

## FABBRICATORI DI CARRI AGRICOLI IN VAL LEOGRA

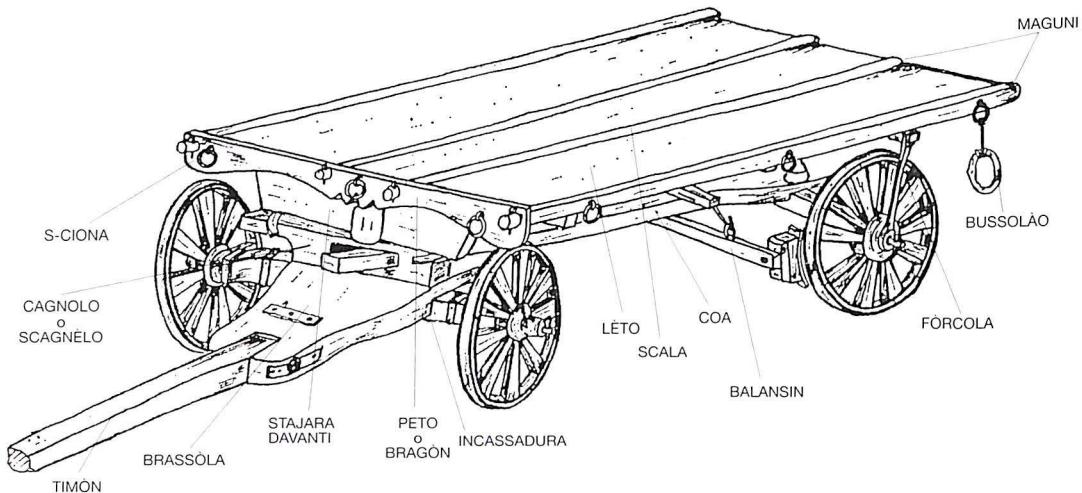
Con gli anni '60 scompare una categoria di abili artigiani, i carradori o carrai, che per secoli avevano garantito la produzione e la riparazione dei vari mezzi di trasporto. E con loro giunse l'inausta fine dei carri agricoli, abbandonati sotto porticati o fuori alle intemperie: trattori o più solidi rimorchi gommati avevano cominciato a percorrere strade asfaltate di fresco che sarebbero state danneggiate se percorse dalle vecchie ruote cerchiate in ferro. Eppure il carro agricolo a trazione animale ha rappresentato, nei secoli, uno *status symbol* di una condizione di favore rispetto alla schiera di contadini costretti a lavorare con pochissimi mezzi.

Privati cittadini o musei conservano ancora qualche esemplare, testimone del duro lavoro della terra, ma anche di consolidata tecnologia. Il bisogno di nuovi mezzi di trasporto o, più sovente, l'esigenza di riparare pezzi rotti, ha sostenuto un certo numero di artigiani, esperti nel settore, presenti in quasi tutti i borghi. Il Museo etnografico sulla lavorazione del legno di San Vito di Leguzzano, sorto per dare voce anche a questi artigiani, conserva, oltre a variegata attrezzatura, anche un discreto numero di testimonianze documentarie su artigiani della zona. Prenderemo spunto da tale preziosa documentazione per parlare di alcuni rappresentanti di quel lontano mondo: la famiglia Casato di San Vito, Nicola Cocco di Faedo di Monte di Malo e Giuseppe Smiderle di Torrebelvicino.

Ma prima occorre fare un po' di luce su come questi "tecnici" affrontavano la realizzazione della ruota e del carro agricolo; di quest'ultimo sarà utile fornire anche una sommaria descrizione.

### Il carro agricolo vicentino a quattro ruote

Il carro agricolo a quattro ruote presente nel Vicentino non offre particolari caratteristiche tali da renderlo un elemento originale; rientra nella tipologia tra quelli "padani". Il carro è dotato di quattro *rue* o *ròde* (ruote), quelle posteriori di diametro superiore alle altre, inserite in

