

DOMODOSSOLA

(Note di geografia urbana)



Nel cuore dell'ampia Val d'Ossola, che i divaganti rami del fiume Toce percorrono e a cui in antico ha dato il nome, a *m* 277 s. m. sorge la città di Domodossola, edificata, a mezzogiorno dell'influenza nel Toce del torrente Bogna, sulla groppa della vastissima conoide di deiezione da esso ultimo costruita. Conoide che a ventaglio s'estende per diversi chilometri, da poco a S della località di Monte (oriente di Mocogna) fino allo sperone roccioso del Monte Calvario, sulla cui sommità si erge ancora la Torre di Mattarella, la più cospicua vestigia di quello che fu il celebre castello omonimo, che tanta parte ha avuto nella storia della vicina, sottostante città.

Nette e ben definite appaiono d'un subito le leggi geografiche che, giusto in questa sezione della Val d'Ossola superiore, hanno determinato il sorgere e lo sviluppo del centro in indagine, che, in effetti, domina l'ampio fondo vallivo del Toce, nel quale ben cinque vallate confluiscono a corona: la Val Bognanco, a O, chiusa nella sua testata occidentale dall'erta muraglia, che da Cima del Rosso (*m* 2609) giunge al Pizzo Pioltone (*m*. 2610); la valle Vigezzo a E (ampio truogolo glaciale la cui massima altezza del fondo è data dalla sella di S. Maria Maggiore poco oltre i *m* 800), percorsa, nella sezione a O ed a E della sella medesima, dal Melezzo occidentale e dal Melezzo orientale rispettivamente; ampio corridoio vallivo su cui il glacialismo ha stampato orme profonde e che ha permesso, fin dai tempi più remoti, comunicazioni agevoli tra le valli del Toce e del Ticino; infine tre grandi vallate a N: quella orientale, o dell'Isorno, aspra e selvaggia, oggi sede di notevoli impianti idroelettrici; quella mediana, percorsa dal Toce, che individua fino all'erto gradino delle Casse la celebre valle Antigorio e, a N di esso, la non meno famosa Val Formazza sede, assieme ad Agàro e Salecchio, di nuclei etnici germanici ben conservati nelle caratteristiche culturali e linguistiche; valle che ha visto trasformare la propria tradizionale attività pastorale in quella idroelettrica, oggi fra le più importanti d'Italia; in ultimo la valle occidentale, o Divedro, percorsa dal torrente Diveria, per cui si giunge al celebre passo del Sempione, il quale, da quando Napoleone I all'aprirsi del sec. XIX lo volle attraversato dall'omonima strada, doveva emergere sugli altri valichi alpini in tutta la sua importanza.

Su Domodossola, dunque, convergono strade carrozzabili a carattere internazionale: quella del Sempione da un canto, e la Vigezzina dall'altro, cui s'è aggiunta di recente quella del Passo di S. Giacomo, nell'alta Val Formazza. Dal 1906, inoltre, alla rete stradale s'è affiancata quella delle linee ferroviarie internazionali: la linea del Sempione, aperta

al traffico con la prima galleria nel 1906 (la seconda galleria venne aperta nel 1923), a doppio binario, elettrificata, e la linea, pure elettrificata, ma a scartamento ridotto, della Val Vigizzo, che unisce Domodossola a Locarno, sulla sponda svizzera del Lago Maggiore. La linea per Novara, a semplice binario e a vapore, aperta per l'intero percorso nel 1888, e la ferrovia per Arona-Milano, aperta al traffico nel 1905, collegano poi verso S la nostra città con la rete nazionale delle comunicazioni terrestri, sia ferroviarie, sia stradali.

Se aggiungiamo, inoltre, alle menzionate strade e ferrovie la strada per la Val Bognanco e quelle minori colleganti Domodossola coi numerosi centri lungo le pendici della conca incantevole, avremo definito il quadro della sua funzione di cuore pulsante della regione ossolana, funzione cui essa deve in gran parte il suo recente, straordinario sviluppo.

Sviluppo di cui avremo spiegata la causa nella sua interezza quando, oltreché al fattore comunicazioni, porremo attenzione a quello industriale e commerciale, poiché Domodossola è oggi sede di due potenti industrie sorte a partire dall'anno 1917.

A data ben più antica risale, invece, la sua funzione commerciale, a carattere locale, assolvendo essa da secoli il compito d'importante mercato al servizio delle valli radiali e che la tradizione vuole istituito da Berengario I, Re d'Italia (1).

Il comune di Domodossola misura attualmente una superficie di *ha* 2214, recentemente accresciuta di *ha* 20 con l'avvenuta aggregazione della frazione di Badulerio (già appartenente al comune di Trontano), sita tra la strada e la ferrovia vigezzina a N e il Toce a S (2).

Della superficie complessiva, oltre la metà (51,2 %) comprende il fondovalle e le prime pendici fino a 500 *m*, fascia che, d'altronde, ospita la quasi totalità della popolazione comunale, restandone esclusi soltanto i piccoli centri di Prata (*m* 545), Anzuno (*m* 551), Vallasone (*m* 658) e Andosso (*m* 662). Il 27,9 % è compreso tra *m* 500 e 1000, il 14,6 % tra *m* 1000 e 1500 e solo il 6,3 % tra *m* 1500 e 2000. Il Pizzo Crogna (*m* 1740)

(1) Circa la pretesa concessione che Berengario I avrebbe fatta ai Domesi, con diploma del 19 dicembre 917, di tenere un mercato settimanale nel borgo, la critica storica si è ormai decisamente pronunciata. Il diploma, infatti, di cui sopra — da riportarsi però all'anno 919 — esiste realmente nell'Archivio del Museo Civico di Novara, ma è visibilmente alterato da mano del sec. XI-XII, con due correzioni tracciate su raschiatura chiarissima.

Il documento, in realtà, di cui una copia del sec. X riconduce il testo alla vera lezione, autorizzava una fiera a Novara il 26 agosto, un mercato sabatino e una fiera il 24 ottobre a Gozzano.

Il testo alterato mantiene la fiera a Novara, la fiera a Gozzano e concede a Domodossola il mercato settimanale: in tre località, quindi, e non in due soltanto.

Chi, pazientemente, contrafface il documento omise però di essere diligente sino in fondo, dimenticando di correggere, poche righe più sotto, la frase in cui è detto che Berengario, accedendo alla preghiera rivoltagli, concedeva « *licentiam faciendi mercatum in Supradictis duobus locis* » (v. MORANDI, Bibl.).

(2) La frazione di Badulerio è stata aggregata al comune di Domodossola con D. P. R. del 25.3.1950.

costituisce la più alta quota del comune, con un dislivello di *m* 1500 circa rispetto al capoluogo.

L'unità amministrativa odierna è la risultante di varie aggregazioni, a quello originario, dei comuni vicini. Oltre a quella di Domodossola, infatti, esistevano all'epoca napoleonica, entro l'attuale perimetro comunale, le comunità di Cisore, Mocogna, Vagna e Calice. Il comune di Mocogna, che ancora si trova ricordato nel 1825, verrà in seguito inglobato in quello di Cisore: questo e quello di Calice vennero aggregati al comune di Domodossola nel 1867 (3), quello di Vagna nel 1928 (4).

Dopo l'aggregazione, i vecchi limiti amministrativi delle scomparse unità costituirono, tuttavia, i confini delle singole frazioni che via via furono adottate come frazioni di censimento alle diverse rilevazioni dal 1871 al 1936: ciò che, d'altra parte, non fece che perpetuare la confusione tra frazione di censimento e frazione geografica.

Dopo la recente razionale sistemazione dei confini delle frazioni esse presenterebbero, oggi, le seguenti superficie: Domodossola, *ha* 489, tutti al disotto dei *m* 500 di altitudine; Calice, *ha* 430, pure interamente al disotto di *m* 500; Cisore, *ha* 307, con i seguenti valori percentuali per le quattro fasce altimetriche sopraccennate: 28%; 41,7%; 25% e 5,3%; Vagna, infine, la più estesa fra tutte, con *ha* 1011 e i seguenti valori percentuali: 13,8%; 48,9%; 24,9%; 12,4%.

Da quanto esposto si rileva la netta differenza tra le prime due frazioni, essenzialmente pianeggianti o ubicate sulle prime pendici montuose, diffuse di vigneti, di frutteti, di centri e di ville, e le rimanenti due di Cisore e di Vagna, a carattere decisamente alpestre (e in cui soltanto, come vedremo, s'effettua l'alpeggio).

Il 60% circa della superficie comunale è costituito da terreni in posto, da graniti-gneissici, cioè, per intero situati nella frazione di Cisore; da gneiss minuti e micascisti, da gneiss anfibolici e ortogneiss tabulari costituenti tutta la frazione di Vagna, unitamente alla sezione più elevata di quella di Cisore.

Il rimanente 40% è invece composto da terreni di riporto, per una superficie pari a *ha* 860, ripartiti come segue: alluvium del Toce, *ha* 515; conoide del torrente Bogna, *ha* 325; placca morenica di Cisore-Mocogna, *ha* 20 (su di essa, posta sulla sponda sinistra del Bogna, ad un'altitudine compresa i 400 e i 500 metri sorge, sul terrazzamento d'un magnifico sperone, il centro di Cisore).

Il comune rimane in tal modo diviso in due parti bene distinte: l'una, occidentale, precipuamente montuosa e l'altra, orientale, essenzialmente pianeggiante e costituita pressoché per intero da terreni di riporto.

Proprio su quest'ultima porzione, dove mutevoli e spesso violenti il Bogna e il Toce scorrono in tortuosi meandri, è sorta e si è sviluppata la sezione più popolata del comune di Domodossola, col centro omonimo che, praticamente tutto racchiuso, fino alla metà del sec. XIX, entro

(3) R. D. 15.2.1867.

(4) R. D. 29.3.1928.

l'angusta cinta muraria di cui restano oggi solo vestigia, ha debordato nel corso degli ultimi decenni al di là di essa, in ogni direzione, raggiungendo e assorbendo i piccoli nuclei abitati disseminati nella piana e già appartenenti agli ex-comuni di Cisore e di Vagna.

La città sorge, come s'è visto, sulla grande conoide edificata dalle acque del torrente Bogna, la cui violenza devastatrice è stata sempre l'incubo dei suoi abitanti per le piene disastrose e le conseguenti inondazioni che hanno fatto del piano a N di essa una desolata e caotica congerie di ciottolame. Da tempo, tuttavia, la furia delle acque è contenuta da un lunghissimo argine, il Muraccio, che dallo sbocco della Val Bognanco giunge sino al ponte col quale la strada del Sempione oltrepassa l'*iniquo* Bogna (5).

Come già accennato, Domodossola ha dilatato il primitivo nucleo in ogni direzione, fino ai grandi impianti ferroviari a E, oltre i quali s'estende la zona industriale che, se le ha donato agiatezza, le ammorba nel tempo stesso l'aria con le esalazioni fumose dei suoi stabilimenti, la cui greve cappa giallastra è divenuta uno degli elementi caratteristici, anche se purtroppo negativi, dello stato della sua atmosfera. Verso N il centro s'è allungato lungo la strada napoleonica fin oltre il sottopassaggio della ferrovia del Sempione, mentre ad O spinge le sue costruzioni, in fila pressoché ininterrotta, lungo la strada per la Val Bognanco, divenuta mèta turistica di rilievo per le sue celebri acque.

A S la città raggiunge ormai il Monte Calvario, i cui ruderi dell'antico castello, uniti alle costruzioni religiose, costituiscono una caratteristica inconfondibile del paesaggio domese.

Domodossola, cinta a oriente dalla piana del Toce e limitata ad occidente dalle pendici montane, ricche e fresche di boschi e di coltivi, disseminate di centri e di ville graziose, chiuse tutt'intorno da alte vette nevose, può dirsi con diritto situata in una delle più suggestive plaghe dell'Ossola tutta.

Per l'indagine climatologica di Domodossola sono disponibili numerosi dati relativi a tutti gli elementi del clima, poiché dal 1871 funziona, presso il collegio Mellerio-Rosmini della città, una importante stazione meteorologica, la cui lunga serie di osservazioni ha permesso la pubblicazione di opere di alto interesse.

Nel quarantennio 1872-1911 la temperatura media annua è stata di 11°3, con i seguenti valori stagionali: 2°3 per l'inverno; 11°1 per la primavera; 20°5 per l'estate e 11°3 per l'autunno. Il mese più freddo risulta essere quello di gennaio con 1°4 e il mese più caldo quello di luglio con 21°7: l'escursione molto accentuata, pari a 20°3, fa di Domodossola una stazione a clima temperato continentale (6). Molto violenti sono pure

(5) Vedi: M. BIANCHINI, *La Val Bognanco. Appunti di geografia alpina*, in « Boll. Soc. Geog. Ital. », Serie VIII, vol. V, N. 2, marzo-aprile 1952, a p. 120.

(6) A valori non molto dissimili conducono le osservazioni dell'Eredia, secondo cui nel decennio 1926-1935 la temperatura media annua ha un valore di 11°9 e quelle medie stagionali i seguenti: inverno 3°; primavera 11°6; estate 20°6; autunno

gli scarti fra minimi e massimi assoluti, andandosi da minimi di -16° a massimi di oltre $+38^{\circ}$.

Sull'andamento della temperatura, trattandosi di regione alpina, hanno valore fondamentale l'ubicazione e l'esposizione, come bene dimostrano di conoscere i domesi, che chiamano Siberia una località di fondo-valle, alle porte della città e di fronte a Calice, pel rigore del suo clima invernale, mentre a breve distanza, sulle pendici meridionali del Monte Calvario e di Calice stessa, le viole fioriscono nei mesi invernali e, all'aperto, crescono liberamente l'olivo, la palma, la camelia e la magnolia e, per molti anni, fu visto allignare anche l'eucaliptus!

A cagione della sua posizione mediana nella conca ossolana Domodossola è molto battuta dal vento, che soffia in media per 170 giorni l'anno (107 hanno vento moderato con una velocità inferiore ai 12 km orari e 53 vento forte con più di 30 km). Circa la direzione, quello più frequente spira dai quadranti meridionali, subito seguito dai quadranti settentrionali, mentre più raramente soffia da quelli orientali.

