

*You don't know what a fine thing a mattock is – a large, silvery mattock in a peasant's blackened hands, breaking the hidden stones, biting through old roots, breaking the pale, thirsty earth, making it turn black again, as if by a miracle. The mattock has no need of yoked oxen, as the plough does, nor any need of a foot's pressure like the spade. All the mattock needs is two strong hands, two knotted hands, two powerful and resolute hands.*

*Giovanni Papini, Cento pagine di poesia (A Hundred Pages of Poetry), 1915*

Quando Lui trebbiava  
a torso nudo

*When Mussolini stripped  
to thresh*

125



**125.** Italia, 1932.

Attilio Calzavara, dal volume "Opere Pubbliche, 1922-1932. Ministero Lavori Pubblici". Questo grafico, riscoperto solo di recente, è stato tra i più felici interpreti di un modernismo che coniuga stilemi derivati dal futurismo, razionalismo e costruttivismo. Egli è l'autore di alcune delle più belle cartoline dell'epoca

*Italy, 1932.*

*Attilio Calzavara, from the volume "Opere Pubbliche, 1922-1932. Ministero Lavori Pubblici" (Public Works, 1922-1932. Public Works Ministry). Only recently rediscovered, this designer was one of the most talented Modernists who successfully merged stylistic elements from Futurism, Rationalism and Constructivism and authored some of the finest postcards of the time*

**Macchine per la pace:  
la riconversione industriale**

*Swords into ploughshares:  
postwar industrial conversion*

---

**William Dozza**

Giornalista e storico della meccanizzazione agricola  
*Agricultural mechanization historian and journalist*

## Quando Lui trebbiava a torso nudo

Le bonifiche, la battaglia del grano, la conquista di terre oltremare furono le armi con cui il fascismo intendeva rendere l'Italia indipendente sul piano alimentare. Perciò il ferro delle baionette fu chiamato a protezione del ferro dell'aratro; perciò milioni di contadini furono trasformati in coloni e in soldati. Dobbiamo tuttavia ri-

conoscere che, anche in campo agricolo, l'ideologia fascista venne sostenuta – assai sovente con spontaneo entusiasmo – da una straordinaria varietà di immagini; esse spaziano dal realismo simbolico al futurismo, dai valori plastici al più stilizzato design, assai frequentemente con risultati di altissima qualità grafica.

## When Mussolini stripped to thresh

*Land reclamation, the wheat war and the colonisation of overseas territories were the weapons chosen by Fascism to make Italy self-sufficient in food. The iron of bayonets was to protect the iron of the plough, and millions of peasants were to be turned into settlers and soldiers. It must be recognised that an extraordinary vari-*

*ety of images was used, often with spontaneous enthusiasm, to support Fascist ideology, and this was true of agriculture – ranging from symbolic realism to Futurism, from traditional forms to the most stylised design, often achieving a very high quality of graphics.*

**126.** Italia, 1938.  
Aprilia. Il Duce parla ai rurali in occasione della trebbiatura del primo grano del nuovo comune pontino

*Italy, 1938.  
Aprilia. Il Duce addresses rural workers threshing the first wheat harvested at the new town of Littoria (now called Latina) built in the reclaimed Pontine Marshes*

**127.** Italia, 1933.  
Trebbiatura del primo grano a Littoria

*Italy, 1933.  
Threshing the first wheat at Littoria*

126



127



## Macchine per la pace: la riconversione industriale

Millenovecentoquarantuno, secondo anno di guerra per l'Italia, che ha già dimostrato sul campo di non essere preparata a condurre un conflitto moderno. In quell'anno perde l'Impero, perde la faccia in Albania e in Libia, perde la Flotta a Capo Matapan; perde anche l'occasione per starsene fuori dal conflitto con l'Unione Sovietica. In questo quadro, Agostino Rocca, amministratore delegato dell'Ansaldo, il maggior gruppo industriale appartenente all'Iri, scrive in data 8 luglio a Donato Menichella, amministratore dell'Istituto. Dice che vorrebbe rilevare lo stabilimento della Ford italiana, che produce trattori, da unire alla Motomeccanica già di proprietà dell'Iri, poiché l'Ansaldo "ha l'intenzione di attrezzarsi per un vasto programma di costruzione di trattori come integrazione alla costruzione di carri armati". L'Iri condivide, ma il progetto non trova per il momento pratica realizzazione (M. Doria, 1990).

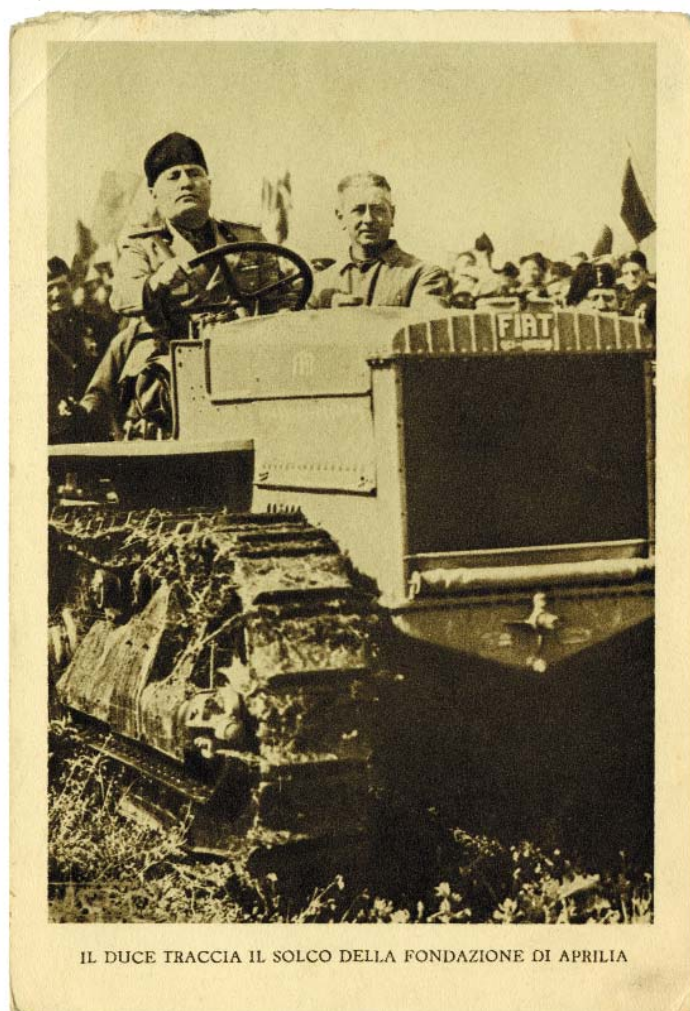
Nel 1940 la Germania esce vittoriosa da tutte le battaglie; le rimane da chiudere i conti con la Gran Bretagna che non è un facile boccone. La pace non è dietro l'angolo, tuttavia il governo nazista emana un decreto che stabilisce la costruzione di un gigantesco stabilimento di 155 mila metri quadrati a Waldbrol, in Westfalia, tra Colonia e Siegen, per produrre 300 mila esemplari l'anno di un trattore progettato da Ferdinand Porsche. Si tratta del Volkstraktor, o trattore del popolo, realizzato seguendo la stessa filosofia industriale inaugurata con la Volkswagen: leggero, maneggevole, grandi numeri per proporlo ad un prezzo stracciato. Nel darne notizia, la rivista "Macchine e Motori Agricoli" mette le mani avanti precisando che lo stabilimento

## Swords into ploughshares: postwar industrial conversion

*1941, Italy's second year at war. The country had already found it was unprepared for modern conflict. In the same year, it lost its African 'Empire', lost face in Albania and Libya, and lost the Fleet at Cape Matapan - also losing the chance to stay out of war with the Soviet Union. As all this was unfolding, Agostino Rocca, managing-director of Genoa-based Ansaldo, the main industrial group under the umbrella of IRI, the state holding company, wrote a letter to IRI's managing-director, Donato Menichella. He said he would like to take over Ford's Italian factory, which was making tractors, and merge it with another IRI company, Motomeccanica. Ansaldo "intends to equip itself for a vast tractor building programme in addition to making tanks," he said. IRI agreed to the plan, but for the time being nothing further was done (M. Doria, 1990).*

*In 1940, Germany was victorious in all its battles. Only Great Britain remained, but it was no pushover. Peace was by no means just round the corner, yet the Nazi government issued a decree ordering the construction of a giant 155,000 square meter factory at Waldbrol in Westphalia, between Cologne and Siegen, to make 300,000 a year of a tractor designed by Ferdinand Porsche. This was the Volkstraktor, the People's Tractor, expressing the same design philosophy as the Volkswagen: light, easy to manoeuvre, and dirt cheap thanks to the large numbers produced. Reporting the news, the magazine, *Agricultural Machines and Engines*, published the self-defensive declaration that the factory would only start production "after victory to work the conquered*

128



128. Italia, 1936.

Il duce, sul più potente dei trattori FIAT allora in produzione, traccia il solco della fondazione di Aprilia

Italy, 1936.

Mussolini, driving the most powerful FIAT tractor then being made, ploughs the first furrow for the foundation of Aprilia just south of Rome

130

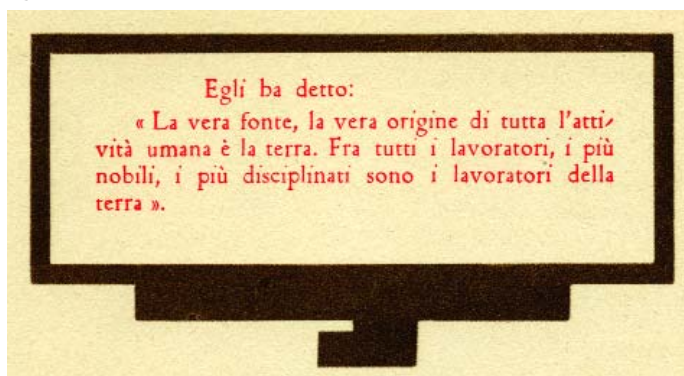


102

129



131



129, 130, 131. Italia, 1933  
Mussolini amava farsi ritrarre nei ruoli più diversi: timoniere e minatore, violinista e cavallerizzo, trebbiatore e sciatore... Qui il pittore Carlo Vittorio Testi lo ritrae nel simbolico ruolo di aratore: è l'immagine di apertura del volume dedicato alla "Prima Mostra Nazionale delle Bonifiche", da cui sono state tratte anche le frasi citate entro la loro cornice. Soprattutto in epoca fascista tutte le immagini avevano una vocazione multipla: a seconda dei casi esse potevano servire a illustrare un libro, una locandina o una cartolina

Italy, 1933

Mussolini often struck propaganda poses for the camera, as helmsman and miner, violinist and horseman, thresher and skier. Here, the painter Carlo Vittorio Testi shows him as a symbolic plowman to open a volume published for the First National Land Reclamation Exhibition. The same image was often used for a book or poster as well as a postcard

The quotes attributed to Mussolini are:

"Italy must be ruralized, even if billions and half a century are needed"

"The true source and true origin of all human activity is the land. Among all the workers, the most noble and the most disciplined are the workers of the land"

“entrerà in funzione dopo la vittoria per lavorare le terre conquistate” (F. Porsche, G. Molter, 1991).

