

Il presente volume è stato stampato
con il contributo del Comune di Torremaggiore

Tutti i diritti sono riservati

In copertina:

Fermata del tram in Piazza dei Martiri a Torremaggiore

Referenze fotografiche:

Ogliari F., Storia dei trasporti italiani

Fondi privati: famiglie Ariano, Fiore, Grassi

*Note storiche
sulla tranvia di Torremaggiore*

Prefazione di Eugenio Tosto



Edizioni del Rosone

«La cultura storica ha il fine di serbare viva la coscienza che la società umana ha del proprio passato, cioè del suo presente, cioè di sé stessa, di fornirle quel che le occorre sempre per le vie da scegliere, di tenere pronto quanto per questa parte potrà giovarle in avvenire. In questo alto suo pregio morale e politico si fonda lo zelo di promuoverla e di accrescerla, la gelosa cura di preservarla incontaminata, e, insieme con ciò, il biasimo severo che s'infligge a chi la deprime, la distorce e la corrompe».

Benedetto Croce

*Alla memoria
di mio nipote
Paolo Nunziato*

Presentazione istituzionale

Il lavoro storiografico dell'amico ed illustre concittadino dott. Marcello Ariano sulla tranvia di Torremaggiore fa riandare molti di noi ai tempi della fanciullezza, ricordo commovente e nostalgico di un periodo storico molto difficile sul piano economico e sociale, ma ricco di impegno, di prospettive e di nuove speranze per il definitivo riscatto e sviluppo del nostro territorio, da sempre penalizzato per la mancanza di adeguate infrastrutture, soprattutto per ciò che riguarda il settore dei trasporti e della viabilità.

Un ritardo storico che ancora oggi non si riesce a colmare; la Capitanata rimane ai margini dello sviluppo economico, nonostante le enormi potenzialità rappresentate dalla nostra agricoltura, dalla genialità e laboriosità del nostro popolo, dei nostri artigiani, dalla vocazione turistica del territorio, dall'alto livello di cultura e professionalità attuale dei nostri giovani, costretti a lasciare, loro malgrado, la propria terra per mancanza di lavoro.

Già agli inizi del secolo scorso, persone di straordinaria intelligenza, cultura e professionalità, figli della nostra terra, che finora non hanno ricevuto il meritato riconoscimento, hanno condotto con grande passione civile una significativa lotta per la civiltà ed il progresso del nostro popolo, impegnandosi a sostenere, con iniziative di grande pregio economico e sociale, la fase di trasformazione in atto di un nuovo Tavoliere produttivo, di un popolo costituito sempre più da bravi agricoltori e mani operose di artigiani.

È tipico esempio di quel tempo l'illustre nostro concittadino Luigi Grassi (1870-1956), stimato ingegnere di Capitanata, professionista di valore, ideatore, progettista e amministratore della tranvia di Torremaggiore-San Severo, prima iniziativa in Capitanata di trasporto urbano su rotaia.

L'ing. Luigi Grassi dovette lottare e superare mille ostacoli per vedere finanziato e realizzato il suo ambizioso progetto. Il tram, per un cinquantennio, rappresentò una tappa significativa nel cammino di crescita della comunità di Torremaggiore e della Capitanata, come scrive lo stesso autore: punto di riferimento della vita quotidiana dei torremaggiorese, un pezzo della vita comunitaria, un biglietto da visita esibito, orgogliosamente dalla nostra comunità, spettatore e testimone di alterne vicende della vita cittadina.

Esso rimane, nei ricordi dei torremaggiorese, una parte significativa della gloriosa storia locale, fatta di stenti, sacrifici, alienazioni, ma anche di grande dignità, orgoglio, saggezza, dedizione, umiltà, impegno lavorativo, altruismo, solidarietà.

Dopo il boom economico degli anni Sessanta e del trasporto su gomma, da tempo si ricomincia a parlare dei vantaggi dell'uso dell'elettricità al posto del carburante, e quindi di un maggiore utilizzo del trasporto su rotaie; ragion per cui a noi, oggi, non è più proibito sognare un ritorno della tranvia a Torremaggiore e magari realizzare, unitamente agli altri Comuni vicini, l'ambizioso progetto delle Ferrovie dell'Alto Tavoliere, come mezzo di collegamento con l'importante stazione ferroviaria di San Severo, con ricadute fortemente positive sullo sviluppo socio-economico di tutto il territorio.

Esprimo, a nome della comunità di Torremaggiore, profonda gratitudine e vivo ringraziamento al dott. Marcello Ariano per questo importante lavoro di ricerca storica, indispensabile strumento di conoscenza e di approfondimento della storia locale, a disposizione soprattutto delle nuove generazioni, che permette di valorizzare al meglio il proprio passato e di continuare, con maggiore fiducia, nel faticoso impegno di costruire, con l'aiuto di Dio, un futuro migliore ed un mondo fondato sulla giustizia e la pace.

Alcide Di Pumpo

Sindaco di Torremaggiore

Note storiche sulla tranvia di Torremaggiore. Questo il titolo di un'altra fatica di Marcello Ariano, tra quelle che mirano a rileggere (e a far rileggere) la storia della Daunia: «*Stampa locale e riforma agraria in Capitanata (1945-1950)*», 1996; «*Gaetano Postiglione. Biografia di un modernizzatore*», 2000; «*Giuseppe Luigi Crucinio. Nel segno di Dio Patria Famiglia*», 2002; «*I borghi di nuova fondazione nel Tavoliere degli anni Trenta*», 2002.

Conosciamo due aspetti dell'animo di Marcello Ariano, che hanno busato alla porta della sua scrittura: quello del poeta, che si è rivelato nelle raccolte di poesia («*Intermezzo*», 1967; «*Minuta di versi*», 1979; «*Terra dove*», 1993; «*Tempo di sabbia fine*», 1999), e quello del ricercatore e dello storico, che si è realizzato nelle opere prima indicate.

Pertanto non ci si meravigli se la prima attenzione da lui rivolta alla tranvia Torremaggiore-San Severo sia carica di pacata nostalgia per un oggetto, che sotto il suo sguardo quasi si anima e lo invita a ricordare con commozione i suoi verdi anni.

Ma l'autore stimola implicitamente anche gli altri Torremaggiorese a rianimare con l'intelligenza e col cuore a quei tempi della loro giovinezza, che si rianimano e si raccolgono intorno a un segno eloquente di un'epoca: il tram. Questo per alcuni poteva essere solo occasione di gioco (come, data l'età, per l'autore), per altri utile mezzo per frequentare le scuole superiori, presenti a San Severo (o a Foggia, come le Scuole e gli Istituti Magistrali), ma non a Torremaggiore, che fin verso la metà degli anni Quaranta aveva soltanto la Scuola Media Inferiore parificata, gestita dal Comune; per altri ancora era mezzo di lavoro, necessario per recarsi a San Severo: o ad insegnare o a prestare la propria opera in uffici (come quello postale, quello ferroviario, quello delle Imposte Dirette). Molti si recavano nella vicina cittadina per svariati altri motivi legati alla più sviluppata economia (piccola industria, trasformazione di prodotti agricoli, commercio ed attività terziarie) di quel centro abitato, grande più del doppio di Torremaggiore e collocato sulla linea ferroviaria adriatica. Insomma dal 1925 al 1962 il tram ha visto passare per le proprie carrozze una quantità enorme e diversificata di Torremaggio-

resi (certamente minore di Sanseveresi e di montanari del Subappennino Dauno). E, se il viaggiare per i motivi suddetti (e non solo per quelli: si pensi alle partenze dei giovani di leva per il servizio militare e ai pianti e ai saluti dei parenti accanto a quelle carrozze, alle liete puntate domenicali sulle spiagge della marina di Termoli o del Gargano) era segno della vita e dell'attività umana e se l'attività e l'agire umano fanno la Storia, possiamo ben dire che il nostro tram è stato testimone di storia e strumento di storia esso stesso. La Storia registra la vita di collettività umane, più o meno attive, più o meno fortunate; ma sempre in esse si distinguono figure capaci di iniziativa o di particolare impegno e tenacia, che danno impulso e possibilità di svolgimento all'attività stessa di una collettività. Pertanto, per la tranvia, è giusto ricordare, come è stato fatto, insieme con gli avvenimenti e le istituzioni, anche coloro che svolsero tale ruolo di propulsione: essi non furono pochi e si mossero e concorsero alla riuscita dell'impresa, come l'ingegner Luigi Grassi ed altri.

La prima guerra mondiale si era conclusa con la nostra vittoria, ma anche con tanti problemi sul tappeto. La società italiana era in movimento e cercava non solo di rimarginare le ferite riportate, ma anche di crescere, se possibile. In questa situazione generale di fondo e in quest'aspirazione s'inquadrava un certo dinamismo e un'ansia di modernità e di miglioramento presenti nella società della Capitanata. Il fenomeno presentava aspetti comuni, ma anche diversi, tra le varie zone della Daunia; e a Torremaggiore e nella vicina San Severo veniva a incontrarsi e a combinarsi con un'iniziativa e un progetto già impostati prima della Grande Guerra: la creazione di una via ferroviaria finalizzata a collegare la prima con l'importante linea ferroviaria nazionale adriatica, all'altezza della stazione di San Severo (lambendo la cittadina stessa), con evidenti vantaggi per l'uno e per l'altro centro abitato, ma, credo, soprattutto per Torremaggiore.

