

Un paesaggio verticale

Renzo Mortarotti

L'Ossola è un'unità geografica

L'Ossola è una regione tipicamente montana; le sue catene di monti, emerse dal mare in epoche remote, ne formano interamente lo scheletro, possente e solidissimo. Tra catena e catena si aprono le valli laterali strette e tortuose, che confluiscono tutte nell'ampio e basso fondovalle ossolano, percorso dal Toce e dove si addensa la maggior parte della popolazione. L'Ossola ha confini ben tracciati, che seguono quasi ovunque i crinali e le cime dei monti, e che perciò la delimitano in modo preciso e rigoroso. Essa occupa una posizione molto importante nella regione alpina; nell'Ossola infatti, e precisamente al Passo del Sempione, la muraglia gigantesca e quasi invalicabile delle Alpi Pennine si incontra con la catena delle Alpi Lepontine, più bassa e meno arditata e perciò ricca di facili valichi: Passi del Sempione (m 2096), dell'Arbola (m 2409), del Gries (m 2463), di S. Giacomo (m 2313).

Aperta a sud verso la dolce regione dei laghi, l'Ossola è percorsa da importanti vie di comunicazione che, attraverso le sue valli laterali, conducono nella vicina Svizzera e che perciò hanno sempre avuto una grande importanza nella storia secolare della nostra regione, sia in campo economico quanto sul piano politico e militare. La sua forma vagamente triangolare ha suscitato nelle fantasie le immagini più diverse: di un cuneo piantato verso nord in territorio svizzero; di una foglia d'edera con sette nervature, che formano le valli laterali; di un albero col ceppo nel Monte Orfano, all'imbocco dell'Ossola, e col tronco che stende i suoi rami più verso occidente che verso oriente, e poi si assottiglia fino a terminare con la punta nel Passo del Gries.

La linea di confine dell'Ossola è piatta e comoda soltanto a sud verso il Verbano e il Cusio; per il resto corre quasi sempre alta e impervia sui crinali che la separano

dalle regioni confinanti: la Val Strona e poi la Val Sesia dal Monte Massone fino al Monte Rosa; il Canton Vallese dal Monte Rosa al Passo del Gries; il Canton Ticino dal Passo del Gries alle rocce del Gridone (Vigezzo); da ultimo la selvaggia Val Grande, separata dall'Ossola da un'aspra catena che dal Monte Laurasca, in territorio di Malesco, corre fino al Monte Faié, in territorio di Mergozzo. L'Ossola forma così una meravigliosa unità e un tutto organico, pur nella sua estrema varietà di terreni, di rocce, di climi e di piante.

Un paesaggio verticale

Se si eccettua il tratto pianeggiante da Crevoladossola a Mergozzo, il paesaggio dell'Ossola è tipicamente alpestre: esso si arrampica ripidamente, con qualche breve sosta su ripiani e terrazzi, e ci porta in breve tratto dal piatto fondovalle ossolano alle altezze vertiginose della grande catena alpina. Quanto erta sia questa arrampicata lo si può capire se si considera che Domodossola, a soli 272 metri sul mare, non dista più di 17 km dai 4023 metri della Weissmies e che Piedimulera a 247 metri di altezza è a circa 25 km dalla vetta del Monte Rosa (m 4637).

In questo paesaggio, movendoci dall'alto verso il basso, distinguiamo tre fasce. La prima, priva di vegetazione e dai caratteri aspri dell'alta montagna, è il dominio delle nevi eterne, di ghiacci, delle pietraie, dei dirupi precipitosi, delle piccole e azzurre conche lacustri. La seconda fascia è quella rivestita di pascoli e boschi: gli alti pascoli alpini danno il loro prodotto di erbe aromatiche e saporite senza che oggi l'uomo vi impieghi più il suo lavoro di bonifica da sassi e sterpaglie. Anche i boschi, che succedono ai pascoli, crescono per lo più da sé, quasi abbandonati alla forza della natura: fino ai 1500 metri prevalgono le latifoglie (roveri, aceri, betulle e faggi);

poi succedono le aghifoglie (abeti e larici), che si spingono fino ai 2000 metri. La terza fascia, quella dei prati e dei campi, è la più ridotta in estensione, ma anche la più redditizia e la più curata dalla mano dell'uomo, soprattutto nei tempi passati, quando produceva tutto quanto serviva alla povera alimentazione del montanaro ossolano.

