

Barrocciai, vaglini e “aciacabrèccia”

La figura del barrocciaio - nella documentazione scritta si trovano anche i termini di carrettiere, "carrettajo" o "birociaro" - è legata al mondo dell'edilizia e dei lavori stradali. Spettava a lui il trasporto ai cantieri edili di laterizi e calce dalle fornaci e di rena (“carate di arena”) dal Tevere, lo sgombero delle macerie (“careggio di calcinacci” o “scarichi macerie”) e l’approvvigionamento di pietrisco e breccia per le strade. Il suo barroccio era inoltre a disposizione per ogni altro trasporto; spesso bisognava portare materiale da e per la stazione ferroviaria.

In genere si trattava di umili lavoratori, con occupazione sporadica, il cui unico capitale era rappresentato dal barroccio e da un cavallo o un mulo. Riferendosi a quelli che operavano nei centri rurali intorno a Città di Castello, il settimanale “La Rivendicazione” scrisse: “Hanno periodi lunghissimi di disoccupazione e quando lavorano sono pagati molto poco, dato che con lo scarso guadagno devono provvedere al mantenimento della bestia”¹. I barrocciai di Città di Castello stavano appena un po’ meglio, perché godevano di maggiori opportunità di lavoro.

C’è scarsa documentazione su di loro, ove si eccettuino i rendiconti delle tariffe pagate per il trasporto di macerie, breccia e rena (a viaggio), di pietrisco e breccia (a metro cubo), di calce (a some) e di laterizi. La cronaca politica si interessò di questi lavoratori nel 1908, quando vi fu un vano tentativo di costituire una lega di categoria. I socialisti tentarono di convincerli che era loro

“interesse d’andare d’accordo e di non farsi una concorrenza rovinosa” e riuscirono a raccogliere in una riunione una cinquantina di barrocciai di San Giustino, Selci, Lama, Città di Castello, Lerchi e Trestina. I socialisti non nascosero la difficoltà di costituire una lega e i “gravi dubbi sulla sua vitalità”. Espressero queste considerazioni: “I barrocciai non sono degli operai, che dipendono da un padrone; vivono



dispersi nella campagna qua e là, e i legami fra loro sono molto scarsi”. Inoltre appariva arduo dare omogeneità alle tariffe e vigilare sulla loro attuazione, e così pure “dare alla lega il carattere di una società di assicurazione contro la mortalità delle bestie [...], per il diversissimo valore di queste”. L’obiettivo di dar vita a una cooperativa di trasporti era ritenuto “impossibile”. I socialisti finirono con l’auspicare l’iscrizione dei barrocciai alla Federazione Contadini: “I

¹ “La Rivendicazione”, 23 maggio 1908. Diversi barrocciai di Lama e della limitrofa campagna, secondo il periodico, d’inverno erano costretti a emigrare.

barrocciai e specialmente quelli che stanno in campagna hanno contatti continui con i contadini, e questi possono con una indiretta concorrenza tagliare i viveri ai barrocciai, eseguendo per ordine e per conto dei padroni trasporti gratuiti o quasi”².

Nella seconda metà degli anni '30 si contavano nel comune una cinquantina di barrocciai e carrettieri; una dozzina di essi operavano in città e nelle sue immediate vicinanze³. Ad avere maggior lavoro erano soprattutto i Ghigi e i Paradisi, nel quartiere di San Giacomo; poi i Crocioni, alla Mattonata⁴.

Di alcuni barrocciai sono tramandati i soprannomi: così come i documenti dell'Ottocento parlano di "Guercino", "La Mea", "Mearino" e "Peliccia", tra gli anni '30 e '50 del Novecento divennero universalmente noti i vari "Lescàro", "Bocóne", "Chiuccolino", "Medóro", "Mazzanghino", "Mezalira", "Carnevèle", "Sterpéto" e i "Pietróni"⁵. La loro attività lasciava una decisa impronta nei quartieri popolari. Remo Ruggieri scrisse di Abramo Crocioni ("Mazzanghino"), suo vicino alla Mattonata: "Commerciava in cavalli, ma soprattutto faceva il trasportatore delle merci con il barroccio a quattro ruote, della rena e della breccia con lo scarcarello ribaltabile a due ruote. La



stalla di Mazzanghino dava direttamente sulla via, nella quale si riversava l'afrore del fieno, del sudore delle bestie accaldate e della paglia intrisa di concio"⁶. Altrettanto vivido il ricordo negli abitanti di San Giacomo dei cavalli di Natale Ghigi ("Carnevèle"): "Carnevèle" stacchèa le bèstie sul vicolo dei Vitèli, pu gni dèa na paca sul culo e allora ste bèstie partiono e andèono lè a la fontanèla a San Giovàn