La realizzazione di questo progetto, mentre era segno dell'esigenza di crescita economica e civile delle popolazioni interessate, fu nello stesso tempo causa, stimolo e occasione di sviluppo in varie direzioni. Giustamente l'autore sottolinea, quali indici di progresso economico, e quindi di benessere sociale, il diffondersi della piccola e media proprietà rurale e l'espansione urbanistica. L'abitato di Torremaggiore si estese parecchio verso San Severo

e, credo di più, verso San Paolo di Civitate. Infatti un intero quartiere nuovo sorse in quella direzione, verso la chiesa delle Sante Croci: il quartiere di San Matteo, che veniva individuato come «le case nuove». Ne sono testimonianza i nomi delle vie, che ricordano tutte personaggi o luoghi resi venerabili dalla prima Guerra mondiale: Cesare Battisti, Trieste, Trento, Vittorio Veneto, Isonzo, Fiume ecc. E così verso San Severo, dalla parte del Macello vecchio: via Asiago, Sabotino, Podgora, Montegrappa, Pasubio ecc.

Il Comune di Torremaggiore (non so quello di San Severo ed altri) non solo fu presente nella fase iniziale dell'attività tranviaria, ma, consapevole della sua utilità sul piano socio-economico per i Torremaggioresi, continuò nella sua azione di appoggio e di incoraggiamento; come, del resto, anche nei confronti dell'esercizio delle linee automobilistiche (gestite dal torremaggiorese Matteo Orlando meritevolmente e, nel dopo guerra, quasi eroicamente per le disastrose condizioni del fondo stradale), che collegavano regolarmente questo comune con i centri abitati di San Paolo di Civitate, Castelnuovo della Daunia e Casalnuovo Monterotaro. Ai gestori di queste linee e della tranvia era assegnato un contributo annuo di sostegno.

Certo, la tranvia fu testimone e stimolo di un moto di progresso: ma questo non significa che nella Capitanata e a Torremaggiore tutto andasse per il meglio. A cominciare dalla tranvia stessa, purtroppo il prezzo del biglietto o dell'abbonamento, giusto quanto si voglia per le esigenze di esercizio, non era alla portata di larga parte della popolazione a causa di una diffusa povertà e della modestia delle condizioni di vita di molti che, pur non conoscendo la miseria, dovevano necessariamente esercitare un rigoroso controllo del bilancio familiare, se non volevano cadervici. Si spiega così, per esempio, il fatto che negli anni tra le due guerre molti studenti si recavano a San Severo non in tram, ma in bicicletta per frequentare le scuole medie mancanti a Torremaggiore, sottoponendosi, così, a sacrifici non indifferenti ed esponendosi a qualche pericolo. Il tram o il locomotore merci li vedevano a gruppi pedalare più o meno faticosamente, ma sempre allegramente (beata adolescenza!), verso San Severo o viceversa; talvolta li avevano come sfidanti in gare di velocità, che alla fine erano vinte dal mezzo elettrico, talaltra se ne vedevano qualcuno attaccato alla maniglia mentre si diletta a farsi trainare seduto sulla bicicletta, inconscio del pericolo che stava correndo. Qualche

altro studente, dopo aver raggiunto San Severo in bicicletta, proseguiva con questa (anziché col treno) fino a Foggia per frequentare l'Istituto Magistrale. È giusto presentare anche questi fenomeni, di cui il tram fu testimone mentre produceva progresso, perché la realtà sia raffigurata nelle sue varie sfaccettature. Il progresso ci fu e come, se è vero che in tempi appena precedenti qualche giovinetto volenteroso e desideroso di continuare gli studi dopo le elementari aveva percorso giornalmente quello stesso tratto di strada, non ancora asfaltato, non in bicicletta, ma a piedi e, in primavera, con le scarpe a tracolla per non consumarle: esempio additato dai genitori ai loro figli, qualunque fosse la loro condizione economica o la loro posizione sociale e, quindi, elemento fondante di Storia con la lettera maiuscola.

Lo stesso tratto stradale era servito regolarmente anche da una diligenza a trazione animale, ovviamente lenta rispetto al tram, ma utile perché osservava orari diversi dal mezzo elettrico e, pertanto, complementari. Infatti, almeno per quanto riguardava gli studenti, essa (lo *sciarabbàllè=char à bancs*) accoglieva i dormiglioni, che perdevano la corsa tranviaria programmata, e li portava a destinazione (a scuola), anche se con tollerabile, ma non sempre giustificato ritardo. La diligenza era lodevolmente curata dal signor Diomedes di Torremaggiore e costituisce anch'essa un caro ricordo per chi l'ha vista all'opera.

Lo snodarsi dell'*iter in melius*, di cui il tram si fece immagine, visto nei suoi risvolti politici, economici e sociali, è ripercorso da Marcello Ariano con passione di cittadino e vigilanza di storico. Egli è reduce da altri lavori simili, già da me indicati, nei quali si sono affinati il suo gusto e i suoi mezzi, e, pertanto mostra, in quest'ultimo lavoro, chiara capacità di analisi, di sintesi, di obiettiva valutazione e di inquadramento storico: elementi tutti poggiati su un'accurata ricerca documentaria; donde scaturisce l'obiettività e la serietà del discorso dell'autore; il quale, tuttavia, non rinuncia alla sua partecipazione personale e alla propria visione e interpretazione delle cose, degli avvenimenti e del loro dispiegarsi, concatenarsi e conglomerarsi in filoni di storia.

Forse sull'argomento esiste altra documentazione, che, nonostante l'impegno dell'autore, non è emersa e che gli avrebbe consentito una trattazione più ampia, ma torna a suo merito l'aver saputo intelligentemente utilizzare

gli elementi probativi a sua disposizione per tracciare un quadro, che nell'organicità delle sue parti ha tutto il sapore della completezza.

Il lettore potrebbe rimanere perplesso sul tramonto dell'attività della tranvia Torremaggiore-San Severo. È vero che in quell'epoca cominciò anche nelle città l'abbandono del trasporto urbano su rotaia, e all'elettricità si sostituì il carburante, linfa degli automezzi, ma è anche vero che grandi centri, come Torino, Milano, Roma ed altri, continuarono e continuano ad avere linee urbane elettriche extraurbane e che già da qualche decennio si comincia a parlare di ripristino delle vecchie linee e si discute sui vantaggi dell'uso della potenza elettrica (non inquinante). È chiaro che la cessazione dell'attività tranviaria coincise con le profonde trasformazioni nel settore dei trasporti e con l'inizio del bum economico nazionale; ma il lettore nostalgico si sente a disagio ripensando al tramonto di un'istituzione che aveva segnato i momenti della vita di due generazioni di persone e alla quale ci si sente affettivamente legati.

Argomento, dunque, quello della tranvia Torremaggiore-San Severo, affrontato con impegno e serietà da Marcello Ariano e anche con vivo sentimento della Storia, la quale è da lui avvertita come passato sì, ma passato vivente e operante nel presente, in preparazione del futuro. Donde l'esortazione finale (di foscoliano impeto: «O italiani, io vi esorto alle storie») ai cittadini di oggi a non dimenticare il proprio passato, ma a ripensarlo e a sentirlo come stimolo per la costruzione di un futuro migliore, che non proceda disorientato per diventare insensato ed effimero, ma sbocci e cresca saldo sulle robuste radici della migliore tradizione dei padri.

Eugenio Tosto

Premessa

Il tram che collegava Torremaggiore a San Severo, fiancheggiava uliveti e vigne a spalliera; se ci si sporgeva un po' fuori dal finestrino, in certi tratti si poteva quasi toccare i mandorli. A primavera, quand'erano in fioritura, biancheggianti ne segnavano il percorso parallelo alla strada provinciale che collegava, e tuttora collega, i due centri. La «corsa in tram», per i giovani torremaggioresi, coincideva in genere col passaggio alle scuole superiori che, all'epoca, – a parte il liceo classico – si trovavano a San Severo, e significava anche avere la possibilità di assistere ai film in prima visione al «Cicolella»¹. Quelli della mia generazione, nati nei primi anni del secondo dopoguerra, ebbero rare occasioni di effettuare quel tranquillo tragitto in tram; piuttosto, per noi, il tram era un grande «giocattolo». Capitava che quando risaliva la Via Sacco e Vanzetti, qualche centinaio di metri prima del capolinea davanti all'edificio scolastico, noi ragazzini del quartiere stessimo lì ad attenderlo. In quel tratto finale, in leggera salita, il tram procedeva più lentamente e, talvolta, specie nella calura estiva, con gli sportelli aperti. A seconda del gioco che stavamo facendo, diventava il convoglio «nemico» o il «treno del far west» da assaltare: sovente, mentre passava, con i più arditi e scavezzacollo ci arrischiavamo a salire sui predellini e, approfittando degli sportelli aperti, saltavamo giù dall'altra parte. Fra urla e «smadonnate» del bigliettaio controllor. Fin qui, il mio ricordo della tranvia.