E quale immenso e faticosissimo lavoro ha fatto l'uomo per rendere coltivabili i pendii delle nostre montagne! Osservate un po' come esse sono intagliate a gradini, con muretti di pietra che sostengono tanti terrazzetti artificiali, messi uno sopra l'altro fino ad altezze incredibili. Ebbene, queste gradinate le hanno fatte i nostri antenati, che hanno ripasmato la montagna per ricavarne praticelli e campetti, dove coltivare la vigna e la segale. Oggi queste terrazzature sono in gran parte brulle o coperte di boscaglie, che hanno preso il sopravvento sull'opera dell'uomo.

I monti più alti delle valli ossolane sono il Blinnenhorn (m 3375) in Formazza, l'Arbola (m 3235) in Val Devero, il Monte Leone (m 3552) in Val Divedro, lo Straciuogo (m 2712) in Val Bognanco, l'Andolla (m 3656) in Val Antrona, il Monte Rosa (m 4637) in Val Anzasca, la Scheggia (m 2466) in Val Vigezzo, il Pizzo del Lago Gelato (m 2614) nella spopolata valle dell'Isorno.

Gli insediamenti umani

Un tempo la gente dell'Ossola viveva raggruppata in piccoli centri abitati, che soprattutto nelle vallate, dove più intensa ferveva la vita agricola e pastorale, erano di norma piccoli o piccolissimi; magari solo un pugno di case. Rarissime le abitazioni isolate. Questi insediamenti sono sorti dove minore era il danno al terreno produttivo: le case stavano addossate le une alle altre e talora spuntavano dalla roccia, proprio per risparmiare il più possibile la scarsa quantità di terreno agricolo.

La maggior parte di questi villaggi li vediamo ancor oggi punteggiare di bianco i pendii delle nostre montagne. Altri sono costruiti nei fondovalle pianeggianti, come la lunga serie dei villaggi formazzini oppure la successione dei grossi paesi distesi sull'altopiano vigezzino: Malesco, Santa Maria Maggiore, Druogno. Nella Val d'Ossola i paesi più importanti invece sorgono allo sbocco delle valli laterali, là dove i torrenti scarica-

no nel piano i loro detriti formando ammassi di materiale, che per la loro forma prendono il nome di cono di deiezione. Così Ornavasso, costruito sul cono di deiezione del torrente S. Carlo, così Pieve Vergonte su quello del Marmazza, così Domo su quello del Bogna, così Premosello su quello del Riale, così Villa che dalle frazioni primitive addossate alla montagna è venuta via via occupando tutto il cono di deiezione dell'Ovesca con officine e case di abitazione. E l'elenco potrebbe continuare, comprendendo anche Crodo in Val Antigorio, disteso sul cono dell'Alfenza.

Tutte le vecchie dimore ossolane, comprese le baite di montagna, sono costruite in pietra. Nell'Ossola la materia prima, con cui l'uomo ha ricreato l'ambiente su sua misura, è la pietra. Di pietra sono i muri delle case e delle chiese, i tetti di grigie piode, le scale, i balconi, i campanili, i selciati e i lastricati delle case, i muretti di confine, gli abbeveratoi per il bestiame, le fontane, i lavatoi ecc. La vecchia Ossola è tutta di pietra, eccetto le case dei Walser di Macugnaga e di Formazza, che dal natio Vallese hanno portato con sé la tecnica del legno. Coll'arrivo delle strade e delle ferrovie arriveranno anche i mattoni, le tegole in cotto e il cemento, che pian piano trasformeranno il vecchio paesaggio ossolano.

Le acque sono la fortuna e il castigo dell'Ossola

Il fiume che attraversa l'Ossola nel suo bel mezzo prende il nome di Toce a Riale di Formazza, dove confluiscono i suoi rami sorgentiferi: i torrenti Hohsand, Gries e Roni. È lungo circa 80 km e a Candoglia registra una portata media di 68 m³ al secondo, una massima di m³ 1400 e una minima invernale di m³ 13. Il primo tratto, che va dalla sorgente alla forra di Pontemaglio, è spesso incassato in gole profonde e ha carattere torrentizio, con una pendenza media del 5,6%. Il secondo tratto, che va da Pontemaglio a Vogogna, con una pendenza media dello 0,50%, non ha più l'irruenza del torrente montano, ma neppure la tranquillità del fiume di pianura. In questo tratto, modestamente inclinato, scaricano le loro acque nel Toce i suoi principali affluenti: sulla destra la Diveria, il Bogna, l'Ovesca e l'Anza; sulla sinistra l'Isorno e il Melezze. Tutti questi corsi di acqua durante le piene si avventano con grande furia nel piano dell'Ossola, trascinando una massa enorme di materia-



