

Ciriaca Coretti

Università degli Studi della Basilicata

## *La tradizione della cartapesta e la “bottega temporanea” del Carro Trionfale di Maria SS. della Bruna*

### **Abstract**

*The contribution is part of my doctoral research on the themes of artistic craftsmanship and the processes of locality construction. In particular, the research focused on the meaning of the artisan workshop and the practices related to artistic and traditional craftsmanship, comparing the studies produced in these areas and reporting the case studies of the city of Matera and the Catalan region.*

*In the case of the city of Matera, with reference to the artisan tradition of the area, I explored the themes linked to popular art and the trades of the agropastoral tradition, with a particular focus on papier-mâché and what I called the "temporary workshop" of the Carro Trionfale.*

*The Carro Trionfale is made every year by master papier-mâché artists on the occasion of the Patronal Feast of the Visitation in honour of Maria SS. della Bruna and is destroyed in the traditional assault at the end of the festivities. For many months, the so-called Fabbrica del Carro became a large workshop, a "temporary workshop", where craftsmen transferred their work, dedicating entire days to the creation and decoration of the artefact and at the same time interrupting their daily work in their own workshops. A sort of home-workshop where the craftsmen actually live and work together.*

**Keywords:** *Craftsmanship; Tradition; Intangible; Heritage; Locality.*

### *1. Premessa*

Il presente contributo si colloca nel quadro della mia ricerca di dottorato sui temi dell'artigianato artistico e dei processi di costruzione della località. In particolare, la ricerca si è soffermata sul significato di bottega artigiana e sulle pratiche legate all'artigianato artistico e tradizionale mettendo a confronto gli studi prodotti in questi ambiti e riportando i casi di studio della città di Matera e della regione Catalana.

Nel caso della città di Matera, ho approfondito, in riferimento alla tradizione artigiana del territorio, i temi legati all'arte popolare e ai mestieri della tradizione agropastorale, con uno sguardo particolare alla lavorazione della cartapesta e a quella che ho definito la "bottega temporanea" del Carro Trionfale. A tale scopo ho incontrato alcuni degli esponenti dell'Associazione Maria SS. della Bruna<sup>1</sup>, Domenico Andrisani e Bruno Caiella, attuale Presidente, i quali, attraverso le loro testimonianze, mi hanno aiutata a ricostruire la storia del manufatto in cartapesta e il processo di assegnazione alla base della sua realizzazione; sono stati di grande utilità, in questo caso, anche i documenti storici e la letteratura locale. Durante la ricerca il lavoro sul campo si è concentrato sulle fasi della costruzione del manufatto in cartapesta e sulla raccolta delle testimonianze dirette dei suoi realizzatori; nello specifico la

---

<sup>1</sup>L'Associazione Maria SS. della Bruna è attualmente il soggetto giuridico preposto all'organizzazione ed alla promozione degli eventi in onore delle celebrazioni della Festa. Si tratta di un'associazione di volontari fondata nel dicembre 1997 mediante un protocollo d'intesa tra la Curia Arcivescovile, la Regione Basilicata, la Provincia, il Comune di Matera e la Camera di Commercio di Basilicata. Prima di allora l'organizzazione era affidata al Capitolo dei canonici nella persona del Procuratore maggiore della Bruna fino a quando nel 1919 fu fondato, dall'arciprete Francesco Paolo Giaculli, il primo Comitato promotore.

ricerca si è soffermata sui carri trionfali realizzati nel 2018 e nel 2019 da Claudia e Raffaele Pentasuglia, eredi di una lunga tradizione nell’arte della cartapesta e dell’argilla. Mi era già capitato, in altre occasioni, di seguire da vicino i lavori di realizzazione del Carro: nel 2012 ho condotto un progetto fotografico improntato sull’evoluzione e l’adattamento della bottega artigiana con lo scopo di valorizzare la componente immateriale legata al processo di manipolazione della materia attraverso le mani e alcune delle testimonianze fotografiche hanno riguardato la realizzazione del Carro trionfale ad opera della famiglia Daddiego<sup>2</sup>.

La cosiddetta *Fabbrica del Carro* diventa per molti mesi un grande laboratorio, una “bottega temporanea”, dove gli artigiani trasferiscono il proprio lavoro dedicando intere giornate alla realizzazione e decorazione del manufatto e nello stesso tempo interrompendo il lavoro giornaliero nelle proprie botteghe. Una sorta di casa-bottega dove di fatto gli artigiani convivono e lavorano. La formula comunitaria grazie alla quale avviene la realizzazione del manufatto è analoga per molti aspetti al lavoro

---

<sup>2</sup>La mostra dal titolo *Manipolazioni. Il sapere nelle mani*, comprende 15 fotografie a colori, realizzate nella città di Matera ed in parte a Firenze durante la Mostra Internazionale dell’Artigianato del 2012. Le fotografie rappresentano l’esito di una ricerca visuale da me condotta nell’arco di un anno. La metafora del “sapere nelle mani” fa riferimento al processo di incorporazione profonda, da parte degli artigiani, delle conoscenze messe in atto attraverso la manipolazione della materia e di come nel lavoro manuale si fondano mente, manualità, habitus culturale e creatività in un nodo complesso di identificazione, appartenenza, orgoglio identitario e capacità di adattamento ai nuovi standard di mercato. Il progetto fotografico è stato esposto per la prima volta a Matera nel settembre 2012 durante la rassegna fotografica a cura dell’Associazione Culturale Materafotografia..

collettivo che si realizza solitamente nel contesto delle botteghe artigiane.

La storia dei laboratori artigiani ci propone in sintesi una ricetta per creare forti vincoli tra coloro che ci lavorano: gli ingredienti principali sono stati nel medioevo la religione e il rito, in un'epoca più secolarizzata, invece, l'originalità.

Dimora dell'artigiano è sempre stata il suo laboratorio, e in passato lo era anche in senso letterale. Nel medioevo gli artigiani dormivano, mangiavano e allevavano i figli negli stessi locali in cui svolgevano il loro lavoro; lo spazio non era molto grande e oltre alla famiglia ci potevano stare al massimo una decina di persone. Una sorta di casa, in cui lavoro e vita si mescolavano in rapporti diretti. Il laboratorio artigiano era uno spazio produttivo in cui i problemi attinenti all'autorità erano gestiti dai partecipanti in rapporti faccia a faccia. Nel laboratorio erano le competenze tecniche a dare al capo mastro il diritto di comandare, mentre l'apprendimento e l'assimilazione di quelle competenze conferivano dignità all'obbedienza dell'apprendista o del lavoratore. Nella corporazione medievale l'autorità maschile si incarnava nella gerarchia formata da maestri, lavoranti salariati e apprendisti. Tutte le corporazioni medievali si fondavano sulla gerarchia della famiglia, ma i legami non erano necessariamente legami di sangue: il padre biologico trasferiva al maestro artigiano la propria potestà sui figli. Il maestro artigiano era legato da un giuramento religiosamente sancito: quello di migliorare le abilità di giovani a lui affidati; questo contratto proteggeva gli apprendisti dall'opportunismo dei loro maestri. Nello stesso tempo, l'apprendista era tenuto a non divulgare i segreti dell'arte del proprio maestro. La bottega artigiana medievale era una famiglia tenuta insieme dal rispetto e il capofamiglia fondava la sua autorità sul trasferimento di

abilità tecniche. Delle molte ragioni del declino della bottega artigiana medievale nessuna è più importante del fatto che essa si fondasse sull'autorità e su di un sapere che poteva essere trasmesso soltanto attraverso l'imitazione, il rito e la delega della paternità. Nella bottega medievale due figure di condizione ineguale, il maestro e l'apprendista, stabilivano uno stretto vincolo.

