

LA DEVOZIONE DEI NAVIGANTI

IL CULTO DI AFRODITE ERICINA
NEL MEDITERRANEO

A CURA DI ENRICO ACQUARO, ANTONINO FILIPPI E STEFANO MEDAS

ESTRATTO



ATHENAION



Alma Mater Studiorum

*Università di Bologna, sede di Ravenna, Dipartimento di Storie e Metodi
per la Conservazione dei Beni Culturali*

BIBLIOTECA DI BYRSA

COLLANA DIRETTA DA ENRICO ACQUARO

7.





Regione Siciliana
Assessorato dei Beni Culturali ed Ambientali e della Pubblica Istruzione



Città di Erice

La pubblicazione è stata realizzata con il contributo
del Comune di Erice e della Regione Siciliana

LA DEVOZIONE DEI NAVIGANTI

IL CULTO DI AFRODITE ERICINA NEL MEDITERRANEO

*Atti del convegno di Erice
27-28 novembre 2009*

A CURA DI ENRICO ACQUARO, ANTONINO FILIPPI
E STEFANO MEDAS



ATHENAION

La redazione degli articoli è stata curata dall'Associazione culturale



MEILICHIOS - Centro Studi Storici ed Archeologici del Mediterraneo



E-mail: lumieresinternationales@yahoo.it

PROPRIETÀ ARTISTICA E LETTERARIA RISERVATA PER TUTTI I PAESI

È vietata la traduzione, la memorizzazione elettronica,
la riproduzione totale e parziale, con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia,
anche ad uso interno o didattico

Impaginazione e progetto grafico a cura di *Athenaion*

Copertina a cura di Milena Bobba

ISBN 978-88-6067-043-4

SOMMARIO

<i>Interventi e saluti:</i> Giacomo Tranchida, Sindaco di Erice Laura Montanti, Assessore alla Cultura del Comune di Erice	IX
<i>Presentazione</i> di Stefano Medas (Presidente Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, Venezia)	XI
<i>Introduzione</i> di Enrico Ragni, (Presidente Nazionale Gruppi Archeologici d'Italia)	XV
Sebastiano Tusa, <i>Ritualità e religiosità nelle antiche navigazioni mediterranee nella prospettiva archeologica e topografica</i>	1
Stefano Medas, <i>Gli occhi e l'anima propria delle barche: religiosità e credenze popolari tra antichità e tradizione</i>	11
Antonino Filippi, Nicolò Savalli, <i>La topografia del Monte Erice nell'antichità</i>	25
Salvatore De Vincenzo, <i>Nuove indagini a Erice. Le prospezioni geomagnetiche lungo il versante nord-orientale della città</i>	35
Maria Luisa Famà, <i>Su alcuni materiali di Erice nelle Collezioni archeologiche del Museo Regionale «A. Pepoli» di Trapani</i>	49
Aldina Tusa Cutroni, <i>Il culto di Afrodite nella monetazione di Erice</i>	63
Rossella Giglio, <i>Capo Boeo: traffici, naviganti e divinità alla luce delle ultime ricerche nel parco archeologico di Marsala</i>	71
Beatrice Lietz, <i>La dea di Erice nel suo contesto mediterraneo: un'identità contesa</i>	89
Luis Alberto Ruiz Cabrero, <i>La devoción de los navegantes. El culto de Astarté ericina en el Mediterráneo</i>	97

VIII *La devozione dei naviganti. Il culto di Afrodite ericina nel Mediterraneo*

Francesca Spatafora, <i>Attestazioni di culti femminili nei santuari della Sicilia Occidentale</i>	137
Enrico Acquaro, <i>Ricerche a Mozia: interculturalità di una colonia fenicia</i>	153
Paolo Barresi, <i>Il culto di Venere ad Erice in età romana: le testimonianze archeologiche</i>	161
Alba Maria Orselli, <i>Santi che navigano, santi dei naviganti</i>	173
Emanuela Palmisano, <i>La Dea e la Vergine. La festa di santa Maria di Ognina</i>	187
Michele Rosario Giacalone, <i>Il culto di Santa Lucia a Trapani tra il XVI e XVII secolo: devozione di pescatori e marinai e suggestioni antropologiche</i>	203
Francesco Laratta, <i>La presenza pisana in Sicilia e il culto di San Ranieri</i>	215
Luigi Biondo, <i>Il restauro della Cappella dei Pescatori della Basilica dell'Annunziata di Trapani: il cantiere della conoscenza, il cantiere aperto</i>	225