Monte Rosa, il ghiacciaio del Belvedere.

le solido (sassi e ciottoli), che ha inghiaiato e sopraelevato questo tratto di valle; guardando dall'alto si ha l'impressione che il piano dell'Ossola Superiore sia completo dominio dei torrenti. Il terzo e ultimo tratto del Toce si sviluppa da Vogogna al Lago Maggiore, con una pendenza media del solo 0,12%; qui il Toce è un vero fiume che serpeggia nella pianura dell'Ossola Inferiore, scorrendo in un letto abbastanza regolare di ghiaie minute e di sabbie.

Ma le acque non sono solo una maledizione per l'Ossola durante le terribili alluvioni: esse servono per irrigare i campi; imbottigate a Crodo e a Bognanco, per il loro ottimo grado di mineralizzazione, compaiono su tutte le mense italiane; incanalate nelle condotte forzate degli impianti idroelettrici muovono le turbine di poderose centrali, che forniscono grande quantità di energia. Ricordiamo infine che nel passato il Toce era navigabile fino a Beura e che, in mancanza di strade efficienti e

sicure, è stato per secoli la principale via di comunicazione per l'Ossola.

L'Ossola a volo d'uccello

Ed ora compiamo un veloce viaggio nelle valli ossolane, partendo dal Monteorfano, quell'isola granitica che sembra sbarrare l'ingresso dell'Ossola, là dove la bassa valle si spalanca sul Verbano e sul Cusio. Sulla sinistra del Toce il primo paese ossolano a darci il saluto è Mergozzo, a specchio del suo bel lago ovale. Seguono Cuzago e Premosello, poi Vogogna, già capitale dell'Ossola Inferiore (la rocca e il castello viscontei sono lì per ricordarcelo), infine Beura, il centro più importante della lavorazione della pietra chiamata *beola* dal nome del paese. Sulla destra del Toce ci viene incontro per primo l'industre Ornavasso, vecchio paese di origine tedesca; poi Anzola d'Ossola e il vecchio centro chimico di Pieve Vergonte; seguono Piedimulera allo sbocco della val Anzasca, poi Pallanzeno e Villadossola, dove sono accentrato le più grosse industrie della regione.

Il fondovalle ossolano, che abbiamo percorso in questa prima parte del viaggio, mette capo in un'ampia conca quasi circolare, dove confluisce un ventaglio di valli. All'intorno, disposte per lo più sulle ultime pendici di un vasto cerchio di montagne, occhieggiano le numerose frazioni di Trontano, Masera, Montecrestese, Cisore e Vagna. Al centro del bacino siede Domodossola, capitale dell'Ossola, che, da piccolo borgo tranquillo con non più di mille abitanti sulla fine del Settecento, è diventata ora un centro pulsante di vita, dove si accentra gran parte della popolazione ossolana (circa 19.000 abitanti). Di notevole: il Monte Calvario, il Collegio Rosmini, il Palazzo Silva, l'ex chiesa di S. Francesco, la Collegiata, piazza Mercato e la torretta delle mura trecentesche.