Riguardo alle precipitazioni Domodossola ha registrato nel settantennio 1862-1931 una quantità media annua di pioggia pari a mm 1497,7, quantità che annovera la città tra i centri d'Italia a precipitazione più alta. I valori stagionali sono i seguenti: inverno, mm 220,1; primavera, mm 460,6; estate mm 358; autunno, mm 459.

Il mese più piovoso è l'ottobre (mm 209,8), cui seguono il maggio (mm 175,6) e l'aprile (mm 164). I mesi meno piovosi sono il gennaio (mm 66,4) e il febbraio (mm 67,1), con valori pressoché uguali.

La primavera risulta essere la stagione più piovosa, con mm 460,6, pressoché alla pari, però, con l'autunno (mm 459); segue a distanza l'estate con mm 358 e quindi l'inverno con mm 220,1.

Il clima di Domodossola può essere quindi ascritto, per quanto riguarda l'andamento della piovosità, al tipo sub-litoraneo, caratterizzato dai due massimi primaverile e autunnale pressoché coincidenti e da un minimo invernale.

La città con la sua elevata piovosità si inquadra in quella zona a piogge molto cospicue, che comprende l'intera regione prealpina estendendosi a occidente del Lago Maggiore, tra la valle Leventina, la Val d'Ossola e la Valsesia.

L'andamento della concentrazione mensile dei giorni piovosi non segue quello della piovosità: infatti, il mese col maggior numero di giorni piovosi è maggio (12,8), cui seguono giugno (11,8), aprile (11,4) e ottobre (10,7). Il totale annuo dei giorni piovosi somma a 113,5, così ripartiti: primavera, 33,3; estate, 31,5; autunno, 28,7; inverno, 18,6; l'inverno continua a presentare il valore minimo, la primavera quello massimo; l'estate, tuttavia, che per quantità di pioggia è al terzo posto dopo l'autunno, per numero di giorni piovosi segue la primavera, ed è seguita a sua volta, a forte distanza, dall'autunno.

$12^{\circ},3$, avvertendosi pertanto un certo aumento nella temperatura, sia per il valore annuale, sia per quelli stagionali.

La quantità media annua di neve si aggira sui *cm* 90, con una media di 10 giorni nevosi. Presentano nevosità sei mesi l'anno, con valori massimi in dicembre, gennaio e febbraio.

Il gelo appare con una media di 78 giorni con i valori massimi ovviamente in inverno.

La grandine, infine, mentre talvolta s'abbatte flagellando i vigneti di Calice e di Cisore, cade molto di rado sulla città, con chicchi di medio calibro e quasi sempre mescolata con acqua: nel quarantennio 1862-1911, infatti, su di un totale di 805 temporali solo a 24 seguì la grandine.

La maggior frequenza delle forme temporalesche si verifica nel mese di luglio, a breve distanza seguito da quelli di giugno e di agosto.

Il numero dei giorni sereni è di circa 78, con i valori massimi da dicembre a febbraio e con quelli minimi in maggio e giugno. I giorni totalmente coperti sommano a circa 73, con i valori massimi in primavera e in autunno.

I giorni con nebbia, infine, son circa 33, con i valori massimi in autunno e in inverno, specie nei mesi di novembre e dicembre.

La regione ossolana fu abitata, in epoca storica, dai Leponzi, una tribù ligure insediata sulla cerchia alpina che da essa trae il nome.

Tolomeo assegna come capitale di questo popolo la *Oscela Lepon-tiorum*, che tutti gli storici, concordemente, identificano con l'attuale Domodossola (7).

Il termine *Oscela*, o *Oscella*, appare in tutta la cartografia tolemaica, nonché in quella derivata, come bene attesta il Capello (v. Bibl.) nel suo studio sulla cartografia premoderna del Piemonte.

Dal termine *Oscella* sarebbe derivato quello odierno di *Ossola* (8). Il toponimo Domodossola deriverebbe, nel suo prefisso, dal termine latino *Domus* che, nella locuzione *Dopus Domini*, stava a significare, durante i primi secoli del cristianesimo, l'oratorio dove i fedeli erano usi raccogliersi per le loro divozioni; da porsi quindi in relazione con l'antichissima collegiata del borgo dedicata ai Santi Gervasio e Protasio, di cui ci parlano i documenti già intorno al sec. X.

Deriva, quindi, il toponimo Domodossola dal latino *Domus Oscelae*, o *Domus Oxulae* o *de Oxula*, come figura in documenti del sec. XII (9).

(7) Nella tavola IV dell'Europa che riproduce l'Italia, nel contado dei Lepontini viene menzionata *Oscela*: ἐν ταῖς κοτίαις ἀλπεσιν λίποντίων ὀσκελλα. Giova peraltro notare come, accanto al nome *Oscela* (*Oscella*) delle fonti cartografiche, si abbia nei documenti, a partire dal sec. X, tutta una serie di termini, come *Osila*, *Oxilla*, *Auzola*, *Oxula*, *Ausula*, *Ossula*, ecc.

(8) L'origine e il significato del termine *Oscella* sono straordinariamente controversi. Essi potrebbero ricollegarsi al celtico, al ligure, al gallico, al catalano e così via. Ugualmente potrebbe rigettarsi una loro derivazione da quei linguaggi. L'estrema difficoltà di vederci chiaro ha consigliato, comunque, all'eminente glottologo MEYER-LÜBKE di «rassegnarsi a lasciare il nome di *Oscella* senza interpretazione alcuna». (v. Bibl.).

(9) Nella conferma dei privilegi al vescovo di Novara da parte dell'imperatore Arrigo VI, in *Historiae Patriae Monumenta, Chartarum, Tomus I*, al documento

Assoggettata la regione ossolana, sembra che Roma l'aggregasse alla pertica del *Municipium* di Novara, in qualità di *pagus adtributus*: passò, quindi, alla dominazione longobarda, caduta la quale fece parte del Comitato di Stazzona (Angera), sotto Berengario I Re d'Italia.

Fin dall'inizio del sec. X si trova menzione di un *Comitatulus Oxulensis*, che entrerà poi a far parte dei possessi dei vescovi di Novara, i quali vantavano diritti patrimoniali sulla valle sin dalla metà del sec. IX, possedendo in quell'epoca, il vescovo Adelgisio di Novara, alcune corti a Domodossola, Beura e Caddo, di cui inviava le decime alla cattedrale novarese.

Nell'anno 1014, infatti, l'imperatore Enrico II donava all'allora vescovo Pietro Prudente il contado dell'Ossola superiore, concessione via via ribadita dai sovrani che seguirono (10).

Nell'anno 1312, poi, Enrico VII creava il vescovo di Novara Conte e Signore temporale dell'intera vallata ossolana, innalzando così all'apice il potere vescovile, la cui dominazione si protrasse, più o meno contrastata, fino alla seconda metà del sec. XV.

Il *Comitatulus Oxulensis* s'identifica per secoli con la Curia o Corte di Matarella, che derivò il nome dal celebre castello edificato in epoca remotissima sull'odierno Monte o Colle del Calvario e che tanta parte ha avuto nella storia di Domodossola.

Il castello, la cui origine non è nota, fu per secoli luogo fortificato, in cui risiedettero i castellani e i capitani d'arme delle diverse Signorie avvicendatesi nell'Ossola; ciò fino alla prima metà del sec. XVI, dalla cui epoca esso venne perdendo man mano d'importanza a tutto vantaggio di quello sottostante entro le mura del borgo di Domodossola (11).

DCCI del 9 agosto MCXCVI, colonna 1031, si legge: «... confirmantes mercatum Domi de Oxulo...».

(10) «... Comitatum, qui in valle Oxilla infra *ipsius* episcopatus parrochiam adiacere dignoscitur, predictae ecclesie novariensi cum omnibus functionibus, que de ipso comitatu publice parti pertinent, concederemus...» (*Monumenta Germaniae Historica, Diplomatum Regum et Imperatorum Germaniae, Tomi III, Pars prior*, al doc. CCCXX, p. 400).

(11) Dice, infatti, il BASCAPÈ, a p. 211 della sua *Novaria seu de Ecclesia Novariensi* (v. Bibl.): «... in eo castrum seu arx episcopalis Mattarellae iam diu deserta».

Il nome di Matarella (che si ritrova spesso variato in Mattarella, Matterella, Materella, ecc.) appare in documenti dei sec. XII e XIII. Il Bascapè, infatti, in un documento del 7 marzo 1245, ricorda: «... Iacobo Buzio castellano Mattarellae tamquam praesenti ut de Burgo Domi quos viderit expellendos de ipso Burgo expellat...» (p. 400 *op. cit.*).

Il castello in parola, i cui notevoli ruderi sono oggi racchiusi nel recinto occupato dal complesso di costruzioni religiose dei PP. Rosminiani, occupava, appunto, la sommità del colle, oggi detto del Calvario.

Solide mura lo recingevano da tre lati, eccettuato quello occidentale rivolto alla montagna. Possedeva, oltre a numerose torri, un mastio, quadrato e merlato, a tre piani (oltre l'interrato che conteneva la cisterna), che fungeva da baluardo estremo del sistema fortificato. Le costruzioni religiose vi ebbero inizio nel 1640 quando, dopo la distruzione ad opera del torrente Bogna di un convento di cappuccini edificato nell'anno 1620 dal Comune di Domodossola, nell'odierna località della Cappuccina, se ne costruì un'altro sul colle in questione. Nell'anno 1668, quindi, Carlo II di Spagna autorizzò che dei terreni e dei materiali del vetusto castello, ormai

Dominato dal sovrastante castello era dunque il borgo, ma già anteriormente al sec. X i documenti attestano come esso ne ospitasse un altro, chiamato nuovo, e che sorgeva presso la chiesa pievana dei SS. Protasio e Gervasio (12).

È agli albori del sec. XIV che la storia della nostra città assume un carattere ben definito: da quando, cioè, il vescovo di Novara concesse ai domesi, nel 1303, di circondare il loro borgo di una cinta murata (13), dopo che gli svizzeri vallesani di fazione ghibellina, guidati dal vescovo Bonifacio di Sion, l'ebbero dato al saccheggio, come rapresaglia contro la famiglia domese dei Borghesi, di fazione guelfa.

La questione delle mura mise più volte a repentaglio le buone relazioni tra vescovi di Novara e cittadini di Domodossola.

Temendo, infatti, il vescovo Uguccione che la città, forte delle sue mura, finisse un giorno per ribellarsi alla sua autorità, ne proibì il completamento: ma poiché i domesi, incuranti del divieto, ne continuavano la costruzione, lanciò loro l'interdetto, chiamando in suo aiuto Matteo Visconti, il quale entrava nell'Ossola, devastava Villadossola e ugualmente avrebbe fatto con Domodossola se le mura, già in buona parte ultimate, non l'avessero impedito.

La disputa si protrasse a lungo con alterne vicende, ma nonostante ogni proibizione l'opera iniziata poté essere completata.

Durante il sec. XV i Vallesani invasero più volte l'Ossola. Nel 1487 però, essi, discesi per la Val Divedro, dopo essersi impadroniti di Domodossola e del Castello di Mattarella, venivano sbaragliati il 28 aprile dalle armi di Ludovico il Moro, il quale doveva, pochi anni più tardi, esautorare i vescovi di Novara di ogni residuo diritto sulla vallata.

Fu durante la lotta coi Vallesani che Gian Galeazzo Sforza, riconosciuta l'importanza strategica del borgo, provvide ad accrescerne la potenza, ingrandendone il castello e munendo le mura di nuove torri (14).

abbandonati e in rovina, ci si servisse per costruire sulle pendici stesse del monte una Via Crucis di piccole cappelle. Di qui, la denominazione attuale di Colle o Monte del Calvario in luogo di quello vetusto di Colle di Matarella. Circa il significato del nome Matarella, Mattarella o Materella, esso deriverebbe, secondo il Salvioni (v. Bibl.), dal termine *matro* o *mattro*, col significato di poggio, promontorio, scoglio.

(12) I documenti sono del 12 novembre 1001 e del 6 giugno 1007, pubblicati in *H. P. M. Ch. Tomus I*, ai documenti CC e CCXIII, riprodotti e parzialmente corretti in *B. S. S. S.*, vol. LXXVIII, *Le Carte dell'Archivio Capitolare di S. Maria di Novara*, vol. I, ai documenti CXVIII e CXX. Il primo attesta: «... Ecclesie plebis sancti protasi sita in valle Osila prope castro qui dicitur novo...»; il secondo attesta a sua volta: «... Ecclesia plebis sanctorum iervasi et protaxii que est constructa in valle que dicitur auxola prope castro qui nominatur novo...».

(13) «... Et traditur permisisse ut Domenses Ecclesie vassalli in Ossula, muro eorum oppidulum cingerent» (BASCARÈ, *op. cit.*, a p. 424).

(14) Fu proprio per dare esecuzione al suo progetto che lo Sforza si vide costretto ad abbattere l'antichissima chiesa dei SS. Protasio e Gervasio, case canoniche annesse, i materiali delle quali impiegò pure nella costruzione di alcune torri. La comunica, che a seguito di ciò lo colpì, gli fu però revocata nel 1484, quando cioè fece promessa di erigere a sue spese un nuovo tempio in luogo di quello distrutto. La nuova collegiata, però, morto Gian Galeazzo e succedutogli appunto Ludovico il Moro,

Il borgo domese veniva, quindi, ad assumere quella fisionomia che intatta manterrà fino all'epoca napoleonica.

La pianta della fortezza aveva forma di pentagono orientato da O a E, esternamente difeso da un fossato. Il lato O era il più breve e terminava in due robusti torrioni da cui si staccavano, quasi perpendicolarmente, due ali prolungantisi, l'una, verso Porta Briona (l'attuale piazza Cavour), l'altra, fino a piazza Castello (oggi piazza Liberazione). Di qui partivano altre due ali convergenti, che completavano il pentagono di cui s'è detto, il cui perimetro era di *m* 1000 circa e che racchiudeva una popolazione di 800 anime.

Il castello proprio era di forma quadrata, con ingresso interno dal lato della torre detta delle Polveri (che fungeva da magazzino delle munizioni), presso cui s'apriva la porta d'accesso al borgo, porta detta di Milano, perché prospiciente la strada che a quella città conduceva.