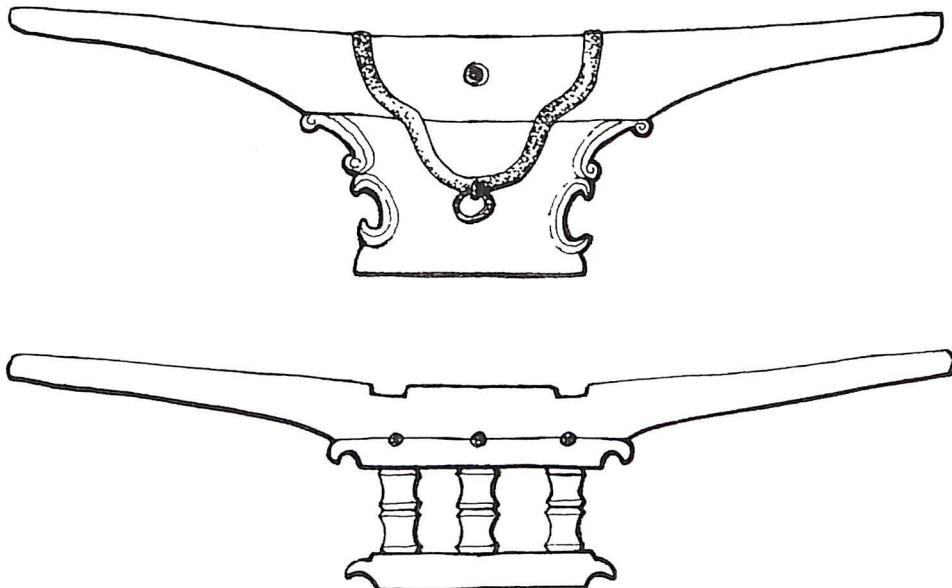


assi di ferro (*asso*) e più anticamente in legno, divise in due partite o treni (*sbèro o baròsso davanti e dedrio*) collegati fra loro da una lunga e robusta asse (la freccia o *cóa*). Nel treno anteriore, sopra l'asse, incassato nel cassino (*incassadura o cassa*), si trova prima la *brassóla* (lingua o dentale), un breve braccio ligneo a forma all'incirca triangolare entro cui va inserito il timone, poi una traversa (*scagnèlo*) e, a reggere il letto, un'altra tavola a forma di braccia aperte (*la stajara davanti*). Tra lo *scagnèlo* e la *stajara davanti* vengono fissate delle barrette di ferro sagomato a semicerchio (*can, sbari, moléte*), che fuoriescono parte per parte e che agevolano lo sterzo (taluni carrai collocavano due cerchi in ferro sovrapposti, detti anche *rodin*). *Cassa, brassóla, scagnèlo* vengono trattenuti tra loro con due grosse chiavarde (*cavejare*), mentre la *stajara davanti* è fissata alla struttura sottostante da una lunga *cavejara* detta anche *candéla* fermata con bulloni, come le altre due, sulla faccia inferiore dell'assile. La parte posteriore del carro è formata da *asso, cassa, brassóla dedrio*, biforcata, tra cui si inserisce la *cóa*, sopra la quale poggia una robusta tavola (*stajara dedrio*), che può presentarsi in un pezzo o in due (in questo caso si ha lo *scagnèlo* e la *stajara*). Il tutto è trattenuto da due *cavejare*. Solitamente sul retro, e quindi sulla *cóa*, si fissa la *machinéta*, la manovella che regola il sistema di frenatura, ancorato al di sotto del carro, verso le ruote posteriori.

Il letto, leggermente inclinato verso il centro e in avanti (misura circa m. 1,50x3), è formato da quattro grosse assi squadrate (*maguni*), unite tra loro con dei listelli (*sparàngole*), che a due a due formano le scale, poggiate e fissate alle due *stajare* con delle viti. Tra i *maguni* delle *scale*

sono inserite delle tavole, solitamente di pioppo. Una sorta di sponda (*pèto o bragón*) conclude il letto sul davanti, mentre sul retro può essere inserito un altro *pèto* oppure brevi scale a pioli.

All'altezza delle ruote posteriori una barra di ferro, ma originariamente in legno (*fórcola*), fermata con una copiglia (*ciavesèlo*) all'assile che fuoriesce dalla ruota, ancora il letto al margine esterno della *stajara dedrio*, conferendogli maggior solidità.



I carri nostrani non presentano particolari decorazioni. Qualche artigiano, a seconda della richiesta, poteva riportare elementi ad intaglio nelle parti maggiormente visibili (*pèto, scagnèlo-stajara davanti, stajara dedrio*); la maggior parte dei *carari* però si limitava a lasciare una sorta di propria impronta nella parte anteriore e posteriore, soprattutto al momento di dare il colore al carro. In particolare si possono schematizzare due forme di *stajara*: una a forma larga, svasata decorata con due beccucci verso l'esterno, e l'altra con tre balaustrini (*colonéte*) torniti. Generalmente i carri agricoli erano tinti di colore azzurro (*asuro Parigi*); qualcuno era colorato in rosso, in verdino o con colori diversi negli elementi più in vista. Le componenti in ferro venivano dipinte in nero.

