

PIERO LANDINI

LO SVILUPPO DEMOGRAFICO E INDUSTRIALE DI VIGEVANO (*)

I - IL SITO. — Sorge Vigevano (l'antica *Viglevanum*) nel pieno dominio della pianura padana quaternaria, presso la sponda destra del Ticino, dal quale fiume dista km. 3,25 per ferrovia (dalla stazione alla metà del ponte) e km. 3,90 per strada carrozzabile (dalla piazza ducale), a m. 116 sul livello marino. Nell'ampio e importantissimo quadrilatero, che ha per vertici, a nord-est la metropoli di Milano (1.114.111 ab. nel comune, al censimento del 21 aprile 1936); a sud-est Pavia (52.851 ab.); a sud-ovest Mortara (11.294 ab.) e a nord-ovest Novara (66.077 ab.), tutti centri fondamentali come nodi ferroviari e stradali e per sviluppo industriale, che ha fatto di Milano il primo fattore economico della Patria, sorge Vigevano sforzesca e industriale, in posizione leggermente eccentrica, distando per ferrovia km. 44 da Milano centrale; 13 da Mortara, e per strada carrozzabile (mancando comunicazioni dirette ferroviarie) km. 26,1 da Novara (via Trecate-Cerano-Cassolnovo) e km. 38 da Pavia (via Tromello-Garlasco; km. 37 via Borgo S. Siro-Garlasco).

La posizione topografica del centro è quanto mai interessante, perchè sebbene la città sorga, come si è detto, nel pieno dominio della pianura, siamo ben lontani dalla presenza di una superficie piatta regolare: i terrazzi degradanti sul Ticino hanno impresso una fisio-

(*) Sento il dovere di ringraziare pubblicamente, per l'aiuto prezioso fornitomi, i signori: ing. Mario Gianoli, podestà di Vigevano; avv. Dario Barla, vice-segretario; ing. Desiderio Ferrari, e geom. Aldo Perotta dell'Ufficio tecnico; Aldo Del Frate, titolare dell'Ufficio statistico; ing. Vittorio Cantoni, segretario politico di Vigevano; cav. Pietro Villa, direttore dell'Ufficio di Vigevano dell'Unione industriale fascista della provincia di Pavia; prof. Luigi Barni della R. Scuola di Avviamento professionale; avvocato Salvatore Bianchi Martina; signori Domenico Sibelli e Francesco Pezzoli; Giuseppe Casalena, direttore tecnico dello Stabilimento «Ursus Gomma» di Vigevano.

nomia del tutto particolare alla topografia del centro, offrendoci anzi il principale motivo del suo nascere (1).

I terrazzi degradanti all'ampio letto ghiaioso del fiume sono tre, e ancor oggi, nonostante le profonde modifiche arrecate dall'uomo, ancora perfettamente individuabili: il più alto, costituito dalle alluvioni sabbiose-ghiaiose-ciottolose del Terrazziano (Olocene superiore), che raggiunge alla latitudine di Vigevano la massima altezza di m. 116 presso il Castello Sforzesco, funge da spartiacque tra il Ticino ad est ed il Terdoppio ad ovest: su queste alluvioni antiche è

(1) Geologi e storici giustamente hanno sempre fatto cenno a queste speciali condizioni ambientali di Vigevano. Per la cartografia della zona vedansi le tavolette, purtroppo non aggiornate, di Vigevano (58-I-N E); Mortara (58-I-N O); Abbiategrasso (44-II-S E); Cerano (44-II-S O); le carte geologiche al 1:100.000 (fogli di Mortara, 58; Novara, 44; Milano, 45; Pavia, 59).

Quanto a volumi e ad articoli si veda per la geologia l'ottimo studio di T. TARAMELLI, *Descrizione geologica della provincia di Pavia*, Novara 1916; per le condizioni locali geo-idriche degli strati profondi si trovano dati nell'opera di F. SACCO, *Geoidrologia dei pozzi profondi della Valle Padana*, Torino 1912; un accurato studio sulle condizioni climatiche della città ha pubblicato G. BARACCO, *La climatologia di Vigevano e della Lomellina: 25 anni di osservazioni meteorologiche alla specola del Seminario*, Mortara-Vigevano 1898; allo stesso autore è dovuta una indagine, rimasta incompiuta, *L'osservatorio e la climatologia di Vigevano in Vigevanum*, anno IV, 1910.

Molto copiose, benchè frammentarie, sono le pubblicazioni relative alla storia politica ed economica della città, alle sue origini. Si potranno consultare con profitto le seguenti opere relative alla storia politico-artistica:

- L. BARNI, *La cattedrale e le primitive chiese di Vigevano*, Vigevano 1919;
- L. BARNI, *Note archeologiche sulle origini di Vigevano*, Mortara 1922;
- L. BARNI, *Ricerche intorno all'opera di Leonardo e del Bramante in Vigevano*, in *Annuario 1926-27; 1927-28 della R. Scuola Complementare G. Robecchi in Vigevano*, Vigevano 1928;
- P. B. BIFFIGNANDI-BUCELLA, *Memorie storiche della città e del contado di Vigevano*, Vigevano 1810; 2ª ed. 1870;
- C. S. BRAMBILLA, *La chiesa di Vigevano*, Milano 1669;
- A. COLOMBO, *Le origini del comune di Vigevano e i suoi diplomi imperiali*, Milano 1915;
- A. COLOMBO, *Vigevano nella sua storia e nei suoi monumenti*, in *Vigevano nel 1924. Guida storico-statistica, commerciale, industriale della città e suo territorio*, Vigevano 1924;
- A. COLOMBO, *I due assedi di Vigevano del 1645 e 1646 e una pianta sincrona della città e della Rocca Nuova*, in *Boll. della Soc. Pavese di Storia Patria*, 1925, fasc. I-IV;
- A. COLOMBO, *Cartario di Vigevano e del suo Comitato*, in B. S. S. S., vol. CXXVIII, Torino 1933;
- A. COLOMBO, *Gli antichi statuti di Vigevano (Liber Statutorum veterum Terre Vigevani)* in B. S. S. S., estratto dal volume CXXIX: *Carte e statuti dell'Agro Ticinese*, Torino 1933;
- C. NOBILONIO, *La cronaca di Vigevano*, pubblicata a cura di C. Negrone, Torino 1891;
- G. SERRA, *Sulle origini del nome di Vigevano* in *Boll. Storico per la provincia di Novara*, 1926, fasc. I; *Statuta civilia et criminalia Civitatis et comitatus Vigevani*, Mediolani, MDXXXII, Die XXX Octobris; nuova edizione, Milano 1608;
- Per la storia economica e lo sviluppo demografico vedansi:
- S. BIANCHI MARTINA, *Vigevano illustrata nella sua industria e nei suoi industriali*, Vigevano 1935;
- S. BIANCHI MARTINA, *Storia della industria di Vigevano*, ms. di pp. 42; parzialmente riprodotta in articoli in *Vigevano illustrata nell'industria scarparia*, gennaio-febbraio 1937;
- A. COLOMBO, *Notizie statistiche, topografiche, geologiche e climatologiche*, in *Vigevano nel 1924*, op. cit., Vigevano 1924;

sorto il primo nucleo del centro abitato vigevanese, là dove esso fa un cuneo molto pronunciato rivolto ad oriente. Verso il Ticino il terreno degrada con due gradini molto accentuati, che si attardano in due ripiani, costituiti da alluvioni recenti (Olocene inferiore): il primo salto ci porta da 116 a 106 m. (sezione sud-orientale della città); il secondo da m. 100 a 85-86. Il letto del fiume, alla latitudine di Vigevano, è a m. 77, con una differenza complessiva di ben 39 m. Verso occidente, entrando nell'alluvium recente del Terdoppio, il dislivello è molto meno accentuato (m. 107 ai Casoni della Baita presso il torrente ricordato), e il doppio terrazzamento non è individuabile sia per la trasformazione profonda arrecata dall'uomo, sia per la capacità erosiva del Terdoppio, di gran lunga inferiore a quella del contiguo ma ben più potente Ticino. Come meglio vedremo in seguito la città si è sviluppata oltre che sul primo ripiano, anche, e specialmente in questi ultimi decenni, sul secondo, per cui la generale pendenza verso oriente e sud-est non ha mancato di portare conseguenze visibilissime nella struttura topografica, per quanto riguarda specialmente le strade, che con ampie curve devono superare dislivelli molto sensibili.

La città, che nel 1931 contava 25051 abitanti presenti, tiene il 2° posto tra i centri della provincia, dopo Pavia (43.253 ab.), alla cui provincia appartiene, occupando una posizione del tutto eccentrica, situata com'è all'estremità nord-orientale della Lomellina, presso i confini delle provincie di Novara (Piemonte) e di Milano.

Essa si affaccia dall'alto delle alluvioni terrazzate sul sacro Ticino, a contatto con le alluvioni recenti, rendendo ancor più saliente una caratteristica fondamentale di tutti i centri dell'ampia valle del fiume. L'annessa cartina illustra il fenomeno, mettendo in chiara evidenza,

(Segue nota 1)

A. COLOMBO, *Vigevano nelle sue industrie e nel suo commercio in Vigevano nel 1924*, op. cit., Vigevano 1924;

F. FOSSATI, *Appunti e note per la storia economica di Vigevano (prima metà del secolo XV)*, estratto dalla Rivista *Vigevanum*, anni III, IV, V, Vigevano 1911;

Osservazioni del podestà di Vigevano sopra il quadro economico-morale del distretto di Vigevano del Signor Canonico Nicolao Sottile, Vigevano 1810;

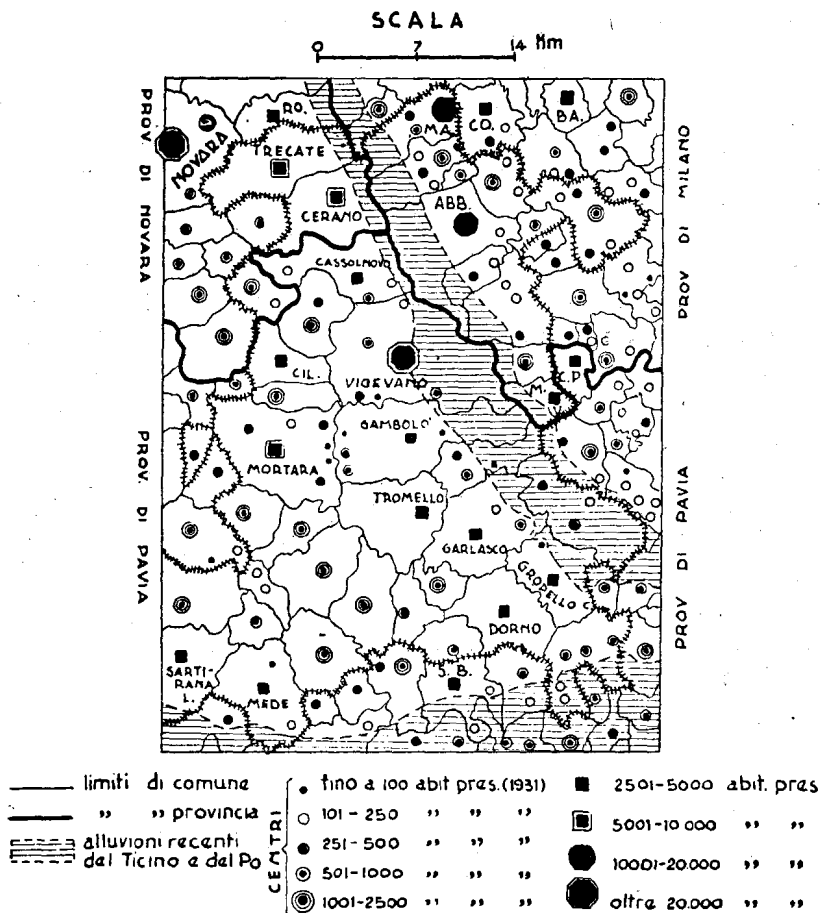
N. SOTTILE, *Quadro economico-morale del distretto di Vigevano*, Vigevano 1810; *Vigevano sforzesca e industriale*, in *La Regione del Ticino e dintorni*, Collezione illustrativa, n. 5, anno XIV E. F.

Numerosi articoli si trovano anche nelle riviste:

Vigevanum, *Rivista della Società vigevanese di Lettere, Storia, ed Arte*, dal 1907 al 1915; *Rivista di Vigevano*, 1936; *Vigevano illustrata nell'industria scarpara* (Rivista mensile dell'industria scarpara vigevanese) a partire dal 1935.

Preziose notizie di carattere economico, relative alla 2ª metà del secolo XVIII si trovano nell'opera fondamentale di G. PRATO, *La vita economica in Piemonte a mezzo il secolo XVIII*, Torino 1908, Vedasi inoltre S. PUGLIESE, *Condizioni finanziarie ed economiche della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII*, Torino 1924.

tanto sulla sponda destra quanto su quella sinistra del fiume, un doppio allineamento di centri abitati, di cui uno a contatto diretto con le alluvioni recenti, l'altro, arretrato di qualche chilometro, sulla groppa delle alluvioni terrazzate.



1) ABB = ABBIEGRASSO 4) CO = CORBETTA

7) M.V. = MOTTA VISCONTI

2) BA = BAREGGIO

5) C.P. = CASORATE PRIMO

8) RO = ROMENTINO

3) CIL. = CILAVEGNA

6) MA = MAGENTA

9) S.B. = SANMAZZARO DE' BURGONDI

Schizzo dimostrativo della distribuzione dei centri abitati (1931) nel comune di Vigevano e nel suo retroterra economico.

Sorta nel pieno dominio della pianura, Vigevano rispecchia nelle sue condizioni climatiche le caratteristiche essenziali della valle padana centrale, offrendoci un clima tipicamente di transizione, che si ripete con leggerissime varianti nei centri vicini di Milano, Pavia, Novara (1).

