il Pitrè

Autorizzazione del Tribunale di Palermo
con decreto n. 19 del 22 luglio 1969
Esce ogni due mesi

Prof. Gaetano Falzone Direttore Responsabile
Dott. Marcella Provenzale Redattore

Anno IV (N. S.) 10 Gennaio 1977

NUMERO SPECIALE
dedicato alla Mostra del Carretto Siciliano

Bollettino del Museo Etnografico Siciliano G. Pitrè e annessa Biblioteca

Casina Cinese nel Real Parco della Favorita - Palermo - Tel. 461060

Saluto ai visitatori della Mostra del Carretto Siciliano

La splendita iniziativa di tenere quest'anno a Palermo l'edizione del Festival delle Nazioni, che ha avuto finora luogo in illustri capitali dell'Europa, impone innanzitutto che l'Assessorato comunale al Turismo Spettacolo, Sport e Beni Culturali ed Ambientali porga un ringraziamento alle due prestigiose riviste internazionali d'arte «The Connoisseur» di Londra e «Du Magazine» di Zurigo — che hanno convogliato nella nostra città il fiore dei critici d'arte e degli amatori di tutto il mondo.

Ospitandoli a Palermo, essi hanno così potuto apprezzare una scelta opera per i loro studi e per i loro interessi, dato che questa antica nostra città è sede di un patrimonio artistico e storico che è rappresentativo di tutte le civiltà del Mediterraneo e che si piazza con onore nel campo dei valori museografici.

Tuttavia è sembrato all'Assessorato al Turismo, che ho l'onore di dirigere, che la rassegna, pur imponente senza dubbio, delle manifestazioni e delle visite preordinate da un comitato organizzatore, che si fregia dei nomi più autorevoli in Sicilia nel campo della cultura storica ed artistica, dovesse trovare la sua essenziale qualificazione in una manifestazione che riaffermasse almeno qualcuno dei più tipici valori del lavoro e dell'arte della nostra laboriosa gente: il carretto siciliano, le cui origini risalgono ai primordi stessi della vita civile nella nostra isola rimontando infatti la prima apparizione di esso nelle forme del carro, del carro siceliota che Pindaro ricorda nei suoi canti, e mantenendo, nell'arco dei millenni, il suo carattere originale, ingentilendosi anzi nel tempo con l'opera dei dipintori, degli intagliatori, dei carradori e la gloria di una insostituibile tecnica decorativa.

Ora se, in tutto il mondo, la fama del carretto siciliano è giunta al punto di simboleggiare addirittura la Sicilia stessa, è giusto e doveroso che, nel quadro di una politica veramente ispirata a motivi sociali ed in cui il fatto culturale non può venire interpretato che come sublime espressione di potenza del lavoro, si renda omaggio agli impareggiabili, anche se spesso trascurati, artefici di questa realtà che oggi è impersonata nel carretto. Si tratta di lavoratori che hanno il merito di avere tramandato nei secoli il genio particolare dell'Isola; di averlo reso glorioso nel mondo, difendendo con estremo e personale sacrificio questa tradizione che ancor oggi resiste e si perpetua, come testimonianza esclusiva della loro fedeltà.

Sappiamo che si tratta di una fra le arti popolari di Sicilia che è esposta alle difficoltà del momento economico e, pertanto, essa è fra le più degne di venire incoraggiata e tutelata. Essa costituisce, sul fronte dei lavoratori che si dedicano ad attività artistiche, il sigillo della più autentica nobiltà. Difendendo il diritto di quest'arte del carretto alla sopravvivenza,

Giuseppe Albanese

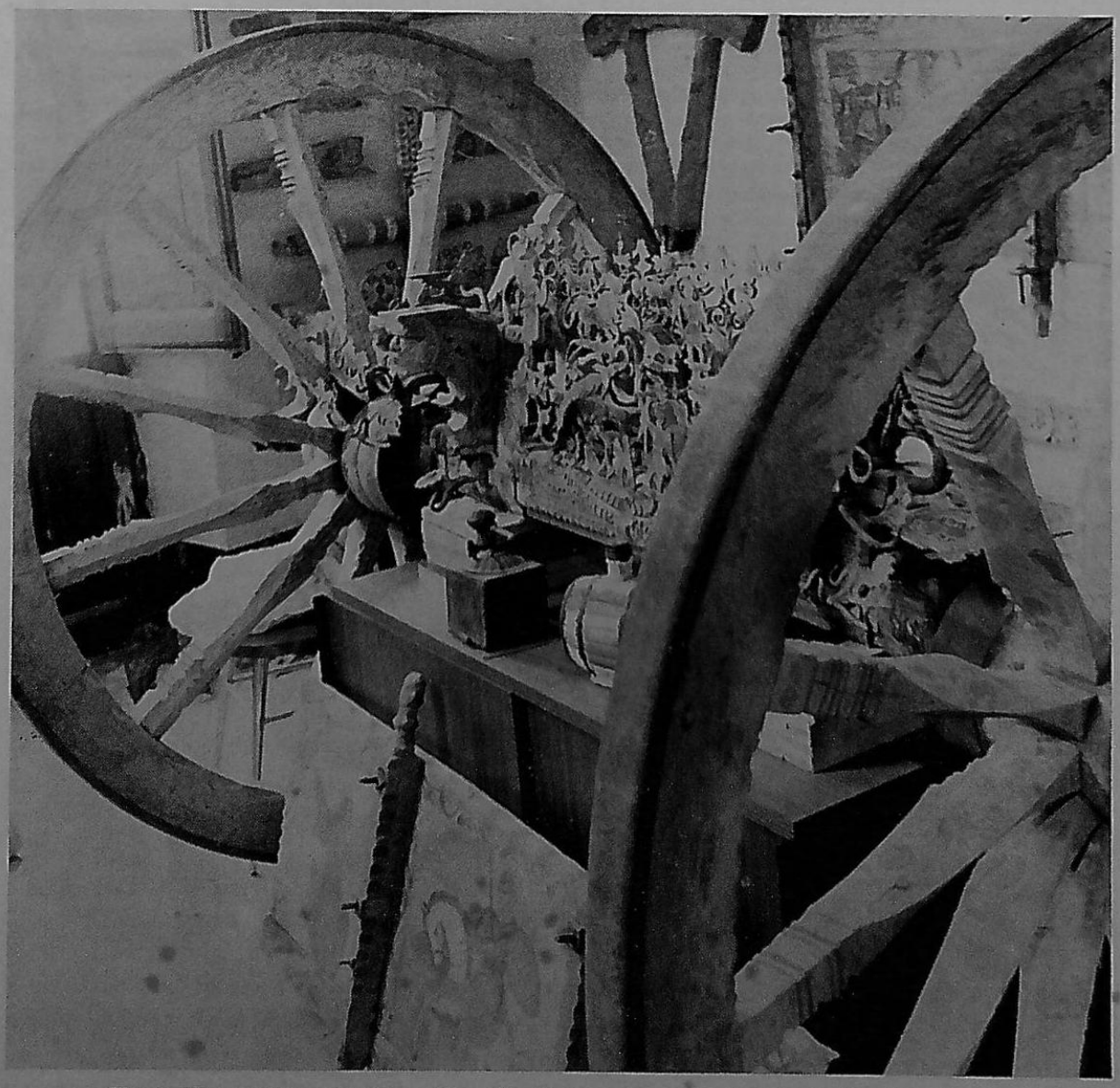

Fig. 1 - Una pregiata «cassa-fuso» di scuola catanese, riccamente decorata in ferro battuto.

(continua a pag. 3)

Palermo - Art Festival 1977

PROGRAMMA

Domenica 9 *Gennaio*

sera ☐ Arrivo a Palermo, trasferimento in albergo e cena.

Lunedi 10 *Gennaio*

08.30 ☐ Piccola colazione, in albergo.
09.30 ☐ Partenza dall'albergo in pullman.
10.00 ☐ Arrivo al Palazzo Reale (Palazzo dei Normanni) per il benvenuto ufficiale del Presidente dell'Assemblea Regionale, On. Pancrazio De Pasquale.
La cerimonia sarà seguita dalla visita privata degli ex appartamenti di Re Ruggero II, e della Cappella Palatina, splendidamente decorata con mosaici bizantini del 12° secolo.
12.30 ☐ Partenza dal Palazzo Reale in pullman.
13.00 ☐ Arrivo all'albergo, per la colazione.
14.30 ☐ Partenza dall'albergo, in pullman, per la visita privata delle Chiese Normanne di San Giovanni degli Eremiti e della Martorana (S. Maria dell'Ammiraglio), due dei più perfetti esempi di architettura Siciliana-Normanna.
17.30 ☐ Rientro in albergo.
18.30 ☐ Partenza dall'albergo, in pullman.
19.00 ☐ Arrivo al Palazzo Ganci, uno dei più meravigliosi palazzi del tardo Barocco di Palermo, per lo speciale ricevimento dei Principi di San Vincenzo.
20.30 ☐ Partenza dal Palazzo Ganci, in pullman.
21.00 ☐ Rientro in albergo, per la cena.

