ARTIGIANATO

Il settore delle attività artigianali è quello in cui maggiormente si è avvertito l'influsso del "progresso". In pochi anni sono scomparsi quasi del tutto quei coaguli di cultura che erano le botteghe, è svanita quella fittissima rete di relazioni che collegava i comparti economici della nostra società: agricoltura, pastorizia, pesca, industria, artigianato. La civiltà delle macchine ha spazzato la civiltà delle mani, e lentamente si è esaurito quell'immenso patrimonio di intelligenze creative e di forze produttive rappresentato dai "mastri". Maestri nella lavorazione dei materiali più disparati, maestri nel trasformare anche il più umile materiale in preziosi oggetti, atti a soddisfare precise esigenze di vita. Lunghissimo è l'elenco di questi "artisti": *mastru r'ascia, cartiddaru, cannizzaru, stazzunaru, cuffaru, scarparu, crivaru, vardaru, curdaru, vuttaru, stagninu, sapunaru, firraru, conza piatta e lemmi, siggiaru, custureri,* personaggi che hanno, con le loro opere, caratterizzato un'epoca e che purtroppo vivono ormai nel ricordo di pochi.

MASTRU R'ASCIA

Il legno, materiale duttile per eccellenza, è stato, nella civiltà contadina, il principe dei materiali, una risorsa vitale nei processi lavorativi di trasformazione, un bene essenziale, attorno alla sua lavorazione e ai suoi prodotti ruotava l'intera civiltà. In legno, infatti erano gli utensili, gli attrezzi, i mezzi di trasporto, i giocattoli, i mobili, di legno erano le strutture principali per lo sfruttamento di altri tipi di energia: mulini, argani, telai, arcolai, aratri, torchi ecc. ed infine costituiva la principale fonte energetica.

La lavorazione di questa straordinaria materia prima era effettuata da numerosissimi artigiani, ciascuno con una produzione specializzata. Una denominazione comune, quella di *"mastru d'ascia"*, indicava con superficialità tutti gli artigiani del legno, ma questa generica descrizione nascondeva sostanziali differenze del sapere che rendevano uniche le categorie di *carruzzeri* (carradori), *uttaru* (bottaio), *siggiaru* (ebanisti), *mastri marina* (carpentieri na-

vali) ecc.

Questa differenziazione, che era anche fondata sul tipo e il genere di produzione tipica di ciascuno dei gruppi di artigiani, sottolineava le diversità e le peculiarità dei vari mestieri, ciascuno caratterizzato e identificato sulla base delle tecniche e delle specifiche tradizioni di lavoro. Fondamentalmente si potevano individuare due grossi gruppi: *mastru r'ascia d 'òpira rossa* e *mastru r'ascia d'opira fina* che facevano capo a due attività professionali sostanzialmente diverse e autonome.

I mastri r'ascia d'opira rossa erano degli artigiani che fabbricavano i loro manufatti a partire da legname grezzo, la loro produzione, particolarmente complessa, era spesso legata alle stagioni: nei mesi autunnali e invernali l'artigiano si dedicava, in genere, alla realizzazione degli aratri e alla riparazione delle diverse parti costitutive dei carri, nei mesi primaverili-estivi realizzava i carretti.

Per l'esecuzione dei vari attrezzi agricoli e degli aratri, l'artigiano si serviva generalmente di pioppo, di faggio, di frassino, ma anche di limone, gelso, mandorlo e abete che adoperava in gran parte per la costruzione di carri.

L'arte di manovrare l'ascia era appresa dopo lungo apprendistato. Si iniziava da apprendisti che avevano solitamente il compito di preparare i ***marruggi*** (bastoni) delle zappe; diventati "mezzi mastri" si eseguivano operazioni più complesse, come sagomare certi attrezzi o partecipare ad una particolare fase di lavorazione. Si diventava *mastri*, solo quando si era in grado autonomamente di realizzare un aratro o un carretto.

