

Piccole barche e culture d'acqua

a cura di Francesco Vallerani
e Glauco Sanga

- 3 Tra lagune e entroterra: alla ricerca di piccole barche e di storie d'acqua
Francesco Vallerani
- 15 Il naviglio tradizionale e gli interventi di tutela. Il caso della *caorlina* "Giorgia": relazione tecnica e glossario. Parte I: relazione tecnica
Gilberto Penzo
- 25 Il naviglio tradizionale e gli interventi di tutela. Il caso della *caorlina* "Giorgia": relazione tecnica e glossario. Parte II: glossario
Gilberto Penzo
- 43 La *sanpieroà*: saperi manuali, tecnici e naturalistici di cantieristica lignea nella laguna di Venezia
Susanna Cadel
- 63 La riscoperta della nautica tradizionale. La *pantana* dell'alto Sile
Carlo Michieletto
- 75 Il burchiello della Bormida castellazese costruito da Filippo Caselli
Gian Domenico Zucca u Stuk
- 105 Chi cheri pappai piscau si sciundi su paneri. Barche, pescatori e stagni di Sardegna
Federica Letizia Cavallo
- 123 Linee curve
Glauco Sanga

Interventi

- 129 Seggiolai e impagliatrici. Una lettura dei processi di trasformazione del distretto friulano della sedia
Angela Zolli

Rassegne

- 153 Jacques Rancière tra i selvaggi. Per una critica dell'antropologia politica
Carlo Capello



Errefe La ricerca folklorica

Rivista semestrale
numero 59, aprile 2009
direttore responsabile
Glauco Sanga, Università di Venezia

Grafo | gestione Igb Group srl
via A. Volta, 21/A
25010 San Zeno Naviglio (BS)
www.grafo.it

redazione
redazione@grafo.it - tel. 030.354 2997

libreria e abbonamenti
libreria@grafo.it - tel. 030.354 2997

Tra lagune e entroterra: alla ricerca di piccole barche e di storie d'acqua

ABSTRACT

Lagoons and the hinterland: in search of small boats and water-related stories (by Francesco Vallerani)

The theme that runs through this essay, which also introduces the contributions included in this issue by Erreffe, is the interest in a specific heritage of material culture that is at risk of disappearing for good: the tradition of small boats. Not the boats seen sailing along the coasts or small open-sea or lagoon fishing boats, but the wide variety of small boats used on the internal waterways of Italy. The disappearance of water-craft and their progressive replacement by standardised glass-fibre boats goes hand-in-hand with the loss of geographic memory, the customs of an itinerant life, and the affection felt by local inhabitants for the appurtenances of the coastal sailing life. Interest in river and lake cultures is growing, as is shown by the many scientific surveys, inventories, glossaries, and conservation of related objects, but also in the projects related to the recreational use of traditional boats.

I nostri giorni, purtroppo, hanno visto il sopravvento delle materie plastiche e del metallo che hanno lasciato alle barche tradizionali, con i loro caldi toni di colore e le loro raffinate forme, il compito di rimanere a testimonianza di un patrimonio di conoscenze e manualità che va rapidamente dissolvendosi.

[J. Wilson, 1991]

1. Per una mappa delle navigazioni perdute

Il ruolo della piccola navigazione nella complessa idrografia minore, rinvenibile in qualunque contesto geografico del pianeta, è senza dubbio uno tra i temi più suggestivi e fecondi a cui dedicarsi, avviando le riflessioni da peculiari punti di vista, a seconda che si voglia privilegiare l'approccio antropologico, geografico e storico, ma anche letterario, economico e storico artistico. Si tratta di voler aprire gli occhi su ciò che resta di un patrimonio culturale e ambientale rimasto in ombra, trascurato, in fase di totale estinzione per quanto riguarda l'operatività funzionale e di non meno rischioso deperimento memoriale, quasi un "olocausto" dovuto al prepotente ingresso della vetroresina. La china triste dell'obsolescen-

za sembra in alcune realtà specifiche forse meno drammatica, grazie all'azione costante e meritevole di pochi volontari, appassionati e competenti, che si sono posti come obiettivo esistenziale il recupero delle componenti culturali che legavano i più disparati tipi idrografici fluvio-lagunari e lacustri alle relative comunità rivierasche. Alle generose iniziative dei tutori delle memorie d'acqua, in molti casi veri e propri rapsodi fluviali, si associa da tempo il lavoro dei ricercatori sia in ambito accademico che in istituzioni culturali locali, il cui impegno è versato in una copiosa bibliografia, non sempre di facile reperimento, ma che dimostra una stimolante vivacità culturale e una significativa restituzione di saperi anfibi centrata non solo sulla navigazione e la cantieristica minore, ma anche sulle correlate attività della pesca, sulla portualità, sulle dinamiche insediative "di riviera" [VALLERANI, 2004].

Restando in ambito italiano, ritengo che il protagonista del recupero della tradizione nautica minore in ambito padano e peninsulare possa essere individuato in Marco Bonino, autorevole ricercatore, la cui produzione scientifica, nonostante alcuni testi siano stati pubblicati qualche

decennio fa [BONINO, 1978; 1979], costituisce un imprescindibile punto di riferimento per chiunque voglia tentare di ricostruire le tipologie dei navigli e le modalità della navigazione in acque interne ancora rilevabili ai giorni nostri. Certo, oggi la situazione può sembrare disperata nel bel mezzo della martoriata idrografia che solca la poltiglia cementizia [TURRI, 2000] della città diffusa da Torino al Delta Po: si tratta degli effetti collaterali dovuti al cosiddetto “miracolo” economico, per cui al definitivo declino della navigazione interna, soffocata dal più celere e ubiquitario trasporto su gomma, ha fatto seguito la fine di quel secolare rapporto con le vie d’acqua, favorito dal carattere anfibo della pianura padana. E infatti ciò che colpisce in una sua pubblicazione dedicata alle imbarcazioni tradizionali delle acque interne nell’Italia centrale è il senso di rammarico per non aver intrapreso prima l’inventario delle piccole barche. È proprio negli anni del *boom* economico che si è disperso il patrimonio della nautica tradizionale italiana: bastava essersi mossi negli anni ’50 per poter disporre di una panoramica quasi completa: «perciò la ricerca in questo campo si muove ora tra quella etnografica-dialettologica e quella archeologico-navale ed in futuro vi sarà peraltro sempre meno spazio per la ricerca sul campo a causa della scomparsa delle barche tradizionali e dei soggetti che le costruivano e le utilizzavano» [BONINO, 1982, p. 9].

