ristoranti galleggianti e perfino nella pesca. Se in passato, attraverso una frequentazione assidua dei pescatori e delle loro famiglie ho potuto apprendere alcuni elementi rilevanti del loro lavoro e della loro vita, ora il turismo ha scompigliato le carte e nelle mie ricerche più recenti mi sono interessata al processo interattivo fra le pratiche tradizionali della pesca, le pratiche turistiche e le misure istituzionali di tutela ambientale (2004), concentrandomi infine sul “patrimonio navale tradizionale” (2007). Grazie a queste occasioni di ricerca ho potuto constatare che è proprio nel contesto delle pratiche e delle iniziative orientate alla valorizzazione della tradizione marinara e soprattutto del patrimonio navale, che vanno prendendo corpo nuovi desideri, passioni ed emozioni che sono contagiose, e creano aggregazioni, attività, progetti e incontri reali e virtuali.

Emozioni

Lo storico francese Alan Corbin, in una ricerca suggestiva apparsa nel 1988, ha esplorato, nella società europea fra Sette e Ottocento, la trasformazione dell’atteggiamento nei confronti del mare, che è passato da una rappresentazione di paura e ostilità ad una visione positiva di apprezzamento. Prendendo in esame testi letterari, trattati scientifici, immagini pittoriche, appunti di viaggio e i primi indicatori della promozione turistica, egli mostra una inversione di sensibilità, un capovolgimento di percezione che sostituisce un’immagine cruda e repulsiva del mare con una dolce, accogliente e fruibile. Se, come sostiene fra gli altri Abu - Lughod, il “discorso” in senso foucaultiano crea gli individui come esseri emozionali di un certo tipo (Pussetti 2005:8; Abu - Lughod e Lutz 2005:21 e sgg.), nel lavoro di Alan Corbin si può cogliere la dinamica attraverso cui il processo di trasformazione delle modalità discorsive da luogo a nuove strategie emozionali nella relazione col mare.

Ma la relazione col mare, come ho avuto modo di sottolineare in più occasioni, è sempre mediata dalle relazioni degli uomini fra di loro ed è in queste relazioni che scorre la circolazione sociale delle emozioni, esplicitandosi sia nelle pratiche discorsive, che in performances di vario tipo, esperienze vissute e incorporate.

Nell’area in esame i discorsi emozionali di oggi si fanno notare per il contrasto con quelli del mondo marinaro tradizionale. Perché se le esperienze e le rappresentazioni di

oggi esprimono emozioni di segno positivo, di tutt'altro segno sono quelle che emergevano nei racconti dei vecchi pescatori incontrati nei primi anni '70 del secolo scorso. Vi si poteva ancora riscontrare quella che Alan Corbin identificava per le società tradizionali come "teologia della natura". La teologia della natura, che si impone nella prima metà del Settecento, comporta un'educazione dello sguardo dove l'osservazione del mondo naturale va a costituire un inno alla grandezza e alla bontà del creatore, in un'edificante santificazione del paesaggio. Il rilievo costiero, scrive Corbin, "risponde al disegno del Creatore. Dio ha disposto la sabbia sulle rive perché creasse una barriera; le spiagge e le dune non sono ritenute esiti dell'erosione ma elementi di un'architettura costruita all'indomani del diluvio. Il tracciato dei golfi e delle baie è incluso nel progetto divino; loro scopo è di offrire rifugio alle navi e permettere il trasporto delle merci all'interno dei continenti. Rocce e scogli... esistono per garantire la difesa dei luoghi di mare" (1988:48). Una visione che sembra continuare fra i pescatori, ma nella versione della durezza e del pericolo del lavoro di mare. Commentava ad esempio un vecchio pescatore, a proposito dei punti di riferimento che i pescatori prendono dalle forme delle coste e dai rilievi montuosi della terraferma per orientarsi in mare, "queste montagne Dio le avrà fatte apposta, per non sbagliare".

I discorsi emozionali dei pescatori del passato erano improntati alla prudenza e al timore del mare. La morte in mare qualcuno se l'era cercata, avendo per ingordigia affrontato il mare col tempo cattivo. In questo contesto, seguendo Abu- Lughod e Lutz, è più facile individuare discorsi emozionali piuttosto che discorsi sulle emozioni. Ma la differenziazione risulta assai labile. Ho potuto cogliere gli occhi umidi dei pescatori commossi in occasione delle feste del santo protettore nel corso delle suggestive processioni in mare, ma anche una pedagogia esplicita di autocontrollo, espressa nei termini di "imparare a stare al posto suo", che i giovani apprendono stando a bordo, perché nello spazio ristretto della barca bisogna saper convivere cogli altri e quindi non sono ammessi moti di rabbia, parole offensive, manifestazioni di insofferenza. Si tratta qui della disciplina del lavoro e quindi di un contesto diverso rispetto agli eventi su indicati che si riferiscono tutti al tempo libero, con esperienze ed emozioni che si associano ad altre e nuove pratiche del territorio del mare.

Il caso della pesca turismo vi assume caratteristiche particolari: per chi la gestisce è un lavoro, ma fa parte di questo lavoro intrattenere e cioè guidare, controllare ed

esaltare le emozioni degli ospiti, a partire dall'imbarco, che non è solo come indicano i dizionari salire a bordo di una nave come passeggeri, ma è accuratamente ritualizzato, traducendosi in un'esperienza di ciò che Michel Foucault definisce eterotopia (1984), e cioè passaggio in uno spazio altro con un ruolo altro, se pure limitato nel tempo: "Voi dovete sentirvi pescatori per un giorno e per questo io vi imbarco", e così dicendo la giovane donna, che in questo caso funge da capitano, prende le generalità di ognuno, evocando la prassi giuridico-amministrativa dell'imbarco dei marinai sui pescherecci. La giornata è poi accuratamente organizzata in una variegata sequenza di performance di intrattenimento. Il termine intrattenimento, come suggerisce Victor Turner, è una parola chiave; esso deriva dal francese *entretenir*, composto da *entre* "fra" e *tenir* "tenere", e cioè "tenere in mezzo", "tenere separato", creare cioè "uno spazio liminale o liminoide nel quale le performance possano aver luogo" (1986:81 e 213). Qui la performance ha come soggetti narrativi il paesaggio, i pesci, le tecniche della pesca, la storia dei luoghi e della popolazione locale, proiettati in un'atmosfera evocativa della tradizione marinara.

Tradizioni declinate al futuro

Il riferimento alla tradizione è ciò che accomuna tutti gli eventi su citati. In tutti i casi infatti il rapporto con il passato vi è enfatizzato, esaltato, quasi a dar senso agli eventi stessi. La pesca turismo, istituzionalmente, fa perno sull'ottica della divulgazione della cultura del mare e della pesca, e l'operatrice con cui ho dialogato vanta un'eredità culturale marinara a legittimazione della propria professionalità. Chi si cimenta nella pratica delle regate, pur nel contesto della competizione e del divertimento, esibisce un plusvalore nell'aura etica che deriva dall'impegno di operare per la conservazione dell'armo della vela latina, altrimenti soggetto alla sparizione e alla dimenticanza, e i figli dei maestri d'ascia, quando replicano il lavoro dei padri, pensano ormai a se stessi come operatori culturali piuttosto che sentirsi artigiani. Gli organizzatori della regata del pescatore, dal canto loro, insistono sull'obiettivo di attenersi rigorosamente alle tecniche della pesca tradizionale, per "non dimenticare la vita e la fatica dei padri e dei nonni".

L'analisi di queste pratiche e di questi "discorsi" impone un confronto e un "dialogo" con l'ampio dibattito antropologico che si è sviluppato a partire dai temi dell'"invenzione della tradizione" (Hobsbawm e Ranger 1983), delle "comunità

immaginate” (Anderson 1983), della “nostalgia” (Jameson 1989) e della “memoria culturale” (Assmann 1992), e che confluisce nella riflessione sui processi di patrimonializzazione e sulla produzione della località nel mondo globalizzato (Appadurai 2001). Ho sempre provato una certa insofferenza per l’uso del termine invenzione, perché rischia di evocare una classificazione valutativa fra fenomeni autentici e fenomeni falsi e artificiosi, eppure da lunga data è per me un riferimento importante *L’invenzione del quotidiano* di Michel de Certeau (1990). Il quotidiano, egli sostiene, si inventa attraverso le arti del fare, la dimensione creativa di pratiche, riti, bricolage, attivazioni di reti, manipolazioni di spazi e camminamenti che eludono le razionalizzazioni politiche dei tempi e dei luoghi. All’idea foucaultiana della società disciplinare, in cui si esercitano le “strategie” di un potere che classifica, separa e controlla i soggetti, i loro corpi e le loro vite, de Certeau contrappone le “tattiche” del vivere quotidiano, gli stratagemmi e le astuzie del fare e del dire, talora vere e proprie forme di bracconaggio attraverso le quali si dà lo sgambetto alla disciplina. Va sottolineata questa differenziazione fra strategia e tattica: le strategie sono le pratiche dei forti, la tattiche quelle dei deboli. Sulla scia degli studiosi del mondo classico Etienne e Vernant, de Certeau prende in esame la *métis* degli antichi greci, quella abilità retorica che consente a chi nel discorso è svantaggiato, di saper cogliere l’occasione per condurlo a proprio vantaggio. Lo stato di svantaggio e di marginalità, com’egli scrive, esige un di più d’astuzia, di capacità di sognare o di ridere.

Ragionerei su queste considerazioni anche a proposito dell’area in cui sto lavorando. Quel di più di astuzia, di capacità di sognare e di ridere mette in gioco la tradizione, non già per una fuga nostalgica, perché la memoria della durezza della vita trascorsa non concede nostalgia del passato, ma come palestra per l’azione, “come scelta di tratti culturali autorevoli da usare nel presente-futuro per marcare un’identità” (Clemente 2007:55), dove l’identità “non può non essere un progetto del futuro in rapporto col passato nel contesto del resto del mondo” (Angioni 2006:69).

Ipotizzerei allora che, a fronte di un sistema mondo che coinvolge ormai il quotidiano dei gruppi umani e delle singole vite, il brulichio di attività economiche di piccola scala, la dinamica delle relazioni fra i soggetti e col passato, la messa in opera di rituali, celebrazioni, forme di svago e di intrattenimento, costituiscono tattiche locali in risposta alle strategie economiche e immaginative globali. E questo non contrasta, anzi

conferma con maggior forza critica, quanto Appadurai indica come l'opera dell'immaginazione nelle sue forme quotidiane e collettive sotto l'influsso dei media elettronici (2001:22). D'altro canto, sia per de Certeau che per i più noti Hobsbawm e Anderson, ciò che viene indicato come invenzione e immaginazione, è inteso in realtà come creazione, che nel caso di Hobsbawm e Anderson è più orientata a prendere in esame le strategie dei dominanti e nel caso di de Certeau le tattiche dei dominati. Entro questa soglia fra strategie e tattiche, fra l'invenzione del quotidiano e l'opera dell'immaginazione potrebbe essere riposizionato il mio progetto di ricerca, orientando il lavoro di campo su come si fanno strada e prendono corpo reiterandosi gli eventi che hanno come riferimento significativo la tradizione marinara.

Riferimenti Bibliografici

- L. ABU-LUGHOD, C. LUTZ, "Emozione, discorso e politiche della vita quotidiana", in *Annuario di Antropologia*, 2005, anno 5, n. 6, pp. 15-35 (ed. or. 1990).
- G. ANGIONI, "Paesaggio", in *Antropologia museale*, n. 14, 2008, pp. 69-71.
- B. ANDERSON, *Comunità immaginate. Origine e diffusione dei nazionalismi*, Manifesto Libri, Roma, 1996, (ed. or. 1983).
- A. APPADURAI, *Modernità in polvere. Dimensioni culturali della globalizzazione*, Roma, Meltemi, 2001, (ed. or. 1996).
- P. CLEMENTE, "Tra folklore, arte e saperi: le strade intermedie dell'artigianato", in A. CAOCI e F. LAI, *Gli oggetti culturali. L'artigianato tra estetica, antropologia e sviluppo locale*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 46-57.
- J. CLIFFORD, *Strade. Viaggio e traduzione alla fine del secolo xx*, Torino, Bollati Boringhieri, 1999, ed. or. 1997.
- A. CORBIN, *L'invenzione del mare*, Venezia, Marsilio, 1990 (ed. or. 1988).
- M. DE CERTEAU, *L'invention du quotidien*, Paris, Gallimard, 1990, (parziale tr. it. 2001).
- M. FOUCAULT "Des espaces autres", *Architecture, Mouvement, Continuité*, n. 5, ottobre, 1984, pp. 46-49.
- F. JAMESON, "Nostalgia for the present", *South Atlantic Quarterly*, 88, 2, 1989, pp. 517-537.

- E. J. HOBBSAWM, “Introduzione” a E.J. HOBBSAWN e T. RANGER (a cura di),
L’invenzione della tradizione, Einaudi, Torino, 1987. (ed. or. 1983).
- G. E. MARCUS, “How short can fieldwork be?”, in *Social Anthropology*, vol. 15, n. 3,
 2007, pp. 353-357.
- G. MONDARDINI, “Les vieux et les nouveaux usages des lieux marins en Sardaigne”, in
 G. LE BOUEDEC, F. PLOUX, C. CÉRINO e A. GEISTDOERFER (ed.), *Entre terre et
 mer. Sociétés littorales et pluriactivités*, Rennes, Presses Universitaires de
 Rennes, 2004, pp. 287-301.
- ID., *Il patrimonio navale tradizionale nel Compartimento marittimo di Porto Torres*,
 edizioni unidata, Sassari, 2007.
- C. PUSSETTI, “Introduzione. Discorsi sull’emozione” in *Annuario di Antropologia*,
 2005, anno 5, n.6, pp. 5- 14.
- V. TURNER , *Dal rito al teatro*, Il Mulino, Bologna, 1986 (ed. or. 1982).

Cultura marinara ed heritage

Gabriella Mondardini Morelli

Premessa

Il tema della salvaguardia del patrimonio culturale presenta oggi dimensioni plurime, che vanno dall'intervento pubblico istituzionale alle varie e sfaccettate ricadute sui territori locali, quando non anche ad iniziative e creatività di gruppi o di soggetti, mossi da stimoli in cui i luoghi, le pratiche tradizionali e la memoria assumono un ruolo rilevante.

Queste dimensioni risultano riassunte in quanto viene oggi indicato col termine *heritage*, col quale si intendono le tradizioni culturali e i manufatti ereditati dal passato. Nel merito è bene però specificare cosa si intende per tradizione. Ho già discusso altrove sul tema mettendo in guardia contro operazioni istituzionali di “tradizionalizzazione del tradizionale”, ciò che l'antropologo Tim Ingold (1977) indicava efficacemente, con una metafora rilevata dal mondo musicale, come un disco che si inceppa e reitera all'infinito lo stesso suono; di contro, il processo d'uso della tradizione da parte delle popolazioni locali consiste in una relazione interattiva e creativa fra l'oggi (con tutti gli stimoli ambientali, sociali e comunicativi globali) e il passato, entro una dinamica che risulta più simile ad una jazz band (Mondardini 2000: 16-19). Si tratta di una considerazione ormai assodata in ambito antropologico che, applicata all'*heritage*, si riferisce, come scrive Alessandro Simonicca “all'atto continuo di interpretazione che ogni gruppo sociale o comunità produce senza sosta. Identificare questa azione significa comprendere il *genius loci*. I suoi temi principali sono il *landscape*, le abitazioni storiche, i siti del patrimonio archeologico, architettonico, artistico e naturale, lo sviluppo regionale, il turismo ad interessi speciali, le escursioni formative, le arti drammatiche, i tour culturali, i viaggi per partecipare a festival e altri eventi culturali, le visite ai monumenti, i viaggi naturalistici, il folklore o l'arte, i pellegrinaggi” (2005:135-136). L'*heritage* seleziona, recupera e reinterpreta quanto la

modernizzazione aveva emarginato e oscurato come arcaicità e arretratezza, identificandolo come patrimonio culturale inteso alla conservazione dell'identità locale da una parte e come attrazione turistica dall'altra.

Anche il mondo marinaro rientra in questo processo. Quasi ovunque, oggi, si assiste ad un processo di valorizzazione della cultura marinara che si esprime in attività museali, nel restauro di vecchie barche, nelle feste dei santi del mare, ma soprattutto nell'interesse per la vela latina e le regate veliche. Questo processo è alimentato dallo sviluppo turistico del territorio che, a livello culturale, coglie stimoli dalla tradizione, seleziona, reinterpreta e ripropone elementi del passato per una fruizione rinnovata, destinata al tempo libero e al tempo della vacanza. È l'estate infatti il tempo in cui gli elementi della cultura marinara emergono in primo piano, guadagnano la ribalta. E qui le barche sembrano diventare le protagoniste principali.

Proposta di un inventario delle barche tradizionali nel Compartimento marittimo di Porto Torres

In questo contesto nasce la proposta di ricerca localizzata per un inventario del patrimonio navale nel Compartimento marittimo di Porto Torres. L'approccio da cui muove la proposta è antropologico, e dunque presuppone uno sguardo scientifico all'oggetto che include una contestualizzazione socio-culturale dell'oggetto stesso. Già Malinowski, e proprio a proposito di un natante, la canoa, sosteneva che essa "può essere descritta, fotografata e anche trasportata intera in un museo. Ma la realtà etnografica di una canoa... non si renderà più accessibile ad uno studente che lavori nel suo paese nemmeno mettendogli davanti un esemplare perfetto"(1978:121-122). Intendeva indicare, con queste considerazioni, che la canoa, vista dal punto di vista antropologico, incorpora un insieme di relazioni sociali e simboliche che riguardano sia le pratiche di costruzione che quelle inerenti la dimensione di appropriazione e d'uso. Di qui il ruolo delicato del ricercatore. Questo dovrebbe consistere, come osservava Lucilla Rami Ceci in merito alla patrimonializzazione dei siti storici, "nel realizzare sempre di più forme di conoscenza delle realtà ambientali e culturali a rischio, che siano in grado, da un lato, di sottrarle al destino di molte *lost cities*, dall'altro, di consentire una promozione mirata a non mistificare il significato che quelle realtà hanno assunto nel corso della loro storia" (2005:43).

Con questo spirito personalmente avevo iniziato la mia ricerca sul mondo marinaro, a partire dai primi anni settanta del secolo scorso, dialogando con ex pescatori, operai nell'industria petrolchimica. In questa direzione andava anche un segmento specifico della ricerca, iniziato nel 1986, che assumeva le barche come testimoni della cultura dei pescatori. Ipotezzavo allora che: "prendere in esame le barche, analizzarne le tecniche e le cerimonie di costruzione, le norme che ne regolano l'uso e la proprietà, gli obiettivi economici per cui sono costruite, significa scoprire che cosa le barche significano per i pescatori, ma anche, e questa è la ragione che spiega il mio interesse per le barche da pesca, che cosa significa essere pescatori"(1990:13). A oltre vent'anni di distanza questo obiettivo di ricerca sembra aver perduto efficacia. Le barche, in gran parte quelle stesse che io ho potuto osservare allora nei porti di Bosa, Alghero, Stintino, Porto Torres; Castelsardo e Isola Rossa, sembrano aver cambiato look. Sono poche quelle ancora adibite alla pesca, alcune sono state attrezzate per la pesca turismo, mentre molte, ben curate e fornite di vela, sono destinate al diporto e alle regate. Le barche diventano oggetto di valorizzazione, sia per la spinta dei flussi turistici che animano lo sport acquatico, sia per il richiamo al passato e alla memoria, che investe oggetti e antichi mestieri; sia, ancora, per un'attitudine locale alla frequentazione del mare, che alimenta le emozioni delle competizioni, sempre più frequenti e diffuse. C'è anche un riconoscimento istituzionale e dunque una tendenza alla patrimonializzazione dopo che, in base alla legge 1089/39, il Ministero dei Beni Culturali e Ambientali ha dichiarato di particolare interesse artistico e storico due barche dell'Adriatico, la lancia *Assunta*, risalente al 1925, il cui riconoscimento è datato al 3 febbraio 1997 e la *Saviolina*, del 1928, riconosciuta il 21 settembre 1998. Un altro aspetto rilevante è che le regate alimentano scambi e relazioni fra i vari porti, in una rete che coinvolge non solo quelli isolani, ma anche altri in ambito mediterraneo e oltre.

Prendendo in considerazione questa situazione complessa è chiaro che la costituzione di un inventario del patrimonio navale nel Compartimento marittimo di Porto Torres¹, al seguito di un processo di valorizzazione della cultura marinara in opera nel territorio, poteva costituire una strategia d'analisi del processo stesso, con l'obiettivo

¹ Il Compartimento Marittimo di Porto Torres comprende i porti di Alghero, Stintino, Porto Torres, Castelsardo e Isola Rossa e fino a qualche anno fa anche il centro di Bosa.

di comprenderne le dimensioni e le direzioni.² Non si trattava quindi di pensare ad un inventario di tipo tecnico, ma antropologico, che includesse gli elementi essenziali del contesto socio-culturale. L'ambizione e la sfida andavano anche oltre, intendendo incorporare nell'inventario, là dove fosse possibile, la dinamicità del contesto stesso.