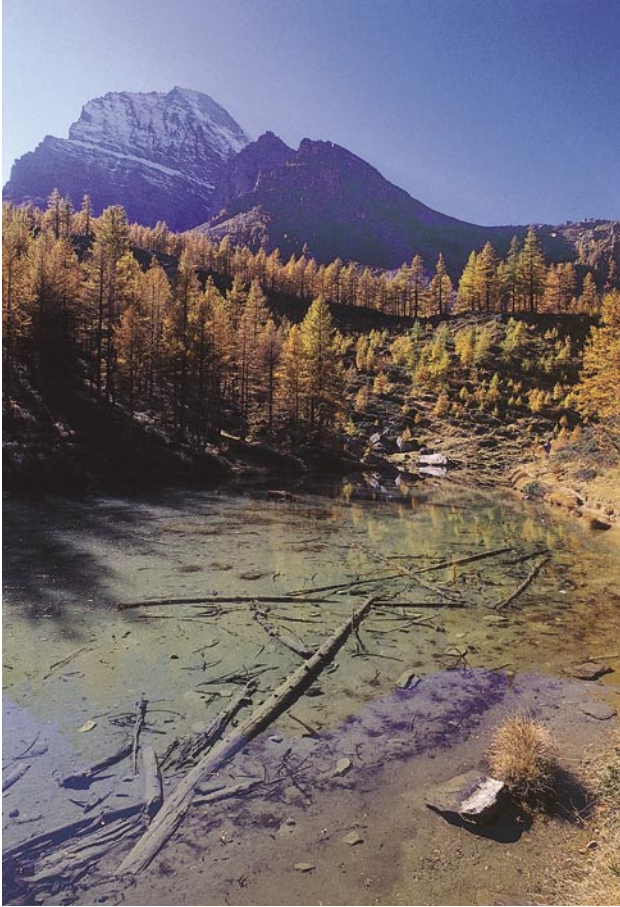
Ad oriente di Domo si apre la *Val Vigezzo*, una valle trasversale che si snoda per 25 km fino al confine italo-svizzero della Ribellasca. La parte centrale della valle somiglia ad un lungo altopiano, costellato di paesi così fitti e lindi che la fanno sembrare una città-giardino. Craveggia, Toceno, Buttogno stanno al limitare del bosco su un ridente terrazzo pieno di sole, che domina dall'alto il verde fondovalle dove spiccano le macchie biancogrigie di Malesco, Santa Maria Maggiore e Druogno.

Verso il confine svizzero si incontra Re col suo monumentale santuario dedicato alla Madonna del Sangue. A Pontemaglio comincia un'altra lunga valle percorsa dal Toce, che nella prima parte prende il nome di *Antigorio* e assume poi quello di *Formazza* a Foppiano sotto l'alto gradino delle Casse. Percorrendola, incontriamo per primo Crodo, celebre per le sue acque, poi Baceno, dominato da quel monumento d'arte che è la sua ricchissima chiesa, quindi Premia, sparsa in tante piccole ridenti frazioni, infine la tedesca Formazza, ricca di pascoli, di fiori multicolori, di laghetti alpini, di centrali e di impianti idroelettrici.

Da Crevola, attraverso una magnifica forra scavalcata da un ponte arditissimo, ci infiliamo nella *Val Divedro*, in compagnia della ferrovia internazionale del Sempione e della grande strada costruita per volere di Napoleone tra l'Italia e la Svizzera attraverso il colle del Sempione. Prima di arrivare alla sbarra di confine a Gondo troviamo sul percorso il grosso paese di Varzo allo sbocco della valle che scende dalla splendida Alpe Veglia, e poi Iselle, la stazione di confine dove il treno entra in galleria (m 19.803).

A Domodossola sbocca la più breve delle valli ossolane, la *Val Bognanco*, che una volta aveva un'intensissima vita agricola e pastorale. Ora tutti la conoscono perché Bognanco Fonti ospita un complesso termale con alberghi e pensioni. La più appartata e tranquilla tra le valli ossolane, ma non per questo meno bella delle altre, è la *Val Antrona*, che sbocca nel piano presso Villadossola. Già famosa per le miniere di oro e di ferro, ora lo è per le sue bellezze naturali e i suoi bacini idroelettrici, tra i quali ricordiamo il Lago di Antrona, formato da un'antica frana che seppellì un intero villaggio e, sbarrando le acque del torrente Troncone, diede origine al lago.

La più meridionale delle valli ossolane è anche la più rinomata, perché alla sua testata si dispiega in tutta la sua grandiosità l'anfiteatro del Monte Rosa, un massiccio di ghiacci e di rocce, secondo solo al Monte Bianco in Europa: la *Val Anzasca*. Dal suo sbocco a Piedimulera fino a Macugnaga la valle si sviluppa stretta e tortuosa, ma punteggiata di paesi puliti e ridenti: Castiglione, sparso in molte frazioni alpestri; Calasca con la sua splendida chiesa definita la «Cattedrale fra i boschi»; Bannio l'antica capitale della valle e sede di una necropoli celti-



Alpe Veglia, lago delle Streghe.

ca; Vanzone con San Carlo, noto per le acque arsenicali; Ceppomorelli e infine Macugnaga, la regina del Rosa e sede di una colonia tedesca che va spengendosi.

