



Monumenti aperti 2023 Pratiche di meraviglia ✨ Dorgali XXVII edizione



ARCHEOLOGIA ARTIGIANALE LA BOTTEGA DEL FALEGNAME

A pochi passi dalla Chiesa di Santa Lucia e l'annesso monastero Benedettino delle suore di clausura, nel suggestivo e storico quartiere di Gonare, sorge l'antica falegnameria dorgalese fondata nel 1932 dalla famiglia Arras. Specializzata nella fabbricazione artigianale di carri in legno, è stata in attività fino agli anni '70, quando è stata chiusa dall'ultimo esponente di quest'antica tradizione: il Signor Ciriaco Arras. All'interno della falegnameria si possono trovare utensili della civiltà contadina e macchinari degli albori della civiltà industriale ancora funzionanti. Un autentico "museo del lavoro" sospeso tra due epoche in cui sono condensate l'antica manualità della civiltà contadina, la nuova modernità del mondo delle macchine e la maestria del singolo artigiano Ciriaco (Chiricu).

La seconda annualità, Edizione 2023 di "Monumenti aperti" ha avuto come tema la presentazione dell'archeologia artigianale e industriale presente nel paese di Dorgali.

Gli alunni della Scuola Primaria delle classi IV^aA, IV^aB, V^aA, rispettivamente dei Plessi di via Lamarmora, Fratelli Cervi e Cala Gonone, guidati dai loro insegnanti referenti e di supporto, hanno adottato la storica Bottega del Falegname sita in via Gonare a Dorgali.

Insegnanti coinvolti: Stefania Sanna, Casula Marisa, Gabriele Todde, Katiana D'Amico, Battistina Ghiani, Angela Carta, Anna Deluigi, Piera Sotgia.

Per il seguente lavoro di ricerca si ringraziano le seguenti persone per il loro prezioso contributo:

- i proprietari della falegnameria Ignazio Monne e Tanuccia Ruiu che hanno messo a disposizione dei bambini vari tipologie di fonti scritte, iconiche, orali e materiali;
- il signor Peppino Todde, artigiano dell'alluminio, da sempre appassionato della civiltà contadina e di disegno, ha modellato nel legno miniature di oggetti che rappresentano i mestieri di una volta: per la manifestazione ha esposto i propri manufatti in miniatura realizzati con maestria e accompagnati dalle rispettive descrizioni;
- la signora Caterina Mele, figlia della tessitrice Maddalena Mula, che nel suo laboratorio Su Telarzu, prosegue la vasta e storica produzione di tappeti e tessuti d'arredo: le produzioni sono vendute nel punto vendita nel centro del paese di Dorgali, promosse e divulgate con la partecipazione ad importanti fiere nazionali;

- l'UNI 3, in particolare il signor Salvatore Monni che, con generosità, ha condiviso diverse ricerche storiche riguardanti la ricostruzione della vita quotidiana delle persone della comunità dorgalese;
- il signor Graziano Ungredda, tiene vivo il ricordo della tradizione lavorativa del carro realizzandone uno con maestria: con pazienza ha descritto ai bambini le diverse fasi per la realizzazione del carro a buoi.

Gli insegnanti ringraziano anche le persone anziane, i nonni e le famiglie che hanno contribuito ad arricchire la ricerca storica.

Alunni e insegnanti, hanno portato avanti attività di approfondimento, ricerca, raccolta di materiali anche di tipo fotografico, sopralluoghi sul sito di interesse, realizzazione di manufatti, cartellonistica. Alcune parti della storia della falegnameria sono state tradotte e raccontate in lingua inglese. Nella fase preparatoria gli alunni, con la disponibilità dei proprietari della falegnameria, hanno esplorato più volte il sito per conoscere, ascoltare alcuni racconti, effettuare interviste e prendere appunti. In seguito hanno analizzato e sintetizzato le informazioni relative alle singole parti assegnate. Gli alunni nelle giornate di Sabato 27 e domenica 28 Maggio, dalle 10.00 alle 12.30 e dalle 16.00 alle 19.00, nelle vesti di *giovani guide* con abiti tradizionali, divisi in turnazioni a piccolo gruppo, con disinvoltura e particolare entusiasmo, hanno illustrato ai numerosi visitatori:

- ▶ la storia della falegnameria, le caratteristiche di alcune attrezzature utilizzate sia dal falegname che dal fabbro per la realizzazione in particolare dei carri utilizzati come mezzi di locomozione e di lavoro (**classe IV^a B, scuola primaria di via F.Cervi**);
- ▶ la descrizione del carro nelle sue varie parti e l'uso quotidiano da parte dei contadini di questo prezioso mezzo (**classe V^a A, scuola primaria di via Cala Gonone**);
- ▶ la descrizione del telaio orizzontale nelle sue varie parti, con un accenno al telaio verticale introdotto in paese negli anni '60 che ha dato avvio all'attività tessile a conduzione familiare. È stata riservata altresì particolare attenzione di ricerca storica a tutto l'occorrente che componeva il corredo della sposa (**classe IV^a A, scuola primaria di via Lamarmora**).

La manifestazione di "Monumenti aperti" ha dato la possibilità a tanti bambini non solo di conoscere il patrimonio storico e culturale del proprio paese, ma è stata un vero e proprio compito di realtà di enorme valenza educativa e formativa, dove ogni singolo adulto o bambino ha dato il proprio prezioso contributo investendo le proprie risorse personali per la riuscita dell'evento e soprattutto si è raggiunto l'obiettivo più importante che è quello di fare gruppo per un fine comune. L'esperienza fatta dagli insegnanti e dagli alunni è stata positiva, impegnativa, coinvolgente, si è rivelata un valido stimolo per la conoscenza e lo studio del patrimonio storico del paese di Dorgali ed anche un'ottima opportunità di **lavoro condiviso** tra gli insegnanti dei diversi Plessi dell'Istituto Comprensivo che ci si augura continui negli anni.