Martedi 11 *Gennaio*

07.30 ☐ Colazione per i partecipanti che soggiornano all'Hotel Jolly.
08.30 ☐ Colazione per i partecipanti che soggiornano all'Hotel Villa Igiea.
09.00 ☐ Arrivo a Villa Igiea dei partecipanti ospitati all'Hotel Jolly.
Seguirà, nella Sala Basile, la conferenza introduttiva sulla Storia dell'Arte Normanna del Prof. Peter Lasko, Direttore del Courtauld Institute di Arte di Londra.
10.00 ☐ Fine della conferenza.
Partenza dalla Villa Igiea con pullman, per la visita a Monreale.
11.00 ☐ Arrivo a Monreale, per la visita del Chiostro dei Benedettini e della Cattedrale Normanna, fondata da Guglielmo II nel 1174, considerata uno dei maggiori monumenti del Medio-Evo.
Di particolare importanza gli splendidi mosaici e la tomba di Federico II.
13.00 ☐ Partenza da Monreale, in pullman.
13.30 ☐ Rientro in albergo, per la colazione.
16.00 ☐ Partenza dall'albergo, in pullman.
16.30 ☐ Arrivo al Museo Etnografico «Pitrè» nel parco della Favorita, dove i partecipanti saranno ricevuti dal direttore, Prof. G. Falzone
18.00 ☐ Partenza dal Museo Etnografico «Pitrè».
18.30 ☐ Arrivo al Museo delle Marionette in Piazza Marina, recentemente inaugurato, per il tradizionale spettacolo dei «Pupi Siciliani». La rappresentazione sarà preceduta da una conversazione del Prof. Pasqualino, Presidente dell'Associazione per la Conservazione del Folklore.
20.00 ☐ Partenza dal Museo delle Marionette.
20.15 ☐ Arrivo al Ristorante «Fico-d'India», nel centro di Palermo, per una tipica cena siciliana.
21.45 ☐ Partenza dal ristorante, in pullman.
22.00 ☐ Rientro in albergo.

Mercoledi 12 *Gennaio*

08.30 ☐ Colazione.
09.30 ☐ Partenza dall'albergo, in pullman.
10.00 ☐ Visita al mercato della «Vucciria», nel centro di Palermo, e passeggiata tra le tipiche bancarelle palermitane.
Il mercato è uno degli ultimi del genere esistenti in Europa.
Inaugurazione della «Mostra del Carretto Siciliano del XIX Secolo», organizzata nella Palazzina Cinese, dall'Assessorato Turismo, Spettacolo, Sport, Beni culturali e ambientali del Comune di Palermo.
La Mostra è stata allestita con la collezione privata del Prof. Salvatore Ventimiglia da Terrasini.
11.00 ☐ Partenza dal mercato, in pullman.
11.15 ☐ Arrivo al Palazzo Abatellis, per la visita privata della Galleria Nazionale di Sicilia. I partecipanti saranno accolti dal Direttore, Dott. Vincenzo Scuderi.
Da notare il celebre dipinto dell'«Annunziata» di Antonello da Messina, ed il busto marmoreo di «Eleonora d'Aragona» di Francesco Laurana (secolo XV).
12.00 ☐ Partenza dalla Galleria Nazionale, per una escursione a Cefalù.
12.30 ☐ Arrivo a S. Flavia, al ristorante Zagarella, per la colazione.
14.30 ☐ Partenza dal ristorante, in pullman.
15.30 ☐ Arrivo a Cefalù, per la visita speciale della Cattedrale Normanna, costruita da Re Ruggero II nel 1131.
Da notare lo splendido mosaico del Cristo Pantocratore, nella volta dell'abside, uno dei più importanti esempi d'arte bizantina.
17.00 ☐ Partenza da Cefalù, in pullman.
18.30 ☐ Rientro in albergo.
20.00 ☐ Cena in albergo, serata a disposizione.

Giovedi 13 *Gennaio*

09.00 ☐ Colazione.
10.00 ☐ Partenza dall'albergo, in pullman.
10.30 ☐ Arrivo all'Oratorio di San Domenico.
Conferenza in inglese del Prof. Giovanni Carandente dell'Università di Reggio-Calabria.

(continua a pag. 3)

segue PROGRAMMA

Visita dettagliata della Cappella e del vicino Oratorio di Santa Cita, esempi notevoli di decorazione in stucco di Giacomo Serpotta (secolo XVIII).
12.30 ☐ Partenza dall'Oratorio di Santa Cita.
13.00 ☐ Arrivo in albergo, per la colazione.
15.30 ☐ Partenza dall'albergo, in pullman.
16.00 ☐ Arrivo al Museo Archeologico, uno dei più importanti d'Europa, dove i partecipanti saranno ricevuti dal Direttore, Prof. Vincenzo Tusa.
Una visita privata sarà organizzata nel reparto ceramiche greche, al secondo piano, e alle Metope di Selinunte al piano terra.
17.45 ☐ Partenza dal Museo Archeologico, in pullman.
18.00 ☐ Arrivo al Palazzo Tuminelli in Piazza Sett'Angeli, per un ricevimento offerto dal Barone Francesco Agnello, Presidente dell'Associazione Siciliana Amici della Musica.
Seguirà un concerto privato di musica da camera, organizzato dall'Associazione per i partecipanti al Festival.
20.30 ☐ Partenza dal Palazzo Tuminelli, in pullman.
21.00 ☐ Rientro in albergo, per la cena.

Venerdi 14 *Gennaio*

08.00 ☐ Prima colazione.
09.00 ☐ Partenza dall'albergo, per una escursione a Piazza Armerina (intera giornata) attraverso i monti della Sicilia centrale.
12.00 ☐ Arrivo alle rovine della Villa Romana del Casale, vicino Piazza Armerina, per una visita dettagliata dei mosaici.
La Villa, secondo alcuni storici, è stata costruita dall'imperatore romano Massimiliano, all'inizio del IV secolo.
13.30 ☐ Partenza in pullman.
14.00 ☐ Arrivo all'Hotel Jolly di Piazza Armerina, per la colazione.
15.30 ☐ Partenza da Piazza Armerina, in pullman.
18.30. ☐ Rientro in albergo, a Palermo.
20.00 ☐ Cena in albergo, serata a disposizione.

Sabato 15 *Gennaio*

08.00 ☐ Prima colazione.
09.00 ☐ Partenza dall'albergo, per una escursione, attraverso i vigneti della Sicilia occidentale, alle rovine della Colonia di Selinunte.
11.00 ☐ Arrivo a Selinunte e visita dettagliata della zona archeologica, sotto la guida del Prof. Vincenzo Tusa.
13.30 ☐ Partenza in pullman.
13.45 ☐ Arrivo a Marinella di Selinunte, per la colazione al ristorante «Miramare».
15.30 ☐ Partenza in pullman.
18.00 ☐ Rientro a Palermo.
19.00 ☐ Cena in albergo.
20.30 ☐ Partenza dall'albergo, in pullman.
21.00 ☐ Arrivo al Teatro Politeama, per la rappresentazione dell'opera di Verdi «Un Ballo in Maschera».
24.00 ☐ Fine della rappresentazione. Ritorno in albergo, in pullman.

Domenica 16 *Gennaio*

... ☐ Partenza da Palermo, nel corso della mattinata.

Ai visitatori della Mostra

(segue da pag. 1)

noi percepiamo di difendere non solo il diritto alla vita di lavoratori che vi sono particolarmente impegnati, ma anche di apprestare nuovi mezzi affinchè le giovani generazioni possano trovare domani possibilità di espansione e di lavoro in attività che minacciano di spegnersi e che invece, opportunamente incoraggiate, debbono assicurare la legittima remunerazione per quanti vi si dedicano.

La presenza oggi, in questa Palazzina Cinese, di tante qualificate personalità del mondo della cultura europea dimostra inoltre quanto il turismo siciliano possa avvantaggiarsi da richiami di questo genere.

La Mostra che stiamo inaugurando è stata allestita dal Prof. Salvatore Ventimiglia che ha speso una intera vita nel raccogliere e nel preservare questi documenti di lavoro la cui storia ormai si confonde con la storia stessa della Sicilia e trova la sua più degna cornice in questo Museo Etnografico che vuole perpetuare le tradizioni della nostra gente e, con l'esempio delle generazioni che furono, suscitare speranza in quelle contemporanee, e possibilmente in quelle future.

Affinchè questo augurio possa meglio attuarsi sarà particolarmente gradito che, dopo la inaugurazione ufficiale, la Mostra venga visitata dai giovani studenti e dai giovani operai della nostra Palermo.

GIUSEPPE ALBANESE
Assessore al Turismo, Spettacolo, Sport, Beni culturali ed Ambientali del Comune di Palermo.