Sarà un destino oppure una maledizione, ma quando godono di un periodo di pace, gli uomini lavorano intensamente a preparare una guerra mentre, quando sono coinvolti in un conflitto, con tutta la produzione tesa a soddisfare le richieste dei militari, gli stessi uomini cominciano a programmare le cose da fare appena “scoppierà” la pace. “Si vis pacem para bellum” – se vuoi la pace, prepara la guerra, dicevano i latini con una saggezza tutta da dimostrare.

In particolare, si potrebbe anche aggiungere una tendenza abbastanza costante che va “dalla guerra alla terra”. Infatti, le industrie che hanno messo tutta la loro tecnologia al servizio degli armamenti pesanti come cannoni, navi da battaglia, siluri e di quanto si possa pensare di più distruttivo in guerra, quando pensano alla pace, finiscono per produrre gli oggetti più pacifici in assoluto, come attrezzi e macchine agricole. E fra questi spesso prediligono l’aratro, che rappresenta il simbolo ancestrale della pace. Due casi emblematici tra i tanti: Krupp in Germania e Ansaldo in Italia, realizzarono le bocche da fuoco più micidiali della Prima guerra mondiale poi, una volta terminato il conflitto, si dedicarono entrambe a costruire aratri. Per il tempo necessario a ricominciare a pensare mezzi bellici ancora più distruttivi.

Cosa poi hanno in comune gli strumenti di guerra con la meccanica agraria, è tutto da dimostrare. Forse il modo popolare di distinguere la pace e la guerra con “burro o cannoni”, ha persuaso imprenditori e politici che qualcosa di vero ci debba

*lands” (F. Porsche, G. Molter, 1991).*

*Whether fate or curse, when men are enjoying a period of peace, they seem to be working hard in preparation for a war, and when they are at war, the whole economy is geared to military demands, yet they start planning what to do as soon as the “peace breaks out”. The ancient Romans said, Si vis pacem para bellum - if you want peace, prepare for war but that is a proposition that would need proof. One might add that there is a fairly constant trend linking war to the land in that, when industry has put its technology to the job of making weapons such as guns, battleships, torpedoes and any other conceivable means of destruction, they set their hand to making farm machines and equipment once peace has returned. One of their favourites is the plough, one of the ancestral symbols of peace.*

*Two cases are relevant: Krupp in Germany and Ansaldo in Italy. They made the most lethal guns in World War I, and turned to making ploughs afterwards - for just enough time to start thinking again about what the next generation of still more destructive weapons should be.*

*In mechanical terms, similarities between weapons and farm machines are not so difficult to see, but there may also be the psychological effect on businessmen and politicians of the popular phrase, Guns or Butter. Certainly, most makers of farm machines found it difficult to survive war, and most arms makers who turned their hand to farm machines failed to survive. However, there were also cases in which military products could be turned directly into farm machines.*

132

**132.** Italia, 1926.

Nella sua proprietà di Carpena, presso Predappio, Mussolini guida l' 'Italia', una marca di seminatrice della ditta Guerri

*Italy, 1926.*

*At his estate at Carpena near Predappio, Mussolini drives the Italia, a make of seed drill produced by Guerri*



**133.** Italia, 1926.

Bruno e Vittorio, i due figli di Mussolini, fanno il saluto fascista dall'alto dei buoi che stanno tirando la suddetta 'Italia'. Questa fotografia, ripresa da Petitti di Roma, venne stampata come cartolina da Ballerini e Fratini di Firenze. Questi furono i massimi editori di cartoline di divi e di Mussolini, anche se non erano iscritti al Partito Nazionale Fascista

*Italy, 1926.*

*Mussolini's sons, Bruno and Vittorio, make the Fascist salute sitting on the oxen towing the Italia. The photograph was taken by the Roman photographer, Petitti, and printed as a postcard by Ballerini and Fratini in Florence, who, even though not members of the Fascist National Party, were Italy's main publishers of postcards of Mussolini as well as of stars of stage and screen*

133





essere. Di vero ci fu una gran confusione che mise in difficoltà più di un autentico costruttore di macchine agricole. Di altrettanto vero ci fu che nessuno di questi costruttori improvvisati sopravvisse nel settore.

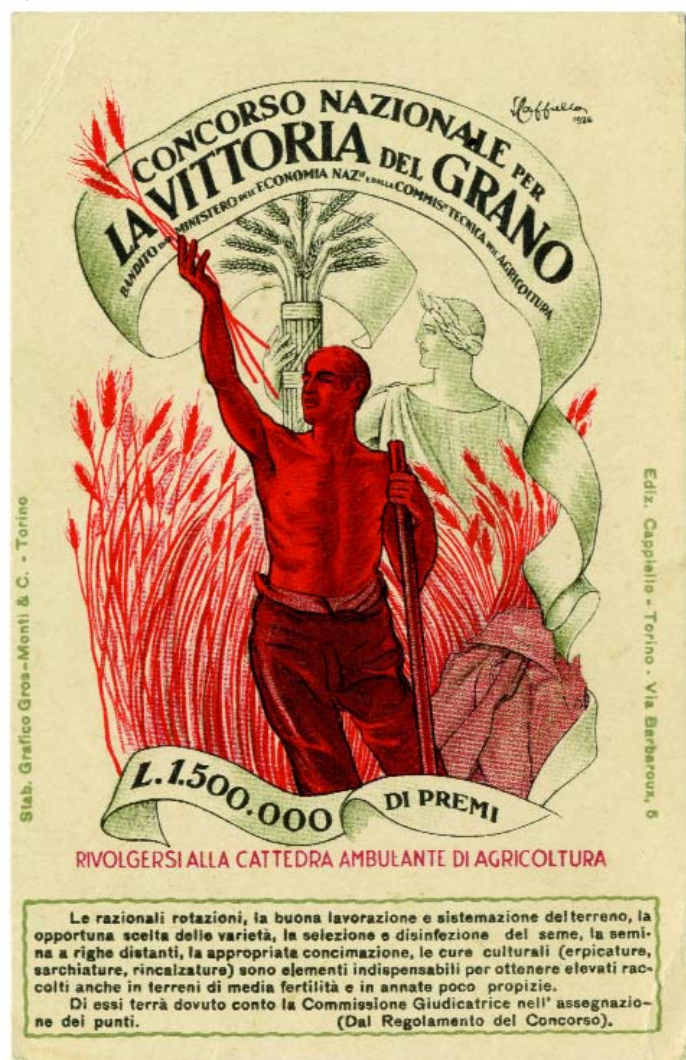
In certi casi l'industria bellica si trovò tra le mani la possibilità di trasformare direttamente dei mezzi militari in mezzi agricoli. Capì all'Ansaldo nei primi mesi del 1943 quando la commissione collaudi del Regio Esercito rifiutò, per qualche ignota ragione, l'accettazione di un gruppo di carri armati L40. La fabbrica non se ne mise più di tanto: tolse la blindatura e la torretta armata e, con un aratro da scasso, lo collaudò come trattore. Terminata la Seconda Guerra Mondiale e dovendo riconvertire la produzione bellica, l'Ansaldo non dimenticò il vecchio progetto di Agostino Rocca. Abbandonata l'idea della fusione con Motomeccanica che aveva già i suoi problemi, e dell'acquisto della Ford Italiana per via che gli americani avevano vinto la guerra, lo stabilimento Fossati cominciò a costruire seminatrici e accettò di assemblare in perdita un centinaio di trattori testacalda per conto della Italtractor di Voghera. Nel 1947 iniziò anche la produzione in serie di trattori cingolati di propria progettazione sui quali montò motori Alfa Romeo. In seguito costruirà anche un modello a ruote con motore Breda, tutte imprese, come si vede, che facevano parte delle partecipazioni statali. La produzione della Società genovese si spense per consunzione nei primi anni Sessanta (M. Doria, 1990).

Da notare che, nell'immediato dopoguerra, alcuni stabilimenti che lavorarono esclusivamente per l'esercito, assunsero, anche in perdita, com-

*This was true of Ansaldo in early 1943, when for some unknown reason, the army testing committee turned down a consignment of its L40 tanks. The company just removed the armoured plating and gun turret and tested the tank as a tractor hitched to a drainage plough. Once the war was over, Ansaldo did not forget Agostino Rocca's old idea. There was no longer any point in merging with Motomeccanica, which had problems of its own, nor could there be a take-over of the Ford factory, since after all the Americans had won the war. But Ansaldo's Fossati factory at Sestro Ponente just up the coast from Genoa began making seed drills and agreed to start assembling about a hundred loss-making hot-bulb tractors for Italtractor of Voghera. In 1947, it also started making its own design of tracked tractors using an Alfa Romeo engine, followed by a wheeled model using a Breda engine. All the suppliers of engines in these projects were also state-owned. Ansaldo's days as a tractor maker petered out in the early 1960s (M. Doria, 1990). It was not unique among companies working exclusively for the army which, at the end of the war, even accepted loss-making civilian orders in order not to fire staff, while a new industrial path was mapped out. The military arsenal in Piacenza, for example, assembled a substantial number of Ariete tracked tractors for Bubba, a well-known agricultural machine maker in the Piacenza area.*

*For Odero Terni Orlando, or OTO, originally owned by Italy's first steel works at Terni in Umbria and later one of the IRI companies, the conversion of swords into ploughshares began in the*

134



134. Italia, 1926.

Leonetto Cappiello, il celebre cartellonista italo-francese, è palesemente poco ispirato da questa propaganda per il 'Concorso Nazionale per la Vittoria del Grano'

Italy, 1926.