Il lavoro di Marco Bonino si interseca proficuamente con l’approccio archeologico e geostorico, dimostrando il ruolo della navigazione tradizionale per meglio definire i processi evolutivi dei paesaggi anfibi che tanta rilevanza hanno in ogni settore geografico del contesto mediterraneo. Ne deriva una sorta di esauriente modello interpretativo applicabile in ogni altra terra emersa solcata da più o meno complesse reti idrografiche, o al cui interno si distribuiscano peculiari sistemi lacustri o lungo le cui fasce costiere si distendano pertinenze lagunari separate dall’oceano da lidi sabbiosi o da barriere coralline. Le piccole barche semiaffondate, fino a pochi anni fa usate per collocare le nasse da fiume lungo i meandri del medio Brenta, i barchini tirati a secco e sciupati dal sole e dalla pioggia sulla sponda del Bodrog poco prima della sua confluenza nel

Tibisco, le vecchie e rare fotografie con le immagini delle *fumarole* del lago di Nemi, la zattera ricostruita per rievocare la fluitazione del legname lungo il Piave o le zattere ancora utilizzate per tale funzione lungo l’alto e medio Tara, affluente di destra della Drina in Bosnia, non sono che esempi della sovrabbondante ricchezza di tipi nautici che rispondono a specifiche condizioni idrografiche e geomorfologiche. Sono anche opportunità per conseguire una specifica lettura del contesto antropico e ambientale, per capirne le dinamiche evolutive, le relazioni economiche e sociali, per cogliere l’efficacia del rapporto tra comunità e risorse locali, andando oltre l’omologante impoverimento culturale e dei saperi tradizionali che si è ormai diffuso ad ogni latitudine.

Ne consegue che il complesso e prolungato succedersi degli eventi innescati dal processo di industrializzazione globale può essere letto e valutato anche dalle sponde dei laghi, delle lagune e dei corsi d’acqua, percorrendo le vie alzaie, soffermandosi sui ponti, sulle passerelle che superano l’infinito intrecciarsi di scoli e fossi di campagna, osservando le ville patrizie, le chiese e le borgate con i loro affacci specchiantisi nel lento fluire di un fiume o di un canale artificiale. Ovunque nel mondo, lo stabilirsi di insediamenti lungo l’idrografia minore costituisce un immenso intreccio di itinerari, un labirinto di opportunità per conoscere e capire le radici del paesaggio, un libro aperto che pochi tentano di leggere e non per pigrizia, ma per l’ormai troppo profondo distacco affettivo che si è creato tra il tortuoso intersecarsi dei deflussi e le percezioni degli abitanti.

È inoltre assai facile rilevare per i luoghi d’acqua del mondo contrastanti coesistenze tra la più progredita tecnologia di navigazione con supporto informatico satellitare e l’uso di natanti che mantengono la stessa forma e propulsione immutate nei secoli. Questa vistosa opposizione era stata ben evidenziata oltre trent’anni fa da un noto viaggiatore e conoscitore di paesaggi anfibi:

Oggi, mentre un aliscafo è capace di andare dal continente in Sardegna in cinque ore, sulle acque di una laguna della stessa Sardegna, a Cabras, ci sono ancora barche ricavate da fasci di canne legate, utilizzate da forse cinquemila anni allo stesso scopo: andare a pesca. Scafi simili, di papiro, navigano

nelle acque interne africane, dove incrociano quotidianamente navi da trasporto comandate elettronicamente; le imbarcazioni d'oceani, mari e acque interne conoscono in tutti i continenti la coesistenza di tecniche diverse, dalle più evolute alle più arcaiche. C'è solo da chiedersi: sino a quando? sino a quando la barca, l'utensile, lo strumento "primitivo" sarà ancora impiegato sulle acque del mondo? [QUILICI, 1976, p. 42].

Se negli anni '70 ci si stupiva, oggi come commentare le ancora numerose compresenze di saperi nautici così dissimili? In quel frattempo molte attitudini sociali e culturali sono mutate, prima fra tutte l'idea di natura, diffondendosi una maggiore attenzione e sensibilità nei confronti della qualità ambientale. Di pari passo si è affermato un interesse per le culture preindustriali, in particolare per la cosiddetta cultura contadina, con la proliferazione di iniziative museali, di mostre con le vecchie fotografie, di edizioni di lessici dialettali, e poi convegni e organizzazioni di ampie campagne di rilievi sul campo. Ma in questa euforia per le tematiche ambientali e antropologiche, la nautica tradizionale in acque interne resta forse il percorso di ricerca meno praticato, anche se il caso della laguna di Venezia, che pure viene incluso in questo numero della rivista, mostra un vivido affetto per la conoscenza, la tutela e la pratica fruizione della sua tradizione nautica promuovendone la propulsione a remi e a vela [RESTO, 1991].

2. Paesaggi d'acqua e tipologie di imbarcazioni

Le morfologie idrauliche non marine sono l'ambito geografico preso in considerazione in questo percorso di ricerca dedicato alle piccole barche. In ogni manuale di geomorfologia si cerca di fornire gli strumenti per l'interpretazione e la definizione dei tipi fisionomici e dei caratteri evolutivi che caratterizzano la straordinaria varietà dei paesaggi anfibio, in relazione alle condizioni climatiche, alle peculiarità geolitologiche, ai processi morfodinamici, agli effetti della presenza antropica [CASTIGLIONI, 1988; STRAHLER, 1986]. Lo stabile insediarsi di comunità umane ha da sempre privilegiato le sponde di fiumi, laghi e

lagune, elaborando e perfezionando specifiche scelte tecniche per l'abitare, per gli spostamenti, per il prelievo di risorse ittiche oltre che per avvantaggiarsi della disponibilità di acqua dolce e delle opportunità difensive assicurate dal sito anfibio. Non è certo facile orientarsi all'interno del complesso variare dell'idrografia delle terre emerse, le cui peculiarità sono comunque inquadrabili grazie all'impiego di un certo numero di caratteri che consentono l'individuazione di più o meno condivisi tipi idrografici. Soffermandosi, come esempio, sulla capillare distribuzione delle acque correnti, sia che si tratti di torrenti (corsi d'acqua dal modesto bacino idrografico e dall'accentuata pendenza) o di fiumi (bacino più esteso e pendenza più debole), elementi rilevanti nell'individuazione di una tipologia fluviale sono certamente la portata e il regime, a loro volta strettamente connessi alle condizioni climatiche e alla morfologia del bacino, con particolare riguardo alla pendenza.