Nell'anno 1684, durante i festeggiamenti per la liberazione di Vienna, appiccatosi il fuoco alla torre delle Polveri, questa saltava in aria demolendo in gran parte lo stesso castello, di cui si provvedeva, peraltro, tre anni più tardi, alla ricostruzione.

Intatte rimasero le opere di difesa per oltre un secolo ancora poiché, scoppiata la Rivoluzione Francese, i Cisalpini tentarono, nel 1798, di proclamare la Repubblica nell'Ossola, occupando la nostra città, dopo averne scalate le mura che dovevano, quindi, essere intatte.

È durante la breve parentesi napoleonica che si provvede alla costruzione della strada del Sempione, che doveva aprire un'ora nuova nella storia topografica ed economica della città: la strada raggiunge Domodossola nel 1804, e poiché s'era stabilito che l'attraversasse furono abbattute le due porte di piazza Castello e di via Briona, nonché il palazzo municipale sulla piazza Mercato.

Da quel tempo appunto la città inizia la sua avanzata oltre le mura, che saranno progressivamente abbattute, o incorporate nelle nuove costruzioni, e di cui restano oggi soltanto pochi residui.

Quale fosse la topografia del borgo a quel tempo si può rilevare da una carta del 1826 dove il centro, ancora tutto racchiuso nell'antica cinta muraria, presenta solo scarsi sconfinamenti edilizi al di là di essa, lungo le due sezioni della strada del Sempione, di cui una s'immette nella città, a sud, e l'altra ne esce, a nord (attuali vie Galletti e Sempione).

Entro il perimetro urbano, poi, esistevano accanto ai fabbricati, lungo i bordi della cinta, numerose aree occupate da terrapieni o destinate a orti e giardini: aree che saranno tutte gradatamente occu-

che peraltro stanziò somme insufficienti alla costruzione, venne completata per le donazioni munifiche dei fedeli domesi e ossolani tutti. Oltre tre secoli più tardi, nel 1792, la fabbrica, che minacciava di rovinare, fu dovuta abbattere in gran parte e riedificare, conservando nella nuova costruzione (la terza, attuale collegiata), l'atrio e pochi altri elementi ancora. Essa fu portata allo stato attuale (peraltro di non compiutezza) nell'anno 1798.

pate dalle opere edilizie, tanto che oggi non si riscontra, nel vecchi centro cittadino, che qualche piccola piazza.

Dal confronto delle varie carte di Domodossola, dall'epoca napoleonica ad oggi, è possibile seguire con esattezza sufficiente lo sviluppo topografico della città. Sviluppo che, modesto sin verso la fine dello scorso secolo, prenderà veloce ritmo in quello attuale, a partire soprattutto dall'apertura della ferrovia del Sempione, e di quella conseguente per Milano, che porrà Domodossola tra i più importanti transiti internazionali italiani.

La Gran Carta degli Stati Sardi in Terraferma, pubblicata nel 1852 ci mostra la città ancora quasi interamente chiusa nel perimetro murato; si notano soltanto due digitazioni, una a N e l'altra a S, lungo l'arteria del Sempione, destinata a divenire in prosieguo di tempo la grande direttrice dell'accrescimento urbano domese: a settentrione le case si allungano dall'antico perimetro sino alla vecchia strada per Trontano (l'odierna via Castellazzo); ancora più a N sorgono nuclei di costruzioni (Cappuccina e Castellazzo); a mezzogiorno i fabbricati s'allineano, per breve tratto, lungo la strada napoleonica e lungo quella che diverrà poi la via Rosmini.

Lo sviluppo continua, peraltro, con notevole lentezza, sì che, nel 1885, non è possibile rilevare nella topografia cittadina differenze sensibili rispetto a quella di quarantanni innanzi: assenti sono le costruzioni verso E, giacché la ferrovia da Novara non è ancor giunta a portare alla città il primo soffio vivificatore in campo edilizio ed economico.

Pure ancora, quasi per intero rinserata nell'antico pentagono, la città delinea, tuttavia, le due attuali strade Marconi e Fratelli di Dio fronteggiate, anche sul lato esterno, da tutta una serie di fabbricati. La digitazione stradale s'accentua in tre direzioni: verso N, sempre lungo la strada del Sempione, fino ad includere, ormai, le località, prima isolate, di Cappuccina e di Castellazzo; verso S, dove il fenomeno edilizio comincia ad interessare la zona compresa tra le odierne via Galletti e via Rosmini, sul lato destro della quale s'innalza, dall'anno 1874, la mole grandiosa del Collegio Mellerio-Rosmini, l'edificio più imponente, seppure non storicamente il più importante, di Domodossola, cospicuo centro di studi, cui da tempo affluiscono studenti non solo dall'Ossola tutta, ma anche dal resto del Piemonte, dalla Lombardia, da altre regioni italiane e dall'estero.

Anche verso O, inoltre, la città si spinge fuori delle mura, invadendo una zona fittamente coltivata ad orti e a vigneti lungo la strada per la Val Bognanco, arteria su cui verrà trasferito, nell'anno 1873, l'antichissimo ospedale di S. Biagio, già esistente nel sec. XII e un tempo adibito peraltro solo a ricovero di viandanti.

L'evoluzione del centro comincia a farsi rapida dal 1888, anno in cui, apportatrice di benessere, giunge la ferrovia proveniente da Novara, per assumere, quindi, un ritmo sempre maggiore agli inizi del sec. XX: nel 1906, s'inaugurava, infatti, la ferrovia del Sempione, che allaccia Domodossola con la Svizzera da un lato e con Milano dall'altro. È

in quel tempo che, per assolvere alla funzione di transito internazionale, nella sezione orientale compresa tra il vecchio centro e il Toce si appresta il vasto parco ferroviario che, coi magazzini e le officine, con la grandiosa stazione e i fasci di binari, costituisce una delle più salienti caratteristiche della struttura topografica ed economica della città.

Raffrontando la pianta di Domodossola nell'anno 1914 con quella di trent'anni avanti si nota all'evidenza il grande sviluppo del centro, specialmente nella sua sezione orientale compresa tra il lato orientale dell'antica cinta, a O, e la stazione ferroviaria, a E, nonché fra l'attuale via Gramsci, a N, e la via Trabucchi-Cavallotti a S: già delineata appare la fondamentale arteria di Corso Ferraris, che collega la stazione al centro urbano, la più importante ed elegante via di Domodossola, lungo la quale si susseguono, all'ombra della doppia alberata che la rallegra, negozi eleganti e alberghi tra i più notevoli della città.

Il fenomeno della digitazione urbana s'accentua vieppiù, particolarmente nelle sezioni sudoccidentale e occidentale, lungo le strade del Calvario, per Bognanco e per Mocogna. Diretrici queste che permetteranno, infatti, un ulteriore sviluppo edilizio della città, che deve arrestarsi, verso E, contro gli impianti ferroviari; ad O, invece, leggermente inclinata si distende la dorsale della conoide di deiezione del torrente Bogna, adatta ai coltivi non meno che alle costruzioni, che numerose vi si disseminano a breve distanza dalla città, la quale, nel suo graduale espandersi, sistematicamente le ingloba.

Ma al fattore ferroviario un altro, non meno importante, se ne aggiungeva durante e dopo la prima guerra mondiale: quello industriale, cioè, che, con l'affiancarsi al diffuso artigianato e al commercio — secolari caratteristiche economiche del centro cittadino — darà a questo, assieme a un volto tutt'affatto nuovo, un veloce ritmo nel campo dell'espansione topografica ed economica.

Nell'anno 1917, infatti, al di là del parco ferroviario s'impiantava il primo vero stabilimento industriale, per la fabbricazione di ghisa e ferroleghie, cui ne seguiva, due anni più tardi, uno chimico: grande complesso produttivo che ha dato, e dà, lavoro a diverse centinaia di operai e per cui Domodossola ha oggi la veste di moderno centro industriale.

Logico è, quindi, che la nostra città presenti oggi, rispetto a quella del 1914, uno sviluppo davvero imponente, che non interessa soltanto la zona ad O della ferrovia, ma pure quella suburbana a E del parco ferroviario, e che individua l'odierno quartiere industriale del centro domese. Lungo la strada del Sempione, la città si è estesa grandemente, raggiungendo, ormai, il sottopassaggio della ferrovia internazionale a N, e portandosi quasi al Muraccio del Bogna, ove è cominciato a sorgere, durante la guerra etiopica, un particolare agglomerato — dal nome, appunto, di Abissinia — costituito da piccoli fabbricati edificati dagli abitanti medesimi, per l'80 % circa immigrati dal Sud, che hanno trovato nel ghiaioso letto del Bogna le materie prime per la costruzione dei loro alloggi.

Assai progredita si presenta pure l'espansione lungo la via Bognanco, che s'avvicina ormai all'antica frazione di Castanedo; verso SE la città ha raggiunto il soprapassaggio della ferrovia per Milano, sulla strada del Sempione: l'estesa zona tra via Trabucchi-Cavallotti e via Gibellino, assieme a quella tra la strada napoleonica e gli impianti ferroviari, a N della via Gramsci, è oggi un grande cantiere di nuove costruzioni. A E della ferrovia il centro si è infine espanso nella zona industriale e nella frazione di Badulerio, sorta sul greto del Toce non lungi dal Tiro a Segno, di recente, come s'è detto, staccata dal comune di Trontano.

L'espandersi della città, che si è cercato di illustrare nelle pagine che precedono, si sintetizza nella progressione delle cifre della superficie del centro urbano nei diversi periodi presi in esame. Da 6 ettari, infatti, quanti esso ne misurava al tempo napoleonico, si sale a 16 nel 1852, a 78 nel 1914 e a 175 nel 1951: la sua superficie, quindi, è aumentata di 29 volte in 150 anni, mentre, nello stesso tempo, la popolazione s'è accresciuta solo di 13 volte.

Lo sviluppo maggiore della superficie nei confronti di quello demografico, però, si spiega col fatto che le aree industriale, ferroviaria e residenziale della città, che entrano nel computo della sua superficie complessiva, non hanno, evidentemente, il carattere di intensità edilizia del vecchio centro urbano: man mano, cioè, che ci si allontana da esso le abitazioni della zona suburbana, seppur sempre comprese nell'ambito urbano, vanno rarefacendosi, frequentemente inframezzate da aree adibite a orti e a giardini.

Nell'attuale piano di sviluppo topografico della città è possibile, in definitiva, di identificare, grosso modo, quattro zone, o quartieri, nettamente delineate: la prima, verso S, che potremo definire a carattere dominante culturale-religioso e che comprende l'insieme delle costruzioni rosminiane, delle scuole elementari, nonché il gruppo di edifici religiosi sulla sommità del Colle del Calvario; la seconda, industriale-ferroviaria, costituita dal complesso degli stabilimenti industriali, dalle costruzioni e dal parco ferroviari, a E; la terza, residenziale, a N, lungo la strada del Sempione, in quella direzione che costituisce l'attuale orientamento dell'avanzamento edilizio, verso la Cappuccina, dov'è recentemente sorto un grosso nucleo di abitazioni operaie, e verso l'agglomerato di Abissinia; la quarta, infine, a carattere spiccatamente commerciale, rappresentata dal centro antico e dalle grandi strade che ne delimitano il vecchio perimetro murato: la zona, cioè, in cui s'accentrano i principali monumenti cittadini, dalla storica collegiata al palazzo cinquecentesco dei Silva.

La città non sorge sopra un piano perfettamente orizzontale, ma, costruita sulla grande conoide del Bogna, ne rispetta la morfologia a vasta schiena d'asino, anche se essa s'estende, in massima parte, sul suo pendio meridionale (15).

(15) Come si può rilevare dalle quote altimetriche del suo piano regolatore la città presenta una generale pendenza da O a E, a partire dalla via Bognanco per il

L'odierno comune di Domodossola è, come s'è detto, la risultante dell'aggregazione a quello vecchio dei vicini comuni di Calice, Cisore e Vagna, cui s'è di recente aggiunta la frazione di Badulerio: la sua superficie, dunque, risulta oggi di *ha* 2237, con una popolazione di 13227 abitanti al 1951, e una densità, quindi, di 591 ab. per *kmq*. Densità di rilievo se si considera che quello di Domodossola è un comune alpino, ma che d'altro canto si giustifica appieno con le condizioni morfologiche del suo territorio, situato per il 51,2 % al disotto dei *m* 500 e solo per il 6,8 % oltre i *m* 1500.

Frazioni	Superficie <i>ha</i>	Popolazione presente 1951	Densità per <i>kmq</i>
Domodossola	489	11.688	2390
Calice	430	806	187
Cisore.	307	814	102
Vagna	1011	419	41
Comune	2237	13.227	591

Suddividendo il comune nelle sue frazioni si rileva come la densità vari grandemente dall'una all'altra di esse, andando da 41 abitanti per *kmq* per la frazione alpestre di Vagna a 2390 per quella di Domodossola, attraverso i valori intermedi di Cisore (102) e di Calice (187).

vecchio centro e il Corso Ferraris, fino alla zona ferroviaria e industriale. A *m* 500 a O dell'antico perimetro si ha, infatti, una quota di *m* 296,72; a ridosso del perimetro medesimo, *m* 283,05; al Municipio, *m* 277; all'inizio del Corso Ferraris, *m* 275; alla stazione ferroviaria, *m* 271. Noto ne risulta il pendio poiché, su di una distanza in linea d'aria di *m* 1500 fra gli opposti punti considerati, il dislivello è pari a *m* 25,72, pari quindi al 17,1 ‰; più accentuato è il pendio nella sezione occidentale, praticamente arrestandosi agli impianti ferroviari che, insieme con quelli industriali, sorgono su di un piano pressoché regolare, che prelude al breve gradino sotto cui fluiscano le acque del Toce. Nel senso meridiano, lungo la strada napoleonica, i valori di pendenza gradatamente s'innalzano, provenendo da S, raggiungendo le quote più alte nella sezione centro-settentrionale della città, per tornare poi a discendere, ancor più verso N, fino alle sponde del torrente Bogna. All'incrocio, infatti, di via Sempione (via Gentinetta) con via Gibellino si hanno *m* 263,80; a piazza Orsi, *m* 271,52; al vertice orientale dell'antico pentagono murato, *m* 275; a piazza Cavour, *m* 280; all'angolo di via Sempione con via Castellazzo, *m* 281,63; al ponte sulla ferrovia, *m* 280,25; al ponte sul Bogna, *m* 278.

