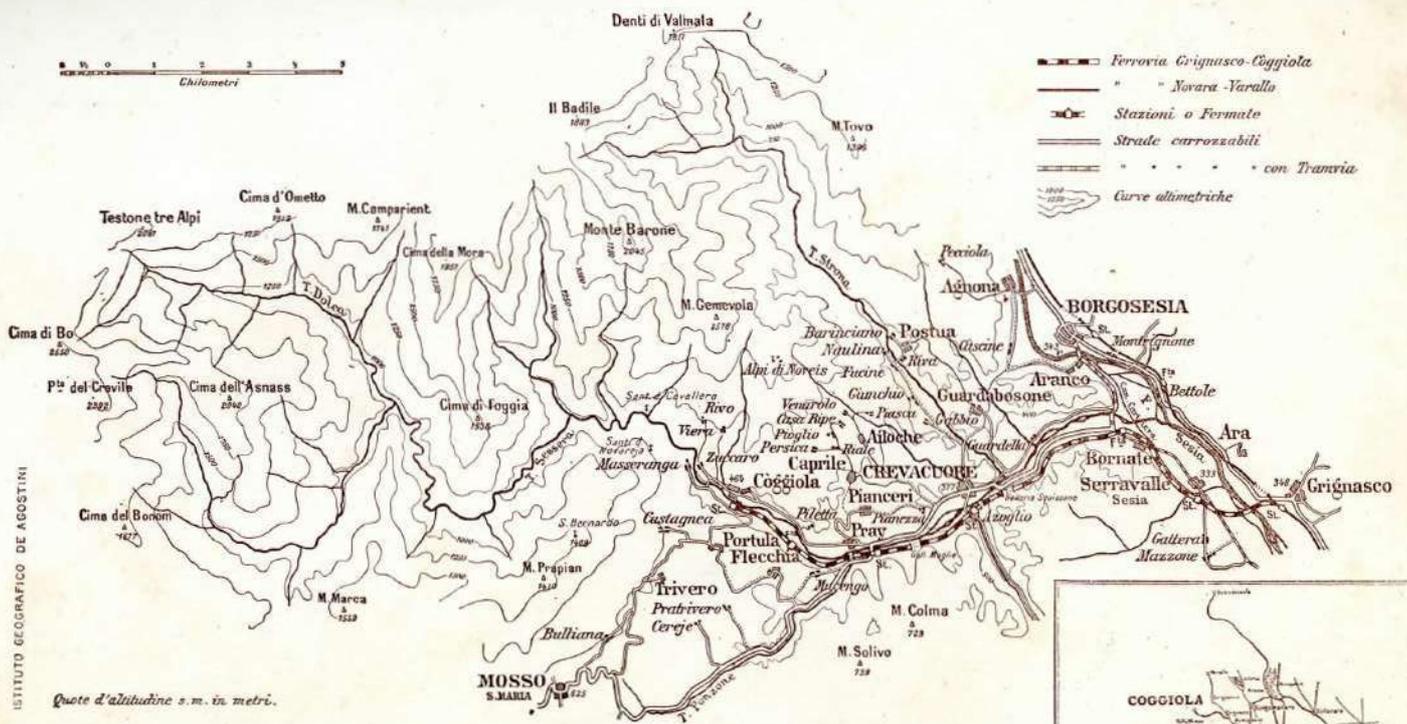




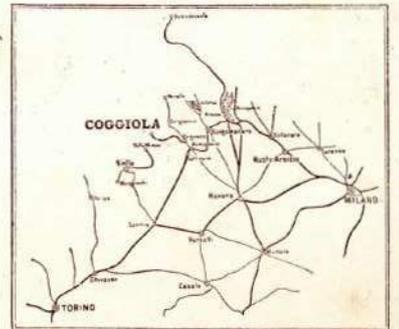
LA
V
ALLESESSERA
ILLUSTRATA

sile
0"

DocBi
Centro Studi
Biellesi



Carta topografica della Vallesessera
 colla nuova ferrovia.



PREMIATA TIP. G. AMOSSO

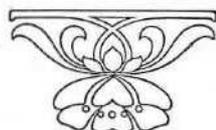
La Vallesessera illustrata

Le sue industrie - La sua Ferrovia - I suoi Comuni

MEMORIE e NOTIZIE

raccolte e pubblicate per cura del Comitato Promotore

inaugurandosi la Ferrovia



BIELLA

PREMIATO STABILIMENTO TIPO-LITOGRAFICO G. AMOSSO

VIA UMBERTO, 48.

1908



Coggiola e il Monte Barone.



I.

Le industrie della Vallesessera.

Posta sul confine nord-est del Circondario di Biella, al quale amministrativamente appartiene, la Vallesessera prende il nome dal torrente Sessera che scaturendo a levante della Cima Bo la percorre per una lunghezza di circa quaranta chilometri, e va a versarsi nel Sesia in territorio del Comune di Bornate. Appartengono alla Vallesessera le due valli confluenti del Ponzone e dello Strona di Postua. La prima, a destra, discendendo da Crocemosso, attraversati i territori di Trivero e Flecchia, va a finire a Pianceri dove le acque del Ponzone si sposano a quelle del Sessera. La seconda, a sinistra, dalle falde orientali del Monte Barone discende a Postua e giunge a Crevacuore dove il Sessera riceve le acque dello Strona.

Singolarmente stretta e selvaggia nella parte superiore, nella quale non trovasi traccia di altre abitazioni fuori di quelle che temporaneamente servono nella stagione estiva agli alpigiani, la valle comincia ad essere abitata e coltivata solamente nella parte inferiore e per un percorso di poco più di sedici chilometri là

dove le falde dei monti si scostano alquanto, e le acque del Sessera possono utilizzarsi come produttrici di forza motrice.

Interessante per il geologo, come dimostrò Quintino Sella inaugurando nel 1864 la prima riunione della Società Italiana di Scienze Naturali in Biella, la Vallesessera offre pure non spregevoli attrattive all'alpinista che ne salga le montagne. Il panorama che si gode dalla cima del Monte Barone (m. 2043) è fra i più ammirati, sia l'occhio nostro si volga verso il piano, e sia, specialmente, si guardi a nord verso il Monte Rosa.