La ricerca

Ho sottolineato e argomentato in più occasioni sul fatto che le barche sono testimoni di cultura. Testimoni fragili per la loro deperibilità. E lo sanno bene gli archeologi che con tanta pazienza cercano di ricostruire i relitti più antichi partendo da pochi pezzi sopravvissuti alla corrosione dell'acqua del mare. Ma pensare le barche come testimoni di cultura significa vederle un po' come "cose umane". E' questo deriva dallo sguardo dell'antropologia, una disciplina che si interessa degli uomini, delle loro relazioni e delle loro opere. Le barche quindi interessano da un punto di vista antropologico in primo luogo in quanto incorporano il sapere dei maestri d'ascia, la loro abilità e la loro arte. Ma all'arte del costruire bisogna associare l'arte del navigare, perché le barche sono costruite in funzione del mare e sarebbero inutilizzabili altrove. Gli studi specialistici hanno mostrato ampiamente che la navigazione presenta problemi tecnici rilevanti (Hallpike 1984:280-320) per risolvere i quali è stata necessaria l'elaborazione di saperi e pratiche speciali. Si pensi ad esempio alla necessità di identificare la rotta, trovare la posizione, evitare la collisione con gli scogli, e, ancora, fare i conti col vento, con le correnti, con le tempeste, in definitiva orientarsi in un ambiente che non è naturale per l'uomo. L'uomo è infatti un animale di terra e per muoversi in mare ha bisogno di supporti tecnologici che vanno dalla più semplice zattera agli apparecchi per la respirazione, fino ai più moderni transatlantici. Alle carenze della natura, l'uomo supplisce con la cultura. Risulta perciò evidente che le

² Personalmente ho seguito nel tempo il processo riferendone in numerosi convegni e conferenze di cui vedi, fra i più recenti, le comunicazioni "La cultura del mare in Sardegna" (Olbia 17 Maggio 2003); "La tradizione delle barche a vela latina nel Nord Sardegna" (Alghero 22 Agosto 2003); "Le barche testimoni della cultura del mare: il caso della Sardegna" (Cattolica 29 Agosto 2003); Les savoirs des femmes et le développement touristique des centres côtiers en Sardaigne (Santiago de Compostella 10-13 Novembre 2004); "Le barche nella cultura del mare" (Carloforte 29 giugno 2005); "I saperi del maestro d'ascia La tradizione di costruzione delle barche in Sardegna", (Alghero 13 Agosto 2005); "Barche e tradizione marinara" in occasione del varo del Macchiavelli, (Porto Torres 17 giugno 2006); "I lavoratori del mare" in occasione della presentazione della Prima Regata del Pescatore, (Porto Torres, 28 aprile 2007).

barche, insieme al loro armamento, sono costruite con tutta una serie di accorgimenti per far fronte a tutti questi problemi e sono dunque un prodotto della cultura marinara, e, a loro volta, testimoni di cultura. Tutte le nostre barche tradizionali di legno, se interrogate, hanno storie da raccontare, e queste storie sono storie di uomini, delle loro relazioni col mare e fra loro. Sono storie di cultura marinara.

Per conoscere le barche bisogna dunque frequentare chi le usa e chi le costruisce. Possiamo identificare tre luoghi antropologici della vita delle barche tradizionali: il cantiere dove vengono costruite, il porto, dove vengono varate, battezzate o sostano tranquille in attesa di essere usate, e il mare, luogo della navigazione, dove tradizionalmente con l'aiuto della vela rubavano la forza del vento. Partirei da chi le usa. Si tratti di pescatori o di regatanti, navigare a vela significa, come osserva lo studioso di cultura materiale Jean-Pierre Warnier, negoziare “senza sosta un compromesso fra le onde, la rotta e i salti del vento, facendo corpo” col proprio battello. “La sintesi corporale - continua lo studioso - si dilata fino a inglobare il timone, lo scafo e le vele e a coordinare la loro dinamica in permanenza. In modo meccanico, automatico, senza rifletterci sopra, il buon timoniere anticipa l'impatto dell'onda e prepara la sua correzione prima che il battello devii dalla sua rotta.... Egli sente la pressione dell'acqua sul timone e percepisce esattamente dove deve fermarsi. Sente il vento che ‘rifiuta’ e anticipa sulla raffica che si annuncia” (Warnier 2005:14-15). L'arte della navigazione è dunque un fatto umano che si fonda sul sistema corpo-barca, dove la barca diventa una sorta di protesi per far fronte all'ambiente marino. Avere esperienza di mare significa raggiungere questo automatismo corporale che non è natura, ma è abilità corporea acquisita. Lo scrittore francese Victor Hugo, nel suo bel romanzo *Les travailleurs de la mer* (1866), scrive che “il mare è una grande scuola. Esso forgia l'uomo”, un'affermazione che può includere l'abilità corporea, ma va anche oltre, a indicare atteggiamenti e disposizioni nei confronti della natura e degli altri uomini attribuibili alla gente di mare.

Quanto ai porti, là dove vediamo delle barche dobbiamo pensare ad un'arte del navigare. I porti sono dunque luoghi antropologici, luoghi di cultura. E nei porti, più che altrove c'è incontro, scambio di pratiche e di saperi. Essi sono anche luoghi sacralizzati nelle occasioni del battesimo delle barche, nonché della socialità e della condivisione con il varo e la festa che ne consegue. Al profano che osserva le barche nei porti

sfuggono dimensioni importanti di esse. Visitare i porti conoscendo a fondo le barche è un'esperienza stimolante che dovremmo estendere ai visitatori, insegnare ai bambini. Nei porti mediterranei a prima vista le tradizionali barche di legno sembrano uguali, ma ad uno sguardo più attento ognuna di loro è unica. Un fatto che emerge con chiarezza quando si frequentano i cantieri di costruzione. Perché i porti rimandano ai cantieri, all'arte di costruire. Arte del costruire e arte del navigare sono strettamente collegate, ma sono due specializzazioni differenti. Il sapere della costruzione ha tradizionalmente qualcosa di magico, di segreto. Bisogna, in primo luogo, comprendere il senso della barca in quanto opera della mano. Il filosofo tedesco Heidegger scriveva: "l'opera della mano è più ricca di quanto siamo disposti a credere usualmente. La mano non soltanto afferra e prende... la mano porge e riceve, e non soltanto le cose ma anche porge se stessa nell'altra mano. La mano regge... due mani si congiungono quando questo gesto dell'uomo deve condurre alla grande semplicità. Tutto ciò è la mano e il lavoro della mano. In esso poggia ciò... che chiamiamo... mestiere.... Ogni movimento della mano in ciascuna delle sue opere si compie attraverso l'elemento del pensiero.... Ogni opera della mano poggia sul pensiero". La barca è dunque opera della mano che poggia sul pensiero del maestro d'ascia, sulla sua abilità e creatività.

L'antropologo Giulio Angioni, nel suo libro *Il sapere della mano* (1986), sottolinea con forza la necessità e la rilevanza antropologica di esplorare la varietà, i modi e le forme di trasmissione dei saperi. Cercare di avvicinarsi ai saperi di costruzione delle barche è un'avventura alla Sherlock Holmes. Come ha scritto lo storico inglese Frederic Lane, che si è occupato della marineria di Venezia, i mastri d'ascia fecero segreto della loro arte. Non mancano documenti nel merito e studiosi e storici della navigazione se ne sono occupati, ma questi studi di documenti, (come ad esempio la nota *Instructione sul modo di fabricare galere* del maestro veneziano Teodoro de Nicolò, risalente alla metà del '500), sono limitati dal fatto che nelle descrizioni delle pratiche progettuali o manuali molte cose sono date per scontate e quindi si possono costruire ipotesi sui sistemi di progettazione delle barche, ma non certezze. Può estendersi al Mediterraneo quanto osservato da Viola, in riferimento all'area adriatica: "... non si è ancora giunti ad elaborare una storia dell'evoluzione della tecnica cantieristica in area adriatica che prenda le mosse dall'uomo e non dall'oggetto... sarebbe dunque necessario ripercorrere l'intero arco della evoluzione cantieristica non più guardando esclusivamente ai pur

sempre straordinari prodotti della marineria adriatica, ormai ben noti, ma agli uomini che li produssero, poiché solo seguendo da vicino il cammino di generazioni di maestri d'ascia, ricostruendo dove possibile, i meccanismi che regolavano la trasmissione del sapere tecnico, le tipologie di attrezzi impiegati, e tutti quegli aspetti storici, economici, politici, sociali che ne influenzarono l'attività, potremo tentare di far luce sul loro mistero" (Viola 1990:76).

Non è senza rilevanza il fatto che i maestri d'ascia non volessero rivelare i loro sistemi di costruzione. Sappiamo dalla ricerca etnografica che i maestri d'ascia, al momento di progettare, mandavano gli apprendisti "a prendere acqua" e nell'ambito della ricerca storica sono documentate le norme giuridiche e corporative di tutela territoriale delle tecniche di costruzione e di controllo sulla trasmissione del sapere: a Venezia ai maestri d'ascia e calafati era vietato espatriare e costruire barche per forestieri, mentre l'apprendimento dell'arte era consentito quasi esclusivamente ai figli dei maestri, che potevano acquisire un riconoscimento di specializzazione dopo un periodo di otto anni di apprendistato (Viola 1990:74). E tuttavia ciò che mi sembra interessante è la diffusione di questo sapere nei cantieri del Mediterraneo, che appare condiviso nei principi essenziali, mentre ogni maestro d'ascia mostra degli accorgimenti, delle astuzie speciali, acquisite nell'ambito della tradizione familiare o frutto della sua creatività personale. E' il caso dell'uso del garbo (La Cecla 1990; Mondardini Morelli 1997;2007), una sorta di regolo che, a partire dalla ordinata centrale consente di dar forma allo scafo. Come ho potuto verificare direttamente, dal Portogallo fino alle isole del mar Egeo, l'uso del garbo risulta diffuso in gran parte dei cantieri artigianali del Mediterraneo. A Porto Torres, nel cantiere Polese, ho potuto osservare anche il processo di costruzione del garbo, che qui prende il nome di *trabucchetto*, quasi a indicare una componente di astuzie personali nelle pratiche del costruire. Il modello sembra dare una traccia generale, ma è l'abilità personale del maestro, che consente di dar forma, stile, e bellezza. E nello specifico il "saper garbare" una barca, darle forma, stile, bellezza, significa attenersi a regole etiche oltre che estetiche, regole del ben fare, in cui estetica e funzione tendono a coincidere, come misura del prestigio del maestro d'ascia. Nate in questa dimensione culturale, sono ancora parecchie le barche che si possono osservare nel Compartimento marittimo di Porto Torres: di grande interesse proprio quelle più antiche, costruite con l'ascia manuale, e piacevoli nella loro rusticità,

tutta necessità senza alcun ornamento. Con un po' di esperienza si può riconoscerne, da segni particolari e dalle forme complessive, anche il cantiere d'origine. Si tratta sempre di esemplari unici che non a caso sono oggi oggetto di interesse e di valorizzazione.

Forme di valorizzazione delle barche

L'estate turistica, in Sardegna, fruisce oggi di numerose iniziative in cui le barche locali sono protagoniste e assunte come testimoni di cultura e oggetto di memoria. Nell'area della ricerca le più rilevanti sono le regate di vela latina, il "viaggio del postale", la pesca-turismo, la "regata del pescatore" e le feste dei Santi del mare. Queste manifestazioni alimentano l'attenzione e l'interesse per la marineria tradizionale, si tratti di restaurare vecchie barche, provenienti dalla storica flotta peschereccia, oppure di costruirne di nuove su modelli tradizionali.

Un cantiere di Porto Torres ha restaurato di recente un grosso barcone proveniente da Carloforte, il *Macchiavelli*, datato al 1869, mentre in Alghero alcuni carpentieri hanno ricostruito, su un modello di antica scuola, quella del tradizionale cantiere Feniello, la *Maddalenetta*, varata nel 2004. Esperienze di restauro sono in corso a Carloforte, Stintino, e persino a Castelsardo, che pure non vanta una tradizione locale di costruzione, avendo fruito per la propria flotta peschereccia di barche provenienti da Porto Torres, Stintino e Alghero. Proprio il restauro sembra rianimare oggi la possibilità di sopravvivenza dei cantieri locali, già colpiti dalla crisi dovuta alla concorrenza della produzione in vetroresina e alla lenta riduzione della flotta peschereccia. Ma la dimensione economica dei cantieri locali si inserisce in un contesto socio - culturale che la ricerca ha consentito di approfondire nei dettagli materiali e immateriali, nelle pratiche e nelle rappresentazioni. Il restauro di imbarcazioni storiche che rivelano specifici stili etnici, viene rappresentato come conservazione dei saperi locali e di recupero della storia e della cultura nel campo della marineria locale, e in quanto tale si propone nell'ambito della promozione turistica. Un fatto consolidato e riaffermato da quando le imbarcazioni storiche hanno potuto fregiarsi dello status di bene culturale. Si può sostenere l'ipotesi che oggi nei cantieri non troviamo più artigiani, carpentieri o maestri d'ascia, bensì "operatori culturali".

Gran parte delle ricostruzioni e dei restauri delle barche nei cantieri locali sono oggi finalizzati all'interesse per le regate di vela latina. La pratica delle regate veliche, che

negli ultimi 25 anni si è diffusa in gran parte dei centri costieri mediterranei, si va infatti sempre più orientando verso le barche tradizionali. Si tratta di un fatto importante perché le regate costituiscono un veicolo di interesse e di conoscenza delle barche, e, insieme, dei saperi e delle abilità tradizionali, che alimenta la valorizzazione del patrimonio culturale marinaro.

Nel Compartimento marittimo di Porto Torres l'interesse per le regate veliche ha registrato negli ultimi anni una crescita esponenziale. Il centro di Stintino vi ha svolto il ruolo di caposcuola, avendo dato vita alla regata velica a partire dal 1983. A Stintino si sono via via aggiunti i centri limitrofi, dapprima con la partecipazione di alcune barche, e poi con l'organizzazione di regate a casa propria, prima Alghero, poi Bosa e Porto Torres, mentre anche Castelsardo mostra segni di interesse. In crescendo va registrato anche l'orientamento verso le barche tradizionali ai fini delle regate: nelle regate più recenti ognuno vanta l'anno di costruzione e il nome del costruttore della propria barca, evocando quei carpentieri che in passato si sono guadagnati da vivere costruendo barche da lavoro, barche da pesca.

Il caso di Stintino è esemplare. E' del 1983 la prima regata della vela latina, organizzata, con l'obiettivo di "unire in un unico evento storia, tradizione, agonismo e spettacolo", dove "la competizione non deve essere considerata come fine, ma solamente come mezzo per tutelare le imbarcazioni storiche e tradizionali a vela latina". L'iniziativa nasce nell'ambiente ludico dei "bagnanti" stintinesi, mentre le imbarcazioni storiche tradizionali, quelle dei pescatori locali, hanno dismesso la vela da una trentina d'anni, introducendo il motore a bordo. Nei primi anni si assiste ad uno sforzo notevole per dar forma ad un regolamento di regata sempre più orientato a rispettare rigorosamente la "tradizione", ma meriterebbe una ricerca a sé anche l'insieme degli accorgimenti, le astuzie e le trasgressioni in cui si gioca la complicità fra proprietari e maestri d'ascia per trasformare una barca da lavoro in una barca da competizione. La regata si replica regolarmente ogni anno nell'ultima settimana di agosto e riceve una crescente attenzione a livello istituzionale: nel bando di regata del 1988 entra il simbolo del comune di Stintino, diventato autonomo nello stesso anno; nel 1987 e nel 1991 la regata riceve il premio del Presidente della Repubblica mentre altri premi fanno riferimento alla presidenza del Senato e al Ministero della Pubblica Istruzione. Il fatto che alcune di quelle autorità fossero vacanzieri sassaresi a Stintino ha sicuramente

giocato favorevolmente sia per quanto riguarda i riconoscimenti che per le ricadute in termini di prestigio per la regata e per l'immagine della località. Infatti la manifestazione, entrata a far parte di un Circuito Mediterraneo che coinvolge località balneari italiane, francesi e spagnole, ha assunto nel tempo una rilevanza nazionale e internazionale: se ne occupano oggi servizi speciali televisivi, i quotidiani locali e nazionali e soprattutto le riviste specializzate italiane e straniere. Stintino viene indicata come "capitale della vela latina" e la regata va ad assumere una sua storia, una storia con un forte corredo valoriale, quello di aver riportato in vita l'armo della vela latina che rischiava l'oblio, di aver favorito la salvaguardia delle barche tradizionali di legno con un'operazione forte di promozione turistica e una (ancora auspicata) ricaduta in termini occupazionali per i cantieri locali. Un riconoscimento specifico a questi ultimi viene attribuito nel 2000 dal Presidente del Consiglio Regionale della Sardegna, riproposto ancor oggi, insieme ad altri premi sempre più orientati a sottolineare il rispetto della tradizione. Ma per Stintino le regate rappresentano molto di più, confluendo nel processo di autorappresentazione. Un'autorappresentazione che si è andata coagulando al tempo della rivendicazione dell'autonomia comunale e che una volta raggiunta procede attraverso rievocazioni, celebrazioni e festeggiamenti alla costruzione di una narrazione di una storia comune dalla connotazione mitica (Mondardini Morelli 2006). Due sono i temi più rilevanti: il rimpianto dell'isola felice, l'Asinara, e l'esodo forzato dei suoi abitanti. Vi confluisce anche lo scontento che spinge a rivendicare diritti sul territorio dell'Isola, ora divenuta parco nazionale, che invece appartiene amministrativamente al Comune di Porto Torres. Su questa linea le iniziative proposte da associazioni locali e sostenute dal Comune sono andate via via arricchendosi. Il programma delle manifestazioni dell'estate 2006 è iniziato il 29 luglio con il "1° Raduno dei 45", manifestazione riservata ad imbarcazioni tradizionali armate a vela latina ed imbarcazioni d'epoca, con un percorso di regata da Stintino a Cala Reale, nell'Isola dell'Asinara e ritorno, "per ricordare l'esodo dall'Asinara e la fondazione di Stintino". Seguono, il 13 e il 14 agosto, i festeggiamenti per i 121 anni del paese, "due giorni di celebrazioni per il forzato esilio dall'Asinara", con cerimonie civili e fuochi d'artificio. Seguono, nella prima quindicina di settembre, i riti in onore della Beata Vergine della Difesa, (già venerata all'Asinara quale protettrice dai pericoli del mare) organizzati dalla confraternita omonima. Infine la "Regata dei 45", con la

partecipazione di barche armate a vela latina che partendo da Stintino raggiunge Cala d'Oliva per poi tornare ripercorrendo il viaggio degli "sfrattati" dall'isola. Ciò che colpisce in queste manifestazioni, che sono accompagnate da degustazioni di prodotti e ricette locali, da mostre d'arte e artigianato (particolarmente apprezzata quella dei modellini delle imbarcazioni d'epoca), è la tendenza a ricostruire una narrazione unificante di luoghi, memoria, persone e cose, che mette insieme tradizioni marinare, sports acquatici e spettacolo per i turisti. In effetti la regata stintinese, seguita poi dai paesi limitrofi, ha alimentato un fenomeno di nostalgia che accomuna locali e forestieri, sollecitando l'interesse per le barche tradizionali locali, barche da pesca costruite 'in economia', povere, se pure di belle linee grazie all'abilità dei vecchi maestri d'ascia. E la nostalgia si traduce in una ricerca filologica appassionata dei materiali, delle forme e dell'esperienza degli antichi costruttori, che va a confluire nei regolamenti di regata, sempre più attenti al rigore delle ricostruzioni di modelli antichi e all'autenticità degli scafi d'epoca a vela latina.

Il processo di valorizzazione, nel suo complesso, rappresenta un caso esemplare di costruzione di *heritage*, allargandosi a comprendere anche altre numerose iniziative. Il 22 maggio 1994 la Lega Navale Italiana dell'Asinara e l'Associazione Arte Cultura Società di Sassari hanno dato vita alla manifestazione rievocativa storico-marinara "Il viaggio del Postale", un evento che intende ricordare i viaggi della barca a vela addetta al servizio postale da Stintino a Porto Torres e viceversa. La celebrazione, un appuntamento ormai annuale che apre la stagione turistica stintinese e portotorrese, comincia intorno alle otto del mattino con partenza da Stintino di una barca tradizionale locale armata a vela latina con a bordo il sindaco e un ufficiale postale. Al seguito della barca del postale prende corpo una nutrita flotta di gozzi, lance, *yachts* e imbarcazioni d'ogni tipo. L'arrivo del "postale" a Porto Torres, tempo permettendo, è previsto per le undici, dove lo attendono il sindaco e l'ufficiale postale del luogo. Un annullo postale, alla partenza e all'arrivo, iscrive l'evento in un temporalità che dà vita, nell'esperienza di curiosi e partecipanti, ad una emozionante avventura di oggi.

Una forma di riuso e ammodernamento delle barche da pesca, e dunque una loro valorizzazione, si può riscontrare anche nella pratica della pesca-turismo. Non si tratta di una novità assoluta. Da tempo e in vari luoghi, presso fiumi, laghi o mari, le barche sono state trasformate in ristoranti galleggianti. Non è però il caso della pesca-turismo

che presenta delle caratteristiche originali. Qui le barche da pesca, ancora in uso nel loro ruolo lavorativo, subiscono aggiustamenti e adattamenti per ospitare turisti a scopo ricreativo e gastronomico. Nell'ambito delle disposizioni legislative nazionali ((L. n. 41 1982; L. n. 165 del 10 febbraio 1992, art. 27 bis; D. M. 13 Aprile 1999, n. 293) la pesca turismo viene definita come attività intrapresa "dall'armatore - singolo, impresa o cooperativa - di nave da pesca costiera locale o ravvicinata, che imbarca sulla propria unità persone diverse dall'equipaggio per lo svolgimento di attività turistico-ricreative". Contrariamente a quanto accade in altri paesi qui la pesca-turismo viene intesa come un'attività integrativa della pesca stessa, per consentire un reddito aggiuntivo in un settore endemicamente precario e contemporaneamente alleggerire il prelievo di una risorsa che in Mediterraneo è sempre più scarsa. Vi è prevista la pratica della pesca sportiva; "lo svolgimento di attività turistico ricreative nell'ottica della divulgazione della cultura del mare e della pesca , quali, in particolare brevi escursioni lungo la costa, osservazione delle attività di pesca professionale, ristorazione a bordo o a terra"; iniziative finalizzate alla conoscenza e alla valorizzazione dell'ambiente costiero e lagunare.