Leonetto Cappiello, the famous Italo-French poster artist, clearly found little to inspire him in the National Competition for the Victory of Wheat

135. Italia, 1928.

Mario Gros, tratta lo stesso tema in modo più efficacemente moderno

Italy, 1928.

Mario Gros gave a more effective and more modern treatment to the same theme

136. Italia, 1937 circa.

Tito Corbella per l'Istituto Nazionale di Assicurazione. I frutti della terra sembrano prodotti da questo nuovo, curioso, attrezzo agricolo

Italy, c. 1937.

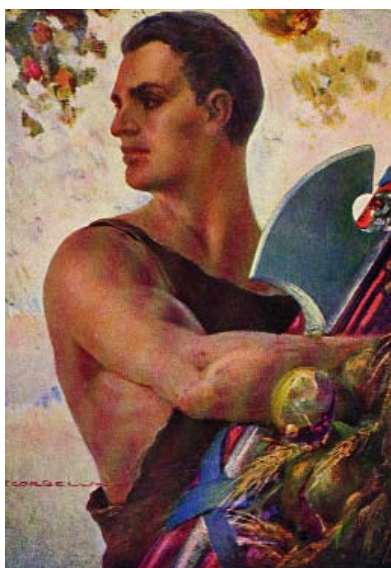
Tito Corbella for the National Insurance Institute.

The harvested plants seem to been produced by a new and curious implement

135



136



messe da industrie “civili”, per non gettare sul lastrico il personale, nell’attesa di provvedere alla riorganizzazione del lavoro. L’arsenale di Piacenza per esempio, assemblò, per conto della Bubba, un consistente numero di trattori cingolati Ariete. Per la OTO, Odero Terni Orlando, la riconversione cominciò con alcune centinaia di persone smarrite che, nella primavera del 1945, si aggiravano tra i 15 ettari di capannoni sventrati della più avanzata fabbrica di cannoni del Paese. Rovistando tra le macerie alla ricerca di un ricordo e di un’idea per tirare avanti, qualcuno, mentre con alcuni scarti d’alluminio stava collaudando il recupero di una piccola pressa, nel reparto bombe a mano, si trovò tra le mani per caso degli oggetti che avrebbero fatto la felicità della sua bambina. Ne parlò con gli altri e incominciarono così a produrre tegami, pentole, coperchi in miniatura per i più piccoli. Fu la prima produzione di pace della Oto; dopo verranno i trattori il cui progetto venne affidato ad un ingegnere navale la cui esperienza non era mai andata oltre i sistemi d’armamento. Il primo esemplare vide la luce nel 1950 e portò una ventata d’avanguardia trasgressiva in un settore che era vissuto e continuava a vivere di tradizioni. La Oto organizzò una produzione che prevedeva 200 esemplari al mese per il modello leggero e 50 per il modello pesante. Le cose non andarono per il verso giusto: resteranno sul mercato per una decina d’anni per complessivi non più di 5 mila esemplari.

Queste sono riconversioni “primarie”, realizzate cioè da industrie sorte o sviluppatesi per la guerra, le quali cercano di continuare a lavorare producendo oggetti pacifici individuando il settore

*spring of 1945 with some hundreds of dazed survivors wandering round the fifteen hectares of bombed out buildings at Italy’s most advanced gun factory in the southern Umbrian industrial town. Looking through the wreckage for a memory or an idea for the future, one of the workers got a small press in the hand-grenade department working again and tested it on left-over shards of aluminium, producing toy utensils that would have been the joy of any child. This was how the factory started making toy saucepans and frying pans complete with lids.*

*Thus it was that peacetime production came to OTO, which went on to make tractors, looms and lift trucks. The tractors were designed by a naval engineer, whose only previous experience was with designing massive guns and armaments systems for the Italian navy. The first tractor came off the production line in 1950 and brought a wind of innovation to a sector that continued to live by tradition. OTO made 200 of its light tractors a month, and 50 of the heavy model, but sales flagged and no more than 5,000 were produced in the following ten years.*

*The big names in the armaments industry, which were created or expanded significantly for World War II, in many cases saw agricultural machinery as the best bet for selling new products once the war was over. Yet their role in the production of machines for the land was relatively small compared to the many who used war scrap as the starting-point for an agricultural machine industry. The roots for this sort of mechanical improvisation can be traced back a couple of decades. Probably the*

137

**137.** Italia, 1933

Copertina del volume dedicato alla "Prima Mostra Nazionale delle Bonifiche" edito dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste. Assai spesso l'immagine della copertina è anche usata per illustrare cartoline promozionali del volume

*Italy, 1933*

*Cover of the volume published by the Ministry for Agriculture and Forestry for the First National Land Reclamation Exhibition. The image on a book's cover was often used in advertising the book*

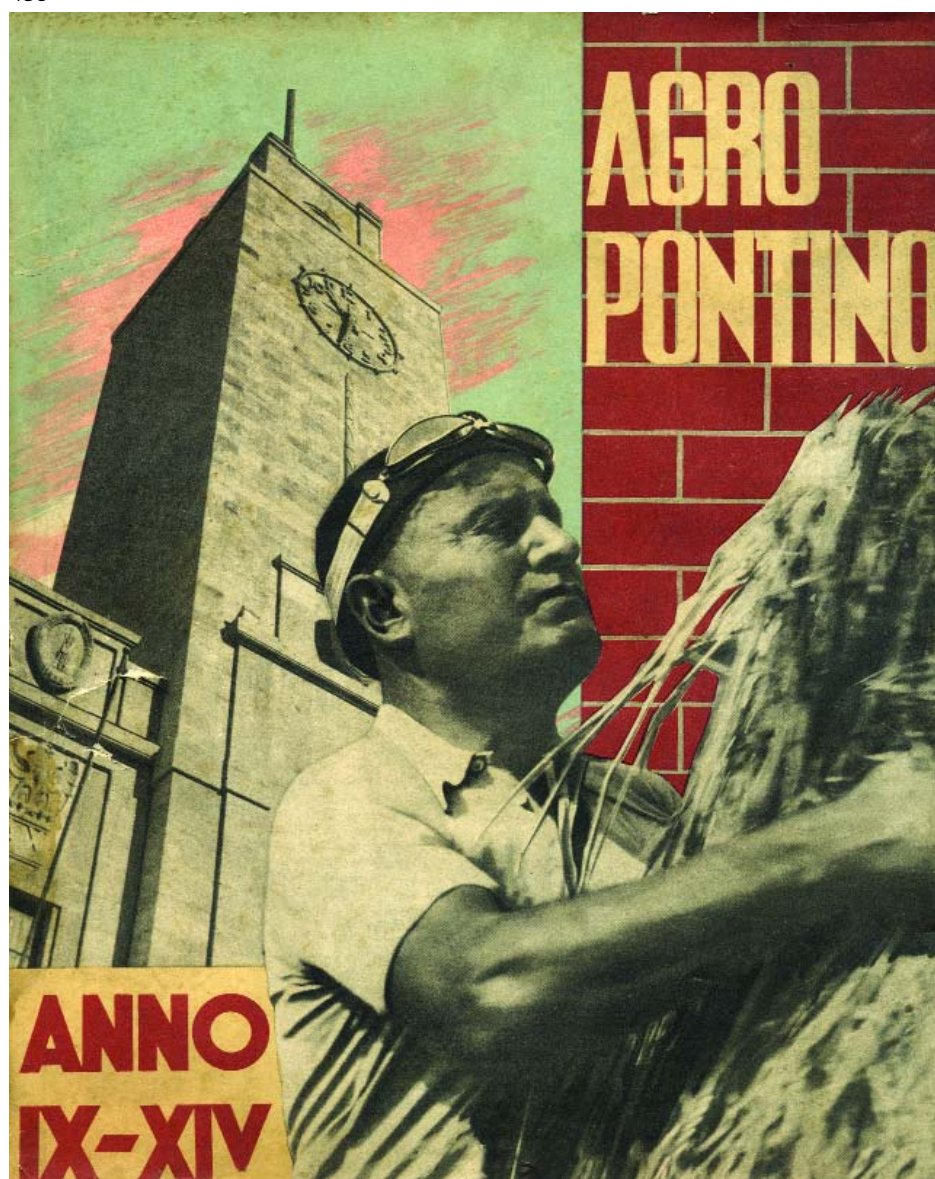
**138.** Italia, 1937

Copertina del volume dedicato all'Agro Pontino. La bonifica di questa zona paludosa a sud di Roma resta forse la più imponente mai effettuata in Italia. Lo stile modernista della grafica di entrambe queste copertine ha valore simbolico: indica come anche in un settore tradizionale come l'agricoltura, il fascismo volesse porsi all'avanguardia

*Italy, 1937*

*Cover of the volume showing the Pontine marshes south of Rome. Reclamation of the land the marshes covered is probably the most important project of its kind ever undertaken in Italy. The modernist graphics also carry a message - that, even in a traditional activity such as agriculture, Fascism planned to be in the vanguard*

138



della meccanizzazione agricola come il più indicato ad assorbire i loro nuovi prodotti. Anche se i nomi che corrono sono grossi, nella realtà il fenomeno non fu molto rilevante di fronte all'importanza che assunsero invece i manufatti costruiti per la guerra e dismessi in seguito a vetustà o per la cessazione delle ostilità.

Storicamente è probabile che le prime parti ex militari che appaiono vistosamente su un trattore, siano le quattro ruote e l'assale anteriore di un Fiat 18BL che i fratelli Gambino di Chieri, in provincia di Torino, adattano sui loro mezzi verso la metà degli anni Trenta. È una "tiratura limitata" (meno di venti esemplari), per uso quasi personale, ma si tratta sempre di veicoli in possesso di tutti i crismi per essere immatricolati all'Uma, e che rimangono attivi per parecchi anni.