Meno vasto, ma non meno interessante per la configurazione variata delle sottostanti terre, è pure quello che offre lo storico Monte Rubello (m. 1405), chiamato ora San Bernardo dal nome del Santo titolare della cappelletta costruttavi sulla cima dopochè il 23 Marzo 1305 le truppe del Vescovo di Vercelli vinsero e presero prigionie Fra Dolcino, che, fuggito dalla Vallesesia, erasi colà coi suoi seguaci rifugiato e trincerato, come ne sono testimonio alcuni resti delle fortificazioni oggidì ancora esistenti e riconoscibili.

Ma più che la sua costituzione geologica, i panorami dei suoi monti, e le sue bellezze naturali, la Vallesessera vanta le sue industrie, di cui, fra tutte, importanti quelle della lana e della carta.

L'arte della lana vi ha origini molto antiche, specie nei Comuni di Trivero e Portula, nei quali quell'arte risale a parecchi secoli indietro. L'abbondanza della materia prima, prodotta dai numerosi greggi ovini che i ricchi pascoli di quelle regioni permettevano di allevare, fu certamente la causa determinante per la quale ebbe a stabilirsi colà la lavorazione della lana.

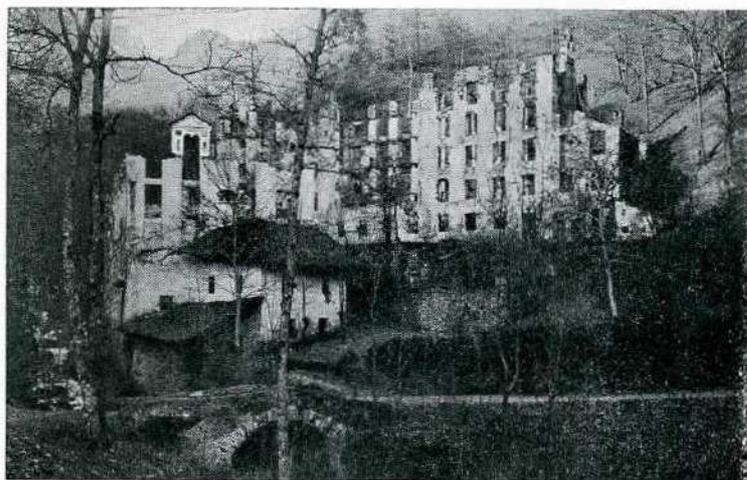
Lavorazione primitiva e casalinga, si può affermare che essa fece per una lunga serie di secoli un lanificio di ogni casa; e



Fabbrica Bozzalla-Molinè (Castagnea) collo sfondo del S. Bernardo.

tale si mantenne fino a tanto che l'introduzione delle macchine venne a trasformarla, e cioè fin verso il primo quarto del secolo scorso. In quel torno di tempo Pietro Sella, vincendo le difficoltà di conoscerle ed acquistarle in Inghilterra, ove erasi recato nel 1816, e le difficoltà opposte dal Governo piemontese pauroso che l'introduzione delle macchine togliesse il pane agli operai, impiantava in Vallemosso il primo lanificio biellese a lavorazione meccanica.

L'esempio suo non tardò ad essere imitato dai lanaioli di Trivero e Portula, i quali, pur continuando a risiedere nelle



Opificio Bozzalla-Pel.

borgate alte di quei Comuni, si diedero ad usufruire le piccole ed incostanti forze motrici ricavabili dai torrentelli che ne solcano i territori. Rimangono a ricordo di quei primi tentativi le tracce di vecchi opifici ora abbandonati. Presso la borgata Castagnea di Portula lungo la strada che conduce al Santuario della Novareia, sulle falde del San Bernardo, che lo sovrasta, esiste ancora in sufficiente buona conservazione l'opificio già appartenente alla famiglia Bozzalla-Moliné che verso il 1857 trasportò la sua industria a Biella. Esso usufruiva le acque del

riale Carnaccio, così chiamato in memoria della carneficina che vi avrebbero fatta i soldati del Vescovo di Vercelli nel 1305 nella battaglia contro i Gazzeri di Fra Dolcino.

Poco sotto, e mosso dalle stesse acque, eravi l'opificio della famiglia Bozzalla-Pel, del quale ora rimangono le rovine solamente, non essendo stato ricostruito dopo che un incendio lo

ebbe a distruggere non molti anni or sono.



Giuseppe Antonio Bozzalla.

Ma presto si manifestò il bisogno di ricercare altre località più ricche di forze motrici, e noi vediamo circa il 1840 i Bozzalla-Cassione e gli Ubertalli-Carbonin discendere da Castagnea a Coggiola, dove il Sessera, più ricco di acque, offriva mezzo di ricavarne forze motrici più importanti, usufruendo quelle che già servivano ad antichi molini, a vecchie fucine per la lavorazione del ferro, ed anche ad una pri-

mitiva fabbrica di carta. Il primo a trasportarvi l'opificio suo fu Giuseppe Antonio Bozzalla-Cassione che da semplice operaio tessitore era già pervenuto ad impiantare in Castagnea un avviato opificio laniero. Lo seguirono, poco dopo, i fratelli Giacomo e Carlo Ubertalli-Carbonin. Il Bozzalla acquistava un mulino in Borgata Formantero e poi una vecchia fabbrica da carta (La Folla) nella stessa borgata, sostituendovi la lavorazione meccanica della lana. Gli Ubertalli, resisi rilevatori di un mulino in Borgata Zuccaro, posero le prime basi di quel lanificio che non doveva tardare ad essere uno dei più importanti.

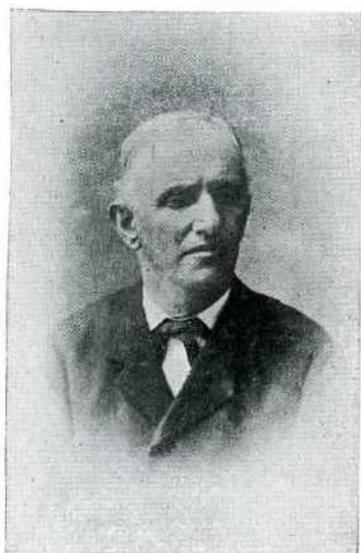
E quello che si verificava in Coggiola, venne verificandosi

anche negli altri Comuni della Valle. Masseranga e Granero, due borgate di Portula in riva destra del Sessera, videro poco alla volta sorgere gli opifici Lesna, Bruno-Ventre, ecc. Pray, che già aveva visto iniziarsi la lavorazione della lana da una famiglia Aimone di Coggiola, salutò il suo progredire nell'impianto del lanificio Lora-Totino, e Pianceri vide il suo vecchio mulino mutato in un grandioso opificio dalla famiglia Cerino-Zegna discesavi da Trivero.