GLI OCCHI E L'ANIMA PROPRIA DELLE BARCHE: RELIGIOSITÀ E CREDENZE POPOLARI TRA ANTICHITÀ E TRADIZIONE

STEFANO MEDAS

Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale

Università di Bologna

Il mondo della marineria, inteso nei suoi più ampi aspetti tecnici, culturali e sociali, è sempre stato caratterizzato da un forte conservatorismo, che tra le genti di mare ha decretato straordinari fenomeni di sopravvivenza di lunga e, addirittura, di lunghissima durata. Nel corso dei secoli, questi fenomeni si sono sviluppati con modalità diverse, a volte senza soluzione di continuità e a volte nella forma di tradizioni perdute e poi recuperate. Anche quando determinate soluzioni tecniche o determinati comportamenti socio-culturali si perdono, la loro ripresa rappresenta il segno tangibile di un orizzonte tecnico e culturale rimasto immutato, che si ripropone per le sue valenze pratiche e intellettuali nel contesto di un rapporto con gli elementi che sostanzialmente non è cambiato, soprattutto a livello popolare e nonostante i progressi intervenuti col tempo. Questo è accaduto fino al tramonto della vela, tra la metà del XIX e gli inizi del XX secolo, per giungere fino alla metà dello stesso secolo nella marineria minore, sia in quella da traffico che, specialmente, in quella da pesca. La marineria tradizionale, dunque, indagata attraverso una lettura filologica e, potremmo dire, di tipo “stratigrafico”, riconoscendo cioè quanto è sopravvissuto del suo orizzonte tecnico-culturale “arcaico” e quanto riconduce invece ad apporti più o meno recenti, rappresenta uno straordinario laboratorio di analisi comparativa per lo studio delle marinerie antiche, medievali e moderne (1).

Questa continuità di lunga durata si manifesta con forza anche negli aspetti antropologici, non solo negli usi e costumi delle genti di mare ma anche nelle concezioni religiose, nelle credenze popolari e nel significativo rapporto che si è sempre creato tra l'uomo e l'imbarcazione. Da questa, del resto, dipendono il sostentamento e la stessa vita dei marinai; ed è per tale ragione che con questa si crea uno stretto rapporto di interdipendenza, che va ben oltre la funzionalità pratica. Accade infatti che le barche, soprattutto il naviglio minore ma, almeno in parte, anche le navi, raramente siano state considerate dai naviganti come dei meri oggetti funzionali; al contrario, fin dalle origini l'uomo ha conferito alle proprie imbarcazioni un carattere che in qualche modo le qualifica, dunque un comportamento, in definitiva un'anima propria che le

pone quasi, o completamente, sul piano di veri e propri esseri viventi. Come tali, le imbarcazioni possono addirittura essere considerate parte integrante del clan o del nucleo familiare, non solo come soggetti in cui si ripongono le speranze e le aspettative di vita ma anche come soggetti con cui si interagisce sul piano umano, quindi con cui si parla, a cui ci si rivolge con lodi o con invettive, pregandole per la salvezza dei suoi uomini o maledicendole per non aver evitato un disastro in mare (2).

La concezione della barca come essere vivente emerge con forza tanto nel mondo antico quanto nella recente marineria tradizionale, a conferma di quel rapporto immutato tra l'uomo e gli elementi, di quelle esigenze essenziali, fondamentali, che generano risposte essenziali e fondamentali. In effetti, la lunghissima persistenza di questo modo di sentire deriva proprio da tali fattori, che stanno alla base della vitalità della tradizione.

I racconti dei vecchi pescatori e naviganti sono molto significativi in questo senso e le testimonianze che abbiamo raccolto nell'arco degli ultimi vent'anni lungo il litorale italiano dell'Adriatico testimoniano questo stretto rapporto tra gli uomini e le loro barche (3). Sulla costa romagnola, per esempio era abbastanza diffusa l'idea che la barca avesse un proprio comportamento specifico, a prescindere dalla condotta dei marinai; dunque, che potesse risolvere favorevolmente una manovra sbagliata o salvare il proprio equipaggio da un fortunale improvviso. Tale comportamento dipendeva, evidentemente, dalle buone qualità della barca e della sua attrezzatura (robustezza e linee dello scafo, piano velico, timone, manovre fisse e correnti), dunque dalle sue caratteristiche costruttive e strutturali, oltre che da una buona manutenzione e, naturalmente, dalla buona sorte. Tuttavia, nonostante i marinai fossero pienamente consapevoli di questo fatto, in circostanze estreme subentrava nella concezione popolare una sorta di valenza magica dell'evento, da cui emergeva l'anima propria della barca, in grado lei stessa di prendere il governo e di scongiurare un pericolo certo. Appare chiaro, dunque, il significato di certe espressioni tradizionali: «la barca è brava», quando tiene bene il vento e il mare, o «ha avuto giudizio da sola», quando ha permesso di scampare ad un incidente che gli uomini non erano riusciti a prevenire (4).

Concetti simili erano presenti nel mondo antico; basterà richiamare i versi in cui Omero descrive le straordinarie navi dei Feaci, che navigavano senza piloti perché erano in grado di guidarsi da sole, sapendo loro stesse dove dovevano andare e quale rotta dovevano seguire (*Odissea*, VIII, 555-563). Benché nascosto all'interno di un contesto mitologico, il sentimento è sempre lo stesso; tanto nel primo arcaismo quanto nella recente tradizione, i naviganti attribuivano una sorta di anima alle proprie navi e, dunque, delle facoltà intellettive, in una commistione tra mito e credenza popolare.