Interessante è notare al riguardo come, sul lato settentrionale dell'antica cinta muraria, il dislivello tra la zona intramurale e quella extramurale sia assai sensibile, tant'è che la zona esterna è a livello nettamente superiore a quella interna. Ciò è dovuto all'azione del torrente Bogna le cui acque, alluvionando per secoli la porzione di valle del Toce a NO della città, hanno accumulato senza sosta, lungo il perimetro esterno delle mura, quantità enormi di detriti, via via sovralluvionando il piano e creando, in tal modo, il dislivello, oggi chiaramente visibile tra la vecchia e la nuova città. Tale fenomeno era già stato osservato dal Bascapè nel sec. XVI (C. F. CAPELLO, *Il contributo del vescovo Bascapè, ecc.*, alla p. 71; vedi Bibl.).

Dal punto di vista altimetrico la popolazione è addensata per il 99,1 % al disotto dei *m* 500 e solo per 0,9 % tra i *m* 500 e 1000. La densità della fascia fra *m* 250 e *m* 500 è elevata (1144 per *kmq*), ma essa discende, peraltro, a soli 19 nella fascia compresa fra *m* 500 e 1000.

Soltanto la frazione di Vagna ospita popolazione nella fascia anzidetta, nei piccoli centri di Prata, Anzuno, Vallasone e Andosso, che in totale contavano, al 1951, solo 120 abitanti.

La popolazione complessiva del comune di Domodossola si concentra per il 90 % circa nell'omonima città, di cui s'è studiata l'espansione topografica.

Il rimanente è ripartito in un forte numero di piccoli centri e nuclei (32 in totale), con una popolazione che varia da 4 abitanti per Muraccio a 196 per Castanedo. Tali centri sono più numerosi nella frazione di Calice che ne conta esattamente la metà del totale, con una popolazione media per agglomerato di 50 abitanti. Segue Vagna con 10 centri e nuclei e una popolazione media per centro di 42 abitanti circa, e quindi Cisore con due abitati e un valore medio di 157 unità per abitato.

I centri e i nuclei della frazione di Calice si addensano, peraltro, quasi interamente sulle prime pendici montuose, a O della ferrovia per Novara: sul piano, invece, sorgono solo i due centri di Prebletto e Siberia, con una popolazione di 72 abitanti, pari al 9 % circa di quella totale della frazione. La ragione di ciò è data dal fatto che il piano, facilmente inondabile, ha sospinto l'uomo sulle pendici montane ottimamente esposte, soprattutto dal lato climatico: delle sensibili differenze in questo campo tra monte e valle s'è fatto cenno avanti.

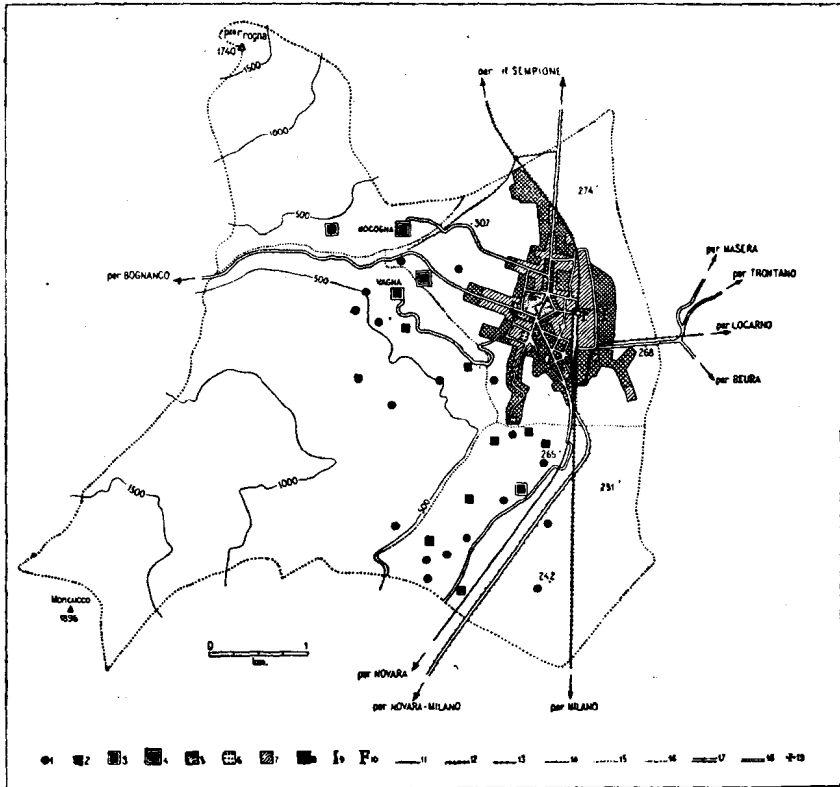
La popolazione della frazione di Domodossola è costituita quasi per intero da quella del centro urbano, il quale, come s'è osservato sopra, si può dire che abbia raggiunto il Toce a E, il Bogna a N, praticamente inglobando il Colle del Calvario a S. Verso O la città, la cui avanzata prosegue lungo la via per la Val Bognanco, non ha ancora raggiunto i piccoli centri di Castanedo e di Muraccio che è possibile, tuttavia, di considerare come la sua estrema propaggine occidentale.

Lo sviluppo della popolazione del comune non ha mantenuto ritmo costante attraverso il tempo, e ciò in relazione stretta con le vicende storico-economiche della città di Domodossola.

Agli inizi del sec. XIX il comune (negli attuali confini) contava 2240 abitanti; 4010 alla costituzione del Regno d'Italia; 5721 all'inizio del sec. XX; 10.335 nel 1931 e 13.227 nel 1951.

Facendo uguale a 100 la popolazione al 1805 s'ottengono i valori che seguono: anno 1838, 146,1; 1861, 179,0; 1881, 190,5; 1901, 255,4; 1911, 323,1; 1921, 380,6; 1931, 461,9; 1936, 475,2; 1951, 590,5.

La popolazione, adunque, si è sestuplicata in un secolo e mezzo. Molto interessante è, a questo punto, l'indagare quanto, in realtà, abbia inciso l'andamento demografico della città di Domodossola sull'aumento comunale complessivo. Nel tempo intercorrente fra le due date del 1805 e del 1951, infatti, mentre le frazioni (con l'esclusione di quella



CARTA DEMOGRAFICA DEL COMUNE DI DOMODOSSOLA

1, centri fino a 50 ab.; 2, da 51 a 100; 3, da 101 a 150; 4, oltre 150; 5, città anteriormente al 1800; 6, città al 1885; 7, città al 1914; 8, città al 1951; 9, zona degli impianti industriali; 10, zona del parco ferroviario; 11, ferrovia a semplice binario; 12, ferrovia a doppio binario; 13, ferrovia a scartamento ridotto; 14, argine del torrente Bogna; 15, limite di comune; 16, limite di frazione; 17, strada di grande comunicazione; 18, altre strade; 19, cattedrale.

cittadina) aumentano il numero degli abitanti da 1262 a 1539, con un aumento assoluto di 122 (fatta uguale a 100 la popolazione delle frazioni al 1805), il centro urbano sale da 978 a 11.688 abitanti, con un aumento pari a 1195: gli effettivi delle frazioni aumentano, dunque, di 1/5 in un secolo e mezzo, mentre quelli della città propria aumentano 12 volte! Sulle soglie del sec. XIX, infatti, il centro domese accoglieva solo il 44 % della popolazione del comune (attuali limiti), mentre al 1951 ne ospitava ben l'88 %: il complesso delle frazioni dà, ovviamente, alle due stesse date, il 56 % e il 12 %, rispettivamente.

Non mi è stato possibile, purtroppo, di seguire le variazioni demo-

grafiche della città attraverso tutti i censimenti, poiché soltanto dal 1931 s'è iniziato a tener distinta la frazione geografica da quella di censimento. Tuttavia, sia pure nel breve volgere di due decenni, si può constatare l'inverso comportamento del centro urbano nei confronti degli altri nuclei abitati poiché, mentre la città, nel periodo 1931-1951, sale da 8414 abitanti a 11.688 (aumento pari al 38,9 %), le frazioni scendono da 1921 abitanti a 1589, con una perdita del 20 %.

Cade qui acconcio di studiare le cause della variazione demografica del comune, sempre tenendo presente che la popolazione della città propria rappresenta da decenni oltre i 4/5 di quella complessiva comunale.

L'eccedenza delle nascite sui decessi costituisce, com'è noto, la causa naturale dell'aumento della popolazione. Le mie indagini condotte al riguardo pel comune di Domodossola hanno dato, per il settantennio 1882-1951, i seguenti risultati: per l'intero periodo, eccedenza dei nati sui morti pari a 2248 unità, con un valore medio annuo uguale a $+0,75$: valore che non può considerarsi molto elevato e la cui ragion d'essere va ricercata sia, in parte, nella non eccessiva fecondità che caratterizza la montagna in generale, sia nell'influenza del centro urbano sul regime di natalità, sia, ancora, nella presenza in Domodossola dell'ospedale più importante della vallata, ragione per cui i decessi tendono naturalmente ad aumentare: coefficiente negativo che è stato, peraltro, parzialmente compensato dall'entrata in funzione, presso l'ospedale medesimo, di un reparto maternità cui affluiscono molte gestanti dalle valli contigue.

Come si può rilevare dalla tabella che riporto più avanti, diverso è il comportamento dei singoli periodi compresi nel settantennio in esame: si constata, infatti, un notevole aumento fino all'anno 1911 (costruzione della linea e della galleria del Sempione); una eccezionale diminuzione dall'anno 1912 al 1921, con eccedenza dei morti sui nati (la guerra e le epidemie); una ascesa appena abbozzata fino all'anno 1931 ($+0,03$ %, di sopravvivenza media annua, nel periodo 1922-1931); una notevole ascesa, infine, nei due periodi 1932-1936 ($+0,24$ %) e 1937-1951 ($+0,86$ %), da porre in relazione, appunto, con l'istituzione del reparto maternità di cui sopra, nonché col rilevante afflusso di immigrati meridionali, ad alta prolificità.

Se paragoniamo ora la variazione percentuale media annua dell'eccedenza per il settantennio in indagine ($+0,75$ %) con l'aumento percentuale medio annuo della popolazione per lo stesso periodo ($+2,84$ %), avremo agio di notare che la variazione positiva della popolazione deve attribuirsi in massima parte alla causa artificiale, cioè all'eccedenza degli immigrati sugli emigrati.

Aggiungendo, infatti, alla popolazione del 1881 l'eccedenza dei nati sui morti si sarebbe dovuto avere, al 1951, una popolazione di 6517 unità: il censimento, invece, ne ha rilevate 13.227, con una eccedenza della popolazione presente su quella calcolata di 6710 unità, costituite, ovviamente, dall'eccedenza degli immigrati sugli emigrati nel comune per il periodo preso in esame.

Molto rilievo ha sempre avuto il movimento immigratorio nel comune

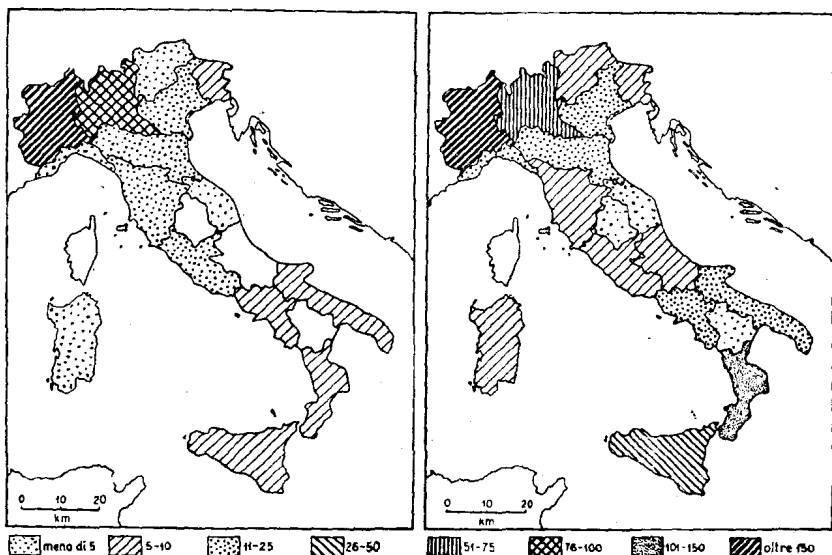
di Domodossola, come è agevole riscontrare dall'esame della seguente tabella, che ci indica come periodo di massima immigrazione il 1882-1931, con i valori più alti fra il 1902 e il 1911 (Sempione) e il 1922-1931 (fondazione e sviluppo delle industrie metallurgica e chimica).

Periodi	% media annua variaz. popolazione presente	variaz. % media annua eccedenza nati su morti	% media annua eccedenza immigrati su emigrati
1882-1901	+ 1,78	+ 0,42	+ 1,36
1902-1911	+ 2,65	+ 0,61	+ 2,04
1912-1921	+ 1,76	- 0,13	+ 1,89
1922-1931	+ 2,13	+ 0,03	+ 2,10
1932-1936	+ 0,94	+ 0,24	+ 0,70
1937-1951	+ 1,48	+ 0,86	+ 0,62

In tema di immigrazione devesi sottolineare che il comune richiama mano d'opera forestiera non soltanto dalle valli ossolane, ma pure da tutte le regioni d'Italia, fenomeno, questo, di alto interesse, che pone in evidenza l'amplissimo raggio della funzione economica della nostra città.

Ho effettuato ricerche particolari presso il comune di Domodossola, dalle quali scaturiscono deduzioni molto interessanti.

Ho preso in esame due anni, il 1940 e il 1950 : mentre agli inizi del secondo conflitto mondiale, su 384 capi famiglia immigrati i 4/5 provenivano dall'Italia settentrionale, il 7,7 % dall'Italia centrale, il 7,6 %



NUMERO DEGLI IMMIGRATI A DOMODOSSOLA DALLE VARIE REGIONI ITALIANE NEL 1940 E NEL 1950

dall'Italia meridionale e insulare e il 4,4 % dall'estero e dalle colonie, dieci anni più tardi l'Italia settentrionale ne ha inviati solo il 58,1 %, l'Italia centrale discese al 6,4 % e l'estero e le colonie allo 0,6 %, mentre l'Italia meridionale e insulare sale al 34,9 % ! Anche la piccola città di Domodossola, dunque, chiaramente prova che la spinta demografica del sud è in atto con un crescendo eccezionale.