L'apertura della strada provinciale lungo la Valle del Ponzone favorì l'impianto di opifici sulle sponde di quel torrente, e noi vediamo esservi trasportati quelli dei Loro-Piana, dei Zignone, e di



Giacomo Ubertalli.



Carlo Ubertalli.

tanti altri che prima esercivano l'industria laniera casalinga nelle loro case site nelle borgate alte di Trivero.

Attualmente l'industria laniera in Vallesessera, fra piccoli e grandi, conta oltre cinquanta opifici: impiega tremila e quattrocento cavalli dinamici, dei quali mille e quattrocento tratti da ruote idrauliche o da turbine, circa mille da motrici a vapore, e altri mille da energia elettrica trasportatavi dalla lontana Valle di Aosta, o creatavi sul luogo. Oltre quattromila operai lavorano negli opifici; un migliaio e mezzo di telai meccanici vi battono, e sono in azione oltre quaranta mila fusi. Se si risale col pensiero a non tante decine di anni or sono, e si consultano le statistiche

di quei tempi, è veramente consolante e lusinghiero il progresso fatto. Nel 1883, quando si allestivano le prime statistiche per dimostrare la necessità della costruzione di una ferrovia in Vallesessera, l'industria laniera impiegava appena mille e cento cavalli dinamici, di cui novecento idraulici e duecento a vapore: dava lavoro a poco più di tremila operai; dei mille e settecento telai allora esistenti solo quattrocento quaranta erano meccanici, e gli altri ancora tutti a mano.

Non meno antica e non meno importante è pure la industria della carta, la quale, sebbene ora sia rappresentata da due soli stabilimenti, fu un giorno esercitata in parecchi dei Comuni della Valle, e fra i due stabilimenti superstiti si onora di annoverare il primo e più importante stabilimento cartario dell'Italia, la Cartiera Italiana di Serravalle-Sesia.

La fabbricazione della carta in Serravalle-Sesia fu introdotta dai Conti Salomone, i quali, come narra Severino Pozzo nelle sue Memorie Storiche di quel Comune, nel 1561 comperavano da Filiberto Ferreri Fieschi il feudo. Risulta da antichi documenti che essi, per mettere in moto dapprima una loro fucina onde preparare strumenti rurali, si sono serviti del canale che fin dal decimoquarto secolo era stato costruito per derivare dal Sessera, poco sotto Crevacuore, l'acqua occorrente sia per l'irrigazione dell'agro alla destra del Sesia, sia per innondare le fosse del Castello di Serravalle, e sia per la macina dei cereali, per la pilatura dell'orzo, del miglio, del panico e per gramolare la canapa. Alla fucina venne poco a poco sostituendosi una cartiera o battitore, come allora si chiamava.

Non si conosce l'epoca precisa di questa trasformazione: pare si possa fissarla verso il declinare del decimosesto secolo, e cioè quando pure vi ha memoria che sorsero le cartiere di



Cartiera Italiana (Serravalle Sesia).

Valduggia, di Rocca-Pietra, di Varallo e Borgosesia in Vallesesia, e di Crevacuore e Coggiola in Vallesessera.

La cartiera dei Conti Salomone passò, in affitto, nel 1750 a certo Della Negra, nel 1770 a Piola Bernardino, e nel 1787 alla famiglia Avondo. Questa ne migliorava grandemente i metodi di lavorazione, ma poi l'abbandonava per trasportare la sua industria a Crevacuore dove prese a far valere una antica cartiera già appartenente agli eredi del Principe di Masserano.

Nel 1800 però gli Avondo ritornavano a Serravalle, e comperatavi la cartiera dei conti Salomone cogli annessi molini, castello, e ragioni di acqua, posero le basi di quello stabilimento, che sotto le intelligenti cure del Cav. Pietro Avondo e del Comm. Carlo Alberto Avondo, non tardò a conquistarsi uno dei primi posti fra le cartiere d'Italia. I fratelli Avondo, già premiati per i prodotti della loro cartiera nella Esposizione del 1858 in Torino, in quella del 1861 in Firenze, presentavano nell'Esposizione Internazionale di Londra del 1862 un



Carlo Alberto Avondo.

completo assortimento di carta a macchina di ogni qualità dalle più ordinarie alle più fine, per scrivere e per stampa, ed i loro prodotti furono riconosciuti tali da non temere il confronto con le migliori fabbriche francesi, e furono premiati con medaglia. Nella mostra mondiale di Vienna nel 1873 i fratelli Avondo esposero pure i loro prodotti, e riportarono la medaglia del progresso.

Ed appunto nel 1873, sotto la direzione generale del Comm. Carlo Alberto Avondo, e la gerenza della Cartiera di Serravalle-Sesia del Cav. Pietro Avondo, fu costituita in Torino la Società

Anonima Cartiera Italiana, la quale, fin da quell'anno, pose le fondamenta di un nuovo grandioso stabilimento, e si compirono gli studi per la derivazione della forza motrice dal Sesia, in aggiunta a quella già usufruita dal Sessera. Il canale, che doveva portare sei metri cubi d'acqua, partendo dal territorio di Aranco arriva alla Cartiera con un percorso di 4000 metri di cui 361 in galleria, e 114 sopra un magnifico ponte obliquo sul Sessera a sei arcate.

Ora la Cartiera Italiana, che, oltre agli Stabilimenti in Serravalle-Sesia, ha impiantato altro importantissimo opificio per



Pietro Avondo.

la produzione della pasta di legno in Quarona (Vallesesia), e da quello trasporta anche a Serravalle una parte di forza motrice mediante l'energia elettrica, è universalmente riconosciuta come il primo e più importante di tutta Italia.

Delle altre antiche cartiere impiantatesi in Vallesessera più non rimane traccia, poichè quella già della Ditta Giuseppe Antonio Bassotto in Crevacuore ed ora della Ditta Baglione e C.ⁱ è relativamente

recente non risalendo essa oltre la seconda metà del secolo scorso.

L'industria della carta quindi ha in Vallesessera due soli stabilimenti, ma è singolarmente importante, poichè da sola dà lavoro a circa duemila operai, ed impiega non meno di cinquemila cavalli dinamici, di cui tremilaquattrocento idraulici, seicento a vapore, e mille elettrici.