Altrettanto significativo risulta il comportamento delle genti di mare in

caso di eventi nefasti, come testimonia un racconto raccolto tra i pescatori del porto di Rimini, relativo ad un episodio riconducibile agli inizi del Novecento: una donna disperata si scagliò con invettive durissime contro il trabaccolo che aveva riportato i corpi senza vita del marito e di un figlio, rivolgendosi direttamente alla barca come se fosse una persona, maledicendola per il suo cattivo comportamento e addirittura picchiandola con un bastone.

Questa credenza popolare conviveva naturalmente con la devozione religiosa, con le preghiere rivolte alla Vergine e ai Santi, di cui gli *ex voto* che popolano le chiese delle città e dei borghi marinari sono la testimonianza più viva. Nella cultura delle genti di mare, del resto, la convivenza tra religiosità e superstizione ha rappresentato in ogni tempo un tratto costante, al punto tale che in molti casi i due ambiti tendono a confondersi o, per lo meno, a compenetrarsi (5).

L'elemento che qualifica materialmente, in modo inequivocabile, quella che abbiamo definito come l'anima propria della barca è rappresentato dalla presenza degli occhi sulla prua. Si tratta di una tradizione antichissima, probabilmente contestuale alla stessa nascita delle prime imbarcazioni; nel Mediterraneo trova una documentazione completa, sia storica che archeologica, a partire dall'epoca arcaica, perdurando poi per tutta l'antichità; ma la sua origine risale certamente molto più indietro nel tempo (6). Nessun contesto fa eccezione: incontriamo imbarcazioni con gli occhi tanto dell'iconografia di ambito fenicio-punico quanto in quella greca e in quella romana, tanto nelle navi da trasporto quanto nelle navi da guerra (fig. 1). Durante il medioevo questo uso sembra perdersi, per tornare invece a diffondersi con grande forza in tempi relativamente recenti, nel XIX secolo, fino a diventare una caratteristica comune nelle marinerie tradizionali di molte regioni del pianeta, in particolare nel Mediterraneo, nell'Oceano Indiano e nel Pacifico occidentale (7).

Abbiamo già evidenziato, del resto, come i fenomeni di continuità, di abbandono e di recupero di determinate tradizioni, anche a distanza di molto tempo, rappresentino l'espressio-



Fig. 1. *La nave di Odisseo, raffigurata su uno stamnos attico a figure rosse ora al British Museum, 490-480 a.C. ca. (da Spathari 1995). In evidenza l'occhio sul mascone di sinistra.*

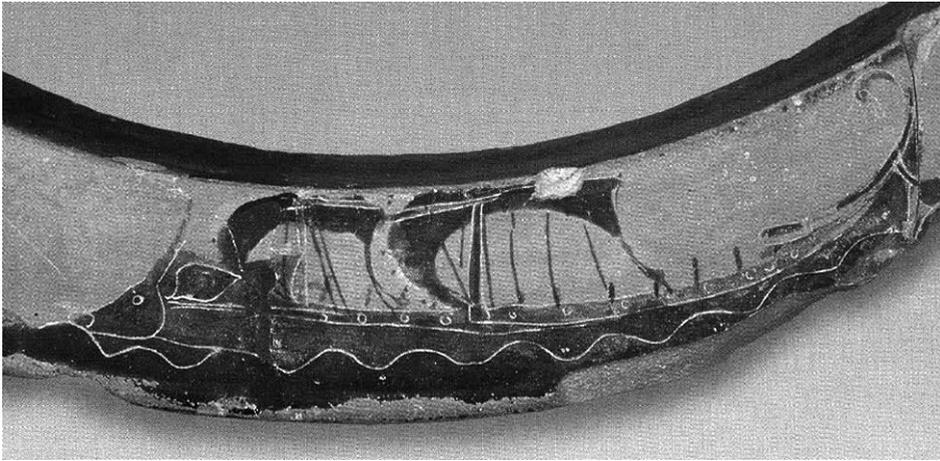


Fig. 2. *Nave lunga con prua che richiama il muso di un animale, in un frammento di cratere attico a figure nere del Museo Archeologico di Corinto, fine del VI sec. a.C. (da Spathari 1995).*

ne di sentimenti comuni tra le genti di mare, rimasti sostanzialmente immutati per secoli e addirittura per millenni, dettati da un rapporto tra l'uomo e gli elementi che ha conservato caratteri costanti fino al tramonto della vela, cioè fino a pochissimo tempo fa. Il significato storico e, potremmo dire, "archeologico" della tradizione si misura quindi non tanto nella continuità cronologica, che può anche venir meno, ma, piuttosto, nella coerenza di comportamenti imprescindibili, necessari, essenziali, in cui il progresso si arresta spesso di fronte ad una cultura che, almeno a livello popolare, è rimasta sostanzialmente arcaica fino agli inizi del Novecento; in alcuni casi, in determinate nicchie geografiche e culturali, addirittura fino a pochi decenni fa.