Nel Compartimento marittimo di Porto Torres, la pesca turismo, coerentemente alla normativa che prevede la conoscenza e la valorizzazione del territorio costiero, assume, come spazi di escursione, aree marine protette e parchi geo-marini, misurandosi con la normativa che disciplina gli stessi. Nel caso dell'area marina protetta denominata "Isola dell'Asinara" (D. M. 13 Agosto 2002 n. 298) alla pesca turismo è consentita la frequentazione della zona B, di riserva generale, sotto il controllo dell'Ente gestore, con gli attrezzi della piccola pesca e con gli attrezzi selettivi di uso locale, ad una distanza non inferiore ai 150 metri dalla linea di costa. Ciò che si può osservare dall'esame della legislazione è in primo luogo l'enfasi sulla divulgazione della cultura del mare e della pesca, che tuttavia non ha poi un supporto scientifico nella struttura amministrativa nazionale e locale, che insiste esclusivamente sui temi della sicurezza e del contesto biologico-ambientale. Il rischio è che il dettato legislativo orienti in questa sola direzione le pratiche dell'attività, trascurando la valorizzazione e comunicazione della cultura dei pescatori, che all'iniziativa danno senso e originalità e quindi anche la possibilità di valorizzazione dell'attività stessa e la sua durevolezza economica nel futuro. A livello nazionale e regionale è difficile stabilire la consistenza economica del

settore, sia dal punto di vista degli addetti, che dei proventi. Infatti gli operatori della pesca turismo sono iscritti nel registro della gente di mare dove compaiono come pescatori, perché come già detto, la pesca-turismo dal punto di vista legislativo, integra la pesca professionale. Per avere dati a livello locale, cioè nei Compartimenti marittimi, non risponde l'Ufficio pesca, ma l'Ufficio sicurezza, che rilascia una licenza, una volta accertata l'idoneità della barca e delle attrezzature. La licenza ha scadenza annuale. Nel Compartimento marittimo di Porto Torres ho potuto rilevare il numero delle licenze rilasciate nel 2004, i nomi delle barche e le loro caratteristiche, il luogo in cui operano e il numero di persone imbarcabili, compreso l'equipaggio. Le licenze rilasciate erano 29, localizzate prevalentemente a Porto Torres e Stintino, mentre cinque erano registrate in Alghero, una sola a Bosa e nessuna a Castelsardo. La metà delle barche con licenza di pesca-turismo era costituita da battelli con caratteristiche atte ad imbarcare circa 12 persone, mentre le restanti erano di piccole dimensioni, potendo accogliere a bordo pochi ospiti e dunque a scarse possibilità remunerative.

Ciò che si può rilevare in proposito, nei cantieri locali, è la considerazione che le barche da pesca tradizionali non sono state concepite per essere impiegate in questo tipo di attività. Sia la carena che l'opera morta di un gozzo non sono nate per rispondere alle esigenze della pesca-turismo. Bisogna tener conto, in primo luogo, che il natante, oltre all'equipaggio, deve imbarcare un certo numero di passeggeri, ai quali deve provvedere non solo per lo spazio di bordo, ma anche per i servizi essenziali. Lo scafo dovrà essere non troppo stellato e con un discreto pescaggio, al fine di garantire stabilità e un buon comportamento al rollio. Per quanto riguarda l'opera morta si dovranno approntare tutti gli accorgimenti necessari per poter rendere la manovra agevole e nel contempo offrire libertà e comfort ai passeggeri. I maestri d'ascia hanno dovuto perciò rielaborare i loro modelli e soprattutto metter mano a vecchi scafi, per renderli idonei a questo nuovo uso. C'è da sottolineare che, anche negli interventi di trasformazione e adattamento dei vecchi scafi, si riscontra fra i maestri d'ascia una nuova sensibilità, che non vuole rinunciare al "buon garbo" e all'eleganza, con una disponibilità alla ricerca e alla sperimentazione nell'ambito del recupero delle tradizioni culturali, oltre alla riflessione nella direzione di una riproposta di modelli reinterpretati creativamente³.

³ Queste note tecniche risultano dalla ricerca condotta da Massimiliano Puddu.

Nel corso della ricerca ho seguito, tramite osservazione partecipante, tutte le fasi preparatorie e l'evento "La regata del pescatore", svoltosi a Porto Torres il 30 giugno 2007. L'iniziativa, promossa dall'associazione ASSO.VE.LA di Porto Torres, ha coinvolto 10 barche da diporto armate a remi e a vela latina, in gran parte ex barche da pesca, che si sono impegnate a svolgere un percorso in mare, salpando un attrezzo da pesca predisposto, nel tentativo di ripercorrere le pratiche dei pescatori locali della pesca artigianale, prima dell'avvento del motore. L'intento della regata del pescatore, nelle parole del suo ideatore, era quello "di riavvicinare la gente al mare e far rivivere ai partecipanti una giornata di mare, di sole, di sale e di sudore, come usavano fare i nostri vecchi che prendevano il mare ogni mattina per portare a casa il frutto del loro lavoro. La peculiarità di questa regata è quella di essere composta da alcune prove di capacità che, nel loro insieme, rappresentano la sintesi dell'andar per mare. La partenza avverrà dalla spiaggia ed avrà una prima fase di voga, una seconda fase di pesca simulata e una terza fase di vela".⁴

Qui sono presenti e protagoniste le barche, coi loro nomi, con le loro vele, coi loro equipaggi, ma ciò che è interessante è riflettere sulla dimensione socio-culturale dell'evento. Si tratta, in primo luogo, di un evento orientato alla valorizzazione dell'esperienza e del lavoro dei pescatori che coinvolge in più occasioni le istituzioni locali. L'iniziativa registra infatti un percorso per fasi, con presentazioni ufficiali in luoghi istituzionali. Pensata e organizzata nell'ambito dell'associazione, la regata del pescatore ha infatti una sua prima presentazione pubblica nel mese di febbraio, con un incontro che si svolge nella sala del Consiglio comunale, con la presenza dei soci e dell'assessore allo sport e alla cultura. Qui vengono indicate le barche che parteciperanno alla regata e ad ognuna di esse, attraverso sorteggio, viene attribuito un quartiere della città. Alcuni di questi quartieri sono noti, altri vengono - potremmo dire - "inventati", se pure nell'ambito di una ricerca storica che ha cercato di identificare luoghi e memorie di luoghi, in una città travolta dall'urbanizzazione provocata dall'insediamento industriale negli anni '60 del secolo scorso. Con questa operazione l'associazione intende coinvolgere nell'iniziativa l'intera città.

La presentazione ufficiale avviene in una tavola rotonda, con la presenza oltre che del rappresentante dell'istituzione comunale, di un giornalista, del Preside del locale

⁴ Lorenzo Nuvoli, segretario dell'ASSO.VE.LA (*Associazione Vela Latina*) di Porto Torres

Istituto Nautico, un esperto di cultura marinara e il segretario dell'ASSO.VE.LA, che illustra il regolamento, il percorso e tutte le direttive organizzative. Non si tratta di una mera illustrazione tecnica, sebbene il segretario dell'associazione illustri con una perfetta simulazione il percorso della manifestazione in tutte le sue operazioni, ma anche di un approfondimento del contesto storico della cultura dei pescatori, delle ricadute didattiche attese, in specie per gli allievi dell'Istituto nautico, e per tutti i partecipanti un momento ludico, di festa e di allegria.

Il progetto prevedeva di aggregare la manifestazione alla "Festa Manna" (la festa grande), la festa dei Santi patroni della città, ma la mattina del 27 maggio (data prevista per la regata), benché le barche fossero tutte pronte per la partenza e numerosi gli spettatori, una disposizione della Capitaneria di Porto bloccava la regata a causa del cattivo tempo. L'aleatorietà climatica, che ha sempre pesato nel mondo marinaro, non manca di condizionare anche i *revivals* e tutte le operazioni che si svolgono in mare.

La regata del pescatore viene rimandata al 30 giugno e aggregata ai festeggiamenti di San Pietro, la festa locale dei pescatori. In quella data il tempo è favorevole, la regata si svolge secondo il programma con un nutrito pubblico di bagnanti. Così il commento sul sito dell'associazione: "Si è disputata in una splendida cornice di pubblico la prima regata del pescatore, regata atipica perché prevedeva tre prove di abilità marinara: la prima prova di voga, la seconda di pesca e la terza di vela latina. Alla fine l'ha spuntata 'Capo Amato', un'agile guzzetta condotta dal suo armatore Pietro Fois che ha preceduto la lancia 'Auriga' condotta da Giuseppe Riviaccio e la sorprendente 'Sara', un'ex barca da pesca dedicata ora alle regate e timonata da Francesco Sannino.... La prova più difficile da superare è stata quella del recupero delle attrezzature da pesca che erano state posizionate in precedenza proprio dalle barche concorrenti e, al ritorno dalla prova di vela, sono state salpate, ma non tutte erano nel posto originario e quindi si è creata un po' di 'bagarre' e l'agonismo ha preso il posto della razionalità. Alcune barche hanno perso l'attrezzatura e sono state penalizzate al traguardo, così come prevedeva il ferreo regolamento"⁵. Come si vede sono le barche che appaiono in primo piano, e solo dopo i loro timonieri. E' emerso anche che l'abilità di pesca ha lasciato a desiderare, e dunque lo stato di fragilità del sapere tradizionale ad essa legato. La capacità di individuare i posti di cala dell'attrezzatura era, nella pesca tradizionale, un elemento rilevante della

⁵ Cfr. <http://www.assovela.eu/>

professionalità dei pescatori, di quelli più abili si diceva infatti che avrebbero saputo trovare una chiave gettata in mare. Quanto alla “bagarre” intorno ai risultati della prova, il pasto finale in comune a base di pennette all’arrabbiata e di anguria, bagnate di vermentino e cannonau, conduce ben presto alla cessazione delle ostilità. A conclusione della manifestazione la serata di gala con la premiazione nella piazza del porto, dove le barche e i loro equipaggi tornano di nuovo in primo piano, a spartirsi i premi messi in palio per loro.

Un ulteriore momento in cui le barche assumono un ruolo da protagonisti è costituito dalle feste dei santi del mare. Infatti le feste dei santi del mare, già feste dei pescatori, rappresentano oggi un invito rivolto ad ogni tipo di natante, di ogni forma, dimensione ed uso. La risposta a questo invito è ampia e variegata: le feste si svolgono infatti da giugno a settembre, e con le loro processioni a mare mettono in atto scenari suggestivi che coinvolgono, in dimensioni di esperienza differenziate, pescatori e non, locali e turisti.

E’ interessante notare che i santi del mare, espressione della devozione tradizionale dei pescatori, variano nei centri costieri del Compartimento: in Alghero si festeggia Sant’Elmo, un santo più venerato nelle coste spagnole che non in quelle italiane; a Porto Torres il più classico San Pietro; a Castelsardo Sant’Antoneddu; all’Isola Rossa San Silverio, il cui culto si è insediato localmente al seguito delle migrazioni dei pescatori ponzesi e si festeggia nella vicina frazione di Vignola; Bosa e Stintino condividono il culto della madonna, ma con due titolazioni diverse, Stella Maris a Bosa e Beata Vergine della Difesa a Stintino. A Stintino la Beata Vergine della Difesa (dove difesa sta soprattutto per difesa dai pericoli del mare), è anche patrona del paese, e la sua festa viene dichiarata anche istituzionalmente festa di tutti, inoltre, con le sue manifestazioni a mare, processione e regate, conferma l’identità del paese come paese di mare e di vacanza.

In occasione delle feste le barche, in specie quelle da pesca, vengono ripulite, ritoccate e anche infiorate con decorazioni multicolori. Ai colori si aggiungono i suoni, delle bande locali, a terra, e poi delle preghiere e dei canti religiosi, insieme alle sirene dei natanti istituzionali, un invito alla partecipazione, al coinvolgimento, all’emozione. E’ il momento dell’incontro delle barche, in cui si confrontano dimensioni ed usi, ma è anche il momento dell’apertura delle barche agli ospiti, alle famiglie e ai turisti,

un'occasione di fruizione variegata del sacro, ma anche di conoscenza delle barche e della vita di mare.

Riferimenti bibliografici

- ANGIONI G. 1986, *Il sapere della mano*, Palermo, Sellerio.
- BRAUDEL F. 1976, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi.
- HALLPIKE C. R. 1984, *I fondamenti del pensiero primitivo*, Roma, Editori Riuniti.
- HEIDEGGER M. 1978, *Che cosa significa pensare*, Milano, Sugarco.
- HUGO V. 1966, *I lavoratori del mare*, Milano, Mursia.
- INGOLD T. 1997 *Two reflections on ecological Knowledge*, in *Preprints*, a cura di G. Sanga, Convegno internazionale sui saperi naturalistici, Venezia, 4-6 dicembre.
- ID. 1990, *Un certo garbo*, in G. MONDARDINI MORELLI (a cura di), *La cultura del mare*, "La Ricerca Folklorica", n. 21, , pp. 25-28.
- MALINOWSKI B. 1978, *Argonauti del Pacifico occidentale*, trad. it., Roma, Newton Compton.
- MONDARDINI MORELLI G. 1990, *Il mare le barche i pescatori. Cultura e produzione alieutica in Sardegna*, Sassari, Carlo Delfino Editore.
- ID. 1997, *Gente di mare in Sardegna. Antropologia dei saperi dei luoghi e dei corpi*, Nuoro, Istituto Superiore Regionale Etnografico.
- ID. (a cura di) 2000, *Miti della natura/Mondi della cultura. Turismo, parchi e saperi locali in Sardegna*, Sassari, EDES.
- ID. 2006, *Un paese di mare e le sue narrazioni*, in "Lares" pp. 655-668.
- ID. 2007, *Il patrimonio navale tradizionale nel compartimento marittimo di Porto Torres*, Sassari, edizioni unidata.
- SIMONICCA A. 2005 *Teoria e prassi dell'heritage tourism*, in Rami-Ceci L. (a cura di), *Turismo e sostenibilità*, Roma, Armando editore.
- VIOLA B. 1990, *La cantieristica tradizionale*, in P. IZZO (a cura di), *Le marinerie adriatiche fra '800 e '900*, Roma, De Luca, pp. 73-82.
- WARNIER J. P 2005, *La cultura materiale*, Roma, Meltemi.

I dati d'archivio

Rosanna Carta¹

Tra i vari strumenti di analisi utilizzati in antropologia per lo studio della cultura di un gruppo umano, può avere una collocazione di rilievo la ricerca d'archivio. Le tracce documentarie infatti, facendo rivivere percorsi, modalità lavorative e tecnologiche, contribuiscono alla conoscenza storica, socio-economica, spesso anche linguistica e geografico-ambientale della realtà oggetto di attenzione. In questo caso sono stati presi in esame i documenti che riguardano la cultura marinara del Nord-Sardegna. In particolare la ricerca si è concentrata sull'esame della documentazione (Atti notarili, Ordinanze, Dispacci, Lettere), presente, in massima parte, nell'Archivio di Stato di Sassari e in quello del Comune di Alghero e, in misura minore, nell'Archivio Storico del Comune di Sassari.

Poiché gli atti riguardanti la cultura marinara sono abbastanza numerosi, si è deciso, dopo una prima presa di contatto, di fare uno spoglio campione, prendendo in considerazione innanzi tutto gli strumenti notarili riguardanti Alghero, depositati presso l'Archivio di Stato di Sassari per proseguire, poi, all'esame della documentazione dell'Archivio Storico del Comune di Alghero e di quello del Comune di Sassari. All'interno dei documenti le barche, presenti spesso anche con i loro nomi, le loro dimensioni, la loro attrezzatura, sono apparse a pieno titolo testimoni della cultura del mare, in quanto risultato di rapporti economici, sociali e culturali tipici (Mondardini 1993). Attraverso l'analisi delle carte la vasta gamma delle imbarcazioni, in parte ancora presente nella marineria contemporanea (*paranzello, tartana, mistico, brigantino, feluca, caravella, gondola, sciabecco, pinco, leuto*), appare quasi sempre nelle testimonianze di natura economica e giuridica come i contratti di lavoro o di compravendita, alcuni dei quali vengono più avanti riportati sinteticamente a titolo indicativo e rappresentativo delle tipologie documentarie.

¹ Dottore di ricerca e cultore della materia in Antropologia culturale.

Dallo studio delle fonti è apparso evidente come il mondo artigianale dei pescatori fosse, all'epoca, marginale rispetto alla realtà storica e socio-economica dominante: la presenza dello specifico “pesca artigianale” è risultata, negli atti considerati, quasi inesistente. Naturalmente questa assenza non è casuale. Poiché sono state prese in esame carte notarili, tale lacuna documentaria fa pensare che tra i pescatori fosse in uso fare dei contratti prevalentemente verbali e che il loro peso socio-economico fosse secondario rispetto a quello di altri settori dell'economia locale di quel periodo.

Solamente due contratti, fra quelli visti nell'Archivio di Stato di Sassari, riguardano la pesca e la vendita del pesce. Uno risale all'anno 1803 e riguarda la ratificazione di un contratto fra il negoziante Giovanni Cabigiosu di Sassari e il padrone Biagio Giacomino di Napoli. Il Biagio e i suoi marinai s' impegnano a pescare con la loro *feluca* nel mare di Monte Girato e a consegnare il pescato al Cabigiosu secondo il prezzo convenuto (A. C. SS. , in A. S. SS., Notaio Canu S. , B. n. 1, A3, C. 216, a. 1803). L'altro risale all'anno 1880. Si tratta in questo caso di un contratto “giurato e segnato” dai padroni napoletani Aniello, Antonio Basso e Pietro Pinna, sassarese. Da esso risulta che il Pinna darà agli altri contraenti 200 scudi per caparra, cioè per il prezzo di tutto il pesce pescato sino al Sabato Santo dell'anno 1881, “con la clausola di non cederne ad altri” (A.C. SS. in A.S.SS. , Notaio Canu S. , B. n. 1, A3, C. 121, a. 1880). Da entrambi appare come il commerciante che avrebbe dovuto acquistare il pescato fosse di Sassari, mentre i pescatori con cui era stato fatto il contratto erano di Alghero.

Pochissime altre volte compare, nella documentazione presa in esame, la presenza di pescatori. A questo proposito può valere l'esempio di due atti riferiti l'uno al 1838 (A. C.SS., Notaio Ugo Antonio Giuseppe, vol. 4, n.11, c. 28/29, a. 1838), l'altro all'anno 1850 (A. S. SS. , Notaio Fattaccio Garibaldi, vol. 8, n. 7, c.16/17, a.1850). Si tratta , nel primo caso, di un atto di vendita di una vigna, sita in “regione” Pollini, sottoscritto dai coniugi Antonio Simone e Luigia Solinas a favore del pescatore Giovanni Bertolinis per la somma di scudi sardi 520 e, nel secondo, di un atto di procura in cui il pescatore Giovanni Polese di Torre del Greco nomina, come suo procuratore, il flebotomo Raffaele Bianco di Castelsardo perché ceda tre vigne, precedentemente acquistate dal Polese presso il capitolo di Castelsardo con strumento del 22 Ottobre 1846, per la somma di 80 scudi, in quanto lo stesso non ha potuto pagare la somma suddetta, con i relativi interessi, al termine dei tre anni stabiliti. In entrambi i

documenti l'acquisto di vigne da parte di pescatori fa pensare che essi tendevano a creare una situazione di maggiore sicurezza, basandosi anche sui proventi della terra.

Non vi è traccia, invece, nelle fonti, delle tecniche di costruzione dei natanti. Ciò non deve meravigliare in quanto i maestri d'ascia, soprattutto in passato, tenevano segreta la loro arte, tramandandola solo di padre in figlio. Così, se è possibile, come è già stato messo in evidenza, conoscere il tipo delle barche prodotte e i contratti che ne regolavano le vendite, rimangono oscure le modalità di costruzione che si basavano, come sappiamo, non su elaborazione di progetti, ma su tecniche acquisite dentro i cantieri "guardando e facendo". Quale esempio di contratto di costruzione di barca ricordiamo il documento abbinato all'atto di vendita di un *brigantino*, "giurato e segnato" dal Padrone Antonio Falca ligure, in favore del signor Luigi Podestà di Alghero, costruito a Genova dal maestro Bernardo Airollo, "capo d'opra", per conto del padrone Antonio Falca appunto; si tratta di un "*bergantino* di lunghezza di palmi 70, di larghezza palmi 22 e palmi 10 di altezza, compresa la batteria, di buoni legnami e ben costruito, (...), per il suo giusto prezzo di lire 6500, moneta di Genova corrente". Nell'atto "si obbliga lo stesso capo d'opra di dare lo stesso *bergantino* franco da difetti, bene calafatato ed impeciato, abile alla navigazione, secondo stile e consuetudine del presente luogo. Il medesimo Padron Antonio Falca avrà solo l'obbligo di pagare quei ferramenti grossi di coperta".

Nell'Archivio storico del Comune di Alghero sono presenti varie tipologie documentarie che vanno dalle Ordinanze ai Dispacci, alle Lettere. Il loro contenuto avvalora e conferma quanto più sopra detto a proposito della scarsa rilevanza economica e della situazione di povertà della categoria sociale dei pescatori. Tale condizione di disagio è chiaramente documentata dalle lettere di Don Bartolomeo Crespo del 25 Aprile 1705 in cui alcuni pescatori chiedono il permesso di potersi spostare in altri mari per pescare "non potendo più vivere in questi" (A. S. C. A. , Arm. A, Cart. 2, Fasc. 30, Pezzo 1, a. 1705) e dalla lettera del Comune del Consiglio di Alghero risalente al 25 Novembre 1777 da cui risulta che i pescatori algheresi avevano l'obbligo di pagare una tassa del 20% sul pescato, obbligo che invece non avevano i pescatori napoletani i quali, così, potevano vendere il pesce a prezzi concorrenziali. Poichè tutto ciò danneggiava ulteriormente la loro economia, essi chiedevano la sospensione della tassa (A. S. C. A. , Arm. A, Palch. 1, Cart. 5, Fasc. 35, a. 1774). A questa lettera seguiva un dispaccio di S.

E. il Conte di Lascaris datato 6-2-1778, con cui si sospendeva il diritto del 20% come richiesto nella supplica (A. S. C. A. , Scaf. D, Piano 56, a. 1778). Significativi, a proposito delle vessazioni fiscali cui erano sottoposti i pescatori locali, sono anche i quaderni dei conti dei pagamenti della gabella del pesce relativi agli anni 1802-1814 (A. S. C. A. , Scaf. D, Piano 56, aa. 1802-1814).