¹ Scrive l'autrice torremaggioresi Emilia Zirone nel suo libro *La strada dei settembrini*: «Anche il tram giallo che passava sui binari di fronte casa mia era un mio vicino. Quando scendeva a San Severo mi sembrava leggero, felice e che fischiasse allegramente, al ritorno arrancava affaticato per la salita. La prima classe era quasi sempre vuota, la seconda strapiena di grappoli di studenti che l'affollavano all'inverosimile». E, più avanti, aggiunge: «Il tram che sferragliava sui binari era per noi qualcosa di avventuroso che ti portava lontano con la fantasia. Il massimo del temerario era arrivare a Foggia col treno e noleggiare la carrozzella col cavallo che ci portava a destinazione. Foggia era la Metropoli, la Standa il Paese dei Balocchi». (E. ZIRONE, *La strada dei settembrini*, Foggia 2000, pp. 21-22).

Dal punto di vista storico, invece, la tranvia elettrica è stata una tappa significativa nel cammino della comunità torremaggiorese e della Capitanata; per tanti versi, modificò la percezione del mondo per una grande quantità di persone, altrimenti escluse da contatti sociali, culturali ed economici più ampi, e si rese interprete delle nuove esigenze di mobilità, avvertite anche dalla società locale. Fu la prima opera, nella prima parte del secolo ventesimo, volta a creare un rapporto nuovo fra i cittadini di Torremaggiore e la realtà extramunicipale, e ad instaurare in breve tempo un costume nuovo garantendo continuità e regolarità alla comunicazione e agli scambi; non è esagerato affermare che il tram si trasformò in un punto di riferimento della vita quotidiana dei torremaggioresi, e non solo, diventando anche parte integrante del panorama cittadino, come peraltro dimostrano le superstiti cartoline dell'epoca, o le meritorie riproduzioni effettuate da uno studio fotografico locale. Dire che è stato esclusivamente mezzo per trasportare persone e velocizzare il traffico commerciale, è riduttivo. È stato un pezzo della nostra vita comunitaria. Al capolinea davanti all'edificio scolastico, in Piazza dei Martiri, famiglie si sono salutate, ritrovate e festeggiate; ogni giorno, per parecchi lustri, decine di giovani e di pendolari hanno iniziato e terminato la loro giornata di scuola e di lavoro sul tram. Per lungo tempo è stato il biglietto da visita orgogliosamente esibito dalla nostra comunità.

«Prendere il tram», a partire dagli anni Venti fino ai primi anni Sessanta, sovente ha significato uscire per la prima volta dal proprio ambito familiare, dal proprio paese, per andare alle scuole superiori, per il servizio di leva, per raggiungere San Severo o il Capoluogo per il disbrigo di pratiche e affari, o come punti di partenza per località disparate. Il tram, insomma, non è stato soltanto prima un progetto per lungo tempo accarezzato, e poi un'opera di «modernità», oppure occasione di protagonismo imprenditoriale per individualità modernizzatrici come l'ingegnere Luigi Grassi, fondatore della «prima e unica tramvia della Daunia»², ma, spettatore di alterne vicende, ha rappresentato un fattore propulsivo della

² il Foglietto, 11 ottobre 1956.

crescita cittadina, scenario e sanzione di un passo avanti alla ricerca di diversi equilibri territoriali e politico-sociali. Certo non mancò di essere testimone di momenti particolarmente dolorosi come le ondate migratorie verso il Settentrione della Penisola oppure oltre i confini nazionali che si abbatterono sulla comunità torremaggiorese, dagli anni Cinquanta in avanti³. Nondimeno, anche in queste circostanze, il tram pose tanti uomini e donne della nostra comunità in rapporto con la speranza. Che costituisce, sempre, la premessa positiva del futuro.

Detto questo, resta da fare un'ultima considerazione. Ogni vicenda, per sua natura irripetibile al di fuori del contesto storico-ambientale in cui si genera e si manifesta, richiede un'attenzione differenziata; tuttavia, accade talora che nell'indagine storiografica relativa a specifiche realtà, non si abbiano a disposizione fonti dettagliate e affidabili riguardo alla vicenda presa in esame, ai suoi protagonisti, alle reali motivazioni delle scelte e delle azioni intraprese, e che la documentazione relativa alla stessa risulti insufficiente. Si è costretti, allora, a focalizzare la lente indagatrice sul materiale disponibile, cercando di ricostruire attraverso singoli tasselli circostanze e motivi che sono all'origine dei fatti, e a fare ricorso alla contestualizzazione della vicenda. La contestualizzazione di una vicenda «minore», inoltre, a parte l'esigenza «organizzativa» per procedere più speditamente nel lavoro, è quanto mai necessaria perché, a volte, mentre ne fornisce in certa misura la chiave di lettura, da un lato offre la possibilità di comprendere l'individualità del fatto, e dall'altro lato di stabilire e chiarire, per così dire, i rapporti tra quello e il quadro storico complessivo.

M. A.

³ Annota ancora la Zirone: «Al tram è legato un ricordo rimasto indelebile. I Fanolla, che abitavano di fronte casa mia nel basso dove c'è ora il negozio "Mai uguali", emigrarono in Australia. Il giorno della partenza c'era una piccola folla di curiosi assiepata. Quando, una volta saliti sul tram, essi passarono davanti casa loro per l'ultima volta, si sporsero dai finestrini urlando con le braccia protese fuori, quasi ad abbracciarla un'ultima volta». (E. ZIRONE, *La strada dei settembrini*, cit.).

Note storiche sulla tranvia

Il tram effettuò l'ultima corsa il 31 marzo 1962. Quella inaugurale era avvenuta nell'estate 1925, precisamente il 25 agosto. Alla cerimonia intervennero le massime autorità del tempo – a sanzionare l'importanza dell'evento da Roma giunse Giovanni Giuriati, ministro dei Lavori Pubblici – ma il convoglio, appena si mosse dal piazzale della stazione di San Severo, subì uno sviamiento, per fortuna senza danni a persone o a cose⁴. L'inaugurazione del primo convoglio in partenza da Torremaggiore, invece, avvenne il 30 agosto dello stesso anno. «La Gazzetta di Puglia», uno dei più letti quotidiani della regione, preannunciava il 27 agosto 1925 che «Domenica 30 corrente verrà ufficialmente inaugurata ed aperta al solo traffico viaggiatori la tranvia elettrica Torremaggiore-San Severo». Ascoltiamo, in proposito, la testimonianza del cronista sanseverese Antonio Milone:

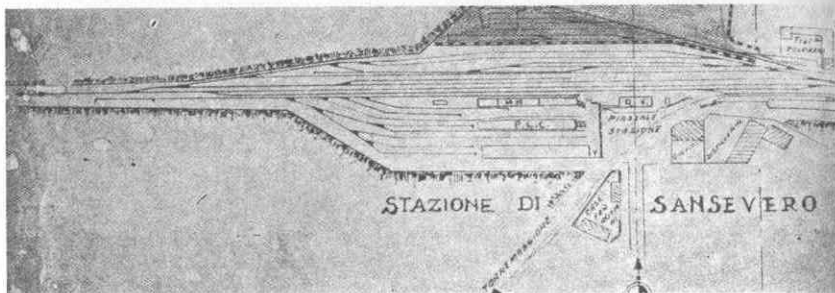
«Per il vicino Comune di Torremaggiore, quello di ieri è stato un avvenimento eccezionale. Dopo lunghi anni, cullati fra promesse e speranze, e dopo lunghe lotte, finalmente quel che nei più difficili momenti sembrava diventare un sogno, è apparso realtà e sul lucido binario si è visto passare veloce il trenino, che nella fantasia i vecchi sognavano ed i giovani descrivevano. [...] La cerimonia vera: la consacrazione della fausta ricorrenza l'ha celebrata ieri spontaneamente il popolo torremaggiorese, recandosi in massa prima dell'alba al Largo Piano ove sorge la stazioncina ferroviaria e facendo ala fino alle ultime case del paesetto (20.000 e più persone all'incirca), alle vergini e brune rotaie, in attesa di vedere e salutare le prime bianche e lucide vetture.

Donne, uomini, bambini, vecchi, giovani, ricchi, poveri, autorità e non, non esageriamo affermando che tutti erano in attesa e che la città intera voleva vivere quell'attimo fuggente di gioia: voleva imprimere nella mente la visione e nel cuore il ricordo dell'avvenimento, per raccontarlo domani ai posteri ed agli assenti. [...]

Dopo lungo attendere, finalmente, alle ore 8 appaiono le prime belle vetture, sfarzosamente addobbate di verde, di fiori e di tricolori.

È un momento di entusiasmo indescrivibile: tutti per un istante restano muti ad ammirare: molti occhi si velano di lacrime di gioia: molte gole sono

⁴ *i Treni*, ottobre 1998, n. 197.