Tanto nel mondo antico quanto nella recente tradizione marinaresca, gli occhi delle barche non avevano alcun carattere funzionale, ma rivestivano significati di carattere apotropaico, per allontanare i pericoli o i nemici (nel caso delle navi da guerra), o antropomorfo, per consentire all'imbarcazione di "vedere" la propria rotta e, dunque, di seguire il giusto corso (8). Con ogni evidenza i due significati convivono ed è difficile identificare quale sia quello prevalente. Nel secondo caso appare evidente il richiamo all'anima propria della barca; in qualche modo gli occhi ne identificano il "volto" o il "muso", rappresentato dalla prua, come se si trattasse di un animale (9) (fig. 2).

Basandosi su indagini di carattere etnografico, James Hornell riconduce la presenza degli occhi a due differenti origini: una di tipo apotropaico, che sarebbe caratteristica o comunque prevalente nel Mediterraneo, e una di tipo religioso, che trova invece riscontro in India, dove gli occhi appaiono in diretto rapporto con una divinità, rappresentando simbolicamente la divinità tutelare dell'imbarcazione e conferendo alla prua il carattere di uno

spazio sacralizzato (10). Questa idea è stata riproposta anche in relazione al significato che gli occhi e la prua della nave potevano rivestire nel Mediterraneo antico (11), benché le fonti a disposizione non offrano un quadro assolutamente certo in questo senso. L'ipotesi risulta comunque interessante nell'ottica di una commistione, o anche di una confusione, tra l'aspetto sacro e quello profano, che tanto spesso trova riscontro nella cultura delle genti di mare. A livello tradizionale questa situazione ricorre proprio in rapporto con la prua delle imbarcazioni, in cui simbologie religiose si trovano associate a simbologie profane, come accade, per esempio, in certe barche da pesca siciliane, dove la presenza dell'occhio e quella di altre simbologie pagane (tra cui il Cavallo marino e la Sirena) convive con quella della Vergine e dei Santi (12) (fig. 3).



Fig. 4. Un bragozzo con i tondi dei due "occhi" in cui sono inserite, rispettivamente per quello di sinistra e per quello di destra, le immagini cristiane della Croce e della Vergine (da Penzo 1992).



Fig. 3. *Varca cù spiruni* siciliana (da Bellabarba, Guerreri 2002).

Incontriamo poi il caso dei bragozzi di Chioggia, in cui domina tradizionalmente la simbologia cristiana: i masconi della prua possono essere quasi interamente occupati dall'immagine di due angeli, oppure essere dominati da due grandi occhi di forma semplificata, rappresentati da dei tondi bianchi in cui spesso, però, si compenetrano immagini di tradizione cristiana come la Croce e la Vergine; la prua costituisce lo spazio "sacro" in cui compaiono anche altri simboli, quali la colomba della Pace e diverse simbologie sacre (13) (fig. 4). In questi casi il significato apotropaico è quindi assunto dalla simbologia religiosa.