In questa ottica giova non poco utilizzare la classificazione elaborata da Michele Gortani, basata sull'analisi dei regimi stagionali delle portate da porre in relazione ai caratteri climatici prevalenti, per cui sono da identificare tre modalità principali di alimentazione dei bacini idrografici: pluviale, nivale, pluvio-nivale. Da questa prima tripartizione derivano otto tipi fluviali prevalenti (atlantico, continentale, di alta montagna, mediterraneo, monsonico, equatoriale, desertico, polare), al cui interno sono poi possibili ulteriori distinzioni che permettono di identificare un articolato susseguirsi di sottotipi locali. Così, come esempio, lungo i fiumi italiani appartenenti al gruppo "alta montagna", possiamo distinguere la categoria *alpina*, con magre invernali e piene estive (Dora Baltea), da quella *prealpina*, con piene primaverili e autunnali (Brenta), con la possibilità di distinguere inoltre altri deflussi da includere nella categoria *appenninico-settentrionale*, con piene primaverili e autunnali, ma con accentuate magre estive (Bormida), pur consapevoli che il lavoro sul campo evidenzia ulteriori peculiarità che condurrebbero verso più raffinate suddivisioni tipologiche [GORTANI, 1974, pp. 92-94].

Più di recente, gli obiettivi urgenti di una corretta pianificazione delle pertinenze anfibie, sia

in ambito urbano che rurale, sia per il controllo delle piene che per la tutela delle riserve di acqua dolce, sia per la produzione di energia pulita che per la crescente domanda di amenità paesaggistica da destinare alla fruizione ricreativa e turistica, hanno messo in evidenza la necessità di una efficiente analisi tipologica dei corpi idrici e delle circostanti pertinenze territoriali, se non altro perché «la classificazione rappresenta un modo efficace per comunicare anche tra persone di settori scientifici differenti» [RINALDI, 2006, p. 396]. Simili riflessioni sono estendibili alla significativa variabilità dei tipi lacustri e degli stagni e lagune costiere.

Le questioni suscitate dalla segmentazione tassonomica dei paesaggi terrestri in generale [BIASUTTI, 1962] sono fortemente correlate alle pratiche esigenze dell'analisi geografica più tradizionale e al bisogno di una agevole comprensione dei caratteri oggettivi dei contesti territoriali entro cui si svolgono determinate azioni antropiche. L'identificazione di un tipo geografico, definibile cioè in base a specifici caratteri fisionomici, si avvale, secondo le fondanti riflessioni di Renato Biasutti, di quattro fondamentali categorie: clima, morfologia, idrografia, vegetazione. Se da un lato si può constatare la notevole variabilità delle morfologie superficiali, dall'altro non è difficile rilevare il ripetersi di aggregazioni formali e dinamiche in tutta la superficie terrestre, tanto che sarà possibile «esaminare quali siano i fatti essenziali che valgono a dare, da un lato caratteri fisionomici sufficientemente uniformi ad ampi territori e, dall'altro canto, caratteri fisionomici sufficientemente simili a regioni separate e lontane» [BIASUTTI, 1962, p. 8].

A questo multiforme scenario dei paesaggi di acque interne corrisponde un altrettanto vario e peculiare susseguirsi di scelte tecniche e di pratiche realizzazioni per la navigazione locale, per il breve cabotaggio domestico, per i traghetti da una sponda all'altra, per gli usi ludici, per la caccia e la pesca. Ne consegue la distribuzione di un sorprendente patrimonio di cultura nautica minore che permette di cogliere un aspetto rilevante delle relazioni tra le popolazioni rivierasche e le specifiche tipologie idrografiche di riferimento. L'odierna rarefazione dei piccoli natanti tradizio-

nali, specialmente lungo le vie d'acqua dei paesi industrializzati, in gran parte sottoposte a vistose modifiche in base alle esigenze di un sempre più spinto controllo delle dinamiche in alveo assicurate dalla prassi dell'ingegneria idraulica, non deve far dimenticare la loro sorprendente distribuzione e la ricchezza delle tipologie, le cui fisionomie e peculiarità costruttive rispondevano alle esigenze per una sicura e agevole navigazione in determinate condizioni di deflusso, adeguandosi inoltre alla più o meno accentuata profondità dei fondali, alla condizione delle sponde, al variare delle finalità operative. La ricerca sulle piccole barche ci riporta dunque al problema di connettere alle tipologie dei paesaggi anfibi un'altrettanto articolata identificazione di categorie di natanti, da valutare come utile elemento culturale nei contesti antropici rivieraschi che tanto interesse stanno suscitando all'interno di una crescente sensibilità nei confronti di un più consapevole rapporto con le acque superficiali.

Come già si è evidenziato per i paesaggi, un più razionale e proficuo rilievo delle piccole barche necessita di organizzarne l'inventariazione e l'analisi della diffusione geografica individuando adeguate categorie tipologiche, in base non solo all'evoluzione diacronica delle tecniche, ma anche considerando i contesti sociali e culturali in cui è possibile rilevare la distribuzione dei natanti. Il compito sembra immane, se si considera il quasi infinito numero di segmenti fluviali, di tratti di sponde lacustri e lagunari distribuiti nelle terre emerse del pianeta. E in effetti il panorama da considerare sarebbe vastissimo. A questo punto torna utile ripensare a quanto elaborato da James Hornell nell'immediato secondo dopoguerra circa le origini della costruzione di imbarcazioni, il quale, forte della sua straordinaria esperienza diretta lungo le coste e negli arcipelaghi dell'oceano Indiano e Pacifico, ci ha restituito un fondamentale contributo sull'origine e l'evoluzione delle tecniche di navigazione sia in mare che nelle acque interne [HORNELL, 1970]. Anche se la sua analisi è incompleta, trascurando, ad esempio, la tipologia delle barche fluviali a fondo piatto, resta ancora lodevole il suo sforzo di fare ordine all'interno della enorme varietà delle scelte tecniche adottate dalle genti anfibe per navigare, co-

stituendo un valido punto di riferimento soprattutto per chi voglia occuparsi di ciò che ancora oggi esiste lungo le coste, sulle lagune e sui bassi corsi dei fiumi dell'Asia meridionale. Volendo invece restare in ambito più locale, rinnovo ancora l'invito a considerare l'approccio utilizzato dal già citato Marco Bonino, molto efficace non solo per i contesti idrografici italiani, ma applicabile anche in gran parte delle vie d'acqua e dei laghi e lagune europee [BONINO, 1998].