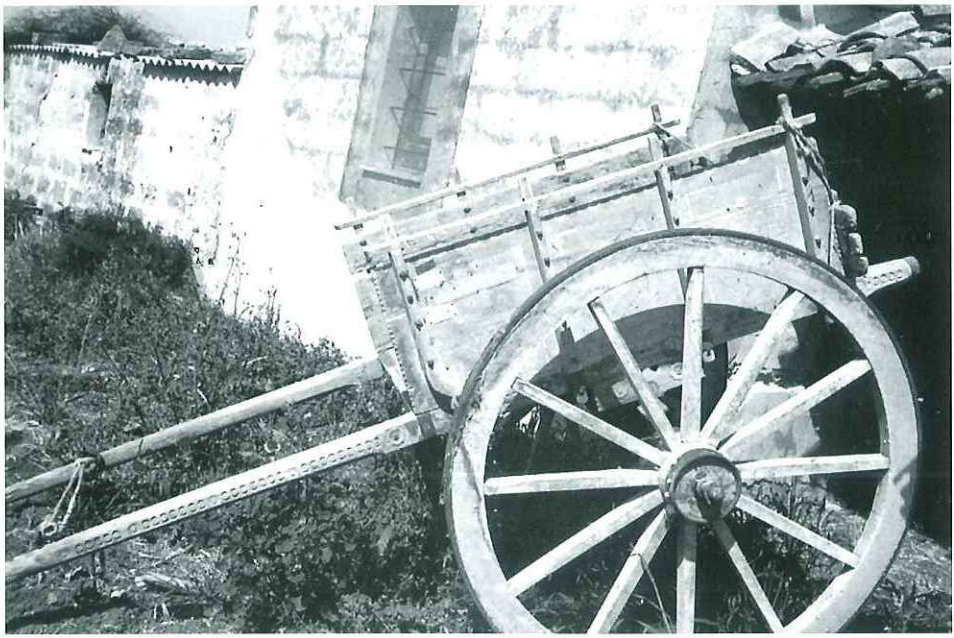
Il Carretto

La realizzazione di un carro era sicuramente tra le opere artigianali più complesse che prevedeva la partecipazione di più artigiani, alla sua fabbricazione partecipavano, infatti, oltre al ***carruzzeri*** (carradore)anche ***u firraru*** (fabbro) che eseguiva gli elementi in ferro della struttura, e, in alcuni casi, *u pitturi* (pittore) che ne dipingeva le superfici con rappresentazioni di vario genere. In un anno di solito, anche nella bottega più attiva e meglio organizzata, non si riusciva a consegnarne più di sette-otto.

Il carretto più diffuso nei nostri distretti agricoli era del cosiddetto tipo trapanese, che presentava alcune evidenti differenze rispetto a quello palermitano più conosciuto come carretto siciliano. Simile per dimensioni al tipo trapanese era quello *castedduvitranisi* che però aveva le sponde trapezoidali come quello palermitano

Il carro' trapanese era infatti un carretto rustico, avendo soprattutto la funzione di carico e di trasporto dei materiali agricoli, molto robusto, adatto a percorsi molto accidentati, favorito in questo dalle ruote particolarmente alte, con un diametro di 1,5 metri. Era un carro spartano, mancavano quasi del tutto le variopinte scene dipinte: ***i stampaneddi*** (sponde laterali) e ***u purteddu*** (portello posteriore) si presentavano, in genere, solo leggermente intagliate. Le *stampanedde,* realizzate in pioppo o abete, erano di forma rettangolare e non trapezoidale e risultavano divise in tre parti dai montanti, inoltre erano sormontate da un listello di legno, ***u passamanu*** assente nel carro di tipo palermitano.