Si osserverà come accanto ad una media temperatura annuale di 12°2, sta il gennaio con 0°7 e il luglio con 23°4, con una escursione annua sensibile, pari a 22°7, caratteristica questa comune a tutta la valle padana. Che l'inverno sia decisamente freddo lo si ricava e dallo spessore della neve caduta (in media 53,8 cm. annui, con il massimo del gennaio di 20 cm.) e dal cospicuo numero dei giorni con gelo (53,8): due terzi del mese di gennaio vedono il termometro sotto zero. L'estate è invece decisamente calda, il che permette coltivazioni anche subtropicali, classica quella del riso, che si diffonde in tutta la plaga felice. Le precipitazioni hanno un valore medio annuo di 822,2 mm., distribuiti in ogni mese dell'anno, ma con netta prevalenza delle stagioni intermedie (87,5 mm. in maggio; 113,2 in ottobre), distribuzione quanto mai buona, perchè le piogge primaverili, soprattutto, sono di grande utilità per l'agricoltura: il mese più secco risulta essere l'agosto, ma a tale deficienza, che si accompagna con le più elevate temperature, l'uomo da tempo ha supplito con una magnifica rete irrigatoria. La frequenza di temporali non è eccessiva (in media 18,2 giorni all'anno) con netta preferenza per il periodo estivo, durante il quale si ha anche naturalmente il maggior numero di giorni sereni e il minor numero di giornate miste o coperte. Per le speciali condizioni ambientali la ventosità è ridottissima: la velocità media è di soli 3,1 km. all'ora con i valori massimi nel periodo di maggio-giugno.

L'ubicazione del centro, la vicinanza del fiume Ticino, arrecano di conseguenza una notevole umidità pari al 71,08 % con i valori massimi in inverno (85 % in gennaio e dicembre) e minimi nell'estate (59% in luglio): caratteristica è anche la nebbia, con una frequenza media annua di 46 giorni, con il netto prevalere del periodo invernale.

In questo ambiente fisico vive la sua vita, oramai millenaria, la città di Vigevano, onusta di glorie politiche, militari e artistiche, castrum romano, fiorente comune medioevale, sede favorita dei duchi di Milano, Visconti e Sforza, che lasceranno tracce profonde del loro attaccamento al sito, definito bello e piacevole dal potente Carlo V,

(1) Oltre al lavoro del Baracco, vedansi: G. ANFOSSI, *La pioggia nella regione lombarda*, Memorie Geografiche pubblicate da G. Dainelli, n. 25, Firenze 1914; F. EREDIA, *I venti in Italia*, Roma 1909; idem, *La temperatura in Italia*, Roma 1911.

uno dei centri più notevoli del Regno di Sardegna, già capoluogo di provincia, fusa nel 1818 con quella di Mortara per costituire la provincia di Lomellina, passata sotto la dipendenza di Pavia dopo la proclamazione del Regno d'Italia, Vigevano patriota, che parteciperà così intimamente alle vicende liete e tristi del nostro gloriosissimo Risorgimento, Vigevano industriale, che ha saputo scrivere una delle pagine più luminose della storia economica nazionale.

II - LO SVILUPPO DEMOGRAFICO E TOPOGRAFICO. — Prima di parlare della città vera e propria è necessario accennare alle variazioni demografiche del comune e delle sue varie frazioni.

Con i suoi 37.622 abitanti presenti (21 aprile 1936), viventi su di una superficie di 8238 ettari (457 ab. per kmq.), il comune di Vigevano viene ad essere il secondo della provincia di Pavia, dopo il capoluogo, come importanza demografica. Gli abitanti vivono distribuiti in cinque frazioni, e più precisamente in *Vigevano città* (25.346 ab. presenti nel 1931, pari al 75% della popolazione dell'intero comune); *Sforzesca* (2866 ab., pari all'8,5 %), il cui centro dista km. 3,7, sulla strada provinciale per Pavia; *Piccolini* (2595 ab., pari al 7,7 %), il cui nucleo abitato è situato sulla provinciale per Gravellona Lomellina, a km. 3 dal capoluogo; *Buccella* (951 ab., cioè il 2,8 %), a km. 4,1 sull'orlo delle alluvioni terrazzate del Ticino, sulla vecchia strada che da Vigevano portava a Novara. (*Romea o della Regina*); *Morsella con Fogliano* (1961 ab., pari al 6 %), che comprende i due centri distinti di Morsella (km. 5,7) e Fogliano (km. 4,3) rispettivamente sulle antiche strade per Mortara-Casale e per Genova.

All'epoca napoleonica il comune di Vigevano aveva 10.413 abitanti; il primo censimento sardo (1838) portava la cifra a 15.221. Durante il periodo più fortunoso del nostro Risorgimento, la popolazione rimase quasi stazionaria, tanto è vero che nel 1848 si accusa un leggero regresso (14.450), per risalire a 17.637 nel 1858. Tre anni più tardi il primo censimento ufficiale del Regno d'Italia dava una popolazione pressoché uguale (17.677) e di poco superiore ce l'offre il censimento del 1871 (18.436).

A partire da quell'epoca l'ascesa si fa, di periodo in periodo, più saliente: lo sviluppo industriale ognora crescente, il sempre maggiore afflusso di immigrati permanenti portano come conseguenza ad un aumento vieppiù cospicuo: 20.096 ab. presenti nel 1881; siamo a 23.909 vent'anni dopo; a 28.044 nel 1911; a 30.083 nel 1921; a 33.719 nel

1931, per toccare l'alta cifra di 37.622 nel 1936. Le cifre percentuali metteranno in miglior evidenza ancora l'importanza di questo fenomeno. Infatti, prendendo come base il 1° censimento sardo del 1838, come quello che dà maggiore affidamento di veridicità, vediamo come, ad eccezione del primo decennio, tutti gli altri periodi accusino spostamenti positivi cospicui, che toccano il massimo del 2,32 % medio annuo negli anni 1932-1936, spostamento notevole, che affianca Vigevano ai massimi centri italiani, essendo superata soltanto da Roma (+ 3,4 % medio annuo di aumento nel periodo 1931-1936), uguagliando quasi Milano (+ 2,4 %), superando nettamente Torino (+ 1,3 %), Napoli (+ 0,8 %) e Genova (+ 0,7 %). E tale aumento sarà ancor più significativo quando venga messo in rapporto con le variazioni dei centri più cospicui del suo retroterra economico, quali Pavia (+ 1 % medio annuo di aumento), Novara (+ 0,9 %), Mortara (+ 0,6 %) e quando si ponga mente che detto retroterra immediato economico è in grave decadenza demografica.

Facendo uguale a 100 la popolazione del 1838, si ha per il 1936 l'alta cifra di 247, il che vuol dire che in 98 anni la popolazione del comune ha avuto un aumento assoluto di quasi il 150 %, pari all'1,5 % medio annuo.

Come si comportano le singole frazioni nei riguardi di questi spostamenti demografici? Prendendo in esame le cifre del 1871 e del 1931 (nel 1936 la popolazione delle frazioni non è quella presente ma quella residente), vediamo che la frazione di Vigevano passa da 14.096 ab. a 25.346 con un aumento percentuale assoluto del 79 %; Sforzesca da 1270 a 2866 (+ 125 %), Buccella da 499 a 951 (+ 70 %), Piccolini da 1670 a 2595 (+ 55 %), Morsella con Fogliano da 901 a 1961 (+ 118 %). Tutte le frazioni sono, adunque, in fortissimo aumento, ma lo spostamento più saliente, anche se dal punto di vista percentuale è meno appariscente, è senza dubbio quello di Vigevano città, che aumenta di ben 11.250 individui: infatti l'aumento complessivo del comune (15.283 persone in più) è costituito per il 73 % dall'aumento della frazione della città soltanto. In ultima analisi lo spostamento positivo delle altre frazioni, a carattere essenzialmente agricolo, è dovuto, oltre che alle migliorate condizioni economiche del suolo, al magnifico sviluppo industriale del centro, nel quale giornalmente vanno a lavorare oltre 500 individui dalle varie frazioni.

La popolazione sparsa, data la presenza del cospicuo centro capoluogo, non è molto numerosa, pari al 19 % della popolazione complessiva.

siva del comune. Un'indagine retrospettiva al riguardo non porterebbe a risultati concreti, data la disparità di concetti che hanno caratterizzato i vari censimenti nei riguardi della classificazione degli abitanti in sparsi e agglomerati. Al 1931 i centri del comune presentavano le seguenti cifre: Vigevano città 25.051 ab.; Sforzesca 798; Piccolini 739; Morsella 292; Fogliano 94; Buccella 72.

Nel piano topografico della città si possono distinguere tre zone fondamentali, corrispondenti ciascuna ad un determinato periodo storico: il *castrum romano*, il nucleo della città primitiva, intorno al quale si andò sviluppando, a più riprese, la città medioevale e dei primi secoli dell'evo moderno, limitata dal *terraggio*, opera murata di fortificazione, che cingeva la città con andamento ellittico e ancor oggi parzialmente individuabile e finalmente la *città moderna*, sviluppatasi quasi interamente nel secolo XIX e nei primi decenni del XX, assumendo aspetti topografici differenti fra zona e zona, a seconda delle caratteristiche ambientali fisiche.

Il *castrum*, di forma grossolanamente quadrilatera, si estendeva là, ove più tardi Visconti e Sforza costruiranno il celebre castello, che quantunque deturpato dai secoli e dagli uomini, ancor oggi si ammira in tutta la sua imponente maestosità. Aveva un'area di m² 36500 ed occupava il pronunciato sperone alluvionale antico, che si protende sul 1° terrazzo del Ticino, con un'altezza di m. 116, la più notevole di tutta la zona circostante. La scarpata, di circa m. 10, scende precipite verso nord est-sud est, mentre dalla parte occidentale si salda al più antico terrazzo (il 1°), funzionante da dislivello fra l'alveo del Ticino ad est e quello del Terdoppio ad ovest. È su questo promontorio, vera testa di ponte, che sorse il primo nucleo del futuro centro, che ebbe senza dubbio una spiccata funzione militare, tanto da assurgere in breve tempo a notevole importanza, sì da annullare completamente Viccolonne (l'attuale frazione Piccolini, secondo alcuni storici), fondata dai Romani nel 224 av. C.

Non è compito dello scrivente quello di sceverare la complicatissima questione sull'origine e sul primitivo inquadramento topografico del *castrum*, dal momento che storici (Colombo) e archeologi (Barni) sono nettamente in contrasto (1). Il fatto certo è che il *castrum* era cintato da un fosso e da un ordine di mura, attraverso le quali si aprivano le porte di accesso. La ricostruzione fatta dal compianto prof. Colombo delle quattro porte e delle due strade incrociatesi ad angolo retto (*cardo maximus* e *decumanus maximus*) non sono purtroppo suffragate da alcun ritrovamento archeologico, ché totalitaria fu la trasformazione del sito ad opera dei Signori di Milano, come vedremo. Che strade romane arrivassero al *castrum* è per altro indubbio ed infatti una fortunata scoperta del prof. Barni portò alla identificazione di una strada romana, lastricata ancora perfettamente, lungo l'attuale corso Principe Umberto, a una profondità di m. 1-1,25. Questa strada, si badi bene, si accompagna proprio sul ripiano superiore del primo terrazzo e doveva portare verso sud ovest (Mortara). E a suffra-

(1) Merito del prof. Barni è quello di aver luminosamente dimostrate le origini gallo-romane del centro, con fortunati ritrovamenti archeologici, di cui si farà cenno nel corso del presente studio.

gare maggiormente l'ipotesi che dalla parte ovest si aprisse la principale porta del castrum sta ancora il Carrobbio (attuale piazza Garibaldi, l'antico *Carrivium*, o piazza per i carri).

Ma la romanità di Vigevano è anche dimostrata dalla persistente etimologia del nome di alcune strade, come *via S'rata*, l'attuale corso Cairoli, che secondo il Colombo, avrebbe immesso nel castrum attraverso Porta Brera e via di *Pietratala* (Prialata, Predalate), che dal castrum portava verso nord est (per Milano), l'attuale corso Vittorio Emanuele. Presso la Porta Predalate (Prialata), aperta attraverso il terraggio, di cui diremo, e l'antico fossato, il professore Barni ha rinvenuto tracce di strada romana.

Il castrum fu adunque per molti secoli il cuore del centro vigevanese, ma, data la ristrettezza dello spazio, si può presumere che ben presto fosse necessario uscire dalle mura, scendere sul 2° terrazzo, costruire nuovi borghi intorno all'oppidum. L'esodo divenne generale, di carattere forzato, soprattutto all'epoca di Luchino Visconti (1339-1349), che dette nuovo impulso alla costruzione del *Palatium novum*, che doveva diventare la sede magnifica dei potenti Signori di Milano. Nuovi borghi furono costruiti intorno all'oppidum e intanto per ragioni di difesa Luchino faceva costruire (1341) il *castrum mirabile* degli storici del tempo, la Rocca Vecchia, al limite orientale della città, presso il terraggio, limitata al di fuori dalle acque di un ampio fossato, ove più tardi si immetteranno le acque del Naviglio Sforzesco, rocca unita al castello dalla *via coperta*, strada in rialzo, lunga m. 163 e larga m. 7, sostenuta da potenti arcate a sesto acuto e superiormente coronata da una lunga merlatura alla ghibelina, di cui tuttavia si possono vedere qua e là gli avanzi, il tutto sovraccaricato da un originario tetto. La strada è a forte pendenza, scendendo da m. 116 a m. 106. Il castello subiva, poi, una radicale trasformazione per opera di Lodovico il Moro, tanto da diventare un insigne monumento d'arte (vi lavorarono Bramante e Leonardo); al duca si deve anche la costruzione della mirabile Piazza Ducale (1492), divenuta il cuore del nuovo centro cittadino e della *Rocca Nuova*, opera fortificata, che guardava la nuova Porta, aperta attraverso le opere di difesa, verso occidente (Mortara).

Attraverso questi secoli di storia, varia, piena di vicende, il centro cittadino si era andato estendendo intorno al vecchio nucleo romano. Il limite del *terraggio* ci sta a dimostrare l'ampiezza assunta dalla città. Si estendevano queste mura a forma ellittica molto pronunciata, racchiudendo un'area di kmq. 0,58; il contorno perimetrale si snodava, un poco arretrato, lungo l'attuale corso Cavour a nord, corso Garibaldi ad ovest, a sud ovest ed a sud lungo l'attuale via del Terraggio, parzialmente limitata da resti di queste antiche mura; verso est si allineava lungo il *Navigium Viglevani*, che, modificato dal Moro, prenderà il nome di Naviglio Sforzesco. Un ampio fossato, alimentato dalle acque di questo naviglio ad est e da quelle della Roggia Vecchia ad ovest, cingeva tutto intorno il terraggio, attraverso il quale si aprivano otto porte e più precisamente (tra parentesi è indicata la strada che dava l'accesso, con la nomenclatura attuale con la denominazione della porta nelle mappe catastali alla fine del secolo XVIII): 1) *Porta Bronzone* (Episcopale; corso Carlo Alberto); 2) *Porta Predalate* (Prialata; di Milano; corso Vittorio Emanuele); 3) *Porta Cicerino* (Ceserino, via Cesarea); 4) *Porta San Martino* (di Novara; leggermente spostata

verso nord; immetteva nell'attuale strada Valle di S. Martino); 5) *Porta Nuova* (del Palazzo Ducale; via delle Carceri); 6) *Porta Valle* (Mortara, via Riberia); 7) *Porta Strata* (corso Pavia); 8) *Pusterla Rocca Vecchia* (Sortita della Rocca Vecchia).