Fig. 2 - Il prof. Ventimiglia esamina una «cassa-fuso» di carretto di scuola palermitana.

seppe Cocchiara

Una galleria d'arte: il carretto

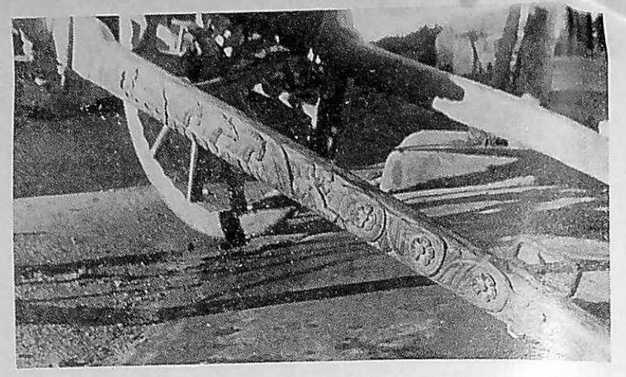

Fig. 3 - Asta di carretto di costruzione castelvetranese, riccamente decorata con sculture a bassorilievo.

Per fare cosa gradita e utile ai particolari lettori di questo Numero Speciale, riproduciamo alcune parti tra le più significative dagli studi che Giuseppe Pitrè, Giuseppe Cocchiara e Salvatore Lo Presti hanno dedicato al Carretto Siciliano.

In Sicilia l'epopea cavalleresca non si è rifugiata soltanto nei teatrini dei pupi, ma essa, ancor oggi, rivive, con il suo fascino, in mezzo alle vie delle città siciliane, nei lunghi stradali bianchi, dovunque giunga un carretto, dalle cui sponde i paladini di Francia, ritratti con vivacità di colori e con morbidezza di linee, sembrano confondersi con il popolo stesso.

E' stato osservato che la prima testimonianza di un «carro siciliano» ci viene da Pindaro (ap. Ateneo I, 28). E il Pace non è alieno dall'idea, d'altronde molto suggestiva, di riconoscere nel carro siceliota qualcosa di molto vicino al carretto siciliano. Di contro il Daneu, cui dobbiamo le più acute indagini sull'argomento, osserva che nessuna menzione noi abbiamo del carretto nelle relazioni dei viaggiatori del Settecento e della prima metà dell'Ottocento. E aggiunge: «Si potrebbe pensare che quei nobili ed eruditi signori, con l'immancabile Teocrito in tasca, non degnassero abbassare lo sguardo verso le umili manifestazioni di un'arte che per essere non aulica ma popolare non poteva non apparire barbara a coloro che giudicarono barbari e di cattivo gusto persino i mosaici delle nostre chiese bizantine. Infatti fu solo il movimento romantico con la sua sete di spontaneità e di freschezza a mettere di moda il folklore. Ma la spiegazione è assai più semplice ed anche meno compromettente per la sensibilità di quegli antichi viaggiatori. Se essi non ci parlano del carretto siciliano, non è già per una specifica cecità psicologica, ma semplicemente perchè il carretto non era nato». La Sicilia del resto, come osserva lo stesso Daneu, era sino ai primi decenni dell'Ottocento quasi priva di strade rotabili. Infatti «soltanto verso il 1830 il governo borbonico si preoccupò di aprire qualche strada di grande comunicazione e per prima la Regia Strada «Palermo-Messina-montagne» che, evitando l'impervia zona costiera, si arrampicava sulle montagne dell'interno, e toccando Enna raggiungeva la costa ionica a Catania. Erano strade per modo di dire, trazzere piuttosto, dalle rampe spezzate, piene di massi e di tossi, piste selvagge che d'inverno s'impantanavano e d'estate affogavano nella polvere. E' per questo genere di percorsi che fu creato il carretto siciliano, un veicolo che oggi, sulle autostrade, appare irrazionale e poco redditizio, ma che aveva il merito di poter superare ogni sorta di ostacoli».

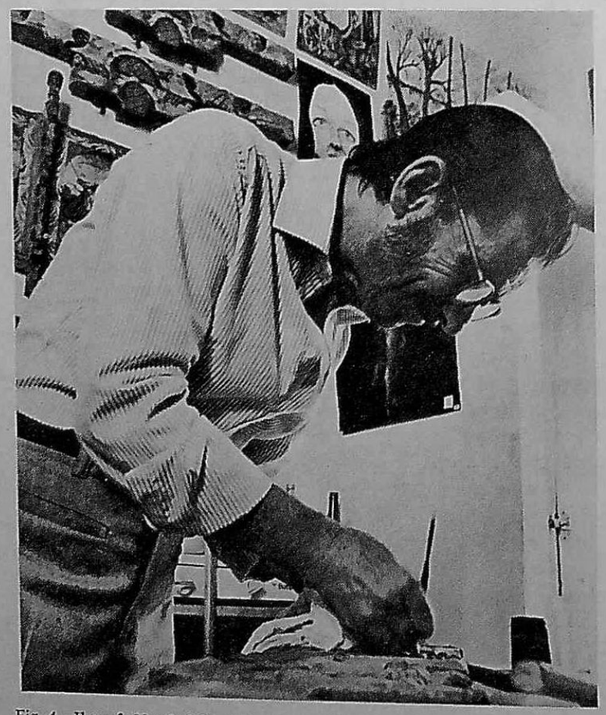

Fig. 4 - Il prof. Ventimiglia non restaura i pezzi, ma li rinfresca e li ravviva.

E il Daneu a sua volta, ricorda una notevole testimonianza letteraria, quella di Gonzalvo de Nervo, il quale nel suo libro «Un tour en Sicilie», che è del 1833, scrive di aver incontrato, sulle strade siciliane, qualche «carretta» i cui laterali avevano l'immagine della Vergine o di qualche Santo. Nè è senza significato che, ancor oggi, in qualche vecchia fiancata di carretto — ve ne sono bellissime al Museo Pitrè — troviamo la stessa rappresentazione, la quale al Daneu ricorda «la polarissima pittura su ferro, di soggetti soprattutto epici di cui un tempo si trovavano molti esempi nelle case dei nostri contadini». Il che non significa, intendiamoci, che la produzione dei carretti non si sia elevata subito fino a raggiungere l'attuale fastosità. E' un fatto, comunque, che i paladini cominciano ad apparire sulle fiancate dei carretti molto tardi, verso il 1910, afferma il Daneu: «ma è probabile che ciò sia avvenuto qualche decennio prima».

Ora, se noi volessimo completare le indagini del Daneu, potremmo dire, in realtà, che fin dalla fine del Setttcento noi troviamo in alcuni ex-voto la rappresentazione di carretti con le fiancate d'un unico colore ma con dei Santi dipinti.

E poichè l'assenza di un documento non è un documento, è probabile che noi possiamo trovare qualche testimonianza più antica che ci accerti la presenza sull'isola del carretto siciliano, via via perfezionatosi sul modello ricordato dal Pace.

Il carretto siciliano, quali che siano le sue origini, è, comunque, l'opera più caratteristica che l'artigianato abbia prodotto in Sicilia. Esso nasce nella bottega, opera, però, di artigiani diversi, ciascuno dei quali contribuisce alla sua fabbricazione. Vediamo, infatti, come comincia a prepararsi il carretto. Il carradore, quasi sempre, pur avendo bottega, lavora all'aperto. La bottega, per lo più, è un ripostiglio per i suoi arnesi da lavoro. All'aperto, egli, aiutato dai suoi garzoni, costruisce le ruote, le stanghe, le sponde, i piuoli ecc. Non cambiano mai gli schemi costruttivi. Il materiale è sempre identico: noce per le ruote, frassino per i piuoli, faggio per le stan-

(continua a pag. 5)

Fig. 5 - Fra i pezzi del Museo del Carretto di Terrasini esiste anche un modellino in scala 1/6.

(segue da pag. 4)

ghe. Quando i vari pezzi sono piallati e levigati, s'inizia la montatura, onde un asse legherà le due ruote mentre le stanghe, per l'intermedia azione dei travetti, sosterranno la cassa. Come ha ben notato uno studioso del carretto siciliano, il Capitò: «fra l'asse e le stanghe intercede un collegamento rigido che serve come organo di sospensione, ma è inteso anche ad aggiungere l'altezza, onde al carro possa venire attaccato un animale di media statura». In quanto alle ruote «esse recano, incastrate nel mezzo, le boccole, specie di scatole metalliche a forma di un tronco di cono per mezzo delle quali girano intorno all'asse, che è di ferro omogeneo. Un sistema alquanto primitivo, risultante da due rondelle anulari, grossolanamente battute, le tiene a posto, ma permette un piccolo gioco, sicchè durante il movimento di rotazione le boccole di continuo urtano e rimbalzano or contro l'una or contro l'altra rondella».