La documentazione è invece ricca in entrambi gli archivi esaminati per ciò che riguarda i pescatori di corallo o “padroni corallatori”. I pescatori di corallo erano tutti forestieri, liguri, francesi, corsi o napoletani e si recavano ad Alghero per organizzare la pesca attraverso il finanziamento ottenuto dai “negozianti” locali per le spese relative, come l'acquisto dell'attrezzatura e delle vettovaglie quali “spago, funi, provviste e spese diverse” (A. S. SS., Notaio Canu S., Fila H., Palch. 32-33, Busta n. 2, A3 bis, a. 1803). Da Alghero poi, una volta equipaggiate e organizzate, le *feluche* o *gondole corallatrici* prendevano il largo alla volta della Galita, nei mari di “Barbaria”, ovvero nei pressi della Tunisia. Qui si effettuava la pesca vera e propria, al termine della quale, una volta venduto il corallo a Livorno o a Napoli, i padroni di barca ritornavano ad Alghero e restituivano il prestito, maggiorato di un certo interesse, ai finanziatori algheresi secondo clausole collaudate e stabilite nei contratti. Interessante a riguardo è un “atto di società giurato e segnato dai padroni Giovanni Frulio, Antonio Mamberti e dippiù bonifacinchi” di cui citiamo le seguenti clausole:

“Se dovesse accadere a qualcuno dei padroni corallatori qualche disgrazia in mare o naufragio o schiavitù, il danno sarà particolare e non della società”.

“Nel caso, che Iddio non permetta, fossero i predetti Padroni Napolitani perseguitati e scacciati dai mari della Galita dai bastimenti barbareschi, resteranno questi in codesti mari in sino a terminare la stagione” (A. S. SS., Notaio Canu S., Fila H, Palch. 32-33, Busta n. 2, a.1802).

Altri documenti evidenziano, con dovizia di particolari, il così detto “uso mercantile” che teneva conto del “rischio di mare”. Ne è esempio l'atto debitorio “giurato e segnato” dai padroni fratelli Accardo in favore del negoziante Carmine Vitelli e figli in cui appare, fra le altre, la seguente clausola:

“I Vitelli non vogliono correre il rischio marittimo in Barbaria per tutta la somma di scudi 425, ma solo per la somma di scudi 300 e quindi si è convenuto di pagare loro il cambio del 15% sopra la suddetta somma, corrispondente a ‘pezze 345 da otto reali

moneta di Livorno' che i fratelli Accardo pagheranno otto giorni dopo il loro 'salvo arrivo'. Per gli altri 125 scudi sardi, per i quali i Vitelli hanno corso il rischio, questi dovranno ricevere solo un interesse del 10%, corrispondenti a 'pezze 137 e 10 soldi da otto reali'. Come ipoteca di quest'ultima somma verrà lasciata dagli Accardo ai Vitelli una cassetta di corallo 'assortito greggio pescato in questi mari' " (A. S. SS., Notaio Canu S., Fila H, Palch. 32-33, Busta n. 2, a. 1803). Si fa riferimento qui a quel "risico maris" con cui si concedeva un prestito di denaro destinato a passare il mare, la cui restituzione era a tutto carico del debitore.

Nell'archivio storico del Comune di Alghero è anche presente, allegato al libro dei conti, un registro con il numero delle barche coralline che hanno toccato il porto in anni diversi (A. S. C. A., Scaf. D, Piano. 71, Fald. 15, Fasc. 5, Pezzo 1, a. 1819). La presenza di tali barche nel porto di Alghero ha una notevole rilevanza economica in quanto esse dovevano pagare un diritto di ancoraggio che andava ad arricchire la cosiddetta "cassa del corallo", da cui venivano fatti "vari pagamenti" (A. S. C. A., Arm. A, Palch. 1, Cart. 3, Fasc. 25, a. 1691). Da un libro dei conti risalente al 1818 si desume infatti che con i soldi versati nella cassa del corallo (azienda civica, assieme ad altre, come quella del molo, del lazzeretto e quella frumentaria), venivano finanziati diversi lavori, quali quelli effettuati nella Cattedrale e anche le spese per le feste (A. S. C. A., Scaf. D., Piano 71, Palch. D-15, Fasc. 5, a. 1820) e per la cappella musicale (A. S. C. A., Reg. n. 116, aa. 1830-1834).

L'economia del luogo, era basata in larga parte, quindi, sui prestiti fatti ai "corallatori" ma anche sulla vendita e sull'acquisto di barche sempre da parte di commercianti, i cui nomi appaiono ricorrenti (Vitelli, Ballero, Podestà, Picinelli, Rossi). Attorno ai natanti si era infatti sviluppato un vero e proprio giro d'affari, che vedeva come protagonisti persone estranee alla marineria, cioè elementi locali che compravano e rivendevano le imbarcazioni che, per motivi economici e pratici (mancanza di fondi, pericolosità dei mari, paura che le barche venissero predate in azioni di guerra) i loro padroni erano costretti a vendere (A. S. SS., Notaio Canu S., Busta A 3, n. 110, Cart. 50, a. 1789).

A questa documentazione va aggiunto un atto legislativo, appartenente all'Archivio storico del Comune di Sassari, scritto in volgare logudorese, che contiene le *Ordinaciones subra su exerciciu de s'arte de corallare*, risalenti al 12 Settembre del

1555, emanate dal podestà e giudice ordinario di Sassari Giovanni Canu. In esso si stabilivano esattamente le regole del *donativo* da pagare da parte delle varie figure professionali. E in particolare venivano anche precisate le quote del corallo, più o meno invariate rispetto a quelle attuali, da dividersi tra commerciante, barca, poppiere e *meger* (marinaio di mezzo), secondo un criterio progressivo determinato in base alla quantità del prodotto pescato. Come è apparso anche negli atti riportati precedentemente, la figura del mercante o come veniva definito “negozziente”, aveva dunque un posto di rilievo nell’economia di pesca che, perciò che riguardava i corallari “sassaresi”, si poteva svolgere solo nei dintorni dell’Asinara, del Canale e di “Monte Iradu” (A. S. C. SS., in A. S. SS., *Libro delle Ordinazioni comunali*, 1459-1585, Tomo 3, anno 1555, 12 Settembre, Foglio 190).

L'inventario delle barche tradizionali

Massimiliano Puddu²

Innanzitutto è doveroso osservare che una missione d'inventario del patrimonio navale, specie quando sottende proposte di protezione e valorizzazione, non può limitarsi ad una rozza catalogazione delle barche più antiche o ancor meno ad una rassegna delle più seducenti sul piano estetico.

La fascia costiera che si estende dall'Isola Rossa a Bosa è stata interessata da un'inchiesta di tipo estensivo-qualitativo. Dopo aver cioè operato una catalogazione di tutte le unità navali in legno presenti nella zona, si è proceduto ad una prima cernita che ha dovuto giocoforza privilegiare quelle imbarcazioni regolarmente immatricolate e che potevano quindi garantire dei riscontri ufficiali. Bisogna, infatti, sottolineare che alcune barche non costituiscono oggetto di alcuna pratica amministrativa da parte dei loro proprietari, particolarmente le più piccole. Si è poi operata una seconda selezione privilegiando questa volta, nell'ambito dell'intero naviglio in legno, quelle imbarcazioni che riteniamo rappresentino al meglio le varie tipologie tradizionali ed etniche dell'area presa in esame, escludendo dalla ricerca gli scafi prodotti dopo il 1990. In particolare sono state prese in considerazione le varie unità appartenenti alla flotta peschereccia del nord Sardegna, e ciò al fine di rilevare ulteriori elementi etnografici utili alla ricerca; anche perché si ritiene che la piccola industria della pesca, negli ultimi decenni del secolo scorso, abbia influenzato in maniera rilevante il lavoro dei maestri d'ascia, incidendo sostanzialmente sulle loro produzioni più recenti.

Il metodo d'inventario impiegato si è basato su di un lavoro di campo che ha avuto come base operativa i diversi centri costieri del Compartimento Marittimo di Porto Torres, (più Bosa, di recente passata al compartimento di Oristano) e su l'utilizzazione delle fonti ufficiali disponibili inerenti il medesimo naviglio. L'inchiesta sul campo e il

² Laureato in Pedagogia con una tesi in Antropologia culturale.

reperimento dei dati amministrativi sono stati condotti in tempi diversi: in un primo momento si è proceduto alla raccolta di tutti i dati ufficiali disponibili, poi, in un secondo momento, si è cercato di individuare ogni singola imbarcazione immatricolata, cercandola presso il proprio luogo d'appartenenza.

Per quanto riguarda i dati amministrativi attuali o archiviati, essi sono stati rilevati presso:

- Capitaneria di porto di Porto Torres;
- Ufficio Locale Marittimo di Castelsardo;
- Ufficio Delegazione di spiaggia di Alghero;
- Ufficio Locale Marittimo di Bosa.

I materiali utilizzati per la raccolta sistematica dei dati sono:

- Registri imbarcazioni minori;
- Registri imbarcazioni diporto;
- Liste di armamento alla pesca.

In particolare, dalle schede d'immatricolazione che compongono i Registri è stato rilevato:

Numero di matricola: le unità di lunghezza superiore ai 10 metri devono essere obbligatoriamente iscritte nei Registri delle Imbarcazioni da Diporto (R.I.D) tenuti, dopo la riforma della nautica (Legge 8 luglio 2003, n. 172), dalle Capitanerie di Porto Comparare, dagli Uffici Circondariali Marittimi (Circomare), nonché dagli Uffici Provinciali (ex MCTC) autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti con proprio decreto. I registri tenuti, in passato, anche dagli Uffici minori (Uffici Locali Marittimi e Delegazioni di Spiaggia) sono stati accentrati presso la sede della Comparare o Circomare da cui dipendono. I proprietari di imbarcazioni già iscritte negli Uffici minori non devono svolgere alcuna formalità amministrativa a seguito del trasferimento dei registri, in quanto l'unità continuerà ad avere gli stessi elementi di individuazione (sigla e n. di iscrizione), ma per lo svolgimento delle relative pratiche dovranno rivolgersi presso l'ufficio in cui sono stati trasferiti i registri. Per le unità di lunghezza inferiore ai 10 metri (natanti) l'iscrizione è facoltativa, tuttavia una volta iscritti nei registri rientrano nella categoria delle imbarcazioni assumendone il relativo regime giuridico.

Nome: non è obbligatorio darne uno alla propria barca ma raramente non compare.

Data di iscrizione: indica con precisione il giorno in cui è stata iscritta l'imbarcazione nel registro del compartimento d'appartenenza (essa può provenire eventualmente da un altro compartimento).

Tipo di imbarcazione: questa voce indica non la tipologia ma piuttosto il tipo di propulsione (motobarca, motoveliero, ecc.).

Servizio a cui è destinata: pesca (a volte viene indicato anche il tipo), traffico, diporto.

Dimensioni principali: lunghezza (fuori tutto), larghezza (fuori fasciame), altezza (di costruzione, cioè la distanza compresa fra la chiglia e il baglio massimo).

Stazza: sono indicate le voci lorda e netta, ma quest'ultimo valore compare più raramente.

Luogo e anno di costruzione: indica la sede del cantiere e una data che dovrebbe corrispondere al giorno in cui l'opera è stata completata.

Cantiere: in genere quando si parla di imbarcazioni tradizionali è riportato il nome del maestro d'ascia.

Tipo di propulsione: sono indicate le caratteristiche del sistema propulsivo.

Il lavoro sul campo ha permesso innanzi tutto l'individuazione visiva delle unità ³.

Una volta sottoposti a verifica i dati ufficiali si è passati ad esaminare ogni singolo scafo, armamento compreso. Oltre alle opportune indicazioni etnografiche, sono stati rilevati ulteriori elementi tecnici che hanno permesso di determinare con maggiore cognizione la tipologia ufficiale e locale. In seguito (e in diversi momenti), ciascuna imbarcazione è stata sottoposta ad approfondita indagine fotografica, sempre al fine di poter ricavare altre indicazioni valide per la ricerca, ma anche per corredare il nostro inventario con dell'utile materiale illustrativo.

Le notizie provenienti dalle fonti amministrative e la documentazione inerente la ricerca condotta sul campo sono state quindi elaborate, in modo da poter essere poi depositato in apposite schede.

Il materiale raccolto consiste in:

- 75 schede descrittive delle barche campione;
- 150 fotografie (due per ogni singola imbarcazione);

³ Bisogna comunque segnalare che sono state riscontrate numerose "unità fantasma", cioè imbarcazioni presenti nei registri ma materialmente assenti al momento del riscontro sul campo: probabilmente distrutte, affondate oppure trasferite presso altri compartimenti, senza che i registri ne facciano menzione

- Dati etnografici: questa rubrica raccoglie gli elementi commentari utili per la conoscenza delle unità inventariate.

L'inventario è consultabile in www.antrolab.it.

Mattanza: The Ritual Killing of Tuna in Sicily

*Rob van Ginkel**

We are history, we're making history,
with our nine centuries of tradition and
our nets with six million knots.
*rais Gioacchino Cataldo*¹

Introduction

In present-day Europe, the public spilling of animal blood would seem to arouse the indignation and disgust of many observers and a wider audience. For example, clubbing seal pups to death for their pelts is generally deemed unacceptable; many condemn the Spanish bullfight as a cruel tourist spectacle and hunting animals such as grouse, fox, deer and pheasant for sport or leisure meets with fierce opposition. One could argue that this is so because there is no nutritional 'need' to do so. But killing animals in public to procure food is also increasingly contested. As French ethnologist Noëlie Vialles (1994) lucidly describes, killing and butchering animals has been removed from the public eye to slaughterhouses hidden in peripheral areas. In rural Europe, the slaughtering of domestic animals for private use continued to be of considerable importance much longer, but the practice has been on the wane for decades now. The vacuum-sealed chunks of meat and fish we buy in supermarkets are hardly recognisable as once life animals. Nonetheless, there are still places where onlookers can observe killing animals and even feel attracted to do so, despite – or perhaps even because of – the spilling of animal blood.

This article focuses on the time-honoured tuna fishery of Favignana (Sicily) and especially its concluding ritual of the *mattanza*; the killing of the tuna.² The fishery is in

* Department of Sociology and Anthropology - University of Amsterdam, Oudezijds Achterburgwal 185, 1012 DK Amsterdam, The Netherlands - r.j.vanginkel@uva.nl

¹ Transcription of interview for Tonnara (Hope 2002).

serious decline mainly due to over-fishing by foreign commercial fleets, but the local tuna fishermen stubbornly hold on to their tradition, despite all odds. They have time and again recreated the fishery in an attempt at economic, social and cultural survival. When I recently read Theresa Maggio's fascinating book *Mattanza* (Maggio 2000), I was captivated by the steadfastness with which the Favignanesi tuna fishermen attempt to continue the ritual. With my curiosity aroused, I decided to conduct more systematic research into the literature on the *mattanza*, the contents of several relevant websites and audiovisual material. The present article is the result of these inquiries and attempts to piece together the bits of information I gleaned from this variety of sources.³ It seeks to understand why the *mattanza* is so important to the Favignanesi and how the ritual changed following the economic decline of the tuna fishery. It is presently identity matters – being aware of who they are as tuna fishermen – that exceeds the economic importance of the *mattanza* by far. By performing the *mattanza*, the Favignanesi recreate their sense of selves.

However, in search of authenticity, tourists have also discovered the ritual and flock to the island in large numbers to watch the spectacle. Though this tourist gaze reinforces the fishermen's self-awareness, it has also led to protests against the *mattanza* as being little more than a tourist show like the Spanish bullfight. Both fascination and disgust would seem to be inextricably linked with the symbolic power of blood. Tension builds when both fishermen and tourists await the arrival of the tuna and upon the catharsis of gaffing the fish there is an excited, even phrantic atmosphere. Before going into these matters, I shall first briefly deal with the present state of tuna fisheries and the history, technique and social organisation of the *mattanza*.

² Theresa Maggio's popular book *Mattanza: Love and Death in the Sea of Sicily* (2000) has made the ritual world-famous and will be used here as an important source of information. Though not a scholarly work, it contains extensive descriptions of the *mattanza*. For anthropological accounts, see Collet (1987) and Singer (1999). For a brief overview and compelling photographs, see Stabile and Martorana (1999). For ethnographic films, see Singer (1997) and Hope (2002).

³ Doing ethnographic research on the digital highway can of course never replace conducting actual anthropological fieldwork. There are many puzzles and questions that remain unsolved, and that would require a prolonged stay on Favignana to observe and interview the fishermen.

Trapping the ‘Pig of the Sea’

Bluefin tuna (*thunnus thynnus* L.) migrate in schools from the North Atlantic to the Mediterranean in May to spawn and they follow more or less fixed migration routes, making the fish a predictable target for local fishermen. They can live for more than thirty years, reach over three meters in length and large specimens can weigh as much as 650 kilos or even more. They are top predators that feed on fish, squids and crustaceans. Throughout the Mediterranean, bluefin tuna have been caught in abundance for many centuries using large trap nets or *tonnara* (Pitcher 2001). Dubbed ‘pig of the sea’ for its versatility on the table, tuna was salted, pickled and turned into almost as many sausage products as pork itself. From an early stage onward, salted tuna became an important export product. Often, saltpans and tuna traps were constructed in each other’s vicinity. The tuna fishery brought wealth to many Mediterranean communities and ‘[s]overeigns at times demonstrated their largesse – in return for appropriate services – by granting prominent families exclusive rights to the ownership and operation of certain tuna traps’ (Roesti 1966:85).

A considerable expansion of this trap fishing technique occurred in the 1800s as a result of the invention of canning. But increasing catches brought about a depletion of tuna stocks (Pitcher 2001:603). Once a common tuna fishing method, tuna traps have gradually almost completely disappeared from the Mediterranean coasts due to dwindling catches. In Sicily alone, some eighty tuna traps were still used in the early 20th century. But today, this passive method with fixed gear survives in less than a handful of places. Since the demand for bluefin tuna has increased in world markets, they have been hunted relentlessly with modern fishing techniques such as long-lines and purse seines. Helicopters and small airplanes are used to spot shoals of tuna that are subsequently scooped up by industrial fishing fleets. Bluefin tuna are consequently diminishing in numbers and size and have been considered overexploited since 1982.

Tuna stocks are most threatened in the Mediterranean, where about twenty per cent of the world’s dwindling supply is caught. Bluefin tuna are commercially highly valuable. Most tuna caught in the Mediterranean are packed in ice and flown directly to Tokyo’s Tsukiji fish market, where individual giants may fetch extremely high prices of over US\$ 100.000. Consumer appetite for sushi and sashimi seems insatiable. The scarcity of bluefin tuna has prompted legal restrictions. The International Commission

for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT) regulates the fishery (Block *et al.* 2001). It has developed a management regime for the eastern bluefin tuna stock based on a Total Allowable Catch, with quotas being allocated on a state-by-state basis. This makes bluefin tuna the only fish resource in the Mediterranean managed through quota regulations. However, the efficiency of the bluefin tuna management regime is limited, mainly due to the lack of Exclusive Economic Zones (EEZs) in the Mediterranean and the related problems of enforcing legislation in international waters.

One of the very few places where the traditional tuna trap fisheries have survived so far is Favignana, a tiny (19 square kilometres) island off Sicily's west coast.⁴ It is a close-knit community with approximately 3,200 inhabitants, most of whom live in Favignana città, the island's port town. Favignana is often referred to as La Farfalla on account of its shape that resembles a butterfly (*farfalla*) a-flutter. Its western wing is dominated by the 300 metres high Montagna Grossa with the fort Santa Caterina on top. Its eastern wing is much flatter. Here, tufa stone used to be quarried. Favignana is one of the three Egadi Islands (the other ones being Levanzo and Marettimo) and today it is a popular tourist resort, not least for its specific ways of tuna fishing which have been watched, described, photographed and filmed numerous times. Favignana's *tonnara* is a sophisticated trap system consisting of kilometres of netted walls designed and positioned to deflect tuna migrating along the coast. The trap comprises kilometres of steel cable, more than four hundred iron anchors weighing from six-hundred to four-thousand pounds, more than 3,500 stone weights of forty pounds each, and enormous nets of nylon or coconut fibre. The nets are anchored parallel to the coast, are gradually restricted in size, and raised towards the surface. The *tonnara*'s two kilometres-long wings guide the tuna to the entrance or 'mouth' of the trap. A series of six successive chambers with distinct names, each divided by a net gate, lead to the final seventh chamber, *la camera della morte*, 'the chamber of death'.⁵ The fishermen herd the tuna from one chamber to the next; lowering the dividing net once the tuna have passed through (Pitcher 2001:603).

⁴ The tradition also exists in Bonagà, Sicily (cf. Ravazza 1999). Until recently, it was also extant in Portoscuso and Carloforte (Sardinia) and in Camogli (Northern Italy). Outside Italy, there are still traditional tuna traps in Spain (2), Croatia (2), Libya (2), Tunisia (2) and Morocco (1).

⁵ The barrier nets or wings also have distinct names: *la coda* and *la costa*. The names of the chambers are *levante*, *camera grande*, *bordonaia*, *bastardo*, *camera*, *bastardella*, and finally *camera della morte* (Maggio 2000:129-130).

For hundreds of years, the local fishermen have been using a *tonnara* to capture bluefin tuna (cf. Collet 1987; Maggio 2000; Ravier and Fromentin 2001). Arabs founded Favignana's *tonnara* in 807 A.D., though they may have found a trap already in place. Sicily's first King claimed the *tonnara* for the crown in the 11th century but often leased it to generate income (Maggio 2000:57). Parts of the sea were appropriated as private property and a feudal mode of production came about (Collet 1987:46). Medieval *tonnaroti* worked for a wage specified in a seasonal contract and received a percentage of the tuna and other fish inadvertently trapped (Maggio 2000:58). In Medieval times, the tuna traps of Favignana and elsewhere on Sicily contributed considerably to economic life. In the 12th and 13th centuries, Favignana's *tonnara* 'présente les traits d'une protoindustrialisation de type capitaliste, fonctionnant avec un important capital productif, un système de rémunération précocement monétarisé. Le production est tournée vers le marché, vers les marches urbains se trouvant à grande distance' (Collet 1987:46). Catch records go back to as early as 1599. In the seventeenth century, Favignana's *tonnara* had a reputation of being the 'queen' of the Mediterranean tuna traps. Between 1634-1813 and 1878-1960, the median annual catch was 1,958 tuna, showing highs in the 1880 to 1930 period, when median per year catches amounted to 5,200 tuna (Ravier and Fromentin 2001:1304, 1308).

