

ritmi ben precisi. Per accaparrarsi la commissione ci si serviva spesso di un mediatore che, nei giorni di festa, o la domenica, formalizzava il contratto tra i contraenti con una semplice stretta di mano.

Subito dopo ci si metteva all'opera. La prima fase prevedeva la cernita dei legnami che venivano scelti nelle zone limitrofe. Si preferiva il legno di quercia, abbondante nelle nostre zone, il faggio o l'olmo. Dopo la prima sgrossatura dei legnami si preparava "la stanga" (l'asse longitudinale). Era necessario un tronco lungo, di una certa robustezza. La preparazione era laboriosa e delicata al tempo stesso, perché l'asse doveva essere squadrata, ma soprattutto arcuata verso l'alto, per essere ben appoggiata sul giogo: essa veniva quindi spaccata in due fino ad un certo punto, facendo molta attenzione a non romperla, ed allargata progressivamente, scaldandola e bagnandola nella punta estrema del taglio con l'aiuto di un cerchio di ferro all'esterno. La stanga veniva poi poggiata sull'asse (sala) su cui andavano infilate le ruote. Quest'ultime, di altezza notevole (1,50 ed oltre), erano co-

struite a mano, ad eccezione del tamburo che già a quei tempi era tornito in forni a legna rudimentali. In questa struttura venivano infilati i raggi, che nell'estremità esterna sopportavano i "quarti" (una delle quattro parti di cui si compone la corona) che dovevano poi essere ferrati.

L'operazione della ferratura era il momento "top" della costruzione del carro. La verga di ferro, acquistata presso i rivenditori locali, e di lunghezza indefinita veniva tagliata in base alla grandezza del carro e della ruota e poi piegata a cerchio "a mano". La saldatura delle due estremità era molto difficoltosa perché bisognava portarle all'incandescenza con l'aggiunta di un semplice legante, la vulcanite. Poi, con la forza delle sole braccia, con calibrati e sistematici colpi di martello, si compattavano le due estremità. Bisognava sempre tenere, con abilità, "a piombo" la ruota, che tendeva a storcersi. Una volta saldate le due parti, si inseriva il cerchio di ferro intorno alla ruota disposta in piano, su un cavalletto. Trovato il punto di riferimento, con una forzatura, il cerchio veniva a lasciare letteralmente la ruota in tutta

la sua circonferenza. A questo punto, con un getto continuo di acqua, il ferro veniva raffreddato rapidamente.

Non bisogna sottovalutare questo particolare momento della lavorazione che veniva effettuata con un'attrezzatura artigianale: gli uomini immergevano le braccia nell'acqua fredda per meglio sopportare l'alto calore del ferro infuocato; anche i bambini e le donne entravano in azione, versando acqua in continuazione con ogni recipiente, in mezzo ad un nuvola di fumo e vapore, grida, cenni di assenso o dissenso e... imprecazioni. Questo perché la saldatura poteva anche rompersi ed il cerchio improvvisamente ricadere sugli operai.

Si procedeva quindi alla lavorazione del pianale, delle sponde e degli altri accessori. Le parti venivano segate, piallate, limate fino a che, una volta montate, si verniciavano.

Il fondo del pianale, veniva colorato con "nero-fumo" e "catramina" per renderlo impermeabile (si trasportavano infatti con questi carri foraggi, erbe ed anche stallatico per la concimazione), mentre tutto il resto era verniciato di

rosso carminio. Il fondo si abbelliva poi con un decoro ornamentale.

La famiglia Di Teodoro usava distinguersi pitturando i propri carri con il famoso vaso di fiori con gerani o una stella di forma geometrica con i colori della bandiera italiana. Nel primo riquadro delle sponde laterali vi era la sigla dei costruttori circondata da frutta (mele, arance, limoni spaccati) su fondo blu. Non mancavano sinuose linee ornamentali che, nell'insieme, assumevano una stilizzata struttura floreale. Sulle spallette posteriori venivano dipinte le cifre del millesimo di costruzione, due per ogni parte.

I disegni venivano eseguiti naturalmente a mano libera, il "carradore" Giuseppe aveva la passione per i vasi di gerani ed anfore con garofani sfumati di rosso e bianco, di notevole profondità prospettica. Anche le vernici erano preparate manualmente, tritando i componenti in una apposita macchinetta.

Scoccava finalmente l'ora della consegna: i costruttori ricevevano a quel tempo 100.000 lire in contanti, pagate sopra all'ara mentre al più piccolo dei carradori veniva donata "la pegenella". Spesso si aspettava una ricorrenza particolare: la festa del patrono, un matrimonio, un battesimo. Il carro ultimato, splendente nei suoi vivaci colori, veniva posto nella piazza, attorniato dai contadini e dai paesani che, approfittando dell'occasione ne ordinavano altri e di diverso tipo: le "tragghie" o "li brecci". Poi, ritornando verso le case sparse per la campagna - secondo l'usanza de "la fratta" - si rifoceglavano con biscottini, dolcetti vari, frutta sciropata, fichi secchi, vino, che venivano offerti lungo la strada dalle donne in festa.

Passa il tempo, si arriva agli anni 50: il lavoro diminuisce, bussano alla porta dell'Italia post-bellica nuove scelte strategiche per risolvere il problema dell'occupazione e dello sviluppo. Al carro, in agricoltura, si sostituisce il trattore. La tecnologia entra di prepotenza nella realtà agricola del nostro territorio, sovvertendo i valori socio-economici. Dei carradori resta solo la memoria.



Una suggestiva foto notturna realizzata da Attilio Luzi.