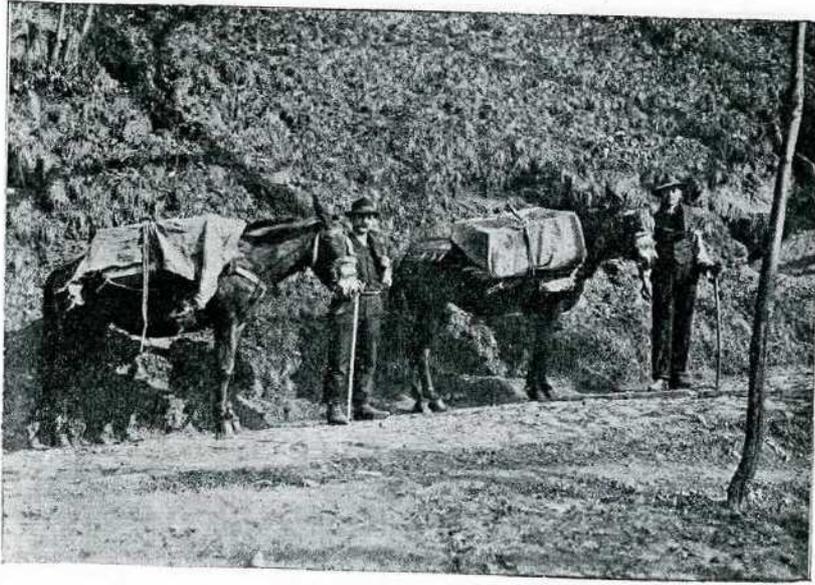
Anche per quest'industria il confronto delle statistiche d'oggi con quelle del 1883 è oltremodo significante e confortante, e dimostra quanto progresso siasi fatto. Nel 1883 i cavalli dinamici impiegati toccavano appena i milleseicento di cui soli trecento a vapore, e gli operai non superavano di molto il numero di mille.

Se al movimento industriale e commerciale, al quale danno luogo gli stabilimenti di pannilana e le due cartiere, si aggiunga quello di altre piccole industrie (tessitura casalinga del cotone, e del lino e della canapa; ferriere e fonderie; fornaci da calce e mattoni; cave di pietrisco, ecc.), quello della esportazione dell'abbondante produzione di frutta che in alcuni Comuni (Sostegno, Castelletto-Villa, Villa del Bosco, Postua, Guardabosone, ecc.) rappresenta un considerevole valore, e finalmente quello a cui dà luogo la necessità di importare nella Valle tutte o quasi tutte le materie alimentari per il sostentamento della sua fitta popolazione che quasi supera quella di tutto il circondario della Vallesesia, si comprende come il problema più importante per la Vallesesera sia sempre stato quello delle sue comunicazioni.





Ponte ferroviario sul Sesia.



Strada Dell'Oro.

II.

Le comunicazioni della Vallesessera.

Separata dal restante del Biellese da quel gruppo di alture che formano il contrafforte del Monte Barone e del San Bernardo, gruppo esso pure solcato da altre valli, la Vallesessera fin verso la metà del secolo scorso non ebbe vere strade carreggiabili. Se si toglie la vecchia strada che da Coggiola discendeva verso Crevacuore e Borgosesia, e poteva venire percorsa, con gran disagio, da carri di non grande portata, tutte le strade, che davano accesso alla Vallesessera, erano mulattiere. E l'importazione delle materie prime, e l'esportazione dei prodotti si facevano a spalla di mulo. Non è ancora spenta la memoria di quelle lunghe file di muli che, partendo da Biella carichi delle voluminose balle di lana, per una serie di strade di montagna giungevano a Trivero e Portula, e di là discendevano a Coggiola per l'amena sì, ma faticosa strada Dell'Oro (grande e piccolo) — strada che rifacevano carichi dei *colli* di pannilana.

Un primo sbocco rotabile fu aperto da Crevacuore verso Gattinara per Serravalle e Vintebbio; ma esso, per quanto alla spesa per la costruzione della strada fossero stati chiamati a concorrere anche i Comuni superiori della Vallesessera, cessava a Crevacuore.

In seguito, e a poco a poco, vennero altre strade carreggiabili. Dapprima quella da Crevacuore per Sostegno e Roasio all'incontro della rotabile Gattinara-Curavecchia-Cossato-Biella;



Strada Dell'Oro.

e poi quella da Biella-Cossato-Crocemosso; quindi l'altra da Biella-Pettinengo-Mosso Santa Maria-Valle del Ponzone-Pianceri-Crevacuore, che servì a dar vita alla Valle del Ponzone, e spinse i Comuni a costruire il tronco Pianceri-Pray-Coggiola; e finalmente venne l'ultima da Coggiola-Portula-Trivero per Mosso Santa Maria che a Vie Bolche incontra e si unisce alla precedente.

Ed il trasporto merci e delle persone venne di molto agevolato: ai muli colla soma succedettero i muli trainanti i carri.

Ma il progredire del movimento industriale e commerciale



Serravalle Sesia.

già più non si acconciava a tali mezzi di trasporto, e faceva sentire la necessità di trovar modo di sempre più facilitarli.

E noi vediamo circa il 1879, attirata specialmente dal considerevole movimento trasporti a cui dava luogo la Cartiera Italiana, prolungarsi sulla Gattinara-Serravalle-Bornate-Aranco la tramvia che già da Vercelli arrivava fino a Gattinara.



Trasporto merci Borgosesia-Coggiola.

Alla fermata al Rondò di Bornate poteva accorrere, ed accorse subito la parte superiore della Vallesessera, per quanto poteva servirle per le sue comunicazioni con Vercelli, ove si incontrava una prima grande linea ferroviaria; ma continuò ancora, per il trasporto merci essenzialmente, a rivolgersi a Biella colle vecchie strade carreggiabili, poichè colà l'attiravano e le antiche tradizioni, e le maggiori comodità per lo svolgimento dei suoi commerci.

A distrarre questa parte di Vallesessera da Biella venne la linea ferroviaria Novara-Varallo alla quale da tanti anni aspirava la Vallesesia e che essa deve all'opera intelligente ed indefessa di alcuni suoi uomini eminenti, Giuseppe Antonini, Giulio Axerio, e specialmente a Costantino Perazzi.