Vincenzo Florio, who had made his wealth with the production and export of Marsala wine and in the world of finance, leased several *tonnare* as of 1827, including Favignana's. 'Florio streamlined maneuvers, redesigned the traps, and sometimes changed their placement at sea' (Maggio 2000:60). His improvements led to growing catches. Nonetheless, Florio did not renew his lease in 1859, but in 1874, his son Ignazio Florio bought the Egadi Islands, including the *tonnara* of Favignana. Under his entrepreneurial guidance, the *tonnara* continued to flourish. Its record catch of 1878 was 10,159 tuna. Ignazio Florio established a large tuna cannery (like the netted walls called *tonnara*) on Favignana, providing work for the entire island community. Florio had a famous Sicilian architect design the building and a new wharf, the Camparia, as well. The *tonnara* used to be an integral part of the fabric of local life, calling on the entire community, not just on the fishermen. The fishermen and many male and female labourers worked for the canning factory. Tuna was bled, cooked and preserved in olive oil, canned and exported. When it was not tuna season, the cannery processed and

packed sardines and other fish Sicilian fishermen landed. Florio was an enlightened entrepreneur who established a nursery and a playground in his factory. The Favignana islanders loved their wealthy patron and raised a statue for him. The tuna fishery was the mainstay of the local economy, and the money made with it would feed many fishermen's families for over half the year. But Ignazio's son, Vincenzo (named after his grandfather), had to sell the *tonnara* to their business partners, the Parodi family, in the late 1930s.

For a long time in the twentieth century, many locals – women included (they were involved in making and mending the nets) – continued to depend on work in the tuna factory, where the fish was preserved in olive oil. The fishermen worked for the *tonnara* factory, but due to diminishing catches, it was closed in 1981 and consequently many of the hundreds of workers became unemployed and the tuna killing tradition was endangered. The building still is testimony to the tuna fishery's important legacy. Despite the closure of the cannery, tuna fishing continued to be of considerable local importance. The owner of the tuna trap, Luigi Parodi, leased it to an entrepreneur from nearby Trapani, Franco Castiglione, who transported the tuna to his slaughterhouse there, where the fish were weighed and cut up by Japanese specialists and then flown to the Tokyo fish market.

The Ritual Slaughter of Tuna

The complex and ritual method of catching tuna follows very precise rules, timings and strictly disciplined practices. It requires a highly specialised division of labour where every crewmember carries out specific tasks. The mode of production has a hierarchical social structure. The concluding act of trapping the tuna is known as *la mattanza*, a term deriving from the Latin *mactare*, meaning to slaughter, immolate or honour.⁶ Working towards the catharsis of *la mattanza* requires the team effort of scores of fishermen over a period of three months under the leadership of the *rais*, the head or

⁶ *Mattanza* has found its way into the Italian vernacular as a synonym for 'massacre'. The French term for *mattanza* – or, more precisely, the tuna trap – is *madraque*, in Portuguese it is *marações*, in Spanish *almadraba*. Serge Collet suggested to me that this is related to Arabic *al mazraba* and *zrb*, meaning closure.

chief fisherman.⁷ He coordinates and oversees the work of the gang or crew (*ciurma*) of *tonnaroti* (the tuna fishermen). The *rais* has two ‘lieutenants’, *capoguardia*, with whom he may consult as regards certain decisions. They act as his confidants. Under them are the six boat captains who direct their own crews. There is also a special position for the SCUBA diver who inspects the chambers for holes that have to be repaired. He also removes fish that are entangled in the nets lest they rot.

The *rais* is the undisputed leader of the whole operation. He decides when, where and how to set and manage the tuna trap, and coordinates and oversees all subsequent activities. He is responsible for the outcome, and his position requires skill and expertise. The position of the *rais* is so coveted and prestigious that it used to be passed down from father to son through an extended apprenticeship based on obedience and experience. At one time he was also the head of the village.⁸ On the tombstones of deceased *raises*, their honourable title holds pride of place and many islanders still remember the names of *raises* who died decades ago. At local level, they were veritable culture heroes, charismatic characters who acted as the ‘brains’ of the *ciurma*, something of ‘an interface between God and the elements’. He was ‘not a tyrant’; ‘he was not giving directions, but just looked or gestured slightly to get what he wanted from his men, and all paid passionate attention in order to be successful in reading his mind.’⁹ The *rais* was a symbol, a man who refrained from using improper language and from participating in the actual kill. Today only those who have demonstrated expertise, courage and leadership can become *rais*. He keeps his knowledge about the tuna trap setting and operation to himself, lending him a powerful yet responsible position. As *rais* Gioacchino Cataldo claims:

The work of the tuna fishery needs so much passion, so much commitment, that for six months I only get 4-5 hours of sleep a night. During the night I worry about what I’m going to do and the reasons why this or that may happen... The *Rais* has final responsibility for the *tonnara*; he has collaborators, but the final responsibility is his alone. It’s more like being a farmer than a fisherman because you have to make so

⁷ The term *rais* is Arabic in origin. The *mattanza* technique became popular in the ninth century during the Arab domination of Sicily (although it is possibly much older).

⁸ The *rais*’s decisions also affected community life, as – up to 1968 – all activities were adjusted to his orders.

⁹ <http://www.altratrapani.it/modules.php?name=News&file=article&sid=238>. Last accessed August 24, 2004.

much effort, mental work to plan the numbers, to think of everything, and once everything is ready you must wait for the fruit of your work – the tuna (in Hope 2002).

The *rais* is a reputed and respected man, whose authority is usually unquestioned by his *ciurma*.¹⁰ Although employed by the lessee of the *tonnara*, the *rais* enjoys complete autonomy in his decisions concerning the *tonnara* operations.

In April, the *rais* directs the *ciurma* to deploy the *tonnara* in the waters approximately three kilometres from the western end of the island. Preparations on the fishing nets have been made for months ahead. Before deploying the *tonnara*, a local priest blesses the boats that the fishermen have adorned with bouquets of flowers, and all the other equipment, the sea, the fish in it and the *rais* as well (Maggio 2000:97). After construction of the *tonnara* is complete, the *rais* sets into the waters near the entrance of the trap, the *bocca di nassa*, a ten-foot floating wooden cross bearing pictures of the patron saints of Favignana, a bronze statue of Saint Peter, a plume of fresh palm fronds, blessed on Palm Thursday, and a bouquet of gladioli and white lilies (Maggio 2000:145). The *rais* prays for a good catch and the men respond: ‘May God make it so’. At each stage of work, the *tonnaroti* sing a series of *cialome*, propitiatory and superstitious songs of Arab origin, passed down over so many generations that the meaning of many of the words they are singing has escaped them.¹¹

The arrival of the tuna is an event that is held in great anticipation not only by the fishermen and their families who depend on fishing as their main source of income and livelihood, but by the entire island community.¹² Once the trap has been set, the *tonnaroti* spend their days maintaining the nets, counting the tuna that have entered the net, and corralling them from one chamber to the next. They start work at seven in the morning when they gather outside the *Camparia*, the storehouse for the equipment. But after placement of the *tonnara*, most time is spent waiting for the tuna. If the tuna do not appear, the *tonnaroti* plead to various Saints in prayer. Given the expenses involved in setting the trap, there is a lot of anxiety as to whether the tuna will show up or not.

¹⁰ When in the late 1960s unions gained a foothold in the *ciurma*, the acting *rais*, Salvatore Mercurio, quit (Maggio 2000:106).

¹¹ In 1997, former *rais* Gioacchino Ernandes claimed to be the last one to really know all the songs. *Chronicle of Higher Education*, November 21, 1997.

¹² This also went for the *mattanza* in Sardinia’s Portoscuso, where it was ‘a true and proper ceremonial ritual made up of precise commands and gestures fixed in time and a popular festival in which the entire community participates’ (<http://www.sardynianews.it/mese1/a3e.htm>. Last accessed 23 July, 2004). Stintino and Carloforte also had ritual celebrations for the arrival of tuna.

Other uncertainties include inclement weather that may prevent setting the trap on schedule, unfavourable currents and passing ships that may damage the trap. When the *rais* decides the *tonnara* is full enough with tuna, he calls for a *mattanza*, the apotheosis of the entire operation.

On the morning of the *mattanza*, the men of the *ciurma* surround the final chamber of the *tonnara* with their boats and close its gate. Each boat has a skipper who directs a crew of eight. From his small boat called the *musciara*, the *rais* directs the work of the men in the other long flat-bottomed boats (*vascelli*). From these, the tuna will be gaffed. On the *rais*'s sign, the lifting of the death chamber's tightly knitted floor net, *il coppo*, commences, bringing the tuna to the surface while the men sing in unison (cf. Maggio 2000:29-31). The lead singer or *Prima Voce* of the *ciurma* sings the verses of the traditional work songs, while the other men sing the chorus in unison: '*aja mole! aja mole*'. The chants lend rhythm to the heaving of the nets, which is done manually. The *rais* sees to it that the net is raised evenly. On his command '*Spara a tunina!*' (Spear the tuna!), the tuna are hooked with barbed gaffs (*crocchi*) and hauled into the boats by five teams of eight fishermen, accompanied by their shouting. Their screaming incites the fishermen to overcome the vitality of the tuna and expresses grief for the destiny of their prey.¹³ Of the teams of eight that gaff and haul in the tuna, the two fishermen in the centre – the *arringatore* – hold important positions; they have to be the strongest and most experienced at gaffing the tuna.¹⁴ They use the shortest gaffs, the *speta*, and are closest to the struggling tuna (Maggio 2000:104). One of the fishermen takes care of the killing of the fish by cutting two large arteries, whereupon the sea is running red with blood. The tuna die quickly. The whole procedure of lifting all the entrapped tuna aboard takes about an hour. Once caught, the tuna is no longer addressed as *tonno* but as *tunnina*, indicating its changed status from a wild, free-roaming beast to a 'tamed' animal.

Upon lifting the last tuna aboard, the *tonnaroti* praise the Lord. If the catch has been plentiful, they sing a song of praise for the *rais* and metaphorically promise him the most beautiful girl in town as his prize (Stabile and Martorana 1999:77). The lyrics

¹³ The Tuna Hunt in Portoscuso. <http://www.sardynianews.it/mese1/a3e.htm>. Last accessed May 18, 2005.

¹⁴ *Arringatore* literally means 'haranguer' – referring to the shouting accompanying the operation.

sometimes get bawdy, and the singers can even poke fun at the *rais* – the only time his authority can be freely mocked. Because a *mattanza* is the catch of an entire school of fish, dozens of tuna may be captured. It is a spectacular scene with struggling men carrying out their dangerous tasks and fish and erupting seawater turning red from the tuna's blood. A successful *mattanza* requires coordinated effort, experience, skill, strength, luck and – perhaps above all – patience. It is 'a waiting game', says *rais* Gioacchino Cataldo.¹⁵ 'Tuna fishing with the tonnara means waiting. It requires patience and tranquillity and hope. The fisherman waits and observes the sea, which often provides surprises, even nasty ones, when you least expect it.'¹⁶ 'The tuna I can catch in three months, the Japanese can catch in an hour. But they search for tuna with airplanes and helicopters, and I wait, I wait... But often, the world is too tired to wait. That's the difference.'¹⁷ He compares the waiting for the tuna with the waiting for a beautiful girl: 'you feel it in your heart, no matter how long you have to wait.'¹⁸

After all entrapped tuna are taken, the *tonnaroti* jump in the bloody water in a ritual act that, according to anthropologist Serge Collet (personal communication), is symbolic for regeneration and reproduction. Hence, it is a literal blood bath. An experienced *tonnaroto*, Rocco Ponzio, said: 'For me, [the *mattanza* is] the most that life has to offer. We risk our lives killing the giant tuna. *The blood of the tuna makes me feel monstrously strong*' (quoted in Singer 1999:65, italics mine, RvG). *Rais* Cataldo maintains: 'This fishing gives you goose bumps – emotions only rarely felt, in our hearts, in our blood, watching them [the *tonnaroti*] catch those huge animals, caught firstly with our intelligence, later with our strength, but not with strength alone.'¹⁹ The appearance of the *mattanza* is violent, but it entails close communication between the tuna and the *tonnaroti*, who show a deep respect for the tuna and sing to them. When taking the tuna, the *tonnaroti* claim to be in harmony with nature. They say the tuna die well but they are not killed but merely taken out of the water. As *rais* Cataldo contends: 'We don't really kill, I don't like this term, I fish the tuna, I don't kill the tuna, I fish it –

¹⁵ Transcription of interview for *Tonnara* (Hope 2002).

¹⁶ *Rais* Gioacchino Cataldo to Sylvia Poggioli for *National Public Radio*, July 23, 2000 (transcript).

¹⁷ Video fragment on <http://3w-production.de/Offers.asp#>, Last accessed June 27, 2005.

¹⁸ Cataldo in the TV documentary *Blutrausch vor Sizilien*.

¹⁹ Transcription of interview for *Tonnara* (Hope 2002).

and the *mattanza* is the final act, after so many sacrifices.’²⁰ The spilling of blood due to the gaffing does not change this, and this is linked with the fishermen’s classification of tuna as a fish not an animal:

le sang des thons est un épiphénomène qui ne peut égarer que les ignorants, la *mattanza* est bien une pêche, et les thons sont bien des poissons. Cela se résume en une phrase, d’une évidence totale pour les îliens: ‘Le thon n’est pas un animal! C’est un poisson!’ La catégorie “poissons” est donc expressément opposée à la catégorie des ‘animaux’; et puisque la viande ne saurait provenir que des ‘animaux’, la chair du thon reste poisson, malgré la spectaculaire évidence du sang (Vialles 1998:147).

Blood is a powerful symbol, not just for the fishermen, but also for onlookers. Spilling it may arouse people’s disgust *and* carnal fascination, as is evidenced by the number of visitors who arrive in the area just to watch this ancient rite. As one eyewitness confesses, he got sick but still shot several rolls of film: ‘There’s a frenzy of blood. It was bloodier than I imagined. The ritual was almost Pagan-like. Before they did this they were singing Christian songs. The ritual is part of the old Italian culture.’²¹ The renowned marine artist, writer and researcher Richard Ellis was appalled when watching a *mattanza* on film:

The sight of sleek and graceful bluefins being gaffed is heartbreaking. One moment they are on what Cousteau called their ‘honeymoon’, and the next they are thrashing in a panicked mêlée as heavy steel hooks are smashed into their bodies and they are hauled ignominiously from the only element they have ever known into the one where they will die. Bluefins are among the most powerful and beautiful of the oceans’ top predators, and seeing them gaffed is like watching a thoroughbred racehorse being hacked to death with an axe.²²

Though some can hardly hide their disgust, the heroic man-to-animal struggle has also captured the imagination of several film and documentary makers, painters and photographers who attempt to visualise the undeniable – albeit gruesome – aesthetics of the process.

²⁰ Transcription of interview for Tonnara (Hope 2002).

²¹ <http://www.europetheeasyway.com/Article.htm>. Last accessed May 18, 2005.

²² Ellis, R. (2003) ‘Mediterranean Massacre’, Ecologist Online, http://www.theecologist.org/archive_detail.asp?content_id=422, Last accessed July 6, 2005.

The cultural importance of the *mattanza* is indeed shown in the ancient names, songs, ceremonies, rituals, beliefs and prayers that accompany the work. It is a source of pride, a referent of identity and an activity shrouded in religious attention. As we have already seen, religious worship accompanies all stages of the *tonnara* operation, making it not only a focal point of local economic, social and cultural life, but also of spiritual life. The first tuna caught is offered to the Madonna. An outdoor altar construction of the Virgin Mary holding a tuna in her lap is facing the sea. Women gather daily at this Madonna of the Tonnaroti to pray for the success of the *mattanza* (Singer 1999:64). The *tonnaroti* revere the Madonna del Rosario in the church of Sant' Anna. During the tuna season the *mattanza* is repeated as many times as the *rais* deems necessary, depending on the quantity of tuna entering the trap. The *tonnara* season ends in the course of June, if possible by the feast day of St. Anthony on 13 June. Following the season there is still much work in deconstructing, repairing and storing the nets, floats and anchors, which may last another month or so. Most *tonnaroti* then take up other jobs until the next spring, usually as fishermen. But the reproduction of the *mattanza* ritual is presently in peril.

A Tradition Endangered – But the Show Must Go On

Over the past few decades, Favignana tuna yields have been declining more and more, first amounting to hundreds instead of thousands and then to dozens rather than hundreds of specimens. The tuna that were still caught were usually smaller in size than they used to be, and required four men for the medium-sized tuna and two men for the smaller ones to gaff and lift aboard. The Favignana tuna fishermen thus faced the consequences of the intensified tuna hunts to which I have alluded above. With catches declining, it has become harder and harder to get returns on investments. Given the slowness of the operation, the traditional equipment and the meagre catches, the costs of labour are prohibitively high. The *ciurma* work force has been reduced from hundred men to eighty, then to sixty-three and now to fifty. In the second half of the 1980s, there were still some good catches and the Japanese paid handsome prices for tuna. A new *rais*, Salvatore Spataro, could convince the lessee of the *tonnara*, Franco Castiglione, to invest in new nylon nets (the old ones were made of sisal and coconut fibre), plastic floats, new cables and chains and steel boats. In part, the new equipment enabled

working with fewer men. For example, wooden boats and sisal nets had to be repaired and maintained during the winter – work that was done by ten to twelve men, and nets of natural fibres had to be pulled by more men than nylon ones. The modernisation was not to the liking of all. In wryly contemplating the end of the *mattanza*, former *rais* Gioacchino Ermandes said: ‘The fishermen today don’t feel love for their work, for the *Mattanza*. Before it was a cultural fact, it was a tradition. But it was also an “amusement”, even if the work was done by hand. Now everything is mechanized. I think the *Tonnara* will not continue much longer’ (quoted in Singer 1999:65). At that time, the *tonnaroti* earned about US\$ 3,50 a day during the three-month season, plus a bonus of 30 cents per fish landed and extras if they were boat captains. There were already negotiations to obtain subsidies from the regional government to maintain the *tonnara* as cultural heritage. In 1996, Castiglione decided to call it a day and took the modern equipment he owned with him to his Bonagía *tonnara*. The Favignana *tonnaroti* feared for their livelihoods and proposed to *rais* Spataro to lease the rights themselves. He refused and a conflict was born. Spataro sided with Castiglione to become Bonagía’s *rais*. The men went ahead without him. To keep the *mattanza* alive, the *tonnaroti* formed a cooperative (*Cooperativa La Mattanza*) in 1997. They leased the *tonnara* directly from its owner, Luigi Parodi, splitting the profits while they became financially responsible. Many put in their own savings to continue the tradition. With the help of veteran fishermen and an old *rais*, they restored the nets and wooden boats that had been sitting idly in the Camparia for a long time. They elected a new *rais* and head of the cooperative, Gioacchino Cataldo, an experienced *tonnaroto* who was educated by *rais* Gioacchino Hernandez. Cataldo became a tireless promoter of the *tonnara*’s interests. But when all expenses were paid for, little was left to pay for the men’s wages. Many experienced men began to leave to find more secure jobs. Inexperienced youngsters took their places. They lacked the knowledge and skills required to make the operation a success. Says Nati, one of the boat captains: ‘All these young kids are coming in because they have nothing else to do. They take it like a summer job, it all ends there – there is no desire to learn how to continue – so I don’t see a future – we’ll see the end of this tradition – unfortunately.’²³ Despite subsidies from the nation, provincial and local governments, the cooperative remained in debt. There was ‘great

²³ Transcription of interview for *Tonnara* (Hope 2002).

disquiet and anxiety as to the future of Favignana' (Singer 1999:65) and dissension concerning the role and management of the cooperative, as well. The *tonnaroti* were desperately looking for options to get out of their dire straits.

Somewhat surprisingly, the *mattanza* tradition has not met with widespread (international) opposition by animal right activists, environmentalist movements or the public at large. As we have seen, the tuna are under serious threat of depletion. In addition, they are gaffed in public view and the killing involves close contact between man and animal in a bloody frenzy. This could easily attract media attention and in its wake public outcries of disgust. But news reports usually paint a favourable picture of the event, emphasising man's fight with nature and the antiquity of the accompanying rituals. The tuna kill is said to be cruel yet does not arouse much protest. Perhaps the fact that the *tonnara* equipment involves the use of small-scale boats, nets, anchors and gaffs explains the lack of resistance against the *mattanza*. Its appearance is traditional and artisanal. In addition, this type of fishery has been on the wane for a long time now. The bloody and dramatic spectacle has only sparked a very limited amount of protests, even though it is often described as being rather cruel.²⁴ Onlookers can easily observe the ritual, but this in itself has not given rise to contestation on their part or from journalists. If anything, they seem to consider bloodshed part of its 'authenticity'. Indeed, the *mattanza* did and does attract onlookers from without and this no doubt has played a role in strengthening the identity of the Favignana islanders and their pride in the tuna kill.

In many cases, traditions may be commodified (converted into currency) when enacted as a tourist performance, but some outsiders are likely to claim that by doing so they have lost their authenticity. To some extent, this has been the case with respect to the *mattanza*. To earn extra income, the *tonnaroti* decided in 2001 that tourists could buy tickets to watch the *mattanza* from boats at a rate of US\$ 20 to 25 per person. They desperately needed the additional revenues. As one tuna fisherman said: 'for the tourists we represent mythical characters' (quoted in Singer 1999:65). They were well aware that staging the performance of the tuna killing ritual would almost certainly attract tourists, although the *tonnaroti* insisted that it still is work (Vialles 1998:147). But the

²⁴ 'La mattanza è una pratica barbara' (the *mattanza* is a barbaric practice), says one commentator in an exchange about the *mattanza* in an e-mail discussion list. <http://forums.about.com/ab-italian/messages?lgnF=y&msg=2679.3>. Last accessed July 22, 2004.

owner of the vessels, Parodi, cancelled the selling of tickets as he feared there would be problems over insurances. Only later, paying tourists were taken on private boats to watch the spectacle.

