

# Così nacque Borgo Ferrovia

*Fu l'apertura della stazione ferroviaria a favorire lo sviluppo urbanistico della zona*

Andrea Massaro



L'apertura della stazione ferroviaria di Avellino, avvenuta il 31 marzo 1879, favorì notevolmente lo sviluppo urbanistico e demografico della zona, in precedenza scarsamente popolata. La

presenza di una comunità in crescita, rappresentata in origine da ferrovieri e persone legate alla stazione, indussero le autorità religiose del capoluogo a stabilire nel Rione una nuova parrocchia. Nel 1903, intanto, a cura di P. Serafino Penza fu elevata una chiesetta per il popolo che nel 1913 venne elevata a parrocchia sotto il titolo di S. Francesco d'Assisi. In precedenza il nuovo secolo doveva assistere alla trasformazione di molte cose in Avellino. Il centro cittadino, già da alcuni anni risentiva della crisi dovuta alla strada ferrata che aveva spostato verso la stazione il movimento di molte persone. Ma questo processo di impoverimento

*Il commercio era rappresentato dal traffico di carretti e carrozze*

ad ovest della città ha più antiche origini. Il Sindaco Emiddio de Feo, nel presentare il resoconto al termine del suo mandato, nel 1868, deve costatare come la città sia ridotta "a mal partito". Le "industrie ca-

dute, che, fiorenti una volta, ci rendevano prosperi; al commercio assottigliato e tagliatoci fuori dalle ferrovie impiantate nelle limitrofe provincie..." lamenta più oltre il Cavalier de Feo. L'argomento è ripreso trentasei anni dopo dall'Assessore alle Finanze del Comune capoluogo, Achille Vetroni. Ricorda come un tempo il commercio era fonte di benessere della città. Nella Relazione del Bilancio di Previsione per l'Esercizio 1902 dell'Assessore Vetroni si ha un quadro delle attività legate al commercio e quanto ciò incideva a favore dei vari servizi specialmente nel ristoro e alberghiero. Ecco come si presenta il Rione Ferrovia all'inizio del 1900: il commercio era rappresentato dal continuo traffico di 700 carretti ed 80 carrozze, in media, transitanti nelle 24 ore, da terra d'Otranto e dalle Puglie, per questa Città, alla volta di S. Severino o Napoli, e viceversa. Simile traffico costituiva un movimento giornaliero di 2500 bestie da tiro e 1100 viandanti i quali, per la obbligatorietà di una lunga fermata tra noi e per il carattere stabile di tale fenomeno, lasciavano in questa città, per semplice spesa di vitto, foraggi e d'alloggio, un capitale di oltre 38 milioni (di lire all'anno). Le industrie venivano rappresentate da numerosi ed importanti laboratori di semola, da moltissime fabbriche di panno, tintorie e fabbriche di cappelli, vaste

*Forte il flusso migratorio verso Avellino di addetti ai servizi ferroviari*

cantine di vini; i cui prodotti, naturalmente buoni, relativamente ai tempi, venivano assorbiti, costantemente dalla popolazione transitante e da quella locale, che, allora, era presso a poco quella di oggi. La Stazione Ferroviaria, aperta nel 1879, contribuì in origine allo sviluppo della zona a danno del vecchio Centro Storico. La sua collocazione, frutto di un compromesso politico tra gli elettori di Michele Capozzi di Atripalda e di Avellino, fu ritenuta "un colpo mortale alla vita economica di Avellino, impiantata in una località eccentrica e antiestetica". La borghesia del centro vedeva nello sviluppo di Rione Ferrovia un danno alle attività di Via Nappi, del "Largo", di Porta Puglia, di Via Costantinopoli e del Corso. Ed ancora di più per il Casale, Via Trinità e Via Beneventana. La zona della Ferrovia, a cavallo tra Otto e Novecento, appare all'Assessore Vetroni come un "nuovo paese colà sorto, a nostro danno irreparabile ed immediato e che già conta 1400 abitanti, con alberghi, trattorie, caffè, circoli e negozi, che offrono al forestiero tutto il necessario e tutto il comfort". Questa intuizione la ebbe per tempo il giovane Angelo Muscetta che iniziò la sua attività imprendito-