### Le trattrici derivate e le Carioche

Nella seconda metà degli anni Trenta in Italia c'è grande fame di trattori, tant'è vero che l'aratura meccanica copre solo il 14 per cento della superficie lavorata. I trattori attivi superano di poco le 30 mila unità; la produzione nazionale si aggira intorno ai 600 esemplari l'anno. Il costo dei modelli importati è inavvicinabile per un'agricoltura schiacciata tra il latifondo e la mezzadria, mentre per il piccolo proprietario è disponibile una manodopera a basso costo. Lo scoppio della guerra in Europa nel 1939 chiude il rubinetto delle importazioni ed apre contemporaneamente la strada alle "derivate". Le "derivate" sono, nel linguaggio burocratico, le trattrici (per le statistiche i trattori sono di sesso femminile!) costruite trasformando

*first military parts to be seen on an Italian tractor were the four wheels and a front axle of a Fiat 18BL installed by the Gambino brothers of Chieri near Turin around the mid-1930s. Very few, perhaps less than twenty of this 'limited edition' were made, yet they were tractor enough to be registered with the UMA, the Agricultural Machine Union, and were in use for several years.*

### Tractors and 'Brazilians'

*In the late 1930s, tractor-drawn ploughs covered only 14% of farmed land. Only a little more than 30,000 tractors were in use throughout the country, and domestic manufacturers made no more than 600 a year. Imported tractors were far too expensive for a farm sector crushed between large estates and share-cropping, at a time when small farmers had access to workers available at low wages. The start of the war in 1939 cut off all imports, and opened the way to 'derived' machines, the bureaucratic term for machines created by transforming other vehicles such as trucks, cars or whatever was to hand. In reality, they had neither the weight, the power nor physical strength to compete with full-fledged tractors, which at that time were still envisaged as a seasonal machine used for ploughing or to power the thresher.*

*'Derived' machines, on the other hand, were what was needed for daily use in regions such as Emilia Romagna, where milch animals had to be supplied with fodder and orchards needed attention throughout the year. The first producers of these vehicles were in or near Reggio Emilia, Parma, Ferrara, Ravenna and Bologna: for the most*

139



139. Italia, 1940 circa.

La vanga è qui presa a simbolo delle terre bonificate

Italy, c. 1940.

Here, the spade symbolises the reclaimed land of the Pontine Marshes where Sabaudia was founded in 1933. The lateral text says: "Visit Sabaudia. Sea, lake, hill, woods..."

140



140. Italia, 1932.

Per promuovere la 'Mostra Nazionale del grano, delle bonifiche e della frutticoltura', D. Tofani rivisita alcuni stilemi tipici della pittura italiana del rinascimento

Italy, 1932.

To promote the National Show of Wheat, Land Reclamation and Fruit Growing, D. Tofani borrowed typical leitmotifs from Italian Renaissance painting

altri veicoli come automobili, autocarri o altro. Nella realtà non hanno peso, solidità e potenza tali da poter essere messe in concorrenza con il “trattore”, che in quegli anni è ancora visto come mezzo stagionale per arare e per movimentare la trebbia. Le derivate, al contrario, sono veicoli d’uso quotidiano richieste in regioni come l’Emilia Romagna dove il bestiame da latte necessita di un rifornimento giornaliero di fieno, o dove il frutteto richiede diversi interventi nell’arco della produzione. Ed è proprio in Emilia Romagna, e in particolare nelle provincie di Reggio, Parma, Ferrara, Ravenna e Bologna, che nascono le prime trasformazioni. Autori sono quei fabbri di paese che sono saliti al rango di meccanici riparatori, di un parco automobilistico striminzito ma molto variegato. Fiat, Ford, Ceirano sono tra le marche sulle quali vengono compiuti i primi esperimenti. In generale, il mezzo, automobile o camioncino che sia, viene completamente svestito, il telaio tagliato e ridotto a una lunghezza di circa due metri, conservando la parte che sostiene il motore. Tolto ogni tipo di molleggio, le ruote davanti possono essere del medesimo veicolo, ma si possono anche usare solamente i cerchi rinforzati da inserimenti in ferro; per quelle posteriori si ricorre alle ruote di camion o si costruiscono ex novo in ferro. Tra il cambio e il differenziale viene inserito un riduttore che ne raddoppia le velocità verso il basso. La carrozzeria è rappresentata dal vecchio cofano motore, e da una panchetta posta su un pavimento in legno. Per quanto riguarda il combustibile, poiché si tratta di motori a ciclo Otto, vengono escogitati i più strani meccanismi per utilizzare il petrolio agricolo.

*part, village smiths who had built up enough skills as mechanics to carry out repairs for a small, but very varied fleet of vehicles. Fiat, Ford and Ceirano were the first machines they experimented with. Generally speaking, the car or lorry was dismantled and the chassis cut down to about two meters, keeping the part where the engine was mounted. All the suspension springs were removed. The front wheels from the original vehicle were often used, although they might be reduced to the rims strengthened with iron inserts. The back wheels usually came from a lorry, or were made for the specific vehicle out of iron. A speed reducer was usually inserted between the gear change and the differential to double speeds in the downward direction. Carriage work came down to the original vehicle’s bonnet and a bench installed on a wooden floor. Most of the engines were diesel, which meant thinking up the strangest mechanisms for adapting them to use agricultural kerosene.*

*Initially, not much material was available for transformation, but a big help was the ban introduced on November 1, 1941 on petrol fuelled cars. Then, in February 1942, a government requisition order laid down that all motor-vehicles made before January 1, 1930 should be seized for demolition to obtain “raw materials particularly necessary for the war economy” (G.B. Guerri, 2002).*

*Corruption was already rife, and it enabled some to keep their quality automobiles, others to hand over vehicles without the mechanical parts, so that mechanics were able to buy some of the more important components they needed. Vehicles*

141



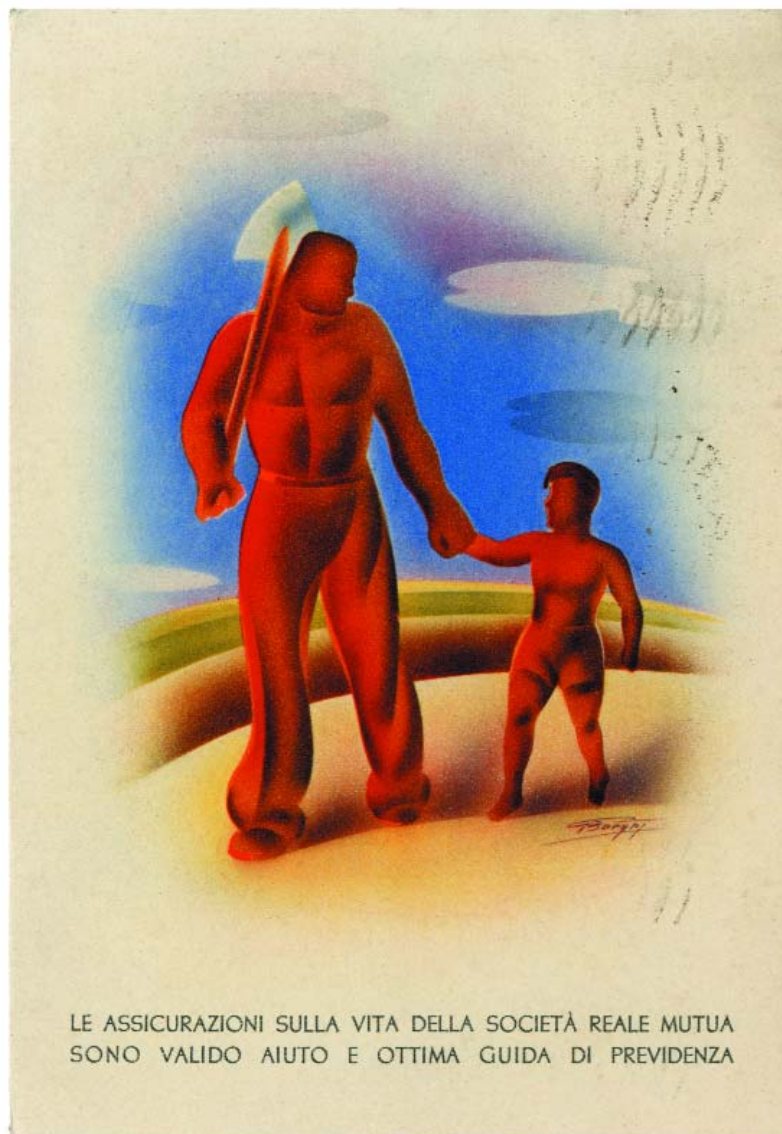
**141.** Italia, 1939  
Secondo la retorica di queste cartoline di regime, anche un oscuro contadino, combattendo per la patria, poteva conquistare la gloria. Non si tratta però di un generico contadino, ma di un "Contadino di Littoria", il centro principale dell'area pontina bonificata, edificata dal nulla a partire dal 1932 e oggi ribattezzata Latina

*Italy, 1939.  
The rhetoric of this postcard claims that even the most humble peasants can win glory by fighting for the homeland. But this is not a generic peasant, rather one from Littoria, the main town in the reclaimed Pontine marshes, built from scratch starting in 1932 and now called Latina*

**142.** Italia, 1939.  
Con questa pubblicità della Società Reale Mutua di Assicurazioni di Torino, G. Borghi ha creato una delle rare opere in cui i valori plastici del novecentismo assumono valenze moderniste

*Italy, 1939.  
In this advertisement for the Turin insurance company, Società Reale Mutua di Assicurazioni, G. Borghi created one of the rare works in which 20<sup>th</sup> century ideas on shape have a modernist tone*

142





Il materiale trasformabile non è, all'inizio, abbondante ma un buon aiuto giunge il primo di novembre 1941 quando viene proibita la circolazione delle automobili a benzina. Poi, nel febbraio del 1942, un provvedimento del Governo stabilisce "la requisizione degli autoveicoli costruiti anteriormente al 1 gennaio 1930, VIII, per destinarli alla demolizione e ricavarne materie prime particolarmente necessarie all'economia di guerra" (G.B. Guerri, 2002).