Ironically, this commoditisation of the ritual not only sparked controversy but also evoked resistance from without.²⁵ In a news report on Favignana's *mattanza*, the Italy Daily website quotes Ennio Bonfanti of the Sicilian branch of the Lega Anti Vivisezione, who maintains: 'This exists only as a bloody performance for tourists. It's no longer something done for survival or even economic motives. They're not real fishermen. They're entertainers. It's like bull-fighting. Nothing more than a barbaric spectacle of cruelty.'²⁶ In a short article, Anna Mannunci also critiques the practice and the paying onlookers:

In the past, the slaughter was watched by many people and was called a 'ritual' to make it sound a nobler, culture-specific – and therefore more acceptable – phenomenon. But the idea of selling tickets for the massacre upset public opinion, and animal rights groups in particular. So much so that it came to nothing in the end. Killing animals, whether cows, chickens, trout, tuna, or anything else, is considered legitimate if it is driven by necessity. Eating animals is considered necessary for survival and for the financial wellbeing of those who earn money from the death of these animals. Killing them in a visibly, publicly, bloodthirsty way like the fishermen of Favignana is somewhat less generally acceptable but in this case, as in many other similar cases, the ideology of tradition comes to the rescue, excusing even the most repugnant practices. For those who watch the 'ritual' slaughter, there are justifications: tradition, obviously, and then culture, popular and local customs, which are more fashionable than ever in these times of globalization, and so on. Such arguments serve to free those who enjoy the spectacle of this cruel killing from any feelings of guilt. 'I'm not here because I'm a sadist but for cultural, and even democratic, reasons', spectators might tell themselves. But paying for the privilege, with ticket stubs, taxes and all the rest, secularizes the event, calling into question the symbolic and rhetorical

²⁵ For a brief period, there were two tuna fishery cooperatives that were vying for the quotas allocated by the Italian state. In addition to 'La Mattanza', Parodi established 'Ceripesi' (Centro Ricerca Pesca Sicilia). The two were united after negotiations with the Italian fishermen's association.

²⁶ http://www.italydaily.it/Italian_life/Features/febbraio/mattanza.shtml. Last accessed August 18, 2004. A German Greenpeace activist describes the Favignana *tonnaroti* as 'primitive people' (letter to the editor, *Stern*, August 3, 2000).

constructs that legitimize the pleasure of watching an animal's death. Enjoyment thus excites outrage.²⁷

Thus, its transformation into a 'bloodthirsty' tourist spectacle has brought about some resistance against the *mattanza*, in that animal right advocates now liken it to bullfighting and call it 'a bloody performance for tourists'.²⁸ They argue that the tuna killing ritual has lost its economic functions and should be abandoned. In their view, the tradition has become 'outmoded' and should be discontinued.

The *tonnaroti* contest this view and point out that the *mattanza* is not about putting up a show but about a way of life that has ancient roots and a deep symbolic meaning. *Rais* Cataldo counters: 'We don't do this to put on a show. This is fishing.'²⁹ He does not regard it as a 'blood spectacle'. 'I don't catch tuna for fun; I catch tuna for food, for my livelihood.'³⁰ 'There's blood, but it's not a show of blood. It's about a way of fishing, which has gone on for the last 900 years.'³¹ Nor does he wish any harm to the tuna, on which his entire existence depends.³² 'What does fish mean? It means life. Fish is my life.'³³ When he was not a *rais* yet, Cataldo had already confided to Theresa Maggio (2001:18) that not the *mattanza* was barbaric, but the raising, feeding and fattening of calves to slaughter them. Likewise, experienced *tonnarote* Clemente Ventrone states that 'there is a lot of discussion and dissension about *la mattanza*, it looks like a cruel spectacle' but it is indiscriminate commercial tuna fishing that is destructive.³⁴ Hence, the *tonnarati* attempt to legitimise their actions by emphasising its economic and traditional importance and they believe that their customary practices lend the right to continuity. To them, the *mattanza* is not 'staged authenticity' (MacCannel 1973) – it is 'work, ritual, religion and finally identity for Favignana' (Singer 1999:63). Nonetheless, its meaning has certainly changed:

²⁷ Mannunci, A. (2002) 'Ritual slaughter',

http://www.slowfood.com/img_sito/riviste/slow/EN/29/macelli.html. Last accessed May 18, 2005.

²⁸ <http://www.timesonline.co.uk/article/0,,3-989891,00.html>. Last accessed March 21, 2005.

²⁹ http://www.italydaily.it/Italian_life/Features/febbraio/mattanza.shtml. Last accessed August 18, 2004.

³⁰ Video fragment on <http://3w-production.de/Offers.asp#>, Last accessed June 27, 2005.

³¹ Transcription of interview for *Tonnara* (Hope 2002).

³² <http://www.taz.de/pt/2002/05/04/a0190.nf/text>. Last accessed March 21, 2005. By the way, Cataldo is involved in the Slow Food movement.

³³ Video fragment on <http://3w-production.de/Offers.asp#>, Last accessed June 27, 2005.

³⁴ http://www.mareinitaly.it/intervista_v.php?id=85. Last accessed October 4, 2004.

Although almost everything regarding this fishing technique and its instruments has remained unchanged from the Middle Ages up to today, one can't say the same about nowadays tonnare's inner sense and importance and about their protagonists. What once was a means of exploitation of a rich fish patrimony, what was a technique handed down with pride and respect, and the surviving source of entire communities – that seemed endless – has now turned into something different. It now mixes various aspects in contrast: tourist interest, obstinate will of keeping a tradition alive, make-shift jobs for unemployed and first temporary jobs for young people in a social context so poor of prospects.³⁵

The turn to performing the tuna ritual for tourists was to no avail. In 2003 and 2004, no bluefin tuna were caught as a consequence of a complete dearth of the fish. The failure to catch tuna with the traditional method of the *tonnara* is generally attributed to the use of modern fishing techniques by industrial fleets, mainly the Japanese and Korean. In addition, the recent boom of offshore tuna ranches, where small tuna – that have been caught long before completing their migration routes in the Mediterranean – are fattened and then killed, frozen and marketed, has wreaked havoc. Consequently, *la mattanza* is presently a dying tradition. The fishermen are acutely aware of this fact. In a recent interview, *rais* Gioacchino Cataldo said: 'Maybe it's not over completely.... And maybe it is. Either way, this beautiful life has turned ugly' (Rosenblum 2004). The *tonnaroti*'s future looks bleak: 'Once celebrated as valiant holdouts of an ancient way of life, these men now survive on odd jobs and hang around the wharf exchanging tales of the good old days' (ibid.). It looks as if the Favignana *tonnara* and its *mattanza* ritual will end up like so many other Mediterranean tuna trap fisheries: relegated to the decontextualised realm of folklore and museums. In the 2005 season, the *mattanza* was performed as a 'living museum' to revive its history and emotions for tourists only. The cooperative organised the event twice, on May 19 and June 5. The *rais* and the *tonnaroti* performed the traditional customs in traditional costumes and sang the traditional *cialome* songs. Also, earlier plans to transform the *tonnara* establishment into a museum would seem to have become more concrete than previously. The cooperative simply cannot afford the hundreds of thousands of euros that deploying the *tonnara* for its original economic purpose would require. The folkloristic feat would

³⁵ <http://www.oltremarephoto.com/pages/tonnara.html>. Last accessed March 21, 2005.

seem to have turned into a means of survival. Come May, the Favignanesi will henceforth anxiously await tourists not tuna.

Conclusions

The ancient ritual of the *mattanza* is perceived as an act that lends the Favignana islanders authenticity, a singular way of life on the verge of disappearing. However, since the survival of the tradition has become increasingly dependent on extra income furnished by spectators who pay to observe the spectacle, some resistance has been launched against the *tonnaroti* for putting up a ‘show’ that has little to do with an ‘authentic’ tradition. But in the sense that any culture, identity or tradition is to some extent constructed, reconstructed, invented or reinvented, it is impossible to argue that there is such a thing as an ‘authentic’ culture, identity or tradition (Turney 1999:424) – at least if we take authenticity to mean something genuine, uncorrupted, pristine, untouched (Handler 1986:2). Such a mistaken perception sees authenticity as fixed essence, persistent over time. However, ‘an authentic experience ... is one in which individuals feel themselves to be in touch both with a “real” world and with their “real” selves’ (Handler and Saxton 1988:243). This is certainly so in the case of the tuna killing ritual. Enacting it makes the *tonnaroti* aware of who they are, regardless of whether it lives up in all respects to the way in which it has been done previously. The *mattanza* tradition is about economic, social *and* cultural continuity, which is not necessarily repetitive but dynamic: ‘any community’s ability to persist, to innovate, to change on its own terms, is relative to structural power’. This is a matter ‘of politics, not of essence, and thus subject to contestation and change’ (Clifford 2004). Though ‘roots’ may be located in the past, they often continue to produce powerful cultural forms that are important in the arena of identity politics (Briggs 1996:440).

The *mattanza* ‘has ancient roots, belongs to our traditions, our history’, claims Clemente Ventrone.³⁶ Indeed, for the Favignanesi performing the *mattanza* is an important referent and a marker of local identity. Without it, they will not be the same. They themselves are acutely aware of this fact and it is for this reason that they tenaciously attempt to hold on to their tradition against the odds of resource depletion and protest. However, before any real clash between the preservers of tradition and the

³⁶ http://www.mareinitaly.it/intervista_v.php?id=85. Last accessed October 4, 2004.

protagonists of animal rights could occur, the *mattanza* appears to have succumbed to the reckless forces of industrial fishing. ‘What was once a source of pride (not to mention income) for entire communities has now turned into a tourist attraction, providing a few makeshift jobs. The practice is only kept alive by the obstinate will of the remaining tonnaroti’, writes Richard Ellis.³⁷ Whether in ‘authentic’ form or in transformed guise, the *mattanza* is ill fated, doomed to be relegated a place in the realm of museums and folklore as has already happened elsewhere in the Mediterranean. The *tonnara* would then only function as a key symbol of a local culture’s discontinued tradition. The symbolic power of blood is quintessential to the ritual, for the *tonnaroti*, tourists and animal rights campaigners alike, although the meaning they ascribe to it obviously varies. With its very core – the man-to-animal struggle and the spilling of animal blood – taken away, the *mattanza* would merely be a folkloristic performance no longer an enactment of a way of existence with deep emotional and existential content.

Acknowledgments

I should like to thank anthropologist Serge Collet, who conducted research on Favignana between 1985 and 1987 and generously shared his knowledge of the *mattanza* with me. He also translated several documents in Italian. I am also grateful to David J. Hope, who provided transcriptions of the interviews conducted for his documentary *Tonnara* (2002).

References

- BLOCK B.A. *et al.* 2001, *Migratory Movements, Depth Preferences, and Thermal Biology of Atlantic Bluefin Tuna*, Science Magazine 293, pp. 1310-1314.
- BRIGGS C. L. 1996, *The Politics of Discursive Authority in Research on the ‘Invention of Tradition’*, Cultural Anthropology 11, pp. 435-469.

³⁷ Ellis, R. (2003) ‘Mediterranean Massacre’, Ecologist Online, http://www.theecologist.org/archive_detail.asp?content_id=422, Last accessed July 6, 2005. Ecologist Online Ecologist Online, http://www.theecologist.org/archive_detail.asp?content_id=422 Ecologist Online, http://www.theecologist.org/archive_detail.asp?content_id=422 Ecologist Online, http://www.theecologist.org/archive_detail.asp?content_id=422

- CLIFFORD J. 2004, *Traditional Futures*, In: M.S. PHILLIPS and G. SCHOCHET (eds.), *Questions of Traditions*. Toronto (forthcoming).
- COLLET S. 1987, *Le baron et le poisson. Féodalité et droit de la mer en Europe occidentale*, *Droit et cultures* 13, pp. 25-49.
- HANDLER R. 1986, *Authenticity*, *Anthropology Today* 2, pp. 2-4.
- HANDLER R. and W. SAXTON 1988, *Dyssimulation: Reflexivity, Narrative, and the Quest for Authenticity in 'Living History'*, *Cultural Anthropology* 3, pp. 242-260.
- HOPE D.J. (dir.) 2002, *Tonnara*. Documentary. Cirrus films.
- MACCANNEL D. (1973) *Staged Authenticity. Arrangements of Social Space in Tourism Settings*, *American Journal of Sociology* 79, pp. 589-603
- MAGGIO T. 2000, *Mattanza. Love and Death in the Sea of Sicily*. Cambridge, Mass.: Perseus Publishers.
- PITCHER T.J. 2001, *Fisheries Managed to Rebuild Ecosystems? Reconstructing the Past to Salvage the Future*, *Ecological Applications* 11, pp. 601-617.
- RAVAZZA N. 1999, *L'ultima muciarà. Storia della tonnara di Bonagia*. Trapani: Maurici.
- RAVIER C. and J-M. FROMENTIN (2001) *Long-Term Fluctuations in the Eastern Atlantic and Mediterranean Bluefin Tuna Population*, *ICES Journal of Marine Science* 58, pp. 1299-1317
- ROESTI R.M. 1966, *The Declining Economic Role of the Mediterranean Tuna Fishery*, *American Journal of Economics and Sociology* 25, pp. 77-90.
- ROSENBLUM M. 2004, *World Appetite for Tuna Threatens Supply*. Associated Press report, 19 July, 2004.
- SINGER P. (dir.) 1997, *L'Ultima Tonnara-Mattanza?* Documentary. Traditional Healing Productions.
- SINGER P. 1999, *The Tonnara – Mattanza and Cultural Identity in Favignana*, *Insula: International Journal of Island Affairs* 8, pp. 63-67.
- STABILE A. and G. MARTORANA 1999, *Seeschlacht*, *Merian* 52, pp. 68-77.
- TURNER L. 1999, *Ceci n'est pas Jimmie Durham*, *Critique of Anthropology* 19, pp. 423-442.
- VIALLES N. 1994, *Animal to Edible*. Cambridge: Cambridge University Press.
- VIALLES N. 1998, *Toute chair n'est pas viande*, *Etudes rurales* 147/148, pp. 139-149.

La Tonnara Saline di Stintino

Salvatore Rubino*

Le tonnare hanno svolto per lungo tempo un importante ruolo economico e sociale nel Mediterraneo. Esse erano dislocate lungo le coste mediterranee, dallo stretto di Gibilterra, passando per la Francia e l'Italia, fino al Marocco, quasi a formare una virtuale rete della civiltà del mare.¹

In Italia furono censite nel 1897 dallo studioso Pietro Pavesi, tra attive ed abbandonate, 40 tonnare.²

Nel 1926 erano presenti 65 impianti di cattura, principalmente localizzati lungo le coste sarde e soprattutto siciliane.³

La lavorazione e la conservazione del tonno hanno esaltato l'utilizzo dei più tipici prodotti del *Mare Nostrum*: l'olio d'oliva ed il sale marino. Non è infatti una casualità che molti stabilimenti di pesca fossero localizzati in vicinanza di saline, come è il caso della tonnara di Stintino.

Le tonnare sarde erano localizzate nel Golfo dell'Asinara e lungo la costa occidentale dell'isola, da Alghero, passando per Bosa, fino al Golfo di Cagliari. Il

* Presidente del *Centro Studi sulla Civiltà del Mare e per la Valorizzazione del Golfo e del Parco dell'Asinara*, Via Asinara, 2 07040 Stintino (SS) - e-mail: rubino@uniss.it. Si ringrazia la dott.ssa Esmeralda Ughi per i preziosi suggerimenti e la collaborazione durante la stesura del manoscritto.

¹ Pavesi 1889.

² Pavesi 1889. Pietro Pavesi, docente di zoologia presso la Regia Università di Pavia, fu relatore dei lavori della Commissione parlamentare per le tonnare, istituita dal Re nel 1897 per studiare l'industria della lavorazione del tonno.

³ Regio Istituto Idrografico, Avviso ai Naviganti, Mediterraneo-Italia, foglio n° 85, Genova, 24 marzo 1926. In questo avviso si avvertono i naviganti che sulle coste italiane e delle colonie vengono quasi ogni anno stabiliti attrezzi e distese delle grosse reti per la pesca del tonno nelle seguenti località: Isola di Capraia (1), Promontorio Argentario (1), Porto Santo Stefano (2), Isola d'Elba (6), Isola d'Ischia (1), Sorrento (1), Massalumbrense (1), Isola di Procida (1), Golfo di Salerno (1), Golfo di S. Eufenia (2), Golfo di Taranto (2), Sardegna Costa Occidentale (7), Sardegna Costa Nord (2), Sicilia Costa Nord (22), Sicilia Costa Occidentale (2), Sicilia Costa Sud (4), Sicilia Costa Orientale (7), Tripolitania (18), Cirenaica (1). Vd. da ultimo, sulle tonnare siciliane, Consolo 1986; Sarà 1998; Ravazza 2000; Ravazza 2007.

maggior numero di impianti era concentrato nelle isole di Carloforte e San Pietro.⁴ Tale concentrazione, ha chiaramente causato spesso problemi, sfociati in liti giudiziarie tra i proprietari e i gestori delle diverse tonnare, anche in tempi molto recenti, come è avvenuto tra la tonnara di Carloforte e quella di Portoscuso.⁵

Il Golfo dell'Asinara nel corso dei secoli ha ospitato diverse tonnare: Vignola, Cala Agostina, Pedras de Fogu, recentemente interessata da uno scavo che ha messo in luce una struttura muraria, databile alla fine del '600, pertinente all'antico stabilimento,⁶ Trabuccato, nell'isola dell'Asinara, localizzata presso l'omonima torre (fig. 15) e la più produttiva, la Tonnara Saline, che veniva calata nell'estrema punta Nord-occidentale della Sardegna, 40° 55' 36'' lat. Nord e 8° 14' 00'' long. Est. Lo stabilimento della tonnara era ubicato nelle vicinanze della Torre delle Saline. Esso era costituito da due comparti, uno nel quale si svolgevano la lavorazione e l'inscatolamento del prodotto ittico, detto lo scabecccio, dove operava la ciurma di terra costituita da personale che arrivava prevalentemente dalla Liguria, e l'altro, chiamato "malfaragio", che ospitava gli alloggi dei tonnaroti, i locali per il rimessaggio e il ricovero delle barche e degli attrezzi e la piccola chiesa, che attualmente è interessata da interventi di recupero e conservazione. L'area dello stabilimento è stata trasformata in un villaggio-vacanze, rispettando in parte la struttura preesistente e conservando alcune testimonianze di archeologia industriale, tra cui le batterie per la cottura del tonno (fig. 16) e un cortile, chiamato "appicatoio" nel quale venivano appesi i tonni dopo la mattanza.⁷

La storia della Tonnara Saline è stata ricostruita grazie allo studio di documenti di archivio privati e pubblici e alle testimonianze di coloro che hanno partecipato alle attività della tonnara,⁸ soprattutto Agostino Diana, l'ultimo Rais⁹.

Le vicende della tonnara di Stintino possono essere suddivise in tre momenti fondamentali. Il primo, che può essere considerato "il periodo storico" ha avuto come anno d'inizio il 1602, come testimoniato dai primi dati d'archivio, che riportano le cifre del pescato, e si è concluso nel 1964 con la cessazione dell'attività di pesca e la chiusura

⁴ Sulle tonnare sarde vd. Cetti 1777; Angotzi 1901; Parona 1912; Doneddu 1983; Conte 1985; Spanu 1990, Mondardini 1994; Rubino 1994; Rubino 1997.

⁵ Spanu 1990.

⁶ Rovina, Schoenberger, Wilkens, Delussu 2001, pp. 203 ss.

⁷ Rubino 1994.

⁸ Sulla tonnara Saline vd. Angotzi 1901; Giordo 1969; Giglio 1970; Rubino, Dessì 1994; Rubino 1994; Rubino 1997; Rubino 1999; Rubino 2003.

⁹ Vd. da ultimo l'intervista al Rais pubblicata in Ravazza 2007, pp. 51 ss.

degli stabilimenti di lavorazione del tonno. Durante gli oltre trecento anni di vita la tonnara è stata protagonista di grandi stagioni di pesca, alternati ad anni di profonda crisi.

Il secondo momento, che può essere definito “il periodo del rilancio”, ha avuto inizio nel 1969 per volontà di Beppe Anfossi, discendente dei proprietari storici della Tonnara Saline, e venne chiusa nel 1974. Questo periodo fu caratterizzato da numerosi problemi organizzativi che alla fine compromisero il buon andamento delle attività e il ridotto numero delle prede catturate non permise di sostenere l’attività imprenditoriale. Nonostante il fallimento negli ultimi anni, l’impresa fu contraddistinta, per la prima volta, dalla partecipazione diretta nella gestione della Cooperativa Pescatori.

L’ultimo momento, che può essere considerato “il periodo sperimentale”, è stato attivato, sulla scia del fenomeno del rilancio delle tonnare in Sardegna, nel 1996 e ha visto il definitivo abbandono delle attività della tonnara nel 1999. Questo periodo è stato caratterizzato dal notevole interesse che la tonnara ha suscitato nel mondo scientifico.

Il periodo storico

La prima attestazione della Tonnara Saline risale al 1587, anno nel quale il mercante genovese Pietro Porta installò le prime strutture fisse per la cattura dei tonni in Sardegna (Calagostina, Portoscuso, Porto Paglia, Porto Caterina di Pittinurri).¹⁰

Tuttavia la pesca e la commercializzazione del tonno sono sicuramente antecedenti a questo periodo, infatti alcuni documenti attestano queste attività già nell’anno 1515¹¹.

Il pioniere dei locatori sembra sia stato il genovese Giovanni Antonio Martino o Martì, il quale ottenne dalla Regia Corte la concessione di tutte le tonnare nel Golfo dell’Asinara.¹²

I primi dati sulla quantità di barili lavorati risalgono al 1602, secondo quanto emerge da un documento appartenente all’Archivio della Corona di Aragona in Barcellona. Tale documento attesta che, da almeno cinque anni, nei territori della Nurra, si confezionavano tra i 3000 e i 4500 barili di tonno. Un altro documento risalente al 1604 testimonia la lavorazione di 2.097 barili.¹³

¹⁰ Doneddu 1983.