## La costruzione della ruota

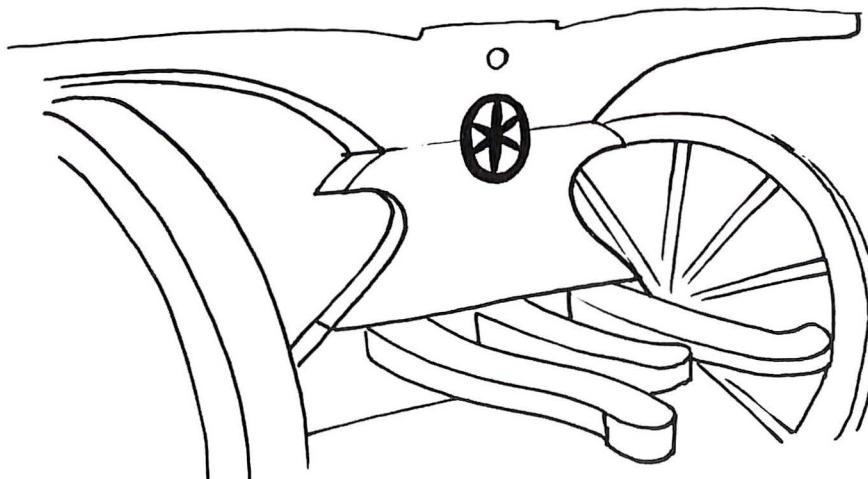
Il *ruaro*, ma anche il *cararo* stesso o un *tornidóre* di legno, al tornio realizzava il mozzo (*tèsta*), solitamente in noce. Ogni carraio dava un proprio profilo al mozzo. Poi, con la trivella, praticava al centro della circonferenza esterna dei fori, sedi dei raggi, ai quali dava successivamente con uno scalpello la forma rettangolare. A evitare la screpolatura del mozzo, lo si doveva *inverare*, ossia cingere con delle *vère* (anelli in ferro): due alle estremità e le rimanenti molto vicino ai fori per i raggi. Questi ultimi, normalmente in legno di *càssia* (*robinia*), sommariamente squadrati, erano inseriti con forza ancora grezzi: a ruota finita sarebbero stati smussati con la raspa. Qualche carraio, prima di collocare i raggi, faceva bollire il mozzo per circa 45 minuti, in modo da ammorbidente un po' il legno e facilitare quindi l'inserimento della *spina* dei raggi. Entro una speciale morsa (*sòco da rue*) si serrava il mozzo. I raggi, piantati a viva forza con la *massa* (mazza) sempre uno opposto all'altro, presentavano una leggera campanatura (*cavalière*) verso l'esterno in modo da irrobustire la ruota. Il cerchio esterno della ruota, realizzato generalmente col legno di *moraro* (*gelso*), era costituito da cinque o sei parti, *coèrte* (gavelli o centine), realizzate con l'aiuto di *modèli* (sagome), di cui il carraio era ampiamente dotato; con le sagome si potevano realizzare ruote di varie dimensioni per carri o carretti, per il *cariolòto* (la carriola), ma anche per la *mulinèla* (l'arcolaio). Per inserire i raggi nelle *coèrte*, si tracciava col *conparso da rue* la circonferenza sui raggi, arrotondati successivamente nella porzione che entra nelle *coèrte*, a loro volta provviste di due fori ciascuna. Molto accurata risultava l'unione dei gavelli, a formare una circonferenza perfetta. Per inserire le *coèrte*, occorreva avvicinare tra loro i raggi stringendoli con un *morséto* (strettoio); poi andavano conficcate con decisione. Precedentemente sulla testa del raggio veniva praticata con la sega un'incisione in cui era piantata una *péndola* (zeppa di legno). I gavelli erano trattenuti esternamente tra loro con una sorta di chiodo (*rabatìn*) dalla testa molto larga da una parte e, dall'altra, con una *sièla* (rondella) a forma talvolta romboidale.

Dopo avere assemblato l'insieme il *ruaro* doveva ricoprire le *coèrte* col *serción* (il cerchio in ferro), fornito in genere dal *majaro* (fabbro). La circonferenza dell'insieme dei gavelli doveva risultare leggermente superiore a quella del cerchio metallico. La misura andava presa poggiando direttamente il cerchio sulle *coèrte*, o con la *ruèla*, una ruota provvista di manico. L'eccesso di legno si eliminava con la sega o con l'ascia a zappa (*sapéta*).