Se noi osserviamo la struttura topografica del centro racchiuso nella vecchia linea del terraggio, vediamo come essa non si discosti gran che da quella delle altre città italiane, nel senso che prevale il *tipo a raggera*. Dal nucleo centrale, o castrum, o castello, intorno al quale gira una strada ad anello, intercalata da piazze (piazza Ducale; via Roma; via Riberia; via Anselmi; piazza Garibaldi; via Mussolini) si partono come raggi di una ruota le strade principali, quali corso Vittorio Emanuele; via Cesarea - via Silva; via Dante Alighieri - via Principe Amedeo; via A. Diaz - via Roncalli; corso Principe Umberto; via della Costa; via Riberia; corso Cairoli - corso Pavia; corso Carlo Alberto. L'andamento tortuoso di parte di queste strade, che nell'ampiezza angusta rispecchiano la loro origine antica, è essenzialmente dovuto al forte dislivello che devono superare per scendere dal 1° al 2° terrazzo. Questa speciale topografia è bene visibile, soprattutto, nella sezione meridionale della città, tra corso Principe Umberto e corso Pavia, con un dislivello di m. 10 (da m. 116 a m. 106), con le fortissime pendenze di via Domenicani; via del Terraggio; via della Madonna del Carmine ecc. e nella sezione settentrionale (corso Garibaldi; corso Novara; via Madonna dei Sette Dormienti). È in questa parte vecchia della città che si notano l'assieppamento edilizio più cospicuo e anche le condizioni igieniche meno buone.

Le mappe catastali esistenti nell'Archivio dell'Ufficio Tecnico di Vigevano (1) hanno permesso di costruire, grosso modo, il perimetro della città nella seconda metà del secolo XVIII. Si osserverà come la città fosse ancora quasi completamente racchiusa entro la linea del terraggio, salvo due accentuate appendici, una sulla strada per Milano (Madonna della Neve), l'altra fuori Porta Novara, fra la strada di Valle San Martino e la Costiera (ora corso Novara). Queste costruzioni esterne avevano carattere essenzialmente rurale con larga diffusione di orti.

È adunque durante il secolo XIX e nei primi decenni del XX che la città si è andata enormemente estendendo; ma osservando il perimetro del centro abitato alla fine del secolo XIX, si vedrà come esso sia ancora poco discosto da quello del secolo precedente, soprattutto nella sezione orientale della città, chiusa dalle costruzioni ferroviarie, che hanno sempre ostacolato le comunicazioni, non essendoci in tutta la zona interessante il centro cittadino che tre passaggi a livello, molto spesso chiusi per il transito dei treni e quindi

(1) *Città di Vigevano: mappa esistente nell'Archivio generale del Censo in data 16 marzo 1815*, Carlo Sesti e Carlo Reina Ingegneri; scala in trabucchi milanesi, nel rapporto metrico di 1:2000.

Per le appendici esterne della città si fa riferimento alle *Mappe Catastali*, che recano sulla copertina la seguente dicitura: «Ad istanza della città di Vigevano, e col permesso dell'Ufficio Generale delle Regie Finanze io architetto sottoscritto, direttore dell'Estimo e delle operazioni geometriche nell'Ufficio del Censimento ho fatto costruire la presente copia della Mappa del territorio della città suddetta esistente presso detto Ufficio del Censimento, la quale.... avendola collazionata l'ho ritrovata concorde. In fede Torino 26 gennaio 1784, G. Michele Marantier.

intralcianti il traffico in maniera molto sensibile. Il maggior sviluppo si ha nella parte settentrionale per la costruzione del grande cotonificio Crespi (ora Gallo; 1898) e nella sezione sud-occidentale, specie lungo l'arteria provinciale per Mortara. Appendici al di là della ferrovia sono costituite da alcuni quartieri sull'arteria per Pavia, oltrepassato il passaggio a livello ferroviario. Ma è soprattutto nel primo scorcio del secolo **xx**, in relazione col prodigioso sviluppo industriale e commerciale che si avverte il maggior ampliamento della città. Si accentua la caratteristica radiale, con la costruzione di interi quartieri lungo le grandi arterie di comunicazione (corso Milano; corso Pavia; corso Genova; corso Torino; corso Novara), per la costruzione di numerosissimi stabilimenti (1), che portano all'utilizzazione quasi completa delle aree intermedie; si sistema tutta la zona fra il Naviglio Sforzesco, parzialmente coperto, e la ferrovia con la costruzione dell'ampio edificio delle scuole (1908) e dell'ospedale, di numerosi quartieri, che data la tranquilla morfologia (2° terrazzo), presentano, caso rarissimo per Vigevano, un reticolato romano abbastanza regolare. La città straripa al di là della ferrovia, il cui impedimento, nello stato attuale delle cose, si accentua sempre più per le aumentate esigenze del traffico cittadino, nella frazione Cascami, che attualmente conta 6000 ab. (60 ettari), sorta in piena campagna in seguito alla costruzione di importantissimi stabilimenti (cotonifici e setifici), ma per molto tempo quasi avulsa dal resto della città per gli impedimenti sopra ricordati, per cui ha conservato una caratteristica edilizia tutta sua particolare, con numerose casette di tipo operaio-rurale, ciascuna dotata di un orto-giardino, vera zona di trapasso dalla congestionata città all'aperta campagna. Il centro abitato si è esteso enormemente verso sud, giungendo sino alla ferrovia, che corre in profonda trincea; la scavalca mediante grandioso ponte, si allunga su entrambi i lati della rotabile per Gambolò; ha superato l'ostacolo ferroviario anche verso sud-est, allineando le case lungo le quattro arterie, che si diramano poco oltre il passaggio a livello, soprattutto lungo la strada di grande comunicazione per Pavia per la costruzione di importantissimi stabilimenti. Accentuatissimo è il protendersi della città lungo il corso Torino: accanto alle antiche case di tipo rurale sono sorte le moderne costruzioni, inframezzate agli stabilimenti, che hanno potentemente contribuito all'estendersi del nucleo abitato, anche da questa parte: così dicasi per la sezione nord-occidentale, fra il grandioso stabilimento Gallo (cotonificio) e la strada provinciale per Gravellona. È tutta un'area agricola in corso di completa trasformazione per il sorgere del magnifico stadio e di importanti impianti industriali.

L'affannoso sviluppo edilizio di questi ultimi decenni ha portato, di conseguenza, ad un grande disordine nel piano topografico della città, condizioni allarmanti che hanno indotto la Podesteria a concretare gli studi di un notevole *Piano Regolatore*, la cui attuazione sarà quanto prima iniziata.

(1) Sono dell'inizio del secolo **xx** alcuni grandiosi stabilimenti, tra cui il cotonificio Gianoli in regione Sardegna, aperto nel 1907; il cascamicificio che incominciò totalmente a funzionare nel 1903; cinque anni prima si era inaugurato il cotonificio Crespi in regione Morabassa.

Si legge infatti nella relazione che accompagna detto piano (1) tutta la preoccupazione degli uffici dirigenti per dare alla città un assetto definitivo in vista del suo continuo, poderoso sviluppo. Le zone maggiormente da bonificare risulterebbero quelle più antiche, comprese nel perimetro del terraggio sopra ricordato, e più precisamente, a nord, i quartieri a cavaliere delle vie Griona e Cesarea; a sud, tutto l'abitato compreso fra via Domenicani e via dei Mulini, e i quartieri a cavaliere della via Riberia (a sud del castello Sforzesco). Caratteristica fondamentale di tutti i vecchi quartieri è la loro forma irrazionale, « completata da una lottizzazione altrettanto irregolare, che si è venuta col tempo frazionando così che in alcuni cortili le proprietà hanno larghezze di 10 metri: i cortili sono così stretti e lunghi e le case così vecchie da essere ora inabitabili e centri di diffusione della tisi ». All'opposto le aree periferiche, tutte fabbricate in epoca abbastanza recente, hanno caratteri di spazialità molto accentuate, con tendenze signorili, che si estrinsecano in numerose ville e villette, anche per il ceto medio, di solito quasi sempre circondate da aree a giardino. Le zone più caratteristiche al riguardo sono, nella parte settentrionale, quelle comprese tra piazza Vittorio Veneto e corso Leonardo da Vinci, tra il Naviglio Saporiti e la via del Cimitero, che presentano, tra l'altro, un piano a reticolato romano, abbastanza accentuato; infine la vasta area compresa fra via Trento e il tronco di recente attuazione del grande viale di circonvallazione, ove stanno sorgendo nuovissimi quartieri, stabilimenti, e dove si sviluppa la vita sportiva della città, con il magnifico stadio, teatro di gare anche internazionali. Caratteristiche signorili presentano anche i nuovi quartieri sorti intorno al piazzale della Fiera, ove le buone condizioni morfologiche permettono una struttura a reticolato facilmente individuabile e in parte anche la zona di recente acquisto urbanistico fra il corso Torino e il corso Genova.

III - NATALITÀ E MORTALITÀ. — È interessante ora analizzare le cause dello sviluppo demografico di Vigevano, studiando innanzi tutto il fattore naturale offertoci dalla natalità e mortalità, e dall'ecceденza dei nati sui morti. Le cifre sono state raccolte dallo scrivente, ricavandole dai registri delle nascite e delle morti dal 1872 al 1936, con riferimento costante alla popolazione presente del comune e i risultati dell'indagine sono condensati nell'unita tabella, dalla quale ricaviamo:

1) il numero dei nati vivi nel comune di Vigevano presenta una diminuzione costante e vertiginosa, che veramente impressiona, quando si eccettui il decennio 1902-1911, che è stato il migliore sotto questo punto di vista e il periodo 1932-1936, nel quale si accenna ad un

(1) Città di Vigevano: *Piano regolatore e di ampliamento - Relations* - Ufficio Tecnico Municipale e Gruppo Urbanistico - 1937.

lievissimo aumento dell'indice di natalità. Il fenomeno è grave e non dissimile da quello dei maggiori centri industriali italiani. Le alte cifre dei nati vivi, anteriormente al 1875, sono, per altro, in parte da attribuirsi al fatto che presso il civico ospedale esisteva l'*ospizio degli esposti* che serviva un circondario vastissimo e molto popolato. Col sistema della ruota entravano nell'ospedale numerosissimi infanti, figli di ignoti, la cui registrazione nel registro anagrafico veniva effettuata dallo stesso direttore. Venuto a cessare, qualche anno dopo, questo poco edificante sistema, il numero dei nati vivi, naturalmente, diminuì. Ma il regresso si fa violentissimo durante i cruciali anni di guerra ed è continuato anche più tardi, finchè l'opera provvidenziale del Regime non ha recato, anche in questo delicatissimo settore, un certo sollievo, soprattutto con l'assistenza verso le operaie partorienti. Riferendoci alle cifre osserviamo come da un valore medio annuo di 618 per il decennio 1872-1881, si scende a 556 nel periodo 1892-1901, per risalire a 622 nel decennio successivo: vengono gli anni della guerra, le terribili epidemie del 1918 e 1919 e si piomba così a 388 di media all'anno. Negli anni successivi l'aumento è quasi insignificante (398 di media all'anno nel decennio 1922-1931), tanto più se lo si mette a confronto con il forte aumento demografico; un balzo modesto innanzi è poi fatto negli anni 1932-1936 con 437 unità di media, cifra per altro ben lontana dal competere con quelle di 60 anni prima.

NATI VIVI, MORTI, ECCEDENZA DEI NATI SUI MORTI NEL COMUNE DI VIGEVANO
DAL 1872 AL 1936

PERIODI	Nati vivi	Morti	Eccedenza nati (+) Eccedenza morti (—)	Percentuale assoluta della eccedenza	Percentuale media annua dell'eccedenza	Variazione percentuale media annua della popolazione presente
1872-1881	6.179	4.930	+ 1.249	+ 6,6	+ 0,66	+ 0,90
1882-1891	5.978	4.685	+ 1.293	+ 6,4	+ 0,64	} + 0,95
1892-1901	5.563	4.264	+ 1.299	+ 5,9	+ 0,59	
1902-1911	6.219	4.345	+ 1.874	+ 7,7	+ 0,77	+ 1,73
1912-1921	3.879	4.393	— 514	— 1,8	— 0,18	+ 0,72
1922-1931	3.983	4.061	— 78	— 0,2	— 0,02	+ 1,20
1932-1936	2.186	2.147	+ 39	+ 0,1	+ 0,02	+ 2,32
IN COMPLESSO, NEL PERIODO 1872-1936 . . .	33.987	28.825	+ 5.162	+ 28	+ 0,42	+ 1,5

A una diminuzione così allarmante della natalità si accompagna, è vero, una certa diminuzione nel numero dei morti: 493 di media all'anno nel 1872-1881, 406 nel periodo 1922-1931, ma tale confor-

tante decrescenza, segno chiaro di migliorate condizioni igieniche e sanitarie, ben poco vantaggio reca all'eccedenza delle culle sulle bare. Si può in tesi generale osservare che tale eccedenza non fu mai cospicua per Vigevano, toccando il massimo del 0,77% medio annuo nel periodo 1902-1911, al disotto del livello medio generale dello Stato e in massima parte di quello dei comuni agricoli limitrofi.

Notiamo come l'eccedenza media annua percentuale scenda da 0,66 % nel primo periodo considerato a 0,59 % vent'anni dopo, per risalire al massimo non più raggiunto del 0,77 % all'aprirsi del secolo XX. Viene poi il periodo eccezionale, che si chiude con un disavanzo di ben 514 unità (— 0,18 %). Il baratro non viene più risalito che in minima parte. Gli anni del dopo-guerra ripetono la stessa nota angosciosa, tanto che il decennio 1922-1931 si chiude con uno sbilancio di 78 unità (— 0,02% di media all'anno): in questo ultimo periodo si avverte un tenue saldo attivo (39 nati in più dei morti, pari a + 0,02 % di media all'anno). A queste cifre così modeste stanno, messe volutamente a confronto, quelle dell'aumento demografico. Si vedrà allora come sempre l'aumento della popolazione sia superiore all'eccedenza delle culle e come dalla guerra ad oggi il comune di Vigevano debba il suo aumento quasi unicamente ad un altro fattore, del tutto artificiale, all'eccedenza cioè degli immigrati sugli emigrati, eccedenza che colma il deficit gravissimo della natalità eccedente. In tutto questo fiorire di energie e di volontà, questa è veramente l'unica grande ombra che si proietta sul cammino luminoso della laboriosa Vigevano sforzesca e industriale.

