

Rocco Mazzarone

DON PANCRAZIO TOSCANO (1883-1961): UN PRETE URBANISTA
DI TRICARICO. OPERE COMPIUTE E DISEGNI DISATTESI

Il paesaggio, segnato da fenomeni naturali e interventi più o meno violenti dell'uomo, si modifica nel tempo, fedele testimone della storia. Per il rilievo che le sue opere hanno avuto – o potevano avere – nello sviluppo del tessuto urbano e sociale di Tricarico, può essere interessante recuperare la memoria dell'opera singolare di un prete, don Pancrazio Toscano, uno dei protagonisti della storia recente di quel piccolo centro della collina lucana.

Qui, negli anni immediatamente successivi al primo conflitto mondiale, la popolazione, segnata dalla guerra e dalla emigrazione, viveva prevalentemente di agricoltura povera¹. In quel contesto la mendicizia veniva accettata come un evento naturale da quanti la soffrivano e da quanti credevano di poterla alleviare con gli spiccioli delle elemosine domenicali.

Don Pancrazio, ricco dell'esperienza maturata durante il servizio militare, soldato di sanità nell'ospedale di Bari, decide di offrire ai più poveri un tetto sicuro ed un pasto giornaliero. Apprendista capomastro durante la sua adolescenza, individua nel convento quattrocentesco di S. Antonio la sede di quella che sarà la sua Pia Opera. Il convento espropriato nel 1863, era stato adibito, dalle amministrazioni comunali che si erano succedute nel cinquantennio successivo, a rifugio per greggi di pecore e capre e a stazione di monta. Progettista e direttore dei lavori don Pancrazio, "non si redassero computi metrici, non ci furono voci di bilancio e finanziamenti"². [...] Ai poveri che partivano per l'America raccomandò, in una magnifica crociata di solidarietà, di "non

¹ Sull'agricoltura tricaricese cfr. GUIDO SPERA, *Storia ed evoluzione di una azienda agricola in Lucania*, Bari 1950.

² Cfr. PANCRAZIO PERRONE, "Pia Opera S. Antonio" (a cura di), *Don Pancrazio Toscano*, Matera 1967, p. 19.

dimenticare i poveri che rimanevano³. Rimesse degli emigranti, queste giornaliere e, in misura minore, giornate lavorative volontarie costituirono, nel quarantennio successivo, le fonti di finanziamento del restauro del vecchio convento e della costruzione delle nuove ali.

Nei vani appena restaurati erano accolti i primi assistiti quando nel 1923 Raffaello delle Nocche, giovane vescovo innovatore della diocesi di Tricarico, istituisce la Congregazione delle discepoli di Gesù Eucaristico e individua la loro Casa Madre nello stesso Convento di S. Antonio⁴. Proprio la presenza delle suore diventa oggetto di dissenso, e ad essa don Pancrazio oppone, nel primo numero del bollettino della sua Opera, che "le suore sono necessarie per assistere e curare i vecchi. [...], soffrono anche la fame, per dare il tozzo di pane ai pochi vecchi ricoverati. La carità che *chiede* è unicamente per i poveri, per provvedere loro la casa e il vitto. Le suore sono sufficienti a se stesse"⁵.

Da quell'anno Casa Madre della congregazione e, fino alla morte del suo fondatore, l'ia Opera convivono nel vecchio convento in restauro e nelle nuove ali dotate di servizi e ricche di spazi⁶.

La storia della Pia Opera, esaurientemente illustrata, non appare, nelle linee che la ispirarono e nella sua gestione, dissimile da quella di altre istituzioni caritative, grandi e piccole, note e dimenticate⁷. Singolare invece, è l'impegno civile del suo fondatore.

Sant'Antonio, a mezza costa sulla collina a mezzogiorno di Tricarico, era allora raggiungibile dal vecchio centro attraverso una mulattiera che, si inerpicava, prima di dividersi verso Malcanale, Serra delle Vigne e altre contrade più distanti, su terreno in parte argilloso, in parte roccioso.

Convinto della necessità di avvicinare la Pia Opera all'abitato fino a inscrivere la nel tessuto urbano, iniziò, senza taglio di nastri, la costruzione della strada che congiungerà Sant'Antonio alla via Appia e al vecchio abitato. Trasformò, per i bisogni del suo cantiere, in cava di pietre il promontorio di arenaria che si ergeva nei pressi del vecchio convento francescano, fino a lambirlo. Ai censori che gli rimproveravano di di-

³ Ibid., p. 17.