□

Così il carretto è pronto nella sua attrezzatura di veicolo da carico. L'opera del corradore è finita. Comincia, allora, quella dell'intagliatore. Perchè il carretto abbia la sua vita, perchè esso risponda alle esigenze estetiche del popolo siciliano, è necessaria l'opera dello scultore, il quale, con le sue sgorbie e i suoi scalpelli, lo alleggerisce con le tacche che assumono quasi sempre forma di nicchia, di mandorla o di oliva; lo istoria con travetti dove sono scolpite, con leggerezza di tocco, figure di santi: lo abbelisce con le mensole, dove sono delineate figure di donne e di eroi.

Lo scultore apprende la sua tecnica in bottega. E la sua è una tecnica che ha il suo codice e le sue regole. Essa giunge, comunque, a dei risultati nuovi e originali nelle cosiddette «chiavi» che è quanto dire nei pezzi applicati tra le due aste del carretto, vicino alla loro estremità posteriore.

L'artigiano intaglia le sue figure di getto, ma quanta luce e quanta gioia non vi sono, ad es., adombrate in questi numerosi pezzi, dove sono rappresentati San Giuseppe e la Madonna col Bambino Gesù, nel mezzo? Bellissime sono anche alcune sculture nelle quali San Giorgio dal suo cavallo impennato colpisce il dragone. L'artigiano s'adagia, oggi, non solo ai ricordi dell'«opra», ma anche a quelli del teatro lirico. Così accanto a Ruggero sul cavallo bianco, attorniato da angioli e girasoli, ecco Otello e Desdemona; accanto ad Angelica, bella e splendente in mezzo a due cavalieri, probabilmente Orlando e Rinaldo, ecco Madama Butterfly.

I motivi cui danno vita gli scultori dei carretti, sono stati riportati dal Capitò, attraverso un'indagine paziente e minuta, a documenti architettonici dell'arte siculo-araba. Così, ad es., il sistema di frastagliare gli spigoli vivi costituisce indubbiamente, nel carretto siciliano, uno dei suoi più notevoli elementi decorativi. Ebbene, come osserva il Capitò: «il tipico intaglio a forma di mandorla che gode fra gli artefici del carretto una speciale predilezione discende in linea diretta dagli archetti ogivali di quelle nume-rose e caratteristiche nicchiette che nell'architettura del sec. XII servirono principalmente a risolvere il problema di coprire sale quadrate con volte circolari...», mentre le «spezzettature degli spigoli vivi trovano pure riscontro nei sistemi di lobi e di mensolette di cui furono adornate e sorrette le cornici e le fasce delle costruzioni nel 1300».

A completare il Capitò, il Daneu aggiunge che le sculture dei carretti sono animate dall'ansia di rivivere, di ricreare d'istinto tutte le fasi della grande scultura italiana, da un arcaismo romanico attraverso forme rinascimentali, poi d'un Seicento impaesanito, all'eleganza di alcune composizioni che risentono l'influenza del gusto artistico del Settecento. E qui è il valore, ad es., d'innumerevoli «chiavi» le quali pur avvalendosi di forme del passato presentano un carattere moderno.

All'opera dell'intagliatore segue, quindi, quella del pittore, il quale, quasi sempre, tiene bottega per conto suo, anch'egli attorniato dai garzoni ansiosi di apprendere la sua arte. Il pittore spesso consiglia al cliente le scene, che dovranno adornare le fiancate del carretto, ma non poche volte è il cliente stesso che richiede un dato argomento. Nella bottega del pittore il carretto si completa, arricchendosi d'una decorazione smagliante e fastosa. Ai garzoni, normalmente, tocca la parte ornamentale. Non v'è, quindi, scanalatura che non venga ingegnosamente colorata. Le ruote si riempiono di fiori o di rosette. Le stanghe, di stelle e ghirigori. La cassa, di larghe striature che, quasi sempre, si riuniscono a cerchio. I colori rosso, giallo e turchino vengono profusi a piene mani non solo per far risaltare i cavi, ma anche per dare ai segni decorativi una maggiore luce. Al pittore tocca, infine, la parte figurativa, racchiusa, variabilmente, nelle fiancate, nello sportello. Ciascuna di queste sponde contiene tre quadri. In essi il pittore narra le sue storie.

Nella scelta dei personaggi dominano le scene cavalleresche, ma sarebbe un errore credere che la fantasia del pittore dei carri si esaurisca in queste scene. I paladini con la loro storia attraggono il pittore dei carretti. Ma egli è anche attratto dalle vicende storiche della l'isola, dal Vespro Siciliano, all'entrata di Garibaldi; è un fascinato delle guerre nazionali, da quella contro la Turchia a quella contro l'Abissinia, infine attratto dai più disparati personaggi usciti dalle pagine dei romanzi.

Comunque, se noi osserviamo una scena cavalleresca o una scena di guerra, quali esse vengono dipinte sulle sponde dei carretti, ci accorgiamo che l'atmosfera non cambia. Coi colori violenti il pittore mantiene i suoi personaggi in un'atmosfera di mito e di poesia. Ciascuno di essi è lì sulle sponde, perchè ha compiuto o deve compiere qualcosa di eroico, di soprannaturale. Per gli argomenti storici che più hanno appassionato e appassionano la fantasia del popolo siciliano è il Vespro Siciliano. Lo ricordano, ancora, i carretti. Nè il pittore dei carretti può quindi trascurare questo soggetto.

In un carretto, infatti, costruito a Palermo nella fabbrica di Santo Marino e dipin-

(continua a pag. 6)

Fig. 6 - Vivace interpretazione in scultura e pittura di una «mensola» di carretto palermitano.

g. 7 - Pezzi pregiati: un frammento di travetto di «cassa-fuso» con pizzo decorato; un arabesco in ferro battuto.

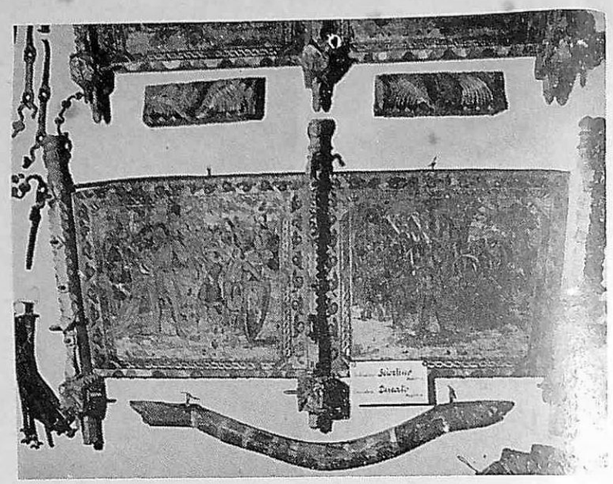

Fig. 8 - Coppia di «mascellari» (sponde) di carretto bagherese, ricca istoriati.

egue da pag. 5)

ll'artigiano Salvatore Di anco, la prima sponda porta uesto titolo: **Vespro Siciliano, vvero la cacciata dei Francesi.** racconto del pittore s'inizia n un quadro, dove è armo- zzata e fusa una folla di per- naggi. Sono soldati con elmo gonnellina rossa (come sono, nque, i Paladini di Francia). omini e donne: forti, robusti, cisi. Una donna, dal volto di adonna, è svenuta ed è fra braccia di un soldato. Gli uo- ni indossano giacca rossa, lzoni lunghi aderenti e riga- di giallo blu e bianco rosso. donne: gonna rossa, giub- tto verde e manto sul capo. ondo: una Chiesa dipinta in sso.

Nel secondo quadro al- scena partecipa il cielo, an- volandosi con nubi di un rte rosso-grigio. Molti cava- ri, con lance in mano, caval- no cavalli bianchi e neri. Su- erba la fattura di questi caval- che sembrano volare. Ed ec- i prigionieri, quasi nudi, con na gonnellina ai fianchi. ualche testa rotola a terra. el mezzo della scena un sol- to nudo a mezzo busto por- e al capo dei guerrieri una rocca su un vassoio. Sotto è scrizione: **Gli venivano som- inistrate larghe tazze di vino ne egli mescolate col sangue acannava.** Nel terzo quadro, scrizione prorompe dall'ani- o esasperato: **Il popolo ster- inerà la vostra razza e andrà cercare i vostri figli per uc- derli fin sul seno delle ma- i.** La scena si svolge in una nza riccamente addobbata l cui centro è un'alcova. Sul to disfatto, una donna lotta peratamente con dei soldati per non ceder loro i suoi bambini. V'è in queste figure un senso di angoscia e di tragedia. I colori stessi sono cupi. Ma è la fine degli Angiò questa rivolta, perchè nel quarto quadro una iscrizione ricorda subito: **L'infante Giacomo... Era stato in ogni luogo onorato come Re e con grande amore accolto.** Lontano, in fondo al quadro, ecco, infatti, un castello con un grande arco, da cui vengono avanti molti guerrieri a cavallo con lance in mano. Su una parete del castello si trova una piccola cappella con la Madonna. Nel centro della scena, Giacomo è sul suo cavallo bianco. Attorno a lui sono uomini, donne e bambini. L'infante indossa una maglia. Con una mano tiene le redini del cavallo, con l'altra, rivolta verso il popolo, fa un segno che denota la sua volontà di liberare il popolo siciliano.