Comunicazioni e trasporti nell'antichità

Una volta l'Ossola era priva di grandi vie di comunicazione. I villaggi alpini erano allacciati tra loro e coi centri più importanti del fondovalle da una fitta rete di mulattiere e di sentieri, quelli che oggi frequentiamo ancora come «scorciatoie» durante le nostre gite. I trasporti erano fatti a spalla con la *scivera* (gerla) e con la *caula* per la legna. Pochissimi gli asini e i muli, perché i poveri montanari non potevano mantenere bestie da soma, e tutto il foraggio era destinato agli animali più utili: bovini, ovini, caprini.

Le principali vie di comunicazione attraverso le valli portavano ai valichi alpini, aperti tra l'Ossola da una parte e il Vallese e il Ticino dall'altra. Il passo più meridionale è quello del Monte Moro (m 2868) che si apre

ad est del Monte Rosa e mette in comunicazione Macugnaga con la valle tedesco-vallesana di Saas. Sull'itinerario del Moro si vedono ancora i resti di un'antica strada lastricata, segno evidente che in passato il colle era frequentato e adattato al passaggio dei muli e del bestiame. Nel secolo XIII attraverso il Moro trasmigrarono le popolazioni walser che fondarono la maggior parte delle colonie tedesche attorno al massiccio del Monte Rosa, prima fra tutte Macugnaga.

Un po' più a nord del Passo del Moro si apre il Passo di Antrona (m 2839). Questi due valichi superano in altezza tutti gli altri passi dell'Ossola, onde risulta chiaro che attraverso essi non potevano esistere traffico e transito regolari, poiché erano percorsi soltanto durante i pochi mesi della stagione estiva. La vecchia mulattiera partendo da Antronapiana s'arrampica con cammino difficoltoso fino al colle per scendere poi ad Almagell nella Valle di Saas, dove si congiunge con quella del Moro e prosegue per Visp. Rimangono ancora oggi i resti lastricati dell'antica mulattiera, che ricordano i tempi della sua floridezza.

Abbiamo visto come i valichi del Monte Moro e di Antrona si aprono nelle Alpi Pennine ad altissima quota e perciò sono difficilmente praticabili ad un traffico di ampie proporzioni. Ma, là dove terminano le Pennine e cominciano le meno elevate Alpi Lepontine, la grande catena alpina s'assottiglia e si abbassa in una larga e comoda sella, che fa da cerniera tra queste due sezioni delle Alpi: è il Passo del Sempione (m 2006), la principale porta di comunicazione tra l'Ossola e il Vallese. In età romana e specialmente nell'Alto Medioevo abbiamo testimonianze che non depongono a favore d'una strada di grande transito sul nostro colle. Prospettive d'importanza europea per il Passo del Sempione si aprirono soltanto a partire dal secolo XII, dal tempo cioè delle Crociate. Il Sempione diventò allora una strada mercantile di primo ordine e un passaggio obbligato tra le città italiane e le piazze commerciali dell'Europa occidentale. Furono aperte al transito le gole di Gondo, fino a quel tempo impraticabili, mentre le grandi società commerciali lombarde concludevano trattati col Vallese per il libero passaggio delle merci e, coi pedaggi, contribuivano in modo determinante al mantenimento della strada, dei ponti e delle soste, dove tenevano depositi e ma-

gazzini per le mercanzie. Lunghe file di muli, carichi di fardelli, percorrevano la strada e davano lavoro ai conducenti ossolani e vallesani. Più tardi, in seguito alle lotte tra il Vallese e l'Ossola, il Sempione venne quasi del tutto abbandonato dai mercanti, finché verso il 1630 riacquistò la sua importanza internazionale di strada commerciale per merito del gran signore vallesano Kaspar Iodok von Stockalper. La morte dello Stockalper (1691) segnò la decadenza del Sempione come via di transito internazionale, sebbene gli interessi congiunti di Ginevra e di Milano non permisero il totale abbandono di questa via.

Nel 1800 il Sempione doveva risorgere a nuova vita. In quell'anno infatti Napoleone emanava l'ordine di dare immediata esecuzione alla costruzione d'una grande strada carrozzabile che doveva avere tutte le qualità per rispondere alle esigenze militari del tempo, anzitutto di rendere possibile il passaggio delle artiglierie. Due erano le condizioni vantaggiose che avevano fatto cadere la scelta sul Sempione in confronto ad altri valichi alpini: la maggior brevità del percorso tra Milano e Parigi e la relativa bassezza del colle. Il 25 settembre 1805 la nuova strada era transitabile. Sul percorso di 62 km tra Briga e Domo erano stati eretti in totale 64 ponti tra grandi e piccoli e scavate sette gallerie per una lunghezza totale di 525 metri con 250 tonnellate d'esplosivo. Il costo complessivo di questa arditissima opera ammontò, tra Ginevra ed Arona, a circa 18 milioni di franchi, in gran parte pagati con denaro italiano.