⁴ Sulla personalità e le opere di Raffaello delle Nocche cfr. PANCRAZIO PERRONE, *Raffaello delle Nocche Vescovo di Tricarico Fondatore delle Suore Discepoli di Gesù Eucaristico*. Alba (Cuneo) 1990.

⁵ Cfr. *Diario di don Pancrazio* in "Pia Opera S. Antonio di Padova", op. cit., pp. 26-27.

⁶ Con il lento miglioramento del livello di vita, diminuisce il numero dei mendicanti e l'ospizio si trasforma in casa di riposo e, dopo la morte del fondatore, l'Opera viene assorbita dalla congregazione.

⁷ Sulla Pia Opera cfr. ANGELO TOSCANO, *Don Pancrazio di Tricarico*, Roma 1972 e "Pia Opera S. Antonio di Padova" cit.

strarre il denaro raccolto con le offerte e la questua a favore della costruzione della strada, rispondeva, con un certo anticipo sui tempi, che bisognava poter raggiungere Sant'Antonio "con la ruota". Non mancavano, peraltro, proteste di singoli che nella presenza della strada rotabile vedevano una causa di limitazione delle proprie attività professionali. I figli in particolare, con la trasformazione dello spazio antistante le loro botteghe in sede stradale, rivendicavano un antico diritto ad occuparlo. Il cantiere della strada di Sant'Antonio rimase aperto per alcuni anni. Vi lavoravano operai il cui numero era condizionato dalle magre raccolte della questua e dalle rimesse degli emigrati; altra fonte di finanziamento erano le giornate di lavoro offerte e, rilevante per i suoi risvolti educativi, il trasporto di pietre e materiali in parte assicurato dai fedeli e dai ragazzi che don Pancrazio coinvolgeva nel suo progetto. Costruito il ponte sul torrente Milo (figura 1), la strada da via dei Figuli raggiunge Sant'Antonio e quindi la via Appia nei pressi di Santa Maria, superando un dislivello di oltre 50 metri (grafico 1). Arricchita di terrazzi e di alberi, lunga poco meno di un chilometro e larga, in media, 6 metri, era inserita in un vasto disegno che se non fosse disatteso, avrebbe determinato scelte diverse nell'espansione edilizia dell'abitato. Infatti, un'altra strada, dal rione S. Giovanni doveva incrociarsi, a via dei Figuli, con quella di S. Antonio, raggiungere il Convento del Carmine e allacciarsi ad una strada di circonvallazione. Quest'ultima, partendo da un secondo ponte del torrente Milo, doveva lambire il rione Rabata, raggiungere la porta Saracena e, costeggiando l'abitato esposto a settentrione, imboccare la strada di Pie' del Prato per risalire su viale Regina Margherita (grafico 1).

A differenza della strada di Sant'Antonio, costruita interamente su suoli comunali, per raggiungere via dei Figuli dal rione San Giovanni, bisognava attraversare terreni di proprietà privata il cui acquisto non poteva essere coperto con i magri ricavi di questue e rimesse. Quei terreni, negli stessi anni, furono espropriati per la costruzione di case popolari, del primo tratto della strada delle Matine e dell'ospedale, sicché don Pancrazio fu costretto a ripiegare sulla costruzione della scorciatoia di S. Lucia, su terreni da lui acquistati, che dalla contrada delle Barre raggiunse via dei Figuli³.

³ Don Pancrazio denominava quella scorciatoia, strada di Santa Lucia, perché costeggiava una chiesetta medievale dedicata alla santa, incautamente distrutta per ricavarne suolo edificatorio.

