

I carrai

I primi carrai tifernati – o “facocchi”, come li chiamavano in documenti dell’epoca – di cui si abbiano apprezzabili informazioni sono due coetanei: Amadio Mastriforti e Pacifico Benedetti ¹. Nel 1873 erano i principali artigiani del settore.

La bottega dei Mastriforti si situava in via San Francesco, proprio di fronte alla piazza antistante la facciata settentrionale della chiesa. I carrai necessitavano infatti di un ampio spazio per tenere accesi in condizioni di sicurezza i fuochi per la ferratura delle ruote. Nel 1884 Amadio Mastriforti era stato autorizzato temporaneamente a effettuare l’operazione “nella piazzetta del Marchese Paolo o di Sant’Angelo”, purché il tutto non si protraesse “oltre le ore 8 antemeridiane” ². Forse si trattava di una situazione contingente, o forse la sua officina allora si trovava da quelle parti; certo è che in seguito rimase per decenni a San Francesco.

Pacifico Benedetti lavorava invece in via dell’Ariente. Fece parte del nutrito e glorioso gruppo di garibaldini che combatterono volontario nelle campagne e del 1867. Sicuramente c’era che, all’occorrenza, solevano della sora Laura” – nel palazzo Vitelli alla segatura di legnami ed uso di carrai” ³. Benedetti e il



per l’Unità d’Italia: fu del 1859-1861, del 1866 anche lui tra gli artigiani trasferirsi “sotto la volta pomeriggio sottostante Cannoniera – per “fare la accendervi fuochi per socio Pietro Ricci

avevano un’officina meccanica in piena regola, dotata di “fonderia in ottoni e zinchi” e di macchinario per la tornitura in ferro, ottone e legno: a fine secolo pubblicizzava la fabbricazione di carrozze, bascule, bilance, stadere, macchine agricole ed enologiche e la riparazione di docce e “lattonami da famiglia” ⁴. In effetti il mestiere del carraio richiedeva una sintesi delle competenze del falegname e del fabbro e la stessa bottega dei Mastriforti era definita in un annuncio pubblicitario “laboratorio da fabbro ferracocchio”.

Per quanto i carrai tifernati vantassero di costruire carrozze per il trasporto di persone, la mancanza di documentazione impedisce di valutare quante e quali commesse ricevessero dal ceto possidente urbano e rurale, l’utenza quasi esclusiva di allora per tal genere di veicoli. Il conte Florido Pierleoni, nell’annotare minuziosamente le spese famigliari tra il 1851 e il 1872, non fa riferimento ad alcun carraio; parlando dei suoi “legni”, cita artigiani locali solo per lavori di manutenzione: sono i fabbri Timotei e, successivamente, Pennacchi, il falegname Rossi, il verniciatore Fanfani, l’intagliatore Mochen ⁵.

Nella realtà altotiberina si richiedeva per lo più la produzione e manutenzione di carri da trasporto per uso agricolo e artigianale: il barroccio o barroccino e lo “scarcarello” a trazione animale; il carretto a

due ruote generalmente trainato da persone; le carriole a una ruota, dette “carrette” e, un tempo, “asini ciechi”⁶, utilizzatissime pure da lavandaie e muratori. Il Municipio doveva inoltre mantenere in costante efficienza i suoi “carretti, carrette e carrettoni” per i lavori stradali e per i servizi di trasporti e di nettezza urbana⁷.

Nel 1915 Mastriforti e Benedetti morirono e toccò ai figli prendere in mano il timone delle aziende. Ad Amadio successe Francesco; a Pacifico, Vincenzo e Angelo⁸. Sebbene fossero questi i carrai con maggior giro d'affari, altri esercitavano il mestiere in città e nel territorio comunale. A cavallo del 1900 si annoveravano Giustino Viterbesi e Filippo Fantini; si tramanda che questi, nella bottega di via del Cavaliere, costruisse anche le ruote in legno delle prime biciclette⁹.