Nel 1940 non mandarono immigrati nella nostra città l'Umbria, l'Abruzzo-Molise e la Basilicata, mentre nel 1950 tutte le regioni ne inviarono ; dalle 62 provincie, poi, del 1940 si passa alle 69 del 1950.

In entrambi gli anni la più importante provincia è naturalmente quella di Novara, con valori uguali per ognuno degli anni (126 unità), ma con valori di 32,8 % sul totale generale nel 1940 e di 26,6 % nel 1950 ; al 1940 seguivano tutte le provincie settentrionali, sia del Piemonte sia della Lombardia ; la provincia di Reggio Calabria occupava il 13° posto con 4 unità e quella di Catanzaro il 15° con 2 unità. Nel 1950 le due provincie anzidette passano rispettivamente al 2° e 3° posto, salendo dalle 6 unità complessive del 1940 a ben 100 (16).

Passando ora a considerare le professioni dei capifamiglia immigrati si rileva come, escludendo le condizioni non professionali, che annoverano soprattutto donne di casa e studenti (17), la principale categoria fosse costituita al 1950 dagli addetti all'industria (33,1 %) in fortissimo aumento rispetto al 1940. Seguivano, nell'ordine, gli addetti alla difesa (9,9 %), al culto (7,1 %), all'amministrazione pubblica e privata (6,7 %) e all'artigianato (5,6 %).

L'Italia meridionale ed insulare contribuisce sempre di più ad inviare addetti all'industria (7,4 % nel 1940 e 62,4 % nel 1950, sul totale dei capifamiglia immigrati e addetti all'industria), all'artigianato (0 % nel 1940 e 58,3 % nel 1950), alla difesa (7 % e 26,2 %, rispettivamente), alla finanza e alla dogana (20 % nel 1940, 41,7 % nel 1950).

(16) Di quelle provincie alcuni comuni emergono per numero di capifamiglia inviati a Domodossola : così ad es. (le due cifre fra parentesi danno, la prima il numero di immigrati nella nostra città al 1940, la seconda quello al 1950) : provincia di Reggio Calabria (Reggio Calabria 1-11 ; Roghudi 1-18 ; Roccaforte del Greco 0-18) ; provincia di Catanzaro (Petrizzi 1-33).

(17) Anche nel campo dell'istruzione pubblica si evidenzia la forza centripeta del centro di Domodossola che, attraverso i vari istituti medi del Collegio Rosmini e delle Suore Rosminiane, richiama un notevole numero di studenti da quasi tutte le regioni d'Italia. Nel 1937-38 su di un totale di 334 allievi del Rosmini soltanto il 15 % proveniva dal comune di Domodossola, l'85 % dalle valli ossolane e dalle rimanenti regioni. Su 100 alunni forestieri il 35 % proveniva dal Piemonte e il 47 % dalla Lombardia ; il restante 18 % dalle altre regioni italiane, con i valori massimi delle Venezie, del Lazio, dell'Emilia e della Toscana, nonché dall'estero.

Nel 1951-52 su di un totale di 535 allievi il 17 % era costituito da dimesi, e l'83 % da forestieri ; su 100 di questi ultimi il 42 % proveniva dal Piemonte, il 39 % dalla Lombardia e il 19 % dalle residue regioni ; valori massimi davano le Venezie, l'Emilia, la Liguria, la Toscana, il Lazio.

Nel 1937-38 le regioni italiane collettivamente considerate (meno il Piemonte e la Lombardia), inviarono a Domodossola 43 studenti ; nel 1950-51, 73.

Anche qui il primato è logicamente tenuto dalla provincia di Novara (con esclusione di Domodossola) cui segue, a breve distanza, quella di Milano.

Di converso, una generale caduta di valori si riscontra per l'Italia settentrionale: tra il 1940 e il 1950, infatti, si notano le seguenti variazioni: industria 79,4 % - 33,8 %; artigianato 95,2 % - 42,8 %; difesa 82,8 % - 63 %; finanza e dogana 60 % - 41,7 %. Si nota invece aumento nel campo dei trasporti, del commercio e delle professioni liberali.

Il doloroso fenomeno dello spopolamento della montagna ormai comune, purtroppo, a ogni regione montuosa, ivi compresa gran parte delle vallate ossolane, interessa pure il comune di Domodossola, causato soprattutto dall'attrazione esercitata dal centro industriale e commerciale.

Difatti, mentre la città registra nel settantennio 1882-1951 un aumento percentuale assoluto pari a + 389 %, la quasi totalità degli altri abitati del comune denota una diminuzione di popolazione, eccettuati soltanto quelli della pianura, a immediato contatto col centro urbano medesimo.

Escludendo i centri della frazione di Calice che in tutti i censimenti, salvo l'ultimo, sono sempre stati considerati complessivamente, per quelli delle altre frazioni si rileva come solo il centro di Castanedo, situato sul piano ossolano, non lungi dallo sbocco della Val Bognanco, avverta un aumento sensibile di popolazione, pari al 76 %; gli altri centri, al contrario, posti sulle pendici montuose, segnano una generale diminuzione che si accentua sempre di più col progredire in altitudine. Nel settantennio in esame, cioè, Vagna perde il 22 % dei suoi effettivi, Cisore-Mocogna il 38 %, Baceno il 40 %; inoltre le quattro frazioni dell'ex comune di Vagna, poste ad oltre *m* 500 (Prata, Andosso, Vallasone e Anzuno) scendono da 252 ab. al 1881, a 120 al 1951, con una diminuzione complessiva pari al 52 % e col valore negativo più elevato pel centro di Andosso (quello più alto), pari al 58 %.

Domodossola costituisce oggi un ragguardevole centro industriale e commerciale. La sua funzione commerciale e artigiana è, peraltro, assai più antica, come attestano al riguardo i dati dell'epoca napoleonica che, sintetizzando, riporto qui sotto in nota (18).

(18) I dati dell'epoca napoleonica che si riferiscono, però, all'attuale comune di Domodossola più l'ex-comune di Tappia e il comune di Crevola, ci danno il quadro di un'attività squisitamente artigiana nei campi dell'industria e del commercio. L'attività industriale contava, infatti, solo un cappellificio, una vetreria, diverse piccole fabbriche per la lavorazione della canapa e per la fabbricazione dei bottoni. Quella della canapa costituiva peraltro l'attività principe, attività che, pure molto diffusa in altri comuni, è oggi scomparsa. Nel periodo 1806-1811 il comune, dunque, contava 10-11 imprese con un numero uguale di operai, 1-2 stamperie e tintorie di tessuti con 2 operai; imprese queste tipicamente artigiane che davano una produzione di 5000-6000 *kg* di filo di canapa, 18.000-19.000 *m* di tela di canapa, circa 2500 paia di calze, pure di canapa. Esisteva inoltre una fabbrica di cordami. Gli esercizi restanti concernevano tra l'altro fabbriche di opere di peltro e di stagno, attività molto diffusa anche nelle valli Bognanco, Anzasca e nelle altre ossolane. Numerosi gli addetti alle costruzioni edilizie (29 tra capi-mastri, muratori e scalpellini), al cal-

Ed è ponendo a raffronto i diversi censimenti industriali e commerciali per la città in esame che appare evidente come fino allo scoppio della prima guerra mondiale proprio l'attività artigiana e commerciale sia restata quella domese preminente.

Soltanto a partire dall'anno 1917 la moderna grande industria domese s'afferma nettamente, superando le attività tradizionali del commercio, dei trasporti e delle comunicazioni.

Al censimento del 1927, infatti, su 3404 addetti a tutte le attività il 47 % risultava impiegato nel commercio e nei trasporti e il 53 % nell'industria-artigianato; al censimento del 1951 il 43,4 % e il 56,6 %, rispettivamente. Da notare, dunque, un aumento della percentuale degli addetti all'industria, fatto questo che vale a sottolineare nel senso industriale la fisionomia economica della nostra città (19). A rigore si deve comunque notare che, nel periodo compreso tra il 1927 e il 1951, il numero totale degli addetti a tutte le attività indiscriminatamente diminuisce da 3404 a 3049 unità.

Distinguendo le diverse attività in tre categorie fondamentali è possibile rilevare come gli addetti all'industria-artigianato discendano da 1803 nel 1927 a 1726 nel 1951 e come quelli ai trasporti e alle comunicazioni passino da 739 a 284, mentre alle due rispettive date gli addetti al commercio salgono da 862 a 1039.

L'industria e l'artigianato conservano la priorità, ma l'attività che presenta un aumento reale è in definitiva quella commerciale, in particolare per quanto riguarda il commercio al minuto, i cui esercizi salgono da 190 a 223 e i cui addetti passano da 391 a 510, tra il 1927 e il 1951. Gli addetti al commercio al minuto unitamente a quelli delle attività alberghiere e degli esercizi pubblici costituivano al 1951 il 70 % del totale degli addetti al commercio e oltre il 53 % degli addetti alla complessiva categoria generale del commercio e dei trasporti.

A proposito delle industrie si deve peraltro notare — ed è di altissimo interesse — che se è vero che fra i due censimenti il numero complessivo degli addetti diminuisce di 77 unità, pur vero rimane il fatto che l'industria metallurgica e quella chimica progrediscono enormemente, portando

zaturificio (24), all'industria del legno (10) e alla lavorazione del ferro (11). Fiorentissimo, infine, appare il commercio con un totale di 211 addetti, tra i quali nettamente emergevano i sensali e i venditori di granaglie (54). Peculiare attività del comune di Domodossola era poi quella del noleggio di carrozze e cavalli, attività che bene mette in luce la caratteristica di centro stradale della nostra città.

(19) Anteriormente alla prima guerra mondiale, l'attuale comune di Domodossola contava 581 addetti all'industria, suddivisi in 92 imprese; erano rappresentate le industrie estrattive con 48 addetti, le industrie tessili con 116, quelle metallurgiche con 106, nonché quelle per l'utilizzazione dei prodotti dell'agricoltura, della caccia e della pesca con 231. Modeste erano ancora le industrie chimiche, con 18 addetti, ivi compresa una fabbrica di ghiaccio. Dal paragone di queste cifre con quelle dei censimenti successivi ci si rende conto di come il comune di Domodossola abbia trasformato la sua industria, soprattutto in due campi; in quello siderurgico-meccanico da un canto e in quello chimico dall'altro. Gli altri rami non hanno subito mutamenti di rilievo, specie quelli dell'industria estrattiva e tessile, la quale ultima ha il suo maggiore esponente nella cosiddetta manifattura o trecceria.

i loro effettivi da 385 nel 1927 a 748 nel 1951, con un aumento, quindi, pari al 94 % !

E sono proprio queste grandi industrie che da sole davano, al 1951, il 54,5 % di tutti gli addetti all'industria e 1/3 circa del totale degli addetti a tutte le attività economiche. Si tratta, nella fattispecie, degli stabilimenti della S. A. Montecatini, per l'industria chimica e della Soc. A. Galtarossa, per l'industria metallurgica (20).

Stabilimenti il cui carattere di grande industria è posto in netta evidenza dal numero di addetti per esercizio, pari a 374, cifra che apparirà in tutta la sua importanza se posta accanto a quella di 7,5 per esercizio per tutte le attività industriali ; da ciò consegue la constatazione che solo i due stabilimenti di cui s'è detto posseggono le caratteristiche peculiari dei grandi impianti industriali, decisamente differenziati da tutte le altre attività a carattere, per lo più, di piccole industrie e di artigianato.

Raffrontando inoltre il valore medio di addetti per esercizio per le diverse attività commerciali (esclusi gli addetti ai trasporti e alle comunicazioni) pari a 2,2, con quello dell'industria pari a 7,5, evidente si ma-

(20) La S. A. Galtarossa venne fondata nell'anno 1917, sul luogo stesso occupato in precedenza da un piccolo stabilimento per la produzione di ghisa. Intraprese successivamente la lavorazione di leghe metalliche diverse, come ferro-manganese, ferro-fosforo, silicio di calcio, ecc. per svilupparsi, quindi, a partire dal 1934, con la fabbricazione di ghise rinomate, leghe di ferro e abrasivi artificiali, per i quali ultimi essa è l'unica d'Italia.

Si provvede alla fabbricazione delle ghise mediante speciale agglomerazione di ceneri delle piriti, a quella delle leghe con minerali di cromo, manganese, ecc., importati dall'Unione Sudafricana, dal Congo, dall'India, ecc. La produzione è legata alla richiesta del mercato, nonché alla disponibilità di energia elettrica delle centrali ossolane.

Lo stabilimento della S. A. Montecatini, costruito nel 1919 per la produzione di calciocianamide e concimi chimici vari, è andato ampliandosi via via. Dall'anno 1942 vi si produce su scala semindustriale il cianuro di calcio utilizzato, tra l'altro, per l'amalgama dell'oro dai fanghi auriferi in sostituzione del mercurio, e per l'ottenimento di resine tra cui l'orlon, successore del nylon.

Nel 1951 vi si è pure prodotto il ferrosilicio, disossidante e depurante, impiegato nella fabbricazione degli acciai speciali.

La disponibilità di energia elettrica necessaria alla produzione della calciocianamide e del ferrosilicio, pur essendo integrata dalla centrale che la stessa società possiede a Battiglio in valle Anzasca (comune di Bannio-Anzino), condiziona il ritmo del lavoro, che risulta perciò eminentemente stagionale. Il carbone coke proviene dalle cokerie di S. Giuseppe di Cairo, quello fossile dai bacini della Ruhr ; la calce, infine, necessaria ai diversi cicli lavorativi, dalle fornaci di Ternate (Varese). La produzione di calciocianamide s'aggira sulle *tonn* 12.000 annue.