La separazione dell'arte dall'artigianato avvenuta nel Rinascimento modificò questa relazione: la bottega stessa andò modificandosi nella misura in cui le abilità esercitate acquistarono un carattere sempre più individuale e irripetibile. Ma l'individualismo all'interno della bottega portò a una maggiore dipendenza dell'artigiano-artista nella società. In questo lungo e radicale cambiamento la trasmissione delle abilità e il trasferimento delle tecnologie divennero problematici. Lo spazio sociale del laboratorio diventò uno spazio frammentato e il significato dell'autorità si fece conflittuale. Le corporazioni medievali inoltre tendevano a non sottolineare le differenze individuali ma a evidenziare in senso protezionistico il luogo dove era stato fabbricato l'oggetto, più che l'artigiano che l'aveva fabbricato. Nella cultura materiale del Rinascimento invece diventò sempre più importante per la vendita dei prodotti indicare il nome del fabbricante. Esisteva un limite concreto alla vitalità a lungo termine della bottega artigiana, così come conosciuta nel Medioevo, poiché la trasmissione delle conoscenze diventò difficoltosa: l'originalità del maestro in questo caso inibiva la trasmissione del sapere. In un laboratorio dove domina l'individualità e l'originalità del maestro, tenderà a essere predominante il sapere tacito.

## *2. La tradizione della cartapesta*

A differenza di altre arti, come ad esempio quelle della pittura, della scultura, della terracotta o del legno, l'arte della cartapesta non ha, almeno nel mondo occidentale, origini antichissime.

Secondo gli studi condotti da Ezio Flammia, autore nel 2017 del volume *Storia dell'arte della cartapesta. Cosa e come è stato costruito con la cartapesta nel corso dei secoli* e considerato uno dei massimi esperti del settore, le prime notizie riguardanti l'origine di lavorazione della cartapesta, o per lo meno di produzioni affini, risalgono agli inizi del XV secolo e riportano alla sperimentazione artistica di Jacopo della Quercia, scultore toscano, che eseguì per la città di Siena un monumento equestre in onore della cerimonia funebre del Capitano di Ventura Giovanni d'Azzo degli Ubaldini, e la cui esecuzione fu documentata nel dettaglio da Giorgio Vasari. Dopo di lui, altri scultori toscani utilizzarono lo stesso materiale, composto da una poltiglia di filamenti sottili, rappresentati dagli scarti della lavorazione delle stoffe, dalla cui macerazione si produceva la carta, e mescolati con colla vegetale o animale e altre sostanze di carica come segatura, argilla e caolino; si otteneva così un impasto modellabile che veniva adattato dentro calchi di gesso. L'impasto originario venne migliorato dopo qualche anno nel dosaggio e negli ingredienti, sostituendo i filamenti delle stoffe con carta macerata e frantumata e riducendo le sostanze di carica. Questo nuovo impasto fu denominato cartapesta, e distinto da altre lavorazioni come lo stucco, la ceramica e la terracotta (Flammia, 2019, p. 9).

Nel XV secolo la tecnica entrò a far parte della manifattura d'arte grazie alla produzione seriale di bassorilievi religiosi di dimensioni piccole e medie che rispondevano alle richieste provenienti da un mercato secondario composto da un pubblico

di condizioni economiche modeste. L'utilizzo della cartapesta garantiva i criteri di economicità, leggerezza e velocità di lavorazione richiesti dagli artisti per questo tipo di lavorazioni seriali. Nel 1527, l'artista Jacopo Sansovino, architetto e scultore toscano, trasferitosi a Venezia perfezionò la tecnica eliminando le sostanze di carica e utilizzando esclusivamente "il pesto di carta". L'impasto risultò estremamente raffinato e qualche secolo dopo fu denominato dai francesi *papier mâché* e utilizzato nel campo delle arti applicate in gran parte dell'Europa e delle Americhe. Gli artisti toscani affiancarono anche, fin dall'inizio, un'altra metodologia che consisteva nel sostituire all'impasto cartaceo fogli di carta che incollavano uno sull'altro dentro i calchi di gesso, a volte alternati da un rivestimento di stoffa, fino a formare uno spessore piuttosto sottile che una volta asciugato si staccava facilmente dai calchi restituendone la forma originaria. Questo procedimento, oltre a garantire una maggiore rapidità esecutiva e leggerezza al prodotto finale, aveva il vantaggio di poter essere incollato e modellato su qualsiasi struttura e materiale. La cartapesta si diffuse nelle regioni del Veneto e del Lazio grazie alla presenza di artisti toscani presso le corti nobiliari. In epoche diverse la sua lavorazione si estese anche presso le botteghe d'arte dell'Emilia, Campania, Puglia, Basilicata e Sicilia, dove fu affiancata da una mistura simile alla formula originaria fatta di materiali di recupero.

Sin dalle sue origini la cartapesta fu considerata la scelta privilegiata nella realizzazione di strutture effimere legate soprattutto alle festività religiose, ai carri allegorici, agli impianti scenici festivi, alle macchine scenografiche e oggetti di scena. Grande notorietà hanno suscitato negli anni i Carri allegorici del carnevale di Viareggio, come anche quelli di

Putignano, macchine scenografiche animate e di notevoli dimensioni che si distinguono in tutto il mondo per il riferimento ai grandi temi della contemporaneità. I primi, comparsi per la prima volta nel 1873 furono ripristinati nel 1921 e animati nel 1923; due anni dopo l'utilizzo della cartapesta rivoluzionò la loro realizzazione consentendo costruzioni sempre più grandi e più originali nelle scenografie e animazioni. Nel caso del carnevale di Viareggio la parata dei carri allegorici risale al periodo fascista e si compone attualmente di quattro sfilate, in un percorso di circa un chilometro che circonda il borgo antico; dall'edizione del 2013 la Fondazione del Carnevale ha imposto agli artigiani, maestri cartapestai, la realizzazione di carri allegorici con un tema comune che solitamente rappresenta il mondo della politica, della cultura o della società.