Il tracciato della stazione di San Severo donde partiva la tranvia elettrica per Torremaggiore.

strette dall'emozione. Ma l'attimo di intima gioia passa, per dar subito posto a momenti più lunghi di festoso delirio. Mille mani plaudono: altre sventolano cappelli e fazzoletti. Nell'aria è un fragore di bombe e petardi che si susseguono assordanti. La banda dei piccoli intona la marcia reale: i rumori di terra e di cielo però la soffocano: ma i bimbi non per questo si stancano. Continuano a suonare imperterriti: finiscono e ritornano daccapo.

A stento le prime due vetture possono procedere.

Sulla piattaforma della prima sta l'ing. Grassi, il silenzioso lottatore ed animatore del progetto, contornato dai dirigenti tecnici: — sembra che sogni in quella marea umana —. Verso di lui si protendono le mani in segno di gratitudine. È la giusta ricompensa di tutto un popolo verso l'uomo che, contro tutti gli ostacoli, seppa resistere, lottare e vincere.

Le due vetture son prese d'assalto e diventano grappoli umani. Lentamente attraversano l'abitato fra due ali di popolo delirante, indi discendono veloci verso San Severo fischiando allegramente lungo la bianca strada provinciale. [...]

All'arrivo delle vetture una vera folla discende lieta, avviandosi gaia per la lunga via che mena al centro della città.

Salutiamo il vecchio sindaco Venetucci, l'avv. Pazienza, consigliere provinciale di San Paolo e l'ing. Grassi, che notiamo fra la folla, e dai cui volti traspare l'intimo compiacimento e porgiamo i nostri personali auguri.

Altre vetture frattanto giungono, tutte stipate di paesani giulivi.

In una di queste gentilmente ospitati prendiamo posto per il viaggio di ritorno. Viaggio comodo, piacevole, panoramico.

La linea si svolge per tutta la lunghezza della strada provinciale, e, scorrendo fra verdi vigneti ed ubertosi oliveti, si inerpica dolcemente sulla poetica collina ove sorge la ridente cittadina di Torremaggiore. [...] Arriviamo a Torremaggiore imbandierata, ricevuti dalla stessa folla che paziente attende e applaude [...].

Visitiamo le maestose sale delle officine, macchine lucide e rombanti, sorvegliate da vigile personale.

Entriamo brevemente in città. Tutti i muri sono coperti di strisce multicolori con un solo motto: *Viva la civiltà!*

Niente evviva ad uomini: niente plausi agli sforzi muti e tenaci di quelli che si adoperarono perché l'evento si compisse.

Un solo semplice detto: *Viva la civiltà!*

Restiamo ancora una volta ammirati dello schietto e sincero sentimento che anima questi buoni ed industriosi paesani.

Essi hanno intuito che un'era nuova si apre per l'amata città loro: essi hanno oggi la visione chiara e precisa di un domani pieno di fervore di opere nelle industrie e nei commerci.

E ben lo meritano. [...]»⁵.

A sua volta, il settimanale «il Foglietto» così commenta l'evento:

«[...] Ciò, che è cosa normale nei fortunati paesi del Nord, costituisce per noi un avvenimento storico di grande importanza tanto da segnare il principio di un'era novella nella vita di un popolo.

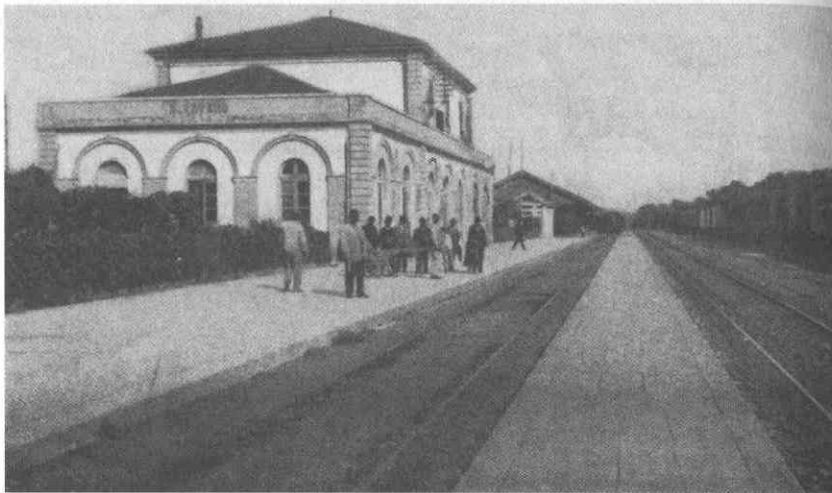
Da più di un decennio pochi audaci sognarono di unire la gentile Torremaggiore allo scalo della grande arteria ferroviaria Adriatica. Oggi il sogno è realtà e la tramvia a scartamento ordinario, costituita dalla Società Generale di Elettività di Milano, in modo inappuntabile, e con quanto c'è di meglio nella tecnica, è fatto compiuto. A quest'opera restano legati i nomi dell'avv. cav. uff. Vincenzo La Medica, appassionato e tenace propugnatore dell'idea e dell'ing. cav. Luigi Grassi, instancabile nel seguirne lo svolgimento tecnico.

Torremaggiore deve scolpire a caratteri profondi indelebili i nomi di questi due atleti del progresso e dell'amore al proprio paese, che tutto hanno sacrificato e nulla hanno trascurato per darle la ferrovia elettrica.

Ma soprattutto a quest'opera resta legato il nome del «Banco di Puglia», che sin da quando era Banco di Capitanata seguendo silenziosamente lo svolgimento attraverso i suoi dirigenti del suo programma tendente ad attuare tutte le iniziative che valorizzano le nostre Terre, ha largamente finanziato questa costruzione, che è la prima in Capitanata e che certamente al più presto, allaccerà altri comuni recando un soffio di progresso e di civiltà»⁶.

⁵ *La Gazzetta di Puglia*, 1 settembre 1925.

⁶ *il Foglietto*, 3 settembre 1925.

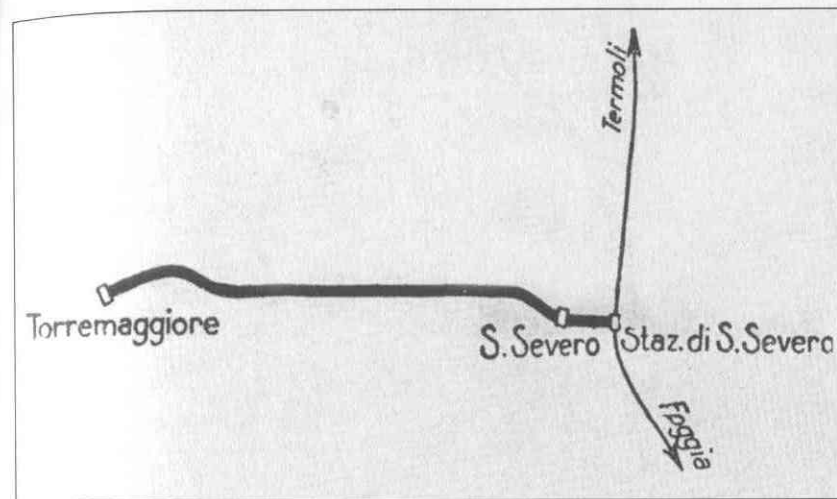


La stazione delle Ferrovie dello Stato di San Severo in un'immagine dell'epoca.

Tuttavia, il progetto della tranvia risaliva a tempi più lontani. L'idea di collegare i due centri dell'Alto Tavoliere era venuta all'ingegnere Luigi Grassi, torremaggiorese; anzi, il suo progetto iniziale del 1911 rispetto a quanto sarebbe stato poi realizzato quattordici anni dopo era più ambizioso giacché prevedeva, sul tracciato della strada provinciale, una linea tranviaria di collegamento dalla stazione di San Severo «importantissima dal punto di vista del traffico»⁷ a Serracapriola, passando per Torremaggiore e San Paolo di Civitate⁸.

⁷ A. FRACCAGRETA, *Scritti meridionali*, Napoli-Foggia-Bari 1966, p. 54. Sul ruolo della stazione ferroviaria sanseverese nel contesto territoriale, nel corso dei primi dieci anni del XX° secolo, torna più volte il Consiglio Comunale di San Severo per chiedere al Governo del Re il raddoppio della linea nel tratto Ancona-Foggia per l'aumentato traffico commerciale e lavori di ampliamento della stazione al fine di evitare danni «al regolare funzionamento del nostro importante commercio vinicolo ed alla nostra industria». Per questo si veda Archivio di Stato di Foggia (d'ora in poi ASF), Sottoprefettura di San Severo, Fascio 58, fascic. 3.