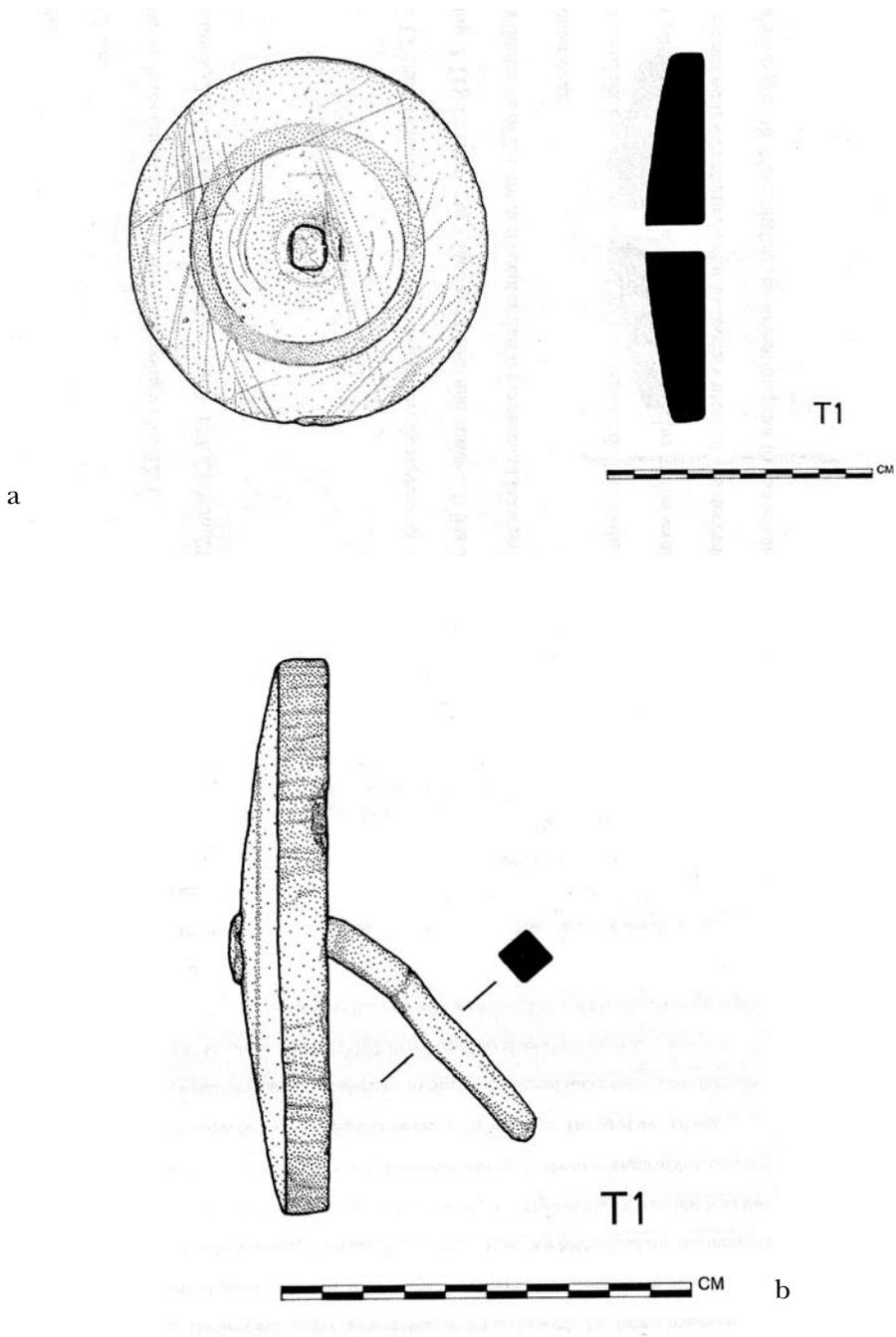


Fig. 5. Disco marmereo / ophthalmos dal relitto di Tektas Burnu, con tracce di un cerchio dipinto e con il perno per fissarlo alla prua della nave (da Nowak 2006).

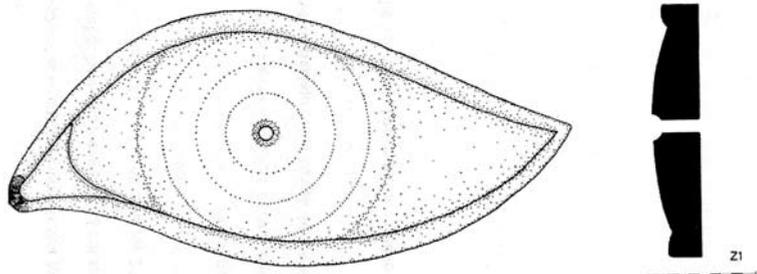


Fig. 6. L'*ophthalmos* marmoreo integro dal Pireo, su cui si conservano tracce dei circoli dipinti che definiscono l'iride (da Nowak 2006).

La presenza degli occhi sulla prua delle navi antiche è testimoniata non solo dall'iconografia: alcuni singolari rinvenimenti archeologici dimostrano che gli occhi, nella loro forma completa o limitatamente al disco dell'iride, erano realizzati in marmo, decorati con circoli policromi dipinti (14), e venivano applicati allo scafo per mezzo di un grosso perno di piombo, come testimonia uno dei due esemplari rinvenuti nel relitto di Tektaş Burnu, in Turchia, data-to nella seconda metà del V sec. a.C. (15) (fig. 5). Vanno inoltre ricordati altri due esemplari di dischi / *ophthalmoi* provenienti dalle coste israeliane (16) e, soprattutto, gli occhi marmorei a profilo intero rinvenuti nell'*agorà* di Atene e al Pireo, databili nell'ambito del V sec. a.C. (17) (fig. 6). Evidentemente, non avevano alcuna funzionalità pratica; servivano solo come simboli apotropaici.

Come abbiamo ricordato sopra, molte imbarcazioni tradizionali hanno conservato o recuperato gli occhi apotropaici sulla prua, spesso trasformati in simboli più semplici, normalmente dipinti e non applicati, come dei tondi bianchi o delle stelle (in questi casi il valore della tradizione persiste nella forma di simboli beneauguranti, ma il significato originario dell'occhio si presenta probabilmente sfumato). I caratteristici occhi di colore rosso dei trabaccoli adriatici, imbarcazioni da pesca e da traffico che navigavano fino alla prima metà del Novecento (oggi ne sopravvivono soltanto pochissimi esemplari) (18), rappresentano uno degli esempi più significativi (fig. 7); come accadeva per gli *ophthalmoi* di marmo delle navi antiche, anche questi erano elementi applicati allo scafo, ma intagliati in legno di quercia e molto rilevati. La loro forma