La corruzione, già dilagante, consente ad alcuni di conservare le macchine di pregio, a molti di consegnare veicoli senza la meccanica e a parecchi meccanici di acquistare alcune tra le parti più nobili delle quali hanno bisogno. I veicoli che nascono da questi assemblaggi vivono da clandestini all'interno delle imprese agricole e sfuggono ad ogni controllo amministrativo sino a quando, nei giorni immediatamente dopo la fine della guerra, i proprietari sono costretti a rivolgersi agli occupanti, per entrare in possesso di qualche gallone di benzina. Negli stessi giorni, i medesimi meccanici, mettono le mani anche sul materiale di entrambi i contendenti messo fuori uso dalla guerra, e immobilizzato nei campi e lungo le strade. Quando gli Alleati lasciano l'Italia abbandonano sul territorio molto materiale. Si tratta tra l'altro di cingollette, camion, automobili, usati o nuovi di pacca, con tonnellate di ricambi come motori, cambi, ponti, ancora imballati. Una abbondanza e una qualità che i nostri artigiani non hanno mai neppure osato sognare! È da questo materiale che nascono le "carioche" che sono le "derivate" del dopoguerra e che vanno ad aggiungersi alle derivate "autar-

*created in this way lived a clandestine life on the farms and stayed out of reach of the authorities until immediately after the end of hostilities, when the owners had to apply to the occupying authorities to obtain a few gallons of petrol. At the same time, mechanics could lay their hands on armaments and vehicles from both sides in the war, at that point knocked out and left in the fields and along the roads. When the allies left Italy, they also left behind a lot of matériel, especially small tracked vehicles, lorries and cars, whether used or brand new, along with tons of spares such as engines, gear boxes, and axles still in their packing cases. There was so much of the stuff and it was of such high quality, beyond the wildest dreams of the mechanics who could make use of it!*

*This provided the raw material for the carioca, or 'Brazilian', the slang name for a post-war 'derived' vehicle. By the end of 1947, the Uma counted 6,959 'derived' vehicles and 'Brazilians' built by 150 craft mechanics. Significantly for the economic gap between north and south that has bedevilled Italy since its unification, only 390 were in central and southern Italy, or the islands. The 'Brazilians' had no documents attesting to origin or ownership. No-one asked for them, and perhaps only ten of the 150 workshops where they were built were capable of drawing up designs good enough for them to go through a testing procedure. These same workshops were then those that appear later as tractor manufacturers.*

*Some energy has been spent on debating why these patched-together, make-shift vehicles should have been called 'Brazilians'. Some people say*

143



**143.** Italia, 1940 circa. Cartolina edita dal Partito Nazionale Fascista. Come si vede, anche i grafici più aperti agli stilemi propri del modernismo internazionale, lavorarono per la propaganda fascista. Negli stessi anni, nella Germania nazista, essi furono invece obbligati a espatriare; alcuni trovarono rifugio e lavoro proprio in Italia

*Italy, c. 1940. A postcard published by the Fascist National Party, an example of how even the graphics artists most open to the international modernist style worked for Fascist propaganda. In Nazi Germany in the same period, they were forced to emigrate, and some of them found refuge and work in Italy*

144



145



**144.** Italia, 1941.

Il grafico Landi promuove i buoni del tesoro (che sarebbero scaduti nel 1950) ricorrendo alla sovrapposizione dell'immagine di soldati in armi e di un aratro

*Italy, 1941.*

*The graphic artist, Landi, superimposes armed soldiers on a plough to sell Treasury bonds (expiry date in 1950). Above, the phrase signed by an M for Mussolini: "It is the plough that makes the furrow, but the sword that defends it"*

**145.** Italia-Eritrea, 1939 circa.

In modo forse solo apparentemente contraddittorio, questa pubblicità della nuova sede del Banco di Roma ad Asmara (Eritrea) usa lo stile più all'avanguardia, ma pone in primissimo piano un aratro tradizionale, lasciando sullo sfondo – e quindi piccolissima – l'immagine di un trattore cingolato

*Italy-Eritrea, c. 1939.*

*In an only apparent contradiction, this advertisement for the Banco di Roma's new office in Asmara, Eritrea, uses an avantgarde style, with a traditional plough dominating the foreground, and leaving a tracked tractor as a small background detail*

chiche” messe insieme sino ad allora con materiali spesso già esausti dall’uso precedente. Alla fine del 1947, l’Uma, censisce 6959 esemplari di derivate, carioche comprese, costruite da oltre 150 artigiani. Significativo che solo 390 di queste si trovano nell’Italia centro-meridionale e insulare.

Sul nome “carioca”, che identifica oggi tutte le derivate, si è molto dissertato ed esistono due correnti di pensiero. Una corrente pensa che alla base ci sia la parola “carriola” e che questa esprima un contenuto negativo. L’altra, più ottimista, attribuisce l’origine al film di Walt Disney, “Fantasia”, che giunse in Italia al seguito delle truppe americane. La musica, i colori, le bellissime ragazze brasiliane, per l’appunto carioche, erano un inno alla vita e alla felicità: ciò che gli italiani cercavano e che non avevano mai visto e che probabilmente credettero di trovare in quel veicolo un pò buffo, dai colori vivaci, generalmente il rosso e il blu proveniente dalle stive della marina americana.

Le carioche non hanno documenti di origine o di proprietà; nessuno li richiede e tra le circa 150 officine dove vengono assemblate, quelle in grado di presentare i disegni idonei ad un collaudo, sono forse una decina, nomi che si trovano in seguito, quali costruttori di “trattori”.

Passata l’ondata fantasmagorica delle carioche, verso la fine degli anni Quaranta, comincia il periodo dove il residuo bellico viene impiegato in modo molto più razionale. È finito il materiale abbandonato nei campi o nascosto nei fienili; sorgono i grandi centri di raccolta come quelli che hanno sede a Gambettola in Romagna, Tombolo in Toscana, mentre lo Stato costituisce l’Arar, azienda

*carioca, in this sense, probably came from cariola, meaning a wheel-barrow, and therefore a pejorative. Others plunge into the cultural anthropology of the animated Walt Disney film, Fantasia. This arrived in Italy with the American troops. One of the episodes includes music, colours, dance and wildly attractive Brazilian girls, the carioche, in a hymn to life and happiness. According to this theory, the Italians may have seen the cartoon girls as what they wanted and had never seen, then extending the name to the slightly comic vehicles in their bright colours, especially reds and blues, from the US Navy’s cargo holds.*

*Towards the end of the 1940s, the wave of ‘Brazilians’ had passed and war scrap was being used much more rationally. There was no more material scattered in the fields or even hidden away in barns. Large collection centres were created at Gambettola in Romagna and Tombolo in Tuscany, while the authorities set up the ARAR, a company whose job was to recover and sell large lots of allied and German war supplies. Then, there were demolition centres like the ones at Monza, Cento, Fiorenzuola and so on, where the more advanced mechanics able to handle vehicle design could go and choose the parts they needed for their tractors.*

### **The recycled tractor**

*If getting by is an art, the Italians are truly a nation of artists. It is amazing what they managed to do with recycled war material. Building a tractor from recycled parts meant having quite a high level of mechanical know-how and a good understanding of the tasks a tractor would have*

146



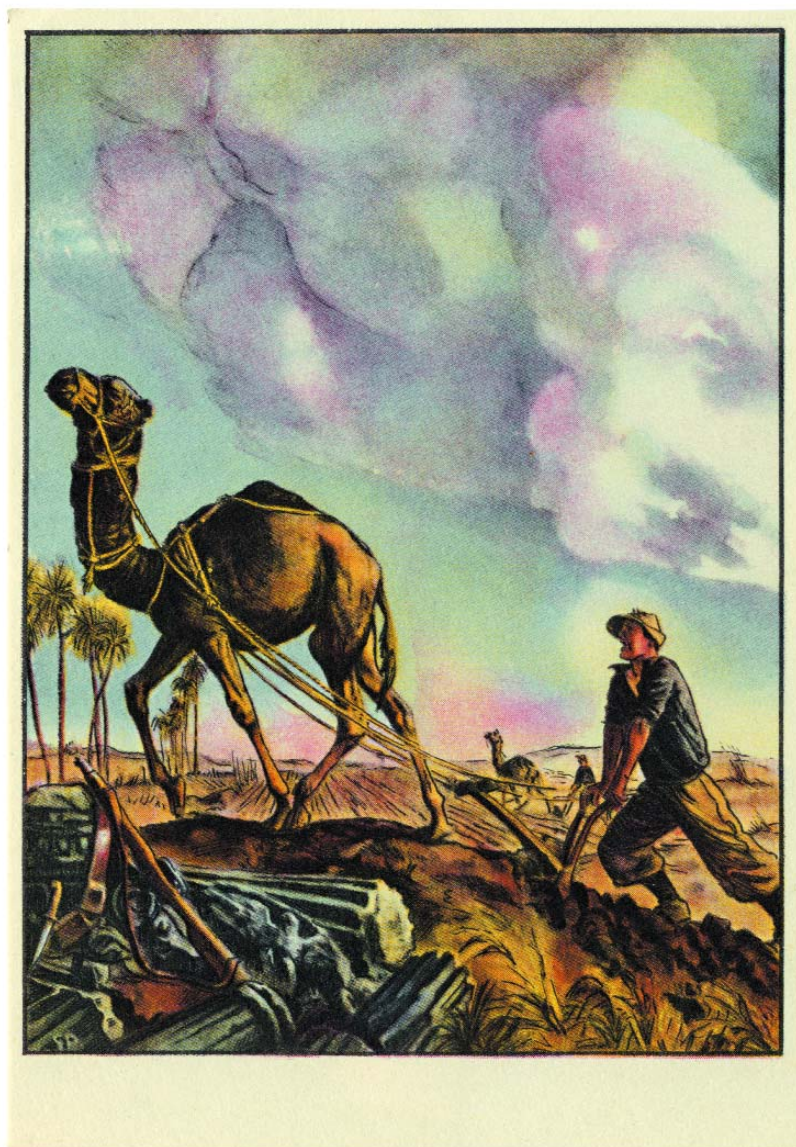
**146.** Italia, 1911.  
Il bue italico e il dromedario africano, aggiogati assieme, celebrano la colonizzazione della Libia appena conquistata

*Italy, 1911.  
The Italian ox and African dromedary yoked together celebrate Italian colonisation shortly after the invasion and occupation of Libya  
D'Annunzio's verse says: "With me, with me towards the burning desert, I with me towards the sphinxless desert, I awaiting footprint, furrow, seed"*

**147.** Italia, 1939 circa.  
Al dorso di questa cartolina della Milizia, una frase di Mussolini dice: "Voi dovete armonizzare il combattente col lavoratore, il soldato con il colonizzatore. I legionari romani, dopo aver conquistato le colonie, aprivano le strade, dissodavano il terreno"

*Italy, c. 1939.  
On the back of this postcard of the Militia, a phrase of Mussolini's says: "You must harmonise combatant with worker, soldier with coloniser. After conquering the colonies, the Roman legionaries built roads and cleared the land"*

147



dedicata al recupero e alla vendita in grandi lotti del materiale militare alleato e non.