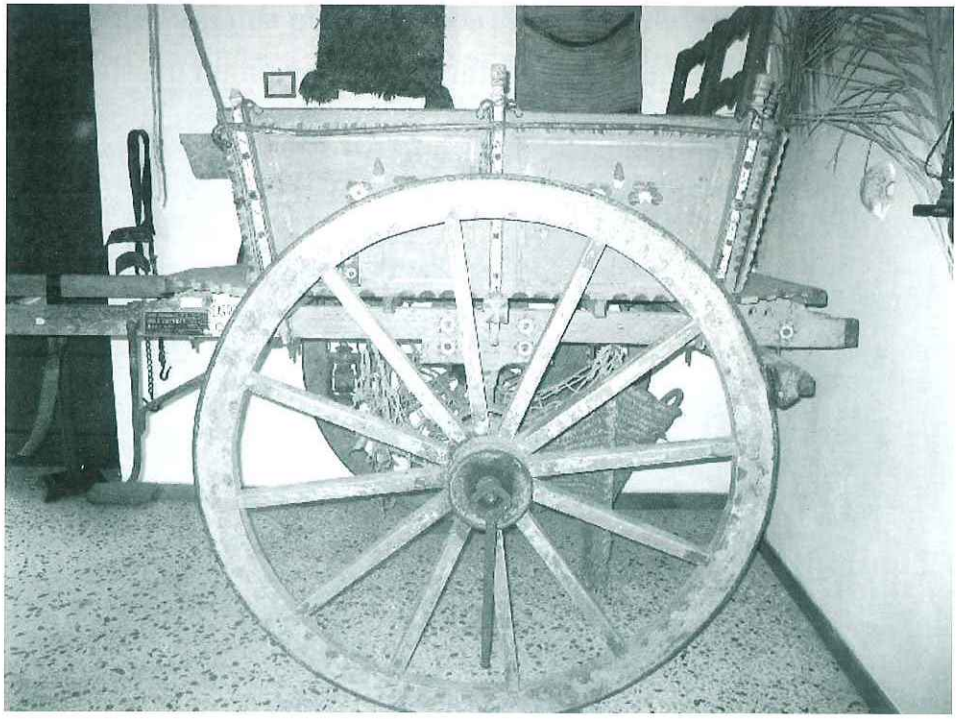
Il piano di carico, ***a casciata***, di forma quasi quadrata, 1,30 x 1,15 cm, era realizzata in abete o pioppo, e poggiava direttamente sulle ***scale***, le aste, che erano invece realizzate con ***manna*** (frassino) e fuoriuscivano un poco anche nella parte posteriore costituen-



do il cosiddetto ***pizzotto***. Le aste erano collegate per mezzo di una sorta di mensola alla *risorta* del *fusu,* questo supportava il mozzo della ruota, ***u miolo***, mozzo, realizzato in resistente legno di noce che recava al suo interno la ***busciola***, speciale boccola realizzata con una particolare lega composta da 78 parti di rame e 22 di stagno, a forma di tronco di cono per mezzo della quale le ruote girano intorno all'asse di ferro e che avevano lo scopo di diminuire l'attrito.

La ruota era un vero e proprio capolavoro, presentava sei ***curve,*** che costituivano la circonferenza esterna tenute insieme da 12 "***culonne***", i raggi, che univano le curve al *miolo*. La ruota presentava una leggera concavità verso l'esterno che garantiva la stabilità. Il tutto era risaldato da una stretta lamina di ferro: ***u circuni.***

L'inserimento del "*circuni*" di ferro nella ruota richiedeva buone dose di abilità, maestria e tempismo, l'operazione, piuttosto complessa, spesso veniva compiuta all'esterno della bottega: il cerchione in ferro battuto, realizzato di misura appena inferiore al diametro della ruota, veniva arroventato sulla fornace fino a diventare incandescente, la dilatazione permetteva di calzarlo sulla ruota in le-



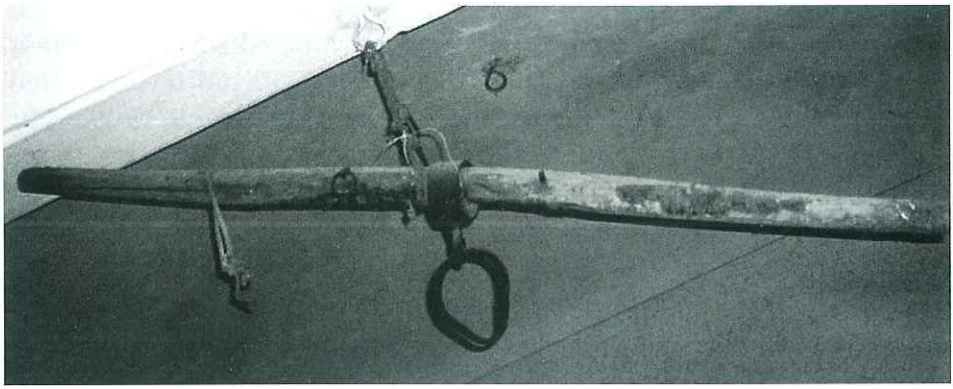
gno per essere immediatamente raffreddato con un getto d'acqua, il conseguente restringimento assicurava la tenuta e la solidità del manufatto.