particolare, perfettamente adattata alla prua di questa barca, testimonia come la tradizione degli occhi abbia conosciuto nel tempo molteplici e differenti soluzioni formali. Poiché nei trabaccoli di maggiori dimensioni presentano un foro al centro (che identifica la pupilla), questi occhi vengono spesso, erroneamente, identificati con gli occhi di cubia (le aperture attraverso cui passano le gomene o le catene delle ancore), dunque gli viene attribuita una funzionalità pratica. In realtà non vi è alcuna relazione, dal momento che gli occhi di cubia, secondo una chiara logica strutturale e funzionale, sono collocati più in basso (19). Anche gli occhi del trabaccolo svolgevano una pura funzione apotropaica e antropomorfa; servivano alla barca per “vedere”, per seguire con coscienza la propria rotta, oltre che per avere un volto che la equiparava ad una sorta di essere vivente. Possiamo concludere, dunque, con un simpatico aneddoto ricordato dall’amico Riccardo Brizzi in apertura del suo *Trattato dei trabaccoli*: «I trabaccoli non sono mai stati in Oceano, ma hanno girato il Mediterraneo in tutti i sensi. A Fano si conserva il modello di un trabaccolo che arrivò a Gibilterra, ma quando vide l’Atlantico chiuse gli occhi dalla paura e tornò indietro. Non aveva paura del mare, ma del fatto che prima di trovare una buona osteria avrebbe dovuto navigare tanto da essere tutto coperto di conchiglie. Il fatto che chiudesse gli occhi è credibile, perché il trabaccolo è stata l’ultima nave cogli occhi che si ricordi nell’Adriatico a memoria d’uomo. Ma dovete sapere quanto segue. Che gli occhi non servivano per farci passare le catene dell’ànchora, cioè non erano occhi di cubia. Che spesso quelli delle barche piccole mancavano del foro centrale e talvolta anche le barche grandi li avevano tappati con due stelle. Ciò in Romagna non accadeva mai. Gli occhi delle barche grandi ci vedevano» (Brizzi 1969, p. 3).

NOTE

(1) Taylor 1957; Puglisi 1971; Medas 2004a; Medas 2004b; Medas & Brizzi 2008.

(2) In un contesto delle origini basterà ricordare l’importante rapporto socio-culturale, oltre che magico e religioso, che ha sempre legato le comunità di naviganti primitivi con le proprie imbarcazioni (Malinowski 1922; Haddon & Hornell 1936-1938; Lewis 1994).

(3) Testimonianze raccolte a Venezia e Chioggia, nei porti di Cesenatico, Bellaria, Rimini, Riccione, Cattolica, Pesaro, Fano e Senigallia. A tale riguardo desidero porgere un sincero ringraziamento all’amico Prof. Riccardo Brizzi, profondo conoscitore della marineria tradizionale dell’Adriatico, che negli anni Trenta e Quaranta del Novecento ha navigato con gli ultimi trabaccoli a vela, convivendo con le genti di mare di quegli anni, per i numerosi racconti di cui mi ha reso partecipe (le sue esperienze sono in parte confluite nei libri che ha dedicato alla marineria romagnola, tra cui ricordiamo, come particolarmente significativi, Brizzi 1969 e 1999). Si tratta di storie emblematiche, spesso tramandate, che lui stesso ha sentito raccontare da vecchi marinai e che, per tale motivo, risalgono ad un periodo compreso tra la fine dell’Ottocento e i primi decenni del Novecento.



Fig. 7. Particolare della prua del trabaccolo "Il Nuovo Trionfo" (lunghezza 18 m, stazza 35 t), costruito a Cattolica nel 1926 e ora a Venezia. Si tratta di uno degli ultimissimi trabaccoli ancora naviganti, pur con un armo velico modificato. Sono evidenti i caratteristici occhi apotropaici scolpiti in legno e dipinti di rosso, sotto i quali, più in basso, si riconoscono gli occhi di cubia attraverso cui passano le catene delle ancore (foto dell'autore).

(4) Questa seconda espressione si riferisce, per esempio, al caso in cui, rientrando verso il porto con mare burrascoso da poppa, l'imbarcazione tendeva a "prendere la corsa", cioè a scivolare nel cavo dell'onda oltre la prua, acquistando così molta velocità e togliendo efficienza idrodinamica al timone, col grave rischio che finisse per traversarsi all'onda e rovesciarsi. Il rientro in porto con queste condizioni di mare era uno dei pericoli più grandi, soprattutto quando si raggiungeva la zona dei frangenti; qualora l'equipaggio non riuscisse a frenare la corsa della barca, riducendo vela e calando da poppa la spera o l'ancora galleggiante, allora le speranze erano rivolte ai Santi e alla stessa barca, che, ormai ingovernabile, poteva salvarsi solo grazie alla fortuna e alla "sua" capacità di mantenere la direzione.