IV - L'IMMIGRAZIONE GIORNALIERA. — Un lato importantissimo dello sviluppo industriale di Vigevano è offerto dalla immigrazione giornaliera di operai di ambo i sessi, che partono alla mattina dai comuni di residenza, facendo ritorno alla sera, servendosi di mezzi molteplici di locomozione, quali la bicicletta, l'autobus, la ferrovia (1).

(1) L'indagine, molto laboriosa, fu potuta effettuare mediante il cordiale interessamento dei podestà dei 76 comuni, ove fu svolta la mia inchiesta. Sento quindi il dovere di ringraziare pubblicamente, oltre i podestà dei comuni elencati nello studio, anche i podestà di quei comuni, che non sono ricordati, perchè non mandano operai a lavorare giornalmente a Vigevano e precisamente: in provincia di Milano, Cislano, Cusago, Trezzano sul Naviglio, Zelo S. Giorgio, Gudo Visconti, Rosate, Bubbiano; in provincia di Novara, Sozzago, Terdobbiate, Borgo Lavezzaro; in provincia di Pavia, Casorate Primo, Trovo, Trivolzio, Benignardo, Torre d'Isola, Carbonara al Ticino, Villanova d'Ardenghi, Casei Gerola, Sannazzaro de' Burgondi, Ferrera, Erbognone, Mezzana Bigli, Pieve del Cairo, Villa Biscossi, Galinvola, Torre Beretti e Castellaro, Semiana, Velezzo Lomellina, Candia Lomellina, Cozzo, Zeme, Castello d'Agogna, Nicorvo, Albonese, Sant'Angelo Lomellina.

Quando si ponga mente che in media sono circa 2300 operai che tutti i giorni entrano negli stabilimenti vigevanesi, provenendo da 42 comuni vicini, si comprenderà tutta l'importanza di questo fenomeno.

Ma a bene e appieno comprendere la vastità del fenomeno è necessario prima accennare alle strade, alle ferrovie, ai servizi pubblici, che fanno capo attualmente a Vigevano. Sintetizzando abbiamo:

1) Sei strade di grande comunicazione si irradiano dal centro, tutte a manutenzione provinciale, asfaltate, ad eccezione della rotabile per Gravellona-Mortara, in condizioni (estate 1937) tutt'altro che soddisfacenti.

Esse portano rispettivamente a Milano (km. 35,5); a Pavia (via Borgo S. Siro-Garlasco, km. 37); a Voghera (via Tromello-Garlasco, km. 48,1); a Mede (si stacca dalla precedente a Tromello, via Ottobiano-Lomello, km. 32); a Mortara (km. 12,7); a Gravellona-Mortara (km. 16); a Novara (via Cassolnovo-Trecate, km. 26,1).

2) Serve il centro di Vigevano la ferrovia a scartamento normale, a semplice binario, a vapore, proveniente da Mortara (km. 13, ove si allaccia all'importante arteria, a doppio binario, a vapore che da Alessandria porta a Novara), la quale prosegue per Milano (km. 44). L'arteria è stata costruita in due epoche differenti: il tronco Mortara-Vigevano fu aperto il 24 agosto 1854; il tronco Vigevano-Milano il 17 gennaio 1870.

3) Numerosi servizi automobilistici pubblici si irradiano dal centro, portando a Pavia (via Borgo San Siro-Garlasco); a Voghera (via Tromello-Garlasco-Dorno); a Mede (via Tromello-Ottobiano-Lomello); a Mortara (via Gravellona-Cilavegna), a Novara (via Cerano-Trecate-Galliate). Gli autoservizi per Mede e Novara sostituiscono da qualche anno i cessati servizi tramviari, i cui impianti, ormai troppo invecchiati, furono in epoca recente del tutto smantellati.

Dei 42 comuni che mandano giornalmente operai, soltanto 23 sono serviti da comunicazioni dirette con Vigevano e più precisamente 8 da ferrovia e 15 da linee automobilistiche dirette. Ne deriva che negli altri 19 comuni il mezzo unico di collegamento è la bicicletta, la quale peraltro regna sovrana anche negli altri comuni (salvo i più lontani dal centro di Vigevano, come, ad es., Lomello, Mede, Scaldasole, Sartirana, Robbio ecc.), integrata dai mezzi automobilistici e dalla ferrovia.

Va da sè che durante la stagione invernale il numero degli utenti i servizi automobilistici aumenta notevolmente, tanto è vero che la linea per Voghera porta giornalmente una corsa per soli operai.

Nel complesso sono 2314 gli operai di ambo i sessi che giornalmente si recano a Vigevano (qualcuno, peraltro, vi rimane tutta la settimana facendo ritorno al sabato), provenienti da 42 comuni, appartenenti a tre provincie: il nucleo maggiore giunge dalle unità amministrative della stessa provincia di Pavia, con un quantitativo pari a 1871 (81 % del totale); seguono i comuni della provincia di Milano (382 unità, pari al 16,5 %); infine quelli della provincia di Novara (61, pari al 2,5 %).

A questa massa ingente di operai si devono aggiungere anche quelli che si spostano giornalmente dalle frazioni del comune di Vigevano, per andare a lavorare negli stabilimenti del capoluogo: quando le industrie sono in piena efficienza, sono ben 505 gli individui che si spostano, di cui 280 dalla frazione Piccolini, 150 dalla Sforzesca, 60 da Morsella e 15 da Buccella, portando così il numero degli spostamenti giornalieri a oltre 2800 !

Di notevole interesse è ora lo studio della distribuzione geografica di queste provenienze.

1) Undici comuni mandano operai per mezzo della strada e della ferrovia per Milano, con un totale di 382 individui, così distribuiti in ordine decrescente: Abbiategrasso 210; Ozzero 58; Motta Visconti 44; Besate 30; Morimondo 12; Gaggiano 10; Cassinetta di Lugagnano 6; Albairate 4; Robecco sul Naviglio 2; Vermezzo 1; Magenta 1. Per quanto riguarda la loro posizione geografica si deve notare che Abbiategrasso e Gaggiano sono sulla ferrovia che porta a Milano e quindi usufruiscono di una comunicazione diretta con Vigevano; la maggior parte degli altri si allinea, invece, lungo la grande arteria stradale, che da Pavia porta a Trecate, innestandosi con la statale 11 (Torino-Milano) e più precisamente Motta Visconti, Besate, Morimondo, Cassinetta di Lugagnano, Magenta o ne distano spazio brevissimo, quali Ozzero e Robecco sul Naviglio. Vermezzo e Albairate sono più arretrati verso oriente ma con le strade fanno capo ad Abbiategrasso, nodo stradale importante, dal quale centro moltissimi operai, arrivati in bicicletta, si servono della ferrovia per raggiungere Vigevano. Le distanze minime e massime oscillano fra 8,5 e 20,6 km. Tutta questa plaga, che manda i suoi operai attraverso l'unico ponte sul Ticino (strada e ferrovia), presenta caratteristiche

agricole salienti, con forte irrigazione, sempre superiore al 60 % dell'area agraria-forestale, con coltivazioni principalmente di riso, granturco e prati avvicendati. Non mancano le industrie concentrate ad Abbiategrasso (17 operai su 100 abitanti presenti nel 1931), Cassinetta di Lugagnano (18 %), Magenta (34 %). Da quest'ultimo comune parte un solo operaio, sia perchè il comune ha formidabili industrie proprie (chimiche e tessili) che assorbono una grande quantità di mano d'opera, sia perchè il centro è oramai nell'orbita della più grande Milano industriale.

2) Tre comuni mandano operai lungo la strada che da Novara, per Trecate, Cerano, giunge a Vigevano: in complesso 201 operai, di cui 150 da Cassolnovo (km. 6,6), 50 da Cerano (Novara, 12,4 km.) e finalmente 1 operaio da Trecate (km. 17): un'ottima arteria e servizi automobilistici pubblici favoriscono questo afflusso giornaliero, il quale, per altro, si arresta sulla grande direttrice Novara-Milano, ch  Trecate e i comuni vicini rientrano oramai nell'orbita economica di questi due grandi centri industriali e posseggono essi stessi notevoli industrie. Ma   interessante notare che pure Cassolnovo e Cerano non sono soltanto comuni a base intensamente agricola irrigata ma dispongono anche di numerose industrie (tessili) con una percentuale pari al 26 % per Cassolnovo e al 14 % per Cerano. La base economica di questi comuni viene cos  a completarsi portando notevoli risultati.

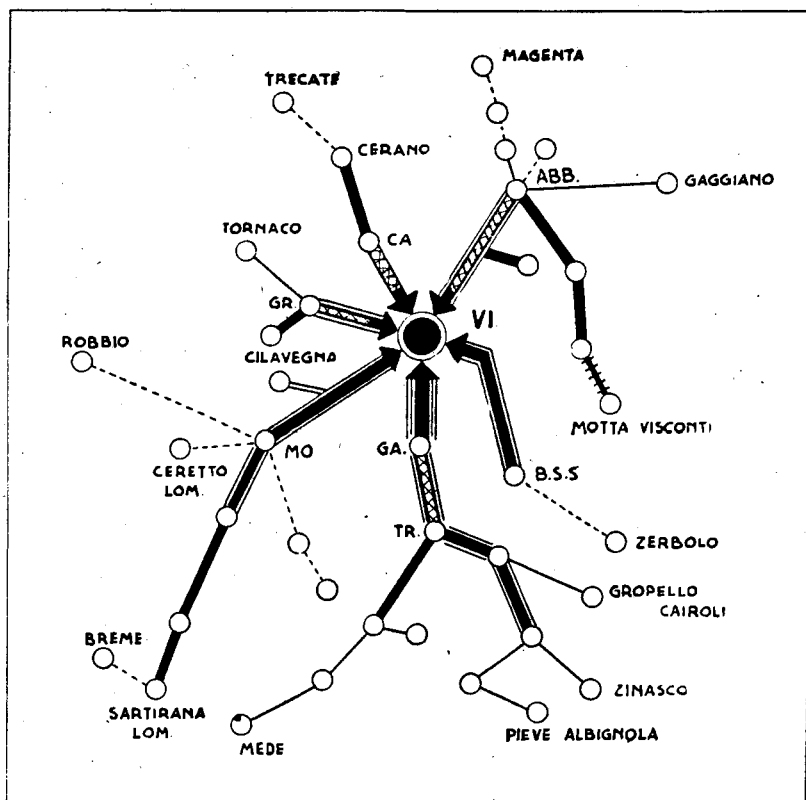
3) Un'altra corrente immigratoria proviene dalla strada di Gravellona: 320 operai, di cui 270 da Gravellona (km. 7,5); 40 da Cilavegna (km. 10) e 10 da Tornaco (Novara, km. 12). I primi due comuni sono collegati da un servizio diretto di autocorriere con Vigevano; non cos  il terzo, per cui scarso   il numero dei suoi operai per Vigevano. Si tratta di comuni a base intensamente agricola (prati, riso, granturco) e per Cilavegna anche industriale (industrie tessili). Questo ultimo comune assorbe una buona quantit  di mano d'opera gravellonese, per cui Gravellona, pur non avendo industrie proprie, presentava nel 1936 ben il 34% della popolazione attiva dedita alle varie attivit  industriali.

4) Notevole importanza, soprattutto per l'estensione della zona di attrazione, hanno la strada e la ferrovia per Mortara: a questo importantissimo centro confluiscono le strade di grande comunicazione provenienti da Voghera, Alessandria, Casale, Vercelli e Novara, nonch  le arterie ferrate da Alessandria e Novara (doppio binario),

Casale e Vercelli (semplice binario). Orbene è proprio la ferrovia proveniente da Alessandria, che ha comunicazione di treni diretti per Milano, via Vigevano, che riesce ad attrarre il maggior numero di operai dalla maggiore distanza, ai quali operai si devono poi aggiungere quelli che si valgono della bicicletta per raggiungere il centro di richiamo. Ed ecco Parona con 20 operai; Mortara con 21; Olevano Lomellina con 15; Valle Lomellina con 15; Sartirana Lomellina con 70, e quest'ultimo comune già dista 30 km. per ferrovia da Vigevano. Tutti gli altri comuni, non serviti direttamente dal mezzo ferrato o comunque da esso notevolmente distanti, hanno un esiguo numero di lavoratori con spostamento giornaliero: Breme 3; Cernago 1; S. Giorgio Lomellina 1; Ceretto Lomellina 4. Rimane il caso di Robbio, che, pur servito da ferrovia, manda 1 solo operaio a Vigevano. Ciò è dovuto, più che alla distanza (km. 24), alla mancanza di treni diretti per Vigevano.

Con tutto questo il numero complessivo degli operai, che ogni giorno vanno a lavorare nella città sforzesca, è esiguo (in tutto 151), trattandosi di paesi intensamente agricoli (oltre l'80 % è a seminativi); oltre il 70% del suolo agrario è irrigato; la coltivazione del riso si diffonde cospicua, sempre superiore a 1/5 della superficie a seminativi. Due soli comuni si presentano a base industriale, S. Giorgio Lomellina con il 15 % ma soprattutto Mortara (22 %), che è un notevole centro assorbitore di mano d'opera, oltre che essere un nodo stradale e ferroviario di primissimo ordine.

5) Si giunge così alla strada proveniente da Gambolò, che ben si può definire fondamentale sotto il punto di vista dell'immigrazione giornaliera. Fanno capo a questa arteria la strada proveniente da Mede e quella proveniente da Voghera, via Dorno-Garlasco. Confluiscono sull'arteria gli operai di 12 comuni, con un quantitativo di ben 1010 operai! Ottima rete stradale, buoni servizi automobilistici diretti spiegano in parte il perchè di questo formidabile afflusso così distribuito: Gambolò 600; Tromello 300; Ottobiano 32; Valeggio 14; Lomello 1; Mede 11; Garlasco 35; Dorno 97; Scaldasole 8; Alagna 4; Zinasco 3; Pieve Albignola 5. La distanza minima è di km. 6,6 (Gambolò); quella massima di 32 (Mede). Il collegamento diretto con Vigevano spiega questa penetrazione in profondità, che giunge esattamente alla riva sinistra del Po. Si tratta di un complesso molto omogeneo di comuni a base unicamente agricola, quando si eccettuino Mede (17 % di operai rispetto la popolazione presente del 1931), Garlasco (12 %),



SCHIZZO DIMOSTRATIVO DELLA IMMIGRAZIONE GIORNALIERA IN VIGEVANO (VI.)