Giovanni Pietro Arras



Il primo costruttore dei carri agricoli a Dorgali

Giovanni Pietro Arras (ma da tutti conosciuto come Gian Pietro o, in dorgalese, Juanni Predu), nasce a Nuoro nel 1844 da Giovanni Antonio e da Mariangela Selis. Non sappiamo se anche il padre fosse un carpentiere e che costruisse i carri agricoli, ma è certo che il piccolo Gian Pietro non frequentò le scuole elementari in quanto, in tutti i documenti pubblici in cui è presente, risulta sempre come analfabeta (o, “illetterato”, come si diceva allora). Di sicuro possiamo dire inoltre che, sin da bambino, iniziò a lavorare presso il laboratorio di un carpentiere che costruiva i carri agricoli trainati dai buoi, oltre a tutte le altre attrezzature necessarie per l'agricoltura, come l'aratro e l'erpice, il giogo per i buoi, tini e botti per il vino. Siamo agli inizi della seconda metà dell'Ottocento (1855-1865), ed il lavoro per i maestri carrai di Nuoro deve essere a pieno ritmo, visto che vengono a comprare i carri anche dai paesi vicini, tra i quali c'è anche Dorgali. In questi dieci anni, che saranno fondamentali per la sua formazione di mastro carraio, Gian Pietro acquisisce la conoscenza sui tipi di legname da utilizzare, sul periodo ideale per il taglio e per la stagionatura, sui metodi, le tecniche e i segreti di costruzione e, inoltre, entra in contatto con l'ambiente contadino del circondario nuorese. Tutte queste conoscenze e questi contatti gli saranno utili quando, verso la fine del 1869, decide di fare il gran salto, ossia di mettersi in proprio e di impiantare la sua attività in uno di quei paesi dal quale venivano una gran parte degli acquirenti dei carri, cioè a Dorgali. E' molto probabile che prima di fare il trasferimento definitivo, si sia recato a Dorgali per trovare il posto, o il terreno, dove impiantare il suo laboratorio di carpentiere, per poter portare poi l'attrezzatura e gli arnesi necessari per il suo lavoro. La sua decisione sarà quella di acquistare un pezzo di terreno vicino alla chiesa di Santa Lucia, che allora era fuori dall'abitato, posto ad angolo tra le attuali Via Gonare e Via Santa Lucia, ma che allora era detta semplicemente “sa Via 'e Mesu”, dove realizza una prima struttura capace di contenere lo stretto necessario per poter cominciare a costruire i carri o altri oggetti e attrezzi per l'agricoltura o per la casa. L'anno successivo, il 1870, dal suo laboratorio escono i primi due carri, venduti a don Francesco Mulas, maestro elementare e imprenditore agricolo, nonché padre del famoso poeta “don Zuanni”, e al contadino Zicheddu Lapia. Nel giro di pochi anni, grazie alle sue qualità di artigiano capace e affidabile, unite alla capacità di gestire un'attività imprenditoriale, i proventi del suo lavoro sono sempre in crescita e, allo stesso modo, cresce anche il suo patrimonio perché di fronte al laboratorio, e in corrispondenza dell'angolo delle due vie prima citate, costruisce anche la casa di abitazione. In data 26 novembre 1876, all'età di 32 anni, davanti al Sindaco Cipriano Casari, Gian Pietro contrae matrimonio con Maria Mula, di 15 anni, figlia di Basilio e Maria Lucia Mula (all'epoca bisognava celebrare sia il matrimonio civile che religioso). L'anno successivo, il 1877, nasce la prima figlia, Mariangela, mentre nel 1880 e nel 1882, nasceranno i due figli maschi Basilio e Pietro, che frequenteranno i primi anni delle scuole elementari, imparando quindi a leggere e a fare i conti, ma contemporaneamente inizieranno a frequentare la bottega del padre, imparando i primi rudimenti del mestiere e acquisendo le conoscenze necessarie per poter continuare l'attività paterna. Grazie

anche all'aiuto e al lavoro dei due figli, sul finire dell'Ottocento, Gian Pietro ricostruisce il vecchio laboratorio, ampliandolo e realizzando la struttura che è possibile ammirare ancora oggi. Per dovere di cronaca aggiungiamo che, nell'anno 1881, arriva a Dorgali un altro mastro carraio, Antonio Mureddu, originario di Orune ma che imparò il mestiere a Nuoro, lavorando presso una bottega dove si costruivano i carri. Giunto all'età di 25 anni, fresco di matrimonio, anche lui decise di trasferirsi a Dorgali, acquistando un pezzo di terreno in Via Lamarmora, sulla sinistra poco più avanti della piazzetta “ Su Ponte”, ove costruì il primo laboratorio e poi edificò anche la casa di abitazione. Anche lui trasmise il mestiere ai suoi figli, Totoi e Pascale, che portarono avanti la



bottega fino alla fine degli anni Cinquanta, quando chiusero definitivamente l'attività. Ritorniamo adesso alla famiglia di Gian Pietro che, come abbiamo detto in precedenza, sta aumentando di numero in quanto, dopo i tre figli accennati prima, arriva Caterina nel 1884, poi nel 1893 Giovanni Antonio (Totoi), nel 1898 Leonardo, nel 1901 Lucia e nel 1904 Luisa. Sia Totoi che Leonardo seguiranno il percorso fatto dai due fratelli maggiori, frequentando prima le scuole elementari e poi entrando in bottega per imparare e seguire il mestiere del padre e dei fratelli. Per concludere la storia di Gian Pietro diciamo

che muore a Dorgali il 7 ottobre 1906, due anni dopo la nascita dell'ultima figlia Luisa. In quel momento i due fratelli Basilio e Pietro sono già maggiorenni ed esperti del mestiere, mentre Totoi - che ha tredici anni - e già entrato nell'attività lavorativa e costituisce un valido aiuto per gli altri due che, adesso, devono pensare anche al sostentamento della madre e delle sorelle piccole, come pure di Leonardo, che in quel momento ha 8 anni. Sul povero Leonardo aggiungiamo che sarà una delle tante vittime della prima Guerra Mondiale, in quanto morirà il 4 maggio 1919, all'ospedale militare di Roma, per le conseguenze delle ferite contratte nel conflitto. Nei primi anni del Novecento, e ancor di più dopo la Grande Guerra, i tre fratelli Arras saranno il punto di riferimento per tutti i contadini dorgalesi e per quelli del circondario che hanno necessità di un nuovo carro come pure della manutenzione o sostituzione di parti del carro vecchio, puntando sempre a portare delle migliorie e delle innovazioni sia nelle parti in legno come pure nelle parti in ferro, come il fuso che sostiene le ruote, arrivando ad ordinare i pezzi da Bergamo o dalle fonderie del bresciano. Ma la maggiore novità, utile soprattutto perché migliorava la precisione del taglio e la costruzione delle singole parti del carro, si ebbe tra il 1930-1933, quando anche a Dorgali è arrivata finalmente l'energia elettrica, e i fratelli Arras saranno i primi ad acquistare ed installare nella loro bottega la sega a nastro e la prima piallatrice. Questi nuovi macchinari, oltre ad alleviare il lavoro fisico dell'uomo, consente di produrre molto di più e a costi inferiori rispetto alla concorrenza, per cui hanno necessità di una persona giovane, fisicamente forte, seria e capace di imparare subito ad usare le nuove macchine. Nel 1935 prendono in prova il ventenne Francesco (Tzitzu) Ungredda, che da subito dimostra



le sue capacità innate di gran lavoratore, serietà, intuito e attitudine a fare quel mestiere, tanto che in breve tempo sarà alla pari dei suoi maestri, acquisendo la competenza e l'esperienza necessaria per essere definito a pieno titolo un mastro carraio. La collaborazione di Tzitzu Ungredda con i fratelli Arras va avanti con piena soddisfazione di entrambe le parti fino al 1949, quando Tzitzu entra anche a far parte della loro famiglia sposandosi con Pina, figlia di Totoi, e da quel momento non sarà più collaboratore ma socio alla pari con gli altri. Per concludere questa bella storia di

solidarietà e maestria del lavoro, aggiungiamo che, nell'anno 1953, Tzitzu e i suoi cognati lasceranno il vecchio laboratorio tra via Gonare e Via Santa Lucia per trasferirsi in località Matteu, dove ne costruiranno uno nuovo, più grande e adatto anche per installare i nuovi macchinari che nel frattempo erano stati inventati. In quel momento, nel vecchio laboratorio, rimane solamente Ciriaco (Chiricu), figlio di Pietro, deceduto già da diversi anni, che porterà avanti la bottega fino agli ultimi anni Sessanta, poi colpito da una forma di miopia degenerativa non sarà più in grado di lavorare e si limiterà a fare solamente piccoli oggetti per la casa, conservando però la bottega così come l'avevano fatta suo padre ed i suoi zii, con tutti i macchinari e le attrezzature che si usavano allora.