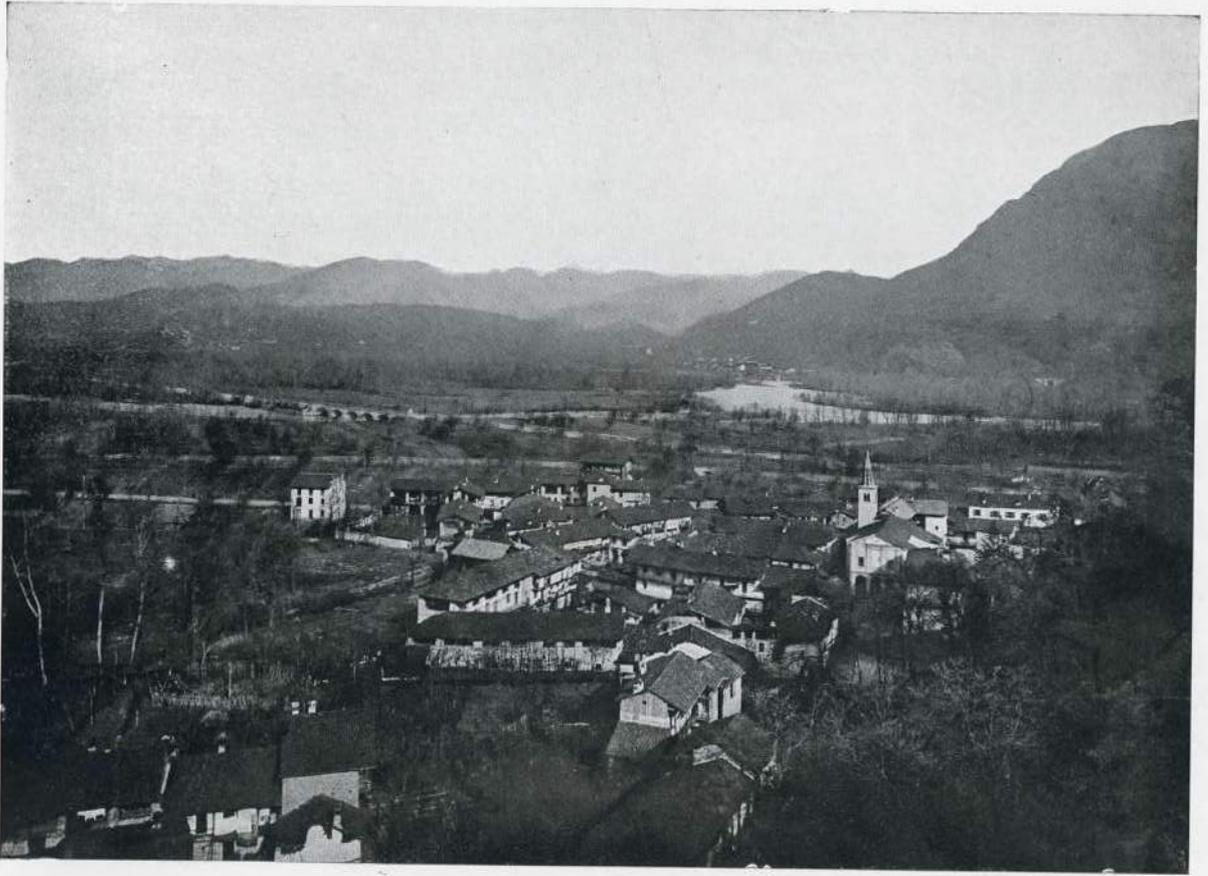
A questa linea, stata compresa nella legge del luglio 1879, e subito costruita, appena giunse a Romagnano e poi a Grignasco, cominciò il movimento trasporti della Vallesessera a rivolgersi e finì col portarvisi tutto, quando, nel 1886, fu aperta al pubblico servizio la Stazione di Borgosesia.

Nel periodo di tempo fra il 1879 ed il 1883 gli industriali lanieri della Valle, i quali vedevano quanto vantaggio derivava alle industrie poste nei Comuni che già erano serviti dalla tramvia Vercelli-Aranco, ma non ancora risentivano l'influenza della linea Novara-Varallo, avviarono trattative colla Società proprietaria di quella tramvia per prolungarla dal Rondò di Bornate a Coggiola.

Non si può dire sia mancata la buona volontà negli industriali e nei Comuni, che dimostrarono quelli con offerte in denaro, e questi con concessioni di passaggi e terreni: mancò forse la intuizione netta e precisa del proprio interesse a quella Società, poichè gli studi e le trattative portati quasi a conclusione, allo stringere dei conti, si dimostrarono vani e furono abbandonati.

E fu un bene: ora lo si può affermare. Se una tramvia fosse venuta a solcare la non larga rotabile Rondò di Bornate-Crevacuore-Coggiola, era chiusa forse per sempre la strada a qualsiasi iniziativa per ottenere la costruzione di un tronco di ferrovia, e ciò evidentemente con danno della industriosa Valle; danno che non avrebbe trovato sufficiente compenso nel servizio che poteva renderle la tramvia ancorchè impiantata alcuni anni prima.





Bornate.



III.

La Ferrovia della Vallesesera.

L'idea di una ferrovia a scartamento ordinario per la Vallesesera è sorta spontanea sul principio del 1883 quando, la Novara-Varallo giunta a Grignasco, quella stazione fu aperta all'esercizio pubblico. Ed era naturale essa sorgesse in coloro che già fin dal 1879 si occupavano delle trattative colla Società dei Tramvia Vercellesi, l'Ingegnere Giuseppe Sezzano, allora direttore tecnico della Cartiera Italiana, l'Avv. Albino Bozino, Consigliere Provinciale del Mandamento di Crevacuore, ed il compilatore di queste « *Memorie e Notizie* ». Essi videro che il problema delle comunicazioni della Vallesesera non poteva trovare miglior soluzione che in un tronco di ferrovia, il quale staccandosi dalla stazione di Grignasco, attraversato il Sesia presso Serravalle, e servita ivi la Cartiera Italiana, si inoltrasse nella Valle fino a raggiungere Coggiola.

Esposta l'idea a Costantino Perazzi, allora Deputato di Varallo, e profondo conoscitore dei bisogni di queste Valli, che amava come cosa sua, ebbero da lui consigli ed appoggio cordiale.