Per quanto riguarda i paesaggi lagunari, un discorso a parte va dedicato al caso degli specchi vallivi alto adriatici in generale e alle pertinenze di Venezia in particolare, ove la peculiare situazione urbanistica e insulare di una città che è riuscita a creare un impero d'oltre mare, si è intersecata per secoli con abitudini nautiche vernacolari di origine molto antica. La specificità della prassi territoriale per una adeguata sussistenza in ambiente umido è fedelmente rispecchiata nella sorprendente varietà dei natanti che solcavano la laguna veneta fino alla seconda metà del '900. L'attuale sopravvivenza di tipi tradizionali è ben poca cosa rispetto a un recente passato: si tratta di ultime tracce tipologiche che a fatica fronteggiano il prevalere dell'anonimo e omologato naviglio moderno [PENZO, 2002].

Le barche in laguna di Venezia sono questione imprescindibile per lo studio e la comprensione dell'evoluzione del paesaggio e in questa sede è sufficiente evidenziare il significativo accumularsi di contributi scientifici, ricerche, ma anche di fonti indirette come i testi letterari e il vastissimo patrimonio iconografico dedicato ai natanti tra laguna e entroterra. Il contributo qui incluso di Susanna Cadel fa il punto su ciò che ancora è possibile rilevare della secolare tradizione cantieristica.

3. Orgoglio anfibio

Il tema della cultura fluviale sta beneficiando di un recente e, per certi versi, sorprendente interesse e apprezzamento sia da parte degli ambienti scientifici che delle meno prevedibili e costanti attitudini popolari, comunque in grado, queste ultime, di esprimere il definitivo consolidarsi di un peculiare dato culturale tra sempre più ampi

strati sociali. L'ormai più che decennale rievocazione celebrativa, in gran parte del mondo industrializzato, delle più o meno antiche relazioni tra centri urbani e idrografia, del valore aggiunto delle culture anfibie e delle tradizioni fluviali come presupposto irrinunciabile per la promozione delle identità locali [COSGROVE, PETTS, 1990; CORTELAZZO, 1993] sta animando sia a livello di iniziative spontanee che istituzionali una coralità d'intenti volti alla riabilitazione delle molteplici eredità territoriali legate al rapporto tra uomo e acque interne.

Si tratta di contributi assai diversificati, che vanno dal lavoro appassionato e partecipe del cultore locale alle più organiche e complete trattazioni prodotte a livello accademico. È la prova concreta e incoraggiante di un mutamento della percezione sociale che, dopo l'annebbiante euforia degli anni del *boom* economico, sta riconsiderando la convenienza e la fondatezza di un più maturo e consapevole rapporto con la base territoriale. Il ritmo frenetico delle trasformazioni territoriali viene ora infatti valutato con maggiore cautela, anche se permangono nel nostro Paese tutt'altro che sopite le tendenze al gigantismo infrastrutturale (vedi, ad esempio, il progetto del Mose a Venezia o del ponte sullo Stretto di Messina), la cui richiesta di risorse e strategie lascia in secondo piano la saggia pianificazione quotidiana delle micro aree, fatta di elementi minimali, ai quali sarebbe sufficiente applicare interventi "a basso impatto affaristico". È dunque lungo i corsi d'acqua, dai grandi fiumi ai modesti ruscelli sorgivi, che si gioca la più suggestiva ed efficace delle carte in mano alla pianificazione territoriale [VALLERANI, 1994].

In questo specifico contesto, e pensando alle potenziali ricadute virtuose, sia a livello ambientale che socio-culturale e anche economico, di un recupero operativo delle pratiche nautiche a bordo dei piccoli natanti tradizionali, vale la pena di ripensare al ruolo delle specifiche istituzioni che fino ad ora hanno consentito una parziale tutela di questo peculiare aspetto della cultura anfibia e cioè i musei etnografici. Nella situazione italiana, merita di essere segnalato il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, posto tra i colli Euganei e la laguna veneta, una sorta di

cerniera tra la cultura nautica lagunare e le antiche diramazioni degli itinerari di terraferma, che costituiscono quel sistema fluvio-lagunare esteso da Ravenna a Aquileia e utilizzato in età romana durante le più antiche fasi di antropizzazione del territorio [BOSIO, 1967]. Più che di piccole barche, il Museo si occupa della navigazione commerciale effettuata a bordo dei grandi burchi da carico e costituisce l'esito di un lungo processo di raccolta di materiali e di informazioni avviato dopo il grande successo ottenuto da una mostra fotografica organizzata a Battaglia Terme nel 1979, dedicata all'attività dei barcaroli lungo i fiumi e i canali della bassa pianura veneto-friulana. In quell'occasione fu pubblicato un accurato catalogo delle foto storiche, con in appendice un consistente lessico marinaresco raccolto grazie alla collaborazione di numerosi ex barcaroli [AA.VV., 1979] e da allora questi autentici "ultimi attori" di uno spettacolo che non va più in scena hanno consegnato un patrimonio memoriale che costituisce l'anima del museo.

La raccolta di queste testimonianze è essa stessa una pagina significativa nella storia della navigazione in acque interne, che consente di dar voce all'orgoglio anfibio degli ex barcaroli della Bassa padovana, oggi ben rappresentati da Riccardo Cappellozza. Egli ama ripetere che:

...non è possibile ricordare tutti i luoghi che ho visitato alla ricerca di testimonianze concrete dell'antica attività di navigazione. È stato un po' come ripercorrere in terraferma tutti i viaggi in barca che avevo fatto in gioventù, in cerca di vecchie conoscenze, di vecchi attracchi, andando dai guardiani delle conche, fermandomi nelle osterie dove si trovava un buon bicchiere. Ho percorso gli argini, fermandomi dove trovavo vecchie barche tirate in secca, cercando di salvare il salvabile. Da tutte queste ricerche ho recuperato prezioso materiale fotografico, documenti manoscritti, ma anche imbarcazioni, attrezzature di bordo, dai bozzelli alle vele, dalle cime ai timoni, e materiale legato alla cantieristica. Tutto questo patrimonio era destinato alla definitiva dispersione e quindi all'oblio, e la storia non solo di Battaglia, ma di tutta la pianura tra Po e Isonzo avrebbe perso per sempre le concrete testimonianze della navigazione.