Il carro agricolo dorgalese

Dalla sua costruzione all'uso quotidiano nei lavori agricoli.

Nel raccontare la storia di Gian Pietro Arras, abbiamo accennato al fatto che – il buon carpentiere – oltre a saper costruire il carro, doveva conoscere anche le qualità dei vari tipi di legname che doveva utilizzare e, inoltre, era lui che doveva andare nel bosco per scegliere le piante da tagliare e, infine, era lui che diceva ai tagliaboschi quando era il momento di provvedere al taglio che, di solito, doveva essere fatto nei mesi di dicembre-gennaio, e che la luna fosse in fase calante (cioè nell'ultimo quarto). Un'altra cosa da dire è che la pianta da cui si ricavano tutti i componenti del carro era il leccio (*s'eliche*), pianta molto diffusa nelle montagne dorgalesi, e che la zona ideale in cui crescevano meglio, come dimensioni e forma, erano il bosco di *Ghivine* e quello di *Littu*. Aggiungiamo ancora che, prima di procedere al taglio, il carpentiere valutava le dimensioni ottimali della pianta in quanto doveva avere un tronco dritto e con lunghezza di almeno 6 metri, mentre il suo diametro alla base doveva essere di circa 30-35 centimetri. Al momento giusto impartiva le disposizioni di taglio ai boscaioli, che provvedevano armati di scuri (*grestàles*) oppure mediante dei grandi segoni (*serrònes*), che dovevano essere utilizzati da due operatori. Una volta che la pianta era abbattuta e distesa a terra si procedeva al taglio dei rami laterali e a decorticare il tronco, cioè ad asportare la corteccia. Conclusi questi lavori, il tronco veniva caricato su un carro e trasportato alla bottega del carpentiere, che provvedeva ad una prima squadratura e poi ad eseguire un taglio centrale, in modo da dividerlo in due parti uguali, partendo dalla parte del tronco più grossa, per un lunghezza variante da 4,5 a 4 metri, a seconda che si intendesse fare un carro grande o uno più corto e più leggero, adatto per un giogo di buoi di taglia piccola, oppure per il traino con le vacche. Poi si prendeva il tronco dalla parte più sottile e si infilava un anello di ferro fino al punto in cui terminava il taglio, in maniera che non potesse continuare a spaccarsi; si procedeva poi a fare dai 3 a 4 fori laterali per ogni parte del tronco, sui quali venivano inserite delle traverse in legno di diversa lunghezza, partendo dalla base che generalmente era larga metri 1,10. A questo punto *s'iscàla*, cioè l'impalcatura che reggeva tutto il carro era pronta e, provvisoriamente, veniva accantonata in un angolo della bottega per la stagionatura, che poteva variare da 3 a 6 mesi e anche più, da poter così controllare e intervenire in caso di difettosità del legno o eventuali assestamenti che comportavano un intervento da parte del mastro carraio.

L'altra parte principale del carro era costituita dalle due ruote (*sas ròdas*), anche queste fatte in legno di leccio stagionato, ed erano costituite dalle seguenti parti: la noce (*sa nùche*), così detta perché nella forma ricorda vagamente una noce, che aveva una lunghezza di circa 30 centimetri ed un diametro di venti, e che costituiva la parte di collegamento tra il fuso ed i raggi della ruota; nella parte centrale e nel senso longitudinale, la noce era attraversata da un foro rotondo, del diametro di

circa 4 centimetri, e nel quale – come abbiamo accennato prima - doveva passare un fuso di ferro (*su 'ùsu*), che collegava tra loro le due ruote e che, nella parte centrale, era attaccato alla parte inferiore *de s'iscàla* mediante due sostegni in ferro; sulla parte esterna della noce erano presenti dai 10 ai 12 fori di forma rettangolare, delle dimensioni di centimetri sei e mezzo per due e mezzo, nei quali andavano inseriti i raggi (*sos rajos*), anche questi in numero di dieci o dodici, a seconda che la ruota fosse destinata a un carro grande o piccolo. Questi raggi, della lunghezza di circa trenta centimetri e larghi otto, si conficcavano poi nel quarto (*cuàrtu*) di legno che costituiva la parte esterna della ruota. Anche se si chiamava quarto, forse perché anticamente la ruota era divisa in quattro quarti, essi erano poi diventati sei, ed ognuno aveva una misura che oscillava tra i 50 e 52 centimetri per 9/10 di larghezza. Una volta montati e uniti tra di loro i vari componenti della ruota, restava da applicare un cerchio in ferro che chiudeva e stringeva tra loro i vari componenti, ma la funzione fondamentale del cerchio era quella di salvaguardare l'usura della ruota e proteggerla dagli urti e dai colpi nei sentieri di montagna e nelle strade dissestate. Questi cerchi venivano costruiti dallo stesso carpentiere, che doveva farli della misura esatta della ruota, poi prima di essere montati sulla ruota venivano surriscaldati nel fuoco e, infine, inseriti con forza con dei violenti colpi di martello che li facevano aderire e incastrare con la parte esterna della ruota stessa. Per concludere sulle misure della ruota, aggiungiamo che l'altezza variava tra i 100 e 105 centimetri, a seconda che avesse 10 o 12 raggi.