Decollèto; quando aèon beùto e éron sèzie, artornèono da sè. Eron bèstie adomesticchète. Si sporchèono sul vicolo ci pensèa la pora Terésa, la mojje del barocièio. Le puliono spesso a le bèstie; brusca e strijja."⁷ Sembrava avere un'anima anche il cavallo di Angiolo Franchi ("Mezalira"): "Mezalira andèa sempre a l'osteria del Principe, a Rignaldélo. Tenèa sempre 'n cavalo giò al Tevere, 'Tombolino'; la sera stu cavalo andèa sò pièno pièno e gni facèa cenno col muso che era ora d'artornè a chèsa a la Matonèta"⁸. A San Giacomo, in via San Giorgio, il

² Ibidem, 6 giugno 1908; cfr. anche ibidem, 23 maggio, 16 giugno e 8 ottobre 1908.

³ Cfr. ACCC, *Censimento industriale e commerciale 1937-1940* cit. La frazione di Trestina ne contava sei.

⁴ Dei Ghigi si parla diffusamente più oltre. I fratelli Azelio e Domenico Paradisi stavano in via Sant'Andrea. Anche Abramo (1908-1976) e Pierino (1911-1941) Crocioni erano fratelli.

⁵ "Lescàro" era Vincenzo Bianconi, "Bocóne" tal Ceccarini, "Medóro" Corrado Coltrioli, "Mazzanghino" Abramo Crocioni, "Mezalira" Angiolo Franchi, "Carnevèle" Natale Ghigi, "Pietróni" i fratelli Mearelli.

⁶ REMO RUGGIERI, *Il rione dove sono nato*, in *MCCCXL Festa della Mattonata*, 4-6 ottobre 1991.

⁷ *Testimonianza di Luigi Tanci*.

⁸ *Testimonianza di Angelo Bistoni*. Angiolo Franchi (1922-1985), che lavorava con uno "scarcarello", si dedicava sporadicamente anche alla vendita di porchetta di fronte all'osteria di Angelo Bistoni ("osteria de Ciacino"), a

barrocciaio “Sterpeto” incuteva un po’ di paura nei ragazzi. Ha scritto Dino Marinelli: “La voce più forte [era] quella di Sterpeto; l’odore più forte quello di Sterpeto. Il suo regno, un antro nero come la pece a metà vicolo da dove usciva un prorompente lezzo di stalla. Sua compagna era una mula. Con lei parlava, litigava, a volte l’accarezzava. Con tutti gli altri litigava e basta. Aveva un forcone Sterpeto, attrezzo di lavoro ma anche di minaccia ed una lunga frusta che faceva schioccare a seconda dell’umore. Corpulento, con barbaccia. Una camicia senza collo d’estate, un pastrano d’inverno; un cappellaccio a larghe tese, senza più forma, che mai si toglieva.”⁹ Tra i barrocciai e gli ancora pochi guidatori di autovetture non correva buon sangue. Ecco l’esperienza di Angelo Saloni: “Guidare era difficile: strade strettissime, un alto strato di breccia; partivano certe sassate da sotto le ruote! E poi i barrocciai! Loro portavano il mulo in mezzo alla strada e lo facevano andare avanti; poi magari si addormentavano stesi sul barroccio, con il mulo che li portava avanti. Bisognava stare attenti a non urtarli. Spesso si arrabbiavano pure.”¹⁰

I Ghigi, Natale e i figli Elio e Alibrando, tenevano tre cavalli, uno per ciascuno. Ricorda Alibrando: “Un cavallo ci faceva 10-12 anni. In casa mia c’era la legge che il cavallo aveva la precedenza su tutti. Quando si tornava dal lavoro, prima si pensava ai cavalli, poi si andava a mangiare noi. Gli si dava il
l’acqua, con la segala, favetta, la farina d’orzo, bestia. Alla sera, quando si mettere a posto i cavalli, bagnati; poi s’andava a tornare giù per pulirli, mangiare l’avena, cinque o



‘beverone’, la farina con oppure la farina di fave, la secondo le necessità della tornava, prima bisognava asciugarli se erano cena. Dopo cena si doveva strigliarli e dargli da sei chili al giorno per uno.