Da questi brevi cenni appare evidente la neces-

sità di prendere le distanze dalla vecchia concezione museale di stampo positivistico-conservativa, in cui il museo è solo un contenitore [GAMBI, 1976]. Certo, considerando l'odierno degrado e dispersione irrimediabile dei manufatti (si pensi ai natanti colpevolmente abbandonati e distrutti ad Albaredo d'Adige, nella primavera del 1996, o al lento dissolversi di decine e decine di preziose barche tradizionali tra i canneti dei fiumi o sulle barene lagunari), l'urgenza di raccogliere, catalogare, inventariare, esporre sono operazioni a dir poco prioritarie ed essenziali. Anche perché, oltre al cabotaggio fluvio-lagunare e lacustre, si è estinta la cantieristica minore, l'attività molitoria, la fluitazione dei legnami, per non parlare della pulviscolare diffusione di abitudini quotidiane che avvicinavano le popolazioni rivierasche alle loro acque, in base a svariate esigenze come la pesca, il risciacquo dei panni, lo sfalcio del canneto per la confezione di ceste, i giochi dei ragazzi.

Bisogna infine aggiungere la dislocazione delle osterie rivierasche, una sorta di geografia degli approdi che esprime un sottofondo di condivisioni e sensazioni trasfiguranti le fatiche di bordo, il tutto condito dal recupero della dimensione ludica e conviviale. Sarebbe opportuno tracciare una mappa dei ritrovi dei barcaroli, ricucire consuetudini e riqualificare gli sfondi territoriali. Certo, mancherebbero i protagonisti, ma tutto cambia, specie le persone e non è detto che in questo bisogno postmoderno di recuperare stili di vita e scelte territoriali più consone non possa esserci spazio per riportare sui fiumi nuove generazioni di navigatori, consapevoli e rispettosi di una secolare tradizione, per fortuna oggi saldamente documentata tra le pareti del museo di Battaglia.

4. Le piccole barche da strumenti di lavoro al turismo sostenibile

Il recupero e la collocazione museale di vecchie barche, l'inventariazione degli oggetti relativi alla cantieristica minore, la stesura di disegni con i piani di costruzione dei natanti, il rilievo delle misure da esemplari in disfacimento, il corredo fotografico e la registrazione dei racconti degli ultimi barcaroli da cui ricavare lessici specifici sono tutte lodevoli iniziative, urgenti e necessarie per

la salvaguardia di uno tra i più rilevanti segmenti di cultura anfibia. Ma i fiumi, le sponde dei laghi e gli attracchi lagunari restano in gran parte privi degli esemplari autoctoni ormeggiati, galleggianti e pronti al breve viaggio, sostituiti dall'omologato naviglio a servizio della motonautica di massa.

Oggi, in modo non tanto diverso da quanto accadeva negli anni del *boom* economico, la percezione più diffusa che si ha del turismo nautico, sia in mare che in acque interne, non va quasi mai al di là dei consueti e non sempre compatibili schemi ricreativi del motore, dalle anonime barchette in vetroresina ai gommoni con tanto di volante e plancia di comandi. Ne consegue una visione unilaterale del rapporto con i delicati paesaggi anfibi, accentuandosi la profonda frattura che ancora separa la pratica del turismo nautico mediterraneo, e italiano in particolare, dall'esigenza di una matura e efficace tutela delle basi naturali utilizzate (fiumi, laghi, lagune e mare). È istruttiva a tal riguardo la consultazione di una qualsiasi tra le molte riviste dedicate al diporto nautico, o rammentare i frequenti proclami vittimistici espressi dai costruttori di panfili sempre più grandi, dai proprietari di barche e da certi amministratori che costantemente invocano nuove infrastrutture, per capire come sia ancora dominante l'approccio sviluppatista, del tutto estraneo a serie e innovative riflessioni sull'impatto ambientale e sulla perdita altrettanto grave degli elementi della cultura nautica tradizionale.

Eppure non mancano gli esempi di riutilizzo del naviglio tradizionale a scopi ricreativi (e i casi delle imbarcazioni menzionate in questa miscelanea sono davvero significativi: dalla *pantana* dell'alto Sile ai *fassonis* di Cabras, dalla *sanpieroà* della laguna veneta al battello della Bormida), tanto da lasciare intravedere possibili recuperi per nuovi usi, definendo così la trasformazione funzionale dei natanti autoctoni dall'ambito della quotidianità operativa a quello della ricreazione e del turismo sostenibile. Per natante autoctono s'intende il tipo d'imbarcazione utilizzato, in alcuni casi fino a un recente passato, in uno specifico tratto di fiume, o pertinenza lacustre e lagunare, e rispondente alle esigenze suscitate dal peculiare assetto idraulico di quel deflusso. Per esempio, lungo il corso superiore e medio di mo-

desti corsi d'acqua sorgivi come Vallio, Meolo o Musestre erano diffusi i *saltafossi*, piccole barche a fondo piatto, manovrate con una pertica stando in piedi, che consentivano di navigare in acque poco profonde, sia a seconda che contro corrente; date le modeste dimensioni era sufficiente un uomo per l'alaggio. Una simile propulsione si utilizzava a bordo delle *pantane* dell'alto Sile, natante che sta riprendendo la sua diffusione, grazie alla recente costruzione di numerosi nuovi esemplari da destinare all'uso ricreativo e alla didattica.