Nei centri cittadini di Nola e Matera la lavorazione della cartapesta risale al XVIII secolo ed è principalmente orientata alla costruzione di impianti scenici festivo religiosi con i Gigli di Nola e il Carro trionfale della Bruna per la città di Matera. In entrambi i casi le macchine sceniche hanno suscitato grande interesse a livello storico e scientifico; nel 2013 i Gigli di Nola sono stati riconosciuti come Patrimonio orale e immateriale dell'umanità dall'UNESCO e il Carro Trionfale della Bruna insignito invece dell'onore di far parte del Patrimonio immateriale d'Italia dall'Istituto Centrale per la Demoetnoantropologia, ora Istituto Centrale per il Patrimonio Immateriale, che ne conserva anche alcune riproduzioni in miniatura. Nel 2011, in occasione del 150° anniversario dall'Unità d'Italia, una riproduzione del Carro Trionfale realizzato dal maestro artigiano Michelangelo Pentasuglia è stata esposta a Torino presso le Officine Grande Riparazione durante



la mostra *Fare gli italiani. 150 anni di storia nazionale*. Per segnare una linea di continuità con l'esposizione torinese, nello stesso anno, furono allestite, nella città di Matera, una serie di mostre e installazioni multimediali sul tema della festa patronale.

Secondo gli studi effettuati da Flammia l'introduzione della cartapesta in queste due città trae origine dalla città di Napoli, fra il Seicento e Settecento referente artistica per la lavorazione delle arti e dei mestieri come anche della cartapesta, ma in entrambi i casi non si hanno documenti validi che attestino i nomi dei primi cartapestai operanti a Nola e Matera (Flammia 2019: 9-13). L'apprezzabilità della cartapesta napoletana influenzò anche l'arte della cartapesta leccese che si esprime attraverso la realizzazione di statue riproducenti soggetti sacri. Molto probabilmente la tradizione della cartapesta a Matera affonda le sue radici nella storia dei presepi pugliesi, la cui tradizione si diffuse nel corso dell'Ottocento (Petrucci 2019: 10-11).

A differenza dei primi scultori toscani l'attività di cartapestaio costituiva in queste località una sorta di filiazione da mestieri diffusi. A Lecce si racconta che, intorno al 1840, furono i barbieri i primi a cimentarsi in quest'attività, mentre nella città di Matera decoratori, imbianchini e pittori d'interni che, senza aver frequentato alcun tipo di scuola d'arte, si cimentarono per primi nella riproduzione di Santi e figure del presepe. Ai cartapestai materani si deve anche la realizzazione di alcune edicole sacre (Giampietro 1997: 44).

Nel 2018, l'arte della cartapesta rientra nel Regolamento, pubblicato dalla Camera di Commercio di Matera, attraverso l'azienda speciale Cesp (Centro servizi per le imprese), che individua i settori dell'artigianato artistico radicati sul territorio:

cartapesta, ceramica, cuoio, ferro battuto, legno, oreficeria, terracotta e tufo. A tale scopo, grazie anche al contributo tecnico dell'Università degli Studi di Bari, vengono redatti i disciplinari di produzione con lo scopo di garantire la qualità dell'opera. Questi strumenti, com'è ovvio, implicano sempre un'azione fortemente selettiva e in molti casi limitante nei confronti delle imprese artigiane. In generale, i disciplinari producono effetti importanti sul consumatore in base all'aspettativa dovuta al fatto che la produzione sia inserita nella tradizione locale e realizzata secondo particolari modalità che ne garantiscano la qualità. La creatività dell'artigiano "artista", che studia nuove forme e materiali, potrebbe invece subire a causa del disciplinare alcune restrizioni che ne comprometterebbero l'adeguato riconoscimento. Se quindi l'istituzione di appositi disciplinari di produzione può rappresentare un importante stimolo alla qualità e all'eccellenza, nello stesso tempo dobbiamo tener conto che il suo utilizzo non deve costituire un vincolo rigido per quelle attività non riconducibili ad una tradizione consolidata a livello locale.

### *3. Il Carro trionfale di Maria SS. della Bruna*

Nel contesto materano la tradizione della cartapesta rimane essenzialmente legata alla costruzione del Carro Trionfale della Bruna che ne è la massima espressione. Il Carro Trionfale è realizzato ogni anno dai maestri cartapestai in occasione della Festa patronale della Visitazione in onore di Maria SS. della Bruna ed è distrutto nel tradizionale assalto a conclusione dei festeggiamenti. Come dalla morte e dalla decomposizione della materia rinasce nuova vita, così lo smembramento del carro ricorda analoghi riti, rammentando il rinnovamento della vita dopo la morte, del rito sacrificale e del susseguirsi ciclico delle

stagioni, le quali, per favorire la nascita di nuove piante e frutti, riesplodono la spoliatura autunnale e dopo la morte dell'apparente inverno. La festa cade il 2 luglio, e coincide con il periodo della raccolta, essa vuole essere, simbolicamente, un ringraziamento alla Madonna, per aver protetto le messi e benedetto il sacrificio del contadino

La Festa, istituita per la prima volta nel 1389 da Bonifacio IX sulla precedente proposta del suo antecessore Urbano VI, non ha sempre avuto lo stesso modulo rituale e ha subito negli anni continue variazioni (Motta, Padula 1989: 22-23). La distruzione del Carro Trionfale, che precede i fuochi d'artificio, costituisce soltanto uno dei numerosi elementi festivi che compongono la Festa del 2 luglio e ne rappresenta il momento conclusivo e forse il più intenso.

Attualmente il Carro Trionfale è una macchina scenica processionale composta da un'intelaiatura in legno e metallo, il cosiddetto scheletro, di considerevoli dimensioni, interamente ricoperto di elementi decorativi realizzati in cartapesta e di alcuni dipinti.

Il Carro ha lo scopo di sfilare per tutta la città e portare in processione la statua della Madonna della Bruna insieme al Bambinello<sup>3</sup>. A partire dal tardo pomeriggio del 2 luglio la sacra statua di Maria SS. della Bruna viene collocata sul Carro che fa una breve sosta nel quartiere di Piccianello, dove è attualmente situata la “fabbrica del carro”, per permettere a tutti i visitatori di ammirarne la fattura; le luminarie accompagnano tutto il percorso che il carro compie per le vie del centro a partire dal rione Piccianello. Insieme alla banda musicale, ai cavalieri e alle

<sup>3</sup>Pochi sanno che le statue della Madonna sono due in realtà, la “Coraggiosa”, perché posizionata sul Carro Trionfale ed impiegata la sera del 2 luglio, e la seconda, detta la “Paurosa”, che rimane esposta in Cattedrale per l'adorazione dei fedeli e portata in processione durante il giorno dell'Ottava.

autorità religiose e cittadine il manufatto attraversa la città fino al Duomo dove riprendendo metaforicamente possesso della città, dopo aver compiuto il tradizionale rituale dei tre giri e aver riposto la Statua in Cattedrale, riprende il suo tragitto scortato da alcuni cavalieri e volontari, attualmente denominati Angeli del Carro, fino a Piazza Vittorio Veneto dove viene finalmente consegnato al popolo a cui è consentito di assalirlo e saccheggiarlo deprestandolo di ogni elemento decorativo che viene poi gelosamente custodito dagli assalitori e in qualche caso dato in dono oppure, in epoca più recente, anche messo in vendita o all'asta per beneficenza. È capitato che la distruzione del Carro avvenisse prima di raggiungere la piazza principale e a questo scopo da alcuni anni sono le forze dell'ordine a scortare il manufatto nel percorso che dalla Cattedrale lo restituisce alla città. Il cosiddetto *strazzo* costituisce il momento culminante della Festa, un rituale di propiziazione in cui l'elemento religioso incontra l'aspetto più profano della festa e nello stesso tempo celebra l'inizio di un nuovo anno che avverrà con la realizzazione del nuovo Carro Trionfale; del vecchio rimane soltanto lo scheletro che viene riportato nella "fabbrica del carro" fino all'affidamento al nuovo vincitore. Il detto, noto a molti materani, celebra così questo momento: *A mogghj a mogghj all'onn cj vahn* (di bene in meglio l'anno futuro), a significare l'intento augurale di buon auspicio valido per l'anno successivo.