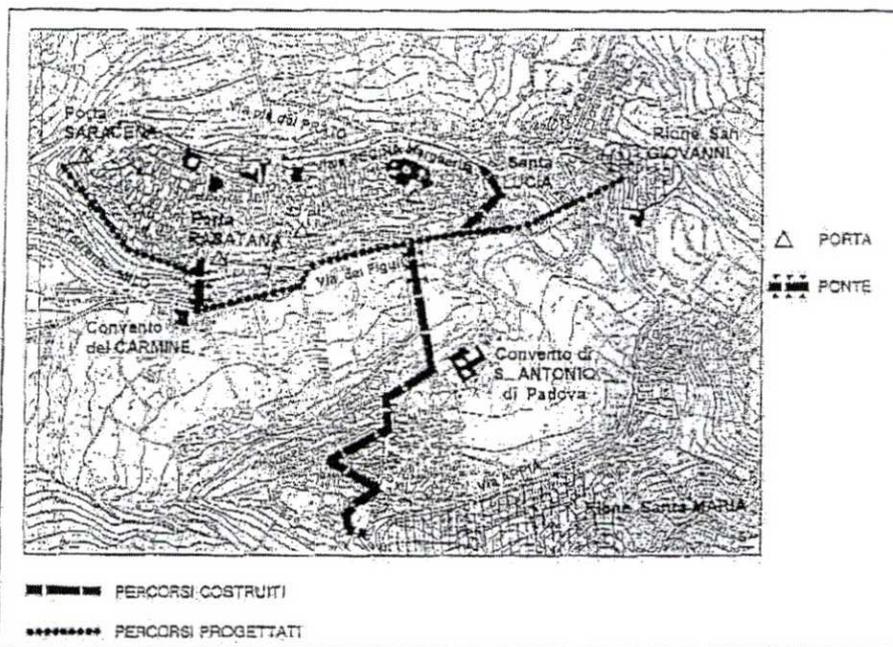


Grafico 1

Terminata la costruzione della strada di S. Antonio, don Pancrazio iniziò quella del secondo ponte sul torrente Milo cui doveva innestarsi l'extramurale e la rettifica della scalinata di accesso alla Cattedrale, attraverso la Rabata e la Civita (grafico 1). Scarso si rivelò il consenso sull'utilità di quel ponte e della stessa strada. Questa invece, in una lettera indirizzata al Sindaco dal progettista, "senza dubbio realizzerebbe un notevole vantaggio di pubblico interesse se si pensa che con l'attuazione di essa si agevolerebbe il servizio di nettezza urbana, che potrebbe essere disimpegnato con mezzi trainati a ruota. Il Comune inoltre se ne avvantaggerebbe in modo particolare poiché, con la messa in opera di tale strada, il suolo che costeggia guadagnerebbe di edificabilità data anche l'esposizione a mezzogiorno del sito e quindi le richieste dei privati si risolverebbero in una cospicua entrata per il Comune"⁹. Il Sindaco - in quegli anni Rocco Scotellaro - aderì al progetto e alla richie-

⁹ In una lettera del 31 gennaio 1947, don Pancrazio chiese al Sindaco che avendo "speso finora circa L. 100 mila, e la somma ancora occorrente per la prosecuzione dei lavori è considerevole, un congruo contributo. Pregha nel contempo affinché un perito si rechi sul posto per lo scambio da effettuare di due appezzamenti di suolo comunale con quelli di alcuni proprietari per l'attuazione dei lavori in parola". ARCHIVIO COMUNALE DI TRICARICO, numero di prot. in arrivo 935 del 31.1.1947.

sta e propose al Consiglio Comunale, che approvò all'unanimità, di assegnare un contributo di L. 100 mila¹⁰. Il contributo, erogato, poi, soltanto nei primi del 1950, non poteva tuttavia, coprire il costo dell'impresa per cui don Pancrazio si rivolse al Prefetto esponendogli il progetto e aggiungendo che "quest'opera stradale darebbe incremento a costruzioni a tipo popolare. Siccome varie persone vorrebbero costruire senza un criterio, allo scopo di non creare fin d'ora disordini che pregiudicherebbero sia l'estetica che lo sviluppo edilizio in avvenire". Pregava di disporre "in via eccezionale il sopralluogo del Dirigente dell'Ufficio Tecnico Provinciale"¹¹. Il consenso tecnico fu tempestivamente assicurato¹². I costi, intanto, lievitano e le risorse di don Pancrazio non consentivano di completare in tempi brevi la costruzione della strada. Sollecitazioni intese ad ottenere l'intervento pubblico non sortirono alcun effetto¹³. "Data l'entità della spesa che ammontava a circa L. 18 milioni, come avevano avuto modo di constatare ingegneri inviati sul posto dal Provveditorato alle Opere Pubbliche", il Comune inviò al Ministero dei Lavori Pubblici una richiesta di "adeguato sussidio che valesse a mettere in grado don Pancrazio a completare le opere tenuto presente che a lavoro compiuto il ponte e l'estramurale in parola sarebbero passate al comune"¹⁴. Il Comune intanto deliberava "di approva-

¹⁰ Cfr. Deliberazione del Consiglio Comunale di Tricarico n. 125 del reg. n. 6920 di prot. del 5 dic. 1949, ARCHIVIO COMUNALE DI TRICARICO.