E le scene, varie e complesse, si snonado sulle sponde dei carretti raccontandoci altri cicli. Vero: in genere le pitture dei carretti s'iniziano col ricalco di incisioni per mezzo di carta lucida e punteggiata e quindi trasportata sul legno secondo una vecchia tecnica dei decoratori. In realtà, però, non tutti ricorrono al ricalco, il quale, d'altra parte lascia le facce delle figure secondarie quasi sempre vuote. I maestri, coloro che già si sono fatte le ossa, lavorano di fantasia. E questa è la ragione per cui i laterali di un carretto dipinti da un Cronio non hanno nulla a che vedere con quelli di un Ducato. Anche se dietro l'uno e l'altro v'è, diciamo così, una scuola: la bottega.

Non v'è dubbio, per quanto riguarda la rappresentazione dei Paladini sulle sponde del carretto che questa si debba considerare come un influsso dell'«opra» o meglio dei cartelloni dell'«opra». Non vogliamo dire con ciò che il pittore del carretto nel dipingere i suoi paladini segua la stessa tecnica del pittore del cartellone. Il primo è preciso e meticoloso nel delineare il suo eroe. Vedete inoltre la scena in mezzo a cui lo colloca. Non c'è un piccolo particolare che gli sfugga. L'altro è più rapido, più incalzante. Anch'egli ama inquadrare i dialoghi d'amore, i duelli, gli ammazzamenti dentro un determinato paesaggio. Comunque egli tende di più al generale, desideroso com'è di raggiungere la «folla» degli spettatori che chiama, con la «folla» dei suoi guerrieri.

L'arte del pittore del carretto si pone, comunque, su un piano più alto di quella dei cartellonisti dell'«opra». E ciò — lo ha osservato il Maganuco — perchè la pittura dei carretti siciliani «è il risultato di un sincretismo stilistico tradizionalmente tipico nell'arte siciliana e tuttavia fresco e saporoso negli effetti: quello stesso sincretismo che è avvertibile ad es., nel Duomo di Monreale, nella decorazione del soffitto ligneo dello Steri e in quella trecentesca della cattedrale di Palermo, e di alcuni palazzi e chiese del '400 siciliano. Il Li Gotti, invece, ritiene, e a ragione, che, in proposito, più di sincretismo si dovrebbe parlare di tradizionalismo dell'artigianato isolano, il quale, com'è ovvio, più profondamente assimila certi elementi congeniali alla sua preparazione tecnica e più lentamente li elabora cercando di collegarli alle forme preesistenti piuttosto che mettendole in vivace opposizione con esse.

E' noto, d'altra parte, che gli antecedenti figurativi della pittura dei carretti siciliani si son voluti vedere soprattutto nell'arte aulica narrativa dei mosaici, trapassata attraverso una mediazione laicizzante (di cui unico completo documento sono le pitture di Cecco da Naro e Simone da Corleone nel Palazzo Chiaramonte di Palermo) al gusto del popolo. Così s'è aggiunto, come la scultura astratta dei medesimi carretti ha i suoi antecedenti nell'astrattismo degli Arabi, passato anch'esso attraverso le travature scolpite dei soffitti chiaramontani. E sia. Senonchè quell'elemento riflesso è già costruzione spontanea nell'artista che pittura il carretto?

E il carretto — un «oggetto» per il quale il popolo siciliano ha un vero e proprio culto, che è il culto per l'oggetto decorato, ma decorato in modo che rispecchi le sue forme di conoscenza — appunto per questo pur realizzando come l'«opra» la fusione di strutture diverse, rappresenta, tuttavia, una creazione organica dove quelle strutture si sono venute adattando alla fantasia popolare.

In questa come nelle altrettali fusioni — che sono adattamenti ma anche continue innovazioni — è, del resto, la forza viva ed operante delle tradizioni popolari siciliane.

Giuseppe Cocchiara

(«Il Folklore siciliano», vol. 2°, Flaccovio, Palermo, 1957).

Salvatore Lo Presti

Il carretto siciliano

ORIGINI E TESTIMONIANZE

Il carretto siciliano: un'orgia di colori, una scìa d'oro. Le strade, al suo passaggio, s'illuminano. Sole, zolfo, arance, limoni, cielo, mare, campagna verdissima, melloni di fuoco, fichidindia e lava dell'Etna. C'è tutta la Sicilia — dalla «cassa» agli «sportelli», dalle ruote alle aste — tutta la Sicilia con i suoi panorami aspri, le sue [illegible] i profumi misteriosi che le giungono dall'Oriente. [illegible] d'Arabia e «bàlaco» [illegible] incantati e gigli di [illegible], nella mescolanza [illegible] dei venti del Mediterraneo. La Primavera sorride sul [illegible] dell'Eternità.

Qual'è la sua data di nascita non è possibile stabilirlo: si consideri che la ruota si ritrova già, in Europa e in Asia, agli albori della storia. C'è, in ogni modo, chi fa discendere l'attuale carretto da un modello antichissimo: il **sikelias óchema** ricordato da Pindaro in un'ode a Gerone, tiranno di Siracusa. E c'è chi rintraccia il suo progenitore in una grossolana **carroza**, presumibilmente priva di qualsiasi decorazione, di cui è cenno nei Capitoli della città di Palermo approvati da Federico II di Aragona nel 1330. Tale veicolo aveva forma e dimensioni quasi uguali a quelle dell'attuale carretto e, come quest'ultimo, serviva al trasporto di materiale di vario genere. Secondo altri, invece — ed è questa l'opinione prevalente — il carretto avrebbe assunto le attuali caratteristiche sviluppandosi di pari passo con il miglioramento e perfezionamento delle strade dell'Isola le quali, da mulattiere, si trasformarono a mano a mano in **trazzère** e quindi in rotabili. Nel suo evolversi attraverso il tempo è anche celato il suo segreto principale: il formarsi, cioè, del suo sistema decorativo. Il Pitrè, che fu il primo a tentare l'indagine, rileva in proposito che nelle antiche tabelline votive — i cosidetti **miracoli** — con cui ancor oggi i fedeli accompagnano i grossi ceri che offrono in chiesa ai loro Santi protettori in ringraziamento delle particolari grazie ricevute, non figura alcun carretto istoriato.

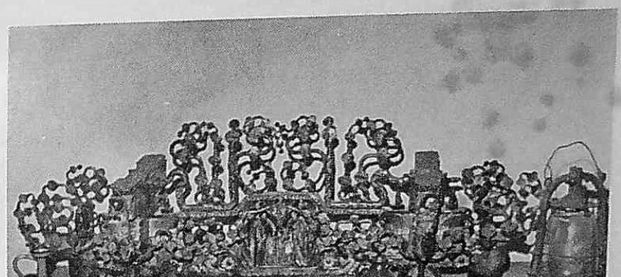

Fig. 9 - Una bellissima «cassa-fuso» di carretto palermitano. Il pizzo è elegantemente decorato in scultura col motivo della Sacra Famiglia.

Infatti, in uno di tali ex-voto, del 1829, il veicolo è soltanto colorato in giallo e filettato in rosso; in un altro, dello stesso periodo, appartenente alla Chiesa di Santa Maria degli Angeli detta della Gancia, in Palermo, è di colore scuro e privo di ornati. In una litografia a colori anteriore al 1840, e in un altro **miracolo** del 1858, è perfettamente uguale alle pitture del 1829.

Ora, da tale considerazione non si può dedurre che il carretto, almeno fino al 1829, fosse privo di decorazione. E, infatti, a parte il fatto che i pittori di **miracoli** riducono generalmente la scena all'essenziale e trascurano ogni dettaglio per dare maggiore risalto alle figure e agli altri elementi indispensabili alla rappresentazione realistica dell'evento, ancora ai nostri giorni il carretto viene da essi raffigurato a tinte unite: ora in giallo con filettature in rosso o in verde, ora in azzurro molto chiaro o in grigio con filettature in giallo o in rosso.

Purtroppo, prima dell'Ottocento è buio fitto; e del carretto non fanno cenno nei loro resoconti di viaggio neppure i numerosi stranieri che, specialmente nel secolo XVIII, ora attratti da un vivo desiderio di bellezza e di poesia, e ora sollecitati da insospettabili moventi, non esclusi quelli politici, si spinsero «en touriste» dal Nord fino all'**Isola del Sole.** Lo ignorano tutti — olandesi, inglesi, francesi, danesi e tedeschi — dai più celebri ai meno noti: Jacques Philippe d'Orville, che giunse in Sicilia nel 1727, Patrick Brydöne, il conte De Borch, Johann Herman von Riedesel, l'abate di Saint-Non, Jean Hoüel, Federico Münter, Wolfang Goethe, J.A. de Gourbillon, il conte di Foresta, Auguste de Sayve, il marchese di Forbin, Charles Didier, e il marchese di Ormonde, che visitò l'Isola nel 1832. I veicoli da loro notati sono «sedie volanti», carrozze, carrozzini, calessi, lettighe, e «carrettelle per campagna che si chiudevano interamente».