Se si usciva di sera, si tornava generalmente verso le undici, per ‘governarli’ un’altra volta. Alla mattina, alle tre e mezzo o alle quattro, s’alzava il mio babbo, a ‘governarli’ di nuovo; così, alle sei, quando s’andava via, avevano mangiato con tranquillità ed erano già pronti. Altri davano da mangiare ai cavalli poco prima di partire; ma in quel modo il cavallo non mangiava. Noialtri gli si dava in media dai cinque ai sei chili d’avena al giorno a ciascuno; tre o quattro chili la sera e un paio alla mattina. Non si era mai liberi la domenica; una domenica toccava andare a prendere il fieno, l’altra domenica si portava via il letame.”¹¹

Nella storia dei Ghigi si riflette l’evoluzione di questo mestiere a Città di Castello nel Novecento.

Rignaldello.

⁹ DINO MARINELLI, *Storie castellane tra chiese e osterie*, L’altrapagina, Lama di San Giustino 1994, p. 9.

¹⁰ *Testimonianza di Angelo Saloni*.

¹¹ *Testimonianza di Alibrando Ghigi*. Nel 1937 a Città di Castello vi erano barrocciai nelle vie Guelfucci, dei Casceri, della Mattonata, del Gemignano, Pietra dell’Amore, Sant’Angelo, Vitelli, Sant’Andrea, del Forno e San Giorgio, De Cesare e Rignaldello, nel pomeriggio San Florido e nei sobborghi Graticole e Casella; cfr. ACCC, *Censimento industriale e commerciale 1937* cit.

Di origine contadina, Natale si mise a fare il barrocciaio intorno al 1909. Vent'anni dopo prese con sé il figlio Elio; alla conclusione del secondo conflitto mondiale si unì all'impresa l'altro figlio Alibrando. Natale inizialmente aveva un barroccio a quattro ruote (“cariolo”); trasportava soprattutto carbone e traverse per la ferrovia dell’“Appennino”. Siccome nei primi anni '30 il lavoro venne a mancare per la crisi economica, si costruì uno “scarcarélo”, dandosi in particolar modo al trasporto di rena e breccia. Dopo la guerra Alibrando, che si era impraticchito di meccanica come operaio alla “Godioli & Bellanti” e in un autocentro dell'esercito, ebbe l'intuizione di applicare pianali in ferro e ruote di gomma a barrocci e “scarcaréli”; diventava così possibile un maggior carico riducendo lo sforzo del cavallo. Ma ormai maturavano nuove soluzioni: “Con l'avanzare della ricostruzione cresceva il lavoro. Noi si lavorava ancora con i cavalli. Mi sono detto: ‘Perché dobbiamo andare avanti coi cavalli quando ci sono i camion ribaltabili?’. Li avevo visti in guerra. Andai ad Arezzo e ne trovai uno, uno Chevrolet, il primo ribaltabile ch'è venuto in Castello.”¹² Infine, nel 1955, il passo conclusivo dei Ghigi, con la meccanizzazione del lavoro di recupero di rena e ghiaia al Tevere, al “gorgo dei Ricci”.

Insieme a quella dei barrocciai, si concludeva così anche la storia dei “vaglini”, lavoratori che lungo il fiume vagliavano la rena, per poi venderla ai barrocciai, che a loro volta la cedevano ai muratori: “Per preparare la rena e la breccia c'erano i vaglini. Preparavano la rena e la caricavano sui nostri barrocci; poi noi si pagava. I vaglini lavoravano per conto loro. La breccia era lo scarto della rena. Restava lì e

nostro. Tutt'al più i vaglini noi gli si dava qualcosa. Di otto, a secondo dei Nella prosa di Remo della loro fatica: “I vaglini cavando la rena dai Tevere, specie da quelli



toccava caricarla per conto ci aiutavano a caricarla e vaglini ce n'erano sette o periodi.”¹³