¹¹ Cfr. lettera della Prefettura di Matera, prot. 8968 del 4 agosto 1948, numero di prot. in arrivo 4977 del 10 agosto 1948, ARCHIVIO COMUNALE DI TRICARICO.

¹² Nella lettera dell'Amministrazione Provinciale di Matera al Comune di Tricarico, prot. n. 860 del 13 agosto 1948, l'ing. De Martino, Dirigente dell'Ufficio Tecnico Provinciale, nel verbale a conclusione del suo sopralluogo, conferma che "la strada richiesta si può tecnicamente realizzare, che sarebbe di grande utilità pubblica. [...] Essa servirebbe non solo a collegare i rioni 'Rabata e Saracena' ma anche a dare la possibilità alla popolazione dei detti rioni di poter facilmente allacciarsi col centro abitato e con le strade esterne allo stesso. [...] Contemporaneamente si raggiungerebbe ancora un altro grande vantaggio, e cioè quello di valorizzare tutta la costa immediatamente a valle dei precipitati rioni e di proprietà del Comune, zona che, ricadendo a monte della strada extramurale proposta, potrebbe essere trasformata in suoli edificatori per costruzione di case a tipo popolare. Nel percorrere il tracciato secondo il quale si vorrebbe sviluppare la strada in parola, ho riscontrato che [...], esso è tecnicamente rispondente, realizzabile con non molta spesa". ARCHIVIO COMUNALE DI TRICARICO.

¹³ Nella lettera indirizzata a Emilio Colombo, Sottosegretario per l'Agricoltura e Foreste, del 25 giugno 1949, il Provveditore Regionale alle Opere Pubbliche comunica che "Lo Stato potrebbe intervenire qualora il Comune richiedesse l'esecuzione dei lavori ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di opere di interesse degli enti locali, a sollievo della disoccupazione. Com'è noto, però, questo Istituto non ha più alcuna disponibilità di fondi per opere del genere". ARCHIVIO COMUNALE DI TRICARICO.

¹⁴ Cfr. Lettera del Sindaco di Tricarico al Ministero dei Lavori Pubblici, del 5 settembre 1949, ARCHIVIO COMUNALE DI TRICARICO.

re l'istituzione di un unico cantiere di lavoro per lo spianamento del campo sportivo e per il completamento dell'estramurale [...]"¹⁵.

L'impresa richiedeva tempi lunghi e oneri finanziari non consentiti alle deboli forze di don Pancrazio. Le fonti archivistiche tacciono e con esse le testimonianze, sulla amarezza che può aver colto il vecchio *prete urbanista*, negli ultimi anni di vita. Non aveva individuato successori ai quali affidare la direzione dell'ultima sua impresa. Oramai, dopo la costruzione del villaggio di Santa Maria, le zone di espansione edilizia erano lontane, in direzione opposta a quella indicata da don Pancrazio. La Rabata abbandonata, il ponte esposto al logorio delle stagioni (figura 2) e restituito all'incuria e agli sterpi il tratto di circonvallazione appena costruito.

È - Assumendo a carico del bilancio comunale i seguenti impegni di spesa: relativamente all'estramurale del Carmine ed il campo sportivo per tutta la durata del cantiere, prevista in mesi quattro L. 10.000 (diecimila) mensili con un onere complessivo di L. 40.000; per l'estramurale del Carmine per fornitura di materiale occorrente (cemento e gesso) come in progetto L. 43.600. Manda al Sindaco per il perfezionamento sollecito della pratica e le altre opere di spesa nell'apposita sede del bilancio 1950. Stabilisce nel Comune
Il Sindaco - Cir. deliberazione cit.