ABB = ABBIATEGRASSO; B.S.S. = BORGO SAN SIRO; CA = CASSOLNOVO
 GA = GAMBOLÒ; GR = GRAVELLONA; MO = MORTARA; TR. = TROMELLO

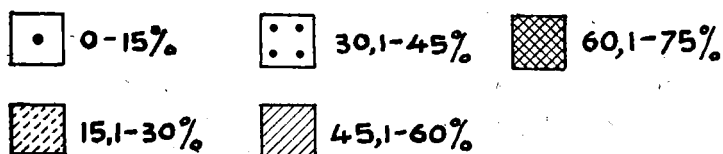
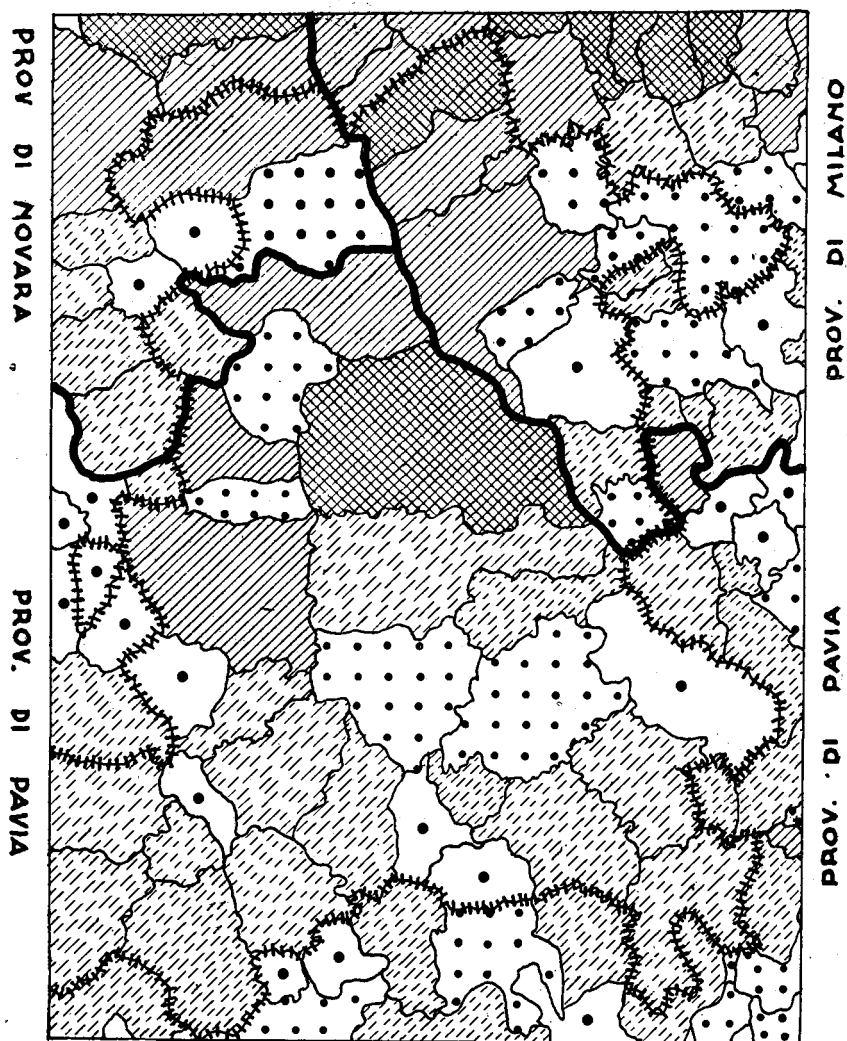
-----	fino a 5 operai	da 201 a 300 operai
=====	da 6 a 15 "	da 301 a 600 "
=====	da 16 a 30 "	da 301 a 600 "
=====	da 31 a 50 "	da 301 a 600 "
=====	da 51 a 100 "	da 301 a 600 "
=====	da 101 a 200 "	da 301 a 600 "
=====		oltre 600 "

Dorno (10%). Formidabile è la diffusione dei seminativi, sempre superiore all'80 %; così l'irrigazione, con valori massimi superiori al 90 % dell'area agraria-forestale; diffusa la coltivazione del riso, dei prati artificiali, del granturco. Sono tutti comuni ad esuberante po-

polazione agricola, che sempre hanno dato luogo ad emigrazione stagionale e permanente tanto che oggi, al pari degli altri comuni considerati, sono quasi tutti in diminuzione demografica. L'ingente massa di lavoratori, che vanno a Vigevano, con i suoi guadagni integra l'economia agricola, portando ad un diffuso benessere economico, che non è mai venuto meno, anche nei momenti più tristi della nostra vita economica.

6) Rimane la strada di Borgo S. Siro: sono tre i comuni che mandano operai: Borgo S. Siro (km. 10) con 137; Gropello Cairoli (km. 20,6) con 10 e finalmente Zerbolò (km. 21,5) con 3. Anche in questo caso la diminuzione del numero degli operai è in proporzione inversa a quella della distanza: siamo in presenza di comuni essenzialmente agricoli, senza industrie particolari. Per gli ultimi due si fa sentire l'attrazione del più vicino centro di Pavia.

L'area dell'immediato retroterra economico vigevanese resta adunque ben delimitata, assumendo l'aspetto di un grossolano trapezio i cui lati sarebbero approssimativamente dati, a nord dall'arteria ferroviaria, a doppio binario, Novara-Milano, nel tratto Trecate-Magenta; a ovest da una linea che, partendo dal comune di Trecate giunge a Mortara; di qui sino a Sartirana Lomellina esso è costituito dalla ferrovia a doppio binario per Alessandria, includendo bene inteso i centri di Valle Lomellina, Sartirana Lomellina, Breme, situati ad occidente della ferrovia in parola; a sud il limite corre con molta chiarezza lungo l'arteria carrozzabile che da Sartirana, per Mede, Lomello giunge a Zinasco, a non grande distanza dal Po. Verso oriente il limite è dato grosso-modo dall'arteria di grande comunicazione che da Trecate porta a Pavia, arrestandosi a Motta Visconti, dal qual centro si stacca e, attraversato il Ticino, con andamento rettilineo giunge a Zinasco, passando per Zerbolò e Gropello Cairoli. Rimangono il cuneo di Gaggiano, favorito dalla ferrovia per Milano, e quelli di Robbio e Sartirana Lomellina a causa della ferrovia per Vercelli e Alessandria. La posizione del centro di Vigevano rispetto a questi limiti è leggermente eccentrica, spostata verso nord, il che ci spieghiamo pensando che a settentrione l'area economica vigevanese confina con quella ben più importante, che dal Novarese si estende fino alla metropoli lombarda, pulsante di innumeri energie, mentre verso sud e sud ovest, soprattutto, l'azione di Vigevano può addentrarsi più profondamente, non essendoci nessun grande centro industriale, che possa,



Schizzo dimostrativo della percentuale degli addetti alle industrie, all'artigianato e ai trasporti rispetto la popolazione attiva nei comuni di Vigevano e del suo retroterra economico.

anche lontanamente, competere con la potenza economica della città sforzesca (1).

V - LE MIGRAZIONI PERMANENTI. — Giova ora analizzare il fenomeno delle migrazioni permanenti, perchè dal loro andamento stagionale e annuale dipende in ultima analisi il movimento demografico del comune di Vigevano. Abbiamo, infatti, osservato quanto minimo sia l'apporto dell'eccedenza dei nati sui morti, quando non divenga addirittura negativo col prevalere, oramai troppo frequente, delle bare sulle culle.

Anche a tale riguardo mi è stato di ausilio prezioso il materiale esistente nell'Ufficio Anagrafico del comune. Ho potuto ricavare i dati relativi alle immigrazioni ed emigrazioni permanenti per ogni singolo anno dal 1902 al 1936. Si osserverà intanto come in ogni periodo considerato gli immigrati abbiano sempre superato la corrente emigratoria, segno evidente di un richiamo costante di mano d'opera, soprattutto per la causa industriale. Nel periodo 1902-1936 sono entrati nel comune 41.072 individui, con un valore medio annuo di 1140 e sono usciti 25.956 (721 per anno), rimanendo un saldo attivo di ben 15.116 unità (420 per anno). Prendendo in esame i singoli periodi, vediamo come il movimento migratorio, salvo il decennio 1912-1921, per ragioni facilmente individuabili, accenni ad un continuo aumento: 10.549 immigrati nel decennio 1902-1911 di contro a 7201 emigrati, con un saldo attivo di 3348 unità (334,8 all'anno); nel decennio successivo 9349 entrati, 6657 usciti, 2692 rimasti (269,2); nel periodo 1922-1931, 12.011 immigrati, 7658 emigrati, con un saldo attivo di 4353 individui (453,3). Ma è soprattutto nell'ultimo quinquennio (1932-1936) che il fenomeno assume un ritmo vertiginoso in rapporto diretto con il maggior sviluppo industriale: si ha infatti una immigrazione media annua di 1833 individui, contro 888 usciti, con un saldo di ben 944,6 unità, superiore del doppio a quella del decennio precedente.

(1) Tutta la regione posta sulla destra del Ticino appartiene al tipo delle risaie piemonesi; quella sulla sinistra al tipo delle bergamine lombarde (Basso Milanese). Vedi A. LORENZI, *Studi sui tipi antropogeografici della pianura padana* in *Rivista Geografica Italiana*, 1914.

Per le condizioni economiche generali vedansi: E. POLLINI, *La Lomellina o circondario di Mortara* in *Atti della Giunta per la inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola*, vol. VI, fasc. III, Roma, 1882; P. A. RANDONE, *Monografia economico-agraria della Lomellina*, Milano, Osservatorio di economia agraria per la Lombardia, 1935.

È interessante ora vedere l'andamento mensile delle immigrazioni e la provenienza regionale. I due massimi coincidono con le stagioni intermedie, primavera e autunno: quest'ultima ha, peraltro, il decisivo sopravvento, tanto che nel mese di novembre si tocca il massimo di 505 unità, pari al 27% del totale medio annuo immigrato nel periodo 1932-36.

Da dove proviene una così ingente massa di lavoratori e delle loro famiglie? Una mia indagine condotta per il periodo 1921-1936 mi avrebbe dato i seguenti risultati:

A) Immigrati da altri comuni della provincia			
di Pavia	11339	individui	pari al 52 %
Immigrati da altre provincie del Regno . .	10221	»	» » 47 %
Immigrati dall'estero	272	»	» » 1 %
B) Emigrati verso altri comuni della provincia			
di Pavia	5942	»	» » 46 %
Emigrati verso altre provincie del Regno .	6482	»	» » 52 %
Emigrati verso l'estero	292	»	» » 2 %

Si avverte quindi per gli immigrati una prevalenza dei comuni della stessa provincia, il che ci spieghiamo pensando alla breve distanza che intercorre con il centro di Vigevano, alle condizioni eminentemente agricole della zona, al grande numero di immigrati giornalieri, i quali fatalmente son destinati a trasformarsi in permanenti con il conseguente richiamo anche della famiglia.

Ho voluto analizzare più profondamente l'importantissimo argomento, e a tale scopo ho studiato la provenienza degli immigrati per il 1936 per provincie e compartimenti. I dati raccolti sono quanto mai istruttivi, perchè dall'analisi delle cifre balza chiara ed inconfondibile la funzione *veramente nazionale* esercitata da Vigevano come centro manifatturiero di richiamo operaio. Ben 15 compartimenti hanno mandato nel 1936 individui nella città, dal valore minimo di 1 (Marche e Abruzzi) a quello massimo di 1297 per la Lombardia (65,1 % del totale immigrato dal Regno). Tale alto valore è causato in gran parte dalla presenza della provincia di Pavia (875 individui) ma restano pur sempre le notevoli cifre del Veneto (12,1 %), del Piemonte (11,1 %), seguite da quelle dell'Emilia, Toscana, Venezia Tridentina, Liguria, tutte con una percentuale superiore all'unità. Se noi dividiamo la Patria in grandi regioni, osserviamo, per altro, il netto prevalere dell'Italia Settentrionale (1912 immigrati su di un totale di 2005 persone, pari a oltre il 95 %); segue l'Italia Centrale con 52 individui;

indi quella Meridionale e Insulare con 41. Comunque è degno della massima attenzione questo afflusso di elementi meridionali anche in centri di modeste dimensioni, come è il caso della nostra Vigevano.

Ma la grandiosità del fenomeno apparirà ancora più imponente quando si ponga mente che delle 94 provincie ben 62 hanno mandato immigrati in Vigevano! Omettendo Pavia, che per ovvie ragioni tiene l'assoluto primato, si nota come le principali provincie al riguardo siano quelle a immediato contatto geografico, come Milano (10,80%), Novara (4,75 %), Alessandria (2,35 %), cui si deve aggiungere quella di Padova, che nel 1936 inviò ben 106 individui, pari al 5,3 % del totale. Questo afflusso di elemento veneto è la caratteristica più saliente di questi ultimi anni, anche per il fatto che di solito non immigra in Vigevano il semplice lavoratore, ma la famiglia tutta, molto spesso composta di numerosi elementi. Questo afflusso pletorico di popolazione, se da una parte è indice del potere di assorbimento del centro industriale, non può dall'altra non creare condizioni sfavorevoli, quando il ritmo industriale accusi, per varie ragioni, un ritardo o un arresto, provocando congestioni demografiche molto gravi. Di questo stato di cose la Podesteria si è molto avvedutamente preoccupata, impartendo rigide norme, atte a infrenare questo afflusso, che ha tutta la tendenza a divenire un tipo di urbanesimo proprio delle metropoli, con tutti i difetti, perchè, tra l'altro, l'edilizia è ben lontana dal soddisfare gli impellenti bisogni che derivano da questo incessante ed ognora crescente flusso immigratorio.

V - LE CONDIZIONI ECONOMICHE: A) *Agricoltura*. — Vigevano presenta caratteristiche economiche salienti: il 56 % della popolazione risultava nel 1936 occupata nelle varie attività, pari a 21.037 individui. Su 100 persone attive 13,6 erano impiegate nei lavori agricoli, nella caccia e nella pesca; 69,9 nell'industria, artigianato e nei trasporti; 9 nel commercio.