Accanto alla modernissima industria di cui s'è detto non bisogna, tuttavia, dimenticare quella che fino alla vigilia della prima guerra mondiale costituì l'unica, tradizionale industria domese : la Manifattura, cioè, o, come vien chiamata, la « Trecceria ». Dopo aver fabbricato esclusivamente cordami fino al 1909, essa passò quindi a produrre elastici e materiali in treccia, come stringhe, fettucce, corde da paracadute, ecc. ; per quest'ultime, anzi, essa supplì durante l'ultimo conflitto al 70 % circa del fabbisogno bellico. Il cotone, materia prima di essa Trecceria, s'importa dall'America, dall'Egitto e dall'India ; la gomma dall'Indonesia (Giava e Sumatra).

L'attuale produzione s'aggira, in complesso, intorno ai *kg* 10.000 annui.

nifesta, per quest'ultima, un carattere di maggiore complessità nei confronti dell'attività commerciale.

Ancora una caratteristica distingue, tuttavia, i due complessi in parola dalla totalità degli altri, caratteristica peculiare alla grande industria e che si ravvisa nel decentramento extraurbano degli stabilimenti situati oltre le attrezzature ferroviarie, fra queste e il Toce, al contrario delle altre attività tutte ubicate, sia nell'antico perimetro urbano, sia nella nuova città totalmente a O della ferrovia. Decentramento le cui ovvie cause si fondano sulla maggiore disponibilità e sul minor costo delle aree fabbricabili, su ragioni igieniche e di sicurezza (nei riguardi, specialmente, dell'industria chimica) e infine sulla facilità di raccordo col contiguo parco ferroviario (21).

(21) Un'analisi successiva, condotta topograficamente, mi ha portato a conclusioni di una certa importanza. Servendomi dei dati statistici dei censimenti del 1951 ho effettuato il calcolo del numero complessivo degli addetti al complesso delle attività economiche, via per via. Ho constatato in tal modo che la diffusione spaziale del fenomeno interessa, nell'intera città, sia le strade e le piazze del vecchio centro, sia quelle del nuovo. Non considerando, per adesso, la via Piave che oltre la ferrovia limita a ovest l'area industriale, le attività economiche s'arrestano, grosso modo, all'altezza di via Castellazzo a N, di via Monte Grappa a O e all'incrocio di via Gentinetta con via Gibellino a S.

Al di là di questi limiti stanno le vie Mattarella e Pietrere, quest'ultima interessante per l'attività estrattiva.

Tra le numerosissime vie e piazze su cui s'aprono negozi, alberghi e officine poche emergono, d'altronde, per numero e complessità di esercizi. Prima fra tutte la strada napoleonica, nelle due sezioni a N e a S della città (via Sempione e via Galletti), cui seguono le tre strade che bordano l'antico centro a E, cioè via Marconi, Corso Fratelli di Dio e via Garibaldi; il corso Ferraris tra la vecchia città e la stazione e, quindi il corso Moneta, che interseca ad angolo retto quest'ultima strada. Ognuna di queste vie presenta una media di addetti alle varie attività superiore alle 100 unità. Aggiungendo ad esse la via Piave, d'ianzi esclusa, si otterrà per cinque strade soltanto, su di un totale di 77 tra vie e piazze prese in esame perché sedi di attività qualsivoglia, un totale di 1505 addetti, pari al 49,3 % del totale degli addetti per interi la città e il comune! Proseguendo l'indagine un altro particolare aspetto emerge, tuttavia, in campo economico fra le diverse zone della città. Distinguendo, infatti, il gruppo di attività pertinenti all'industria e all'artigianato da quello del commercio e dei trasporti resta subito evidente la prevalenza dell'attività commerciale su quella industriale entro i vecchi limiti del centro, con particolare riguardo alla sezione centro-orientale.

Non considerando, infatti, le strade perimetrali dell'antico borgo si rileva che, nel suo interno, su un totale di 311 addetti il 70 % è dedito ad attività commerciali e solo il 30 % a quelle industriali a carattere essenzialmente artigiano.

L'attività commerciale, poi, supera la vecchia cinta cittadina, invadendo con ampio respiro le strade perimetrali su cui dominano la via Marconi, la piazza Cavour e le vie Sempione e Cadorna, da un lato, e il corso Ferraris dall'altro, nella zona compresa tra la stazione e piazza Cavour.

L'attività industriale-artigiana predomina, invece, nel corso Fratelli di Dio, fatto questo che, se può apparire strano a tutta prima, osservando la serie ininterrotta dei negozi che vi si aprono, si spiega però considerando che, proprio su questa strada, hanno sede le più note tipografie della città, caratteristica economica e culturale, questa, fra le più notevoli del centro.

Passate in rassegna le vie di cui sopra, cui qualche altra è però da aggiungere (come, ad esempio, corso Moneta, via Castellazzo, via Battisti), le strade della parte nuova della città mostrano una prevalente eccedenza di addetti all'industria e all'arti-

Come già accennato Domodossola, oltre che notevole centro commerciale e industriale, è pure centro di transito ferroviario tra i più importanti d'Italia.

Nel 1888 vi giunse la prima linea ferroviaria proveniente da Novara (km 90), tratto di quella Genova-Novara-Domodossola destinata a costituire l'asse principale nelle relazioni di traffico tra il più attivo porto italiano, la Svizzera, e l'Europa centrale, se i ben più vasti impianti della capitale lombarda non avessero dirottato su quest'ultima buona parte di quello stesso traffico. Ciò che accadde, precisamente, nel 1905 quando, nell'imminenza dell'apertura della prima galleria del Sempione la nostra città fu collegata con Milano. Nel 1906 veniva inaugurata la formidabile opera che, vincendo difficoltà senza nome, allacciava, con fecondo legame economico, l'Italia — attraverso la Svizzera, regione di obbligato passaggio — con il bacino renano da un canto e l'Europa nord-occidentale dall'altro. Con l'apertura del Sempione, quindi, Domodossola assurge al rango di importantissimo transito ferroviario internazionale, iniziando da quella stessa memorabile data l'eccezionale sviluppo nei campi demografico e economico, tuttavia in atto.

Allo scopo di studiare a fondo il movimento della stazione di Domodossola, ho preso in esame tre quinquenni: 1927-1931; 1937-1941 e 1947-1951; il primo di diffuso benessere economico, il secondo interessato in parte dall'ultimo conflitto, il terzo, infine di discreta ripresa economica.

I dati relativi all'indagine sono condensati nell'unito specchio, l'analisi del quale conduce a diverse osservazioni preliminari.

TRAFFICO MERCI IN TONNELLATE DI TUTTI I TRANSITI FERROVIARI E
TRAFFICO DEL TRANSITO DI DOMODOSSOLA NEI SOTTOINDICATI PERIODI:

Periodi	Totale traffico imp. e esp. per tutti i transiti (milioni tonne)	Totale traf. imp. e esp. per il tran- sito di Domodossola (mil. tonne)	% traffico Domodossola su traffico totale	Su 100 tonn traffico totale di tutti i transiti		Su 100 tonn traffico totale di Domodossola		Aumento o diminuz. fatto = 100 il traffico totale di tutti i transiti nel 1927-1931	idem per il transito di Domodossola
				Imp.	Esp.	Imp.	Esp.		
1927-1933	47,7	4,6	9,7%	71%	29%	84%	16%	100,0	100,0
1937-1941	54,2	7,5	13,9%	68%	32%	69%	31%	113,5	161,8
1947-1951	44,0	3,3	7,4%	49%	51%	21%	79%	92,2	70,8

gianato, fatto questo di pronta comprensione, considerato che lo stabilimento più modesto tende naturalmente verso le aree periferiche urbane, lontane da quelle anguste del centro. In questo secondo ordine di strade emerge, com'è naturale, la cenata via Piave, una delle più importanti strade industriali, oltreché della nostra città, dell'Ossola intera.

Sul traffico complessivo in entrata e in uscita per tutti i transiti italiani, quello pure totale di Domodossola ha inciso per i tre diversi quinquenni per il 9,7 %; 13,9 % e 7,4 %, rispettivamente. Nei tre periodi considerati il traffico di Domodossola presenta variazioni assai più sensibili di quello generale. Facendo, infatti, uguale a 100 il traffico totale per tutti i transiti per il 1927-1931, esso presenta i valori di 113,5 nel 1937-1941 e di 92,2 nel 1947-1951, tutti, quindi, non molto discosti dalla base di 100; per gli stessi periodi il traffico domese oscilla, invece, violentemente con i valori di 100,0; 161,8 e 70,8 ai rispettivi quinquenni. Scarti altissimi, la cui ragione d'essere è, peraltro, insita nella stessa posizione di transito della nostra città con la Svizzera, per cui essa particolarmente soggiace alle variazioni del traffico in relazione intima con gli avvenimenti politici e militari: proprio nel corso dell'ultima guerra, infatti, si nota un notevole aumento nel volume del suo traffico — di molto superiore a quello medio generale pel complesso dei transiti — in connessione con la funzione di *trait d'union* tra Italia e Germania espletata dalla vicina, neutrale Svizzera.

Ma il traffico domese si discosta dai valori generali medi anche riguardo all'incidenza delle esportazioni e delle importazioni sul volume del traffico globale. Nel primo quinquennio, infatti, le sue importazioni furono pari all'84 % (quelle generali, al 71 %); nel secondo periodo, importazioni domesi e generali si bilanciarono (69 % e 68 %, rispettivamente); nel terzo quinquennio, invece, mentre le importazioni e le esportazioni s'equivalgono pel traffico complessivo (49 % e 51 %, rispettivamente) per Domodossola i valori sono del 21 % alle importazioni e del 79 % alle esportazioni. Il fenomeno dell'inversione della situazione è causato dalla grande richiesta svizzera e tedesca di ogni tipo di merce, con prevalenza assoluta delle derrate alimentari e degli olii minerali. Nell'intento di approfondire ancora l'indagine portandola sulle merci che compongono il traffico del transito in esame e sulle loro destinazioni e provenienze, ho dovuto limitarmi ad analizzare soltanto un anno solare (il 1950), l'unico che abbia potuto ottenere: limitato periodo, indubbiamente, ma che rappresenta tuttavia un notevole passo innanzi nella stabilizzazione del traffico complessivo in generale, e di quello domese in particolare.

I risultati dell'indagine, invero laboriosissima, son condensati in due tabelle che daranno la visione chiara dell'andamento del fenomeno studiato.

Dalla tabella riportata a pagina seguente si rileva, in definitiva, come l'85 % del totale delle importazioni e delle esportazioni fosse costituito da tre sole categorie di merci: i prodotti alimentari, quelli siderurgici, ecc., e i combustibili solidi e liquidi; categorie che pure dettero l'89,1 % delle esportazioni e l'83,6 % delle importazioni.

Le differenti economie dell'Italia e dei paesi cui il transito di Domodossola dà immediato accesso danno ragione del perché, su 100 *tonn* di prodotti alimentari transitate, il 95,7 % sia esportato e solo il 4,3 % importato, come pure del perché si importi il 78,7 % dei prodotti side-

DOMODOSSOLA

rurgici, ecc., e se ne esporti il 21,3 %. Il movimento dei combustibili, pel 45,1 % all'esportazione, induce a porsi spontanea la domanda di come l'Italia, di essi tanto notoriamente non dotata, ne possa esportare sì alta quantità: ma quei prodotti non sono italiani e, provenendo dai porti di sbarco liguri, transitano soltanto sul nostro territorio. Accanto, dunque, ai concetti di esportazione e importazione va pur considerato quello, non meno importante, di merci in transito attraverso l'Italia, sia dirette, sia provenienti dall'estero, verso e dai porti di cui si farà cenno.

TRAFFICO DISTINTO PER GRUPPI DI MERCE (ANNO SOLARE 1950)

Categorie di merci	Movimento totale (tonn)	% sul totale	Esportazioni (tonn)	% sul totale esportato	Importazioni (tonn)	% sul totale importato	Su 100 tonn di traffico totale per categorie di merce	
							Esportazioni	Importazioni
Alimentari . .	198.760	23,0	190.255	41,3	8.505	2,2	95,7	4,3
Prodotti siderurgici e metalmeccanici . .	113.772	13,1	24.262	5,3	89.510	22,2	21,3	78,7
Olii minerali e carboni . .	434.670	50,4	196.082	42,6	238.278	59,2	45,1	54,9
Altri prodotti .	114.918	13,5	49.150	10,8	66.078	16,4	19,7	57,3
Totale generale	862.120	100,0	459.749	100,0	402.371	100,0	53,3	46,7

I limiti geografici dell'influenza economica del transito di Domodossola sono vasti e ben definiti, interessando gli Stati europei centro-occidentali, dalla Germania alla Francia e dall'Inghilterra alla Svizzera, nonché, ma assai modestamente, quelli Scandinavi e dell'Europa orientale.

Soltanto la Germania e la Svizzera, tuttavia, impegnarono in realtà il traffico totale pel 93,8 %. Per questi stessi Stati si rilevano peraltro differenze profonde nell'andamento delle due opposte correnti, in entrata e in uscita, la Germania avendo contribuito all'importazione col 70 % e la Svizzera col 18,1 % ed avendo quest'ultima assorbito le esportazioni pel 97 %.

Dalla tabella a pagina seguente concernente il traffico per merci e per Paesi, scaturiscono ancora importanti e ovvie considerazioni.

Si deve peraltro precisare, all'uopo, che gli alimentari in esportazione provenivano pressoché totalmente dal territorio italiano e che, dei prodotti siderurgici, ecc., quelli che non competono a Germania e Svizzera venivano dalla Francia e dal Lussemburgo. Dei combustibili, i carboni provenivano in prevalenza assoluta dalla Germania, mentre gli olii minerali all'esportazione si diressero quasi completamente verso Svizzera e Germania.

TRAFFICO PER MERCI E PER PAESI

Categorie	Su 100 parti di ciascuno Stato			Su 100 parti categorie di merci		
	Germania	Svizzera	Altri paesi	Germania	Svizzera	Altri paesi
Alimentari	0,7	36,5	14,6	1,1	95,0	3,9
Prodotti siderurgici, metallurgici e meccanici	17,4	8,7	33,2	44,5	39,9	15,5
Olii minerali e carboni	75,7	37,7	36,4	50,3	45,2	4,5
Altri prodotti	6,2	17,1	15,8	15,4	77,3	7,3
Totale	100,0	100,0	100,0	—	—	—

Diverso comportamento presentano i due Stati che principalmente interessano il traffico di Domossola : i $3/4$, infatti, del movimento con la Germania sono dati dai combustibili; i $3/4$ di quello con la Svizzera dai combustibili e dagli alimentari.