Il *sercón*, posto su un treppiede formato da alcuni mattoni posati per terra era arroventato sul fuoco di legna. Quando aveva assunto un colore rossastro lo si afferrava con delle tenaglie e lo si posava sopra la ruota, fissata a dei cavalletti. Se non entrava facilmente a ricoprire le *coerte*, ci si aiutava con la cagna (*cagna da rue*). L'operazione veniva svolta molto rapidamente per evitare che il legno, al contatto col ferro arroventato, si bruciasse; per questo appena il cerchio era sistemato, vi si versava dell'acqua per raffreddarlo. Si piantavano poi dei chiodi nei fori precedentemente praticati nella circonferenza esterna che andavano a conficcarsi nelle *coerte*.

L'ultima operazione per il completamento della ruota consisteva nel realizzare un foro con una trivella nel centro del mozzo, dove, una volta rifinito con una sgorbia, sarebbe stato inserito il *canonsin* (la bussola in ghisa), che serviva a proteggere il mozzo e a diminuire l'attrito tra la ruota e l'asse (*asso*). A seconda delle dimensioni, la ruota poteva presentare dieci o dodici raggi.

La *màchina par strènsare i sèrci o par incalcare* (bombatrice) si poteva ritrovare nella bottega del *ruaro*, del *cararo*, ma anche in qualche maglio da ferro. Completamente in ferro, serviva per accorciare la circonferenza del *sercón*, che *balava*, a causa della diminuzione del volume dei gavelli. Rilevata la nuova circonferenza del legno con la *ruèla*, la misura veniva riportata nella facciata interna del cerchione. Questi poi, arroventato nel punto dove sarebbe stato ristretto, veniva fissato nella *màchina*, grazie a due ganasce, ad altrettante piastre, di cui una mobile. Un volante faceva muovere la piastra mobile che premeva fortemente il cerchione riducendolo. Poi, assestando precisi colpi di martello si ripianava il ferro.



## La costruzione del carro agricolo a quattro ruote

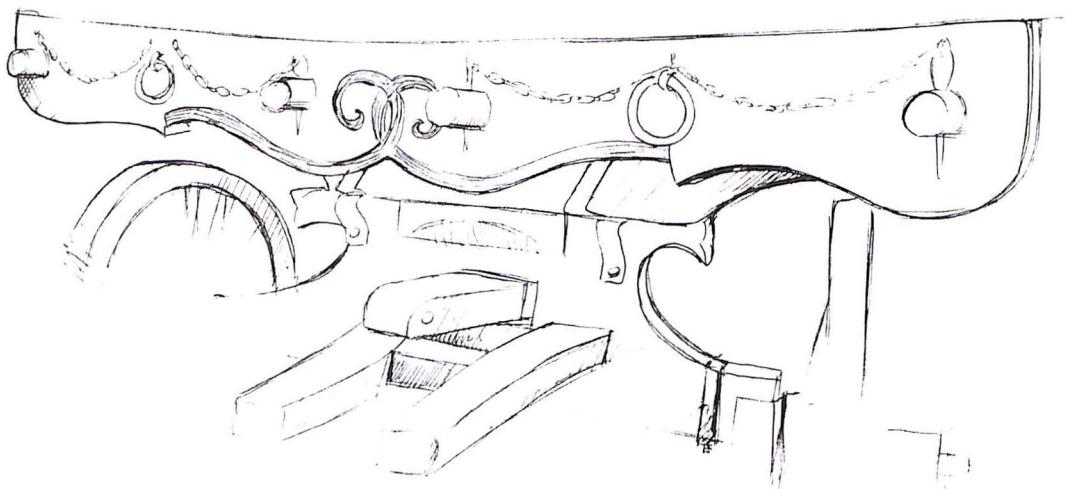
Il carraio impostava la costruzione del carro in base alle richieste del committente: l'opera infatti sarebbe risultata più o meno robusta a seconda dei bisogni e degli utilizzi. Adoperava delle sagome (*modèli*), usate in precedenti opere e che conservava con cura. Servivano a ricavare componenti anche importanti come il *pèto*, la *stajara davanti e dedrio*, la *brassòla dedrio*, elementi che potevano distinguere il carro da quello prodotto da un concorrente. Nel suo lavoro egli usava gli strumenti propri del falegname: pialle, *sapéte*, scalpelli, trivelle, ma anche quelli del fabbro, poiché realizzava da sé tutti gli elementi in ferro (il *majaro*) forniva il cerchione, gli assili e le bronzine (*canonsìn*). I nostri carrai si procuravano cerchioni e assi a Velo d'Astico, dove esistevano magli specializzati in tali lavorazioni.