I tipi di legno usati per la realizzazione delle parti costitutive erano diversi: in genere nel carro trapanese si usava il frassino o l'orniello *(manna)*, per i raggi delle ruote e per i pioli delle sponde laterali, il noce o l'olmo per il mozzo e per le corone delle ruote, l'abete o il pioppo per le fiancate e la cassa, il faggio infine per le stanghe.

L'Aratro

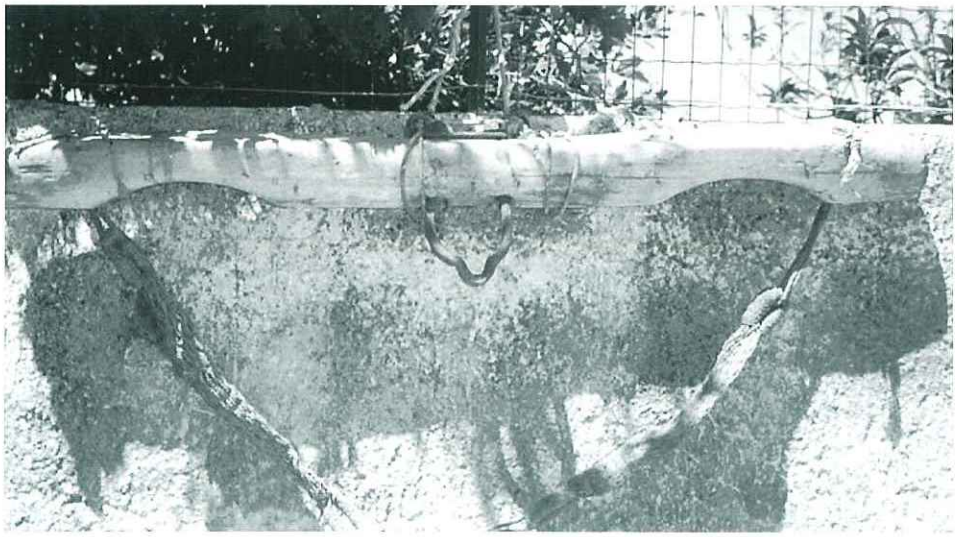
La costruzione dell'aratro, principale attrezzo del mondo agricolo, esigeva una serie di competenze che costituivano la base del mestiere di *mastru d'ascia*. Per la realizzazione di questo manufatto occorrevano, di norma, due o tre giorni di lavoro. Il tipico aratro, trainato da una coppia di buoi o di muli, era l' ***aratu a chiovu***, realizzato interamente in legno era costituito da tre pezzi: *u* ***iuvu*** (giogo), la ***percia*** (bure) e il ***puntali*** (dentale) a cui era unito il vomere di ferro.

Il giogo, che serviva a congiungere l'aratro con gli animali da tiro, era formato da un'unica trave cilindrica lievemente arcuata alle due estremità, realizzata in faggio,olmo o frassino, aveva una lunghezza di 1,50 - 1,80 metri. Nello squadrarlo l'artigiano, per mezzo di un pialletto curvo, doveva accertassi che risultasse ben equilibrato, in modo da distribuire il peso e lo sforzo uniformemente su i due animali da tiro Ne esistevano di due tipi uno per i bovini e uno per gli equini: il giogo degli equini presentava al centro una scanalatu-



ra, a cui si applicava *u* ***cunzeri***, una correggia di cuoio che a sua volta tratteneva *u* ***mariuni***, un anello di ferro di forma ellittica, all'interno del quale si introduceva una delle estremità della *percia* fermata da un perno di ferro *(**cavigghia** o **chiavi**)*; in prossimità dell'estremità si trovavano due anelli di legno che accoglievano la protuberanza di due basti, detti *sidduna* che venivano legati sul dorso degli equini.