Antica foto della stazione di Avellino



Il treno in arrivo alla stazione



La stazione come appare oggi



Lungo i binari

riale proprio dalla trattoria di uno zio, impiantata nella stazione di Avellino. Il Cavalier Muscetta ha lasciato una bella testimonianza di quel tempo compendiata nel volume Memorie di un commerciante, racconto biografico, ripreso e pubblicato dal figlio Carlo Muscetta, che narra con dovizia dei sacrifici, degli impegni, nonché degli ottimi risultati raggiunti, in questa attività. Il citato Angelo Muscetta presenta l'interno della stazione di Avellino nell'ultimo decennio dell'Ottocento, quando più intenso fu il fenomeno dell'immigrazione il quale, se da un lato popolò l'intera regione irpina, dall'altro canto consentì, come naturale valvola di sicurezza, lo sfogo alle grandi tensioni politiche e sociali di questi anni. Dal giorno della sua inaugurazione, 31 marzo 1879, la Stazione ferroviaria di Avellino è sta-

cento, fissato le loro dimore nella nostra città, integrandosi completamente con la popolazione autoctona. Le date salienti della storia d'Italia sono segnate da grandi manifestazioni svoltesi presso la stazione. Le guerre d'Africa del 1898 e del 1911, che consentirono la conquista di Tripoli le interminabili tradotte della grande guerra del 1915-18 e di nuovo, le avventure coloniali del 1936 in terra abissina, hanno affollato i marciapiedi dei binari di una folla commossa di uomini e donne dell'Irpinia. Il treno è stato anche il grande protagonista degli anni della seconda guerra Mondiale e della Ricostruzione post bellica degli anni '50 quando molti nostri conterranei con le loro valigie di cartone partivano per le regioni del nord Europa nel triangolo industriale del nord Italia, in cerca di lavoro. Ancora, la Stazione è stato il luogo delle grandi emozioni che si sono accompagnate ad un decennio calcistico esaltante, dove il treno della speranza trascinava frotte di irpini, giovani e meno giovani, a sognare nel pallone quei momenti di gloria negati in altri spazi. Una pagina piacevole del Rione Ferrovia si è avuta quando il tram a cavalli collegava Avellino alla Stazione Ferroviaria. Il 30 ottobre 1915, il Consiglio comunale di Avellino aveva affidato il servizio pubblico di trasporto dei viaggiatori con omnibus a cavalli, da Avellino alla Stazione Ferroviaria e viceversa, ad una ditta locale. L'affidamento al nuovo soggetto scaturiva dalle norme fissate dal capitolato approvato dalla Giunta Municipale nel dicembre 1910. La società, come innanzi detto, fu costituita da imprenditori avellinesi tra i quali Raffaele Capone, appartenente ad una famiglia di Via Costantinopoli addetta alla guida delle carrozze da moltissimi anni. In un elenco dei vetturini del 1825 abbiamo alcuni esponenti di questa famiglia addetta alla conduzione di cavalli.

Lo stesso Raffaele risulta tra i cocchieri in esercizio nel 1889. Anni dopo un suo discendente, Antonio Capone, alias O' Rondecicello, svolgeva il servizio passeggeri Piazza Libertà-Ferrovia.

Il "servizio ippico per il trasporto dei viaggiatori" fu concesso alla società a titolo gratuito per un biennio (1916-17). I soci si obbligavano a disimpegnare il pubblico servizio ciascuno con propri omnibus, eseguendo una corsa per ogni treno, sia in arrivo che in partenza, nonché due altre corse da e per Rocchetta, in coincidenza con i treni, a partire dalle ore 5,55 alle ore 20. Tra gli obblighi in capo alla società vi era quello di mantenere i veicoli in buono stato e di una capacità sufficiente per almeno 10 posti interni e 8 esterni, ricavati da panche disposte sulla piattaforma. Il mezzo, inoltre, doveva essere dotato di reti per il deposito dei bagagli. Il veicolo doveva portare almeno 2 lumi.

A riparare i passeggeri dalle intemperie e dal sole varie tende verticali che si arrotolavano durante le giornate serene. Le corse avevano i loro capolinea al Viale dei Platani, altezza Regio Liceo "Colletta" e Stazione Ferroviaria. Dal Liceo l'omnibus doveva partire trenta minuti prima dell'ora fissata dalla partenza di ciascun treno, mentre dalla Stazione partiva dieci minuti dopo l'arrivo del treno. Il percorso dell'omnibus prevedeva, sia all'andata che al ritorno, il seguente itinerario: Corso Vittorio Emanuele II, Piazza Libertà, Piazza Centrale (Dogana), Via Umberto I e Porta Puglia. Erano espulse le persone che si rendevano "intolleranti sia verso i conduttori che verso i passeggeri con parole indecenti e con vie di fatto". Un altro elemento positivo del servizio del trasporto pubblico lo rileviamo dalla prescrizione imposta dal Comune di dotare il veicolo di una "cassetta per la impostazione delle lettere", obbligo senza compenso alcuno, mentre la cassetta doveva essere fornita dall'Amministrazione delle Poste, che a cura del proprio personale, la svuotava alla Stazione di Avellino all'arrivo dell'omnibus.

*Quando il tram a cavalli collegava Avellino alla stazione*