¹¹ Doneddu 1983.

¹² Saiu Deidda 2000.

¹³ Doneddu 1983.

Negli anni a seguire la tonnara, sempre patrimonio regio, fu gestita da diversi imprenditori, che con alterne vicende guadagnarono ingenti fortune, ma più spesso andarono incontro a rovinosi fallimenti.¹⁴

Nel 1654 il nobile genovese Gerolamo Vivaldi comprò, per 330 mila scudi dal re Filippo IV di Spagna, le principali tonnare sarde: Portoscuso, Porto Paglia, Porto Santa Caterina, Porto Cala Agostina e Porto Vignola e una salina. La famiglia Vivaldi diede la tonnara in concessione a diversi locatori liguri e sardi fino al 1868, anno in cui un forte sodalizio genovese composto dalle famiglie Anfossi, Bigio e Pretto, l'acquisì per un periodo di prova, che si rivelò molto fortunato, soprattutto negli anni '78 e '79 con la cattura di oltre diecimila prede. Tale successo incoraggiò il gruppo di imprenditori, che nel 1881 acquistò la tonnara. Essi mantennero il controllo della gestione per quasi un secolo attraverso diverse formule societarie fino agli anni '70, quando la tonnara cessò la sua attività e lo stabilimento fu venduto per risanare i debiti delle ultime infruttuose stagioni.¹⁵

In questo periodo si assiste al cambiamento della struttura della tonnara che, inizialmente formata da sette camere, che fungevano da vero e proprio acquario per i tonni, quando questi entravano nell'isola in enormi branchi, passò a sei, come quasi tutte le tonnare sarde. La nuova tonnara (figg. 17 e 18) era lunga 300 metri e larga 40 e formata da camere comunicanti (*camera di levante, bordonarello, grande, bordonaro, bastardo, camera della morte*), un vero e proprio palazzo acquatico nel quale i tonni entravano e, dopo aver percorso le varie camere, venivano incanalati nella camera della morte, dove avveniva la mattanza.¹⁶

Come già accennato la quantità di pescato nei primi anni del Seicento fa riferimento al numero di barili di tonno preparati, soprattutto tonnina.¹⁷ mentre scarsamente documentata è la pesca nel Settecento: nell'anno 1787 furono pescati 2200 tonni¹⁸.

Attraverso lo studio dei dati di pesca contenuti nei documenti d'archivio della Tonnara Saline è stato possibile redigere una parziale ricostruzione statistica della cattura dei tonni tra il 1830 e il 1963.¹⁹

¹⁴ Doneddu 1983.

¹⁵ Rubino 1994.

¹⁶ Rubino 1994.

¹⁷ Chechi Paba 1974-1977.

¹⁸ Amat di San Filippo 1877.

Dai dati relativi al secolo XIX si evince che le stagioni di pesca più redditizie furono quelle degli anni 1878 e 1879 con rispettivamente diecimilatrecentocinque e tredicimilacinquecentosessantasette prede mattanzate. Il primo ventennio del secolo XX fu segnato da un'alternarsi di stagioni molto fruttuose, come quella del 1902 (oltre seimila prede catturate), e stagioni di crisi, come quella del 1907 (cinquecentosessanasette prede). Dal 1922 in poi non si riuscì più a superare la soglia delle quattromila catture e si andò verso una progressiva diminuzione del pescato fino ai primi anni Sessanta, quando la tonnara fu chiusa; fenomeno questo che non fu isolato, poiché più o meno negli stessi anni quasi tutte le più importanti tonnare sarde e siciliane cessarono la loro attività.²⁰

Dall'analisi delle statistiche si evidenzia un interessante fenomeno di ciclicità nei picchi di cattura (figg. 19 e 20), già notato da Massimo Sella.²¹ Tale fenomeno fu messo in relazione anche con le fluttuazioni della pesca delle aringhe.

La chiusura delle tonnare italiane non fu solo dovuta alla riduzione del pescato, ma anche a fenomeni legati ai problemi di lavorazione e commercializzazione del prodotto, all'aumento dei costi di gestione e ai contrasti sempre più marcati con la ciurma di mare per questioni salariali. Infatti la Tonnara Saline interruppe la pesca nel 1964 nonostante, proprio in quella stagione, la quantità di pesci mattanzati non fu certo irrisoria (novecentoquaranta tonni); ma un segnale delle difficoltà era già emerso con forza l'anno precedente quando la tonnara non era stata calata a causa della protesta della ciurma di mare che pretendeva un adeguato salario.

Il periodo del rilancio

Promotore del rilancio fu Carlo Anfossi membro di una delle storiche famiglie proprietarie della Tonnara Salina. La sua decisione fu ispirata soprattutto da un profondo legame sentimentale con l'affascinante mondo della tonnara che tanta importanza aveva avuto nella storia della sua famiglia. Anfossi era certo consapevole

¹⁹ L'Archivio della Tonnara Saline è conservato presso il *Centro Studi sulla Civiltà del Mare* di Stintino e può essere consultato su supporto digitale anche presso l'Archivio di Stato di Sassari grazie all'opera di Anna Segreti Tilocca e di Silvia De Franceschi.

²⁰ Rubino 1994.

²¹ Direttore del Regio Istituto di Biologia Marina per l'Adriatico, di Rovigno d'Istria, che compì diversi studi nella Tonnara Saline a cavallo degli anni 30. Per le dettagliate statistiche sul pescato vd. Rubino 1994, pp. 225 ss.

delle difficoltà cui andava incontro, soprattutto legate all'aspetto economico e organizzativo, ma nonostante ciò nel 1969 inviò suo figlio Beppe a Stintino. Egli si trasferì nel paese per la stagione di pesca e riuscì ben presto a instaurare con la comunità e i tonnarotti un profondo legame di stima e fiducia, che ancora oggi perdura.²² Fu costituito un nuovo gruppo imprenditoriale che operò dal 1969 al 1974. La società fu denominata "Svinmare-Sviluppo Industriale" e nel 1972 fu siglato per la prima volta un contratto direttamente con i tonnarotti e in seguito con la Cooperativa Pescatori, che gestirono le attività della tonnara fino alla chiusura.²³

Durante il primo anno di attività l'incarico di Rais fu svolto da un carlofortino, sostituito definitivamente l'anno successivo da Agostino Diana, già presidente della Cooperativa Pescatori e uomo di grande carisma e intelligenza (fig. 21).

Tra il 1969 e il 1973 furono catturati settecentocinquantacinque tonni, un numero modesto rispetto al passato. Questo periodo fu caratterizzato da numerose trasformazioni che modernizzarono le modalità di pesca (fig. 22); in particolare la tradizionale rete di filo di cocco venne sostituita con un tipo di rete più leggera realizzata con il meracryl. Inoltre fu definitivamente chiusa l'attività industriale di lavorazione del tonno. La produzione veniva venduta direttamente nei mercati, a parte un numero esiguo di tonni che venivano lavorati e inscatolati a Carloforte, presso gli stabilimenti della Ligure Sarda.

Nel 1973 ci si rese conto che una delle probabili cause dell'allontanamento dei tonni dalle coste del Golfo dell'Asinara fosse la presenza inquinante degli stabilimenti del Petrolchimico di Porto Torres; si decise quindi di calare la tonnara presso l'isola dell'Asinara, presso la punta Barbarossa, che era più protetta dai venti rispetto al sito tradizionale dell'antica Tonnara Trabuccato, nella cala omonima. Purtroppo questo esperimento non diede i risultati sperati, infatti nessun tonno entrò nella rete.

Il periodo sperimentale

Negli anni Novanta, nonostante la crisi generale del settore pesca, il tonno è diventato un prodotto ittico sempre più prezioso, non solo perché sono aumentati i

²² Beppe Anfossi nel 1994 donò oggetti, documenti d'archivio, fotografie relative alla Tonnara Saline e appartenenti alla sua famiglia da cinque generazioni al Museo della Tonnara.

²³ Rubino 1994.

consumi di pesce inscatolato, ma anche perché si sono aperti nuovi mercati, soprattutto in Giappone, che hanno fatto aumentare il valore delle carni che vengono consumate crude come sushimi e sushi. Queste nuove prospettive di mercato globale sono state favorite dalla velocità delle comunicazioni: un tonno che parte da Carloforte, opportunamente trattato, arriva a Tokyo entro 36 ore. Questa situazione ha favorito il rilancio delle tonnare sarde, in particolare quelle dell'Isola di S. Pietro e di Portoscuso, che hanno fatto registrare un ottimo rendimento del pescato.²⁴

Questo fenomeno ha determinato un forte interesse da parte delle istituzioni regionali²⁵ e locali che hanno promosso convegni, seminari, sagre del tonno ed attività editoriali. Si è assistito inoltre a una sempre più crescente attenzione da parte dei mass media nei confronti di questa attività attraverso trasmissioni televisive, articoli, approfondimenti.

Sull'onda della rivitalizzazione dell'attività delle tonnare nel Sud dell'isola, nel 1996, su spinta dell'allora sindaco di Stintino, Giovanni Greco, e grazie al rinnovato interesse suscitato dalla creazione del Museo della Tonnara (1994), si verificarono le condizioni per calare ancora una volta la tonnara. La ciurma di mare, composta da giovani, che volevano ripercorrere le esperienze dei loro padri o familiari, e da anziani pescatori che avevano operato nella Tonnara Saline, era guidata dal Rais siciliano Rosario Asaro. La nuova tonnara fu ubicata esattamente nella stessa posizione dell'antica Tonnara Saline (fig. 23) dalla Società "Stintino Tonnare Nord-Ovest Sardegna".

L'anno successivo l'ultimo Rais della Tonnara Saline, Agostino Diana, volle ancora una volta cimentarsi come capopesca (fig. 25), con la collaborazione del vice Rais Paolino Maggiolo.

La riattivazione della tonnara suscitò un vivo interesse nella popolazione di Stintino, poiché essa fece rivivere attraverso atti e rituali antichi lo spirito della tonnara, mai dimenticato.

Le campagne di pesca attuate negli anni 1996 e 1997 non produssero alcun esito, salvo la cattura di un certo numero di esemplari di pesce spada e di qualche tonno ammagliato nella rete.

²⁴ Addis, Campisi, Cuccu, Follesa, Murenu, Sabatini, Secci, Cau 1998.

²⁵ Nel 1998 la Regione Sardegna ha promulgato una legge per il "Finanziamento a favore del settore della pesca del tonno" (L.R. 6 maggio 1998, n. 14).

Nella campagna di pesca del 1998 (9 maggio - 16 giugno), fu utilizzata una tonnara modificata, con un'imboccatura di tipo portoghese, dotata di una struttura chiamata "inganno", che impediva ai tonni di uscire. La ciurma impegnata nelle attività di pesca era composta da 29 uomini compresi Rais e vice Rais. Il barcaresco comprendeva un paliscarmotto (14 m), una musciarra (9 m), due bastarde (9 m), un barbariccio (4 m) e due rimorchi.

Nel corso di 2 mattanze, rispettivamente il 21 ed il 29 maggio 1998, furono complessivamente pescati 52 esemplari di *Thunnus thynnus*, di peso eviscerato compreso tra 28 e 300 kg.; inoltre furono catturati 21 tonni rimasti ammagliati nelle reti. Oltre a ciò si verificarono numerose catture accessorie, soprattutto esemplari di pesce spada (*Xiphias gladius*) e di aguglia imperiale (*Tetrapturus belone*)²⁶.

Nel 1998, grazie soprattutto alle modifiche apportate alla rete e ai venti favorevoli di Levante, si effettuò un discreto numero di catture. Purtroppo i risultati negativi dell'anno successivo determinarono la chiusura definitiva della tonnara.

Ma questa esperienza ebbe dal punto di vista scientifico una notevole importanza, poiché attirò a Stintino numerosi ricercatori ed esperti italiani e stranieri interessati a studiare gli aspetti etno-antropologici e storico-economici della tonnara, le tipologie di pesca, l'allevamento, la biologia e la migrazioni dei tonni.

Per dare un contributo alla conoscenza della circolazione dei tonni nel Mediterraneo, si effettuò nel 1998 una campagna di marcatura con la tecnica del "pop-off satellite tags" (fig. 24). Il progetto, che ha visto la collaborazione del Rais e della sua ciurma, era diretto dal Prof. Gregorio De Metrio dell'Università di Bari con un gruppo di studio comprendente ricercatori di diversi paesi europei, dell'Università di Sassari e del Centro Studi sulla Civiltà del Mare di Stintino²⁷.

I molteplici aspetti legati alla conservazione e al rilancio delle tonnare fisse sono stati discussi in modo approfondito, nel maggio del 1999, a Stintino durante un convegno sul tema "Il mondo delle tonnare tra tradizione e produzione". I punti salienti toccati sono stati i seguenti:

a. rivitalizzazione delle tonnare fisse allo scopo di perpetuare nel tempo le tradizioni storiche e le attività sociali ad esse legate;

²⁶ Pais, Chessa, Cappuccinelli, Rubino, Serra, Mura 2000, pp. 817 ss.

²⁷ De Metrio, Deflorio, Arnold, Buckley, De La Serna, Yannopoulos, Megalofonou, Sylos Labini, Pappalepore, Cort 2003, pp. 239 ss.

b. trasformazione della struttura di pesca in “ tonnare integrate”, al fine di effettuare catture di specie diverse, anche se di scarso valore economico, che potrebbero essere trasformate in loco fornendo l’occasione per la creazione di nuovi posti di lavoro;

c. utilizzazione delle tonnare per la cattura di tonni postgenetici da ingrassare con i prodotti della “tonnara integrata”;

d. approfondire le tematiche di carattere scientifico legate alla biologia del tonno finalizzate anche ad un eventuale ripopolamento attivo di questa specie nei nostri mari²⁸.

Nel Convegno organizzato dall’Ente Parco dell’Asinara nel 2000 a Porto Torres, José Cort, ricercatore dell’Università spagnola di Salander, ha fatto una proposta molto innovativa sull’utilizzo delle tonnare in aree protette come mezzo per lo studio del comportamento e della biologia del tonno rosso. Inoltre ha suggerito di spostare la Tonnara Saline nell’area del Parco, in località Trabuccato, al fine di preservare un’attività di pesca che nel passato è stata un importante volano economico per il Golfo dell’Asinara, e per poter studiare le modificazioni dei fattori ambientali che hanno con tutta probabilità causato il cambiamento delle vie di migrazione dei tonni.

Negli anni Novanta il rilancio delle attività legate alla tonnara ha fatto di Stintino un vero e proprio “paese laboratorio”, facendolo conoscere in tutto il mondo anche come centro diffusore della cultura e della civiltà del mare.

Riferimenti bibliografici

ADDIS P., CAMPISI S., CUCCU D., FOLLESA M.C., MURENU M., SABATINI A., SECCI E.,

CAU A. 1998, *La pesca del tonno rosso Thunnus thynnus (L.) in Sardegna:*

indagine sull’attività delle tonnare dal 1991 al 1998, Biologia Marina

Mediterranea, 5 (3), pp. 252 ss.

AMAT DI SAN FILIPPO P. 1877, *La pesca del tonno in Sardegna dal secolo XVI al secolo*

XIX , Rivista economica della Sardegna, Roma.

ANGOTZI F. 1901, *L’industria delle tonnare in Sardegna*, Bologna.

CETTI F. 1777, *Anfibi e pesci della Sardegna*, Sassari.

²⁸ Rubino, De Metrio, Oray, Megalofonou, Vella, Susca, Pais, Cappuccinelli, Bolorino, Diana 1999, pp. 3 ss.; cfr. TORRE 1999.

- CHECHI PABA F. 1974-1977, *L'evoluzione storica dell'attività industriale agricola caccia e pesca*, Cagliari.
- CONSOLO V. 1986, *La pesca del tonno in Sicilia*, Palermo.
- CONTE G. 1985, *Addio amico tonno. Indagine sulle tonnare di Porto Paglia, Porto Scuso e Isola Piana dal XVI secolo ai giorni nostri*, Cagliari.
- DE METRIO G., DEFLORIO M., ARNOLD G. P., BUCKLEY A., DE LA SERNA J. M., YANNOPOULOS C., MEGALOFONOU P., SYLOS LABINI G., PAPPALÉPORE M., CORT J. I. 2003, *Marcatura di Thunnus thynnus: uno strumento per lo studio delle rotte del tonno rosso*, in DONEDDU G., FIORI A., a cura di, *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, Sassari, pp. 239 ss.
- DONEDDU G. 1983, *Le tonnare in Sardegna*, Società e storia 21, 1983, pp. 535 ss.
- GIGLIO N. 1970, *L'Asinara*, Sassari.
- GIORDO A. G. 1969, *Nascita e sviluppo di Stintino*, Sassari.
- MONDARDINI G. 1994, *La tonnara fra lavoro e rituale*, in RUBINO S., DESSÌ P., a cura di, *Il Museo della tonnara. Il ricordo della memoria* (catalogo della mostra), Stintino, pp. 29 ss.
- PAIS A., CHESSA L.A., CAPPUCCINELLI R., RUBINO S., SERRA S., MURA F. 2000, *La pesca del tonno rosso a Stintino (Sardegna Nord-Occidentale): una risorsa da rivalutare*, Biologia Marina Mediterranea 7 (1), pp. 817 ss.
- PARONA C. 1912, *Le miniere e le tonnare di Sardegna*, Genova.
- PAVESI P. 1889, *Relazione alla Commissione reale per le tonnare*, in "Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Atti della Commissione Reale per le Tonnare, Roma.
- RAVAZZA N. 2000, *L'ultima muciarà. Storia della tonnara di Bonagia*, Trapani.
- RAVAZZA N. 2007, *Il sale e il sangue. Storie di uomini e tonni*, Milano.
- ROVINA D., SCHOENBERGER W., WILKENS B., DELUSSU F. 2001, *La tonnara di Perdas de Fogu a Sorso (Sassari) – XVII-XVIII secolo*, in Archeologia Postmedievale 5, pp. 203 ss.
- RUBINO S. 1994, *La Tonnara Saline, tradizioni e riti di una tonnara*, Alghero.
- RUBINO S. 1997, *La pesca del tonno*, in MONDARDINI G., a cura di, *Pesca e pescatori in Sardegna. Mestieri del mare e delle acque interne*, Cinisello Balsamo - Milano, pp. 60 ss.

- RUBINO S. 1999, *Storie della tonnara*, in CANU F., ADDIS SABA M., a cura di, *Stintino. Vele e mare nel Golfo dell'Asinara*, Sassari, pp. 103 ss.
- RUBINO S. 2003, *La tonnara Saline: tra passato e presente*, in DONEDDU G., FIORI A., a cura di, *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, Sassari, pp. 249 ss.
- RUBINO S., DESSÌ P. 1994, a cura di, *Il Museo della tonnara. Il ricordo della memoria* (catalogo della mostra), Stintino.
- RUBINO S., DE METRIO G., ORAY I., MEGALOFONOU P., VELLA A., SUSCA V., PAIS A., CAPPUCCINELLI R., BOLORINO T., DIANA A. 1999, *Proposte per la razionalizzazione della pesca professionale del tonno rosso (Thunnus thynnus) in Mediterraneo*, *Civiltà del Mare* X (2), pp. 3 ss.
- SAIU DEIDDA A. 2000, a cura di, *Genova in Sardegna. Studi sui Genovesi in Sardegna fra Medioevo ed età contemporanea*, Cagliari.
- SARÀ R. 1998, *Dal mito all'aliscafo. Storie di tonni e tonnare*, Palermo.
- SPANU L. 1990, *Porto Scuso e la tonnara*, Cagliari.
- TORRE S. 1999, *Le magie del tonno*, Venezia.

Bibliografia

Rosanna Carta

L'esame e la raccolta delle fonti bibliografiche ha riguardato gli studi condotti non solamente in area italiana e sarda ma, con l'intento di dare strumenti per conoscere e approfondire un settore di studi particolarmente specifico, anche lavori realizzati da autori stranieri.

D'altra parte è evidente che, avendo le migrazioni stagionali caratterizzato il mondo della pesca in area sarda, è stato necessario, per una corretta catalogazione delle barche, elementi centrali della cultura marinara, ampliare lo sguardo oltre i confini dell'isola. In questo senso l'intento di questa raccolta bibliografica vuole anche essere una guida alla collocazione delle tipologie di barche tradizionali del Compartimento marittimo di Porto Torres in un contesto storico di riferimento esterno alla Sardegna. È bene precisare però che se la letteratura storica, geografica e antropologica in materia è in generale abbastanza consistente nel Nord Europa, è invece più scarsa in Italia e soprattutto in Sardegna.

AA.VV. 1956, *Etnografia e folklore del mare*, Napoli, L'Arte Tipografica.

AA.VV. 1978, *Ex voto marinari in provincia di La Spezia*, Genova, Editore Stringa.

AA.VV. 1980, *La cultura materiale in Sicilia*, "Quaderni del circolo semiologico siciliano", nn. 12-13, Palermo.

AA. VV. 1983, *Atti del convegno*, "La marineria romagnola". *L'uomo l'ambiente*, Cesenatico, Lit. Santini.

AA. VV. 1984, *I mestieri. Organizzazione, tecniche, linguaggi*, "Quaderni del Circolo Semiologico Siciliano", nn. 17-18, Palermo.

AA. VV. 1985, *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, Bologna, Grafis.

ACHESON J. M. 1981, *Anthropology of Fishing*, "Annual Review of Anthropology", n. 10, pp. 275-277.