Il giogo per i bovini, invece, era diritto, con due leggere incurvature dette *spaddala*, che si posavano direttamente sugli omeri ei buoi ed era ancorato al collo per mezzo di una striscia intrecciata di palma nana (*curina*) detta *pitturali*.



La *percia* era una trave sottile della lunghezza di m. 3-3,50 circa, ricavata, in genere con legno di pioppo. A volte la lunghezza dell'attrezzo era maggiore per sopperire alle continue rotture della ***curidda***, la parte che si incastrava nel puntale, e che pertanto veniva ricostruita sulla stessa asse. L'estremità distale della *percia* presentava una serie di fori per la *cavigghia* che permettevano la regolazione della lunghezza dell'attrezzo. In prossimità della parte opposta, cioè verso la *curidda*, veniva praticato un'altro foro che permetteva il passaggio della ***tinnigghia***, il regolatore di profondità, costituito da una sbarretta di ferro leggermente ricurva, con una serie di fori che permettevano, appunto, di regolare la profondità di lavoro.

La base dell'aratro era costituito da un unico pezzo di legno, a forma di "L" molto aperta, a formare un angolo ottuso. La parte orizzontale detta ***puntali*** (dentale) presentava un'estremità rastremata su cui si calzava la ***òmmara*** (vomere) di ferro con la punta ***azzariata*** (acciaiosa), di forma semiconica per meglio resistere all'usura e garantire un maggiore penetrabilità. La parte ad andamento verticale era detta ***manuzza*** (stegola) in quanto veniva impugnata dal conduttore durante l'aratura.

Se l'angolo tra il *puntali* e la *manuzza* era troppo chiuso cioè troppo prossimo ai 90° l'aratro, risultava *acculazzatu*, e si logorava facilmente a causa del maggiore attrito col terreno. Se al contrario l'angolo era eccessivamente aperto *(stisu)*, l'aratro era *puntili* e quindi il *puntali* era soggetto a spezzarsi per l'eccessivo sforzo di trazione. Massima era perciò l'attenzione nella scelta della forma del ceppo per la costruzione dell'aratro: si usavano generalmente l'olmo, il bagolaro o il mandorlo. La profondità dell'aratura poteva, come già accennato, essere regolata dall'agricoltore per mezzo della *tinnigghia*, ad essa si assicurava la *percia* tramite la *chianetta o cavadduzzu*, un supporto di legno e u *cardiddu*, un perno di ferro. L'angolo di aratura poteva in parte essere modificato per mezzo di un cuneo di legno che incastrava la *curidda* della pertica nella *casa*, cavità aper-

ta nel gomito dell'aratro. Nei casi in cui, ad esempio, il vomere non dissodasse sufficientemente la terra, l'aratore poteva sistemare il cuneo sopra l'estremità della bure. Al contrario, se il vomere arava troppo in profondità, il cuneo veniva posto sotto la *curidda*, permettendo di ripristinare la giusta ripartizione degli sforzi.

Sostanzialmente simile era l'*aratu a scocca* che veniva trainato da una sola bestia, in genere il mulo. Le differenze principali erano a carico della *percia*, molto più corta, circa 90 cm, che veniva collegata all'animale per mezzo di due aste di legno lunghe circa 2 metri simili a quelle del carro che sostituivano il giogo.

FIRRARU

La lavorazione artigianale del ferro è tutt'ora un'attività diffusa nei nostri contesti economici, tuttavia, nel corso degli anni, ha perso, almeno in parte, quella polivalenza che l'aveva caratterizzata nel passato. Sicuramente con l'accentuarsi delle competenze sempre più specializzate si è andato rarefacendo quel patrimonio di abilità che aveva fatto dei ***firrara*** i *mastri ri mastri*.