(5) Si veda, per esempio, AA.VV. 2003.

(6) Nella ceramica attica del periodo geometrico, tra il IX e l'VIII sec. a.C., sono raffigurate numerose navi lunghe che portano sulla prua degli "occhi" di forma ancora molto stilizzata, costituiti da un circolo con dei raggi all'interno, mentre a partire dal VI sec. a.C. l'occhio inizia ad assumere forme decisamente realistiche (si veda la rassegna iconografica in Basch 1987, pp. 155-264).

(7) In materia restano fondamentali i lavori di James Hornell (1923, 1938); si vedano, inoltre, per settori geografici specifici: Brindley 1926, p. 27; Donnelly 1926; Brindley 1929; Senior 1929; Brindley 1930; Brindley 1932; Marzari 1988, p. 145; Filigueiras 1995.

(8) Carlson 2009, pp. 357-359. In questo senso sono significativi i versi di Eschilo in cui compare l'immagine delle navi da guerra che scrutano l'orizzonte «con occhi ben aperti», per seguire la loro rotta (*Supplici*, 713-718).

(9) Nelle unità da guerra antiche l'idea secondo cui la nave avrebbe un "volto" o, piuttosto, un "muso", sembra evidenziata, oltre che dalla presenza degli occhi, anche dalla presenza di "orecchie", di quelle che le fonti chiamano *epotides*. Secondo i casi, si identificano con le paratie di chiusura anteriore delle cosiddette "casce dei remi", cioè delle strutture longitudinali e solidali con lo scafo, sporgenti dalle fiancate, che contenevano le scalmiere (Casson 1971, pp. 85-86), oppure con le gru utilizzate per salpare le ancore. Guardando da davanti la prua di queste navi doveva effettivamente sembrare di poter riconoscere il muso di un animale (qualcosa di simile ad un cinghiale o ad un cane, secondo i casi), in cui i diversi elementi avevano una collocazione coerente: gli occhi, le orecchie e anche un muso prominente, rappresentato dal rostro.

(10) Hornell 1938, p. 348; Homell 1943.

(11) Nowak 2001, pp. 91-92; per una più ampia discussione sul significato che gli occhi delle imbarcazioni avevano nel mondo greco-romano e per altre simbologie di carattere apotropico legate alle navi e alla navigazione, si veda Nowak 2006, pp. 116-168.

(12) Horenell 1923, pp. 306-313; Bellabarba & Guerrieri 2002, pp. 36-41, 216-221.

(13) Marzari 1982; Penzo 1992.

(14) Nowak 2006.

(15) I due *ophthalmoi* marmorei del relitto di Tektaş Burnu sono costituiti da dischi che hanno un diametro di 13,8 e 13,5 cm rispettivamente. Si tratta dell'unico rinvenimento effettivamente in relazione diretta con i resti della nave (Nowak 1999; Nowak 2001).

(16) Si tratta di due rinvenimenti isolati, rispettivamente dal mare di Yavneh Yam e di Megadim; nel primo caso il disco/*ophthalmos* è andato perduto (presentava un diametro di 20 cm ca.), mentre nel secondo caso (disco del diametro di 23,5 cm) il reperto potrebbe essere in relazione con un relitto. Non vi sono elementi certi per un'attribuzione cronologica, per cui si ipotizza, rispettivamente, il V-IV sec. a.C. e l'età ellenistica (Carlson 2009, p. 356).

(17). Si tratta di tre frammenti provenienti dall'*agorà* ateniese, di nove frammenti e di un esem-

plare integro provenienti dal Pireo, tutti di marmo. L'unico esemplare integro presenta una lunghezza di 53 cm, un'altezza di 24 cm e uno spessore compreso tra 2,5 e 4,5 cm. In origine l'iride era definita da circoli dipinti di colore rosso e bianco, la pupilla da un punto nero. Questi *ophthalmoi* marmorei costituivano certamente parte della dotazione delle navi militari, come attesterebbe anche il fatto che sono menzionati nei celebri inventari navali del Pireo. Si vedano Saatsoglou-Palaiadele 1980 e Carlson 2009, pp. 347-353.

(18) I trabaccoli da trasporto avevano una lunghezza compresa tra i 18 e i 22 / 24 m, con una stazza tra le 35 e le 80 t ca. Quelli da pesca, detti anche "barchetti" in Romagna, erano più piccoli, misurando tra i 12 e i 14 m di lunghezza ca. Si tratta dell'imbarcazione caratteristica dell'alto e medio Adriatico, la cui comparsa si riconduce alla seconda metà del XVII secolo (Marzari 1988; Patrignani 1988).

(19) Marzari 1988, p. 145.