Ritorniamo adesso al carro ricordando che – come accennato prima – c'era quello grande e quello piccolo, e che poteva avere una lunghezza che andava da metri 5,40 a 4,90, con le ruote che avevano 12 o 10 raggi. Dopo aver collegato le ruote a *s'iscàla* tramite il fuso, bisognava aggiungere gli altri elementi che andavano collocati nella parte superiore, tutti necessari per poter trasportare materiali, merci o prodotti del mondo agricolo. Cominciamo dalla realizzazione del piano di carico, chiamato in dorgalese *su lètu 'e su càrru* (il letto del carro), costituito da una serie di tavole di grosso spessore, messe di traverso più o meno in corrispondenza delle ruote e ben incastrate tra loro mediante una scavatura longitudinale che veniva fatta sugli assi del carro; inoltre, erano presenti altre due tavole trasversali proprio nella coda del carro, chiamate *sos zumpèddos de còa*, che in caso di necessità servivano per ampliarne la portata. Sul pianale del carro così realizzato, il carpentiere segnava quattro punti sulle tavole, due da un lato e due dall'altro, lungo i due assi che tenevano l'impalcatura, a circa un metro di distanza uno dall'altro, e tenendo come riferimento centrale il fuso di ferro che teneva le due ruote; su questi quattro punti praticava due grossi fori quadrati dove poter poi inserire le punte di *sos bratzàles de sas costànas*, cioè i due assi verticali che avevano la funzione di reggere due traverse in legno con uno spazio centrale aperto, e che costituivano le sponde del carro, idonee a contenere i carichi come la legna da ardere e altri materiali. Poi, al centro tra la punta del carro e la parte finale *de su lètu 'e su càrru*, poco prima del punto dove iniziava il taglio del tronco in due parti, veniva conficcata una forcella in legno (*sa 'urchidda*), dell'altezza di circa 75 centimetri, che serviva come base di appoggio quando si trasportava la legna per il focolare domestico, oppure tronchi molto lunghi da utilizzare come travi per i tetti delle case, come pure gli stessi tronchi da utilizzare per la costruzione di nuovi carri. Tra questa forcella e la parte finale delle tavole *de su lètu 'e su càrru*, vi era un'altra tavola messa in senso longitudinale e chiamata "*sa taulèdda 'e punta*", anche quella utilizzata come base per poggiare il carico. Affinché il carro fosse completo rimanevano da fare ancora due elementi, all'apparenza di poca importanza, ma che erano fondamentali per il traino del carro con i buoi: il primo era *su bùccu (o s'istàmpu) 'e sa crapica*, posto a circa 30/40 centimetri dalla punta, un grosso foro rettangolare, delle dimensioni di circa 10

centimetri per 2,5, dove veniva inserita *sa crapica* (una specie di cavicchio rettangolare), che fuoriusciva di circa 12 centimetri da una parte e dall'altra del foro; infine, c'era *sa 'àrva* (la barba), un pezzo di legno lungo circa 40/50 centimetri e alto 10/12, collocato nella parte superiore *de s'iscàla* a circa 10 centimetri *dàe su bùccu 'e sa crapica*, l'uno e l'altra fatti in maniera tale che quando la punta del carro veniva attaccata al giogo dei buoi, questa entrava nella gombina (*s'accucurradòrzu*) e poi restava perfettamente incastrata tra *sa 'àrva e sa crapica*; inoltre, affinché non ci fosse la possibilità che il carro si staccasse dal giogo, su un lato *de sa crapica* c'era un foro nel quale veniva inserito un piòlo (*unu pìru*) di legno o in pelle, proprio per evitare che la stessa fuoriuscisse dalla sua sede. Ci sarebbero poi altri piccoli particolari da aggiungere come *sa meccanica*, che in pratica era il freno a mano del carro e che veniva inserito quando c'erano delle discese ripide in quanto il peso del carro e del carico che c'era sopra, davano una spinta tale che i buoi non erano in grado di fermare, per cui il contadino interveniva mettendo questo blocco alle ruote rallentando o, se necessario, anche arrestando il carro stesso. Una variante *de sas costànas* erano *sas tzèrdas*, che erano quattro sponde a tenuta ermetica in quanto c'erano anche quella anteriore e quella posteriore, chiamata in dorgalese *sa càssa 'e su càrru*, proprio perché – come una cassa – poteva contenere sabbia, ghiaia o altri materiali minuti che non potevano essere legati.

Per quanto riguarda l'utilizzo del carro come mezzo di trasporto, abbiamo parlato prima del trasporto della legna da ardere o dei tronchi e delle travi per fare i tetti delle case, ma uno dei principali utilizzi era legato alle attività agricole, come quando il contadino doveva provvedere alla semina del grano o dell'orzo e doveva caricare sul carro l'aratro, le sementi, nonché le provviste per se stesso e la paglia e il foraggio per i buoi. Arrivato poi il tempo della mietitura, doveva trasportare i covoni presso il punto dove c'era l'aia per trebbiare con l'antico sistema di grosse pietre trascinate dai buoi, oppure, in anni più recenti, alla trebbiatrice. Finita la trebbiatura e riempiti i sacchi con i chicchi di grano o orzo, questi venivano caricati sui carri e trasportati nelle rispettive case dei contadini ove, in genere, era sempre presente il magazzino (*frundàcu*), dove il grano veniva conservato fino al momento di portarlo al molino per essere macinato. Nel periodo della vendemmia, il carro era il mezzo più diffuso per il trasporto dell'uva (nei sentieri dove non passava il carro veniva utilizzato il cavallo), e per fare questo venivano tolte *sas costànas* e messo sopra il carro *su cupòne de 'atùre*, un grosso tino fatto appositamente dal carpentiere e che veniva legato bene a *s'iscàla*. Oltre l'uva poteva essere trasportato anche il vino, mediante delle botti, sempre saldamente legate, quando i contadini facevano dei viaggi verso i paesi dell'interno, i cosiddetti “paesi della montagna”, come Fonni, Gavoi, Ollolai, Tonara, facendo un baratto del vino con altri prodotti del posto come patate, fagioli secchi, formaggio, ricotta salata, oppure, soprattutto a Ollolai e Tonara, con oggetti utili per la casa o per il pastore e il contadino, come *sas ispòrtas e sas canistèddas, pischèddas, pàlas de 'urru e po s'arzòla*, campanacci (*sonàzos*) in ferro e bronzo per il bestiame.

Per concludere la storia del carro non possiamo fare a meno di parlare del giogo dei buoi, che era predisposto al traino del carro stesso. Il giogo era lo strumento che collegava due buoi tra loro, ricavato di solito da un tronco di leccio, ed aveva una lunghezza di circa metri 1,25/1,30, uno spessore di 6 centimetri e una larghezza di 10/11. Al centro era posto *s'accucurradòrzu*, la gombina, formato da un anello di pelle di maiale, oppure anche da strisce di pelle di bue ben legate tra loro, dello spessore di circa 7 centimetri, nel quale andava ad inserirsi la punta del carro per poter essere trainato; lateralmente il giogo aveva due parti arcuate, *sos gatiles*, lunghe circa 25

centimetri, misura che doveva corrispondere con la nuca dei buoi ai quali erano destinati, per cui ogni volta che il contadino cambiava i buoi doveva provvedere a dotarsi di un nuovo giogo oppure, quando possibile, adattare un giogo vecchio alle misure dei nuovi buoi. Per completare il giogo mancavano ancora *sas cussòrzas*, delle strisce di cuoio lunghe tra metri 5,20 e 5,40 e larghe 3 centimetri, che venivano utilizzate per legare il giogo alle corna dei buoi. Completata l'operazione di aggioamento dei buoi (*jùnghere sos bòes*), il contadino li portava in prossimità del carro, facendoli arretrare fino a quando la punta del carro era in corrispondenza proprio del giogo e, a quel punto, afferrava la punta e la sollevava fino a quando era all'altezza della gombina (*s'accucurradòrzu*), quindi faceva arretrare ancora i buoi in modo che tutta la punta del carro entrasse in questo anello di cuoio (la gombina), dopodiché prendeva *sa crapica* e la infilava nel foro presente nella punta, non dimenticando di mettere anche il piòlo di sicurezza. Concluse queste operazioni e accertatosi che ogni cosa fosse regolarmente al suo posto, il contadino poteva cominciare il viaggio e, agitando il pungolo (*su puntòrzu*) a modo di minaccia, lanciava un grido che i buoi conoscevano e ne intuivano il significato: “*Trùu su 'oe!*”

Il telaio dorgalese

La costruzione e il suo utilizzo dalle donne di casa.