Se Vigevano è adunque un comune eminentemente industriale, non manca tuttavia di essere in ottime condizioni anche nei riguardi dell'agricoltura, cui si dedicavano nel 1936, 2867 individui. Il catasto agrario (1) ci rende edotti delle condizioni agrarie-forestali del comune, che attualmente misura una superficie di ettari 8238, di cui 7275

(1) Istituto Centrale di Statistica del Regno d'Italia, *Catasto Agrario 1929-VIII, Compartimento della Lombardia, Provincia di Pavia*, fasc. 17, Roma 1935-XIV.

produttivi (88,3 %). Su 100 ettari di superficie agrario-forestale si hanno le seguenti cifre: seminativi semplici e con piante legnose 72,4 %; prati permanenti 7,3 %; colture legnose specializzate 0,6 %; boschi, compresi i castagneti, 17,1 %; incolto produttivo 2,6 %. La fisionomia economica del comune rimane in tal modo inequivocabilmente fissata, presentando caratteristiche fondamentali, non dissimili da quelle dei comuni vicini, nel pieno dominio delle alluvioni terrazzate e recenti, dotate di un ottimo sistema idrico.

Prevalgono in materia assoluta i seminativi, seguiti a grande distanza dai boschi: questa preponderanza del mantello legnoso in un comune essenzialmente piano, da tanto tempo dedito all'agricoltura, potrebbe a prima vista sembrare poco comprensibile, ma essa viene spiegata dalla presenza dell'ampio fondovalle quaternario del Ticino, ove ancor oggi si hanno ampie distese di boschi, cespugliati, zone non ancora acquisite all'agricoltura. Scarsi sono i prati permanenti, perchè la maggior parte delle aree prative entrano nella categoria dei seminativi (prati avvicendati, marcite, erbai, ecc.); scarsissime le zone a colture legnose specializzate (vigneti, frutteti, gelseti promiscui).

I seminativi dominano, adunque, incontrastati, costituiti in assoluta prevalenza dai cereali (grano tenero, granturco, segale, avena) con una superficie di 1553 ettari, pari al 29 % della superficie arabile; dalle risaie (1284 ettari; 24 %); dai prati avvicendati (1725 ettari, pari al 32 %); dagli ortaggi (patate, fagioli, cavoli, pomidori, orti familiari ecc.) con un'area complessiva di 244 ettari (5 % della superficie a seminativi). Le maggiori produzioni riguardano risone (50-55.000 quintali di media all'anno); frumento e granturco (15-20.000 quintali medi annui per ciascuno). Dai prati avvicendati, da quelli permanenti, dalle marcite, ecc. si ricava una ingente quantità di foraggio, che, espresso in fieno normale, raggiunge i 220-250.000 quintali annui. Le colture legnose specializzate sono costituite da 32 ettari di vigneto e 13 ettari di frutteto (meli); per altro, molto diffuse sono le piante da frutto intercalate con le coltivazioni, come pure i gelseti, che un tempo potevano nutrire un abbondante allevamento del baco da seta.

Uno sguardo retrospettivo alle condizioni agricole del comune nella prima metà del secolo XIX ci permetterà con larga approssimazione di osservare lo sviluppo della regione in ogni settore della sua

attività agricola (1). La superficie del comune risultava allora di ettari 7733 (2), così ripartita: terre arabili (escluse le risaie e i prati avvicendati) 39 % della superficie complessiva; risaie 13 %; prati 32 %; ortaggi 0,5 %; vigneti 2,4 %; boschi 13 %; brughiere (incolto) 0,1 %. Nelle sue linee generali il problema agrario del comune presentava caratteristiche fondamentali non molto dissimili da quelle attuali.

Anche allora il manto boschivo era cospicuo, mentre esigua si presentava l'area a colture legnose specializzate: il vigneto verso la metà del secolo scorso misurava 196,3 ettari, mentre attualmente quello specializzato copre un'area di 32 ettari e quello promiscuo di 126 (3).

Ma è invece nei riguardi delle produzioni che si notano differenze notevoli. Un secolo fa il principale prodotto era il granturco con un quantitativo medio annuo di oltre 50.000 ettolitri; seguiva il riso con un prodotto di circa 24.000, ecc.; ingente era anche allora la produzione dei foraggi.

Questi hanno sempre permesso un allevamento cospicuo, il quale avverte un aumento pressochè generale. Infatti se gli equini accennano ad una leggera diminuzione scendendo da 1175 capi a 1136 nel 1930, i bovini salgono da 2660 unità (di cui 1140 vacche lattifere) a 5634 (3588 vacche lattifere); i suini da 220 a 1837: scarsi in tutte e due le epoche gli ovini (da 100 a 11) e i caprini (29 e 31) in singolare contrasto con le condizioni, che le provvidenze di Lodovico il Moro avevano creato, quando il Duca, per approvvigionare l'industria della lana vigevanese, aveva fatto importare numerosi ovini dalla Linguadoca. Il decadere della industria laniera, il ridursi progressivo delle aree pascolive spiegano lo scarsissimo numero di questi ovini, che sono sempre indice di una attività economica piuttosto estensiva.

(1) Vedasi G. Casalis, *Dizionario geografico-storico-statistico-commerciale degli Stati di S. M. il Re di Sardegna*, vol. XXV, Torino, 1854, pag. 119 e seg.

(2) I limiti comunali sono rimasti invariati a partire dal secolo XIX; nel secolo XVIII invece, in seguito al Trattato di Worms, del 13 settembre 1743, il comune di Vigevano fu decurtato di 9000 pertiche milanesi, pari a ettari 589, che si estendevano al di là del Ticino.

(3) Alla metà del secolo XVIII il bosco si presentava esteso (28.081 pertiche novaresi); assenti i castagneti; diffusissimo il vigneto (17077 pertiche) costituito dai cosiddetti *alteni*, cioè viti mantenute su alberi e alti pali per agevolare sui terreni piani la maturazione dei frutti. Estesa era anche la risaia (2269 pertiche). Vedi Prato, op. cit. pag. 71 e seguenti.

Lo stato soddisfacentissimo dell'agricoltura nel comune di Vigevano è in gran parte dovuto allo sviluppo della irrigazione: attualmente il 67,8 % della superficie agraria-forestale appare irrigata. La grande ricchezza d'acqua è fornita sia dai fontanili, sia dai fiumi, interessanti il territorio comunale anche per mezzo di canali, quali ad es., il Ticino ed il Terdoppio. Il terrazzo superiore viene irrigato, oltre che da numerosi piccoli cavi, soprattutto dal Naviglio Langosco, iniziato nel secolo xiv dalla famiglia patrizia che gli ha dato il nome, derivato dalla sponda destra del Ticino, nel territorio del comune di Cameri, avente una portata invernale di 18 mc. al secondo ed estiva di 52,5: irriga un comprensorio di 20.000 ettari.

I terreni del 2° terrazzo sono beneficiati dalle acque del Naviglio Sforzesco, di cui si è fatto cenno parlando delle vicende storiche vigevesi. Eseguito nel corso del secolo xiv, ampliato da Lodovico il Moro, deriva le acque dal Ticino, nel comune di Romentino, con una portata media di 12-14 metri cubi al secondo, e irriga un comprensorio di 14.000 ettari, perdendosi nelle campagne della Villa Sforzesca e S. Vittore. Le acque del Naviglio sono integrate poi da quelle della celebre Roggia Mora, che col nome di Roggia Nuova esisteva fin dal secolo xii: cambiò denominazione per i lavori fatti eseguire da Lodovico il Moro. La Roggia deriva le acque dalla Sesia nel comune di Prato Sesia e con una portata variante da 8 a 10 m³ al minuto secondo irriga un comprensorio di 7500 ettari nel complesso. Il terzo terrazzo, quello a contatto con le acque del fiume, viene irrigato da numerosi canali derivatori, fra cui la Roggia Castellana, che ricava le acque dal Ticino a circa km. 3 a valle del ponte ferroviario e stradale, con una portata di mc. 8 al secondo, e la Roggia Magna, uscente dal Ticino ad 1 km. a valle della derivazione precedente, con una portata di mc. 1,5 al secondo. La sezione occidentale del territorio vigevese viene, poi, anche irrigato dalle acque del Terdoppio, insieme con quelle del Naviglio di Langosco. Il torrente ha una portata media di mc. 3, una minima di 1 e una massima di mc. 20 al secondo.

B) *Industrie.* — Ma è soprattutto al fattore industriale che Vigevano deve il perchè del suo magnifico, attuale sviluppo. La città offre uno degli esempi più luminosi di quanto possa la tenace volontà di un popolo, teso alla sua affermazione economica, che vince anche condizioni naturali non del tutto favorevoli: perchè altrimenti come spiegare l'ascesa industriale vigevese quando si ponga mente al fatto

di per sé importantissimo che il centro è tagliato fuori dalle principali strade carrozzabili, dalle grandi arterie ferroviarie unenti le città padane più popolate? Non vi sono risorse minerarie negli immediati dintorni; unici fattori positivi, l'abbondanza di mano d'opera locale e nei comuni vicini, la discreta disponibilità di acqua per forza motrice. Il fattore *acqua*, anche per Vigevano, ha avuto la sua notevole importanza, perchè infatti non è da ascriversi al puro caso il sorgere dei primi stabilimenti della Vigevano moderna (cotone; 1836) proprio nella sezione nord-orientale della città, presso Porta Milano, a contatto con le acque del Naviglio Sforzesco. Ma anche questo elemento geografico viene più tardi sorpassato, quando incomincerà a fiorire l'industria delle calzature, enormemente sviluppatasi proprio in questi ultimi decenni, industria che non soggiace a impellenti bisogni geografici, essendo alimentata da forza elettrica e da materie prime quasi totalmente importate per le calzature di cuoio, al cento per cento per quanto riguarda quelle di gomma, la cui fabbricazione si può dire, ha soltanto un decennio di vita. È proprio per questi due tipi di industrie, diventate oggi la spina dorsale economica della città, che emerge in tutta la sua importanza costruttrice il fattore *volontà*, estrinsecatasi con un ritmo, una tenacia che raramente è dato di riscontrare altrove.

Naturalmente quando si afferma che l'attività industriale vigevenese è di data recente, non si vuol dimenticare a priori che anche in passato alcune industrie poterono fiorire e svilupparsi mirabilmente, come ci occorrerà di esemplificare nel corso delle pagine seguenti. Ma per molteplici ragioni soltanto il setificio ha potuto continuare la sua vita in epoca attuale, anche se, per il sorgere di tante altre attività, ha perduto gran parte del suo primitivo splendore.

L'importanza di Vigevano, quale centro industriale e commerciale, fu riconosciuto dallo stesso Napoleone I, quando, creato con decreto del 27 giugno 1811 un *Consiglio generale di Commercio, Arti e Manifatture* presso il Ministero dell'Interno a Milano, istituiva nel tempo stesso speciali Camere di commercio, arti e manifatture in piazze mercantili e manifatturiere: 11 furono le piazze del Regno Italico prescelte e fra queste Vigevano. Ritornata la città sotto il dominio di Casa Savoia, continuò a godere di grande reputazione, tanto che il 2 giugno 1815 Vittorio Emanuele I così si esprimeva: « *nei rapporti commerciali, dopo Torino e Genova, io colloco la mia buona città di Vigevano* ». Le parole dell'Augusto Sovrano hanno lievitato nel tempo, tanto che la città

viscontea, con il suo magnifico cammino, ha saputo rendersi sempre più degna dell'altissimo riconoscimento reale.

Verso la metà del secolo XIX, come fa fede il Casalis, nel suo Dizionario già citato, la città aveva grande importanza per l'industria serica: si accendevano annualmente dai 750 agli 800 fornelli, che costituivano le varie filature mosse a fuoco ordinario e a vapore entro e fuori il perimetro urbano, mentre per il lavoro delle sete lavoravano tutto l'anno diversi incannatoi ad acqua e a mano. Tra i vari stabilimenti il Casalis ne ricorda due situati nel sobborgo di Porta Milano (Predalate), a contatto con il Naviglio Sforzesco. Esistevano inoltre fabbriche di tele di lino, e canapa, un cotonificio, il tutto con circa 700 telai, di cui numerosi alla Jacquart, che davano prodotti largamente apprezzati in Italia e all'estero (1). Accanto a queste attività industriali, che costituivano la vera grande industria, ferveva poi l'artigianato, come orefici, librai, armaiuoli, coltellinai, calderai, stagnai, tintori e impressori di stoffe, macchinisti, scalpellini, fabbri ferrai, falegnami, tappezzieri, ecc.

È interessante notare come in questa rassegna delle forze economiche della Vigevano di un secolo fa non si faccia mai menzione dell'industria delle calzature, che ha le sue origini a partire dal 1872 e che, enormemente sviluppatasi nei decenni seguenti, dovrà, come numero di imprese, come quantità di maestranze e valore di produzione, superare tutte le altre attività economiche.

Il censimento industriale del 1911 dava presenti nel comune di Vigevano 304 imprese con un totale di 5448 operai, con un valore medio di 18 persone impiegate per azienda, cifra notevolissima causata dalla presenza di alcuni grossissimi stabilimenti, di cui faremo cenno in seguito. Due categorie industriali emergevano: le industrie tessili con 56 stabilimenti e 2576 operai, con la cifra cospicua di 46 addetti per opificio e quella utilizzante i prodotti dell'agricoltura, della caccia e della pesca (leggi in prevalenza le industrie delle calzature) con 191 esercizi e 2476 addetti.

Ventisei anni più tardi, il censimento industriale del 1927, darà un complessivo di operai quasi doppio, pari a 10.319 persone, suddivisi in ben 931 imprese, con un valore medio per esercizio di 11 operai. Questa diminuzione sensibile del quantitativo medio di mano d'opera

(1) Nella IV Esposizione di industria e belle arti, tenuta a Torino nel 1844, la ditta Ceriani e C. di Vigevano veniva premiata con medaglia d'argento, per i disegni, i colori, la tessitura, la tenuità dei prezzi delle stoffe.