Fu Costantino Perazzi a suggerire ai suoi amici che il mezzo migliore per conseguire lo scopo stava nell'ottenere l'iscrizione in quarta categoria della linea di Vallesessera in base alla Legge

29 Luglio 1879 n.° 5002 serie 2^a, e poichè dei mille chilometri di quarta categoria egli sapeva esservene ancora alcuni disponibili, invitò gli amici ad avviare rapidamente ed efficacemente i necessarii incombeni assicurando tutta l'opera sua per raggiungere l'intento (1).



Sen. C. Perazzi.

Eravamo in Marzo 1883: bisognava arrivare prima dell'Ottobre al Consiglio Provinciale per ottenere l'appoggio ed il concorso della Provincia di Novara. Occorreva avere un progetto di massima, abbisognavano i fondi per le spese, e dovevasi eccitare l'azione dei Comuni interessati.

Quattro industriali (la Cartiera Italiana, le Ditte P. Ubertalli e Figli, Fratelli Cerino-Zegna, e Federico Bozzalla) assunsero

(1) *A Perazzi, Bozino, e Sezzano, a cui morte prematura ha impedito di veder costrutta la ferrovia, alla quale essi, non sgomentandosi degli ostacoli e delle opposizioni, e tenendo continuamente vive le speranze, anche quando pareva doversero fallire, dedicarono per anni parecchi opera autorevole, intelligente, tenace, assidua, vola oggi riconoscente il pensiero di tutta la Vallesessera, che ne saluta e ricorda riverente la memoria.*

8 - La Vallessera.



Rondò di Bornate - Stazione Ferrovia.

volonterosi la provvista dei fondi. Un Comitato Promotore, del quale furono chiamati a fare parte molti industriali, il Municipio di Novara, e i rappresentanti dei Comuni interessati, provvide all'agitazione ed alla propaganda dell'idea. Agli egregi ingegneri Vicari e Chiaves, di fresco usciti dalla Scuola di Applicazione del Valentino in Torino, fu affidato l'incarico di preparare il progetto di massima, che in pochi mesi fu allestito e prevedeva una linea di metri 13.628 con un costo preventivato in Lire 2.616.628 e così con una quota chilometrica di L. 192.000. Raccolte poi, fra gli industriali, obbligazioni



Albino Bozino.



Ing. G. Sezzano.

per L. 130.000 da offrirsi alla Provincia in deduzione della quota che per legge le poteva spettare, e deliberato da varii fra i Comuni più interessati un complessivo concorso di L. 195.000, nell'Ottobre 1883 fu presentata al Consiglio Provinciale di Novara la domanda perchè volesse:

1° Promuovere la costituzione di un Consorzio coi Comuni interessati per ottenere dal Governo del Re la costruzione, a termini degli art. 10 ed 11 della legge 29 Luglio 1879 n. 5002 serie 2^a, di un tronco di ferrovia a scartamento ordinario da Coggiola all'incontro della Novara-Varallo.

mento ordinario da Coggiola all'incontro della Novara-Varallo.

2° Deliberare che, mediante l'obbligazione da assumersi dagli industriali di versare nella Cassa Provinciale a fondo perduto le somme per caduno di essi offerte, la quota di concorso posta dagli art. 10 ed 11 della legge 29 luglio 1879 a carico degli Enti interessati sia assunta per due terze parti dalla Provincia, e per una terza parte dai Comuni interessati.

3° Prendere atto che i Comuni di Coggiola, Serravalle-Sesia, Grignasco, Crevacuore e la Città di Novara hanno di già rispettivamente votata l'adesione al Consorzio ed un'offerta di L. 90.000 Coggiola, L. 60.000 Serravalle, L. 30.000 Grignasco e L. 15.000 Crevacuore, e ciò per loro compartecipazione al terzo della quota di concorso che resterebbe a carico dei Comuni, salvo i diritti loro spettanti a vedere tale quota ridotta proporzionalmente alle somme che saranno in seguito poste a carico degli altri Comuni interessati.

La domanda, illustrata e confortata da numerosi dati statistici, venne portata in Consiglio Provinciale nella seduta del 24 ottobre 1883. Su di essa riferì il Consigliere provinciale Onorevole Curioni, a nome della Commissione Finanziaria, la quale, tenuto presente che in quel torno di tempo era pure sorta l'idea della Ferrovia Prealpina che, partendo da Torino, toccando Ivrea e Biella, e passando per la Vallesessera, doveva congiungersi a Torre di Buccone colla linea Novara-Domodossola, comprendendo così nel suo percorso quasi tutta la ferrovia della Vallesessera, e considerando che il Sindaco di Vercelli aveva dichiarato in una circolare a stampa che con tutta probabilità nel corso del 1884 si sarebbe provveduto a prolungare la Tramvia dal Rondò di Bornate a Coggiola, propose venisse la questione rinviata ad altra sessione del Consiglio.

E così fu deciso.

Nel 1884 infatti, — e precisamente nell'adunanza pomeridiana del 25 ottobre — venne ripresentata la questione in Con-



Crevacuore colla Stazione Ferroviaria.

siglio Provinciale, accompagnata da una magistrale relazione del consigliere Maggia che conchiudeva proponendo che :

Sia autorizzata la Deputazione Provinciale a promuovere il Consorzio coi Comuni interessati per la ferrovia della Vallesessera e di fare al Governo istanza per la sua costruzione quando i Comuni, le Società ed i privati siansi regolarmente e validamente, a giudizio della Deputazione stessa, impegnati al concorso posto a carico degli enti interessati dall'art. 11 della legge 29 Luglio 1879, sotto deduzione della quota della Provincia, che il Consiglio delibera in L. 300.000 pagabili in dieci annue rate eguali a partire dall'anno in cui sarà cominciata la costruzione e ne sarà assicurato il compimento.

La proposta sollevò vivaci opposizioni in alcuni Consiglieri che richiamandosi alle conclusioni presentate nella stessa seduta per altre ferrovie interessanti la Provincia per le quali si proponeva il rinvio in attesa di una nuova legge che mirava a ridurre il carico dei Comuni e della Provincia, e invocando nuovamente una dichiarazione della Società dei Tramvia Vercellesi che si diceva disposta a prolungare il tram fino a Coggiola senza alcun sussidio pecuniario ma alla condizione però le venisse data la sede stradale, proposero nuovamente il rinvio della discussione.