- AMADES J. 1956, *Rito di costruzione di una barca*, in AA. VV., *Etnografia e Folklore del mare*, Napoli, L'Arte tipografica, pp. 9-14.
- AMAT P. 1877, *La pesca del tonno in Sardegna (dal secolo XVI al XIX con note statistiche)*, "Rivista economica della Sardegna", fascicolo III, pp. 33-53.
- ANGIONI G. 1976, *Sa laurera. Il lavoro contadino in Sardegna*, Cagliari, EDES.
- ID. 1986, *Il sapere della mano*, Palermo, Sellerio.
- ID. 1989, *Rubar cogli occhi: fare, imparare e saper fare nelle tecnologie tradizionali*, in G. R. CARDONA, *La trasmissione del sapere: aspetti linguistici e antropologici*, Roma, Bagatto Libri, pp. 7-16.
- ID. 1997, *La pesca di stagno*, in G. MONDARDINI MORELLI (a cura di), *Pesca e pescatori in Sardegna*, Milano, Silvana, pp. 163-186.
- ID. 2000, *Utilizzare i saperi locali?*, "La ricerca folklorica", n. 41, pp. 7-13.
- ANGIONI G. e DA RE M. G. 2003, *Pratiche e saperi. Saggi di antropologia*, Cagliari, CUEC.
- ATZENI P. 1989, *Il corpo, i gesti, lo stile*, Cagliari, CUEC.
- BALFET H. 1981, *Tecnologia*, in CRESSWELL R., *Il laboratorio dell'etnologo*, vol.II, tr. it., Bologna, Il Mulino.
- BELLEMO E. 1940, *Folklorismo peschereccio nei centri marittimi della laguna di Venezia*, Venezia, Ferrari.
- BONINO M. 1976, *Surveyng the traditional craft of Italy, scope and progress of a systematic research*, "The Mariner's Mirror", Londra, vol. 62, pp. 290-292.
- ID. 1979, *Le barche del Po, della valle e del mare*, in AA: VV., *Cultura popolare dell'Emilia Romagna: mestieri della terra e delle acque*, Milano, Silvana, pp. 216-236.
- ID. 1984, *La barca nel Mediterraneo*, in AA. VV., *Mediterraneo*, Milano, Pizzi, pp. 84-85.
- ID. 1990, *Le barche tradizionali italiane. Aspetti metodologici e tecnici di una ricerca*, "La ricerca folklorica", n. 21.
- ID. 1989, *Tipi e tradizioni navali: un approccio mediante distribuzione ed aree culturali*, in "Convegno nazionale di archeologia e storia navale", Varazze, Sezione: "Tecnica e storia delle imbarcazioni minori".
- BOURDIEU P. 1977, *Towards a theory of practice*, Cambridge, Cambridge Univ. Press.

- BRAUDEL F. 1976, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi.
- ID. 2004, *Memorie del Mediterraneo. Preistoria e antichità*, Milano, Bompiani.
- BRUSA A. 1956, *I maestri d'ascia liguri*, in AA. VV., *Etnografia e folklore del mare*, Napoli, L'Arte Tipografica.
- BUCAILLE R. e PESEZ J. M. 1981, *Cultura materiale*, in *Enciclopedia*, vol. III, Torino, Einaudi.
- CAMERADA R. 1985, *Pescatori in Alghero: microanalisi dell'innovazione tecnica*, Tesi di laurea, Sassari, Facoltà di magistero, aa. 1984 -1985.
- CANIATO G. (a cura di) 1985, *Giovanni Giuponi. Arte di far gondole*, Venezia, La Stamperia di Venezia Editrice.
- CARDONA G. R. 1989, *Aspetti linguistici della trasmissione del sapere tecnico*, ID. (a cura di), *La trasmissione del sapere: aspetti linguistici e antropologici*, Roma. Bagatto, pp. 89-98.
- CARTA R. 1995, *Le fonti d'archivio. Una ricerca campione*, in Mondardini Morelli G., *I figli di Glaukos. Temi e materiali di culture marinare in Sardegna e nel Mediterraneo*, Sassari, EDES.
- ID. 1997, *La pesca del corallo*, in G. MONDARDINI (a cura di), *Pesca e pescatori in Sardegna. Mestieri del mare e delle acque interne*, Cinisello Balsamo, Amilcare Pizzi Editore.
- CASABURI F. 1956, *Il folklore marinaro di Acciaroli*, in AA. VV., *Etnografia e folklore del mare*, Napoli, L'Arte Tipografica, pp. 96-102.
- CASALIS G. 1833-1896, *Dizionario Storico, Statistico, Commerciale degli Stati di S.M. il re di Sardegna*, Torino, Maspero.
- CASSON LIONEL 2004, *Navi e marinai dell'antichità*, Milano, Mursia.
- CASTA F. G. 1975, *I marinari Calvesi, technique et vocabulaire de la pêche à Calvi*, in "Etude Corses", n. 4, p. 51-109.
- CATARDI C. 2002, *Nassaioli. Pescatori di Aragoste*, Alghero, Nemapress Editrice.
- CETTI F. 1778, *Anfibi e pesci della Sardegna*, Sassari, Stamperia G. Piattoli.
- CHAMOUX M. N. 1981, *Les savoir-faire techniques et leur appropriation: le cas de Nahuas du Mexique*, in "L'Homme", XXI, 3, pp. 71-94.

- CHERCHI PABA F. 1974, *Evoluzione delle attività, industriale , agricola, caccia e pesca in Sardegna*, voll. I e II, Vicenza, Stocchiero.
- ID. 1997, voll. III e IV, Cagliari, STEFF.
- CIRESE A. M. 1997, *Oggetti, segni, musei*, Torino, Einaudi.
- ID. 1984, *Segnicità, fabrilità, procreazione. Appunti etnoantropologici*, Roma, CISU.
- CORSICO M. 1935, *Guida pratica per la costruzione delle barche*, Milano, L'EDITRICE.
- ID. 1938, *Le barche d'Italia: disegno e costruzione*, Genova, Tipografia La Stampa.
- CRESSWELL R. 1981, *Tecnica in Enciclopedia*, Vol. 13, Torino, Einaudi.
- ID. 1981, *Utensile*, in *Enciclopedia*, vol. 14, Torino, Einaudi.
- DEANOVIC M., FOLENA G. 1959, *Prospettive dell'Atlante linguistico mediterraneo*, in "Bollettino Linguistico Mediterraneo" (BALM), n. 1.
- DE CERTEAU M. 2005, *L'invenzione del quotidiano*, Roma, Edizioni Lavoro.
- DELBOS G. e JORION P. 1984, *La transmission des savoirs*, Paris, Ed. de la Maison de Sciences de l'Homme.
- DELITALA E. 1980, *Un villaggio di pescatori in Sardegna: Stintino*, "LARES", n. 3, pp. 337-353.
- ID. 1983, *Tecniche di pesca originali e apprese*, in AA. VV., *Sardegna. L'uomo e le coste*, Milano, Amilcare Pizzi, pp. 223-234.
- DOUMENGE F. 1985, *Problemi per un piano di sviluppo integrato del litorale mediterraneo*, in MONDARDINI MORELLI G. (a cura di), *La cultura del mare. Centri costieri del Mediterraneo fra continuità e mutamento*, Roma-RC, pp. 167-189.
- DOUGLAS M. 1979, *I simboli naturali*, Torino, Einaudi.
- DUBOST I. 1988, *La charpenterie de marine sur la cote languedocenne: un metier, une tradition, un patrimoine*, Montpellier-Paris, aa. 1987-1988.
- FIRTH R. 1966, *Malay Fishermen. Their Peasant Economy*, Hamden, Archon Books.
- GEISTDOEFER A. 1981, *Les pêcheurs des Iles de La Madeleine*, (Quebec), "Tcnique et culture", n. 2, pp. 87-95.
- ID. 1983, *Fonction specifique des techniques de pêche dans une production alieutique*, "Technique et culture", n. 2, pp. 87-95.
- ID. 1984, *Connaissance et appropriation des territoires de pêche*, "Bulletin d'Ecologie Humaine", vol.II, n.3, pp.3-26.

- GODELIER M. 1981, *Lavoro*, in “Enciclopedia”, Vol. V, Torino, Einaudi.
- GRAFFAGNINI A. 1976, *Le barche romagnole, linee di una ricerca*, Cesena, Società di studi romagnoli.
- GUNDA B. 1984, *The Fishing Culture of the World*, Budapest, Akadémiai Kiadó, voll. I e II.
- HALLPIKE C. R. 1984, (ed. or. 1979), *I fondamenti del pensiero primitivo*, Roma, Editori Riuniti,
- HEIDEGGER M. 1978, *Che cosa significa pensare*, Milano, Sugarco.
- HIGARASHI T. 1984, *Locality-finding in relation to fishing activity at sea*, in Gunda B. (ed.), *The fishing culture of the world*, Budapest, Akadémiai Kiadó, vol. I, pp. 545-567.
- HUGO V. 1966, *I lavoratori del mare*, Milano, Mursia.
- INGOLD T. 1997, *Two reflections on ecological knowledge*, in *Preprints*, a cura di G. Sanga, “Convegno internazionale sui saperi naturalistici”, Venezia, 4-6 dicembre.
- IZZO P. 1989 (a cura di), *Le marinerie adriatiche fra '800 e '900*, Roma, De Luca ed.
- JANNI P. 1996, *Mare degli antichi*, Bari, Dedalo libri.
- JORION P. 1983, *Le pêcheurs d'Houat*, Parigi, Hermann.
- KABANE R. 1951, *The Sea as a Medium of Linguistic diffusion*, in “Italica”, XXVIII.
- LA CECLA F. 1985, *Cu abbitta abbitta e cu non abbitta mori*, in FIORE B. (a cura di), *Antropologia dello spazio*, “La ricerca folklorica”, n. 11, pp. 61-66.
- ID. 1990, *Un certo garbo*, in G. MONDARDINI MORELLI (a cura di), *La cultura del mare*, “La Ricerca Folklorica”, n. 21, pp. 25-28.
- LA MARMORA A. 1860, *Itinéraire de l'Île de Sardaigne*, Torino, Bocca.
- LANE F. C. 1983, *Le navi di Venezia fra i secoli VIII e XIV*, Torino, Einaudi.
- LA SORSA S. 1936, *Pescatori siciliani*, in “Lares”, VII, pp. 253-265.
- LAVERY B. 2005, *Navi. 5000 anni di avventure in mare*, Novara, De Agostini.
- LEROI-GOURAN A. 1971, *L'homme et la matière*, Parigi, Albin Michel.
- ID. 1973, *Mileux et technique*, Parigi, Albin Michel.
- ID. 1977, *Il gesto e la parola*, Torino, Einaudi, voll. I e II.
- LEVI D. 1949, *L'ipogeo di San Salvatore di Cabras in Sardegna*, Roma, La libreria dello Stato.

- LILLIU G. 1997, *Pesca e raccolta dalla preistoria all'età romana*, in G. MONDARDINI MORELLI (a cura di), *Pesca e pescatori in Sardegna*, Milano, Silvana, pp. 15-27.
- LOMBARDI SATRIANI L. M. e MELIGRANA M. 1985, *Precarietà esistenziale ed esorcizzazione del rischio nella cultura folklorica marinara del sud d'Italia*, in MONDARDINI MORELLI G. (a cura di), *La cultura del mare*, Roma-Reggio Calabria, Cangemi, pp. 153-164.
- MALINOWSKI B. 1978, *Argonauti del Pacifico occidentale*, Roma, Newton Compton.
- ID. 1976, *Magia, Scienza e Religione*, Roma, New Compton.
- MANNELLA G. 1990, *Elementi di tecnica navale*, Milano, Mursia.
- MARTINEZ - HIDALGO J. M. 1984, *El museu marítimu de Barcelona*, Barcellona.
- MARZARI M. 1982, *Il Bragozzo. Storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'Adriatico*, Milano, Mursia.
- ID. 1986, *Il museo della marineria di Cesenatico*, "Rivista marittima", anno CXIX, pp. 95-112.
- ID. 2000, *La regata della vela latina*, Sassari, Carlo Delfino Editore.
- MARZOCCHI S. 1983, *Valori e simboli sulle vele dell'Adriatico. Linee di una ricerca*, Urbino, Montefeltro Ed.
- MATELLI A. 1979, *Il gozzo*, Milano, Arti Grafiche.
- MATVEJEVICH P. 1993, *Mediterraneo*, Milano, Garzanti.
- MAZZACANE L. 1989 (a cura di), *La cultura del mare in area flegrea*, Laterza, Bari.
- MEDAS S. 2002, *Le navi, gli uomini, la navigazione*, Sassari, Carlo Delfino Editore.
- MEMMO D. 1984, *Calafati, squeri e barche di Chioggia*, voll. I e II, Chioggia, Ed. Charis.
- ID. 1989, *Un secolo di decorazione velica a Chioggia*, in P. IZZO (a cura di), *Le marinerie adriatiche fra '800 e '900*, Roma, De Luca Ed., pp. 105-108.
- MINÌ M. L. 1974, *Imbarcazioni per la pesca di mare ad Alghero*, in "BRADS" (Bollettino del Repertorio e dell'Atlante Demologico Sardo), pp. 49-54.
- MONDARDINI MORELLI G. 1976, *Razionalità economica e crisi della piccola pesca*, in AA. VV., *I rapporti della dipendenza*, Sassari, Gallizzi, pp. 97-128.
- ID. 1981, *Villaggi di pescatori in Sardegna*, Sassari, Iniziative Culturali.
- ID. 1984, *Lavoro e territorio nella cultura dei pescatori*, in Angioni G. (a cura di), *Il lavoro e le sue rappresentazioni*, "La ricerca folklorica", n. 9, pp. 107-112.

- ID. 1988, *Spazio e tempo nella cultura dei pescatori. Studi e ricerche in area mediterranea*, Pisa, Tip. Ed. Pisana.
- ID. 1989, *Storie di vita e di lavoro*, in AA. VV., *Donne e società in Sardegna*, Sassari, Iniziative culturali, pp. 33-58.
- ID. 1990, *Il mare le barche i pescatori. Cultura e produzione alieutica in Sardegna*, Sassari, Carlo Delfino Editore.
- ID. 1997, *Gente di mare in Sardegna. Antropologia dei saperi dei luoghi e dei corpi*, Nuoro, Istituto Superiore Regionale Etnografico.
- ID. 1998, *Traditional Use Rights in the Small-scale Fisheries and Marine Protected Areas between Sardinia and Corsica*, in D. SYMES (ed.), *Property Rights and Regulatory Systems in Fisheries*, Oxford, Blackwell, pp. 188-200.
- ID. 1999, *Fishing and Tourism in the Mediterranean: The Case of Sardinia*, in D. SYMES (ed.), *Europe's Southern Waters: Management Issues and Practice*, Oxford, Blackwell, pp. 78-87.
- ID. 2005, *Fra tradizione locale e promozione turistica dei centri costieri. I saperi delle donne e la pesca-turismo*, in CECILIA RAMI CECI (a cura di), *Turismo e sostenibilità*, Roma, Armando editore.
- ID. (a cura di) 1985, *La cultura del mare*, Roma-Reggio Calabria, Gangemi Editore
- ID. (a cura di) 1990, *La cultura del mare*, "La ricerca folklorica", n. 21.
- ID. (a cura di) 1995, *I figli di Glaukos. Temi e materiali di culture marinare in Sardegna e nel Mediterraneo*, Sassari, EDES.
- ID. (a cura di) 1997, *Pescatori in Sardegna. Mestieri del mare e delle acque interne*. Cinisello Balsamo, Amilcare Pizzi Editore.
- ID. (a cura di) 2000, *Miti della natura/Mondi della cultura. Turismo, parchi e saperi locali in Sardegna*, Sassari, EDES.
- ID. (a cura di) 2005, *La produzione della località. Saperi, pratiche e politiche del territorio*, Cagliari, CUEC.
- MORI A. 1948, *La pesca marittima in Sardegna*, in "Studi Sardi", Sassari, Gallizzi, pp. 215-245.
- ID. 1950, *Il popolamento costiero della Sardegna nei suoi rapporti con la pesca marittima*, "Annali della Facoltà di Lettere e Magistero di Cagliari", XVII, pp. 5-19.

- MORI ASS. 1948, *Le migrazioni stagionali dei pescatori nell'alto Tirreno in relazione col popolamento recente dei centri costieri*, "Bollettino della società geografica italiana", LXXXV, parte 1, pp. 223-237.
- MORUZZI L. 1999, *Rutunni e pisce spada. La classificazione dei pesci tra i pescatori di Ponza*, "L'uomo", vol. IV, n. 2, pp. 271-307.
- MOSCATI S. 2001, *Civiltà del mare. I fondamenti della storia mediterranea*, Napoli, Liguori Editore.
- OLLER F. y GARCIA DELGADO V. 1996, *Nuestra vela latina*, Barcellona, Editorial Juventud.
- PALSSON G. 1989, *The art of Fishing*, in "MAST" (Maritime Antropological Studies), n.1, pp. 1-20.
- ID. 1991, *Coastal economies, cultural accounts*, Manchester, Manchester University Press.
- PETTER G., GARAU B. 1981, *La nave e la vela*, Firenze, Giunti/Marzocco.
- PISTARINO G. 1983, *La civiltà dei mestieri. Pescatori in Liguria (secoli XIII-inizio XV)*, Genova, Civico Istituto Colombiano.
- PITRÈ G. 1913, *La famiglia, la casa, la vita del popolo siciliano*, Palermo, Reber.
- POGGIE J. J. e GERSUNY C. 1972, *Risk and Ritual: an Interpretation of Fishermen's Folklore in a New England Community*, "Journal of American Folklore", n. 85, pp. 66-72.
- QUONDAMATTEO G. 1977, *La civiltà marinara*, in QUONDAMATTEO G. e BELLOSI G., *Romagna Civiltà*, Imola, Grafiche Galeati, pp. 81-144.
- RAPACCIOLO F. 2004, *Elementi di teoria della nave*, La Spezia, Edizioni Modena.
- RICCA ROSSELLINI S. 1983, *Conoscenze che vanno scomparendo. Le manovre con le piccole barche attrezzate al terzo*, in AA. VV., *La marineria romagnola. L'uomo l'ambiente*, Cesenatico, Lit. Santini, pp.351-360.
- RUBIN DE CERVIN G. B. 1978, *Bateaux et battellerie de Venise*, Edita, Losanna.
- SANTI-MAZZINI G. (a cura di) 1995, *Procedimento di esecuzione dell'accostolato*, traduzione da G. VENCE, *Barche latine provenzali*, (in P. Gourret 1894), Sanremo, Pharos, pp. 20-25.
- SASSU G. M. 2004, *Esercitazioni nautiche*, Bologna, Calderini ed. agricole.
- SCHILLER F. 1968, *Saggi estetici*, Torino, Utet.

- SCHWEIZER J. 1973, *Die Fisher von Cabras. Ergologie und Hierarchie*, Zurigo, aku-Fotodruk.
- SILVESTRINI E. 1990, *Elementi decorativi sullo scafo di alcune imbarcazioni tradizionali*, in P. Izzo, (a cura di), *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, Roma, De Luca, pp. 59-72.
- SIMBULA P. F. 1996, *Navigare nel Medio-Evo*, in AA. VV., *VI Settimana della Cultura Scientifica*, Sassari, 22-31 Marzo, pp. 71-74.
- SIMONICCA A. 2005, *Teoria e prassi dell'heritage tourism*, in Rami-Ceci L. (a cura di), *Turismo e sostenibilità*, Roma, Armando editore.
- SINI O. 1986, *Lavoro e produzione nella cultura dei pescatori di Alghero*, tesi di laurea, Università degli Studi di Sassari, Facoltà di magistero, a a. 1985-86.
- TANGHERONI M. 1984, *La vita a bordo delle navi*, in AA. VV., *Artigiani e salariati: il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Rastignano, Editografica, pp. 155-187.
- TARGIONI TOZZETTI A. 1971, *La pesca in Italia*, Genova, "Annali del Min.dell'Agr. Ind. e Comm."
- TEDESCHI R. 1992, *La nave*, Torino, Nuova ERI.
- TERROSU ASOLE A. 1979, *Abitati sorti per il richiamo di porti pescherecci*, in Id., *La crescita di abitati in Sardegna dall'Alto Medioevo ai nostri giorni*, Cagliari-Roma, pp. 71-73.
- TOSCHI P. e PERUSINI G. 1963-64, *Importanza del folklore marinaro*, in "Bollettino dell'Atlante linguistico Mediterraneo", n. 5-6, Firenze, Olschki.
- THOMPSON P. 1985, *Women in the fishing: the Roots of Power between the Sexes*, "Comparative Studies in Society and History", vol. 27, n. 1., pp. 3-32.
- THOMPSON P., WAILEY T. e LUMNIS T. 1983, *Living the Fishing*, Londra, Routledge e Kegan Paul.
- TURCHINI A. 1985, *Ex voto marinari*, in AA. VV., *Barche e gente dell'Adriatico (1400-1900)*, Bologna, Grafis.
- VIOLA B. 1990, *La cantieristica tradizionale*, in P. IZZO (a cura di), *Le marinerie adriatiche fra '800 e '900*, Roma, De Luca, pp.73-82.
- WARNIER J. P. 2005, *La cultura materiale*, Roma, Meltemi.

- ZEDDA MACCIÒ I. e NUCARO M. A. 1983, *La pesca, una risorsa poco utilizzata*, in AA. VV., *Sardegna. L'uomo e le coste*, Milano, Amilcare Pizzi, pp. 211-222.
- ZITO M. 1975, *Elementi di teoria della nave*, Genova, Di Stefano.
- ZNAMIEROWSKA-PRUFFEROWA 1968, *Un museo vivente all'aperto con particolare riguardo alla pesca e ai trasporti per via acqua*, in "Architetti in Sicilia", nn. 17-18, gennaio-giugno.
- ID. 1984, *On the Protection of Traditional Products of Fishing Culture with Respect to Open-Air Museums*, in B. GUNDA (a cura di), *The Fishing Culture of the World*, Budapest, Akadémiai Kiadó.

Quarta di copertina

Il libro presenta le più recenti direzioni di ricerca del Laboratorio di Antropologia culturale e sociale (Dipartimento di Economia, Istituzioni e Società, Università di Sassari) in tema di culture marinare. Vengono presi in esame eventi che hanno come riferimento privilegiato il mare e le tradizioni locali (G. Mondardini), la ricerca d'archivio e bibliografica (R. Carta), e la costituzione di un inventario delle barche tradizionali nel Compartimento marittimo di Porto Torres (M. Puddu). Accoglie inoltre i saggi sulla Tonnara Saline di Stintino (S. Rubino) e sulla Tonnara di Favignana, in Sicilia, (R. Van Ginkel), che costituiscono un prezioso contributo storico-culturale e comparativo.