L'elemento di distruzione ha certamente radici molto arcaiche che ritroviamo in altri rituali, come ad esempio l'assalto alle torri saracene in legno e cartapesta nelle piazze cittadine o i carri della Cuccagna portati in processione durante i Carnevali napoletani. La violenza reale, ma anche simbolica, conferisce a questo momento una dimensione emotiva che ne determina

emblematicamente anche la sua stessa liberazione catartica (Scafoglio 2019: 21-23).

Guido Galante è dal 2014 uno degli assalitori del Carro Trionfale e mi racconta con rammarico la contesa che nel 1996 portò all'incendio del manufatto solo una settimana prima della Festa. Metà dell'opera e gran parte delle statue andarono distrutte e fu un momento drammatico per tutta la comunità che si offrì di contribuire alla sua realizzazione donando alcune parti provenienti dallo *strazzo* dei carri degli anni precedenti. Alcune statue furono invece realizzate in compensato e le parti che dovevano essere a rilievo semplicemente dipinte<sup>4</sup>. Dall'anno seguente la difesa del Carro fu affidata alle Forze dell'Ordine coadiuvate dall'attuale Associazione Angeli del Carro.

Come ogni altro aspetto rituale che compone la Festa, anche la tradizione del Carro Trionfale non giunge a noi immutata se non forse per lo stile spettacolare e, comunemente, definito barocco che ne contraddistingue l'aspetto pressoché dalle sue origini. L'introduzione della cartapesta, utilizzata attualmente per l'intera struttura risale all'incirca al 1800. Prima di allora le statue e gli elementi decorativi venivano realizzati in legno e tessuto e la struttura che copriva la parte lignea invece semplicemente in carta decorata.

[...] Risulta che il primo Carro sia stato allestito nel 1690 ad opera del falegname Leonardo Traietto che curò l'ossatura e la parte lignea ricevendo un ducato e quattro carlini, mentre la parte pittorica fu eseguita quasi certamente da don Leonardo Angelino che lo stesso anno fece le banderuole [...] Di norma colui che dipingeva il carro si occupava anche delle banderuole o “pannarelle” [...] Se grande favore continuava ad avere il fuoco d'artificio, per il quale si giunse

---

<sup>4</sup>Intervista a Guido Galante del 18 giugno 2018 presso la Fabbrica del Carro.

a spendere la metà, e qualche volta anche più della somma prevista, non trascurabile fu il ruolo e il favore che col tempo conseguirono sia il Carro trionfale, sia la processione che dall'allora lontano San Pardo giungeva alla Porta grande e quindi nella piazza del Duomo (Motta, Padula 1989: 106-107).

All'inizio il Carro aveva un aspetto alquanto semplice, era di carta e dipinto con motivi decorativi vari. Per allestire l'ossatura del Carro erano chiamati i falegnami e i migliori decoratori per la parte pittorica. Alla fine della processione il Carro non veniva distrutto e, al momento opportuno, si facevano eseguire alcune riparazioni. Per alcuni anni, dopo il primo Carro, non se ne fecero altri. Nel 1697, fu ordinato un nuovo Carro più ricco e sontuoso, tanto che oltre al contributo dell'arcivescovo, contribuirono economicamente anche artigiani, canonici, maggiorenti e commercianti. Sebbene non venisse distrutto, ha inizio in questi anni l'abitudine di ritoccare il Carro ogni anno rinnovandone la parte ornamentale di carta dipinta usurata dai danni subiti durante la lunga processione attraverso le strade malmesse. Qualche parte più significativa del carro veniva già allora offerta per devozione ai collaboratori più meritevoli. Il compenso era in questo caso limitato alla sola opera del decoratore.

Avendo nel 1697 allestito un Carro che aveva richiesto notevoli somme di denaro gli amministratori della Cappella per poterlo conservare si preoccuparono di creare un recinto nella zona di San Pardo nei pressi di San Lazzaro il cui ingresso fu murato per maggior sicurezza. Le non buone condizioni della strada e la non idonea conservazione del Carro in un recinto non coperto da tetto, imponevano annualmente un accurato restauro dell'opera. Spesso si sostituivano le ruote ad opera di carradori

locali o il timone. Durante la metà del XVIII secolo, avvertita la necessità di meglio custodire il Carro, si decise di prendere adeguati provvedimenti e negli anni tra il 1754 e 1755 il Capitolo fece costruire provvisoriamente a San Pardo una baracca di legno in attesa di poter edificare un lamione che fu realizzato successivamente e utilizzato per il ricovero e l'allestimento fino all'anno 1957, anno in cui, per costruire la nuova chiesa dell'Annunziata, furono abbattuti sia il lamione che la piccola Chiesa di Piccianello. Intanto, non sono chiare le ragioni, ma si era presa l'abitudine di distruggere quasi completamente il Carro alla fine della processione, non solo nella parte cartacea ma anche nell'ossatura. Ciò comportava l'anno seguente una spesa economica maggiore tanto che per ovviare a questa complicazione si decise di dotare il lamione di un portone per proteggere almeno l'ossatura lignea.

Per tutto l'Ottocento la Cappella mise a disposizione il materiale occorrente per la fattura del carro e il responsabile per contratto era una sola persona, a cui veniva offerta una somma per l'intervento principale e per le piccole variazioni. Nel 1813 venne finanziata una somma consistente per l'opera di Francesco Antonio Guarini il quale realizzò un carro fuori dall'ordinario, più grande rispetto a quelli precedenti. Per la notevole spesa, per quasi un decennio, fu imposta la conservazione del manufatto apprezzato e ammirato per la sua imponenza: aveva dieci statue di legno di cui due venute da Napoli; quelle fatte localmente erano vestite di stoffa, avevano parrucche, orecchini, collane e ornamenti per la testa mentre le statue maschili avevano sciabola, lancia, ecc. L'anno seguente il carro rimase lo stesso e si intervenne con un piccolo restauro dell'opera; si ritoccano le pitture e lo stesso successe fino al 1831, quando il Carro venne nuovamente rifatto per intero. Ci sono stati anni in cui il Carro

non è stato eseguito non per carenza di esecutori ma per motivi di disordini, di guerre o di forza maggiore; nel 1842 per motivi non noti il Carro non fu portato a termine, la festa si svolse solo all'Ottava con la processione della statua e gli spari d'artificio e il Carro fu completato l'anno dopo (Motta, Padula 1989: 106-116). Nel 1940 invece, durante il periodo bellico il Carro non fu terminato ma conservato nel lamione e solo nel 1945 l'artigiano Raffaele Pentasuglia portò a termine l'opera; purtroppo non esistono materiali fotografici relativi a quell'epoca.