E il Consiglio deliberò di riservarsi di deliberare in merito in un colle altre ferrovie, dopo l'approvazione della nuova legge sulle convenzioni ferroviarie, e quando sarebbe così possibile conoscere la condizione che da quella legge risulterà per le finanze della Provincia.

Nel 1885 rifattasi vivace l'agitazione per la costruzione di tre linee di raccordamento fra Torino ed il Gottardo, e cioè della Santhià-Borgomanero-Sesto Calende, della Santhià-Oleggio-Sesto Calende, e della già ricordata Prealpina che nel suo tratto da Biella a Borgosesia includeva quasi tutto il tronco della ferrovia di Vallesessera e certamente veniva a rispondere e

soddisfare ad un ordine di bisogni e di interessi assai più grande, il Consiglio Provinciale nella seduta del 6 luglio di quell'anno, esaminando e discutendo altra importante Relazione della Commissione finanziaria *sul concorso della Provincia nella costruzione delle ferrovie*, faceva voti perchè in 4^a Categoria, ove non si potesse ottenere migliore classificazione, venisse iscritta la linea o *tronchi di raccordo* fra Torino, il Sempione ed il Gottardo, instando perchè a vantaggio generale dei commerci e delle industrie e particolare di quelli della nostra Provincia, *la linea o tronchi scorressero nella regione montana* e lacuale di essa ove le industrie hanno le loro sedi più importanti, obbligandosi a contribuire poi quella quota di spesa che potrà spettare alla Provincia.

Nel 1889 si riprendeva dal Consiglio Provinciale un'altra volta l'esame del problema ferroviario interessante la Provincia nostra, ed anche allora, come risulta dagli Atti Provinciali di quell'anno (seduta 13 luglio 1889, pag. 85 e seguenti), non veniva dimenticata la linea della Vallesessera. Rilevasi dalla Relazione, e dalla discussione, che ne seguì in Consiglio, che anche per essa, la quale si considerava tanto siccome compresa in una linea Biella-Borgosesia, quanto siccome una linea a sè, ove la Biella-Borgosesia non venisse costruita, la Provincia si disponeva ad aiutarne la costruzione con un rilevante concorso finanziario. E più precisamente la proposta della Commissione, approvata poi dal Consiglio, suonava nel senso che si assegnasse un concorso di un milione di lire a carico del bilancio provinciale, e che di tale concorso la Biella-Borgosesia avesse per sua quota L. 475.000, la quale quota, nel caso di non effettuata costruzione del detto tronco, si dovesse assegnare ad una linea Biella-Gattinara-Borgomanero, *ed all'allacciamento della Vallesessera*.

Tutto ciò, se poteva essere prova che gli interessi ed i bisogni vitalissimi della Vallesessera non erano posti in oblio, e dimo-

strava le buone disposizioni dell'Amministrazione Provinciale ad aiutarne lo svolgimento e il soddisfacimento, non risolveva però ancora praticamente ed effettivamente il problema, alla conveniente risoluzione del quale il progresso delle industrie, ed il conseguente benessere della laboriosa popolazione della Vallesessera erano strettamente legati.

E mirando appunto a questa risoluzione il Comitato Promotore non tralasciò occasione di tener viva l'agitazione, e pur non disdegnando di riprendere in esame alcune nuove proposte pervenute dalla Società della Tramvia Vercellese che studiava un prolungamento del tram dal Rondò di Bornate a Coggiola su sede propria, non perdette mai di vista il suo principale obbiettivo che era quello di un regolare collegamento della Vallesessera alla linea Novara-Varallo.

Fallite le speranze di ottenere l'iscrizione in 4^a categoria della nostra linea, scomparsa od almeno indefinitamente allontanata la probabilità di veder costrutta la Prealpina, o quanto meno il tronco Biella-Borgosesia, il Comitato si persuase che la risoluzione del problema oramai non si poteva trovare che nelle norme segnate nella legge generale vigente sui Lavori Pubblici, e nelle leggi 25 dicembre 1887 n. 5162 bis e nelle altre successive fino a quella del 30 aprile 1889 n. 168 relative alla concessione ed esercizio delle ferrovie nel Regno.

Ma una tale risoluzione non era facile, e non era raggiungibile senza il concorso e l'appoggio di tutti i maggiori interessati, e fra questi essenzialmente dalla Cartiera Italiana, la quale trovandosi impegnata colla Tramvia Vercellese che già le serviva, se poteva desiderare un miglioramento nei suoi mezzi di trasporto, non era però nelle stesse condizioni in cui si trovavano gli industriali della parte alta della Valle.

Aleune circostanze speciali però sopravvenute nel 1899 nei suoi rapporti colla Tramvia Vercellese, indussero il suo onorevole Consiglio di Amministrazione a riprendere in esame il progetto di una linea ferroviaria, che servendo a Serravalle, giovasse anche all'alta Vallesessera, degli interessi della quale quell'onorevole Consiglio pure si preoccupava.

Sull'iniziativa quindi del Comitato Promotore, di cui erano sempre membri l'avvocato Albino Bozino ed i suoi amici, l'onorevole Commendatore Siccardi, Consigliere delegato della Cartiera

Italiana, indiceva un Comizio pubblico a Crevacuore il 18 giugno 1899.



Sen. I. Siccardi.

Al Comizio accorsero, invitati, tutti gli industriali della Valle, i principali commercianti, e coi rappresentanti dei Comuni di Novara e Grignasco, quelli indistintamente di tutti i Comuni della Vallesessera. Al Comitato Promotore, regolarmente ricostituito, fu dato allora mandato di avvisare ai mezzi per conseguire lo scopo secondo il nuovo ordine di idee. Non tardarono a giungere al Comitato offerte di pro-

vetti costruttori, i quali, mediante l'assegnazione di un congruo concorso a fondo perduto per parte degli industriali e della Provincia, e mediante il conseguimento di un conveniente sussidio chilometrico da parte dello Stato, si disponevano di assumere la concessione della costruzione e l'esercizio della linea di Vallesessera sulle basi del progetto di massima già esistente.

Si chiedeva un milione di lire a fondo perduto, ed un sussidio chilometrico di annue lire cinquemila.