Patrimonio indispensabile per poter esercitare il mestiere, frutto di un lungo apprendistato che trasformava *u giovini* in *mastru;* anche perché l'artigiano della vecchia *firrarìa* rappresentava il punto centrale dell'economia del paese, a lui si rivolgevano non solo i contadini, i pastori o le massaie, ma anche gli altri artigiani per completare le loro opere o per la manutenzione dei loro strumenti. *O mastru* si cominciava ad andare tra i sette e i dieci anni e, in genere, non si percepivano soldi fino all'età di 16-18 anni. Appena entrato il ragazzino spesso doveva sottostare agli scherzi, talora pesantucci, degli altri apprendisti più anziani e compiere *i sirvizza* più umili e meno qualificanti.

Erano di sua competenza il riordino della bottega, la frantumazione del carbone, l'azionamento del mantice, solo con molta gradualità si accostava al ruolo di aiutante nella produzione di manufatti o all'esecuzione di piccoli lavori autonomi preparatori di diversi cicli: battere la mazza, tenere il pezzo con le tenaglie, tagliare lamiere, estrarre i chiodi dagli zoccoli degli animali da ferrare. Cosi, a

poco a poco, il garzone incorporava le tecniche, le sequenze fino ad avere la piena padronanza dell'*arti*, l'uso della forgia ad esempio, costituiva un severo banco di prova, occorreva calcolare i tempi di combustione, accelerandoli o rallentandoli se era il caso, valutare dal colore del ferro il calore del fuoco.

La forgia costituiva sicuramente uno degli strumenti cardine della bottega del fabbro. Tradizionalmente essa era realizzata in pietra e gesso era composta da un piano orizzontale rivestito da mattoni refrattari in creta, su cui si accumulava la polvere di carbone, ***ginisa***, e il carbone già sfruttato misto alle scorie di metallo, *a* ***cacazzina***. Sotto questa base si apriva un incavo destinato ad ospitare la sabbia usata per rallentare la combustione. Sempre sotto il ripiano si trovava *a* ***dduvera***, la parte finale di un condotto in ghisa, attraverso cui fluiva l'aria proveniente dal mantice (***mantaciu***) che poteva essere azionato o con i piedi o con la mano. Sospesa sul piano di lavoro era *a* ***ciminìa***, la cappa che convogliava i fumi della combustione all'esterno.

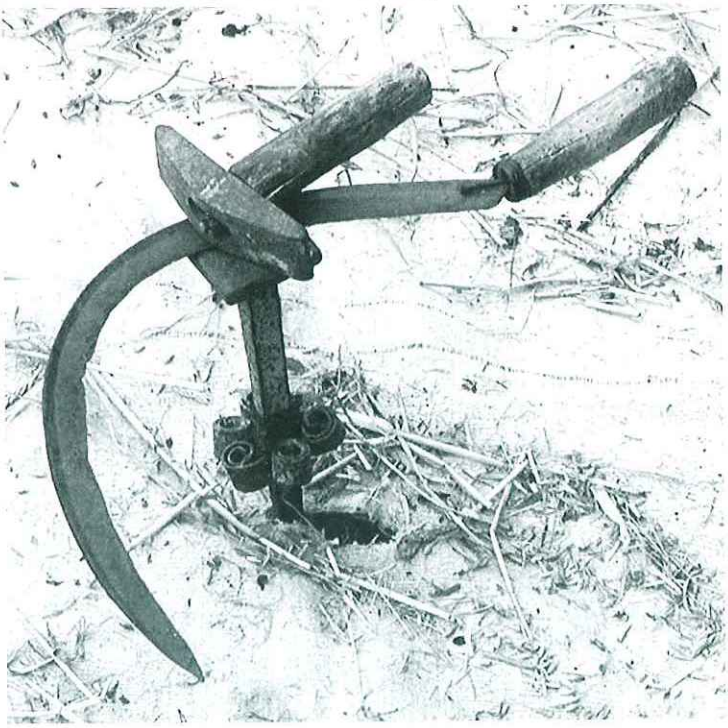
Se l'uso della forgia rappresentava un banco di prova, l'esame finale dell'apprendista era rappresentato dall'uso della ***'ncunia***, l'incudine, un pesante blocco d'acciaio con due corna, prolungamenti

laterali, uno di forma conica, l'altro piramidale. La martellatura non è infatti una semplice sequenza di colpi, tramite essa il ferro si comporta quasi come materia vivente, si assottiglia, si allunga, si piega, si arrotonda.