Ma questo non prova che il carretto in quel periodo non esistesse. Bisogna, infatti, tener presente che tutti i viaggiatori del sec. XVIII e del principio del secolo successivo, sia per la mancanza di strade, sia per non correre pericoli, giacchè le campagne pullulavano di briganti, non si addentrarono mai nell'interno dell'Isola, limitando le loro escursioni alle città marittime e ai paesi situati in prossimità della costa. Quando se ne allontanavano, li costringeva la necessità di chiedere ospitalità a qualche convento, secondo la consuetudine del tempo. Uno dei più «audaci» fu il Riedesel il quale, nel 1767, si avventurò nell'interno per alcune ore, imitato con maggiore ardore vent'anni dopo dal Goethe, che effettuò delle puntate in profondità nelle province di Girgenti (attuale Agrigento), Caltanissetta e Catania. Allora, esistevano brevi tratti di strada carrozzabile solo all'uscita delle grandi città e i numerosi **sentieri** che costituivano le cosidette **strade regie** erano assolutamente impraticabili.

Il conte di Forbin, ad esempio, percorrendo nel 1820 tra infinite difficoltà il litorale racusa-Catania, si trovò addi tura nei guai per andare Giardini a Messina; chi dove compiere quel tragitto era fatti costretto, se seguiva la sta, a passare di quando quando nell'acqua, in mez agli scogli, oppure, preferen il sentiero più interno, a proc dere lungo l'impervio fian della montagna, al disopra mare... **Heureux quand o peut suivre le sable durci p l'eau, sur le plage!**

La prima grande arteria ca rozzabile — quella che segu va il litorale da Messina a Ca tania e che, addentrandosi p nell'interno, passava per Ca strogiovanni (l'attuale Enna) raggiungeva Palermo — risal al 1830.

Ma, anche a non considerare la fretta degli itinerari, il lor quasi sistematico ripetersi, l superficialità delle osservazio ni e delle descrizioni che si ri scontrano in quasi tutti i **diari** dei numerosi turisti di que tempo, non bisogna trascurare l'interesse particolare da cu ciascuno di essi era mosso ve nendo in Sicilia. Per taluni, in fatti, archeologi e cultori di sto ria e arte antica, la mèta era co stituita dalle vestigia dei più famosi monumenti antichi d Segesta, Tindari, Agrigento e Siracusa; per altri, vulcanologi geologi e naturalisti, l'Etna — il gigante misterioso intorno a quale fiorirono i grandi mit dell'Isola — oppure la flora e la fauna; per altri ancora, mas soni o giacobini, nascosti tal volta sotto un falso nome e sot to l'aspetto del più appassiona to e intraprendente turista alla ricerca del panorama e del co lore paesano, la propaganda d quelle nuove correnti filosofi che le quali, elaborandosi so prattutto in Francia, dovevano più tardi scuotere l'Europa dal le fondamenta.

Il carretto, mezzo di traspor to proprio della campagna, e cioè dell'interno — di quell'in terno che per le difficoltà della viabilità e per tutti gli altri motivi accennati rimase, si può dire, quasi completamente sconosciuto ai turisti fino alla «liberazione» del 1860 — pote

(continua a pag. 8)

(segue da pag. 7)

va anche sfuggire al visitatore disattento e frettoloso, o non interessare affatto.

In ogni modo, il primo straniero, o uno dei primi, a entusiasmarsi del carretto siciliano — come rilevò il Pitrè — fu il famoso geografo francese Eliseo Reclus, il quale venne in Sicilia in occasione dell'eruzione etnea del 1865. Egli rimase addirittura abbagliato dalla vivacità dei suoi colori e ne riportò un ricordo incancellabile: ...«Le diverse strade carrozzabili che si staccano da Catania verso le piccole città dei dintorni, Lentini, Caltagirone, Paternò, Adernò, e verso tutte le borgate della regione dell'Etna, hanno dato attività relativamente grande alla costruzione di veicoli d'ogni specie.

A Catania, quindi, dal punto di vista artistico, si può stabilire più facilmente un confronto fra questi veicoli, giacchè qui i carretti e le carrettelle non sono, come in Francia, semplici tavole messe insieme, ma sono anche lavori d'arte fino a un certo punto. La cassa del veicolo posa sopra un assile di ferro lavorato che si curva e si ritorce in graziosi arabeschi. Ciascheduna delle pareti esterne della carretta è divisa in due scompartimenti che formano due quadri. Il giallo d'oro, il rosso vivo ed altri colori spiccanti dominano in questi quadri che talvolta non mancano di stile. Per la maggior parte sono scene religiose, ora la storia di Gesù Cristo, o di sua Madre, ora quella dei patroni più venerati della Sicilia, come S. Giovanni Battista, S. Rosalia, S. Agata o Genoviefa di Brabante. Talvolta la storia profana e perfino scene d'amore fanno capolino sui fianchi delle carrette; a poco a poco i dipinti tradizionali fanno posto ad altri quadri che lasciano maggior libertà al genio spontaneo dell'artista».

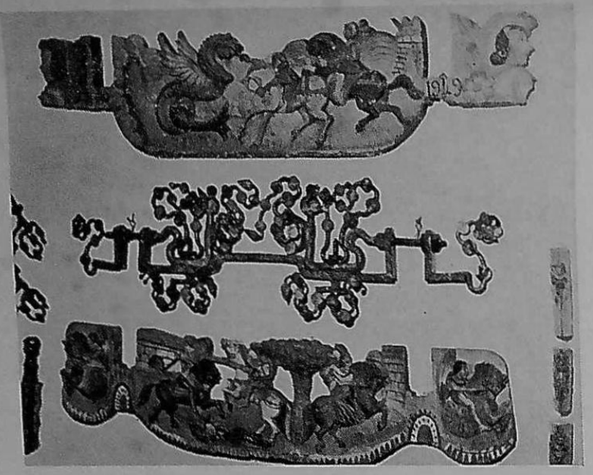

Fig. 10 - Due bellissime «chiavi» scolpite e dipinte e un arabesco in ferro battuto.

Le impressioni del Reclus, alle quali il Pitrè, pur senza dichiararlo esplicitamente, ha attribuito il valore della testimonianza più antica esistente sulla decorazione e istoriazione del carretto, sono state, purtroppo, riportate con lo stesso intendimento da tutti gli studiosi che si sono occupati fin qui delle forme pittoriche del caratteristico veicolo isolano.

Madornale errore, anche questo, se si considera, ad esempio, che già 32 anni prima del Reclus, e cioè nella primavera del 1833, un altro viaggiatore francese, il barone Gonzalvo di Nervo — che non sarà stato nemmeno il primo — mentre si dirigeva in compagnia di due connazionali da Termini Imerese a Palermo, incontrò sul suo cammino alcuni carretti dipinti quasi tutti in azzurro ma con gli sportelli decorati: **...La journée du lendemain devait nous amener à Palerme; aussi étions-nous en route de bonne heure. Depuis quatre jours, nous n'avions rencontré dans nos sentiers difficiles que des mules cheminant péniblement; aujourd'hui nous commençons à trouver quelques Carrettae, espèces de petites charrettes montées sur un essieu de bois très élevé; elles sont presque toutes peintes en bleu, avec l'image de la Vierge ou de quelque Saint sur leurs panneaux, et leur cheval, chargé d'un harnais garni de plaques de cuivre et de clous dorés, porte sur la tête un plumet de couleur qui rappelle assez le style des rues de Rome.**

E' da tener presente che il barone Nervo — tra gli stranieri che hanno pubblicato relazioni sui loro viaggi in Sicilia — sbarcato da Napoli a Messina, fu il primo a percorrere la la costa settentrionale dell'Isola. Prima di lui, nè il Brydone, nè il conte di Foresta, e neppure il de Gourbillon, erano stati da quelle parti. Egli peraltro, malgrado le migliorate condizioni della viabilità, almeno per quanto riguarda il litorale Messina-Palermo che già da tre anni si era arricchito di una **strada regia** sufficientemente larga e ben curata per alcune miglia, a imitazione dei viaggiatori che lo avevano preceduto, si tenne quasi sempre vicino al mare e, ad eccezione del nuovo tratto percorso — Messina, Termini, Palermo — rifece l'itinerario di prammatica in quell'epoca: i templi di Segesta, le rovine di Selinunte, Sciacca, Siracusa, Caltagirone, Vizzini, Catania, l'Etna, e di nuovo Messina.

Sarebbe assurdo ritenere che i carretti notati dal nobile francese fossero i soli esistenti nella zona e che anche tutti gli altri da lui non incontrati fossero dipinti allo stesso modo e allo stesso modo decorati. Anche ai nostri giorni, infatti, colori e motivi ornamentali — pur obbedendo a uno schema generale unico — variano a seconda del gusto dei committenti, della tradizione artigiana locale, delle credenze e dei pregiudizi e, non di rado, sinanco per gli influssi del paesaggio.