Nel periodo tra le due guerre mondiali sorsero le officine di Pasquale Dolciami, presso la chiesa di San Filippo, e di Armando Tanfi, “Sachèta”¹⁰. Assai noto a Città di Castello era inoltre “Benissimo”, al secolo Torquato Rossi. Continuava anch'egli la tradizione paterna. Il babbo Gesualdo aveva lavorato in un fondo di via della Farinaria; lui si mise a costruire soprattutto “carrette” in via della Mattonata. Pure il fratello Dante esercitò questo mestiere¹¹. Nelle frazioni,



Tanfi, “Sachèta”¹⁰. Assai inoltre “Benissimo”, al secolo Torquato Rossi. Continuava anch'egli la tradizione paterna. Il babbo Gesualdo aveva lavorato in un fondo di via della Farinaria; lui si mise a “carrette” in via della Dante esercitò questo nella seconda metà degli

anni '30 si censivano diversi “carradori, costruttori e riparatori di carri”: a San Secondo i fratelli Nazzareno e Giovanni Mencaccini e Giuseppe Benedetti; a Fabbrecce Guerrino Mencaccini; al Picchetto Gaspare Cesari; a San Pietro a Monte Giuseppe Paolacci; alla Baucca Antonio Gianfranceschi e a Lerchi Isidoro Cesari¹².

Nel villaggio di San Secondo vi è stata una ricca tradizione di falegnami carrai. Oltre all'officina dei Mencaccini, fondata nel XIX secolo da Giovan Battista, continuata da Nazzareno e Giovanni e, infine, dal figlio di quest'ultimo, che riprese il nome del nonno, all'inizio del Novecento operavano i fratelli Bianchini. Nel 1903 furono autorizzati a “poter ferrare le ruote da carro nella piazza presso il pozzo di proprietà comunale e di potere posare ancora del legname adetto al suo lavoro senza dare incomodo ai passeggeri”¹³. Proprio la fattura rilasciata da un Bianchini, Giovanni, offre interessanti dettagli sui costi di costruzione di un carretto. Il committente – la Cassa di Risparmio di Città di Castello – pagò in tutto L. 107: di questa cifra, L. 35 andarono per “rote del puro legno”, L. 15 per “cosciali” e piano di tavole d'olmo, L. 10 per “stanghe di acaccio”, L. 4 per “pezzi per lintelatura”, L. 2 per le “legne per ferrare”; la manodopera del fabbro richiese L. 15, quella del falegname L. 30¹⁴. Da ulteriore documentazione si ricavano i prezzi di altri veicoli prodotti dai carrai tra il 1913 e il 1916: una carretta per la manutenzione delle strade costava L. 11, un “carrettone completo ad uso di scopini” da L. 58 a L. 88, uno “scarcarello” a due ruote L. 170, un paio di ruote da “carrettone” L. 44¹⁵.

I tipi di legno usati localmente per la fabbricazione dei carri erano acero (“òpio”), quercia (“cèrqua”), acacio, olmo e noce, tutti stagionati per almeno dieci anni. Con l’acacio si facevano generalmente le stanghe, con l’olmo il resto della struttura (il “cassettone”), con l’acero il mozzo della ruota (“barile”), con la quercia le sue razze (“raggi”); con legno di noce, quand’era disponibile, oppure di acero, si costruiva infine la corona della ruota (“cerchio”) ¹⁶.

Il carraio eseguiva a bottega la parte lignea delle ruote, lavoro svolto interamente a mano con sega, trivelle, scalpelli, pialle, asce e mazzuoli e con l’ausilio di un tornio per la costruzione del mozzo. Le

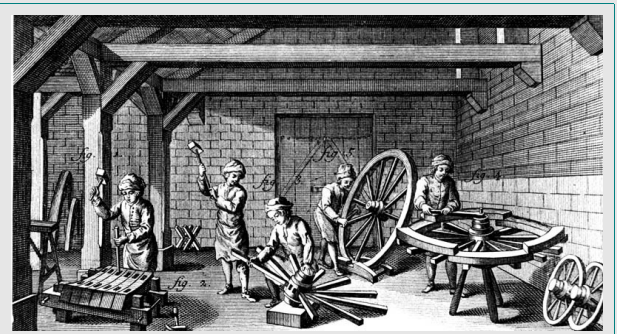


razze venivano fissate a incastro nel mozzo e nella corona. Quindi, su un curvatore a montante, si piegava a mano il nastro di ferro di circa cm 2 di spessore da adattare a cerchione.