Ad oriente del Sempione, tra le opposte valli di Binn e del Devero si apre il Passo d'Arbola (m 2409), l'Albrunpass dei Vallesani. A Baceno la mulattiera si dirama dalla strada di Formazza, tocca il valico, discende a Binn senza grossi ostacoli e sbocca nella valle dell'alto Rodano a Grengiols.

Questa strada, che conserva ancor oggi qualche tratto lastricato, pare non sia servita gran che al grosso traffico commerciale, ma fu sempre utilizzata da Ossolani e Vallesani per lo scambio dei loro prodotti, nonché per operazioni di guerra, fino all'apertura della carrozzabile del Sempione. Che fosse già anticamente frequentata ne è prova la colonizzazione dell'Alta Val Devero (Agaro, Ausone) da parte di pastori vallesani, venuti da Binn nella seconda metà del secolo XIII.

L'ultimo valico, che dall'Ossola porta nell'Alto Vallese, è quello del Gries (m 2463), senza dubbio il più importante dopo il Sempione. Da Formazza la mulattiera, superando tre successivi gradini, raggiunge il passo e scende poi nella valle del Rodano a Ulrichen; di qui si dirama la strada che raggiunge il Passo del Grimsel (m 2164), aperto sulla regione di Berna. La strada del Gries non avrebbe di per sé che un'importanza locale, ma il suo prolungamento attraverso il Grimsel ne fa un itinerario di notevole valore commerciale. L'uso di questo valico si perde nella notte dei tempi. Il primo passaggio che storicamente conosciamo, però, è quello delle popolazioni vallesane che nei primissimi anni del secolo XIII fondarono la colonia tedesca di Formazza. La costruzione della ferrovia del Gottardo nel 1882 assestò a questo passo, già calato d'importanza dopo l'apertura della strada del Sempione, il colpo mortale.

Un altro valico meritevole di menzione è il Passo di S. Giacomo (m 2313), ad oriente del Gries. Esso, è vero, non porta a nord delle Alpi, ma mette in comunicazione la Formazza con Airolo nell'Alto Ticino, là dove comincia la salita del passo importantissimo del S. Gottardo; ma appunto attraverso quest'ultimo valico dall'Ossola si potevano raggiungere, al di là del grande spartiacque alpino, le alte valli del Reuss e del Reno e così entrare nella rete stradale della Svizzera centro-occidentale. L'ultima strada, collegante anch'essa l'Ossola con il Canton Ticino, attraversa la Val Vigezzo e le successive Centovalli, portando al Lago Maggiore e a Locarno.

Le vie di comunicazione nei tempi moderni

La prima grande strada carrozzabile, che tolse l'Ossola dal suo secolare isolamento, fu portata a termine, come abbiamo detto, nel 1805 per volontà di Napoleone: essa doveva unire Milano a Parigi e prese il nome di strada del Sempione dal valico che mette in comunicazione l'Ossola con la Svizzera.

In seguito all'apertura della strada del Sempione le valli ossolane, una dopo l'altra, provvidero con gravissime spese ad allacciarsi per mezzo di strade, costruite di sana pianta, all'arteria principale, che diventò così la spina dorsale della rete stradale dell'Ossola. Con le nuove vie i trasporti a spalla sulle lunghe distanze cedettero il posto ai trasporti su carro con gran sollievo dei montanari

e notevole riduzione dei prezzi: le merci circolarono più facilmente; i prodotti locali, soprattutto i boschi, trovarono più facile smercio; il servizio postale diventò più regolare e più veloce; i viaggiatori stranieri e i primi turisti cominciarono a visitare l'Ossola e sorsero alberghi e locande. Era un gran passo avanti certamente.

Ma intanto erano già state costruite in Piemonte molte ferrovie e l'Ossola ne era rimasta priva. Tutti gli Ossolani ne sentivano la mancanza. Finalmente nel 1888 venne portata a termine la ferrovia di Novara e l'Ossola fu così allacciata alla rete ferroviaria italiana. Nel 1905 cadeva anche l'ultimo diaframma di roccia al traforo del Sempione e l'anno dopo i treni internazionali correvano sulla nuova linea ferroviaria che collega Milano a Ginevra e Parigi.