La promozione dell'impiego di natanti autoctoni dovrebbe andare di pari passo con le iniziative di riqualificazione dei paesaggi fluviali. La barca come elemento della cultura fluviale da riproporre anche come pratica ricreativa, diffondendo inoltre, con corsi specifici, la tecnica propulsiva della pertica, non diversamente da quanto sta avvenendo in laguna di Venezia e in altri circoli remieri dell'entroterra a seguito di numerose iniziative per la diffusione della voga alla veneta e la navigazione con la vela al terzo. Il caso della laguna veneta è davvero significativo, se non altro per il riscontro globale che la Venezia monumentale esercita nell'immaginario collettivo, per il fatto che sta crescendo il numero di imbarcazioni tradizionali usate per attività ricreative, avvalendosi degli antichi mezzi di propulsione, anche al di fuori delle consuete occasioni agonistiche. Si tratterebbe insomma di promuovere un nuovo atteggiamento ricreativo. Incoraggiando questa specifica nicchia del diporto nautico si potrebbe infatti conseguire una felice sintesi di momenti ludico/sportivi con il piacere di recuperare antiche forme del viaggio per acqua, appagando inoltre l'interesse culturale per le tradizionali competenze nautiche.

Ne consegue che, avendo chiari questi obiettivi, i musei e le associazioni culturali che si dedicano alla navigazione in acque interne potrebbero diventare centri per la diffusione attiva di una innovativa e consapevole nautica da diporto, da attuarsi a bordo di natanti tradizionali, sia per il trasporto collettivo che individuale. Prendendo ancora come esempio quanto realizzato a Battaglia Terme, il sito del Museo è geograficamente strategico in relazione a potenziali itinerari di turismo fluviale, dal momento che si connette ai

centri storici di Padova, Monselice, Este, alla Riviera del Brenta (e da qui a tutti gli itinerari orientali fino a Treviso, Pordenone e il Friuli), Chioggia e la laguna meridionale (con le successive connessioni verso l'Adige e il Po). Le opportunità di attracco adiacenti all'edificio del Museo sono già in parte utilizzate da importanti esemplari che testimoniano il recente passato della navigazione interna, e uno di questi natanti è stato adattato al trasporto di passeggeri in un'ottica di espansione di crociere fluviali con finalità culturali e didattiche. Per quanto riguarda invece l'utenza nautica individuale, congiuntamente all'attività museale potrebbero essere attivati anche qui corsi di vogà alla veneta e di propulsione con la pertica, appoggiandosi eventualmente al già esistente sodalizio remiero locale, o attivare servizi di noleggio di imbarcazioni tradizionali a remi, ripristinando quelle peculiari competenze cantieristiche minori di terraferma, un tempo assai diffuse in tutta la pianura veneta.

Il museo si pone dunque come suggestivo arricchimento identitario non solo del puntuale sito di Battaglia, ma di tutta la pianura veneta, inserendosi addirittura nel più allargato movimento culturale europeo di riabilitazione funzionale, a scopo turistico e formativo, delle antiche vie d'acqua dismesse a seguito del declino della navigazione commerciale. Dalla Spagna (canal de Castilla) alla Francia (canal du Midi), dall'Irlanda (Royal Canal) all'Inghilterra (Grand Union Canal), dalla Svezia (Göta Kanal) alla Germania (Finow Kanal), si tratta di consimili iniziative legate a una più saggia pianificazione non solo di specifici corridoi idrografici, ma di più vasti contesti territoriali interessati, come nel caso della bassa pianura veneta, da fitti reticoli di vie d'acqua di antica antropizzazione. E a monte di questa nuova progettualità finalizzata al riequilibrio di assetti geo-economici che hanno, in un recente passato, degradato e sprecato notevoli risorse paesaggistiche e ambientali, un ruolo tutt'altro che secondario è stato assolto anche da istituzioni museali del tutto simili a quella di Battaglia, dal momento che la dispersione memoriale di vecchie dignità esistenziali e le complesse competenze di peculiari attività legate al fiume sono in tal modo recuperate e trasmesse non solo per le giovani generazioni,

ma anche per la sensibilità dei responsabili tecnici e politici che governano il territorio.

5. Antiche vie d'acqua tra etica ed estetica

Ciò però non deve far perdere di vista la necessaria sintonia tra impegno culturale e impegno politico, affidando a quest'ultimo il compito difficile di promuovere l'idea che ogni iniziativa museale, e non solo nei contesti anfibi, deve andare oltre i ristretti confini delle sale espositive o delle immediate pertinenze della sede del museo. La strategia vincente è quella di associare alla funzione espositiva e didattica anche quella propositiva, attivando il controllo della gestione dei corsi d'acqua, inserendosi nel vasto dibattito del turismo sostenibile, offrendo alle comunità una pregiata e suggestiva occasione di recupero dell'identità locale, del senso del luogo, favorendo una consapevole umanizzazione del quotidiano, migliorando così la qualità della vita.

Il progressivo consolidarsi di questi valori va posto in relazione all'aumento del tempo libero [ΜΟΤΗÈ, 1998] e alle mutate attitudini nei confronti dell'importanza delle componenti non monetizzabili dell'esistenza, come ad esempio il godimento estetico del paesaggio. La consapevolezza e la riappropriazione dei valori culturali legati alle vie d'acqua costituisce dunque la base ideologica a cui si deve fare riferimento per elaborare una programmazione del territorio capace di privilegiare gli aspetti più vicini alla condizione culturale delle comunità locali e alla loro capacità di svincolarsi dal processo omologante di un'inerzia modernista (con tutte le sue spinte al degrado formale e all'alienazione socio-culturale) ancora attiva proprio nei più pregiati settori marginali, come nel caso della rete idrografica tra i colli Euganei e il mare, ma anche lungo la Bormida, tra le paludi sorgive dell'alto Sile, sul delicato equilibrio ecologico degli stagni sardi.

Qualche osservazione va rivolta al patrimonio delle vie d'acqua artificiali, le storiche canalizzazioni che hanno accompagnato la costruzione della modernità e non solo in Europa, le quali hanno subito un vistoso processo di declino durante il XIX secolo a seguito della concorrenza dei collegamenti ferroviari, ma che di recente hanno

costituito un importante banco di prova per affinare adeguate strategie di pianificazione territoriale. È un argomento vasto, su cui si innesta agevolmente il nostro discorso sulle piccole barche, sul recupero delle pratiche nautiche del passato, in cui è possibile osservare nei vari paesi la diversa intensità delle sinergie tra attori istituzionali e le comunità locali. L'elevata qualità dei paesaggi delle idrovie storiche, nonostante si tratti di infrastrutture dismesse, offre suggestive potenzialità per la crescente domanda di ambiti ricreativi e turistici, trattandosi di geografie marginali, il più delle volte rese attraenti proprio per il loro carattere arcaico, evocante autenticità geostorica e un discreto grado di alterità rispetto ai modelli esistenti dominanti.