L'uso di raffigurare sulle fiancate dei carretti e sulla chiglia delle barche la Vergine Madre e immagini di Santi è vivo ancor oggi in molte parti della Sicilia; e ancora prima del barone di Nervo, nel 1818, un altro visitatore francese, Louis Simond, notò gli stessi elementi decorativi sui pannelli della lettiga sulla quale viaggiava. Essa era ornata **d'une image de la Vierge Marie magnifiquement peinte sur le panneau de derriére, et de celle d'un Saint de chaque côté, gages de protection durant le voyage.**

Forse — osserva Biagio Pace — come il carro delle urne di Volterra appare singolarmente vicino a quello ancor oggi usato dai contadini di Toscana, bisognerà lasciar adito all'idea, d'altronde suggestiva, di riconoscere nel celebre carro siceliota degli antichi menzionato da Pindaro, qualcosa di molto vicino al carretto siciliano moderno. Altresì, non bisogna dimenticare che la decorazione del veicolo siciliano — a parte quella figurativa del tutto recente — sembra richiamarsi ad una eredità araba, e rappresenta una indubbia sopravvivenza di elementi del nostro alto medioevo, sicchè si suol ritenere d'origine orientale, la sua violenta policromia di gialli, rossi e azzurri, è anche patrimonio della grecità. Ci riconduce al mondo classico anche la sua armonia di linea: occorreva, infatti, per le impraticabili strade della Sicilia greca, e in gran parte anche romana, un carro agile, equilibrato e robusto, come quello odierno.

Comunque, attraverso una rigida valutazione scientifica e astraendo dalle sue forme pittoriche e ornamentali — la cui gènesi, come abbiamo rilevato, manca di una data sicura — il carretto, considerato come mezzo di trasporto, «è un veicolo che si può dire sbagliato, perchè mentre ha in sè condizioni favorevoli onde superare le passività resistenti, queste non si preoccupa di sminuire come potrebbe e reca inutili dispendimenti di energia, e però anche nell'ambito dei carichi piccoli non raggiunge perfettamente nè i tratti indispensabili alle rapide andature, nè quelli inerenti agli aspri cammini; è un che di intermedio, nato in tempi in cui gli studi sulla trazione erano oscillanti e durato tal quale per secolare volgere di anni».

Al contrario, esso costituisce un elemento di grandissimo interesse per lo studio che ricerchi le più spontanee e tenaci espressioni dell'arte popolare.

FORME E COLORI

La forma del carretto è quasi identica in tutta l'Isola, tranne in provincia di Trapani e in provincia di Palermo, dove si distingue tra l'altro per la svasatura degli sportelli laterali, che sono invece rettangolari in tutto il resto della Sicilia.

Il carretto «Trapanese» propriamente detto ha, inoltre, le

(continua a pag. 9)

Palermo - La Palazzina Cinese nel parco della Favorita, sede della Mostra. La palazzina venne costruita nel 1799 dal re Ferdinando III di Borbone e dalla regina Maria Carolina, mentre a Napoli durava l'occupazione francese.

(segue da pag. 8)

fiancate laterali più alte e sormontate da sbarre verticali legate insieme da un asse longitudinale, mentre su ogni fiancata sono dipinte tre scene. Materialmente più pesante — (nemmeno le ruote più alte riescono a ingentilire la sua sagoma massiccia e grossolana) — è quasi liscio in ogni sua parte, se si eccettua qualche movimento di linea in taluni pezzi; si può dire che rappresenti la durezza dorica di contro alla dolcezza jonica realizzata nel carretto di tutte le altre contrade. E' ampiamente diffuso da Campobello di Mazara attraverso Mazara, Marsala, Paceco e altri centri minori, fino a Trapani, ma sempre sul filo della costa. Nella rimanente parte interna della provincia domina invece il carretto di Castelvetrano, dove un'antica e gloriosa tradizione artigiana, sulla scìa dei grandi maestri palermitani, vanta ancora artefici valentissimi.

Alcuni altri tipi di carretto si distinguono da inconfondibili caratteristiche locali. Il più «povero», ad esempio, è colorato a tinte unite con qualche decorazione negli scomparti delle fiancate: teste di contadinelle, l'Etna, il Monte Pellegrino, i faraglioni di Acitrezza, ballerinette, cestini di fiori o frutta, suonatrici di tamburello, grappoli d'uva, fette di mellone, oppure noti personaggi della «Cavalleria Rusticana», immagini di Santi, o piccole vedute panoramiche.

In provincia di Catania, questo tipo di carretto è generalmente dipinto in grigio o in celeste cupo con filettature ora in verde bandiera e ora in rosso cinabro, oppure tutto in giallo o in marrone scuro con filettature, rispettivamente, in grigio o in giallo; il fondo della «cassa» in rosso fuoco.

A Palermo, invece, e in tutta la provincia ad eccezione di Monreale, è tutto colorato in giallo-oro con decorazioni in rosso cinabrino: i colori tradizionali del Comune. A Monreale e Vittoria prevalgono i carretti interamente dipinti in rosso lacca con filettature di vario colore, soprattutto in giallo, e con le consuete decorazioni.

Un particolare curioso si riscontra infine nei carretti del Ragusano, che si riconoscono dall'estremità delle aste, dove spicca, leggiadramente intagliato, il cigno di Lohengrin.

Tutto l'opposto del tipo «povero» accennato, è il carretto «padronale» costruito in legno di noce, frassino e abete, intagliato in ogni parte e verniciato a spirito, di cui si servono generalmente nella Sicilia Orientale i **massariòti** (ricchi fattori) per distinguersi dai carrettieri. A volte le fiancate, oltre ad essere intagliate, sono anche dipinte a vivaci colori; e questa è la più grande sciccheria. Uno di questi carretti è quello realizzato nel 1956 da un gruppo di valentissimi artigiani — il carradore Salvatore Chiarenza di Belpasso, i fabbri ferrai fratelli Concetto e Vincenzo Santapaola di Catania, lo scultore Ignazio Russo, pure di Catania, e il pittore Antonino Liotta di Paternò, morto alcuni mesi dopo ultimata la sua opera. Ognuno di essi ha dato il meglio della propria arte, per la gioia di un agricoltore di Borrello (frazione di Belpasso), il signor Giuseppe Apa, che ha speso oltre un milione, e per la maggior gloria dell'artigianato isolano.

Rivivono su mascellari, in una stupenda sinfonia di azzurri, verdini, rossi e gialli, con sfumature delicatissime di lilla, rosa e violetti, le vicende dei più famosi campioni della cavalleria: da un lato, **Orlando contro Carlo Magno** e una **Grande battaglia tra Paladini e Pagani**, e dall'altro, **Angelica alla Corte di Carlo Magno e Orlando con Angelica passa il campo d'Agricane.** Quattro dei più famosi episodi della «storia» dei Paladini di Francia che esalta ancora il nostro popolino all'«Opera dei Pupi». Figure e cavalli sono vigorosamente scolpiti ad alto rilievo, in un gioco fantastico di luci e ombre che accresce l'atmosfera di poesia in cui sono ambientati. Sono così vivi e così pieni di movimento che sembra di vederli da un momento all'altro balzare sulla strada.

E così il **purteddu** con tre scene della stessa «storia»: al centro, l'**Entrata di Carlo Magno a Parigi;** a sinistra, **Astolfo col cavallo alato va a prendere i sensi di Orlando;** a destra, **Orlando incontra Angelica.**

Poi, sui raggi delle ruote, in una profusione di ornati, di simboli e di figurine in miniatura, una giostra di cariatidi alate, a ognuna delle quali corrisponde, quasi a coronamento del **mjòlu** (e cioè il mozzo), un «campione» famoso. Dodici cristiani e dodici saraceni: Orlando, Rinaldo, Agollaccio, Oliviero, Gladinoro, Brademante, Astolfo, Ricciardetto, Viviano del bastone, Ricciardo, Cantodino, Guidone, con le loro insegne caratteristiche, e Agramante, Ferraù, Rodomonte, Gradasso, Agolante, Mantricardo, Subrino, Mambrino, Marsilio, Ruggiero, Marganore e Marfisa, anch'essi con le loro facce e le loro armature inconfondibili.

Salvatore Lo Presti

(«Il carretto», monografia sul carretto siciliano con 84 illustrazioni, di cui 28 a colori, e 5 trascrizioni musicali; Flaccovio, Palermo, 1959).