L'indagine non potrebbe comunque considerarsi completa, se non si dicesse che il 60 % del traffico totale con la Svizzera fu rappresentato da merci in transito, mentre quello in transito con la Germania raggiunse soltanto lo 0,7 %.

S'aggiunga ancora che, nei confronti della Germania, sul traffico totale in importazione solo lo 0,3 % era in transito e su quello totale in esportazione il 15,6 %; riguardo alla Svizzera i valori rispettivi sono molto più alti, pari al 29 % in transito sull'entrata complessiva e al 65,4 % in transito sull'uscita complessiva.

Per quanto si riferisce alla provenienza e alla destinazione delle merci in transito, la mia indagine ha fornito i seguenti risultati : su 22.235 *tonn* entrate in transito dall'estero, il 98 % si diresse sul porto di Genova (proveniente pel 96 % dalla Svizzera) ; sulle 293.486 *tonn* transitate in uscita dall'Italia, il 92 % provenne dai porti di Genova, Savona e Vado Ligure — cui seguivano, distanziatissimi, i porti di Livorno e di Trieste — essendo destinato, quasi per il 100 %, alla vicina Svizzera.

Riguardando ora il movimento viaggiatori della stazione di Domodossola, il numero dei biglietti in essa venduti nel triennio 1928-1930 ebbe una intensità giornaliera pari a 446 unità, media che discese a 335 nel triennio 1936-1938, per raggiungere, quindi, quella di 803 per gli anni 1949-1951, con un' media annuale complessiva di 293.000 viaggiatori circa (non compresi, per l'impossibilità di un'indagine al riguardo, i viaggiatori in possesso di abbonamenti ferroviari).

A tale notevole movimento è poi da aggiungere quello dei viaggiatori in transito da e per l'Italia, valutabile attualmente intorno

alle 3000 unità giornaliere: valore cospicuo dovuto al passaggio per la nostra stazione di numerosi treni internazionali (19 unità giornaliere), cui vanno aggiunti quelli italiani, pure numerosi, in coincidenza a Domodossola con i treni internazionali (20 unità al giorno), nonché, ancora, i treni locali per il tratto Domodossola-Briga (14 unità giornaliere).

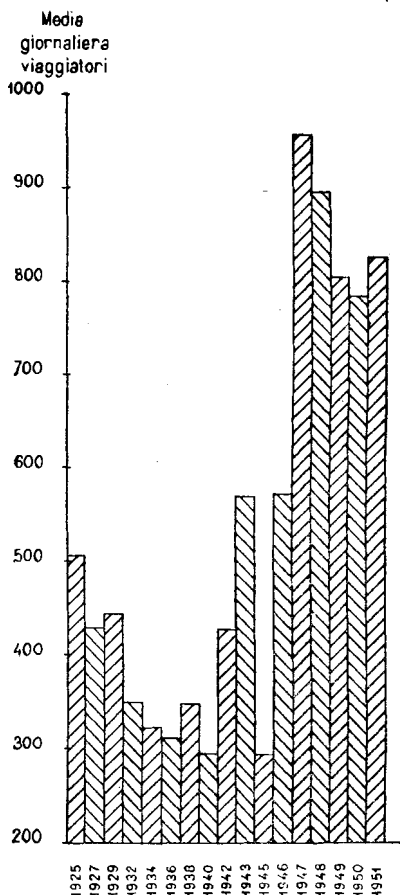
Ingente è pure il movimento dei carri ferroviari calcolato oggi a una media di 757 unità giornaliere, valore questo non troppo dissimile da quello del transito fondamentale di Chiasso (1015 unità al giorno).

Nei confronti del traffico generale la stazione di Domodossola può attualmente considerarsi impegnata per $\frac{3}{4}$ in servizio internazionale e per $\frac{1}{4}$ soltanto in servizio interno.

L'importanza ferroviaria di Domodossola si accresce inoltre, completandosi, con la ferrovia per Locarno, a scartamento ridotto (*m* 1), aperta al traffico il 27 novembre 1923, per una lunghezza, su territorio italiano, di *km* 32,2 (22).

Accanto al servizio ferroviario si pone quello automobilistico, che fa di Domodossola un centro di proporzioni notevoli, pur se l'intensità e il movimento delle diverse linee non sono affatto proporzionate all'importanza economica e turistica delle valli ossolane servite.

Fanno capo a Domodossola servizi giornalieri per: Formazza (*km* 40), Macugnaga (*km* 40,3), Antronapiana (*km* 23), Bognanco-S. Lorenzo



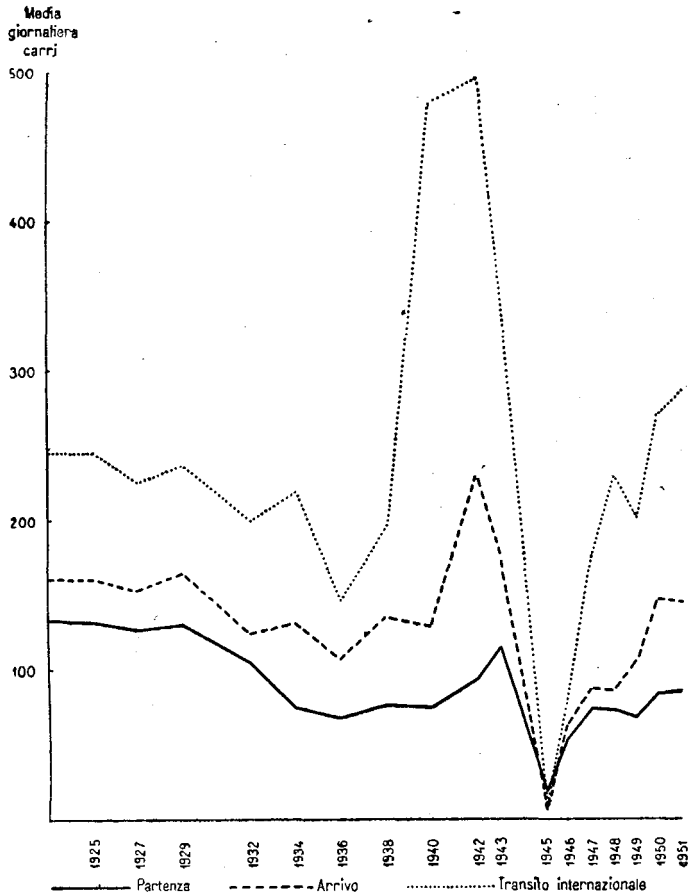
MOVIMENTO MEDIO GIORNALIERO DEI VIAGGIATORI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI DOMODOSSOLA

(22) Il traffico viaggiatori di questa linea (compresa anche la stazione di Domodossola), ammontava a complessive 251.055 unità nel 1930, a 359.000 nel 1939, salite a 852.000 nel 1947 e ridotte, infine, a 511.000 nel 1951.

Modestissimo ne è quello delle merci (*tonn* 24.000, 38.000 e 16.000 nei tre anni considerati, rispettivamente).

(km 12,6), Verbania (km 45), Novara (km 99,2), nonché per Villadossola e per Pieve Vergonte, linee, quest'ultime, esclusivamente operaie.

A questi servizi giornalieri annuali sono anche da aggiungere quelli giornalieri stagionali, a valore esclusivamente turistico, con le linee per Baceno-Goglio (km. 26,2), per Baceno, via Crodo-Mozzio-Cravedona (km 26,3), per la vetta del Sempione (km 42) e, infine, quella per Vigevano (km 123), esercita solo per 39 giorni l'anno.



MOVIMENTO MEDIO GIORNALIERO DEI CARRI NELLA STAZIONE FERROVIARIA DI DOMODOSSOLA

Il movimento viaggiatori complessivo annuale — comprese le linee stagionali — s'aggira oggi intorno alle 450.000 unità (250.000 circa nel 1938), assorbite per quasi il 40 % dalle sole due linee per Formazza e per Macugnaga.

A un traffico considerevole danno pure luogo le linee operaie per Villadossola e Pieve Vergonte per l'elevato numero di maestranze domesi e

degli altri due centri che, rispettivamente, raggiungono ogni giorno, ritornandone a sera, le proprie sedi di lavoro (23).

Il quadro della circolazione di Domodossola è, infine, completato dai risultati dall'indagine esperita sul traffico delle strade statali e provinciali che interessano la città ubicata all'incrocio di quattro vie fondamentali: una, a N, che si sdoppia a Crevoladossola, conducendo da un lato al Sempione e dall'altro nella valle Antigorio-Formazza; una, a S, che biforcendosi a Gravellona-Toce porta da una parte a Milano — seguendo la riva occidentale del Lago Maggiore e dall'altra, per il Lago d'Orta, a Novara. Entrambi i tratti di cui ora si è detto costituiscono la Strada Nazionale n. 33, del Sempione, dalla quale si staccano quelle per le varie vallate laterali dell'Ossola. Di queste strade, due interessano appieno la nostra città: quella per la Val Bognanco, cioè, a O, e quella per la Val Vigezzo, a E, dalla quale ultima si partono, poco a oriente del ponte sul Toce, diverse arterie, di cui una percorre il lato destro della Val d'Ossola propria, giusto ai piedi della montagna sovrastante.

Per la strada statale del Sempione e per quella provinciale di Val Vigezzo ho potuto consultare i rilevamenti effettuati negli anni 1938 e 1950, mentre per la strada della Val Bognanco, comunale in amministrazione provinciale, ho dovuto limitarmi alle risultanze dell'ultimo rilevamento dell'anno 1938.

Portando, dunque, l'indagine al traffico sulle provinciali, ivi comprendendo la strada bognanchina, è possibile constatare una profonda differenza tra quest'ultima — su cui il rilevamento è stato compiuto nella località Pianezzo — e quella per la Val Vigezzo, su cui il traffico è stato rilevato a Croppo della Mizzoccola. La prima ha avuto, infatti, nel 1938, un traffico totale medio giornaliero annuo di 92 autoveicoli diversi, 59 automobili, 94 biciclette e 4,4 carri merci a traino animale. Il traffico tocca il suo più alto volume in primavera e, soprattutto, in estate (autobus e automobili), da porsi ciò in relazione col movimento turistico in quella vallata. Inoltre, il movimento giornaliero del bestiame dette i seguenti risultati: 9-10 bovini e equini, 13 ovini, caprini e suini, con una maggior frequenza in primavera-estate. L'intensità media del traffico nelle 24 ore fu di 236 *tonn* (*tonn* 99 in autunno e *tonn* 540 in estate).

Sulla strada per la Val Vigezzo, invece, si constatò, sempre nel 1938, innanzi tutto un traffico giornaliero molto più intenso, pari a 450 autoveicoli vari, di cui 265 automobili e 112 autocarri; e, ancora, che mentre questi ultimi presentarono un più intenso movimento in inverno e primavera, le automobili e i motocicli lo dettero invece in estate, con uno scarto sia pure molto minore di quello osservato per la Val Bognanco; elevato fu il numero delle biciclette (1428), in connessione col flusso ope-

(23) I dati relativi al movimento delle stazioni e linee ferroviarie, nonché delle linee automobilistiche, sono in parte desunti da pubblicazioni ufficiali della Direzione Generale delle F. S. e dell'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, e in parte dovuti alla personale cortesia di funzionari dei Servizi Movimento e Commerciale delle F. S. e di funzionari della M. C. T. C., cui sento il dovere di esprimere la mia gratitudine.

raio giornaliero tra i numerosi centri di fondovalle del Toce e gli stabilimenti del piano stesso.

Anche su questa strada notevole risultò il movimento del bestiame, pari a 15 bovini ed equini e a 14 ovini, caprini e suini, con le punte più alte nei periodi primaverile e estivo.

Il traffico medio giornaliero annuale risultò di 1376 *tonn* (minimo in autunno, con *tonn* 973, massimo in primavera, con *tonn* 1763).

Nel 1950 questa stessa strada ha visto più che triplicato il suo traffico giornaliero medio annuo di autoveicoli, con 1554 unità diverse, di cui 638 automobili e 428 autocarri. Alla stessa data pure il traffico delle biciclette era più che triplo di quello del 1938, con 5369 unità. Le massime punte si riscontrarono nelle stagioni estiva e autunnale per gli autoveicoli e in quelle primaverile e estiva per le biciclette. Anche il traffico dei bovini e degli equini era salito a 43 capi, con le punte più alte in estate-autunno, mentre quello degli ovini risultava diminuito a soli 3 capi di media giornaliera annua.

Aspetto e proporzioni diverse assume, naturalmente, il traffico sulla strada del Sempione (per la quale il rilevamento è stato effettuato sul ponte del Bogna, a *km* 2 circa a N di Domodossola): movimento complessivo di autoveicoli (movimento notturno più quello diurno), 752 unità nel 1938 e 1768 nel 1950, costituito in prevalenza dalle automobili, che salgono, nei due anni, da 354 a 763, sebbene notevolissimo e proporzionalmente maggiore sia da considerarsi l'aumento nel traffico degli autocarri, che da 244 nel 1938 raggiungono i 600 nel 1950, e dei motocicli, saliti da 112 a 449 nello stesso periodo. Il movimento delle biciclette è pure considerevole, anche se, alle due date, risulti pressoché invariato (1366 unità nel 1938 e 1391 nel 1950). Il traffico dei carri a trazione animale è, invece, diminuito (da 98 a 72) e scomparso è quello delle vetture viaggiatori, pure a traino animale (media giornaliera di 11 unità nel 1938).

Infine, anche su questa strada rilevante si presenta il movimento degli armenti (14 e 7 capi di bestiame per le due categorie di cui sopra, nel 1938; 15 e 24, nel 1950).

Il traffico medio giornaliero annuo è stato di 3250 *tonn* nel 1938 e di *tonn* 9019 nel 1950.

Passate in rassegna le condizioni commerciali e industriali di Domodossola è opportuno, ora, dare un breve cenno su quelle agricole e zootecniche, nonché, infine, su quelle di approvvigionamento di alcuni fondamentali generi di consumo alimentare.

La presenza dell'omonimo centro cittadino dà ragione del come la popolazione addetta all'agricoltura sia molto scarsa, costituita com'è dall'11 % di quella attiva di contro al 55,8 % di quella addetta all'industria e ai trasporti e al 14,3 % di quella addetta alle attività commerciali.