Esistono poi centri di demolizione veri e propri come Monza, Cento, Fiorenzuola, e altri, dove gli artigiani più evoluti in grado di progettare un trattore, vanno a scegliere i pezzi necessari per realizzarlo.

### Il trattore di recupero

Se l'arrangiarsi è un'arte, gli italiani sono veramente un popolo di artisti! A vedere cosa sono riusciti a realizzare con materiale di recupero, c'è da rimanere sbalorditi. Innanzi tutto per costruire un trattore con pezzi recuperati, bisogna possedere delle cognizioni meccaniche di base non indifferenti, poi bisogna avere una discreta conoscenza del lavoro che il trattore dovrà compiere.

Alla nascita di questi trattori veri e propri, sia nell'aspetto che nelle funzioni, ci sono ingegneri di fresca laurea, artigiani con buone esperienze nel settore e agricoltori con l'estro della meccanica, i quali giungeranno anche a vendere o ipotecare il podere per disporre del danaro occorrente alle prime realizzazioni.

Gli ex agricoltori insistono su alcune caratteristiche fondamentali come la velocità minima per arare al meglio con attrezzi carrellati (il sollevatore meccanico o idraulico era impensabile), oppure l'angolo di sterzata per manovrare su capezzagne tracciate per gli animali. Gli ingegneri dal canto loro sono chiamati a progettare veicoli affidabili e instancabili.

Dapprincipio si assemblano organi funzionanti completi come i motori (che vengono "petrolizzati"), i ponti motrici (che vengono dimensionati), i cambi (anche due in linea), le scatole dello sterzo.

*to do. And these were real tractors, in terms of what they looked like and what they could do. They were the invention of newly graduated engineers, experienced mechanics and farmers with a talent for machines. Some of them sold or mortgaged their land to get the money they needed to make their first machines.*

*These ex-farmers insisted on some fundamental characteristics. There was a minimum speed acceptable for quality ploughing with trailer mounted implements (a mechanical or hydraulic lifter was unthinkable), or a minimum wheel-lock to turn in the space given for headlands and farm roads traced by draught animals. The engineers were also asked for untiring reliability.*

*Initially, complete functional groups were assembled: engines, which were adapted for kerosene, axles of the right size, gear boxes of which two might be mounted in a line, and steering gear. Improved style came in later, in Emilia Romagna where good taste has always been a factor, for finely made things as well as culinary delicacies, for example, tortellini, parmesan cheese and culatello, the lean ham-like salame made from the pig's rump.*

*In this vein, tractors got the style treatment on the outside, when inside they still consisted of recycled gear boxes, differentials and axles, while the engines were made by specialists. Tracked versions joined the wheeled ones. Soon, small English and American tracked vehicles were being sliced in half longways and cut down for orchard work. Later, the mechanics would take only the two track mechanisms and design a specific chassis to*

148



**148.** Italia, 1939 circa.  
Gino Boccasile pone il nostro  
legionario-agricoltore sotto  
la simbolica protezione  
di Giulio Cesare

*Italy, c. 1939*

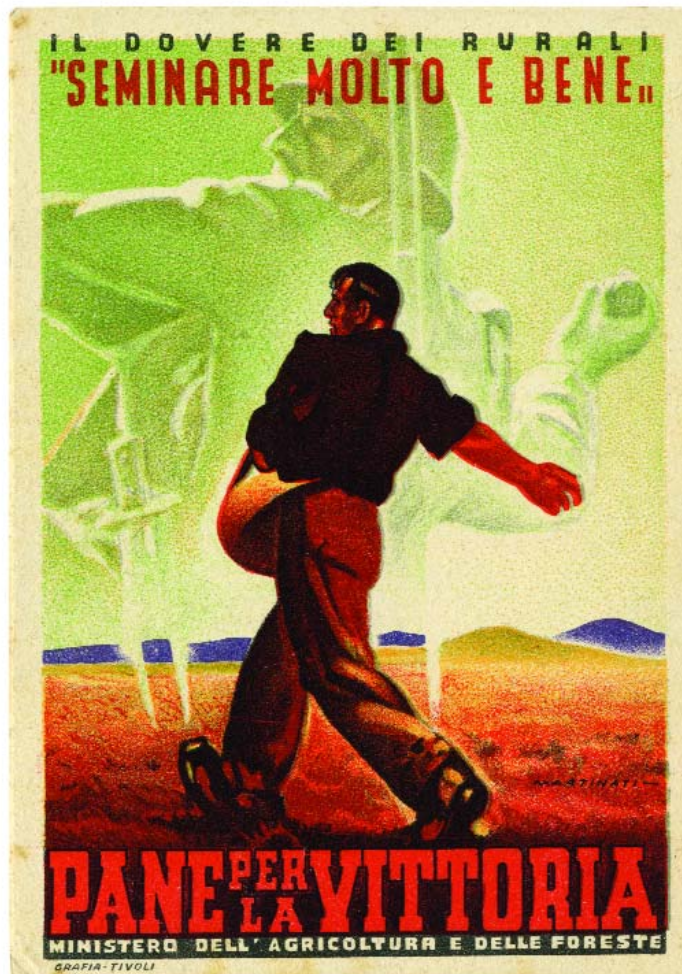
*Gino Boccasile places the  
"legionary-agriculturist" under  
Julius Caesar's symbolic  
protection*

**149.** Italia, 1940 circa.  
Martinati ricorda che si serve  
la patria in guerra anche  
producendo pane e che quindi  
"il dovere dei rurali è seminare  
molto e bene"

*Italy, c. 1940.*

*Martinati recalls that the  
homeland can also be served  
in time of war by making  
bread so that "the duty of the  
rural people is to sow much  
and well"*

149



Col tempo, si avverte il desiderio di migliorare lo stile: siamo in una zona, l'Emilia Romagna, dove il gusto del buono si sposa al piacere del bello, come testimoniano il tortellino, il parmigiano e il culatello! Il trattore viene disegnato nel suo esterno e lo si "riempie" col materiale di recupero come cambi, differenziali, assali, mentre per i motori ci si rivolge agli "industriali" costruiti dagli specialisti.

Accanto alle versioni a ruote, nascono i cingolati. All'inizio ci sono le cingollette inglesi e americane che vengono tagliate longitudinalmente a metà, quindi "ristrette" per renderle più snelle e idonee al lavoro nel frutteto. In seguito si preleveranno solamente le due catenarie complete e si progetterà un carro specifico nel quale verrà inserito il pacco degli ingranaggi del cambio e i freni di sterzo, mentre per il motore, che oramai deve essere per forza Diesel, ci si rivolgerà al "nuovo" grazie alle decine di costruttori soprattutto tedeschi e inglesi.

### **L'arte della trasformazione**

La riconversione agricola dell'industria bellica non riguarda solo mezzi meccanici nati per la guerra e finiti a lavorare nei campi. Parti di quei mezzi creano vaste opportunità per sviluppare delle sinergie che contribuiranno in modo considerevole alla nascita di alcuni poli produttivi dai quali l'agricoltura attingerà a piene mani. La città di Cento, vicino a Ferrara, a questo proposito può essere considerata emblematica. Sino alla metà del secolo diciannovesimo, il Paese vive di agricoltura: canapa, barbabietole da zucchero e "manomorta", lascito di Matilde di Canossa, che offre, a rotazione, l'uso delle terre alle famiglie residenti. A

*fit them into which would be inserted the package of gears, brakes and steering gear. The engine, which by now was always a diesel, was usually bought new from a large range of above all German or British manufacturers.*

### **The art of transformation**

*Transforming war machines for use in the fields was, however, only part of the story. The work involved also activated the development of extensive synergies which contributed to the emergence of areas of industrial know-how that would later be a source of technology for agriculture. A case in point is Cento near Ferrara, which in the mid-1800s was a farming town whose main crops were hemp and sugar-beet, and whose specific context was in part decided by the mortmain, the legacy of Countess Matilde di Canossa (1046-1115), whereby the land was cultivated by the resident families in rotation. The foundations were laid for the next phase when, in 1909, the Veneta railway company inaugurated the first stretch of its line which would link Cento to Modena and Ferrara by 1916.*

*Cento was one of the line's depots and, only a few years later, an enterprising young man from the town, Ugo Martelli, would start buying railway scrap: ready to be demolished locomotives, wagons and carriages to be dismantled and turned into something else, creating jobs for local mechanics and artisans.*

*In 1924, when only 23, Martelli made a trip of about twenty kilometres to Poggio Renatico. This was because, in World War I, the town was the site of an airforce base where planes were assembled*