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., 2003, *Per grazia ricevuta. Sacro e profano negli ex voto marinari*, Rimini.
- Bellabarba, S., Guerreri, E., 2002, *Vele italiane della costa occidentale dal Medioevo al Novecento*, Milano.
- Brindley, H. H., 1926, An African Oculus. *The Mariner's Mirror*, 12, 2, p. 217.
- Brindley, H. H., 1929, Survivals of the Oculus. *The Mariner's Mirror*, 15, 1, p. 71.
- Brindley, H. H., 1930, Vestiges of Oculus Bow Ornament. *The Mariner's Mirror*, 16, 3, p. 280.
- Brindley, H. H., 1932, The Syracuse Oculus. *The Mariner's Mirror*, 18, 1, pp. 96-97.
- Casson, L., 1995, *Ship and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore, Maryland (prima edizione Princeton, New Jersey 1971).
- Brizzi, R. (Dino), 1969, *Trattato dei trabaccoli e della navigazione coi medesimi*, Bologna.
- Brizzi, R. (Dino), 1999, *Quando si navigava con i trabaccoli*, Rimini.
- Carlson, D. N., 2009, Seeing the Sea. Ships' Eyes in Classical Greece. *Hesperia*, 78, pp. 347-365.
- Donnelly, A., 1926, The "Oculus" in Chinese Craft. *The Mariner's Mirror*, 12, 3, p. 339.
- Filigueiras, L. O., 1995, Some Vestiges of Old Protective Ritual Practice in Portuguese Local Boats, in *Tropis III. 3rd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 1989, Proceedings*, H. Tzalas (ed.), Athens, pp. 149-166.
- Haddon, A. C. & Hornell, J., 1936-1938, *Canoes of Oceania*, I-III, Honolulu, Hawaii.
- Hornell, J., 1923, Survivals of the Use of Oculi in Modern Boats. *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 53 (Jul. – Dec.), pp. 289-321.
- Hornell, J. 1938, Boat Oculi Survivals: Additional Records. *The Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, 68 (Jul. – Dec.), pp. 339-348.
- Hornell, J., 1943, The Prow of the Ship: Sanctuary of the Tutelary Deity. *Man*, 43 (Nov.-Dec.), pp. 121-128.
- Lewis, D., 1994, *We, the Navigators. The Ancient Art of Landfinding in the Pacific, second edition*, Honolulu (prima edizione, Canberra 1972).
- Malinowski, B., 1922, *Argonauts of the Western Pacific. An Account of Native Enterprise and Adventure in the Archipelagoes of Melanesian New Guinea*, London (traduzione italiana: *Argonauti del Pacifico Occidentale. Riti magici e vita quotidiana nella società primitiva*, Roma 1978).
- Marzari, M., 1982, *Il bragozzo. Storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'Adriatico*, Milano.
- Marzari, M., 1988, *Trabaccoli e pieleggi, nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, Milano.
- Medas, S., 2004a, *De rebus nauticis. L'arte della navigazione nel mondo antico*, Roma.

- Medas, S., 2004b, Nautica tradizionale e navigazione antica, in *Atti del 2° Convegno Nazionale di Etnoarcheologia, Mondaino, 7-8 giugno 2001*, M. Barogi & F. Lugli (edd.), Rimini, pp. 170-178.
- Medas, S. & Brizzi, R., 2008, Meteorologia pratica e navigazione. Elementi a confronto tra antichità e tradizione, in *Atti del 3° Convegno Nazionale di Etnoarcheologia, Mondaino 17-19 marzo 2004*, F. Lugli & A. A. Stopiello (edd.), *BAR International Series 1841*, Oxford, pp. 197-204.
- Nowak, T. J., 1999, A Marble *Ophthalmos* from Tektaş Burnu. *The INA Quarterly*, 26, 4 (Winter), pp. 10-11.
- Nowak, T. J., 2001, A preliminary report on *ophthalmoi* from the Tektaş Burnu shipwreck. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 30, 1, pp. 86-94.
- Nowak, T. J., 2006, *Archaeological evidence for ship eyes. An analysis of their form and function. Thesis – Graduate Studies of Texas A&M University – Master of Arts.*
- Patrignani, W., 1988, *Il trabaccolo e la sua gente*, Fano.
- Penzo, G., 1992, *Il bragosso*, Sottomarina (Chioggia).
- Puglisi, G., 1971, *Navigatori senza bussola. Quando la nautica era un'arte*, Allegato al Supplemento Tecnico della *Rivista Marittima* 1971, Roma.
- Saatsoglou-Palaiadele, C., 1980, Marble eyes from Piraeus. *Archaiologike Ephemeris*, 1978, pp. 119-135, pls. 40-41 (articolo in greco: Σαατσόγλου-Παλαιαδέλη, Χ., ΜΑΡΜΑΡΙΝΟΙ ΟΦΘΑΛΜΟΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ. *ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΣ*, 1978).
- Senior, W., 1929, Oculi and other Decorations: Northern Adriatic. *The Mariner's Mirror*, 15, 1, pp. 71-72.
- Spathari, E., 1995, *Sailing through Time. The Ship in Greek Art*, Athens.
- Taylor, E. G. R., 1957, *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*, London-New York.