Ruggieri la descrizione lavoravano in proprio breccioni assolati del dopo la chiusura della Canonica, a sinistra del fiume. Il capitale del vaglino era costituito da una vecchia rete da letto stesa e inchiodata su un telaio da essi appoggiato di sbieco per terra, da un piccone e da una pala. Il vaglino smuoveva col piccone la breccia e la spalava sulla rete che separava la rena dai sassi. Lavorava tutta l'estate, fino alle prime piogge, su uno spazio di qualche metro quadrato vagliando gli strati del breccione sotto i propri piedi, sempre più in basso. [...] Bruciati dal sole e dal vento,

¹² *Testimonianza di Alibrando Ghigi*. “I barrocci l'ho tenuti fino al 1962. Ci lavoravano due operai, ma era a remissione.” I Ghigi - Natale (1884-1957), Alibrando (n. 1919) ed Elio (1916-1995) - vivevano al n. 9a di via Vitelli.

¹³ *Testimonianza di Alibrando Ghigi*. Qualche volta i barrocciai vagliavano da sé. Accadeva quando c'era parecchia rena, specie dopo le piene, per poter risparmiare le spese di vagliatura (“dopo le piene si trovava la rena bell'e vagliata sopra la breccia, in diversi punti, c'era da fargli poco”).

smagriti dalla fatica, i vaglini arrivavano all'osteria della Rubeca con gli occhi allucinati e chiedevano un bicchiere di vino bianco [...]”¹⁴.

L'“aciacabrèccia” frammentava le pietre, il “breccióne” in genere portatogli da un barrocciaio con lo “scarcarèllo” dal Tevere. Le si usavano per dare una periodica sistemata alle tante strade ancora non asfaltate; vi si formavano infatti buche che diventavano pozzanghere in caso di maltempo. Seduto per terra o su un cumulo di sassi, l'“aciacabrèccia” collocava una pietra come base, sulla quale poneva i sassi che spezzava. Li percuoteva con una “martelina”, tenendoli con la mano e riparando i diti raramente con



con rozze protezioni fatte con fare attenzione anche alle caratteristici occhiali con una posto delle lenti. Li costruiva occhiali di seconda mano o saldatura autogena. Quando il riparava con un ombrellone

dei guanti, più spesso degli stracci. Doveva schegge; così indossava fitta rete metallica al lui stesso, utilizzando adattando quelli per la sole picchiava, si da pecoraio oppure si

costruiva un improvvisato riparo sostenuto da dei bastoni e ricoperto da frasche o balle che facevano un po' d'ombra. Un paio di “aciacabrèccia” lavoravano al Prato, nei pressi dell'“osteria di Gigióto”; vendevano a metri il prodotto della loro fatica. I più frammentavano gli “imposti” o “barche” di breccia portate dai barrocciai, su ordine degli appaltatori, lungo le stesse strade dove sarebbe stata cosparsa. Diversi di questi umili artigiani erano anziani. Alcuni vivevano nelle frazioni e operavano lungo le strade limitrofe.

Un'idea di quanti fossero ce la può dare un documento del 1905. Allora si contavano nove “acciacchini” nella Cooperativa edilizia mandamentale¹⁵. Di qualche “aciacabrèccia” resta il soprannome: “la pièga”, “Ranóchia”. Costoro furono tra gli ultimi a esercitare il mestiere. Ricorda il barrocciaio Alibrando Ghigi: “Dòppo, a n certo momento, vènnero fóri i frantoi, i ‘concasè’, quelli che aciacchèono la brèccia. Alóra ci pensèa direttamente l'appaltatóre. Noi se facèa tutte le barche e non se facèa piò l'impósto. S'abarchèa tutta la brèccia nsieme su n pósto; loro l'aciacchèono lé senza spostè l 'concasè', l frantoio. Doppo, nojaltri se portèa lungo la strèda, se rimpostèa lungo la strèda. Cosé éra finito l lavóro dei aciachini.”¹⁶

¹⁴ RUGGIERI, *Il rione dove sono nato* cit.

¹⁵ Si trattava di Francesco Boni, Pierleone Corbucci, Florido e Giovanni Giogli, Paolo Grelli, Sante Polidori, Pasquale Raspini, Giuseppe Signoretti e Francesco Vaccarecci. Cfr. ACCC, *Lettera della Società Cooperativa Muratori e Affini del Mandamento, 5 febbraio 1905*.

¹⁶ *Testimonianza di Alibrando Ghigi*.