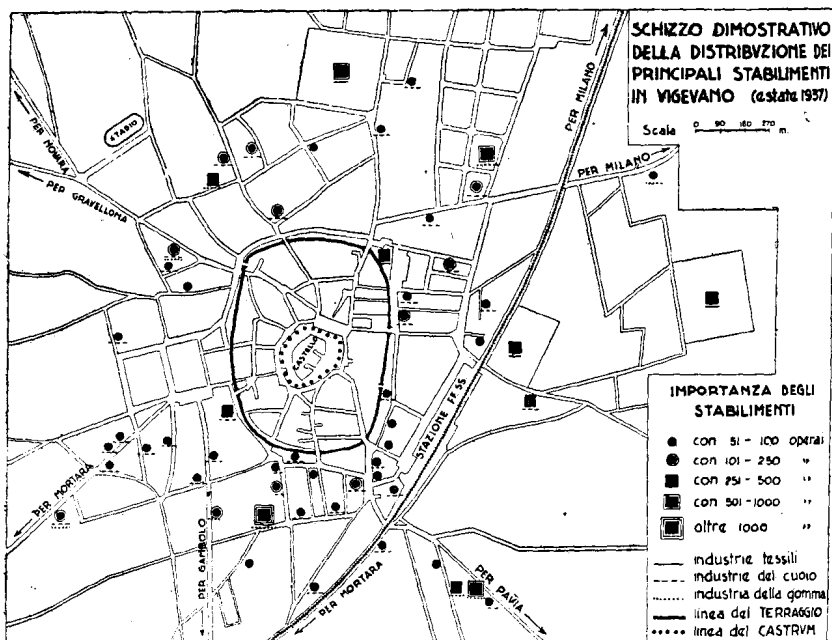
per stabilimento è dovuto, oltre che al diverso criterio di rilevazione, soprattutto al moltiplicarsi delle piccole aziende fabbricatrici di calzature, come bene si può comprendere scendendo ad un'analisi più minuta delle diverse categorie industriali: al primo posto stanno le industrie del vestiario, abbigliamento e arredamento con 448 esercizi e 6024 operai (13-14 addetti per azienda), in massima parte costituiti da calzaturifici; al secondo le industrie tessili (7 stabilimenti con 2223 operai, con la fortissima cifra di 317 operai per opificio), le quali hanno accentuato la tendenza ad unificarsi in imprese di grandi dimensioni. Da sole, queste due categorie assorbivano il 49% degli esercizi e l'80% degli operai. Tutte le altre attività industriali presentavano valori modestissimi, soprattutto se messe in relazione con il gran numero di esercizi e la scarsa quantità di mano d'opera impiegata.

Naturalmente anche il censimento del 1927 nulla ci dice dell'artigianato e, per ragioni cronologiche, delle industrie delle calzature di gomma, che hanno preso un magnifico sviluppo solo in questi ultimi anni. Ed ecco perchè mie particolari indagini presso l'ufficio di Vigevano dell'Unione Industriale Fascista della provincia di Pavia, portano la cifra degli occupati nelle varie attività industriali e artigiane a 16-17.000 unità nel 1937, cifra imponentissima che pone Vigevano ai primi posti fra i grandi centri industriali italiani e che appare costituito da 15.000 operai, occupati nella grande industria; da 1500-2000 artigiani. In questa massa sono compresi anche quei 2300 operai (in prevalenza donne), che giornalmente si recano dai comuni vicini a lavorare negli stabilimenti vigevanesi, spostamento notevolissimo di cui ci è occorso di parlare nelle pagine precedenti.

L'industria delle calzature di cuoio emerge con le sue 190 ditte e i suoi 6800 operai; segue quella delle calzature di gomma con 9 stabilimenti e 3600 operai; infine le industrie tessili, che come quelle della gomma, mantengono il carattere della grossa impresa. Accanto a queste attività sono da porre quelle dell'artigianato, forte di circa 600 ditte, così classificate: ben 172 calzaturifici, 88 che lavorano il ferro, 81 che si dedicano all'abbigliamento e 51 alla lavorazione del legno; le rimanenti si occupano di altre attività. La quasi totalità degli stabilimenti è concentrata in Vigevano città, quando si eccettuino piccoli opifici (cotonificio, calzaturificio, conceria, fabbrica di laterizi) nelle due frazioni di Sforzesca e Piccolini.

Per poter costruire la carta della distribuzione degli impianti industriali vigevanesi, mi son largamente servito dei dati, gentilmente

offertimi dall'Unione Industriale Fascista. Ho preso in esame tutti gli stabilimenti che nel 1937 avevano una maestranza di oltre 50 operai. Sono risultati circa 60 opifici, occupanti una media di 10.000 operai. Emergono otto stabilimenti con oltre 400 operai ciascuno e più precisamente una fabbrica di calzature di cuoio (S. A. Ursus Cuoio); tre stabilimenti per la fabbricazione delle calzature di gomma tanto



estive quanto invernali (S. A. Ursus Gomma; Società Fratelli Rossanigo; S. A. Gibili); i quattro opifici tessili, di cui tre cotonifici (Manifattura Gallo e i due stabilimenti Gianoli; il terzo opificio della ditta è nella frazione Molino del Conte nel comune di Cassolnovo) e un setificio (S. A. Filatura Cascami di Seta). Scaturiscono da questi pochi dati due considerazioni fondamentali e cioè la struttura a grande impianto moderno delle industrie tessili e della gomma; la tendenza spiccata, oserei dire individualistica, per gli esercizi di media grandezza nei riguardi dell'industria delle calzature di cuoio. Accenneremo più avanti allo sviluppo di queste attività fondamentali vigevanesi. Per ora si possono fissare i seguenti criteri circa l'ubicazione degli stabilimenti più importanti (con oltre 50 addetti):

1) La città vecchia, quella compresa nel perimetro del terraggio, non presenta alcun stabilimento di notevole dimensione. Questa mancanza è bene spiegata dall'antichità dei quartieri, quindi dalla utilizzazione completa dei lotti fabbricabili fin da epoca abbastanza remota, mentre le industrie attuali sono tutte di data recente, rimontando, al massimo, al principio del secolo scorso;

2) gli stabilimenti di una certa ampiezza circondano ad anello tutta la vecchia città; però, a bene osservare, il maggior numero di questi è situato nella sezione meridionale del centro abitato, nella zona compresa fra corso Torino e corso Pavia, ove prevalgono gli stabilimenti di media grandezza, quando si eccettui lo stabilimento dell'Ursus Gomma, costituiti in massima parte da calzaturifici (cuoio);

3) i maggiori stabilimenti sono tutti situati alla periferia del centro (eccezione fatta per l'Ursus Cuoio e l'Ursus Gomma) e tale tendenza è spiccatissima per i grandi stabilimenti tessili, sorti quasi tutti tra la fine del secolo XIX e il primo decennio del ventesimo, in aree lontane dal centro abitato. Ciò è perfettamente spiegato pensando al bisogno di larghe aree da costruzione da parte di queste industrie, al minor prezzo di queste aree, appunto perchè esterne, ai minori oneri fiscali: ed ecco il cotonificio Gallo (già Crespi), costruito nel 1898 in regione Morabassa, a nord della strada per Milano; il setificio fabbricato tra il 1897 e il 1903 in regione Aguzzafame; il 2° cotonificio Gianoli in regione Sardegna (1907), al di là della ferrovia. Questi due stabilimenti daranno vita alla frazione « Cascame », che oggi conta ben 6000 abitanti!

E la tendenza alla periferia è continuata anche in tempi recenti, con la costruzione del grandioso stabilimento Rossanigo (800 operai) a nord della strada per Milano, fra il cotonificio Gallo e la ferrovia; dei due grandi opifici (Gibili con 500 operai ed Eco Gomma con circa 300) nella sezione sud-orientale della città, al di là degli impianti ferroviari, lungo lo stradale per Pavia e sulla via Berceda, contribuendo al rapidissimo incremento demografico di quel quartiere.

Giova ora passare rapidamente in rassegna le principali attività industriali della città, includendo anche quelle che col volgere dei secoli andarono diminuendo d'importanza o addirittura scomparvero.

A) *L'industria della lana.* — Dell'importanza che tale industria aveva assunto in Vigevano sin dal secolo XV parlano chiaramente gli *Statuta Civilia et criminalia civitatis et Comitatus Vigevani*, editi a Milano nel 1532 e ristampati

nella stessa città nel 1608; sotto il titolo di *Statuta mercatorum, lanae et draporum* è un esteso complesso di norme giuridiche, che regolavano e disciplinavano l'arte della lana, vera e propria Corporazione di mestiere della gloriosa epoca dei comuni. Ci troviamo di fronte ad una organizzazione completa, regolata da norme rigorose, come fanno fede i numerosi articoli, che stabilivano il vigilante controllo e la selezione del prodotto prima che venisse portato sul mercato, sia nei riguardi della materia prima impiegata, sia per la confezione, per le misure, per gli ingredienti adoperati per la coloritura dei drappi. Nel suo insieme il prodotto doveva rispondere ai requisiti richiesti e i Consoli dell'Arte dovevano vigilare, avendo la facoltà di perquisire gli opifici e di applicare severe sanzioni ai trasgressori. Soltanto dopo che la merce veniva riconosciuta rispondente ai vari criteri, poteva essere messa sul mercato: proibita severamente, e questo è un indice dell'alto grado di perfezione raggiunta dall'industria in parola, era la vendita al minuto. Le maestranze risultavano fin da quell'epoca selezionate e divise in categorie a seconda della specialità, quali i filatori, i tessitori, i figuratori o disegnatori, i tintori, che dovevano ottenere una speciale patente di idoneità e finalmente quelli che preparavano i colli della merce che doveva essere spedita.

Esistevano poi norme, che dimostrano come l'industria fosse rigidamente tutelata dall'invadenza, vero e proprio regime di protezione (1), che impediva ai forestieri di portare prodotti lanieri da confezionare in Vigevano e ai lavoratori indigeni di manipolare drappi forestieri (2). Si stabiliva inoltre che tutti quelli che intraprendevano l'industria laniera dovessero prima iscriversi nel libro del Paratico (3); che l'operaio dimissionario volontariamente dovesse notificare al padrone tale suo proposito con il preavviso di giorni otto (4).

Questo insieme di norme così rigorose e di sapore così moderno, corporativo direi quasi, dimostra quale importanza avesse raggiunto l'industria laniera, cui aggiungeva novello impulso Lodovico il Moro, che nel 1486 faceva costruire la Villa Sforzesca (castello-fattoria) con annessa *cascina pecorara*, per l'allevamento razionale delle pecore, molte delle quali fatte venire dalla Francia meridionale, onde poter ottenere una materia prima sempre più selezionata. Che l'arte della lana fosse diventata la principale fonte della ricchezza vigevenese lo si desume da molti fatti, come quando il comune, pressato dalle continue richieste della Camera Ducale, per avere cavalli, lavoratori, denari per il rafforzamento della rocca e delle opere di difesa, non potendo più ricorrere a nuovi balzelli, si rivolse all'arte della lana, attingendo ai suoi capitali. La produzione doveva essere senz'altro esuberante rispetto ai bisogni locali, e doveva perciò essere parzialmente esportata tanto a Pavia, quanto a Milano, Piacenza, Novara, Lodi e in località più lontane, come è esplicitamente detto in un diploma di Francesco I Sforza del 13 settembre 1449.

Sotto l'impulso dato dal Moro l'arte laniera raggiunse il suo massimo splendore nella seconda metà del secolo XVI: poi a poco a poco incominciò a decli-

(1) *Quod forenses non possint conducere drapos ad fabricandum in Vigevano;*

(2) *Contra tingentes drapos forenses;*

(3) *Quod quilibet incipiens artem lanae faciat se scribere in libro Paratici;*

(4) *Quod laborator teneatur notificare mercatori quando vult ab eo discedere.*

nare, sopraffatta dalla fiorente industria serica, dalla concorrenza dell'industria laniera, sorta in tante altre città padane, verso le quali incominciò su vasta scala l'emigrazione di provetti tessitori e tintori, tanto che il Senato di Milano il 5 maggio 1554 emanava un decreto, che impediva tale esodo agli artefici della lana e tintoria con grana e cremisino, sotto minaccia di pene gravissime, non esclusa la galera. Con tutto questo l'arte decadde paurosamente tanto da essere oramai soltanto più un ricordo nella 2.^a metà del secolo XVII, nè è più rifiorita nei secoli posteriori.

B) *L'industria della seta.* — Anche questa attività deve il suo magnifico sviluppo a Lodovico il Moro, che, bene a ragione, si può definire il benefattore di Vigevano. Egli fece trasportare dalle provincie di Vicenza e di Verona una grande quantità di piante di gelso (1) per la coltura dei bachi da seta, che fece piantare nelle sue vaste tenute (Sforzesca), facendo nel tempo stesso affluire in Vigevano mano d'opera specializzata. L'industria della seta ben presto attecchì, assorbendo gran parte dei capitali, prima adibiti all'arte della lana, tanto che ai primi del secolo XVII Vigevano è già considerata come città eminentemente industriale e lo storico Gianolio ci avverte che verso la metà del secolo il numero degli operai impiegati in tale attività era grandissimo, tanto da indurre il Senato di Milano, in nome di Carlo II, re di Spagna e duca di Milano, a riformare l'antica Università dei Mercanti, con lettere patenti del 19 novembre 1686. Anche quando Vigevano passerà sotto il dominio della Casa di Savoia, l'attività industriale serica continuerà ad essere la sua principale ricchezza. Preziose informazioni dell'epoca (Castellamonte) ci rendono edotti che, intorno alla metà del secolo XVIII, nella sola Vigevano e nei suoi corpi santi funzionavano 305 telai da stoffe, eserciti da 144 proprietari, coadiuvati da 279 operai e 251 garzoni; 50 telai da bindelli grandi, posseduti da 22 mercanti con 47 lavoranti e 14 garzoni; 521 telai da bindelli piccoli appartenenti a 413 principali, che davano lavoro a 516 operai. Inoltre esistevano 11 tintorie con 29 lavoranti. Fornivano la materia prima 15 filatoi doppi e 11 semplici, che davano una produzione annua di 42.000 libbre di seta.

Varia e complessa era la produzione, che riguardava tanto drappi, quanto tappezzerie, nastri, calzette, stringhe, ma soprattutto fazzoletti di seta, rinomatissimi sui vari mercati.