⁸ A riprova di quanto sia ritenuto importante il collegamento intercomunale, già nel 1902 in un resoconto della seduta del 26 settembre di quell'anno del Consiglio Comunale di Torremaggiore, mentre vengono espressi voti augurali perché il Consiglio Provinciale s'impegno per l'at-



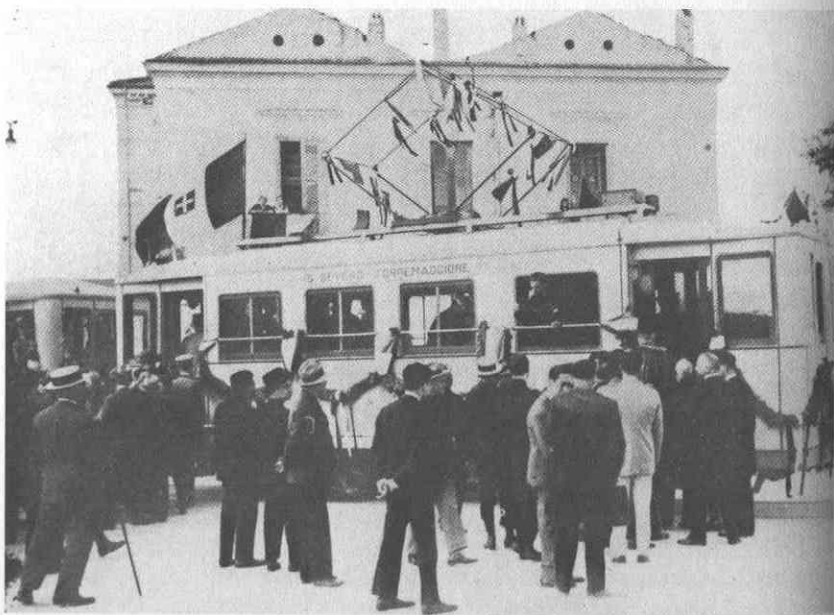
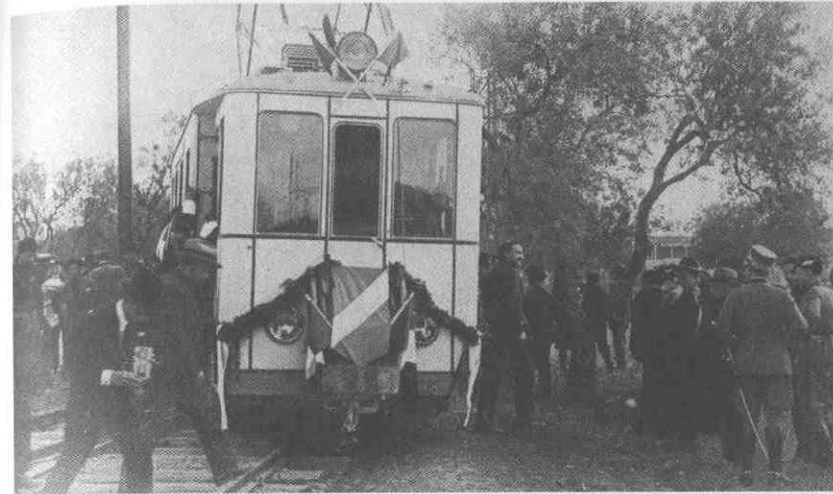
Il tracciato della tranvia elettrica Stazione di San Severo - San Severo-Torremaggiore.

Nato il 20 ottobre 1870 a Torremaggiore – il padre, Michele, è intagliatore ebanista – compie gli studi universitari a Napoli, conseguendo la laurea il 6 settembre 1894. Non è possibile ricostruire le motivazioni che indussero il giovane Luigi a iscriversi alla facoltà napoletana di ingegneria, nondimeno su questa sua scelta, di fondamentale importanza per gli sviluppi successivi, è il caso di fare qualche considerazione, in primo luogo perché consente di definire aspetti della sua personalità e del suo modo di essere. La scelta di una facoltà tecnica la dice lunga sul suo abito mentale, e fa ritenere che Luigi fosse fondamentalmente predisposto alle innovazioni. La scelta così particolare e diversa indica che l'orientamento del giovane Grassi è di «rottura» rispetto al sistema di valori culturali e ideologici dominanti e alla consolidata prassi meridionale del tempo, più che altro amministrativista, giuridica e letteraria, e significa sostanzialmente che egli è disponibile ad affrontare il

tuazione della Ferrovia Garganica, vengono formulati auspici per la costruzione di una linea «tanto desiderata e altrettanto utile che necessaria, intercorrente nei Comuni del nostro Sub-Appennino facente capo a Sansevero, passando per Torremaggiore, che sarebbe di più facile attuazione della prima e di minor costo» (ASF, *ibidem*).



Qui, e nelle cinque immagini successive, momenti dell'inaugurazione della tranvia a San Severo (le prime quattro) e a Torremaggiore (l'ultima), alla presenza del ministro dei Lavori Pubblici Giovanni Giuriati, il 25 agosto 1925.





suo tempo con una nuova mentalità. Non sappiamo quali altri fattori, e se ci furono, abbiano potuto influire sulle sue scelte di studio; di sicuro c'è che la sua scelta universitaria appare un segno chiaro a favore della modernità, e va contestualizzato in quella trasformazione della mentalità che cominciava a farsi timidamente strada nella società meridionale, vale a dire l'affidamento all'istruzione scolastica, anche attraverso gravi sacrifici, non solo di compiti di affrancamento dal bisogno, di avanzamento sociale, ma di concezione del «sapere» collegato al «fare». Conseguita la laurea con sollecitudine il 6 settembre 1894, torna a Torremaggiore. Luigi Grassi, persona incline agli aspetti reali e concrete delle cose, nella loro pratica utilità, trova in breve tempo larghi spazi per esercitare la professione essendo la città, nei primi lustri del Novecento, in fase di espansione edilizia. Dal suo matrimonio con Giuseppina Canelli nacquero cinque figli, tre maschi Ascanio, Paride e Italo, e due femmine Concetta e Gemma. Morì il 6 ottobre 1956 a Guagnano (Lecce), nella casa della figlia Concetta⁹. Il suo corpo riposa nella cappella di famiglia,

⁹ Un giornale locale, molto diffuso, così riporta e commenta la notizia della scomparsa del fondatore della tranvia: «È deceduto sabato scorso ad 86 anni improvvisamente a Guagnano in



Torremaggiore, 30 agosto 1925: inaugurazione del primo convoglio in partenza per San Severo. Sullo sfondo, a destra, gli uffici della STIEC.

nel cimitero di Torremaggiore. Per collocare storicamente il progetto innovativo dell'ingegnere torremaggiorese, è indispensabile, seppure sommariamente, fare riferimento alle dinamiche politico-sociali e alla situazione infrastrutturale della Capitanata dell'epoca. Verso la fine dell'Ottocento, la pianura pugliese è investita da significativi fenomeni di mobilità sociale e da trasformazioni spesso radicali dei suoi ordinamenti colturali e produttivi – si pensi alla diffusione del vigneto e del mandorleto¹⁰ – ai

quell di Lecce nella casa della diletta sua figlia Tina vedova Leone, l'ing. Luigi Grassi decano stimatissimo degli ingegneri della Capitanata e fra i professionisti più eminenti per valore, preparazione tecnica, operosità, dignità e correttezza scrupolosa, della provincia.

Luigi Grassi, superando con tenacia e passione, avversioni, invidie e incomprensioni è stato il realizzatore benemerito della prima ed unica tramvia della Daunia: la tramvia elettrica Torremaggiore-S. Severo, della cui società «Tramvia ed Industrie elettriche di Capitanata» l'ing. Luigi Grassi è stato amministratore delegato fin dalla lontana fondazione.

E la tramvia, oggi in piena efficienza, è stata la passione e l'orgoglio di Luigi Grassi. Ciò spiega anche la devozione per oltre 25 anni delle maestranze addette all'esercizio, e che hanno pianto, come un padre affettuoso, la di Lui fine.

Benché schivo di incarichi e di onori l'in. (sic) Grassi accettò l'incarico di consigliere dell'Istituto Tecnico Industriale di Foggia dando il prezioso contributo della sua specifica competenza.

Padre e cittadino impareggiabile, gentiluomo a tutta prova, amico sincero e devoto l'Estinto viveva nella natia Torremaggiore amato e stimato dalla cittadinanza intera, che, fra il più commosso compianto, ha appreso la fine di un concittadino, tanto benemerito, rendendo alla salma degne e commosse estreme onoranze, pur avendo l'Estinto, nel suo testamento manifestato il desiderio che, solo a tumulazione avvenuta, si fosse dato l'annuncio della morte.

Alla dolorante moglie Giuseppina Canelli, ai figli dilettezzimi ing. Ascanio, dott. Paride, ing. Italo, signora Tina e Gemma, ed ai familiari tutti le sentite condoglianze de «il Foglietto».» (*il Foglietto*, 11 ottobre 1956, cit.).