Il Carro, come accade anche oggi, si componeva di tre parti: l'anteriore, dove trovava posto l'auriga, sormontato di norma da una proiezione di angeli e di colombe; la centrale che dal 1860 ha accolto musicisti e cantori e che in seguito è stata occupata da immagini a tutto volume in cartapesta sul tema di un avvenimento ricorrente o di un passo evangelico a scelta dell'autore; la terza parte, a forma di torretta, riservata alla Sacra immagine della Madonna, protetta posteriormente da una specie di baldacchino. La base su cui poggiava la Madonna era collegata ad un argano che permetteva di abbassare la struttura per permettere il collocamento e la deposizione della Statua e il passaggio della struttura attraverso le porte della città.

Per quanto riguarda gli artigiani, molti si sono resi disponibili ad affrontare un'opera così impegnativa. Si sono succeduti nel tempo famiglie come i Conversi, i Bonamassa, i D'Antona, i Pentasuglia, gli Epifania, i Nicoletti e tanti altri. In queste famiglie di bravi artigiani c'è stato chi, all'impegno richiesto dalla costruzione del Carro Trionfale, ha unito l'impegno di pittore per opere religiose e profane sia per la città di Matera che altrove (Motta, Padula 1989: 115-135). Alcune famiglie hanno tramandato la propria arte di generazione in generazione distinguendosi negli anni in questa tecnica singolare. Si



distinguono in generale tre nuclei familiari composti dalle famiglie Epifania, Nicoletti e Pentasuglia ai quali si aggiunge più recentemente la famiglia Daddiego.

Generalmente collaboravano alla costruzione del Carro un maestro, abitualmente denominato “carrista”, che ne era il progettista, alcuni operai con compiti esecutivi e alcuni apprendisti che aiutavano a preparare la carta, riempire i calchi, combinare i colori, ecc. Il lavoro dei cartapestai e dei pittori era preceduto da quello del falegname a cui, sotto la guida del progettista, era affidata la manutenzione della struttura (Giampietro, Giampietro 1991: 11). In origine l’incarico era affidato a due artigiani, un falegname ed un pittore. Solitamente l’incarico di progettista era attribuito all’artigiano di maggiore fiducia ed esperienza e questo almeno fino al 1992, quando l’Ente Provinciale per il Turismo bandì un concorso per la costruzione del Carro Trionfale il cui progetto sotto forma di bozza era valutato da una apposita Commissione di esperti che ne sceglieva uno per la festa successiva (Caforio 2005: 42-42). Attualmente, il Consiglio di Amministrazione dell’Associazione Maria SS. della Bruna è l’organo preposto all’approvazione del Bando di Concorso per la costruzione del Carro Trionfale che solitamente viene emesso nel mese di ottobre. Il bando contiene alcune norme basilari per la presentazione dei progetti indicandone i termini e le modalità. Uno dei requisiti fondamentali è la residenza nella provincia di Matera. Il bando stabilisce anche i termini di scadenza e quelli economici. Attualmente la spesa destinata alla costruzione del manufatto in cartapesta, così come indicato nel Bando di Concorso per l’edizione 2020, ammonta a trentamila euro ed è a carico dell’Associazione; un’ulteriore somma di cinquemila euro è istituita nel caso l’esecutore apporti in corso d’opera variazioni

migliorative rispetto al bozzetto che devono essere preventivamente approvate dall'Associazione che ne è il committente e dal Delegato Arcivescovile.

Il tema dell'elaborato viene invece attualmente assegnato dal Capitolo della Cattedrale. Secondo le testimonianze di Mimi Andrisani e Bruno Caiella, attuale Presidente dell'Associazione Maria SS. della Bruna, l'assegnazione del tema, da parte di quello che allora era il Comitato organizzatore, fu istituito nel 1989 da Monsignor Ennio Appignanesi, in occasione del sesto centenario dall'istituzione della Festa della Visitazione nel 1389. Le proposte, infine, vengono esaminate da un'apposita commissione che valuta i bozzetti presentati per la categoria professionale e redige la classifica dei vincitori. L'annuncio del bozzetto vincitore viene resa nota durante un incontro pubblico, presieduto dall'arcivescovo della diocesi, che si tiene solitamente i primi di gennaio presso la Basilica Cattedrale di Matera.

Nel 2019, anno in cui la città di Matera è stata proclamata Capitale Europea della Cultura per il 2019, il tema religioso è stato attualizzato con la scelta di un passo evangelico inserito negli Atti degli Apostoli dal titolo *La fede genera cultura - Paolo all'Areopago di Atene*. Per l'edizione del 2020 invece il tema, scelto dal Capitolo diocesano, ha fatto riferimento al diciannovesimo passo del Vangelo Secondo Luca e al 750° anniversario dalla conclusione dei lavori di costruzione della Basilica Cattedrale, che iniziati tra il 1226 e il 1231 si conclusero nel 1270. Il vincitore è stato il giovane Eustachio Santochirico, artigiano di 31 anni e allievo per 11 anni nella bottega del maestro Michelangelo Pentasuglia, autore negli anni di numerosi carri trionfali, con il quale ha collaborato alla realizzazione di sette carri di cui due restauri. Purtroppo, alla

luce delle vigenti prescrizioni governative finalizzate ad impedire gli assembramenti causati dal diffondersi del contagio da COVID-19 e preso atto della disposizione della Conferenza Episcopale di Basilicata, che limita la celebrazione delle festività patronali al solo aspetto religioso, l'Associazione Maria SS. della Bruna ha comunicato l'annullamento, per l'anno 2020, di gran parte dei festeggiamenti legati al 2 luglio, tra i quali quelli relativi alla sfilata del Carro Trionfale, limitando la Festa alle sole componenti liturgiche.

Nonostante l'attuale situazione dovuta ai rallentamenti causati dalla pandemia, Eustachio Santochirico sta portando avanti il suo lavoro: «un motivo per metterci più forza, energia e entusiasmo e per completare al meglio quest'opera e festeggiare la Festa con tutta la città il prossimo anno»<sup>5</sup>.

Si tratta sicuramente di un avvenimento straordinario soprattutto se pensiamo che da qualche anno le celebrazioni per la Festa del 2 luglio impegnano l'Associazione e l'intera cittadinanza per gran parte dell'anno con un vasto programma di iniziative religiose e culturali che coinvolgono anche i più piccoli e che procedono dal mese di ottobre fino a luglio dell'anno successivo.