La produzione di un fabbro era, come accennato, molto varia, tuttavia un posto di rilievo era occupato dalla realizzazione del ***fusu ru carrettu,*** l'asse del carro. Questo era lungo circa 110–115 cm ed era costituito da tre parti saldate tra loro, la centrale detta ***quatru*** lunga, nel *carrettu a trapanisa,* circa 97 cm recava al centro, una sorta di piccola freccia, *u* ***scanneddu***, che serviva come gancio per il lume o per la *coffa*. Il *quatru* era il primo pezzo ad essere realizzato, la sagomatura era realizzata tramite l'uso della mazza: per sfinirlo veniva adagiato sull'incudine, per ingrossarlo, ***rincarcari***, lo si poggiava in verticale su una base a terra e si ***sfungiava***, si colpiva dall'alto. Alle sue estremità, sagomate a becco di clarino, venivano applicate i ***'ntrummatura*** due pezzi lunghi circa 40 cm, terminanti con una filettatura, questa veniva realizzata per mezzo della ***mastra***, una madre vite in acciaio. In prossimità della giunzione tra *'ntrummatura* e *quatru* veniva successivamente saldata *a* ***risorta***,

una staffa alta circa 21 e larga 24 cm, che serviva ad ancorare il fuso alle ***scale*** (aste) del carro. A sua volta *a risorta* risultava costituita da altri due pezzi, *u* ***mugnune*** e *a* ***'nnappa***, il primo non era altro che un supporto per la vera e propria staffa, la *'nnappa*, che veniva bullonata alle aste del carro. A ridosso del *mugnune*, ad una distanza di 6 cm veniva realizzato uno sbalzo sul quale veniva addossato *u* ***ritangiuni***, una sorta di collarino di ferro che serviva da fermo per la ***busciola***, la bronzina realizzata in fusione (78% rame 22% stagno) contenuta nel ***miolo***, il mozzo della ruota, questo era bloccato infine da un dado di forma quadrata, *a* ***rannula,*** la filettura in questo caso si realizzava man mano che la *rannula* incandescente veniva avvitata sulla *'ntrummatura*.

L'operazione della saldatura era una delle procedure più impegnative, il fabbro dava ai pezzi da saldare, *a* ***càura***, doveva cioè portarli al calore bianco, ad una temperatura di circa 1300-1400 °C, quindi, dopo averli sovrapposti, cominciava a batterli con il martello fino a quando le molecole delle due superfici si compenetrano formando una struttura omogenea. Nel caso la giuntura presentava degli spigoli e non era facilmente raggiungibile con la mazza o i martelli, *u firraru* faceva uso di un particolare strumento *u* ***sfazzeddu***, un pezzo di ferro opportunamente sagomato che veniva poggiato



sulle parti da battere e sul quale martellava il fabbro. Le altre operazioni di fucinatura: allargamento, strozzatura, piegatura, punzonatura necessitavano invece di una *càura* diversa, la temperatura del cosiddetto calore rosso, infatti, era di circa 1000° C.

Anche se la realizzazione del *fusu* era tra le opere più importanti, l'attività prevalente del *firraru* era quella del maniscalco.