Ricollegandoci ai racconti sulla storia della famiglia Arras e del carro agricolo, dobbiamo aggiungere che il carpentiere (*su mastru 'e linna*) era quello che provvedeva anche alla costruzione del telaio (*su telàrzu*), fatto generalmente in legno di ginepro o di leccio. Il lavoro del carpentiere iniziava con la costruzione dell'impalcatura che reggeva tutte le varie parti che lo componevano, a partire dai banchi del telaio (*sos bàncos de su telàrzu*), così detti perché sostenevano tutti gli altri oggetti necessari per la tessitura, compresi i fili di lana e cotone ed il tessuto che mano a mano si formava. Proprio in relazione alla loro funzione, i banchi erano fatti in legno massiccio e pesante, che serviva per dargli stabilità quando l'operatrice era addetta al lavoro di tessitura, ed erano sorretti da quattro piccoli piedi, due davanti e due dietro, che reggevano un tronco sul quale erano innestate, una per ogni lato, due tavole verticali con un foro centrale di circa 10 centimetri. Le due tavole, nella parte superiore, a loro volta reggevano una traversa in legno nella cui parte superiore erano realizzate una serie di dentellature (*sas dentes de su bancu*), sopra le quali venivano posizionate le canne trasversali dei licci (*cannas de sos litos*), che servivano ad alzare ed abbassare il movimento dei fili dell'ordito.

Quando si montava il telaio i due banchi venivano collocati in parallelo uno all'altro, ad una distanza di poco superiore al metro, e quindi si procedeva ad unirli tra loro inserendo –nei due fori che abbiamo accennato prima –due subbi, uno posteriore svolgente i fili dell'ordito, ed uno anteriore avvolgente il tessuto lavorato, in dorgalese chiamati *su 'usu 'e secus po s'ordinzu*, e *su 'usu 'e innantis po s'imbohicadòrzu*; aggiungendo, inoltre, che avevano un particolare che li distingueva: il subbio anteriore aveva una scanalatura per tutta la sua lunghezza, che serviva per consentire un più facile avvolgimento del tessuto lavorato. Un altro componente importante era la cassa battente (*sa cassa 'e su telàrzu*), che era legata a un bastone (o una canna) messo di traverso nella parte superiore dei banchi, incastrato tra le dentellature in maniera da tenerla ferma; questa cassa era costituita da due tavolette sovrapposte, che avevano al loro interno una scanalatura, e che serviva a contenere *su pèttene de su telàrzu*, una specie di pettine fatto con sottili lamelle di canna, accostate l'una all'altra, ma lasciando una fessura in cui passava il filo dell'ordito. L'altra funzione

della cassa battente era quella di battitura del filo di trama, schiacciandolo contro quello precedente, per compattare il tessuto. Nell'estremità anteriore del telaio, trasversalmente e sopra i due banchi, vi era una tavola sulla quale si sedeva la tessitrice, potendo così lavorare più comodamente, usando le mani per inserire il filo nella trama mediante la spola (*s'ispòla*) contenente il rocchetto di canna con il filo (*s'ispòlu*), e poi con il battente per compattare il tessuto; ai suoi piedi vi erano i pedali del telaio (*sas pediànas*), costituite da quattro tavolette che erano collegate con delle corde ai licci, e che la tessitrice azionava ad ogni battuta, sollevando ed abbassando i fili a seconda dell'occorrenza. Gli ultimi componenti del telaio erano il piolo e la spada, in dorgalese *su piru 'e-i s'ispàda*, che erano posizionati tra il subbio anteriore (*su 'usu 'e innantis po s'imbohcadòrzu*), e uno dei banchi del telaio, ai quali erano legati, ed avevano la funzione di blocco del subbio citato, in maniera che tenesse sempre ben teso il tessuto che vi era arrotolato.

Il telaio (interviste, appunti e ricerche dei bambini)

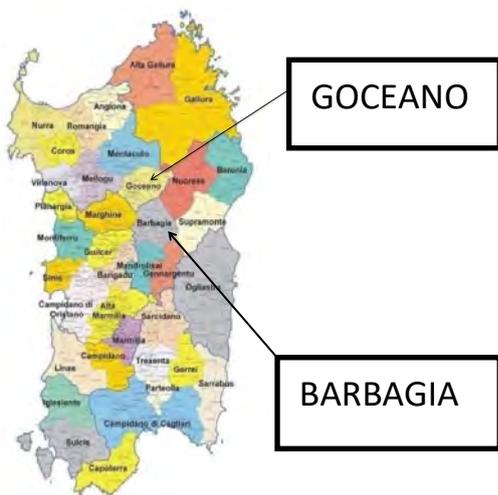
In Sardegna si utilizzano storicamente due tipi di telai: quello verticale e quello orizzontale.



Telaio
orizzontale



Telaio
verticale



Il verticale ha un'origine più antica derivante dalla sua struttura estremamente semplice. Si suppone che storicamente nella nostra isola, contemporaneamente a quello verticale, esistessero telai orizzontali molto più semplici rispetto a quelli tradizionali ancora in uso. Il telaio orizzontale è presente in tutta la Sardegna e moltissime famiglie l'hanno utilizzato fino ai primi decenni del Novecento. Il telaio verticale, assai diffuso nel centro del territorio, scompare già alla fine dell'Ottocento, anche se in alcuni centri della **Barbagia** e del **Goceano** (subregione storica della Sardegna

centro- settentrionale) è rimasto in uso fino ai primi decenni del secolo scorso.

L'arte delle tessitura a Dorgali

La tessitura è una delle attività artigianali più importanti e caratterizzanti della Sardegna. La produzione dei prodotti tessili nell'isola ha un'origine molto antica: un commercio dei tappeti e degli altri manufatti della tradizione sarda esisteva, secondo la ricostruzione storica e i ritrovamenti, fin dai tempi degli antichi Romani.

Quest'arte veniva esercitata da quasi tutte le donne dell'isola e tramandata da madre in figlia.