Predisposte le varie componenti, le assemblava all'esterno, in uno spazio capiente, servendosi di cavalletti su cui poggiava i pezzi.

Con la tinta completava l'opera che doveva risultare rifinita "come un mobile".

Il colore, acquistato in drogheria in cristalli, era ridotto in polvere con movimenti circolari lavorandolo su una liscia pietra concava, con una sorta di pestello dalla forma di "cappello del doge"; vi si aggiungeva poi olio di lino o biacca.

Si dipingevano le componenti lignee con quel colore e i ferri in nero.



## Carrai valleogrini

Se si sfoglia qualche pubblicazione d'epoca si scoprono nomi di tanti artigiani dediti alla lavorazione del legno. Consultando, ad esempio, il secondo fascicolo dell'*Elenco ufficiale degli iscritti nel registro delle ditte*, che riguarda le *Industrie del legno ed affini, Industrie poligrafiche, Industrie della carta*, fatto pubblicare a Vicenza nel 1928 dal Consiglio Provinciale dell'economia di Vicenza, si scoprono alcuni dati interessanti.

Tra le “fabbriche di carri – carretti e carrozze” figura Gasparoni Gaetano di MAGRE’, mentre a SCHIO Cavedon Luigi in Via Venezia, Doppio Francesco in via Macello e Pesavento Enrico in Via Faccin.

Più nutrito è il numero di falegnami tra i quali va individuato senz’ombra di dubbio più di un carraio:

MAGRE’

Bertoldi Francesco, Cerutti Adolfo, Cooperativa falegnami di Monte di Magrè, Dal Prà Pietro, Fioretto Francesco, Sandri e Pretto, Valenzi Albino e Zanrossi Guglielmo

MALO

Bertoldo Antonio, Casato Giuseppe, Rigadello Fiorindo e Rigadello Virgilio

MARANO VICENTINO

Balasso Antonio, Dalla Riva Francesco, Dalla Riva Michele, Dalla Riva Pietro, Grendele Olinto, Mendo Benedetto

MONTE DI MALO

Libris Giuseppe e Panizzon Giuseppe

PIOVENE

De Pretto Giuseppe e Gauli Luigi

SANTORSO

Broccardo Giovanni e Remondini Francesco

SAN VITO DI LEGUZZANO

Roncon Giovanni

SCHIO

Balzani Antonio (Via D. F. Faccin, 121), Cappelotto Antonio (Via S. Gaetano, 165), Costa Fratelli (Via Cappuccini, 22), Dal Prà e Sartori (Via A. Rossi), Danieli Vittorio (Via Pasubio, 448), Doppio Gio Batta (Via Pasubio, 404), Grotto Francesco (Via Giavenale, 531), Marzarotto Rodolfo (Frazione Poleo), Rossi Antonio (Via Porta di Sotto, 268), Rossi Gaetano (Via Porta di Sotto, 268), Salvato Giacomo (Via Porta di Sotto, 246), Salvato Luigi (Via Cavour, 272), Zamperetti Gio Batta (Via A. Rossi), Zatton Primo (Via Fusinieri, 87) e Zocche Francesco (Giavenale – Via Levà)

**TORREBELVICINO**

Avancini Livio, Casarotto Massimo, Manozzo Antonio, Pietrobelli Luigi, Rampon Giuseppe e Smiderle Albasino

**TRETTO**

Costa Giuseppe e Dalla Vecchia Faustino

**VALLI DEL PASUBIO**

Miola Antonio, Piazza Giuseppe e Valmorbida Antonio

*La famiglia Casato di San Vito di Leguzzano*



A San Vito, agli inizi del Novecento, numerosi artigiani avevano aperto bottega di falegnameria, specializzandosi nella costruzione di botti e carri agricoli. Seppure non appaiono negli elenchi ufficiali in paese erano attivi Giuseppe Manea, Girolamo Pizzardin, Giuseppe Cortiana, Giuseppe Dettin, Francesco Rampon, Francesco Renzi, Girolamo Libris che da sopra Leguzzano si trasferirà poi a San Vito.