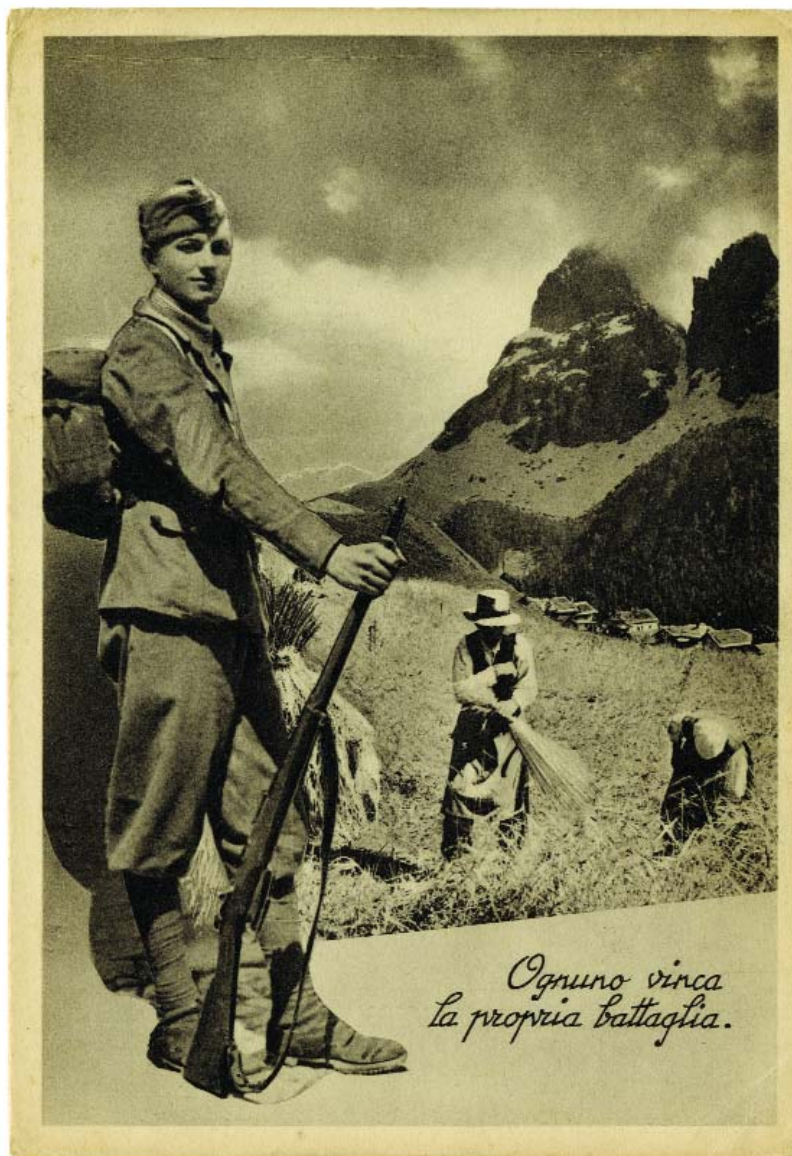
**150.** Italia, 1936 circa.

Questa cartolina della Milizia reca al dorso la seguente frase di Mussolini: "Se è vero che il fascismo è nato in una città, è del pari vero che se non avesse avuto nelle fanterie rurali il suo poderoso, disciplinato esercito di combattenti, il fascismo non avrebbe mai rovesciato la vecchia Italia"

*Italy, c. 1936*

*This Militia postcard has the following phrase from Mussolini on the back: "If it is true that Fascism was born in a city, it is equally true that if it had not had its rural infantry as a powerful and disciplined army of combatants, it would never have overturned the old Italy"*

151



150



**151.** Italia, 1941.

Ancora una volta si fa leva sull'accoppiata retorica soldato-contadino

*Italy, 1941.*

*Another example of a rhetorical coupling of soldier and peasant.*

*The slogan says; "Each wins his own battle"*



Cento si trovava anche un deposito della ferrovia “Veneta” che collega Modena a Ferrara. Da questo deposito Ugo Martelli, un intraprendente “rotta-maio” acquista locomotive, vagoni, carrozze che smonta, demolisce, trasforma, creando opportunità di lavoro per meccanici e artigiani.

Ugo Martelli iniziò questa attività appena 23enne, nel 1924, quando acquistò uno stock di aerei militari a Poggio Renatico, un paese a una ventina di chilometri da Cento dove, durante la Grande Guerra, esisteva una base per il montaggio e la preparazione dei velivoli da consegnare ai reparti operativi. Con l'aiuto della moglie e di qualche familiare li demolì. I piccoli cavi di acciaio e i minuscoli cuscinetti a sfere che componevano i vari comandi, li vendette alle Officine Ortopetiche Rizzoli di Bologna per la realizzazione degli arti artificiali, recuperando in questo modo l'importo dell'intero stock. Nell'estate del 1945, Martelli ottenne dal Comando Militare Alleato l'autorizzazione al recupero del materiale bellico abbandonato dalle truppe naziste in precipitosa ritirata. La concentrazione a Cento di tutto questo materiale mise in moto l'“arte” della trasformazione. In quel periodo mancava tutto, ma in particolare mancavano i piccoli motori per far funzionare le pompe e quant'altro richiedeva il comparto agricolo. Martelli assunse allora Giovanni Vancini, ex caporeparto della sezione motori aerei delle famose Officine Reggiane il quale realizzò un piccolo motore a scoppio, poi, nel 1947, il primo motore Diesel italiano raffreddato ad aria. Per rendere l'idea del recupero svolto in questa come in altre occasioni, basti pensare che il primo albero del motore diesel fu ricavato dalla piastra di acciaio

*and put through final testing before being delivered to the operational squadrons. Martelli bought a number of planes and, helped by his wife and a few relations, dismantled them. The small steel cables and minute ball-bearings used in the various controls were sold to the Rizzoli orthopaedic workshops in Bologna to make artificial limbs, which paid off the whole cost of buying the planes.*

*Returning to war scrap many years later, in 1945, Martelli got permission from the Allied Military Command to recover war matériel abandoned by Nazi troops during their headlong retreat. He transported what he found to a depot at Cento, which set in motion the ‘art of transformation’ in the town. At the time, not very much was available, including for example small engines to work pumps and many other small pieces of equipment for farmers. Martelli hired Giovanni Vancini, the former head of the aeroplane engines division at the famous Officine Reggiane. He produced a small internal combustion engine and, in 1947, the first air-cooled Italian diesel engine. Recycling was still the name of the game, and the first engine shaft was cut from a piece of steel armour plating from a German tank. Vancini traced the outline, and then cut it with an oxy-hydrogen blow-pipe (F. Accorsi, S. Lodi). Further finishing was needed, but the part was a crucial component in the Vancini engine, which later became the VM, for Vancini and Martelli, subsequently a major producer of diesel engines for agriculture, industry and also auto makers in Italy and throughout the world.*

*Farming was not the only focus of attention*

**152.** Italia, 1941.

Durante il ventennio si poteva essere antifascisti anche solo evitando la retorica di regime e attenendosi strettamente ai fatti e facendo uso di un essenziale stile razionalista

*Italy, 1941.*

*During the twenty years when Fascism was in power, one of way being anti-Fascist was to avoid the regime's rhetoric and stick closely to the facts, within an unadorned rationalist style*



152

**153.** Italia, 1942.

Al Distretto Militare di Savona si entra con in spalla la vanga e si esce con il fucile

*Italy, 1942.*

*At Savona's Military District, the recruit goes in with a spade on his shoulder and comes out with a rifle*



153

della corazza di un carro armato tedesco; Vancini vi disegnò la sagoma poi ritagliata con la fiamma ossidrica, quindi lavorata (F. Accorsi, S. Lodi). I motori Vancini, in seguito VM, ebbero una vasta diffusione nel settore agricolo in Italia e all'estero.

Oltre all'agricoltura, anche il settore del movimento terra attirò l'attenzione dei fornitori ex militari. Ansaldo, Savigliano, Breda non andarono tuttavia a scontrarsi, come nel caso delle macchine agricole, con i costruttori tradizionali perché questi non c'erano. Non esisteva, infatti, nell'Italia pre-bellica, questa tipologia di macchina, tant'è vero che si parlò d'offesa alla bandiera quando Rodolfo Graziani, governatore d'Etiopia, acquistò negli Stati Uniti un centinaio tra bulldozer, escavatori e livellatrici, per costruire le strade dell'Impero. Al "movimento della terra" si provvedeva con braccia, badile e carriola, mentre per compimerla c'erano i compressori o schiacciasassi come i Bubba a testacalda e i Breda a vapore.

Sbarcando in Italia gli Alleati si portarono dietro, oltre ai cannoni e ai camion anche bulldozer, lame, pale, e tutto quanto poteva servire a costruire non tanto le strade, quanto le piste d'atterraggio. Quando queste macchine nel dopoguerra furono vendute a peso, esse non finirono nel rottame e nemmeno cannibalizzate. Vennero revisionate e rimesse in funzione da parecchi artigiani che le presero come campione per costruirne altre, spesso migliori, sfruttando i residui bellici come i motori dei carri Sherman e Pershing. Il fenomeno ebbe l'epicentro nel ravennate (Amog, Beltrami, Ghinassi, Venieri), con punte nel bolognese (Benati) e nel forlivese (Rossi). A questi e agli altri pionieri

*among war scrap recyclers. Ansaldo, Savigliano, Breda and the like also turned their minds to earth-moving machinery, a type of product not found in pre-war Italy. Indeed, there were allegations of an offense against the nation when, in the late 1930s, Rodolfo Graziani, then governor of Fascist occupied Ethiopia, bought about a hundred bulldozers, diggers and graders from the United States to build roads in this territory the Fascists believed would be the cornerstone of a future empire. At the time, earth was moved by spades, wheelbarrows, baskets carried on head or shoulders, and arm power, and the surfaces of future roads were compressed using Bubba hot bulb and Breda steam compressors and rock crushers. This, then, was an area of manufacturing in which Ansaldo and the rest did not have to go head to head with traditional manufacturers.*

*When they landed in Italy, the Allies brought with them bulldozers, graders, loaders and anything else they might need to build air strips as well as roads. After the war, these machines were sold off by weight, but they did not finish up as simple scrap, nor even as a source of spare parts. For the most part, they were mended and got back to work by mechanics who then used them as models to build new, and often better ones, using discarded Sherman and Pershing tanks for the engines. The heart of this industry was around Ravenna, with companies like Amog, Beltrami, Ghinassi and Venieri, matched to some extent by Benati and others near Bologna and Rossi near Forlì. These and other pioneers who made their start in earth-moving equipment thanks to aban-*

**154.** Italia, 1940 circa.  
"Vanga e medaglia" è una delle più famose immagini di propaganda create da Gino Boccasile

*Italy, c. 1940.*

*The caption reads, Spade and Medal, one of the most famous propaganda images created by Gino Boccasile*