Alla costruzione del traforo del Sempione furono particolarmente interessate la Svizzera, l'Ossola e le città di Milano e di Genova, mentre il Governo italiano non mostrò grande sollecitudine per quest'opera. Quasi unica sua preoccupazione fu che la galleria avesse il suo sbocco meridionale in territorio italiano, a parecchi chilometri di distanza dal confine italo-svizzero. Gli ostacoli finanziari vennero al fine superati dalla Compagnia concessionaria, la Jura-Simplon, proprietaria di circa un terzo delle linee ferroviarie svizzere e grandemente interessata alla pronta esecuzione del traforo. Appoggiata da potentissime banche germaniche, essa ebbe l'onore, dopo tanti sforzi, di portare finalmente a compimento la grande opera.

Nei quarant'anni di preparazione i progetti s'erano susseguiti numerosi e multiformi, per incarico di cinque diverse Società concessionarie e tutti erano caduti per una ragione o per l'altra. Questi vari progetti, 32 complessivamente, si possono dividere in tre gruppi, secondo l'altitudine del punto culminante del tunnel: gallerie di base, gallerie a medio livello e gallerie di sommità. Prevalse infine il progetto, preparato dall'ingegnere Dumur, di una galleria di base della lunghezza di 19.770 metri, molto costosa e tecnicamente difficile, ma rapidamente percorribile e perciò più adatta di altre ad un intenso traffico internazionale. L'impresa appaltatrice, la ditta germanica Brandt-Brandau, diede inizio ai lavori nel 1898 e li portò a compimento nel 1905, mentre la cerimonia inaugurale si svolse con grandi festeg-

giamenti il 19 maggio 1906. Se, come abbiamo detto gli ingenti mezzi finanziari (78 milioni di franchi svizzeri) provennero da oltralpe, i lavoratori addetti a quest'opera colossale, che superò tutte le precedenti per arditezza e grandiosità di concezione, furono esclusivamente italiani.

Provenivano da tutte le regioni d'Italia e per sette anni alloggiarono alla bell'e meglio nelle vicinanze dei due imbocchi del traforo, presso Briga da un lato e presso Iselle dall'altro. Come tutte le grandi opere anche il traforo del Sempione ebbe le sue vittime. Ed in proporzione alla grandiosità dell'opera e ai mezzi d'allora furono poche, sebbene la morte tendesse agguati di ogni genere; mine esplose anzi tempo, massi franati dalla volta delle gallerie, schegge proiettate di fianco, carri usciti dai binari, membra schiacciate dai propulsori o tagliate dalle ruote, scoppi di tubazioni, schizzi di acqua compressa, gas velenosi ed asfissianti. Sessanta vittime, una ogni 333 metri di galleria, tutte italiane, dal figlio di Pizzo di Calabria, «robusto come un orso e bello come un bambino», al minatore piemontese, veterano dei trafori del Cenisio e del Gottardo.

L'Ossola, e in particolare il suo capoluogo, trasse vantaggi enormi dall'entrata in esercizio della ferrovia del Sempione, che costituisce, per così dire, l'atto di nascita della Domodossola moderna. Il vecchio borgo ottocentesco, pigro e sonnacchioso, divenne un enorme cantiere di lavoro.

La città s'ingrandì in pochi anni come mai s'era ingrandita nella sua storia secolare e divenne prosperosa di industrie e di commerci. Altro passo avanti fece l'Ossola nel 1923, allorché fu inaugurata la ferrovia vigezzina tra Domodossola e Locarno, che metteva in diretta comunicazione i cantoni occidentali della Confederazione Elvetica col Canton Ticino e toglieva la Val Vigezzo dal suo isolamento.

Nel corso degli anni Ottanta la stazione ferroviaria internazionale di Domodossola è stata dotata, a Beura Cardezza, di un'ampia struttura (Domodue), che ancora non riesce a decollare per vari motivi, nonostante i cospicui investimenti effettuati. Vi è poi la superstrada di scorrimento veloce, che abbrevia le comunicazioni tra l'Ossola e il Lago Maggiore, a rinforzo della ormai vecchia strada del Sempione.



Baceno: la nevicata evidenza i terrazzamenti ricavati sulle pendici del monte.