¹⁰ «[...] Ma dove si mostra davvero mirabile la perspicuità degli agricoltori di Capitanata è nella coltivazione della vite, per la quale, certo, non esisteva come per la coltura dei cereali un'esperienza secolare. La vite è stata portata senza guida di tecnici ad una produttività altissima,



L'ing. Luigi Grassi, fondatore della tranvia, in una foto degli anni Trenta.

quali, però, non corrispondeva l'adeguamento dei servizi infrastrutturali, primi fra tutti la rete viaria. Nonostante l'emergere di un nuovo Tavoliere produttivo dove, secondo le espressioni del deputato Girolamo Giusso, nell'arco di un quarantennio (1860-1900) si era passati da un «popolo di pastori» a «un popolo di agricoltori operosi e intelligenti»¹¹, capace di entrare con le proprie produzioni nei mercati internazionali, europei e americani, la rete viaria presenta forti carenze e si disperde sul territorio conferendo alla Capitanata tristi primati nelle classifiche del Regno; il rapporto tra strade rotabili e superficie è tra i più bassi indici percentuali: nel 1897, con 0,201 chilometri di strade per km.² (0,186 nella pianura), la Capitanata è situata al sessantacinquesimo posto tra le province italiane per densità di strade¹². I collegamenti tra la pianura e le zone collinari e montuose (Subappennino e Gargano), sulle quali sono collocati numerosi centri abitati¹³, si svolgono mediante i «tratturi», strade a fondo naturale larghe 25-30 metri, adibite al passaggio delle greggi transumanti e agli spostamenti dei braccianti e dei prodotti agricoli durante i raccolti stagionali. Ma anche i collegamenti tra i centri abitati del Tavoliere, dove s'addensa la maggior parte della popolazione di pianura in grossi agglomerati urbani¹⁴, si svolgono su strade comunali precarie e maltenute; anche le strade provinciali sono poco praticabili, fangose d'inverno, polverosissime d'estate, costruite malamente e con cattivi materiali¹⁵. Quanto sia di fondamentale importanza la soluzione dei problemi

in qualche posto portentosa addirittura; è stata coltivata in modo esemplare.» (A. FRACCACRETA, *Scritti meridionali*, cit., pp. 50-51).

¹¹ *Relazione della Sottogiunta Parlamentare. On. Girolamo Giusso presidente relatore, in Inchiesta parlamentare sulle condizioni dei contadini nelle provincie meridionali e nella Sicilia*, vol. 3, tomo 2. Sullo stato delle campagne nei comuni di Torremaggiore e San Severo nel primo decennio del Novecento è utile la lettura delle relazioni agrarie municipali al Sottoprefetto in ASF, Sottoprefettura di San Severo, Fascio 13, fascic. 2.

¹² MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Relazione sulla viabilità ordinaria in Italia*, Roma 1914, p. 890.

¹³ G. DI PIERI, *La Capitanata. Appunti e note statistiche illustrative*, San Severo 1908, pp. 46-47.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Relazione sulla viabilità ordinaria in Italia*, cit., p. 687. Prima dell'avvento della tranvia i collegamenti fra i due comuni dell'Alto Tavoliere erano assicurati da un «servizio automobilistico da Torremaggiore-Sansevero e viceversa per trasporto di passeggeri,

L'inaugurazione della Tramvia Sansevero-Torremaggiore



Il titolo, con foto, dell'articolo dedicato all'inaugurazione della tranvia de «La Gazzetta di Puglia» del 30 agosto 1925.

infrastrutturali della provincia foggiana, se ne fa portavoce «il Foglietto», autorevole settimanale d'ispirazione liberale, che più volte torna sull'argomento. In un editoriale, a proposito della viabilità in Capitanata, il settimanale si premura di sottolineare quale dovrebbe essere lo sviluppo stradale della provincia di Foggia: «Oggi il grido che risuona è quello di rinnovarsi operan-

delle merci, delle corrispondenze postali [...]». Per questo si veda ASF, Sottoprefettura di San Severo, Fascio 59, fascic. 3.

do. E sta bene, anzi molto bene, ma è necessario operare – e sollecitamente – in armoniche idee volitive, pratiche, consone ai bisogni, agli usi, onde evitare il giuoco di tante forze contrarie che annullano quello che vi è di buono, senza che il nuovo ed il meglio si consegua. La Capitanata ha bisogno di molte cose: strade, ferrovie, bonifiche, bacini montani per la irrigazione! [...] Bisogna pensare che la Capitanata con una superficie di 6963 chilometri quadrati ha appena uno sviluppo di 205 chilometri di strada ferrata. [...] Questa è la nostra dolorosa condizione!»¹⁶. Sulla questione di valorizzare la Capitanata, il settimanale torna successivamente¹⁷ e, in un altro editoriale, osserva che «[...] purtroppo, ancora oggi in Italia, e specie nel Mezzogiorno – le condizioni delle strade ordinarie non rispondono né adeguatamente ai bisogni della popolazione, né ai nuovi macchinari di locomozione ed all'aumentato traffico dei veicoli pesanti.». Più avanti si cruccia del fatto che «[...] questa regione sia stata tenuta sempre in non cale da parte non solo dello Stato ma delle stesse provincie, le quali restarono apatiche ed inerte (sic) in materia di strade»¹⁸. Un netto miglioramento delle condizioni ambientali comincia ad avvertirsi nei primi decenni del Novecento allorché «[...] la pianura vastissima del seminato e i campi aperti si trasformeranno in un'articolazione di campi più chiusi, anche se di vasta dimensione, e di colture intensive-estensive, specie nei distretti prossimi alle città (quello che è l'orto per la Terra di Bari sarà il vigneto per Cerignola o San Severo); una nuova rete, seppur rada, di città va formandosi nel suo cuore, anche per la grande estensione delle periferie contadine, con i primi opifici frammisti al basso tessuto delle case bracciantili; una rete abbastanza fitta di strade poderali avanza entro il nuovo paesaggio della bonifica dal cuore della pianura all'arco malarico di Manfredonia, mentre le «città nuove» ripropongono i più avanzati stili produttivi e di vita della propaganda fascista tra le due guerre; alcune prime penetrazioni viarie si aprono sull'appartata montagna garganica»¹⁹.

¹⁶ *il Foglietto*, 1 giugno 1924.

¹⁷ *il Foglietto*, 22 giugno 1924.

¹⁸ *il Foglietto*, 24 agosto 1924.

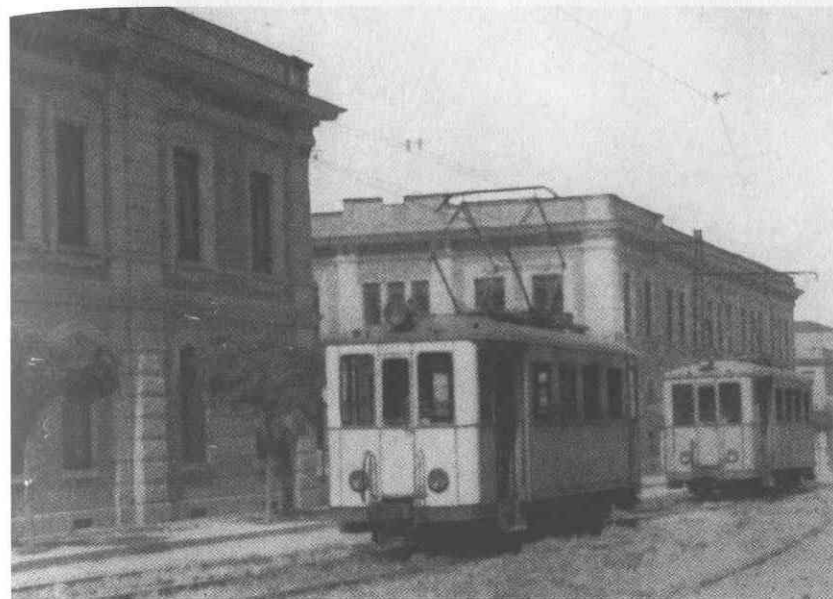
¹⁹ D. BORRI, *Lo spazio polarizzato*, in *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità a oggi, La Puglia*, Torino 1989, p. 516.

All'inizio del secolo ventesimo ci si chiedeva problematicamente negli ambienti politici e culturali della regione: «L'avvenire della Puglia sarà essenzialmente agricolo o industriale? [...] Certo l'agricoltura fu, e sarà la fonte principale del nostro benessere, ma con l'aumento smisurato della popolazione, con la necessità che sente ciascuna regione di provvedersi da sé di quanto occorre alla vita, con la trasformazione incessante di ogni e qualsiasi ramo di commercio, con la concorrenza che da ogni parte del mondo si fa agli stessi nostri prodotti, sarebbe follia concentrare tutti gli sforzi della regione al suo solo sviluppo»²⁰. La questione della modernizzazione territoriale si andava quindi a saldare con le istanze dell'autonomia «di provvedersi da sé di quanto occorre alla vita»; i problemi della Capitanata, vasta, varia e complessa nelle sue componenti territoriali non potevano essere messi «nella immensa caldaia della Questione meridionale»²¹, ma ponevano all'ordine del giorno il riconoscimento istituzionale di una specificità di caratteristiche. La cosa non appariva di impossibile soluzione anche perché, in quel periodo, alle prime razionalizzazioni produttive in campo agrario, contemporaneamente, nelle realtà locali, fanno il proprio ingresso sociale nuove figure professionali come gli ingegneri, che presentano requisiti di competenze e di credibilità, in cerca di nuovi spazi, pronti a entrare nel giuoco politico e ad intervenire nella soluzione delle problematiche locali²². Va aggiunto, inol-

²⁰ A. DE TULLIO, *La Puglia nel secolo nuovo*, in *Corriere delle Puglie*, 31 dicembre 1900, poi anche in *La Puglia agraria e commerciale*, 6 gennaio 1901. C'è da rilevare, poi, che «[...] i dati del censimento agrario del 1929 indicano la provincia di Foggia come la più ruralizzata, essendo gli addetti agricoli puri ben il 59 per cento della popolazione residente [...]». Per le sue rilevanti concentrazioni di addetti all'agricoltura la provincia di Foggia rappresenta l'apice agricolo della regione. Dalla pianura di Capitanata tali concentrazioni si spingono fin dentro l'area garganica, con i centri di Monte Sant'Angelo, San Marco in Lamis, Sannicandro e verso il Molise con Torremaggiore». (D. BORRI, *Lo spazio polarizzato*, in *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità...*, cit., pp. 495-496). Si veda anche A. FRACCACRETA, *Scritti meridionali*, cit., p. 52 sgg.