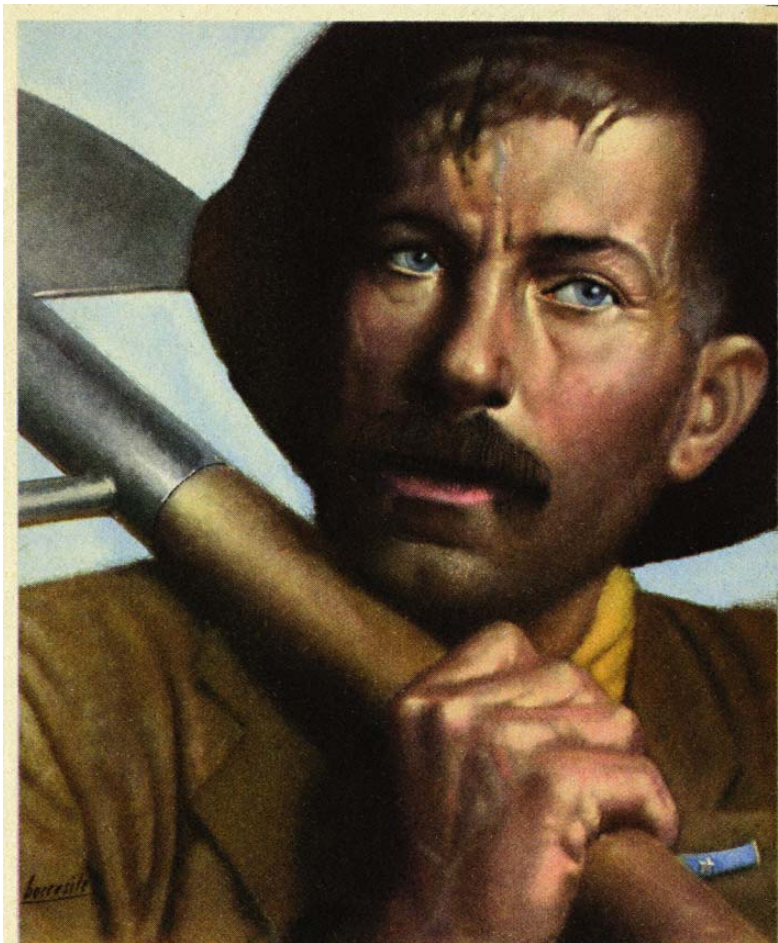
**155.** Italia, 1939 circa.  
Così come il falchetto fu il simbolo del contadino comunista, la vanga fu il simbolo di quello fascista

*Italy, c. 1939.*

*Just as the Communist agriculturist's symbol was the sickle, the spade was the Fascist's.*

*The phrase above initialled M for Mussolini says: "The greatest fecundity must be given to each clod of earth"*

154



*Vanga e medaglia*

155



che debuttarono nel settore grazie al recupero di materiale militare, va il merito di aver accelerato la ricostruzione del Paese e di aver dato vita ad un'attività nella quale molte aziende continuano tutt'oggi a distinguersi sul piano internazionale.

La Seconda Guerra Mondiale modificò anche il carattere di molti italiani. Vennero strappati dai campi, dagli uffici, dalle scuole, milioni di persone che furono messe in contatto col pericolo e le distruzioni di un conflitto crudele come mai si era visto prima. Per sopravvivere ai momenti più rischiosi, gli psicologi sostengono che queste persone furono costrette a fantasticare situazioni positive col risultato che molte attività del dopoguerra vennero sognate nei rifugi, sotto i bombardamenti. I contadini, nella loro mente, impiantarono frutteti, livellarono terre, crearono macchine che avrebbero arato, seminato, mietuto. Negli stabilimenti, le mani degli operai lavoravano per la guerra, mentre la mente andava al "dopo". Migliaia di contadini che si erano "arrangiati" dietro carri armati, camion, meccanismi di ogni tipo, tornati a casa, non ne vollero più sapere di buoi e di letame; modificarono un residuo e si diedero al contoterzismo, oppure aprirono bottega da meccanico per riparare tutto ciò che c'era da rimettere in ordine. Molti realizzarono semplici attrezzi agricoli, alcuni costruirono macchine e trattori perché erano le cose delle quali i loro vicini avevano bisogno.

Le esperienze belliche ebbero una grande influenza nelle scelte di questi "reduci". Scottati dalla fragilità e dalla scarsa affidabilità delle cose che ebbero tra le mani durante la guerra, quando si trattò di realizzare i loro mezzi ne fecero dei monu-

*done war machines had the merit of speeding the country's reconstruction and founding a special branch of production in which Italian companies still excel internationally.*

*If World War II changed the conditions of Italian industry, it also changed the lives of millions of Italians, who were uprooted from their fields, offices and schools to experience the danger and destruction of all-out conflict. Some psychologists believe that people manage to survive the worst risks by fantasising about more positive and encouraging situations. In shelters or under bombardment, peasants were mentally planting orchards, levelling land and creating the machines that would help them plough, sow and harvest. In factories, the hands of the workers may have been working for the war effort, but their minds were running ahead to what would happen after.*

*These dreams found realisation when the war was over. Thousands of agriculturists who had spent the last few years with tanks, trucks and war machines of all kinds returned home fully convinced that they should no longer pass their time with oxen and manure. They modified war scrap or opened up as sub-contractors. or opened up workshops, ready to repair what needed repairing. Many built simple agricultural implements, and others made machines and tractors. This was what their neighbours needed.*

*If there is any truth in this theory, the experience of war also made them acutely aware of the fragility and unreliability of the machines they were asked to use in war-time. When they came to make their own machines, they thus placed a pre-*

156



**156.** Italia, 1930.

Publicità presente sulla rivista *Natura*. Sin quasi alla fine degli anni Trenta, sulle nostre riviste di settore, erano numerose le pubblicità dei trattori Ford e di marche americane di carburante. In campo pubblicitario è frequente il caso di immagini usate sia come illustrazioni di riviste che come cartoline

*Italy, 1930*

*Advertising in the magazine, Natura. Almost to the end of the 1930s, Italian publications carried advertising for Ford and US petrol makes.*

*The same images seen in advertisements were often used in postcards*

**Nelle pagine seguenti**  
**On a following pages**

**157.** Italia, 1938 circa.  
Cartoncino illustrato da  
Duilio Cambellotti

*Italy, c. 1938.*

*Postcard illustrated by  
Duilio Cambellotti, as part  
of the Fascist regime's  
campaign for national  
self-sufficiency*

**158.** Italia, 1932.

Lo stile futurista è il più  
adatto a esprimere la  
meccanizzazione agricola

*Italy, 1932.*

*The Futurist style was the best  
choice when giving graphical  
expression to agricultural  
mechanisation*

menti indistruttibili. Per esempio, quando constatarono che i lamierati erano di scarsa qualità e arrugginivano facilmente, realizzarono parafranghi e cerchi delle ruote in fusione. Analizzando molte di quelle macchine costruite negli anni a ridosso del conflitto, si prova la sensazione di essere di fronte a oggetti costruiti letteralmente a “prova di bomba”

*mium on an indestructible reliability. When they saw that the metal plate was of poor quality and rusted easily, they cast their own bumpers, mudguards and rims. Looking at many of the machines made in the immediate post-war period, you get the feeling that they were truly intended to be bomb-proof.*

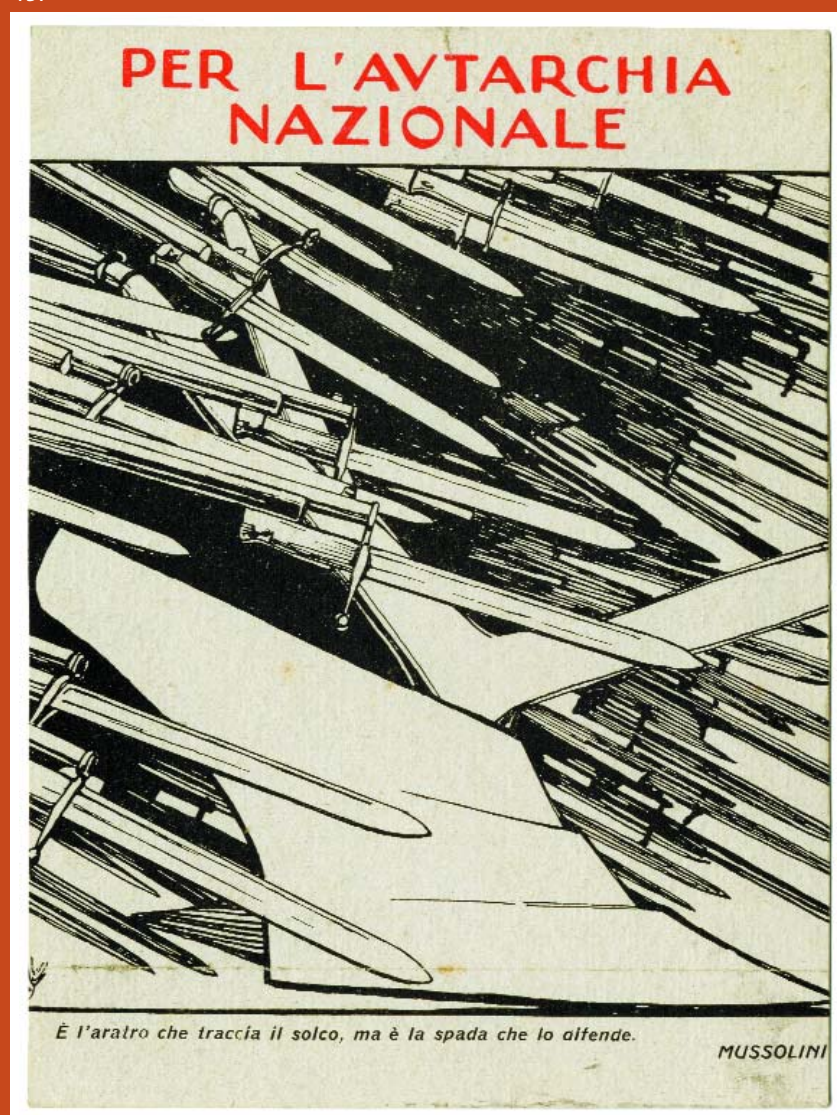
### Riferimenti bibliografici *Bibliography*

Marco Doria: *Ansaldo, l'impresa e lo stato*. Franco Angeli, 2a Ed. 1990. Pag. 229.

Ferry Porsche, Gunther Molter: *La saga dei Porsche*. Giorgio Nada Editore, 1991. Pag. 70.

Giordano Bruno Guerri: *Rapporto al Duce*. Mondadori 2002. Pag. 235.

Franco Accorsi, Silvano Lodi: *VM, una meravigliosa avventura*. Senza luogo ne data.



Tutta la terra, d'ogni parte intorno, era gialla sotto il sole: e un canto di lontane trebbiatrici solcava solo il silenzio.

Carlo Levi, *Cristo si è fermato a Eboli*, 1945