Essa è accentrata, naturalmente, nelle frazioni a tipico carattere agricolo-silvo-pastorale di Vagna, Calice e Cisore.

La superficie geografica del comune è occupata per i 4/5 da terreni produttivi: di essi, il 48,2 % (di cui il 12 % di castagneti da frutto)

competete ai boschi che fitti ricoprono le pendici montuose; il 25,6 % alle colture erbose (in cui prevalgono i prati permanenti, irrigati per il 68 %, situati in specie sul fondovalle in discrete condizioni morfologiche di irrigazione); il 7,5 % alle colture legnose specializzate, rappresentate in netta prevalenza da vigneti, soprattutto diffusi sulle pendici terrazzate della frazione di Calice, cui sono da aggiungere diversi frutteti a coltura mista; il 4,6 % riguarda i seminativi, le cui produzioni principali concernono la segale e in particolar modo la patata che, dagli 8000-9000 *q* del 1929 si è negli ultimi anni quadruplicata, grazie alle provvidenze agrarie adottate.

Nel 1923-1929 le colture foraggere fornivano *q* 19.000 circa di prodotto, di cui *q* 15.000 dai soli prati permanenti: produzione, anche questa, notevolmente aumentata pel miglioramento delle condizioni della zona di pianura ottenuto mediante l'irrigazione con acqua derivata dal Toce (*q* 110-115 per *ha*).

Assai notevole è la produzione del vigneto, già tutto filosserato e oggi interamente ricostituito, che dai 3000-5000 *q* del 1923-1929, ha oltrepassato i *q* 15.000 nel 1951.

Soggetti ad opera continua di miglioramento sono i frutteti (specialmente nelle zone a migliore esposizione di Calice, Vagna e Cisore); parte di essi si coltiva promiscuamente al vigneto e al campo, parte invece, la più curata, in piccoli frutteti specializzati a tipo familiare.

Il bosco s'accentra soprattutto nella frazione di Vagna, ove, all'Alpe Lusentino, esiste un cantiere di rimboschimento.

Il patrimonio zootecnico comunale ha proporzioni notevoli considerandone il numero assoluto, proporzioni modeste se raffrontato, invece, alla popolazione totale. Esso ammontava, nel 1951, a 884 capi, di cui 613 bovini, 45 equini, 48 suini, 44 ovini e 134 caprini. Dopo un aumento generale fino all'anno 1918 esso è, a tutt'oggi, in continua diminuzione (24).

Il comune di Domodossola è pur'esso teatro di una considerevole immigrazione di bestiame forestiero, che nel 1951 ammontò a 220 capi, di cui 184 bovini, con provenienza dai comuni di Bognanco, Antronapiana, Villadossola, nonché da quelli di valle Antigorio. Alla fine di maggio esso bestiame, assieme a quello locale, viene condotto all'Alpe Lusentino (*m* 1000), da cui, sul finire di giugno, passa alle Alpi Foppiano (*m* 1250), Torcelli (*m* 1365) e Casaravera (*m* 1600) per ridiscendere, verso la seconda metà d'agosto, all'Alpe Lusentino e quindi a valle verso la fine di settembre.

Indagini personalmente esperite presso l'Ufficio Comunale di Imposte e Consumo, mi hanno dato agio di stabilire, sia pure e necessariamente in via generale, il consumo delle principali derrate alimentari nel comune in esame.

(24) Nel 1881 si contavano 1283 capi in totale; 1367 nel 1918; 1115 nel 1930; 884 nel 1951. Molto grave si manifesta la diminuzione degli equini, che da 222 nel 1918 sono discesi a 45 nel 1951; dei bovini (832 nel 1908 e 613 nel 1951); dei suini (230 nel 1908 e 48 nel 1951); degli ovini (337 nel 1881 e 44 nel 1951). L'unico aumento che si osserva è quello dei caprini, che da 21 nel 1881 son saliti a 134 nel 1951.

Gli animali vivi, le carni fresche e conservate, il pollame e la cacciagione forniscono il più alto quantitativo, pari a q 5200 nel 1951, per 2/5 rappresentato dagli animali vivi, i quali provengono soprattutto dai mercati di Oleggio, Moncalvo, Chivasso e Modena ; i comuni vicini danno invece le carni fresche, mentre quelle insaccate s'acquistano sui mercati di Arona e di Varese e il pollame su quello di Milano. Parte di questi prodotti, specialmente le carni insaccate, viene riesportata dal comune di Domodossola con speciale preferenza per le valli circostanti.

A quantità ingenti, in netto aumento rispetto alle annate precedenti, sommano pure le importazioni dei prodotti dell'allevamento (lardo, burro, formaggio e latticini) per un totale di q 2800 circa al 1951, il più forte quantitativo essendo rappresentato dal lardo (q 243 nel 1934 e q 1768 nel 1951) in gran parte riesportato e il cui forte aumento è da porsi in relazione con la crescente richiesta degli altri centri ossolani. Il mercato emiliano e quello novarese (Gorgonzola) forniscono soprattutto i formaggi, una certa quantità dei quali viene riesportata ; il burro, invece, completamente consumato in sito, proviene dall'Ossola stessa, nonché, in parte, dal Varesotto. In diminuzione è il consumo del pesce (proveniente dal Lago Maggiore), che sempre modesto è stato peraltro rispetto a quello delle altre carni, la causa di ciò essendo fornita dall'ubicazione di Domodossola nel cuore delle Alpi.

Notevole si rileva il consumo dei dolciumi, costituito per oltre 2/3 da pasticceria e biscotti, di cui si riesporta solo una piccola quantità. La cioccolata, all'infuori di quella svizzera che... talvolta può sfuggire alla indagine doganale, è fornita dagli stabilimenti di Torino, Intra e Milano.

La buona produzione locale di vino è integrata infine — saliente caratteristica di ogni regione alpina — da una larga importazione (intorno ai 10.000-11.000 hl) proveniente quasi totalmente da Monferrato, Langhe, Veronese, nonché, per i vini da taglio, dalla Puglia; pure ingente è la quantità dei vini in transito per Domodossola, destinati all'approvvigionamento dei numerosi centri di consumo dell'Ossola superiore.

A valori notevoli ascende inoltre l'importazione di mobilio proveniente dalle notissime fabbriche di Cantù e Galliate, che integra la produzione locale ossolana : cifre in continuo aumento dalla fine dell'ultimo conflitto, che ci forniscono un ulteriore indice dello sviluppo e della progressiva riconquista del benessere della nostra città.

Un indice del crescente benessere della città nel tempo può essere ancora quello del consumo dell'energia elettrica, che, dai 353.000 *kwh* consumati nel 1934, ne ha superati 1.200.000 negli ultimi anni, nonché quello del gas che da 260.000 *mc* nel 1934 ha raggiunto i 400.000 nell'ultimo scorcio di tempo.

Termino queste righe ringraziando di cuore quanti, autorità e privati, hanno voluto mettere la propria cortesia a disposizione di questo lavoro, per la sua migliore riuscita. In particolare, vada un grazie al Segretario e al Vice-Segretario Capi del Comune di Domodossola, al prof. Sala, Rettore del Collegio Rosmini, ai proff. Paglino e Maresca, al geom. G. B. Visconti, ai proff. Barberi e Ferrantini dell'Ist. Centrale di Statistica.

BIBLIOGRAFIA

- ANCONA U., *La galleria del Sempione*. Milano, 1906, pp. 44.
- BASCAPÈ C., *Novaria seu de Ecclesia Novariensi*. Novara, 1612.
- BAZZETTA N., *Storia di Domodossola e dell'Ossola Superiore dai primi tempi all'apertura del Traforo del Sempione*. Domodossola, 1911, pp. 574.
- ID. *La nostra vecchia Domodossola*. Domodossola, 1933, pp. 91.
- ID. *Cose belle a Domodossola*, in «Turismo», Anno VI, 1943, pp. 48-50.
- BONOLA G., *L'etimologia del vocabolo Oscella*, in «Oscella», periodico mensile del Collegio Mellerio-Rosmini di Domodossola. Anno I, 1893, pp. 100-105; 196-198; con osservazioni della Direzione della Rivista, pp. 198-205.
- BUSTICO G., *La ferrovia del Sempione*. Roma, 1900, pp. 209 + 51.
- ID. *Memorie della Corte di Mattarella o sia del Borgo di Duomo d'Ossola*, di Giovanni Capis. Novara, 1918, pp. 153.
- CADOLINI G., *Il traforo del Sempione in rapporto cogli altri valichi e cogli interessi italiani*, Conferenza. s. l., 1883, pp. 22.
- CAPELLO C. F., *Il contributo del vescovo Bascapè alla conoscenza geografica del Novarese*, in «Boll. Stor. Prov. Novara», maggio-dicembre 1950, pp. 67-98 (Numero speciale «In memoria ed onore del Ven. Carlo Bascapè vescovo e storico di Novara»).
- ID. 1952, *Studi sulla cartografia piemontese*, I, *Il Piemonte nella cartografia premoderna*. Torino, pp. 157, tavv. 91.
- COMUNE DI DOMODOSSOLA, *Atti di fondazione degli Istituti di Beneficienza di GG. Galletti*. Domodossola, 1870, pp. 128.
- ID. *Sommazione della Mappa Rabbini*, Comune Censuario di Domodossola, Sez. VIII, Domodossola, 20-IX-1869 (manoscritto presso l'Uff. Tecnico dello stesso Comune).
- DE VIT V., *Memorie dell'antico Castello di Mattarella in servizio della storia del Sacro Monte Calvario presso Domodossola*. (Estratto dalla «Miscellanea di Storia Italiana», Serie II, XIII, XXVIII). Torino, 1889, pp. 32.
- ID. *La provincia romana dell'Ossola ossia delle Alpi Attrezziane*, libri 3 e Memorie dell'antico Castello di Matarella. Firenze, 1892, pp. 327.
- ERRERA C., *L'Ossola*. Bergamo, 1908, pp. 131.
- FERRARIS S. A., *L'Ospedale S. Biagio di Domodossola*. Domodossola, 1935, pp. 181.
- FERROVIE REGIONALI TICINESI, *Numero unico ricordo per l'apertura della linea Locarno-Domodossola (Centovalli-Val Vigizzo)*, 25-XI-1923. Locarno, 1923, pp. 40.
- GABOTTO F., *I Municipi romani nell'Italia occidentale alla morte di Teodosio il Grande*, in «Studi sulla Storia del Piemonte avanti il Mille», in «B. S. S. S.», vol. XXXII, Pinerolo, 1908, pp. 235-318.
- MALLADRA A., *Il traforo del Sempione. Conferenza*. Milano, 1905.
- MEYER-LÜBKE W., *Italianische Val d'Ossola; span. Huesca*, in «Zeitsch. für Ortsnamenforschung», vol. IV, 1928, pp. 183-185.
- MOLA E., *Domodossola 100 anni fa*, in «Illustr. Ossolana», Anno IV, 1913, pp. 15-17; 47-48.
- MORANDI G. B., *Il mercato di Domodossola e il diploma di Berengario I*, in «Boll. Stor. per la Prov. di Novara», Anno VII, 1913, pp. 29-32.
- MORRA E., *Comitato italiano pel valico ferroviario del Sempione, Relazione finale*. Milano, 1904, pp. 112.
- NIGRA C., *Torri, Castelli, e Case Forti del Piemonte dal 1000 al sec. XVI*, vol I, *Il Novarese*. Novara, 1937, pp. 122 + 161 tavv. (per il Castello di Matarella a pp. 100-102, tavv. 144-147).
- ID. *Casa Silva in Domodossola*, in «Boll. Sez. Novara della R. Deput. Subalp. di Storia, Patria», 1938, pp. 351-361.
- PATTARONE G. E. ALICE G., *Osservatorio Geofisico Rosmini. Dati pluviometrici raccolti in totali decadici, mensili, annuali presso questo Osservatorio nel primo cinquantennio 1872-1921*. Domodossola, 1925, pp. IV + 21 tavv.

- PELLANDA I. L., *L'insigne Collegiata di Domodossola e quadri di storia ossolana*. Domodossola, 1943, pp. 200.
- PINAUDA F., *Nozioni di meteorologia ossolana, ossia il clima dell'Ossola superiore, desunte dalle osservazioni del quarantennio 1872-1911*. Domodossola, 1914, pp. 116.
- PRADA P., *Domodossola e il Monte Calvario. Ritagli e scampoli di storia religiosa e patria*. Milano, 1897, pp. XVI + 263 + XL.
- RACCA M., *Il Borgo di Domodossola durante la signoria spagnola, contributo alla storia generale dell'Ossola tratto da documenti inediti*. Milano, 1899, pp. 203.
- SALVIONI C., *Noterelle di toponomastica lombarda*, in « Boll. Stor. della Svizzera italiana », Anno XXIII, 1901, pp. 77-96.
- SESTI G. B., *Piante delle Città, Piazze e Castelli fortificati in questo Stato di Milano*. Milano, 1718 (cfr. n. 12).
- SEVERIN D., *Documenti sulle contese sabaudo-vallesane per il possesso di Domodossola (1416-1419)*, in « Arch. Stor. della Svizzera italiana », vol. XI, 1936, pp. 209-216.
- Vicariato Foraneo di Domodossola*, in « Novara Sacra », Anno XXVIII, 1926, pp. 161-188.

Sono stati consultati, fra l'altro, alcuni dei Censimenti della popolazione, nonché i rilevamenti del Ministero LL. PP. — Azienda Naz. delle Strade Statali — per la statistica della circolazione lungo le strade statali e provinciali; le pubblicazioni del Ministero dei Trasporti — Direzioni Generali F. S. e M. C. T. C. — per ciò che tornava utile al presente lavoro riguardo alle linee ferrate statali e quelle concesse, sia ferroviarie, sia automobilistiche.

SUMMARY. — The A. having outlined in this study a brief historical synopsis of the town of Domodossola (the millenary chief-town of Ossola Valley and one among the main Italian international railways transits), goes on pointing out its imposing demographic and topographical development as well as its various commercial and industrial activities.

This study ends with an investigation regarding the importance of this town both as railway centre in internal and international traffic, and a centre from which originate bus-service connections with the adjacent valleys. Connected with this there is a brief mention on agricultural and breeding activities.