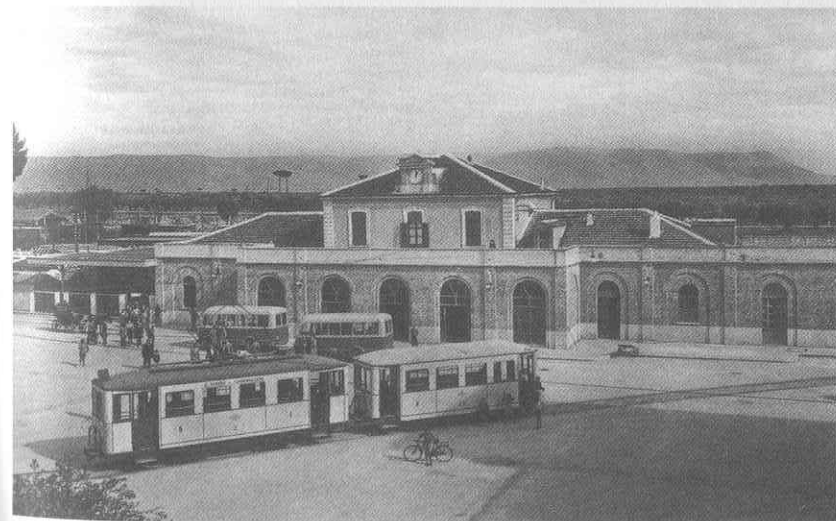
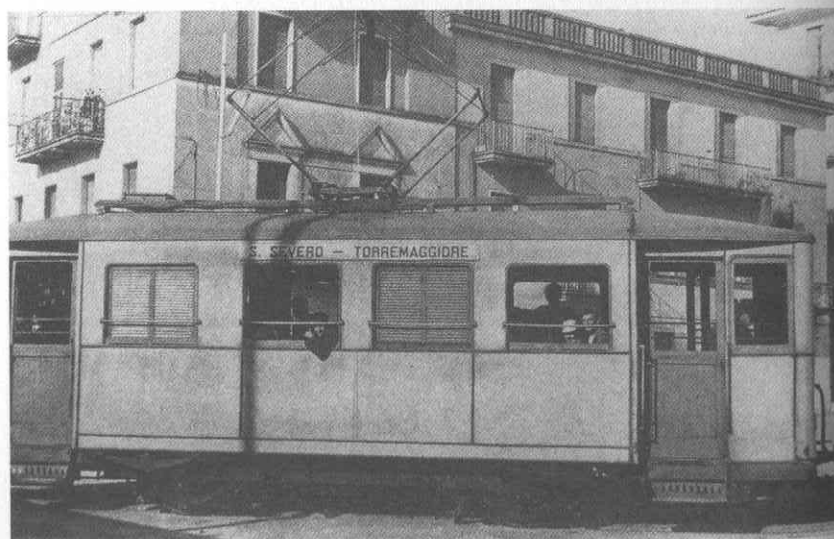
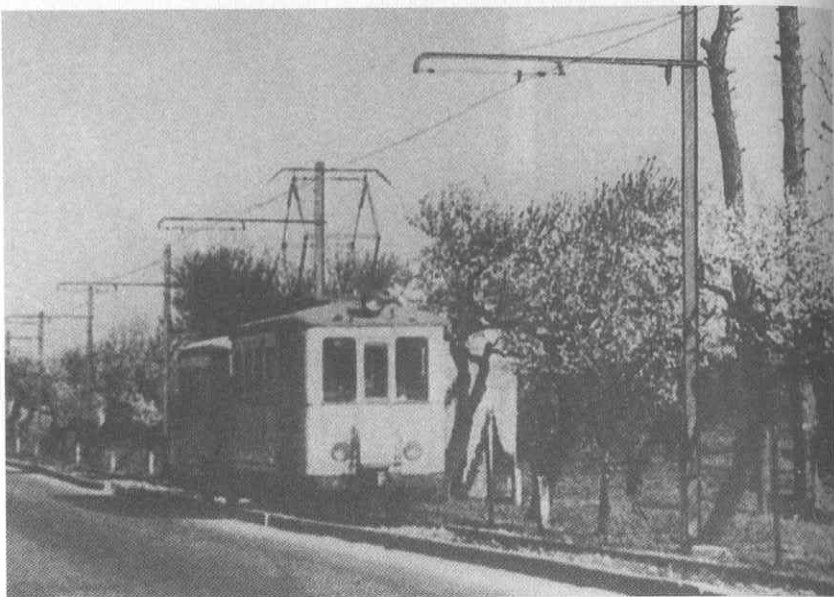
²¹ F. MARATUA, *L'ora della Capitanata*, in *il Foglietto*, 4 aprile 1920.

²² Commenta in proposito Luigi Masella: «[...] sin dai primi del Novecento, scomparivano ormai dalle scene quotidiane della vita rurale alcune figure tradizionali di lavoratori dei campi legate a residui di civiltà cerealicolo-pastorale, dal versuriere «piccolo coltivatore nomade di biade», al terrazzano, carrettiere occupato al trasporto di «stallatico», ai «cacciatori di giornata»,



Qui, e nelle cinque immagini successive, alcune tappe del percorso del tram da Torremaggiore a San Severo.





tre, che nella fase postunitaria e per tutto il primo decennio del '900, i comuni della pianura foggiana, con i dissodamenti di nuovi terreni a seguito delle leggi di affrancazione del Tavoliere o, come per San Severo in cui è determinante la riconversione viticola effettuata nei primi venti anni del

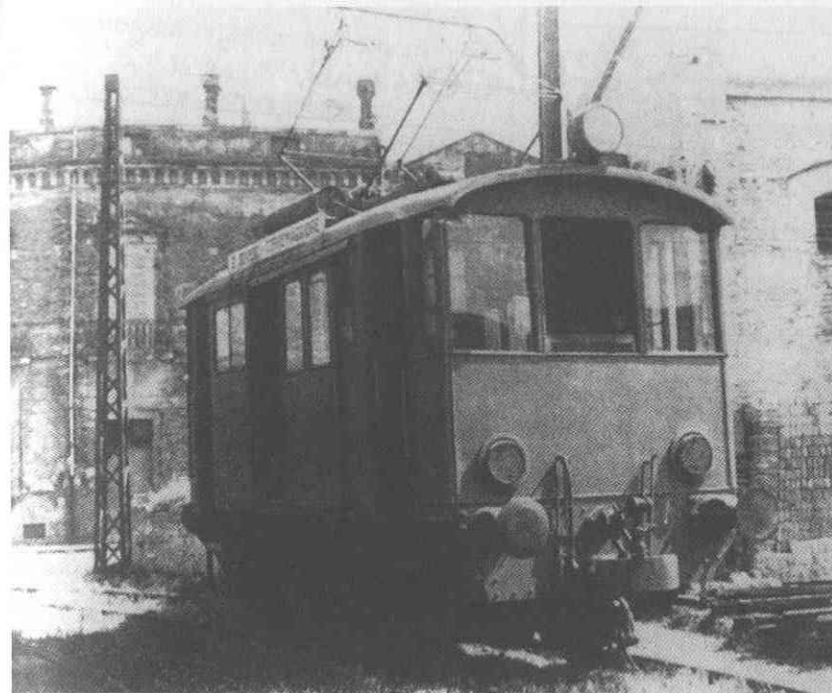
nuovo regno²³, registrano sia un forte aumento demografico sia un ampliamento urbanistico²⁴.

I due centri, Torremaggiore e San Severo, ambivano sostanzialmente a svolgere un ruolo protagonista nell'area dell'Alto Tavoliere. Il primo, Capoluogo di Mandamento, oltre che essere una delle mete dei flussi di migrazione stagionale interna della manodopera, proveniente non solo dai comuni

che vivevano della vendita di selvaggina catturata nei boschi residui e venduta sui mercati della città. Andava invece prendendo corpo, dall'altro lato, un ceto embrionale di esperti, di tecnici, che tentavano di sperimentare nelle aziende ipotesi di razionalizzazione produttiva. Questi, insieme ai primi ingegneri, che nella città progettavano non solo nuove costruzioni e tombe di famiglia, ma impianti di elettrificazione, di irrigazione e di bonifica, si sentiranno ben presto investiti in prima persona di un ruolo non solo di mediazione tra i ceti rurali, ma sempre più di direzione politica e non solo tecnica dei processi di trasformazione [...]» (L. MASELLA, *La difficile costruzione di una identità (1880-1980)*, in *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità...*, cit., pp. 292-293).