Alle bambine venivano date prima mansioni molto semplici, ad esempio riempire un rocchetto, preparare gli "aghi" e poi tessere le tele usate per fare i sacchi che dovevano contenere il grano e vari prodotti della campagna.

Quasi tutte le famiglie possedevano un telaio che veniva custodito nell'androne della casa o messo anche all'aperto ma in uno spazio comunque coperto, riparato dalla pioggia, o sotto le scale.

L'androne è un andito lungo al pian terreno per il quale dal portone d'ingresso si arriva al cortile della casa.

Il telaio faceva parte del corredo della sposa che provvedeva a tessere con le proprie mani.

Non tutte le donne potevano permetterselo perciò il telaio veniva prestato a chi dovesse provvedere al corredo oppure si andava a casa della proprietaria e si tesseva. Solitamente si contraccambiava il favore regalando i frutti della terra.

I corredi delle spose, che venivano poi rifiniti e riposti nelle apposite cassapanche.

Quest'antica arte oggi viene svolta da poche artigiane che all'interno dei loro laboratori hanno saputo trasformare un'attività destinata esclusivamente ad uso

familiare a un'attività per la produzione di manufatti che si adattano alla odierna quotidianità.

L'economia dorgalese era basata prevalentemente sull'agricoltura e sull'allevamento di bestiame.

La produzione dei vari tessuti è stata favorita soprattutto dall'abbondanza di una materia prima come la **lana ovina**, utilizzata come filato. Le fibre tessili di origine vegetale erano costituite dal **lino**, dalla **canapa** ed dal **cotone**, quest'ultimo veniva importato.

A Dorgali vi erano le piantagioni di lino. Oggi viene importato.





I tessuti del corredo tradizionale delle spose venivano realizzati con il filato ottenuto dal **lino**, resistente pregiato di colore brillante utilizzato per fare tessuti preziosi, e dal **cotone**, meno pregiato ma molto utile che permetteva di ottenere un filato dalla elastico e un tessuto che si prestava ai tanti usi nella quotidianità.

Dalla **canapa** si otteneva invece un filato stopposo dal quale si otteneva un tessuto resistente utilizzato per fare dei sacchi o altri manufatti utilizzati in campagna.

È caduta in disuso perché era meno pregiata del lino e meno elastica del cotone e si spezzava facilmente durante la lavorazione al telaio.

Sul telaio orizzontale venivano realizzati **teli di orbace**, **tele** e **tessuti spigati** per la biancheria personale e della casa, teli per la **panificazione**, per sacchi, per bisacce. La larghezza media dei tessuti prodotti su questo tipo di telaio va da un minimo di 50 a un massimo di 75 cm. I tempi per la produzione dei tessuti variavano dal tipo di filato, dalla tecnica utilizzata per la realizzazione del disegno.

I manufatti di grandi dimensioni come le tovaglie e le coperte sono risultato dell'unione di più teli. Dunque le tessitrici realizzavano il tessuto dal quale tagliavano le pezze che venivano assemblate. La tovaglia antica per esempio era fatta da quattro pezze.

Anticamente non facevano parte del corredo le tende: le donne generalmente preferivano avere il set dei tappeti del giroletto piuttosto che la tenda in camera perché le finestre erano chiuse dagli scuretti.

La lavorazione a Pibiones

Una **tecnica particolare di tessitura** utilizzata dalle artigiane dorgalesi, e dai sardi in generale, è la **tessitura a grani**. Si tratta di una lavorazione del tessuto, generalmente lana bianca o ecrù, che prevede la sovrapposizione di un filo più spesso (il tramone) su una trama di fondo. Il tramone viene fatto entrare nel passo, sollevato con le dita e disposto in modo da formare **anelli in rilievo** detti **pibiones**, i quali, disposti secondo uno schema, vanno a formare il **disegno nel tessuto**.

La parola **pibione** in sardo significa **acino d'uva** ed è stata associata agli anellini di filato che costituiscono i grani in questa particolare tecnica di tessitura tradizionale.

I *pibiones* sporgono dal tessuto creando un'alternanza tra **tessuto in rilievo** e tessuto in basso rilievo. Oggi questa tecnica viene utilizzata per la produzione di **tappeti**, ma anche di **tende**, di **copriletti** tradizionali, di **cuscini** e **tovaglie**.

I tappeti a pibiones erano generalmente monocromatici, ma, ad oggi, moltissimi artigiani si stanno cimentando nella manifattura di **tappeti a grani moderni**, con **effetti cromatici** messi ancor più in evidenza dal disegno in rilievo.

1



Alcuni manufatti di uso quotidiano

La struttura del telaio

Intervista a Caterina Mele

La struttura orizzontale e verticale dei telai, era uguale, cambiava solo la posizione. Con il telaio verticale si realizzavano soprattutto i tappeti, mentre con quello orizzontale si realizzavano manufatti di uso quotidiano: strofinacci, tovaglie, lenzuola, tende....

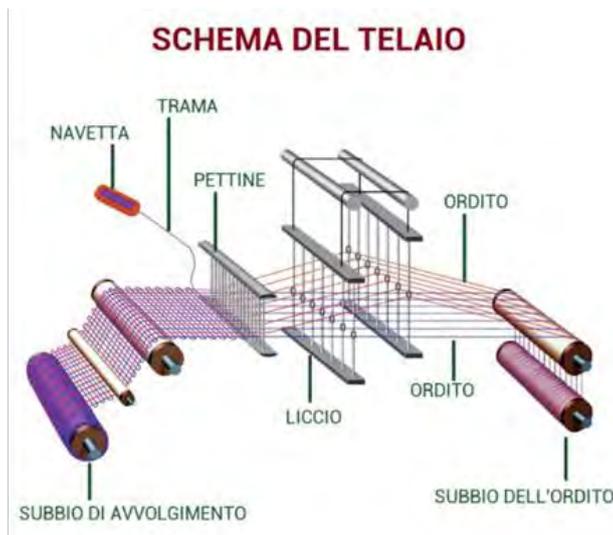
Anticamente il telaio orizzontale tradizionale, su *telàrzu*, era fatto interamente in legno, e la sua struttura era molto pesante. Per la sua costruzione veniva utilizzato prevalentemente il legno di ginepro, inattaccabile dai tarli, o di leccio.

I vecchi telai, rispetto a quelli utilizzati oggi, non erano molto grandi pertanto venivano realizzati manufatti non molto larghi. Le sue parti principali sono: due grandi assi portanti o banchi (*sos bàncos de su telàrzu*), il subbio svolgente che contiene i fili d'ordito: subbio dell'ordito posteriore (*su 'usu 'e secus po s'ordinzu*), il subbio avvolgente che contiene il tessuto lavorato: subbio anteriore del tessuto (*'usu 'e innantis po s'imbohcadòrzu*), Liccio o licciate (Liccio A e Liccio B), il pettine, i pedali "SA PEDIANA", la navetta o spola "*sa spola*".