L’operazione della cerchiatura o ferratura delle ruote, complessa e spettacolare, spesso attirava parecchi

curiosi. A Città di Castello, come si è detto, Mastriforti l’effettuava in piazza San Francesco; i Benedetti andavano fuori porta Prato; “Benissimo” Rossi si portava fuori porta Santa Maria, di fronte all’osteria di “Ciacino” Bistoni, nell’attuale largo dei Bersaglieri. I carrai accendevano un gran fuoco in una buca già predisposta, poi vi deponevano il cerchio di ferro da apporre alla ruota. Quando esso era diventato rosso, incandescente (“ariventèto”), e sufficientemente dilatato, lo estraevano dal fuoco con pinze a manico lungo (“ganasse”), e lo applicavano intorno alla ruota. Dovevano però badare che non si riscaldasse troppo, con il rischio di bruciare così la corona di legno. Quindi vi gettavano sopra acqua, affinché, per effetto del raffreddamento, il cerchione si contraesse e si adattasse alla circonferenza della ruota. Era una fase concitata, tra

secchi ordini, urla di incitamento, frequenti imprecazioni e rapidi movimenti. I tre o quattro uomini grondavano sudore per il calore e la fatica. Ma non bastava la forza per fare un buon carraio. Il cerchio doveva aderire perfettamente alle ruote, perché esse durassero nel tempo: i carri agricoli, soprattutto,



erano costantemente esposti agli agenti atmosferici, percorrevano strade sconnesse e subivano l’umidità per il terreno bagnato e l’attraversamento dei corsi d’acqua. Per indicare le ruote di buona fattura, Francesco Mastriforti le batteva sul cerchio con il martello: “Aéon da sonè come n campanèlo; alóra sè ch’éron bóne!” Infatti, se il cerchio aderiva così bene che nelle connettiture “n c’entrèa manco n capèllo, manco n fòjo de carta velina”, poteva davvero “sonè come n campanèlo” ¹⁷.

Negli anni ’50, la radicale modernizzazione dell’agricoltura, l’esodo dalle campagne e la crescente motorizzazione portarono alla decadenza del mestiere di carraio; i carri agricoli e i barocchi degli ultimi carrettieri diventarono sempre più obsoleti, fino a scomparire.

¹ Amadio Mastriforti (1832-1915) nacque a Umbertide. Il padre Francesco Mastriforti lavorò come carraio per il Municipio nel 1853. Nel 1850 esercitavano il mestiere Giuseppe e Vincenzo Franchi, di Lerchi, Luigi Franchi, di Riosecco (“bracciante giornaliero”), Luigi Moscioni e Matteo Mastriforti; cfr. ACCC, Rollo cit. Oltre a Mastriforti e Benedetti, nel 1873 si censiva come carraio anche il falegname Simeone Volpi.

² ACCC, Agm, 25 luglio 1884.

³ *Ibidem*, Appunto manoscritto, 1887. Nel 1886 Pacifico Benedetti (1838-1915) era incluso nella lista elettorale della Camera di Commercio; ne fu depennato l’anno successivo. L’officina dei Benedetti era al n. 6 di via dell’Ariente.

⁴ Inserzione pubblicitaria in “Città di Castello ai prodi suoi figli caduti in Africa”, 16 ottobre 1898.

⁵ Nel 1853 il conte barattò un suo “volantino” con “una diligenza dell’Anderlini”, dando “di giunta” sc. 19. Nel 1867 vendette per L. 210 “un volantino con finimento”. Mochen e Fanfani lavorarono al suo “omnibus” nel 1867, Pennacchi nel 1871. Cfr. Giornali Pierleoni cit.