Peraltro, la stessa costruzione del manufatto in cartapesta, che ha luogo in quella che è denominata “La Fabbrica del Carro”, impegna gli artigiani preposti alla realizzazione per molti mesi: ha inizio nel mese di febbraio e il suo completamento avviene solitamente a metà giugno quando l'opera viene consegnata alla città. A partire dalla Novena della Festa e fino al 1° del mese di luglio, giorno che precede i festeggiamenti, le porte della Fabbrica del Carro si aprono alla cittadinanza che dopo la sua benedizione ha la possibilità di ammirarlo e di incontrare gli

---

<sup>5</sup>Intervista a Eustachio Santochirico del 12 giugno 2020

artigiani che hanno concorso alla realizzazione; prima di questa data non è permesso divulgare nessun tipo di immagine che ne sveli in qualche modo l'aspetto. In passato, l'usanza era quella di aprire le porte della Fabbrica del Carro agli sguardi del pubblico, nel giorno in cui ricade la festa di San Pietro e Paolo, il 29 giugno; successivamente, per consentire a più persone di ammirare il manufatto in cartapesta, si è scelto di anticipare tale data.

#### *4. La "bottega temporanea" del Carro.*

Da qualche anno molti giovani artigiani hanno il privilegio di realizzare il Carro Trionfale della Bruna: l'autore del bozzetto vincitore sceglie i collaboratori che lo affiancheranno nella realizzazione del manufatto in cartapesta e, dal momento della consegna delle chiavi da parte del committente, ha inizio il lavoro di preparazione della struttura lignea e dei calchi in gesso e argilla, preceduti dalla scelta cromatica dei colori. In questa fase solitamente gli artigiani lavorano autonomamente alle varie preparazioni ma con l'avanzare dei mesi il lavoro di squadra si rende sempre più necessario. Un lavoro corale che include e impegna molte professionalità e che si conclude soltanto quando nel pomeriggio del 2 luglio il Carro esce dalla Fabbrica per essere consegnato alla cittadinanza; il lavoro del falegname invece terminerà soltanto quando, grazie al suo sostegno, la statua della Madonna verrà deposta in Cattedrale dopo i consueti tre giri. Un progetto che richiede l'impegno e la collaborazione di tutti i componenti e in cui la creatività e l'inventiva delle singole professionalità concorrono alla buona riuscita dell'opera. Un contesto, quello attuale, dove prevale la socialità delle competenze e che per questo si differenzia da quello delle più antiche botteghe medioevali o rinascimentali, dominate invece

dall'individualità e dall'originalità del maestro. Un'esperienza condivisa che coinvolge tante professionalità diverse tra loro.

Sebbene l'impegno sia notevole, considerando anche l'onere economico che questo tipo di operazione comporta, la devozione, la passione e la dedizione sono i sentimenti che animano lo spirito di collaborazione che concorre alla realizzazione del manufatto in cartapesta. La responsabilità è notevole tenendo presente che l'opera nella sua fase finale dovrà essere esposta al giudizio più o meno favorevole del pubblico che ne decreterà la buona riuscita. Per tale motivo la realizzazione del carro assume una valenza assai più importante del semplice riconoscimento della bravura: ogni anno ciascun artista cartapestaio cerca di assumersi questo compito mirando a proporre il lavoro più bello e capita che il Carro «sia più o meno bello dell'anno precedente».

Personalmente trovo, ogni volta, molto difficile giudicare quest'opera per il suo valore unicamente estetico considerando l'impegno, la passione e la grande professionalità dei realizzatori.

Nel 2012, quando per la prima volta ho seguito da vicino i lavori di realizzazione del Carro Trionfale, si interrompeva la tradizione che da anni vedeva alternarsi i maestri cartapestai più anziani come Pasquale Nicoletti e Michelangelo Pentasuglia e la realizzazione del manufatto veniva affidata a un gruppo di giovani artigiani coordinato da Mario Daddiego, autore del bozzetto vincitore e composto da alcuni collaboratori tra cui suo padre Dino, suo zio Ettore e i suoi cugini Marco e Valerio. Una famiglia con una lunga tradizione artigiana che, già nel 2010, aveva collaborato alla realizzazione del Carro Trionfale con il maestro Nicoletti. Insieme a loro i due falegnami Eustacchio Santantonio e il maestro d'ascia Angelo Chico si sono occupati

della struttura lineare. Si delinea, a mio avviso, per la prima volta, il profilo della “bottega” nella sua accezione contemporanea: da un lato, come spazio sociale denso di relazioni, dall’altro, come distribuzione di competenze e condivisione di professionalità che concorrono insieme alla realizzazione di un unico “prodotto”.

Per quattro anni, dal 2013 al 2017 con una pausa di un anno, quando il concorso è stato vinto nuovamente dal Maestro Michelangelo Pentasuglia, la realizzazione del Carro è stata affidata ad Andrea Sansone, che aveva già realizzato insieme al maestro Pentasuglia alcuni dipinti del Carro Trionfale 2011. Lo stesso Sansone ha ripresentato la sua candidatura nel 2019 ma gli alti costi del manufatto e l’inosservanza di alcuni criteri relativi al regolamento del Bando di Concorso non gli hanno consentito di concorrere per la categoria professionale; il suo bozzetto si è invece classificato al primo posto nella categoria non professionale. Successivamente l’artista su committenza privata ha realizzato autonomamente il suo progetto attualmente esposto in quello che risponde al nome di *MIB - Museo Immersivo della Bruna*. Certamente un’opera ammirevole quella di Sansone, considerando che in passato solo un altro Carro Trionfale fu realizzato con l’obiettivo di essere esposto al pubblico e successe, come già osservato, nel 2011 in occasione del 150° Anniversario dell’Unità d’Italia. Il manufatto è stato costruito da Sansone insieme ai suoi collaboratori, tra cui Angelo Andrulli, liutaio lucano, che ha realizzato gli strumenti musicali che animano le statue in cartapesta. L’iniziativa che si presenta come un percorso multimediale dedicato alla Festa della Bruna è per gran parte incentrata sul Carro trionfale realizzato da Sansone. Sicuramente un’iniziativa ammirevole e

una grande azione commerciale che ha lo scopo di attirare l'attenzione di turisti e appassionati.

Nel 2019 Claudia e Raffaele Pentasuglia, giovani artigiani materani, convalidando una lunga tradizione familiare, ratificano il 54° Carro Trionfale a firma Pentasuglia. Artisti e scultori e soprattutto eredi di una lunga tradizione di cartapestai, che giunge con loro alla quarta generazione, Claudia e Raffaele hanno realizzato insieme al padre Michele ed ai loro collaboratori anche il Carro dell'anno precedente.