Il caso delle vie d'acqua non più destinate al traffico commerciale costituisce dunque tra i più interessanti e significativi segmenti di ciò che si è soliti indicare come attrattiva per l'escursionismo fluviale, tipologia ricreativa in espansione in tutto il mondo occidentale non solo per il fascino della sua prerogativa "itinerante", ma anche per alcuni rilevanti presupposti ideologici e culturali in sintonia con le aspettative della sostenibilità. Si tratterebbe quindi di promuovere le modalità del turismo culturale responsabile, rispettoso cioè della delicata capacità di carico degli ambienti attraversati, ma anche dei siti monumentali, favorendo le pratiche della mobilità dolce, non solo nautiche, ma anche a piedi, in bicicletta e a cavallo, cioè approcci al viaggio in grado di stimolare percezioni più raffinate, di riequilibrare le tensioni esistenziali con il recupero anche della propria fisicità rispetto al mondo esterno.

Inoltre, al valore indiscusso delle vie d'acqua come prestigioso "giacimento" culturale allungato si deve aggiungere il frequente e articolato susseguirsi di significative porzioni seminaturali relitte, in grado di testimoniare la complessa evoluzione delle biocenosi anfibe nonostante la secolare presenza antropica. Tutto ciò consente di delineare la "personalità" dell'asta fluviale, delle sue diramazioni e delle relative pertinenze territoriali, tenendo conto che il nodo cruciale è il ripristino e la manutenzione dei vecchi manufatti, in particolare gli opifici idraulici, i ponti girevoli, i pontili d'attracco e le conche di navigazio-

ne, ma anche il dragaggio dei fondali, senza però che questi interventi siano l'antefatto di ulteriori espansioni della consueta pratica del diporto nautico di massa, tutt'altro che in sintonia con la salvaguardia e la reintroduzione della navigazione a bordo del naviglio tradizionale.

Tra i tanti ambiti geografici ove è possibile imbattersi in imbarcazioni storiche, è opportuno accennare ai fiumi e ai canali inglesi, ormai da oltre mezzo secolo riabilitati grazie alla diffusione del diporto nautico in un contesto idrografico, di indubbio pregio storico culturale e ambientale, in gran parte recuperato e tutelato, tanto che l'odierna navigazione a bordo delle tipiche *narrow boats* rappresenta la continuità operativa dell'antica rete idrografica. Si tratta del rinnovo funzionale che garantisce al tempo stesso tutela memoriale, orgoglio localista e soddisfazione esperienziale, caricando il momento turistico di valori e aspettative ben al di là del puro svago e dell'effimera astensione dagli obblighi quotidiani. La ricca dotazione di prolungati e attraenti itinerari in acque interne ha incoraggiato la diffusione di una specifica imprenditoria che offre natanti in affitto, con i propri attracchi dislocati in gran parte nel sito degli antichi ormeggi commerciali, quindi in pertinenze urbane o alla confluenza tra le vie d'acqua. Si tratta di un suggestivo modo di viaggiare, il cosiddetto *houseboat tourism*, che negli ultimi anni ha visto un notevole sviluppo anche lungo le altre vie d'acqua europee abbandonate dalla navigazione commerciale, rivalutando così uno tra i più significativi paesaggi culturali dell'età moderna. E infatti l'Inghilterra, assieme a Francia, Germania, Olanda, Belgio, Irlanda (e solo in minima parte Spagna e Italia), è in grado di esaudire le aspettative più esigenti con gli oltre 2.300 chilometri costituiti da fiumi e canali navigabili [STEINBACH, 1995].

È importante qui sottolineare, soprattutto in prospettiva di un proficuo confronto con la realtà italiana, per lo più circoscritta all'ambito della pianura padana, il prevalente impiego di natanti dalle fisionomie tradizionali, coerenti dunque con l'utenza commerciale del passato e quindi adatti alle dimensioni dei corpi idrici e dei manufatti connessi alla navigazione, garantendo così quella suggestiva fisionomia fluviale che rende

attraente il paesaggio delle acque interne inglesi. Nel nostro Paese manca infatti una diffusa cultura del valore ricreativo delle barche storiche e, se si escludono alcuni sodalizi remieri della laguna veneta e dell'entroterra, tra i praticanti del turismo fluviale manca del tutto la cultura dei navigli autoctoni, ritenendo più agevole e immediato l'impiego degli anonimi e omologanti natanti in vetroresina e in gomma, per la cui propulsione si utilizzano motori potenti e rumorosi, trasformando così i tranquilli deflussi tra i meandri boscosi della bassa pianura veneta in rotte fluviali per sciocche esibizioni motonautiche [VALLERANI, 1995].

Se con questo volume si auspica una rivalutazione del paesaggio ereditato, ma anche una maggiore conoscenza del proprio spazio vissuto, sarebbe davvero gratificante riuscire a instillare qualche goccia di "topofilia", cioè di amore per i luoghi, sentimento nobile che trasforma il turista in un cercatore di memorie, di sensazioni affettuose e durature nei confronti del paesaggio. L'opzione nautica, ma anche l'escursionismo rivierasco, offrono il punto di vista più efficace. Ma è importante ribadire che bisogna saper governare gli impatti e i conflitti tra l'utenza individuale e quella collettiva, ma anche tra i naviganti a motore e quelli a remi e a vela, considerando inoltre la questione del decoro formale dei natanti e in particolare lo stridente contrasto tra le pregiate fisionomie del naviglio tradizionale in legno e l'omologante diffusione delle barche in vetroresina e gomma. Si auspica insomma che la promozione dell'utenza turistica veda più un uso migliore delle strutture esistenti, incrementando l'offerta di affitto di barche e biciclette, ma anche di residenzialità rivierasca leggera (B&B e agriturismo), nonché di spacci per la degustazione enogastronomica, piuttosto che la solita adesione a strategie di artificializzazione del paesaggio troppo spesso legate alle cospicue ricadute affaristiche dei costruttori di darsene e delle annesse strutture residenziali.