Ma è la famiglia CASATO o CASATTO, che domina il campo, anche per il fatto che risulta l'unica famiglia di San Vito che nel tempo abbia mantenuto la tradizione della lavorazione del legno. Francesco Bortolo (1767-1834) è il primo che viene segnalato nella registrazione civile della parrocchia; non è escluso che l'abbia preceduto qualche altro fa-

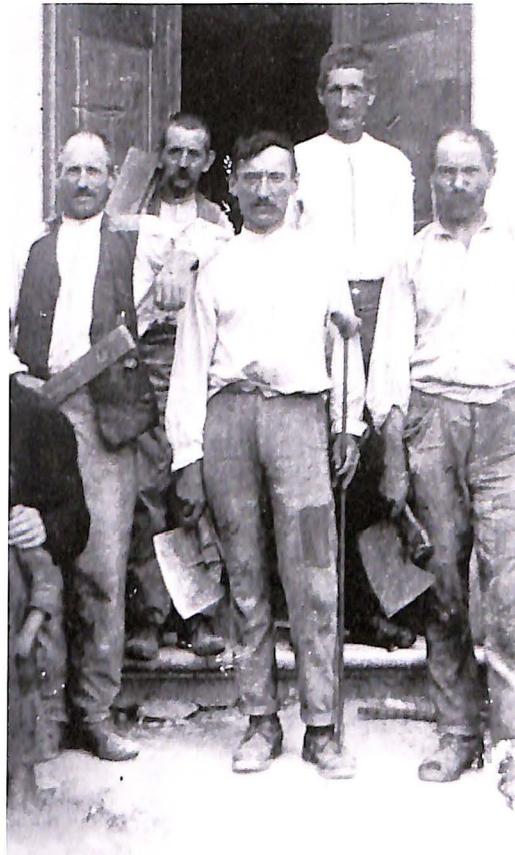
miliare falegname, finora sconosciuto. La lunga parabola dell'arte del legno dei Casato (ben 14 componenti in circa 150 anni) si chiude con Domenico (classe 1938), l'ultimo che col padre Francesco abbia costruito carri e poi rimorchi agricoli.

In famiglia poi spicca qualche altro nome come quel Francesco (1876-1919), la cui perizia travalicava i confini provinciali (si narra che abbia prodotto carri anche per il milanese!), oppure Ernesto (1877-1943), che nella sua vita ha fabbricato una settantina di carri.

L'esigenza di trovare altri spazi di commercio spinge un Casato, tale Giuseppe (1873-1934) a trasferirsi a Malo, dove, in contrà Porto, apre bottega. Suo malgrado, sebbene il dato è pressoché ignoto, la sua immagine, dall'epoca del volume *Civiltà rurale di una valle veneta. La Val Leogra* (1976), ha assunto una tale popolarità da essere ripetutamente proposta in numerose pubblicazioni. Riteniamo utile inserirla tra queste nostre righe, segnalando al contempo i nomi di tutti gli effigiati.

### *Nicola Cocco di Faedo di Monte di Malo*

Personaggio di un certo spicco nella piccola comunità di Faedo, noto anche per la sua passione per il canto e il suono della fisarmonica, Nicola Cocco era nato nel 1888 a Faedo, dove si spense nel 1978. Abile artigiano nel legno, falegname, bottaio, carraio, ma anche intagliatore, ha costruito quasi tutta l'attrezzatura di suo uso, imprimendo a fuoco il suo marchio (CN) e spesso datandola. Strumenti talvolta semplici, quasi "primitivi" nella costruzione (si pensi al tornio del 1915 o alla morsa portatile ora al Museo di San Vito), talvolta arricchiti di semplici decori (numerose pialle presentano brevi modanature), ma che denotano una spicca-