Il nonno di Raffaele si chiamava come lui, era un pittore, un imbianchino, ma anche un artista e insieme a suo fratello Francesco Pentasuglia, detto *Ciccillo*, più anziano di quindici anni, è stato l'autore di numerosi Carri Trionfali della Bruna. I due fratelli hanno lavorato insieme per molti anni, nei mesi estivi dipingevano appartamenti mentre in inverno erano spesso impegnati nella costruzione del Carro Trionfale. Francesco *Ciccillo* Pentasuglia è uno dei più celebri artigiani del Carro, il suo primo Carro Trionfale risale al 1934. Michelangelo Pentasuglia, invece, figlio di *Ciccillo*, ha oggi ottant'anni e ha iniziato all'età di dodici anni a lavorare in bottega con suo padre, un maestro austero e severo. Ha costruito nella sua vita cinquanta carri trionfali, dal 1996 al 2003 per otto anni consecutivi. Ha lavorato anche alla realizzazione dei carri in cartapesta utilizzati durante il carnevale di Montescaglioso ed è stato lui l'autore, nel 2011, del Carro Trionfale esposto a Torino. Per molti anni la famiglia Pentasuglia si è alternata nella costruzione del manufatto, alla famiglia Nicoletti. Entrambe le famiglie vantano una lunga tradizione in questo campo.

Nel 2011 nella mente di Raffaele inizia a farsi strada il desiderio di realizzare il Carro Trionfale della Bruna e, con l'aiuto di un altro artigiano, Valerio Daddiego, e di un pittore

americano M. Collins, decide di partecipare al concorso per la realizzazione del Carro Trionfale della Bruna, «in un certo senso in maniera sconsiderata», come lui stesso racconta, consapevole di non essere ancora in grado di realizzare un'opera di tale portata; il concorso viene vinto da suo cugino Michelangelo. Per Raffaele è una sfida: l'anno precedente aveva provato a chiedere a suo cugino di poter collaborare con lui, ma a quel tempo Michelangelo aveva quasi terminato la realizzazione del manufatto e probabilmente, secondo Raffaele, era anche restio a dividerne i segreti. Tutto sommato per Raffaele la sconfitta è un sollievo perché in realtà, mi racconta, non aveva la minima idea di come si realizzasse un Carro Trionfale e se il suo bozzetto avesse vinto probabilmente quell'anno nessun Carro Trionfale avrebbe visto la luce. In ogni caso, la disputa tra Raffaele e suo cugino Michelangelo, creò in famiglia una certa agitazione anche perché quest'ultimo era ormai anziano e i familiari concordavano con il fatto che dovesse in qualche modo cedere il testimone<sup>6</sup>.

Nel 2013 Michelangelo vince di nuovo il concorso e nel frattempo ha superato gli ottanta anni; insieme a Massimo Casiello, tornitore, Raffaele si reca da suo cugino e gli chiede di poter lavorare con lui alla realizzazione seguendone ogni passaggio. Michelangelo, fino ad allora geloso della sua arte, per la prima volta si rende disponibile a svelare i propri segreti e passare il testimone a Raffaele. Massimo realizza in quell'anno la struttura lignea del manufatto e Raffaele conosce Giancarlo D'Ercole, cartapestaio, che già aveva collaborato con suo cugino Michelangelo. La sera dello *strazzo* Michelangelo chiede a Raffaele di sfilare con lui nella passerella finale e questo momento rappresenta simbolicamente per Raffaele il rito di

---

<sup>6</sup>Intervista a Raffaele Pentasuglia del 19 ottobre 2020.



iniziazione che convalida il passaggio a una nuova maturità professionale; fino ad allora il suo status era stato quello di apprendista.

Nell'autunno del 2017, insieme a sua sorella Claudia, suo padre Michele, a Giancarlo, Massimo, Matteo e all'artista Domenico Dell'Osso, Raffaele compone la squadra che nel 2018 vincerà il bando per la costruzione del Carro Trionfale. Un carro sobrio e semplice, dalle scelte cromatiche tenui e dalle linee architettoniche essenziali, con poche statue. È il suo primo Carro Trionfale della Bruna e Raffaele preferisce essere prudente e non rischiare, non avendo idea delle tempistiche come anche delle difficoltà che avrebbe potuto affrontare. Raffaele crea una squadra di artigiani, una “bottega temporanea”, dove scultori, disegnatori, falegnami e pittori lavorano insieme mettendo a disposizione le proprie competenze, in una sinergia che ha reso la realizzazione del manufatto il frutto di un'opera collettiva. Anche avendo la responsabilità personale del progetto, Raffaele ha lasciato spazio a tutta la squadra, ha delegato ai suoi collaboratori il lavoro da svolgere ma soprattutto anche i riconoscimenti che ne sono derivati.

Nel 2019 la squadra si riunisce nuovamente e si amplia per realizzare il Carro Trionfale nell'anno di Matera Capitale della Cultura. Al gruppo di lavoro che nel 2018 ha visto collaborare con la famiglia Pentasuglia i giovani cartapestai Giancarlo D'Ercole e Matteo Cannavacciuolo, si sono aggiunti l'anno successivo: l'artista valenciana Rocío Harriero Montesinos, selezionata grazie a un programma internazionale per giovani imprenditori; Kingsley Ogbemor, insieme ad altri ragazzi del progetto Sprar provenienti dalla Nigeria, dal Gambia, dal Senegal e dalla Somalia, e ospiti della cooperativa Il Sicomoro grazie al progetto *Silent Academy* promosso con la Fondazione

Matera-Basilicata 2019. La realizzazione dei dipinti, affidata nel 2018 all'artista pugliese Domenico Dell'Osso, è stata commissionata al disegnatore e viaggiatore Stefano Faravelli, che ha fatto dono delle sue opere, alcune delle quali raffiguranti insolitamente gli stessi esecutori del Carro. A documentare da vicino tutte le fasi del lavoro invece lo scrittore e giornalista Andrea Semplici.

Nel 2019 Raffaele, reduce dall'esperienza ma anche dalle critiche dell'anno precedente, si è ispirato all'ultimo Carro Trionfale realizzato da suo zio *Ciccillo* nel 1985. Un carro tradizionale, dalle scelte cromatiche accese, ricco, splendente, di una ricchezza prorompente e dall'impianto decorativo potente. Raffaele desidera realizzare: «un Carro dai colori tradizionali, in cui la comunità potesse riconoscersi»<sup>7</sup>. In realtà, entrambi i carri realizzati da Claudia e Raffaele si sono ispirati a quello che tra gli anni Sessanta e Settanta si è affermato come "il modello tradizionale", soprattutto in riferimento alla scelta cromatica di colori accesi come il verde, il rosso e l'azzurro.

Massimo Casiello, falegname, tornitore e intagliatore del legno ha affiancato la famiglia Pentasuglia in entrambi gli anni con il compito di occuparsi della struttura lignea del Carro. Andrea Semplici ci racconta che già nel 2016 Massimo fu introdotto a questo compito da Michelangelo Pentasuglia che lo scelse come maestro d'ascia e lo raccomandò ad Angelicchio, il falegname che fino ad allora si era occupato della struttura lignea del manufatto<sup>8</sup>. Angelo Chico che, per ben 49 anni, aveva

<sup>7</sup>Intervista a Raffaele Pentasuglia del 19 ottobre 2020.