Il telaio è costituito da due banchi paralleli che fungono da supporto per le parti mobili, a forma di cilindri, poste trasversalmente: un subbio anteriore, detto "subbio del tessuto", ed uno posteriore detto "subbio d'ordito". I banchi devono essere perfettamente paralleli e tutta la struttura centrale deve essere posizionata ad angolo retto rispetto ai cavalletti per evitare irregolarità del tessuto.

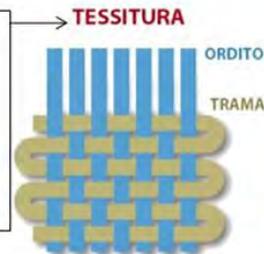
I fili che costituiscono l'ordito vengono tesi tra i due subbi passando attraverso un pettine di metallo (anticamente fatto di canna) collocato in posizione centrale rispetto ai subbi. Le licciate (Liccio A e Liccio B) sono collegate alla pedana o "pediana". L'assemblamento di questi pezzi permette di intrecciare 2 ordini di fili: **fili d'ordito** disposti in senso verticale, e **fili di trama** intrecciati in senso orizzontale tenuti in tensione.

¹ Foto di alcuni lavori di Caterina Mele, proprietaria dell'azienda tessile "Su telàrzu"



Il sistema con cui l'ordito e la trama si intrecciano è detto **armatura**. Essa può variare da un tessuto all'altro.

La tessitura è l'arte di creare un tessuto intrecciando i fili di **ordito** verticali con quelli di **trama** orizzontali.



Lo **spostamento dei fili d'ordito** avviene tramite i **pedali** che posizionati sotto il telaio azionano i licci (Liccio A e Liccio B). I **pedali** servono ad alzare ed abbassare i licci per formare il **passo**, che è l'**apertura** entro cui scorre la navetta. All'interno della **navetta** o **spola**, fatta solitamente in legno per evitare di rovinare il tessuto, vi è una **bobina in canna** riempita con filato di cotone o lino da intrecciare (la **trama**), a seconda del tessuto che si vuole realizzare. La tessitura avviene introducendo quindi la spola che porta la **trama** attraverso i fili dell'**ordito**.

Navetta o spola



bobina in canna

I **fili d'ordito** sono raccolti nel **subbio posteriore** o **subbio dell'ordito**, mentre il **tessuto** già intrecciato e quindi creato viene raccolto nel **subbio anteriore**.



I licci contengono le **maglie a occhio** all'interno delle quali vengono fatti passare i **fili dell'ordito** che ha il compito di aprire il **passo**, ovvero di distanziare i fili dell'ordito, in modo da permettere il passaggio della navetta; la **navetta** o **spoletta**, ovvero la parte di telaio che contiene il filo della trama che viene inserito nell'ordito a movimento alternato; il **pettine**

serve a comprimere le trame una contro l'altra ad ogni passaggio della spoletta per compattare il tessuto in formazione; il **cilindro**, detto anche **subbio anteriore**, ha il compito di avvolgere il tessuto prodotto. La **tessitrice** opera sull'ordito teso in posizione orizzontale, seduta su un'asse posto parallelamente al subbio anteriore, sul quale viene via via avvolto il tessuto prodotto, lanciando la spola ed agendo sui pedali che sollevano l'uno o l'altro gruppo di licci in base alla tecnica di tessitura che si intende realizzare, per la quale sarà anche stato preparato preventivamente l'ordito. Ogni filo di ordito passa nelle maglie dei licci i quali si alzano e si abbassano secondo un ordine preciso.

L'arrivo del telaio verticale a Dorgali²

Il telaio verticale arriva a Dorgali negli anni tra il 1950-1960 con la signora Emilia Vismara, genovese, sposata con un avvocato dorgalese. Il suo laboratorio era in via Lamarmora, nel locale dove oggi c'è la sede della Croce Verde.

La signora ha insegnato alle donne dorgalesi la tecnica del tappeto annodato, non praticata altrove nella regione. È la tecnica utilizzata per la realizzazione del tappeto persiano ma utilizzando la lana sarda. Questo tipo di tessitura è stata molto importante e ha permesso in particolare ad alcune donne dorgalesi di realizzare tappeti di tipo moderno di vari artisti sardi.

Verso il 1956 era iniziata la sua collaborazione con il pittore Mauro Manca (Cagliari, 1913 - Sassari, 1969) e qualche anno dopo, con l'artista Maria Lai.³



I disegni sono scarni e spoglifino all'elementarità con colori bianco-nero e verde-nero-bruno

Cervi e rondini, 1962, tappeto eseguito dalle manifatture di Dorgali su disegno di Maria Lai



La scuola di Emilia Vismara ha formato tante ragazze dorgalesi negli anni 60-70.

Alcune di queste hanno utilizzato l'arte della tessitura a livello personale per la creazione di qualche manufatto, altre invece, hanno intrapreso l'attività della tessitura creando dei laboratori artigianali attrezzati che negli anni son diventati piccole imprese a conduzione familiare.

La preparazione della lana e del filato⁴

Tosatura

La raccolta della lana iniziava con la tosatura delle pecore, che a Dorgali avveniva tra la prima quindicina di maggio e metà giugno di ogni anno, quando i pastori si organizzavano tra loro anche per aiutarsi reciprocamente, visto che era un lavoro da fare in una sola giornata ed era necessario che fossero presenti diversi uomini, e anche donne, per tosare le pecore e raccogliere poi la lana

² *Intervista a Caterina Mele, figlia della tessitrice Maddalena Mula nel suo laboratorio Su Telarzu, prosegue la vasta e storica produzione di tappeti e tessuti d'arredo. Le produzioni sono vendute nel punto vendita nel centro del paese di Dorgali, promosse e divulgate con la partecipazione ad importanti fiere nazionali.*

³ *Tratto da Il genius loci e il progettista distante Artisti e laboratori tessili nella Sardegna del secondo Novecento*

⁴ *Tratto dalla ricerca storica di Salvatore Monni, UNI 3, Dorgali*

dentro dei sacchi. Questo incontro di più pastori era anche un'occasione di festa, in quanto si concludeva con un grande pranzo a base di arrostiti di pecora e agnello, con l'aggiunta di altri prodotti come cordeddas, formaggi e taeddas con miele, ed altri prodotti che ogni pastore aveva piacere di offrire, il tutto chiaramente accompagnato da diversi bicchieri di buon vino.