Gli uomini abbandonano la montagna e s'addensano nei fondovalle

Nelle nostre escursioni in montagna avremo trovato tante vecchie case in rovina e tanti piccoli centri montani quasi o del tutto abbandonati. Cosa vuol dire? Vuol dire che nell'Ossola una volta la montagna era molto popolata, più popolata degli stessi fondovalle, dove adesso vediamo concentrata quasi tutta la popolazione. I montanari allevavano molto bestiame e coltivavano innumerevoli piccoli campi, oggi ingoiati dal bosco, e perciò vivevano sparsi sulla montagna per meglio accudire al loro lavoro. Ma già nel secolo scorso, e più ancora nel Novecento, una serie di cause obbligò molti montanari a lasciare i loro casolari e ad emigrare all'estero oppure a trasferirsi nei centri di fondovalle. Quali furono queste cause? La perdita di antichi privilegi, l'aumento generale delle tasse, le condizioni difficilissime di vita, il basso reddito soprattutto, inferiore a quello di qualunque salariato. Mentre la montagna si spopolava, il fondovalle dell'Ossola si industrializzava e registrava un

continuo aumento della popolazione. Un solo esempio: Villa contava 1035 abitanti nel 1848, nel 1995 ne contava 7469. Anche la popolazione dell'Ossola andò crescendo di censimento in censimento, dopo essere rimasta quasi costante per tanti secoli. Dai 47.632 abitanti nel 1848 era salita a 56.013 nel 1921; nel 1995 gli Ossolani erano in totale poco meno di 70.000.

La densità non è omogenea. Ci sono veri vuoti umani nelle zone di alta montagna, regno di ghiacci, nevi e rocce, dove la vita è impossibile. La popolazione vive sulle più basse pendici dei monti e nel fondo delle valli, ma soprattutto nella valle del Toce da Crevola a Mergozzo.

L'ambiente naturale si trasforma e si degrada

Il prezzo che l'Ossola ha dovuto pagare al progresso e al miglioramento delle condizioni di vita è salatissimo. Oggi godiamo di un benessere che i nostri antenati non conoscevano, ma viviamo in un ambiente degradato e inquinato. Anche nei secoli passati sono avvenute delle trasformazioni nel paesaggio: basti pensare al lonta-

no disboscamento delle foreste primitive, da cui l'uomo ha ricavato prati e campi, oppure al terrazzamento delle montagne, del quale abbiamo parlato poc'anzi.

Ma questi interventi umani rimanevano sempre in un ordine «naturale»: in altre parole l'uomo modificava, sì, la natura ma senza farle violenza; se mai l'assecondava e, per così dire, la perfezionava con interventi sapienti e rispettosi dell'ordine naturale preesistente. Infatti i materiali usati per gran parte di queste trasformazioni erano quelli stessi che la natura offriva: la pietra e il legno. Con l'industrializzazione l'uomo ha trasformato il paesaggio naturale in un paesaggio che potremmo definire «tecnico», perché costruito dall'uomo spesso in disaccordo stridente con la natura. L'ambiente così è stato degradato ed inquinato e noi uomini ne siamo le prime vittime. Facciamo solo qualche esempio per intenderci. Una volta il cielo dell'Ossola era quello terso e purissimo di montagna; oggi spesso è ricoperto da un velo di fumo e di esalazioni gassose provenienti dagli stabilimenti industriali. Un tempo le montagne ossolane erano ricche di acque limpidissime scorrenti in superficie;

ora la maggior parte dei nostri ruscelli e torrenti sono ridotti a squallide sassaie, mentre si sono inaridite molte sorgenti, perché l'acqua viene presa e condotta in canali di derivazione che alimentano le centrali. Ogni vena di acqua è stata così catturata, sconvolgendo l'equilibrio idrico naturale delle nostre vallate. La stessa Cascata del Toce è oggi regolabile col contagocce. Dighe enormi hanno sopraelevato di decine di metri il livello di vecchi bellissimi laghi (es. Codelago) o hanno trasformato in bacini artificiali magnifici pianori alpini (es. Morasco), col risultato che le rive di questi serbatoi per molti mesi all'anno altro non sono che depositi di fanghiglia.

Alcune valli, in seguito allo sfruttamento turistico, sono state invase dal cemento a tal segno che non si riconoscono più. Le cave, che si aprono sempre più numerose, danno lavoro, è vero, ma sbriciolano le montagne e vi producono squarci e ferite che non si potranno più rimarginare. Molte specie di mammiferi e di uccelli sono scomparse o in via d'estinzione per l'inquinamento dell'atmosfera, dell'acqua e del suolo. E l'elenco potrebbe continuare.