Realizzare i ferri per i vari animali, non era una cosa da niente, i ferri dovevano rispettare la forma dello zoccolo per proteggerlo dall'usura, ma servivano anche a correggere eventuali difetti di andatura. La realizzazione dei ferri seguiva la normale procedura, il ferro, portato al calore rosso, veniva abilmente tenuto e ruotato con la tenaglia mentre era opportunamente sagomato e curvato a colpi di martello sull'incudine. Raggiunta la forma desiderata, che variava non solo con la specie ma anche con l'individuo, il fabbro provvedeva a riscaldare nuovamente il ferro, mezzo lato per volta, per poter effettuare i buchi che avrebbero permesso di fissarlo allo zoccolo per mezzo di speciali chiodi. L'operazione veniva effettuata per mezzo della ***stampa***, e rifinita dal lato opposto *cu* ***puntiddu,*** due punzoni a sezione quadrata; il fabbro realizzava un totale di sette buchi, quattro nel lato esterno e tre su quello interno. Ultimata la foratura il ferro veniva ulteriormente riscaldato per realizzare un piccolo rialzo, *a* ***napulitana***, nella parte anteriore del ferro. Il maniscalco doveva conoscere gli appiombi equini, doveva essere cioè in grado di valutare se l'animale era ***balestrino*** cioè con le punte degli zoccoli divaricate verso l'esterno o ***cagnolo***, con le punte convergenti verso l'interno, per modificare opportunamente l'inclinazione dei ferri e correggere l'andatura. Le operazioni di ferratura erano in genere effettuate senza altre attrezzature, ma se le bestie erano ***fause***, nervose, veniva adoperata *a* ***furca***, una struttura in legno con una trave orizzontale a cui veniva assicurato uno degli arti posteriori, mettendo l'operatore al riparo dal pericolo di un calcio.

Frequente era pure la realizzazione delle falci, operazione particolarmente faticosa per la continua e rapida alternanza che essa richiedeva tra il riscaldamento alla forgia e la fucinatura a mano.

Tipicamente le falci si ricavavano da vecchi ferri da mulo, di norma per una falce ne occorrevano circa 200 grammi a cui si aggiungevano dei pezzetti d'acciaio, i ***paraturi***, ricavati da vecchie balestre.

Per conferire ai ferri la forma della falce gli si dava *a càura* per 5-6 volte nella forgia, prima per saldare l'acciaio al ferro, poi per ***aggarbarle***, cioè per conferirle la foggia tipica della contrada cui erano destinate. Una volta *aggarbati* le falci si ***rifuchiàvanu***, si riscaldavano nuovamente nella forgia per rendere più malleabile l'acciaio induritosi a seguito della martellatura. Successivamente si realizzava la dentatura. La realizzazione dei denti era un lavoro di estrema precisione per prima cosa, su una lastra di marmo, si intagliavano con martello e trincetto i vari denti, quindi si definivano con il ***passaturi***, uno strumento d'acciaio ricavato da un vecchio rasoio da barbiere.

A questo punto le falci venivano affilate con la mola a pietra e quindi temperate, si facevano perciò riscaldare nella forgia portandole a calore rosso arancio e si raffreddavano per un attimo in un recipiente pieno d'acqua. Quindi il fabbro aspettava che il colore virasse verso il viola, indice di una tempera ottimale, e le raffreddava definitivamente immergendole nuovamente in acqua.

Infine le falci si ***ammanicavanu,*** cioè si faceva penetrare la parte finale nel manico di legno e ***si vutava a curidda***, si ribatteva la punta terminale sul manico di legno per fissarlo.

Ugualmente laboriosa era la realizzazione delle zappe, i ***zappuna***. Per realizzarli il fabbro partiva da una lastra di ferro lunga circa 25 cm, larga 8 cm e spessa 8 mm, questa riscaldata al calore rosso veniva forgiato nella tipica forma trapezoidale, curando di sfinirlo a partire dal centro, dove rimaneva una sorta di piccolo dosso, *u* ***spigu***. Particolare attenzione veniva prestata nella realizzazione dell'***occhiu***, cioè del foro dove passava il manico, questo veniva realizzato mediante dei punzoni progressivamente più grandi, fino a raggiungere le dimensioni adeguate, e veniva contemporaneamente ***'ncuzzatu***, cioè ribattuto per mantenerlo di spessore uniforme. Sugli spigoli laterali e sul taglio, opportunamente spianati, venivano saldati dei riporti d'acciaio che conferivano all'attrezzo una particolare resistenza. Il procedimento di saldatura prevedeva l'interposizione di un pezzettino di ***placca*** una lega che favoriva l'unione dei due pezzi di metallo ad una temperatura più bassa del calore bianco (circa 1100° C), cosa questa indispensabile per non compromettere l'integrità dei pezzi acciaiosi sotto i colpi del martello.