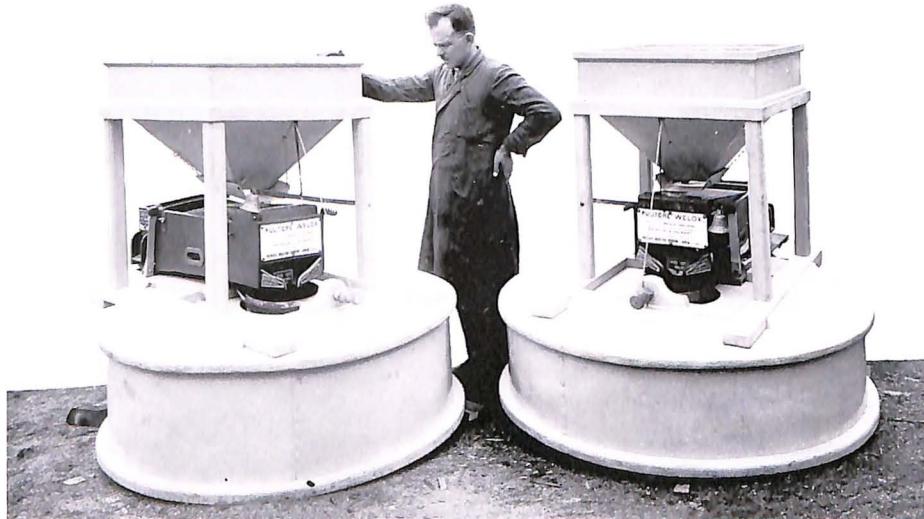


ta abilità, testimoniata anche dalle realizzazioni che sono pervenute. Tra i carrai di cui si conservano manufatti, Nicola Cocco è uno dei pochi che arricchisca le sue produzioni con decorazioni ad intaglio, come piccole volute sul *pèto* o sulla *stajara dedrio*. A matita il nostro annotava tra le sagome di gavelli o di altre componenti del carro agricolo i nomi dei committenti, l'anno di fabbricazione, il diametro della ruota o il numero di raggi occorrenti (*radi*, come scrive lui), consegnandoci parte di quel mondo di piccoli agricoltori per cui si era prodigato ("Rue de Marcantonio... Beppi Cocco... Bortolo Cocco...").

### *Giuseppe Smiderle di Torrebelvicino*

Albasino Smiderle, mugnaio, muratore, falegname e contadino di Contrà Puglia di Torrebelvicino, per i figli Giuseppe e Pietro aveva acquistato un mulino lungo la Valle del Sagno o del Gesso, comunemente denominata Val di Mondonovo. Qui per volontà dei contradaioli di Mondonovo, era sorto un mulino, almeno dal 1877, come testimonia l'immagine affrescata di Santa Caterina d'Alessandria. "Il mulino da grano cominciò a funzionare nel 1879, mediante una ruota a cassette del diametro di m. 4, collocata pressappoco dove ora è la turbina, la quale ultima fu sostituita alla ruota nel 1914..." Si trattava di una rilevante novità in un mondo fermo a tecnologie ultra secolari. La turbina

**PULITORI WÉLOX**  
della Ditta GIOVANNI RONCONI - Rimini  
Montati su un Mulino ad acqua  
del Sig. SMIDERLE ALBAZINO  
TORREBELVICINO (Udine)



(Pelton costruita dalla De Pretto di Schio), oltre all'impianto di molitura (molino da grano a due palmenti), dava forza a un “piccolo laboratorio da falegname”, che “cominciò a funzionare nell'anno 1923 con una sola sega, e via via fu incrementato con le altre macchine (una piccola piallatrice, un tornio, una piccola sega a nastro e una piccola circolare)... nel decennio 1923-1933”. “La forza motrice idraulica è però così limitata che non si può far funzionare che un palmento o una macchina da falegname alla volta”. (*Domanda di riconoscimento di uso d'acqua della Valle del Sagno, per sviluppo di forza motrice, presentata in data 19 maggio 1926 da Smiderle Albasino fu Giuseppe. Relazione tecnica allegata.*) Si trattava quindi di un moderno laboratorio, dotato di macchine in grado di sfruttare la forza idraulica e di garantire una buona produzione. Dalla falegnameria di Giuseppe Smiderle (1894-1987), che dal padre Albasino aveva appreso il mestiere, usciranno un po' tutti i prodotti realizzabili da un *marangón*. Mobili, ruote e carriaggi, impianti per molini, attrezzature per lanifici, apparecchiature per le miniere della Val dei Mercanti di Pievebelvicino. Un registro, dal 1931 al 1937, fortunosamente salvatosi, permette di conoscere la produzione di Giuseppe e i nomi dei vari committenti, individuabili essenzialmente lungo il solco vallivo del torrente Leogra. Dal dettagliato “inventario” abbiamo estrappolato e rielaborato in uno schema alcuni significativi dati relativi al lavoro di carraio. Emerge di primo acchito che gran parte della produzione è rivolta alla riparazione dei veicoli esistenti. Le quasi 200 ruote costruite, senza enumerare gli assi, cui spesso erano accoppiate, segnalano l'esigenza di provvedere alla sistemazione delle “macchine”, indispensabili per tanti lavoratori, dai mugnai, ai carrettieri, ai contadini che quotidianamente solcavano strade o impervie cararecce. La produzione infatti *ex-novo* di mezzi di trasporto, nei sette anni analizzati, è proporzionalmente contenuta. Altra osservazione:

Anno	Ruote	Carro a 4 ruote	Carèta	Carèto	Carèto da cavallo	Barèla	Cariòla	Ruota cariòla	Seminatrice
1931	17			1 (piccolo)				1	
1932	15		1 (corpo)		1	1	4	1	1
1933	27			1 (senza ruote)	1 (corpo)			3	2
1934	19		1	2 (corpo)					2
1935	23			4	2	1	2		1
1936	70	1	1	3 (2 solo corpo)	1			1	1
1937	28			1 (corpo)			3		
totale	199	1	3	8	5	2	9	6	7

nell'area di pertinenza dello Smiderle domina il mezzo di trasporto a due ruote (*carèto a man, carèto da cavallo, barèla...*), causa la difficoltà dei percorsi.