Infine va ribadito che la rivalutazione este-

tica dei paesaggi d'acqua non può rinunciare alla presenza delle barche tradizionali e questo aspetto è ben acquisito nel mondo anglosassone, dove una vera e propria passione per il diporto su natanti di legno sta alimentando un settore di mercato raffinato, esigente e implicitamente sensibile alla domanda di qualità ambientale. La ricostruzione di modelli locali ha in sé i moventi di una innovazione territoriale di nicchia, che desidera la riabilitazione funzionale non tanto dei relitti che marciscono senza rimedi praticabili lungo le sponde dei fiumi e delle lagune italiane, come quelli visibili dal treno per Venezia, arenati sulle ultime barene di S. Giuliano prima del magico incontro della ferrovia con la laguna, quanto degli stessi corpi idrici, in sintonia con la crescente domanda di etica ambientale.

Il grande numero di relitti evoca la fine di una cultura nautica diffusa, di un insieme di conoscenze antiche solo in parte ancora recuperabili. Purtroppo, considerando la situazione delle case contadine abbandonate, le vecchie barche tirate a secco o semiaffondate non hanno suscitato quel movimento culturale di recupero che ha coinvolto il restauro e il riuso dell'antico patrimonio edilizio rurale in gran parte del mondo occidentale. I vecchi natanti in disarmo, sciupati dalle intemperie, come il ben noto cimitero dei *burci* sul medio Sile a valle di Treviso, racchiudono tra il fasciame in disgregazione l'intimità di microcosmiche vicende che vanno oltre l'apparenza delle descrizioni etnografiche e territoriali. Sono porzioni di mondo, culle di esistenze che nel caso dei barconi da carico con, sottocoperta, la funzionalità di una vera casa, hanno offerto intimità e rifugio. Stimolare la narrazione degli informatori non è solo metodo scientifico, ma anche partecipazione emotiva. L'empatia e la ricerca di percorsi memoriali è un sentimento serio, solo marginalmente lacrimevole; è un atteggiamento mentale che produce geografie alternative, di resistenza costante al rischio di dimenticare o di danneggiare ciò che resta dei paesaggi fluviali.

Riferimenti bibliografici

- AA.VV., *Canali e burci*, Battaglia Terme, La Galiverina, 1979.
- BIASUTTI R., *Il paesaggio terrestre*, Torino, UTET, 1962.
- BONINO M., *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po*, Ravenna, Longo, 1978.
- BONINO M., *Le barche del Po, della valle e del mare*, in ADANI G., TAMAGNINI G. (a cura di), *Cultura popolare nell'Emilia Romagna. Mestieri della terra e delle acque*, Milano, Silvana, 1979, pp. 215-237.
- BONINO M., *Le imbarcazioni tradizionali delle acque interne nell'Italia centrale: quadro di riferimento e risultati della ricerca*, Firenze, Nuova Guaraldi, 1982.
- BONINO M., *Criteri di conformazione degli scafi tradizionali in Italia*, in MARZARI M. (a cura di), *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi*, Trieste, Lint, 1998, pp. 245-254.
- BOSIO L., *I problemi portuali della frangia lagunare nell'antichità*, in *Venetia*, I, Padova 1967.
- CASTIGLIONI G.B., CORTELAZZO M., (a cura di), *Cultura popolare del Veneto. La civiltà delle acque*, Cinisello Balsamo (Mi), Pizzi, 1993.
- COSGROVE D., PETTS G., (eds), *Water, engineering and landscape*, London-New York, Belhaven Press, 1990.
- GAMBI L., *Qualche indicazione per una nuova museografia nelle società rurali*, in *Quaderni Storici*, n. 31, 1976.
- GOLD J.R., WARD S.V. (a cura di), *Place promotion*, Chichester, Wiley, 1994.
- GORTANI M., *Compendio di geologia*, Udine, Del Bianco, 1974.
- HORNELL J., *Water transport, origin and early evolution*, Newton Abbot, David & Charles, 1970.
- MOTHÈ D., *L'utopia del tempo libero*, Torino, Bollati Boringhieri, 1998.
- PENZO G., *Barche veneziane*, Chioggia, Il Leggio, 2002.
- QUILICI F., *Uomini e mari*, Verona, Mondadori, 1976.
- RELPH E., *Place and placelessness*, London, Pion, 1976.
- RESTO V. (a cura di), *Vela al terzo a Venezia*, Venezia, Il Cardo, 1991.
- RINALDI M., *Classificazioni morfologiche per la riqualificazione fluviale: utilità e limiti*, in NARDINI A., SANSONI G. (a cura di), *La riqualificazione fluviale in Italia*, Venezia, Mazzanti, 2006, pp. 396-397.
- STEINBACH J., *River related tourism in Europe. An overview*, in *Geo Journal*, 35, 4, April, 1995, pp. 443-458.
- STRAHLER A., *Geografia fisica*, Padova, Piccin, 1986.
- TURRI E., *Megalopoli padana*, Venezia, Marsilio, 2000.
- URRY J., *Consuming places*, London, Routledge, 1995.
- VALLERANI F., *Geografia storica delle acque venete*, in CORTELAZZO M. (a cura di), *La civiltà delle acque*, Cinisello (MI), Pizzi, 1993, pp. 9-28.
- VALLERANI F., *La scoperta dell'entroterra. Nuovi turisti tra Veneto Orientale e Pordenonese*, Portogruaro, Nuova Dimensione, 1994.
- VALLERANI F., *Acque a Nordest. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Verona, Cierre, 2004.
- WILSON J., *Introduzione*, in GRIBBINS J., *Wooden boats: from sculls to yachts*, New York, Friedman, 1991.

FRANCESCO VALLERANI <francesco.vallerani@virgilio.it> – <ramusa@unive.it>, Professor of Geography in the Department of Humanities at Cà Foscari University in Venice, has studied the relationship between amphibious communities and the evolution of river and lagoon landscapes, taking into account the dynamics of the history of the environment, and paying particular attention to archive documentation and historical maps. In addition to the water-drainage basin inland from Venice, he has studied the relations between modernisation and artificial hydrography in various areas of Europe, dwelling on strategies for the reclamation of the environment with the aim of encouraging sustainable tourism. More recently he has made an analysis of the glaring transformations taking place in rural landscapes in the West, with particular attention to the traumas caused by urban sprawl, clearly manifested in the Palladian landscape of the Veneto. His many articles, conference papers and monographs include: *I luoghi, i viaggi, la folla: spazi turistici e sostenibilità* (1997); *Geografia rurale tra ricreazione sostenibile e arcadie domestiche* (2001); *Acque a nord est: da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero* (2004); *Il grigio oltre le siepi. Geografie smarrite e racconti del disagio in Veneto* (2005).