Nonostante questo magnifico sviluppo, si avvertivano sintomi di una vicina decadenza, dovuta (Castellamonte) alla poco scrupolosità commerciale di alcuni industriali minori, al peggioramento della qualità delle stoffe, soprattutto dei fazzoletti, alla introduzione nelle tinture di ingredienti atti ad accrescere frau-

(1) I gelseti si andarono diffondendo in tutta la plaga, senza per altro assumere l'importanza di altre regioni italiane pedemontane. La causa principale, credo, sia stata l'estendersi delle risaie, che coll'andare del tempo hanno grandemente ridotto il numero delle piante (chiamate localmente *moroni*). Un tale stato di cose già l'avvertiva il Castellamonte, quando scriveva « non essere atti li terreni risati, per le quantità d'acque che s'introducono, ai piantamenti dei moroni ». Attualmente il comune di Vigevano ha una produzione annua di foglie di 6000 q.li; i comuni limitrofi presentano le seguenti quantità: Cassolnovo 800; Gravellona 2200; Cilavegna 4300; Parona 1000; Mortara 12.000; Tromello 2000; Gambolò 7800; Borgo S. Siro 1234; Besàte 242; Morimondo 500; Abbiategrasso 600.

dolentemente il peso delle stoffe, ecc. Ma la causa vera della decadenza incipiente era insita nel sistema economico allora vigente, nelle restrizioni molteplici che si opponevano ad un rigoglioso fiorire dell'industria nobilissima. Con tutto ciò Vigevano saprà lottare vittoriosamente contro ogni ostacolo tanto che nel 1758, in un nuovo rilevamento, il complesso industriale apparirà in aumento: i telai da stoffe salgono da 305 a 311 unità; quelli da bindelli grossi da 50 a 56; quelli da bindelli piccoli da 521 a 596. E che il commercio serico fosse in piena attività lo dimostra il ricorso dell'Università dei Mercanti di seta della città di Vigevano per ottenere la libera facoltà di comprare ovunque e massime nelle provincie di Novara, Lomellina, Oltre Po, tutta la quantità di gallette e seta necessaria (1758-1759). Nel 1787, quando fu fatta una generale inchiesta sulla industria serica in occasione di una forte crisi di disoccupazione, Vigevano veniva al terzo posto fra i grandi centri industriali degli Stati di S.M. il Re di Sardegna: 36 filatoi e 816 operai, superata soltanto da Racconigi (33 filatoi e 4000 operai) e Torino (978 operai) (1).

Anche il Casalis ci parlò dell'importanza grande di Vigevano nel campo serico nella prima metà del secolo XIX: annualmente si accendevano dai 750 agli 800 fornelli, che costituivano le varie filature, poste in moto tanto a fuoco ordinario quanto a vapore entro e fuori il perimetro urbano, per il dipanamento dei bozzoli, mentre per la lavorazione della seta si alimentavano tutto l'anno diversi incannatoi a mano e ad acqua.

I numerosi opifici andarono via via estinguendosi, assorbiti dal grandioso stabilimento dei fratelli Bonacossa, costruito fuori l'antica Porta Bronzone (ora via Rocca Vecchia) nel 1871, successivamente ingrandito dopo l'incendio del 7 gennaio 1877. Attualmente tale opificio non funziona più.

Ha avviato al progressivo decadimento di questa industria la costruzione del grande *Cascamificio* in regione Aguzzafame, iniziato nel 1897 e ultimato in ogni suo impianto nel 1903. La forza motrice è data parzialmente dalle due centrali idroelettriche poste sul cavo Quintino Sella, quella di Tornaco, della potenza di 700 cavalli, e quella di Gravelona Lomellina (Crocetta), sviluppante 711 cavalli di energia.

Lo stabilimento, di proprietà della S. A. Filatura Cascami Seta, che impiegava nel 1924 1000 operai, scesi a 450 nel 1937, ha arrecato notevoli conseguenze nel campo demografico e urbanistico di Vigevano, contribuendo al sorgere della frazione *Cascame* (60 ettari e 6000 famiglie attualmente), dotata di chiesa parrocchiale, scuola, al di là degli impianti ferroviari, quartiere che ha mante-

(1) La materia prima veniva ricavata dall'allevamento dei bozzoli, chesi effettuava tanto nel comune di Vigevano quanto in quelli vicini. Alla metà del secolo XVIII Vigevano produceva intorno ai 3800 rubbi di bozzoli (35.000 kg.), superando largamente i comuni vicini (Cilavegna e Gambold, ad es., con una produzione di 21-22.000 kg. ciascuno). Nella prima metà del secolo XIX la produzione vigevanese salì a 45-55.000 chilogrammi; cui si deve aggiungere quella del territorio limitrofo con un complesso di 340-350.000 kg.

L'allevamento dei bachi era talmente curato che in Milano, Varese, Pavia e in alcuni dipartimenti della Francia si esponevano al pubblico cartelli appositi, con la scritta: *semente dei bachi da seta di Vigevano*. Attualmente questa attività è quasi scomparsa del tutto.

nuto sino ad oggi caratteristiche peculiari salienti di centro rurale-operaio, quasi completamente avulso dalla vita cittadina.

C) *L'industria del cotone.* — Terza in ordine di tempo e d'importanza, dopo l'industria delle calzature di cuoio e della gomma, è l'industria del cotone, che rimonta al 1836, anno in cui il marchese Apollinare Rocca-Saporiti affittava ai signori Benedetto Corsiglia e Biagio Figari il molino Predalate (Porta Milano) usufruente delle acque del Naviglio Sforzesco: veniva così impiantato il primo stabilimento industriale per la filatura del cotone. Dopo varie vicende lo stabilimento, ricostruito dopo l'incendio del 4 novembre 1881, passava di proprietà della ditta Gianoli, che rilevava anche lo stabilimento di Molino del Conte (Cassolnovo) impiantato nel 1882 e che costruiva un nuovo impianto in regione Sardegna nel 1907. Intanto Giuseppe Crespi costruiva in regione Morabassa un grandioso stabilimento per la filatura e tessitura del cotone nel 1898, passato più tardi alla ditta Gallo. Questi quattro opifici davano lavoro a circa 2300 operai e sono tuttora in piena attività, quantunque le maestranze siano notevolmente diminuite (1500 operai complessivamente nel 1937). Allo sviluppo dell'industria cotoniera, che ha sempre avuto carattere moderno, concentrata in pochi ma grandiosi stabilimenti, si deve gran parte dello sviluppo topografico del centro nella sezione settentrionale, al di là del corso Cavour (strada per Milano) e a oriente, oltrepassata la ferrovia.

D) Una industria particolare fu quella dei *cappelli di feltro*, sviluppatasi per alcuni decenni del secolo scorso, ma scomparsa dopo il 1885. Eccelleva per la fabbricazione a mano ma ben presto fu superata e vinta dall'industria del cappellificio moderno, che si sviluppava a Monza e ad Alessandria (Borsalino). Tale industria non ha impresso una sua fisionomia particolare alla città e si deve ricordare come una vera e propria curiosità economica.

E) *L'industria delle calzature di cuoio.* — Giungiamo così all'industria fondamentale vigevanese, quella che doveva arrecare le conseguenze più notevoli nel campo dell'artigianato ed economico generale della città, colmando le deficienze causate dal progressivo decadimento dell'industria serica e dalla stazionarietà dell'industria cotoniera. È la penultima delle attività industriali della città sforzesca in ordine di tempo, la prima per numero di opifici e di maestranze. È veramente l'industria che sorge per la tenace volontà di intelligenti e infaticabili industriali, perchè nessuna speciale condizione geografica poteva indicare Vigevano come sede di tale attività economica.

Le origini furono oltremodo modeste: nel 1872 i vigevanesi Luigi e Pietro Bocca con il cognato Madonnini impiantavano il primo stabilimento per la fabbricazione a mano di calzature per bambini e donne e di pantofole (in tutto trenta operai) in via Beccheria, ora via Giorgio Silva (proseguimento verso la Piazza Ducale della via Cesarea). È interessante notare come per tale industria l'origine avvenga proprio nel cuore della città vecchia, appunto per le modestissime esigenze di energia e di spazio richieste da quella industria allora nascente. Nel 1877 il Madonnini fondava un suo laboratorio in corso Umberto I

(allora corso Principe Umberto), mentre Luigi Bocca si trasferiva nel 1882 in via del Teatro (ora via G. Merula), rimanendo sempre nell'orbita della città antica. Queste tre aziende si devono considerare come le progenitrici della futura grande industria, perchè furono scuola e tirocinio per quelli, che diventeranno, in seguito, i principali esponenti dell'industria calzaturiera vigevanese.

Verso il 1887-1888 veniva a Vigevano, dalla natia Lodi, Pietro Giulini, intraprendente e volenteroso, che con il concorso di alcuni vigevanesi impiantava ed ingrandiva il suo laboratorio, producendo diversi tipi di calzature, cucite a rovescio dando un tale impulso da farsi una clientela in tutta Italia. Aumentando sempre più le richieste, il Giulini pensò di ingrandire la sua officina, trovando aiuti finanziari a Milano. Sorse allora il *Calzaturificio Nazionale*, con sede sul corso Novara ove attualmente è lo stabilimento Mainardi, che con una maestranza di circa 300 operai fabbricava tutti i tipi di calzature per bambini, ragazzi, signore. La prima macchina per cucire le suole (anteriormente non si conoscevano altre macchine per calzature all'influori di quelle Singer per giuntare tomaie) fu portata da Genova in questo stabilimento.

L'industria delle calzature di cuoio accenna ad un aumento considerevole sia come complesso di maestranze, sia per la produzione annuale; mentre avverte una contrazione nel numero delle ditte. Ciò significa che anche in questo ramo industriale si tende ad una maggiore concentrazione, per vincere le inevitabili difficoltà finanziarie, che si incontrano in periodi economici così eccezionali come quelli che il mondo attualmente attraversa. Infatti mentre nel 1929 il numero delle ditte era di 250, esso è di 218 nel 1931, di 185 nel 1933, di 195 nel 1935, di 190 nel 1936; negli stessi anni gli operai salgono da 5626 a 6000, a 6493, a 6930 nel 1935, per scendere a 6800 nel 1936: il quantitativo prodotto è invece in generale aumento, salendo da 7,25 a 9 milioni di paia alle due date estreme.

A questa produzione, offerta dalla grande industria, si deve aggiungere quella specializzata dell'artigianato, che in Vigevano scrive una delle pagine più interessanti della storia economica dell'Italia moderna. Sono ben 172 ditte con centinaia di provetti operai, che versano sul mercato quelle calzature di lusso, che ci hanno quasi completamente emancipato dall'estero.

Accanto a questa formidabile industria vivono molte altre attività economiche, di quella sussidiarie, quali la fabbricazione di macchine per calzaturifici (la ditta Ferrari Antonio, con 51 operai, è la prima fabbrica italiana che ha prodotto macchine per calzature); conterie (la più antica è quella della ditta Ceretti con 30 operai, sorta ad Intra verso il 1850, trasferitasi a Vigevano nel 1875); lavorazione del legno per fabbricare suole e tacchi di legno per calzature (ditta Zanoletti con 55 operai; Portalupi e C. con 50); produzione di scatole per la spedizione delle calzature (ditta Crespi con 50 operai) ecc.

F) *L'industria delle calzature di gomma.* — Ultima industria in ordine di tempo, ma divenuta la 2ª per importanza di impianti, di maestranze e di produzione è quella delle calzature di gomma e della lavorazione della gomma in genere. La materia prima è totalmente importata, soprattutto dalla Malesia Britannica e dalle Indie Olandesi, dal Congo Belga, dal Brasile.

Il primo stabilimento rimonta al 1929. Lo sviluppo è stato grandioso, impressionante: nel 1929 un solo impianto con 50 operai; 3 nel 1931 con 780 persone occupate; si balza a 7 e 3300 nel 1935, a 9 con 3600 operai nel 1936! Di pari passo è aumentata la produzione: dalle 15.000 paia di calzature di gomma nel 1929 si balza a 6 milioni sette anni dopo.

La produzione riguarda scarpe, soprascarpe, gambali, stivaloni di gomma, trovando largo smercio in tutta Italia, ma principalmente nell'immediato retroterra economico, ove l'immensa quantità d'acqua (risaie, marcite, prati, ecc.) ha reso sempre più popolare, anche nelle masse lavoratrici, l'uso delle calzature di gomma. Questa industria ha caratteristiche veramente moderne, concentrata com'è in grandiosi stabilimenti, situati alla periferia della città, al cui recente sviluppo hanno potentemente influito.

Nella sezione settentrionale sono da ricordare la ditta Mainardi (250 operai) sul corso Novara, che si è specializzata nella lavorazione del cuoio e della gomma; la ditta Dondè (300 operai) per la lavorazione della gomma sulla via Madonna dei Sette Dormienti; la ditta Rossanigo, attualmente al 2° posto come importanza, con stabilimenti vastissimi (mq. 20.000), con una maestranza di ben 800 operai, in prevalenza donne, impianti sorti a nord del corso Milano.

Al di là della ferrovia, lungo la strada provinciale per Pavia e sulla via Berceda sono sorti i due grandi stabilimenti Gibili (500 operai) ed Eco Gomma (300 operai), per la fabbricazione di calzature di gomma, estive ed invernali, ditte che hanno contribuito al recente sviluppo di questo quartiere extra-urbano, che sta assumendo sempre maggiori proporzioni.

Nella parte meridionale della città ecco il grandioso stabilimento dell'Ursus Gomma, sulla via S. Giacomo. Fondato nel 1931, esso giornalmente dà lavoro a ben 1200 operai, di cui 400-500 provengono dai paesi vicini; per il 70 % la maestranza è costituita da donne. In media vengono trasformati ogni giorno 15 quintali di materia prima, proveniente dalle Indie Olandesi, dal Congo Belga, dal Brasile, con una produzione giornaliera di 15-20.000 paia di scarpe. Il prodotto fondamentale dello stabilimento è costituito dagli stivaloni.

Sul corso Genova sorge lo stabilimento Ilce (180 operai) per la produzione di calzature di gomma tanto estive quanto invernali; sul corso Torino, alla estremità del centro abitato, lo stabilimento Masera (oltre 200 operai) per la lavorazione della gomma e del cuoio.

Nell'insieme la produzione della città sforzescia di calzature di gomma e di cuoio è salita da 7,26 milioni di paia nel 1929 a 15 milioni nel 1936, *costituendo oltre un terzo della produzione complessiva italiana.*

Tanto magnifico fervore di opere trova il suo crisma e il suo riconoscimento ufficiale nella *Settimana Vigevanese* (5-14 ottobre), tenuta annualmente dal 1931 al 1936, rassegna delle attività e dei prodotti industriali e dell'artigianato vigevanese e mostra nazionale del cuoio e dei pellami. Nel 1937 tale rassegna non fu tenuta e rimandata al 1938 in altra epoca dell'anno.