<sup>8</sup>Nel 2019 i lavori di realizzazione del Carro Trionfale sono stati seguiti quotidianamente dallo scrittore e giornalista fiorentino Andrea Semplici, che insieme alle fotografie di Antonio Sansone, ha raccontato, nel volume *Il carro e il leone*, la Fabbrica del Carro in una sorta di cronaca di viaggio che ripercorre il suo incontro con gli attori e i protagonisti di questo lungo

costruito gli scheletri del Carro Trionfale, lavorando quasi sempre in solitudine, aveva partecipato anche alla ricostruzione del manufatto dopo l'incendio del 1996. Se a un primo sguardo egli aveva mostrato perplessità per la giovane età di Massimo, pur rassicurato della sua bravura dal maestro Pentasuglia, gli ha svelato, in quell'occasione, i suoi segreti guidandolo sul lavoro da svolgere (Semplici 2019: 29-36). Nel 2018 Massimo è stato chiamato da Raffaele con lo scopo e la responsabilità di affiancarlo nella realizzazione del manufatto; per lui è stato un grande attestato di stima e un privilegio. Massimo è stato entusiasta del lavoro di squadra condotto da Raffaele e ne sottolinea con grande rispetto l'attitudine nel garantire a tutte le maestranze impegnate nella Fabbrica del Carro autonomia ma anche visibilità: «Raffaele ci ha dato la possibilità di esprimerci come volevamo»<sup>9</sup>. Una bottega temporanea del Carro, quella di Claudia e Raffaele, all'insegna della multiculturalità e dell'accoglienza.

Claudia Pentasuglia, sorella di Raffaele è stata invece la prima donna, nel 2019, a firmare ufficialmente un Carro Trionfale; già l'anno precedente aveva preso parte alla realizzazione del manufatto. Mi racconta che la prima volta è stata un'esperienza nuova, molto utile dal punto di vista tecnico ma in un certo senso psicologicamente traumatica a causa di tutta l'attenzione mediatica che, come ogni anno, è rivolta a tale evento: sorridendo mi dice che ha passato intere giornate a piangere: «la seconda volta invece è stato tutto più semplice, è andato tutto benissimo»<sup>10</sup>.

---

percorso durato centosessantotto giorni.

<sup>9</sup>Intervista a Massimo Casiello del 25 agosto 2018.

<sup>10</sup>Intervista a Claudia Pentasuglia del 28 ottobre 2020.

In conclusione, le maestranze che, negli anni, si sono susseguite alla realizzazione del Carro Trionfale della Bruna hanno sempre coinvolto attorno a sé diverse professionalità, in un contesto che richiama per molti versi quello della bottega artigiana, ma l'esperienza di Claudia e Raffaele, e, prima di loro, quella della famiglia Daddiego, ci restituisce un contesto fortemente partecipativo caratterizzato dalla collaborazione delle diverse maestranze e dalla mescolanza delle competenze individuali, dove anche la notorietà derivata dall'esecuzione dell'opera non è più imputabile solo al maestro ma all'intero gruppo di lavoro. Tale considerazione potrebbe sembrare scontata ma, ricostruendo la genesi del manufatto, è evidente come, fino ad allora, l'esecuzione del Carro Trionfale della Bruna sia sempre stata legata al nome del suo *capomastro*.

Infine, riporto alcuni brevi passi, tratti dal volume di Andrea Semplici, che riassumono in modo esemplare l'inizio e la conclusione del lungo percorso che ogni anno porta ciclicamente alla realizzazione del Carro Trionfale e alla sua distruzione:

[...] Raffaele ha avuto solo ieri, giorno dell'Epifania, le copie della Fabbrica del Carro. Là, a Piccianello, possono ora ritrovarsi gli architetti, i pittori, gli artigiani, e i manovali che costruiranno il nuovo Carro Trionfale per la festa della Madonna della Bruna. Il giorno più lungo dell'anno a Matera, il 2 di luglio, giorno dell'estate, comincia ora, al tempo della neve sulla città. È davvero un giorno infinito (Semplici. 2019: 11).

[...] La comunità allegra e meticciosa, della Fabbrica di Piccianello si scioglierà con i fuochi d'artificio della mezzanotte del 2 luglio. Ma i suoi semi rinasceranno altrove, rinasceranno in inverno, il prossimo gennaio, quando una squadra di artigiani ricomincerà il suo lavoro. In fondo, tutti

noi, anche i non materani, sanno che ‘a mogghj a mogghj  
all’onn c’van!’ (Semplici 2019: 123).

### *Bibliografia*

1. Amalfi, G. (1898). La festa della Bruna in Matera. *Archivio per lo studio delle Tradizioni Popolari*, XVII, 372-378.
2. Ballacchino, K. (2015). *Etnografia di una passione. I Gigli di Nola tra patrimonializzazione e mutamento ai tempi dell’UNESCO*. Roma: Armando.
3. Belmonte, G. (2019). *Basilicata. Guida agli oggetti della tradizione*. Lecce: Grifo.
4. Caforio, A. (2005). *Il ciclo della vita e la festa nella tradizione popolare italiana*. Roma: EDUCatt Università Cattolica.
5. Carta, T. (a cura di) (1974). *Artigianato in Puglia e Basilicata*. Roma: Carlo Bestetti Edizioni d’Arte.
6. Cossu, G. (2019). *La signora della cartapesta. L’effimero a Matera*. Roma: Nane Edizioni.
7. Dimatteo, T. (a cura di) (2009). *Il piccolo Carro*. Matera: Fondazione Cassa di Risparmio di Calabria e Basilicata.
8. Ferracuti, S. (2014). *Manipolazioni: un progetto visivo di Ciriaca Coretti*. *Archivio di Etnografia*, 1 (VII), 45-54.
9. Flammia, E. (2017). *Storia dell’arte della cartapesta. Cosa e come è stato costruito con la cartapesta nel corso dei secoli*. Roma: Dino Audino Editore.
10. Giampietro, A., Giampietro, D. (1991). *I carri della Bruna. Un secolo di immagini*. Matera: IEM Editrici.
11. Giampietro, A. (1997), *I mestieri nell’arte*. Matera: Istituto meridionale di studi demoantropologici, Direzione Provinciale di Matera.

12. Morelli, M. (2006). *La festa della Bruna*. Matera: Edizioni Adecom.
13. Motta, C., Padula, M. (1989). *La Visitazione e la Festa della Bruna*. Matera: Editrice BMG.
14. Nicoletti, N. (2020). Di tradizione in arte: le bizzarrie artistiche del Maestro Raffaele Pentasuglia. *Mathera, Rivista trimestrale di storia e cultura del territorio*, 13, 186 – 190.
15. Petrucci, M., (2019), I presepi di cartapesta tra i Sassi di Matera. Intervista a Mario Daddiego. *Storie di Artigianato Italiano*. Numero speciale, 12-14.
16. Scafoglio, D. (2019). Il Sacro Saccheggio. In Cossu, G., *La signora della cartapesta. L'effimero a Matera* (pp. 21-23). Roma: Nane Edizioni.
17. Semplici, A. (2019). *Il carro e il leone*. Matera: LaStamperia.
18. Sennett, R. (2008). *L'uomo artigiano*. Milano: Feltrinelli.