Cernita e lavaggio

Conclusa questa giornata, la lana veniva presa in consegna dalle donne che facevano una prima cernita della provvedendo ad eliminare tutte le impurità presenti, come residui di erba, pezzetti di legno o spine, foglie, terra, o anche ciuffi di lana molto corti. In base poi alla lavorazione che dovevano fare con la lana, alcune donne facevano una ulteriore cernita, che consisteva nel separare la lana delle spalle e dei fianchi della pecora (fine e lunga), dalla schiena (corta e ruvida), e del ventre (corta e debole). Fatta questa operazione la lana veniva rimessa nei sacchi, portata presso qualche torrente o al fiume Cedrino per la sua lavatura e successiva asciugatura. A questo punto rimaneva da fare un ulteriore lavoro, ed era quello di preparare un grosso contenitore di acqua (in genere *su lapiòlu*), che veniva messo a scaldare e dentro il quale veniva immessa la lana e la lisciva (*sa lissia*), della cenere di legno ben pulita e setacciata, che veniva mescolata e portata fino alla temperatura di ebollizione. Raggiunta la temperatura desiderata, si spegneva il fuoco e si lasciava riposare per circa un'ora, dopodiché si prendeva la lana e si controllava se fosse pulita bene, diversamente ripetevano un altro lavaggio con la lisciva. A conclusione del lavaggio, la lana veniva presa e si procedeva alla strizzatura, per poi metterla ad asciugare utilizzando come asciugatoi i cespugli vicino al fiume oppure nelle loro case.



⁵ *Asciugatura della lana, Dorgali, 1961 (foto Marianne Sin-Pfältzer)*

⁵ *Tratta dal libro "Tessuti, tradizioni e innovazione della tessitura in Sardegna", Elisso.*

La cardatura e la filatura

Le operazioni successive alla lavatura erano la **cardatura** e la **filatura**, operazioni che ricadevano sempre sulle donne. Lo scopo della cardatura era quello di districare i nodi, allineare le fibre, liberarle da materie estranee o da impurità e scartare quelle troppo corte, al fine di permettere le successive operazioni di filatura. Per eseguire questa operazione le donne si servivano di due pettini particolari (*sos pètenes de pètenare*), fatti con dei chiodi di ferro, lunghi una decina di centimetri, applicati su una tavoletta provvista di manico, con i quali realizzavano delle ciocche di lana, pronte per poi essere avvolte nella conocchia (*sa cronnùca*).

La filatura

Una volta che si era realizzata una certa quantità di ciocche, si poteva iniziare la filatura, per la quale era necessaria la conocchia, che abbiamo citato prima, e il fuso (*su 'usu*).

Nella conocchia erano avvolte le ciocche di lana, pronte per essere prese dalle abili mani della tessitrice e trasformate in filo tramite un movimento di rotazione in senso orario del fuso.

Mano a mano che il filo si allungava, veniva avvolto intorno al fuso, fino a quando non era più possibile aggiungerne altro e, a quel punto, si prendeva un altro fuso e si ricominciava da capo. Tutti questi fusi venivano poi svolti e, unendo tra loro i vari fili, si formavano le matasse (*sas aspias*), che a loro volta diventavano dei gomitoli (*sos gròmeros*), pronti per essere usati nel telaio.



6

Il corredo della sposa

Zia Pattonia Loi, anni 96, racconta...

*Il corredo della sposa era così composto: si iniziava a preparare il tovagliato con il lino: almeno due tovaglie **SAS TIAZZAS**, una dozzina di tovaglioli, **SOS PANNUZZOS**, almeno sei strofinacci, in un angolino si metteva una fettuccina per poterlo appendere, dodici asciugamani, **ASSUGAMANOS**, alcuni venivano rifiniti con pizzo ad uncinetto. un sacco 100 ×70 cm per portare il grano al mulino e con la stessa si riprendeva la farina **SACCHETTA PO SU MULINU**. In seguito si preparava il **corredo fatto di lana**.*

*La prima lavorazione era **GRAMMINARE** cioè dividere ciò che di lana e aprirle bene per poterle lavorare. La lana veniva pettinata con dei pettini in ferro **SOS PETTENE DE PETTENARE** ciò permetteva la divisione del filato. Da una parte si aveva il filato sottile che serviva per l'ordito e questo prodotto si chiamava **ÌSTAMMENE** il prodotto più grosso per **INTRAMARE** e si chiamava **SA TRAMMA**.*

⁶ Foto di Caterina Mele

Una volta diviso il filo si divide in **APPUP'ADDEDASA** cioè piccoli ciuffetti di filo di lana. A quel punto veniva affilato tramite la **CONOCCHIA** e il fuso **SA CRONUCA E SU USU**. **S'ISTAMENE** aveva un'ulteriore lavorazione. Bisognava ordirlo. Questo lavoro veniva svolto di solito a terra all'esterno perché in casa non c'era abbastanza spazio.

Si sistemavano a terra grossi chiodi che determinavano la lunghezza dell'ordito nel telaio.

Il filato veniva sistemato da un chiodo all'altro e dopo veniva fatta una treccia.

Un particolare: quando le donne ordivano e incontravano un'altra per strada si salutavano.

*Il passante:- **Deus bos mandede fruttu.***

La grammatrice rispondeva-**Bene ennia sias chin grommeros.**

Il filetto della treccia veniva fissato al telaio e si iniziava a tessere. Solo mani esperte potevano fare questo lavoro. La stoffa così prodotta si chiamava orbace, **URESI**.

Con questo orbace si preparava per l'uomo: **sas carzas, sa vraca, su cappotto e su zippone.**

Per la donna si preparava: **S'ARVAZI**, la gonna del costume. Se c'era la possibilità se ne preparavano almeno tre. Il corredo comprendeva anche le coperte e se ne preparavano due o tre a seconda della disponibilità della lana (per i pastori era più facile avere il filato in abbondanza) il copriletto era in cotone ma veniva comprato. Si preparavano anche le camicie. Il numero dipendeva dalla condizione familiare. Di solito almeno tre di cotone per tutti i giorni e altre tre per i giorni di festa. Questo cotone era più pregiato e si chiamava **TRAMBICCHI**.

Si preparava anche l'intimo tre maglie intime che si compravano e quattro o cinque sottogonne **SAS TETTELAS**. Queste venivano tessuti in casa; tre grembiuli in seta **sas antalenasa**.

Se c'era la possibilità si portavano da **Cogoletto**, erano più pregiate. Una gonna in lana **FINISSIMA VARDETTA**, di solito blu o marrone. Per questa però la lana veniva comprata.

Il lino

Si iniziava dalla semina a novembre e verso maggio, raggiunto i 60 cm di altezza, veniva raccolto. Si divideva e si portava al fiume. Si immergeva in acqua e si mettevano sopra delle pietre per evitare che la corrente lo portasse via. Si lavorava così una settimana.

Si portava a casa e si puliva **ARGANADA** cioè si liberava il lino dalle impurità e dai residui dello stelo. Si usava un arnese in legno chiamato **ARGANA**.

Poi si passava in pettini di ferro chiamati **IRGARDA**. Questo serviva per dividere il materiale fine chiamato **CORIZZONE** e quello grosso chiamato **ISTUPPA**.

Su **carrozzone** serviva per l'ordito e s'istuppa per la trama. Però avendo la possibilità di comprarlo, per l'ordito si preferiva usare il filo di cotone. A questo punto era pronto per tessere.