



I mestieri di una volta

Rappresentano la storia del trasporto pubblico e dell'ATM. Sono quei "mestieri" di cui si è persa traccia o se ne è modificata l'attività per le mutate condizioni di lavoro a seguito dell'evoluzione tecnologica. Rivediamoli insieme. Il brumista, nome dato dai milanesi al vetturino che guidava la carrozza pubblica, il "brumm" inventato da lord Broughams ed introdotta a Milano nel 1860; "brum" era anche il lume posto di lato per illuminare la strada. Il servizio in quanto tale termina negli anni '50, ma alcuni vetturini proseguono l'attività. L'ultimo brumista milanese si chiamava Antonio Esposti, di Brugherio, e prestava servizio in piazza Duomo con un sauro bianco di nome Gianni ed un baio scuro di nome Pierino. Cessò l'attività

nel 1970 e disse « Io ci parlavo con Gianni e con Pierino e loro nitrivano e scuotevano la testa. Come si può parlare ad un'automobile?». Il battipaja, ai primi del '900 era l'addetto alla pulizia delle lettiere, all'asportazione dello sterco e dello strame, allo spargimento a terra della paglia fresca dove riposava il cavallo, ma se richiesto doveva sostituire il collega vetturino, una sorta dell'odierna "plurimansione". Oggi il termine viene ancora utilizzato soprattutto nel settore del personale viaggiante per indicare colui che lavora su diverse linee per sostituire i colleghi assenti. Il lavalegn, era l'addetto alla pulizia delle carrozze dei tram a cavalli, chiamate appunto "legn", attività oggi assegnata alle imprese di pulizia. Nel 1918 quando buona parte del personale maschile fu

inviato al fronte, 16 operai donne da poco assunte furono assegnate al deposito di Musocco per pulire e lavare le carrozze tramviarie. L'om de la gugia, era colui che "cont el feret a man", una sorta di bastone metallico con l'estremità appiattita, manovrava gli scambi dei binari all'interno ed all'esterno dei depositi. A partire dal 1923, dopo una sperimentazione, furono introdotti gradualmente gli scambi elettromeccanici comandati dal mezzo e quindi a poco a poco questa figura scomparì. Il palèta, dotato di una vistosa paletta rotonda con i colori rosso e verde sulle due facce a mo' di semaforo, sul portone del deposito assicurava negli anni '30 e '40 l'uscita dei tram evitando le collisioni. Il cantünèe che "cunt el raspìn", un bastone dotato al-

STORIA E CULTURA

l'estremità di una paletta metallica con un grosso dito, garantiva lo svuotamento della gola del binario dallo sporco che vi si depositava prevenendo il degrado dei tram. Il limaja che con un collega in coppia molavano a mano il tratto di binario che era stato saldato. Il battilastra, fa la sua comparsa negli anni '30 ed era colui che lavorava a mano le lastre metalliche utilizzate per ripristinare le fiancate dei mezzi dopo un sinistro, per sagomarle nelle curvature dei tegoli, dei paraurti e delle fanalerie. Figura scomparsa negli anni '60 ed oggi ricercatissima dalle vecchie carrozzerie, dai restauratori e dagli incisori. L'attrezzista, era tipico del reparto meccanica d'officina a cui era demandata l'arte di inventare e realizzare attrezzi particolari per la manutenzione dei mezzi, per gli stampi di fusione, per la riparazione delle macchine utensili. In sede di assunzione ad essi ATM richiedeva il cosiddetto "capo-lavoro", un manufatto in metallo per la cui lavorazione era richiesto un alto grado di precisione. Scompare nei primi anni '70. Quel de la posta, era un addetto che recuperava le lettere da apposite cassette postali montate sulla testata anteriore del tram, sotto lo specchio esterno. Il servizio fu attivato il 5 giugno 1953 su alcune linee che transitavano in prossimità della stazione Centrale e le lettere venivano poi portate alla Posta Centrale di via Ferrante. Servizio e attività saranno soppresse nel 1981. L'orologiaio,



tram - reparti di lavorazione – depositi - uffici erano dotati di orologio e timbra-cartellini elettromeccanici ai quali doveva essere fatta manutenzione e questa veniva garantita da un apposito reparto. Con la graduale scomparsa di questi prodotti e la loro sostituzione con altrettanti più tecnologici cessa l'attività nel corso degli anni '70. Il bigliettaio (o bigliettario), che i milanesi definirono affettuosamente « quella persona in fondo al tram che vende i biglietti e ti dà sicurezza ». Nel 1910, dopo che fu istituita la Circonvallazione Tranviaria 29/30, le tariffe erano a tratte colorate e il bigliettaio, percorrendo l'interno vettura con la sua borsa aziendale in pelle a tracolla gridava « Sciüri finis el rüs, cumin-cia el verd ». Dopo che "le carrelli" entrarono in servizio a partire dal 1940 era lui che comandava l'apertura e la chiusura della porta di salita, la posteriore. Era sempre lui che scendeva per rimettere a contatto con la linea il trolley del tram o le aste del filobus quando queste scarrucolavano. E come non

ricordare le donne bigliettaio che in entrambi i conflitti mondiali sostituirono gli uomini inviati al fronte. Con l'introduzione dell'agente unico, iniziata sperimentalmente il 20 ottobre 1962 sulla linea 5, inizia gradualmente la scomparsa di questa figura conclusasi nel 1974. Quelli del San Vincenzo, il nome prese spunto da Vincenzo de' Paoli, il sacerdote francese fondatore ed ispiratore di numerose congregazioni religiose votate alla carità e all'assistenza sociale. In questo reparto d'officina confluivano i cosiddetti "meno atti", ovvero coloro che per motivi di salute o problemi fisici svolgevano attività eterogenee, definite "leggere" quali ad esempio: di tappezzeria (tendine, imbottiture), di pelletteria (manufatti in pelle, sedili, borse), di serigrafia (velette e nastri). A metà anni '70 vuoi per la riorganizzazione del lavoro, o per la non necessità di certi ricambi o riparazioni, o l'esternalizzazione di alcune attività il reparto venne chiuso.

a cura di Gianni Pola