²³ «[...] a Sansevero nell'ultimo ventennio del secolo scorso – mentre la grande coltura cerealicola restava predominante –, si è avuta anche l'altra trasformazione dal seminato al vigneto; la quale ha prodotto colà effetti di primaria importanza sulla ripartizione della proprietà rustica. Poiché mentre a Cerignola la proprietà dei vigneti si conservava nelle mani degli antichi proprietari mercé il contratto a miglioria, a Sansevero invece l'impianto dei vigneti è stato un vero e proprio movimento di democrazia rurale ed ha prodotto una efflorescenza rigogliosa di piccoli proprietari. Quelli infatti che posseggono da mezzo ettaro a cinque sono 3765 e a loro appartengono 9064 ettari su 32514, quanta è la complessiva estensione del territorio comunale. [...] a Sansevero la terra si ripartisce con una certa gradualità tra le varie categorie (a limiti necessariamente imprecisi, s'intende) della grande, della media e della piccola proprietà.» (A. FRACCACRETA, *Le forme del progresso economico in Capitanata*, Napoli 1912, pp. 82-84).

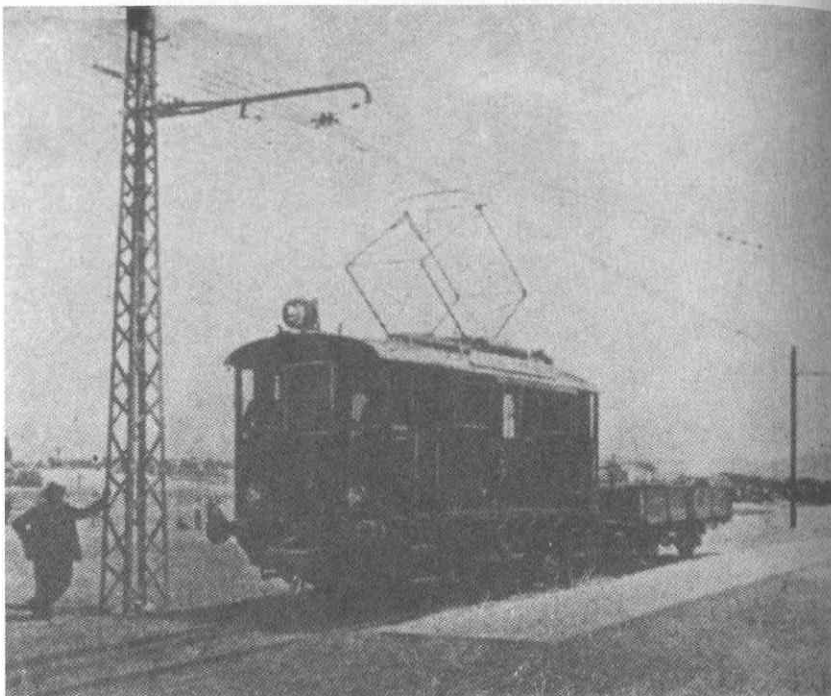
²⁴ L. MASELLA, *La difficile costruzione di un'identità...*, cit., pp. 318-319. Leandra D'Antone ci ricorda che «Quando lo Stato italiano, proprio nel 1865, decretò, tra i suoi primi provvedimenti, l'affrancamento delle terre in enfiteusi e lo svincolo pieno delle attività della pianura, non volle rimuovere solo un assurdo residuo del passato. Il provvedimento fu preso nella certezza di poter contare sulla disponibilità di altre rendite locali per il riscatto del vastissimo territorio, quale fondamentale contributo al risanamento dello stesso bilancio statale. Gli ingenti surplus commerciali, inoltre, avrebbero consentito di valorizzare, nella politica degli scambi, l'area cerealicola più importante ed estesa del Mezzogiorno e lo sviluppo delle sue pregiate colture arboree.» (L. D'ANTONE, *Un problema nazionale: il Tavoliere*, in *Storia d'Italia, Le Regioni dall'Unità...*, cit., p. 447). Si veda anche A. FRACCACRETA, *Le forme del progresso economico in Capitanata*, cit., p. 11 sgg. Il piano di ampliamento di Torremaggiore fu approvato nel 1882; per questo si veda D. BORRI, *Lo spazio polarizzato*, cit., p. 507.



Qui, e nella pagina successiva, il locomotore per il servizio merci.

limitrofi subappennici o dalle confinanti aree molisane, ma anche dal basso Tavoliere (i cosiddetti «marinesi»), si qualifica ben presto, pure per la posizione geografica, come zona di cerniera fra la pianura foggiana e le aree interne; contava su una popolazione residente di 14.506 abitanti (presenti di fatto 15.190). Il secondo, Capoluogo di Circondario, vivace centro agricolo-mercantile, che nutriva aspirazioni malcelate al ruolo di «capitaletta»²⁵ dell'in-

²⁵ Nel 1923, anche il deputato nazionalista Ezio Maria Gray, novarese, nel suo viaggio in Capitanata, invitato dalla Federazione dei Fasci foggiana, non manca di rimarcare proprio con tale appellativo le ambizioni della città sanseverese definendola «capitaletta orgogliosa della sua edilizia moderna» (*Il Popolo d'Italia*, 18 agosto 1923).



tero Alto Tavoliere, aveva una popolazione pari a 36.485 abitanti (36.259 i presenti di fatto)²⁶.

Cominciamo a dire, allora, che il progetto di Luigi Grassi si colloca in un quadro territoriale e sociale in pieno movimento, ricco di fermenti innovativi, e risponde sostanzialmente ad una precisa domanda del territorio. Quando egli presenta il progetto della tranvia elettrica, nel 1911, la strada ferrata era il simbolo della velocità, coincideva con l'idea stessa della modernità; non a caso, all'incirca nello stesso periodo, Filippo Tommaso Marinetti, nel manifesto di fondazione del movimento futurista del 1909, salutava l'avvento del Novecento nelle «locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi». Tra la fine dell'Ottocento

²⁶ La popolazione dei due comuni è quella risultante dal censimento del 21 aprile 1931 i cui risultati furono pubblicati con R. D. 16 aprile 1932, n. 324.

e l'inizio del ventesimo secolo, la strada ferrata da un lato è considerata l'infrastruttura principale e formidabile per permettere all'Italia l'ingresso fra le nazioni europee più progredite; dall'altro lato è intesa sia come mezzo capace di mettere in pratica le ragioni di unità che avevano animato il processo risorgimentale sia come potenziamento tecnologico-strutturale per la modernizzazione del Paese; nel caso specifico, la costruzione della tranvia – «la via di ferro» – era finalizzata soprattutto a creare una «bretella» con la ferrovia adriatica e a stabilire un nuovo equilibrio tra la parte interna, subappenninica, gravitante su Torremaggiore e la parte pianeggiante della Capitanata, che comunque costituiva un modello socioprodotivo più avanzato²⁷.

Il problema della costruzione della tranvia torremaggiorese torna di attualità nel dopoguerra. Dopo la prima domanda di concessione presentata nel 1911, assistita e sollecitata attraverso la trafila burocratica dei vari ministeri, rimasta senza conclusione alcuna, le trattative furono riprese con maggiore intensità nel 1920, con la relativa e conseguenziale revisione del primitivo piano finanziario. Da questa epoca la pratica della tranvia seguì il suo corso andandosi a collegare a quelle istanze di modernizzazione di cui il fascismo per tanti versi si faceva portatore, trovando inoltre il sostegno a livello locale,

²⁷ «Se l'Ottocento borbonico era stato un mondo urbano, di isole insediative chiuse o al più aperte agli scambi di qualche «caricatoio» costiero [...] l'ultimo Ottocento e il primo Novecento segnano un'esplosione dei *grand travaux* territoriali, favoriti da un intreccio spesso fecondo tra grande capitale pubblico e grande capitale privato. La costruzione rapidissime ed estesa delle ferrovie, con una larga rete di ferrovie locali attestata alla rete primaria; la costruzione e l'ammodernamento pur essi rapidi della rete stradale fondamentale, a partire da quanto già avviato a realizzazione nel primo cinquantennio del secolo XIX [...] fino ai miglioramenti funzionali degli anni '20 e primi '30; gli interventi di razionalizzazione, specializzazione e potenziamento dei porti; le bonifiche, proseguite o avviate con varia incisività e fortuna; l'opera ciclopica dell'acquedotto regionale [...]; sono, questi, i pezzi di una politica territoriale strategica che di certo sortì notevoli risultati nell'interagire con i processi di sviluppo [...]. Si trattò di azioni sviluppate, in genere, con continuità lungo tutto il cinquantennio, entro un quadro di perseguimento coerente degli obiettivi, e che condurranno da un lato alla creazione di un diffuso supporto all'ampliamento dei processi di sviluppo e all'omogeneizzazione del sistema insediativo e dall'altro alla formazione di un ceto di tecnici costituente realtà non trascurabile della modernizzazione culturale e urbana nella Puglia dei primi decenni del Novecento». (D. BORRI, *Lo spazio polarizzato*, cit., pp. 511-512).