Una pagina di Giuseppe Pitrè

IL CARRETTO

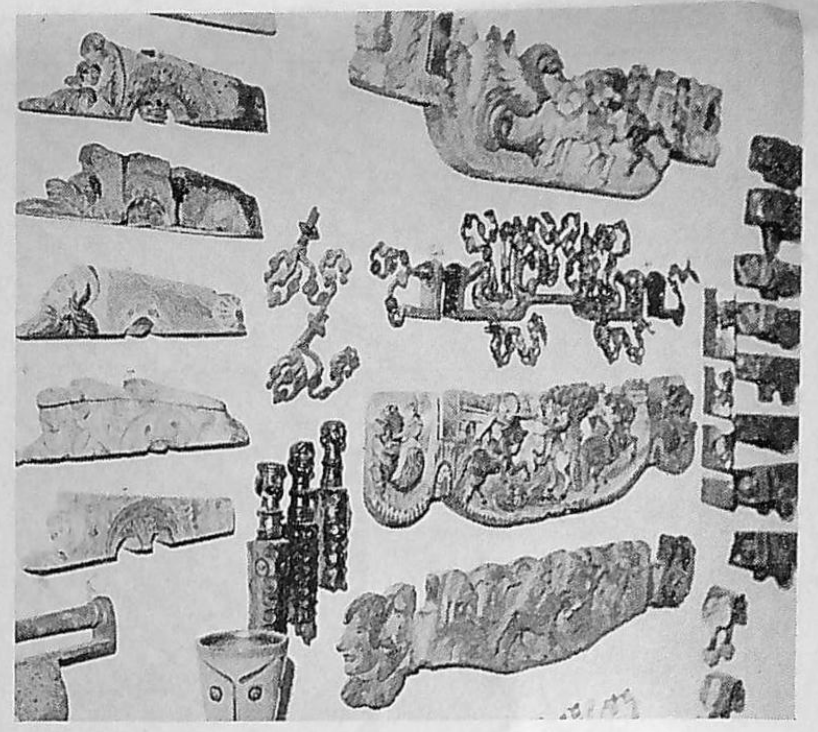

Fig. 11 - Pezzi artistici di carretto siciliano nel Museo di Terrasini.

Non si può fare un passo nella città di Palermo senza incontrare dozzine di carretti tirati da cavalli, da asini, da muli. La città ne conta la bellezza di 4758, e quando si celebrano feste in campagna essi sono una vera delizia dell'occhio.

I nuovi libri di viaggi per l'Isola ne recano quasi sempre il disegno, ed i mercati di curiosità siciliane ne han fatto una specie d'insegna e di **réclame.** Eccone uno palermitano di ordinaria grandezza, che serve per trasporto di checchessia: vino, olio, zolfo, carbone, paglia, sommacco, erbaggi, pietre, sabbia, calce, mattoni e perfino spazzatura, come per altro serve al trasporto di uomini e di donne.

La sua forma è una dappertutto; ma nella provincia di Trapani le fiancate laterali (**masciddara**) sono più alte, perchè sormontate da piuoli o sbarre verticali e queste legate da una asse longitudinale.

Il carretto si compone della **càscia**, cassa, delle ruote e delle stanghe, che sono piantate tra l'una e le altre. Le ruote hanno un diametro molto grande: metro 1 e 40 circa: il che agevola la trazione, in quanto viene per esso a disporsi di un buon braccio di leva.

Lavorano successivamente alla fabbricazione e ornamentazione del carretto: il **carruzzeri**, carradore, che lo costruisce di tutto punto; lo **'nnuraturi,** verniciatore, che lo colora tutto in giallo e ne prepara gli scompartimenti e gli ornati più comuni; ed il **pitturi,** che dipinge nei **masciddara** quattro scene di una sola storia che a lui piaccia o che gli si domandi, e le figure più importanti ed intenzionalmente più artistiche del carretto medesimo.

Basta posare gli occhi sopra uno di questi veicoli per accorgersi che non v'è spazio, per quanto piccolo, che non sia dipinto o figurato coi colori più vivi e più smaglianti. Dalle teste che sporgono sopra i **barruna**, cioè gli otto piuoli verticali in giro alla cassa, dalle estremità delle stanghe, alle quali si attacca (**si 'mpaia**) l'animale, alle **curve**, ai **gammozzi**, assi, al **mijòlu**, mozzo delle ruote, è una profusione straordinaria di figure, di ornati, di disegni da non potersi descrivere. Ma tra tutte spiccano le quattro scene variate, secondo che si tratti di fatti antichi, medioevali o moderni, nazionali o stranieri. Un saggio di esse non può rispondere alla gaiezza e vivacità dell'originale. [...]

L'autore di codeste pitture, uno dei tanti di Palermo e fuori, è mancino e dipinge con la mano sinistra. Egli, come i suoi compagni d'arte popolare, non sa di lettere, non istudiò mai disegno. Sotto il suo pennello le figure balzano fuori senza linee preparatorie che ne stabiliscano le proporzioni, o che facciano presentire la intonazione dello insieme.

Il **fusu**, asse delle ruote, regge la **càscia di lu fusu**, aventi ai lati figure di donne che costituiscono le **mènsuli**, mensole. Qui carradore e fabbro-ferraio gareggiano di ornati chiamati **rabischi**, arabeschi; e basta darne un esempio per formarsene una lontana idea.

Nello sportello posteriore (**purteddu**) della cassa sono dipinti dei guerrieri; sotto la cassa, è la **chiavi** e **contrachiavi** per le stanghe (**murri d'asta**): e sulla controchiave appunto è scolpita e dipinta la leggenda di S. Rosalia: il demonio tentatore della Santa nelle forme di angelo e di eremita; l'apparizione della Santa al cacciatore (anno 1624) sul Monte Pellegrino. Sotto questa rappresentazione poi sono i proverbi: **Chi d'invidia campa disperato muore. S. Rosalia 1891. Viva la devina Providenza chie** (chi è) **invediato campa conzolato.** Agli attenti osservatori non isfuggirà la insolita esattezza della grafia del primo motto, quando poi si sa che esso è ordinariamente questo: **Chi d'invidia campa dispirato mori.**

In tutto il resto poi, sotto, sopra, dentro, fuori, intorno, sono scolpiti e dipinti soli, lune, stelle, mostri, dragoni, fiori, foglie, frutta.

Sotto la tavoletta (**tavulazzu davanti**) e per tutta la parte anteriore della cassa (**funnu di càscia**) sono attaccati: la **coffa,** sporta con la crusca e la paglia per l'animale; **lu rituni,** grossa e salda rete, che accoglie la **brusca**, la **strigghia**, lo **scutiddaru**, catinella di ferro per dar da bere all'animale, e, nei lunghi viaggi, anche un bariletto di vino (**minzalora**).

Per ciò che si riferisce alla bardatura, essa, per bella che possa parere, non ha niente di più delle bardature ordinarie. Quanto giova alla solidità ed allo splendore, tutto v'impiega l'artigiano che la eseguisce; e nel **sidduni** (sellino), nel **pitturali** (pettorale), nella **tistera** (testiera), nel **suttapanza** (sotto-pancia), è una profusione di specchi, orpelli, sonagli, nappine, nastri, piastre, dentelli, galloncini inargentati, bullette di ottone, frange, ed altro che dà all'occhio.

Di questi fornimenti se ne vede tuttodì e dappertutto, e delle nappe se ne adornano cavalli, muli, asini, per lo più nei giorni di festa, nelle sagre, nei pubblici mercati, nelle gite di piacere fuori della città o del comune. [...]

Chi è addietro nell'arte del carradore parla di un segreto delle **vusciuli**, dentro le quali gira il fuso del carretto: e questo segreto è una certa tonalità (non so se la parola suoni profanazione ai maestri di musica) nello attrito di questo con quello. I carrettieri amano che il rumore delle ruote non sia aspro, nè stridente; e perciò si rassegnano a pagare più dell'ordinario il carretto commissionato, affinchè, secondo le esigenze dell'arte e della tecnica, i materiali metallici delle stesse [illegible] ega di campar[illegible]

Ed a[illegible] ne saranno [illegible] ù dolci, qua[illegible] o **a la carritte**[illegible] a preferenza di qualsivoglia altro, lento prolungato, variato e polimelico; giacchè i carrettieri possiedono ed a maraviglia eseguono quasi tutte le melodie del popolo e delle classi di popolo in mezzo alle quali nacquero e vivono.

I colori dominanti nei carretti variano un poco nelle regioni principali dell'Isola. In Monreale non sono infrequenti le scene, piuttosto che semplicemente dipinte, scolpite e dipinte nelle fiancate. In Catania prevale il colore celeste fuso ed armonizzato col verde. Il terreno è color di terra; e l'interno della cassa rosso dragone. In Trapani, pitturazione e storie sono le medesime che in Palermo, donde vi sarebbero passate e dove sono ora pittori paesani.

In Palermo, sopra un fondo giallo spiccano decorazioni rosse; colori l'uno e l'altro favoriti del popolo palermitano. Chi vorrà indagarne le ragioni si ricordi che essi sono i tradizionali e nazionali del Comune.

(«La famiglia, la casa, la vita del popolo siciliano», con 173 illustrazioni - Palermo, Reber, 1913).

Tea Mazzone - Edizioni Ila-Palma
Via B. Castiglia 6, 90141 Palermo