⁶ Si chiamavano volgarmente “asini ciechi” le carrette a una “ruota piena col solo cerchio di ferro attorno alla medesima”. Nel 1816 il Comune deliberò la costruzione di 48 “barelle” e 42 “asini ciechi”; la commessa doveva essere soddisfatta in otto giorni. Le autorità municipali stabilirono che ogni giorno fossero “formate, e compite quattro carrette e sei barelle, sotto pena in caso d’inadempimento della perdita della mercede”. Il prezzo massimo era di sc. 1,80 e baj. 45, rispettivamente, per ciascuno dei due prodotti. Cfr. ACCC, Notificazione, 4 marzo 1816. Lo “scarcarello” è un carro a due ruote con cassone ribaltabile.

⁷ Compaiono nella documentazione anche i termini “birocci” e “biroccini” e “carrettella” in luogo di “carretta” a una ruota.

⁸ Queste le loro date di nascita e di morte: Francesco Mastriforti 1872-1955, Vincenzo Benedetti 1881-1961, Angelo Benedetti 1900-1954.

⁹ Filippo Fantini (1839-1917) proveniva da Roma; di suo figlio Furio si parla tra i meccanici. Giustino Viterbesi morì nel 1929 a 85 anni

¹⁰ Armando Tanfi (1908-1994) nel 1940 pubblicizzava la fabbricazione di “mobili andanti e di lusso, carri agricoli e carrozzeria”. Allora era censito nella frazione Casella, in località Rivolte; dopo la guerra si trasferì al Popolo. Dolciami morì nel 1962 a 72 anni.

¹¹ Torquato Rossi (1887-1962), figlio di Gesualdo (1846-1925), stava al n. 46 di via della Mattonata. Ricorda Ugo Mercati, testimonianza all’autore: “Il pomeriggio lo aiutavo. In bottega aveva la forgia, il mantice, un tornio; io giravo il mantice per la forgia; era a manovella. Lui era stato bersagliere e aveva una vecchia bici da bersagliere, quelle con le gomme dure; la domenica per paga mi ci faceva fare un giro.” Il fratello Dante, nato nel 1884, emigrò.

¹² Cfr. ACCC, Censimento industriale e commerciale 1937 cit.

¹³ ACCC, Lettera, 15 luglio 1903.

¹⁴ La fattura includeva anche il costo della vernice (L. 5) e delle viti per le stanghe (L. 1,20); cfr. ACRCC, Fattura, 11 luglio 1906. A Giovanni Bianchini (1864-1962) successe il figlio Francesco (1883-1961).

¹⁵ Cfr. ACCC, Agm e fatture in data 12 gennaio 1913, 17 aprile 1913, 18 luglio 1913 e 15 dicembre 1916. Le prime riguardano Dante Rossi; l’ultima, un altro carraio di cui mancano successive notizie, Giovanni Rossi. Nel 1916 viene citato come costruttore di carrette anche Eugenio Anniboloni.

¹⁶ Testimonianza di Giovan Battista Mencaccini. Il Grisellini, Dizionario cit., tomo IV, p. 250, scrisse: “L’olmo, il frassino, il carpino, la quercia e l’acero sono i legni più propri al carrettajo, ma quello d’olmo è generalmente il più stimato, comeché venga impiegato a fare i pezzi che sostengono maggior fatica, quai sono i pezzi o assidi che formano il giro delle ruote, e le teste delle medesime”. Inoltre: “Per le stanghe da carrozza si scelgono dei giovani frassini. [...] Si veggono altresì i carraj scegliere ugualmente per fabbricare il montante delle sedie, i pezzi d’olmo, che si presentino alcun poco incurvati. [...] Le traverse sono due pezzi d’olmo”. Quanto alle ruote, “elleno debbono essere fatte di due sorta di legno, cioè la testa e gli assidi d’olmo, ed i raggi di quercia”.

¹⁷ Testimonianza di Andrea Pannacci. Erano circondate da buona fama anche le ruote prodotte dai carrai di Bosco, presso Perugia. Ci si serviva il carrettiere tifernate Alibrando Ghigi, testimonianza all’autore: “La ruota del Bosco era come gli zoccoli del cavallo, che quando è ferrato bene mette giù con forza il piede; invece quando non è ferrato bene, il cavallo lo mette giù piano, perché si fa male. Così la ruota del Bosco: quando si camminava, si sentiva che era solida; si sentiva dal rumore che faceva”.