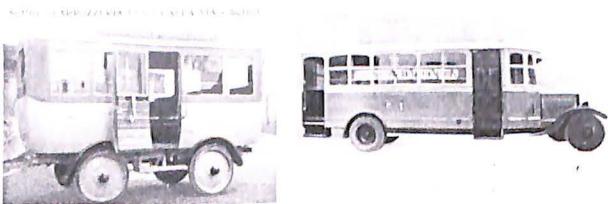
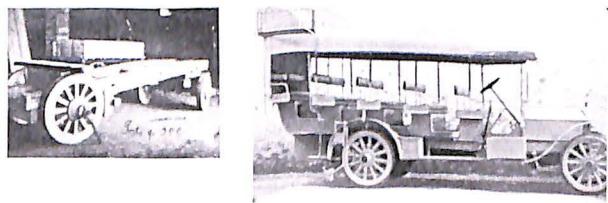
(N.B.: la *carèta* è un mezzo a quattro ruote, simile al carro descritto, ma più leggero e predisposto per il tiro di una bestia. Possiede due stanghe anziché il timone. Per "corpo" va inteso un manufatto privo di ruote e relativo asso;

### Qualche carraio si evolve

Nel decennio dopo il secondo conflitto mondiale verranno ancora prodotti carriaggi a trazione animale o si modificheranno i vecchi carri dotandoli di timone in grado da essere condotti dal trattore. Solamente alcune ditte, più avvedute delle altre, per tempo modificheranno la produzione, stando al passo con i tempi. È il caso della scledense Dalla Via, affermatasi nella produzione di carrozzeria per autobus. Presentiamo la scheda composta da Carlo Biscaretti di Ruffia:

“Quasi tutte le moderne carrozzerie per automobili hanno un'antica nobile origine, ed hanno iniziato la loro arte eccellendo nella costruzione di veicoli a cavalli, per passare poi col tempo alla lavorazione interamente nuova del veicolo a motore.

Luigi Dalla Via, di cui sono apprezzatissimi gli eccellenti autobus, noti in tutta Italia, fondò la sua azienda nel 1905, dedicandosi particolarmente alla costruzione di carri e carrozze ad uso industriale. Pronto di intelligenza e tenace nel lavoro, egli dovette superare non poche difficoltà nel suo lungo cammino. Ma giunse vittorioso alla vigilia della prima grande guerra, e solamente la forza dell'organizzazione, e la tenacia nello sforzo, gli permisero di sorpassare vittoriosamente i durissimi anni, in cui furono messi alla prova ben altri organismi. La costru-



telligenza e tenace nel lavoro, egli dovette superare non poche difficoltà nel suo lungo cammino. Ma giunse vittorioso alla vigilia della prima grande guerra, e solamente la forza dell'organizzazione, e la tenacia nello sforzo, gli permisero di sorpassare vittoriosamente i durissimi anni, in cui furono messi alla prova ben altri organismi. La costru-

zione di carri e carrozze continuò senza soste; cessate le ostilità e ripresa la vita normale, il Dalla Via si ritrovò coll'officina intatta, e pronta a seguitare il cammino da tanti anni percorso. Ma la guerra aveva messo in luce altre necessità, altri orientamenti e quindi altre possibilità per gli uomini industriosi.

Luigi Dalla Via comprese subito quale avvenire si prospettava alla sua azienda e decisamente scelse la promettente strada. Senz'altro cessò nel 1923 la fabbricazione di veicoli a cavalli, e trasformata la sua officina approntando il macchinario ed il materiale per le nuove lavorazioni, iniziò la costruzione di carrozzerie per autobus e per filobus. Il suo sforzo fu coronato dal più lusinghiero successo ed in pochi anni la piccola azienda artigiana, si trasformava in un poderoso organismo quale deve essere un'officina capace di costruire i moderni padroni della strada..."(C. BISCARETTI DI RUFFIA, *Carrozzieri di ieri carrozzieri di oggi*, Torino 1952, pp. 142-144).

*Paolo Snichelotto*