La domanda poteva e doveva essere esaminata, e lo fu:

ma i tempi non erano ancora maturi per vederla accolta subito. Fu solamente sul finire del 1901, e quando alcune nuove condizioni create al trasporto merci della Cartiera Italiana vennero a far più vivamente sentire il bisogno di una ferrovia, che si poté riprendere efficacemente lo studio del problema, e l'onorevole Commendatore Carlo Rizzetti, Deputato di Varallo, del quale il



Comm. Carlo Rizzetti

Cavaliere del lavoro - Deputato al Parlamento.

Comitato, conoscendone l'amore che lo legava alle nostre Valli, ed apprezzandone altamente l'intelletto e la tenacia nei propositi, aveva eccitato l'interessamento, poté ottenere venisse dalla Amministrazione della Cartiera Italiana benevolmente accolto l'invito di riprendere in esame la questione e di unire nuovamente i proprii studii e sforzi a quelli degli industriali della

parte alta della Valle. E fu precisamente da quell'epoca che la questione della ferrovia di Vallesessera entrò nella sua ultima e definitiva fase.

Il Comitato Promotore ritenne che la via più sicura e sollecita era quella di rivolgersi alla Provincia di Novara e chiederle che Essa, oltre all'accordare un suo concorso pecuniario, volesse,



Antonio Boggio
Cavaliere del lavoro.

in base alle vigenti leggi, presentare al Governo domanda di concessione della Ferrovia di Vallesessera, salvo la facoltà di cedere la concessione stessa a chi, mediante le convenienti garanzie, si dichiarasse pronto ad accettarla impegnandosi a costruire e ad esercitare la ferrovia a quelle condizioni che sarebbero state fissate.

Si trattava di trovare il subconcessionario. E in questo sovvenne pure l'opera dell'onorevole Rizzetti che seppe indurre a ciò il Cav. Antonio Boggio, notissimo e provetto impresario costruttore.

Il Cav. Boggio, predisposti tosto a cura dell'Ing. E. Perini gli studii per un completo nuovo progetto di massima, si dichiarò pronto ad assumere la subconcessione della ferrovia ed il suo esercizio mediante la corresponsione di un milione di lire a fondo perduto, di un appropriato sussidio chilometrico governativo, e l'accettazione di alcune speciali condizioni di tariffa nei trasporti per parte degli industriali sottoscrittori del fondo perduto.

Le condizioni parvero accettabili al Comitato, ed il 30 Marzo 1903, e così dopo venti anni dacchè per la prima volta si era lanciata l'idea di una ferrovia in Vallesessera, veniva stipulato il regolare accordo, che ne assicurava la costruzione.

Accintosi il Comitato a raccogliere il concorso a fondo perduto tosto si accorse non poter nutrire speranza di ottenere qualsiasi contributo dai Comuni di Vallesessera, le condizioni economiche e finanziarie dei quali, per una serie di cause, non apparivano tali da permettere ad essi sacrifici pecuniarii, e ritenne che alla formazione di quel fondo fosse equo concorressero per L. 700.000 gli industriali, e per L. 300.000 la Provincia in base alle buone sue disposizioni già in precedenza dimostrate. E infatti le 700.000 lire furono sottoscritte: per L. 400.000 dalla Cartiera Italiana, e per L. 300.000 (1) dagli industriali di Vallesessera e Val Ponzzone; e la Provincia, alla quale veniva presentata regolare domanda, il 30 Ottobre 1903 su relazione del Consigliere Cav. Ing. Q. Orso deliberava:

1° Di accordare alla ferrovia della Vallesessera il sussidio a fondo perduto di L. 240.000 da pagarsi nel limite massimo di

(1) Le 300.000 lire furono sottoscritte: dal Lanificio Pianceri-Torino per Lire 68800 — dalle Ditte: P. Ubertalli e Figli per L. 50000 — Federico Bozzalla per L. 42375 — Lesna Giacomo Tamellino per L. 40000 — Anselmo Giletti per L. 18950 — Benedetto Bruno Ventre e Zii (ora Bruno Ventre e Bardella) per L. 18500 — Felice Lora Totino per L. 11425 — Trbaldo e Tonella (ora Trbaldo Pietro Togna e Gio. Tonella e Figli) per L. 10925 — Figli di Federico Bozzalla e C. per L. 9600 — Fratelli Bruno Ventre fu G. per L. 8450 — Regis Cav. Giuseppe e Figli per L. 5000 — Baglione e C. (già Bassotto G. A.) per L. 5000 — Piletta Cav. G. B. e Piletta Geometra Giacomo per L. 3475 — Magni Cav. Giuseppe per L. 1000 — Menada Pietro per L. 1000 — Piantino Celestino per L. 1000 — Aimone Dottor Giuseppe per L. 500 — Civra Mastro Giacomo per L. 500 — Barberis Canonico Giuseppe per L. 500 — Agliaudi Antonio per L. 500 — Loro-Piana Gio. fu Gio. per L. 400 — Seira e Loro-Lamia per L. 400 — Aimone Pietro fu Luigi per L. 300 — Mazzia Gio. Ditta per L. 200 — e per L. 100 caduno i signori Botto Giacomo, Botto Pietro farmacista, Mazzia Marianna, Anselmetti Giuseppe, Piazzale Giuseppe di Gio., Dominietto Pietro, Boggio Casero Vincenzo.

otto anni secondo il criterio che crederà di adottare la Deputazione Provinciale alla quale si dà la più ampia facoltà.

2° Di chiedere a nome e per conto della Provincia al R. Governo ed in base alle vigenti disposizioni di legge in materia, la concessione della ferrovia della Vallesessera di cui nel progetto regolare compilato dal sig. Ing. Perini con facoltà di farne — anche contemporaneamente e nello stesso atto — la subconcessione al sig. Cav. Antonio Boggio a quelle condizioni che la Deputazione Provinciale sarà per determinare, con che colla subconcessione ed accettazione per parte del Governo, la Provincia rimanga esonerata da ogni responsabilità.

Con una sollecitudine, di cui la Vallesessera le deve essere grata, la Deputazione Provinciale, non avendo il Cav. Boggio sollevato obiezioni alla riduzione di L. 60.000 sul fondo perduto, avviò i necessari incumbenti per ottenere la concessione dal Governo, la quale mercè l'autorevole appoggio dell'Onorevole Rizzetti poté venire sollecitamente ottenuta. Essa venne accordata con R. Decreto 6 Ottobre 1905.

In gennaio 1906 si iniziarono i lavori, e la ferrovia in meno di due anni e mezzo fu costrutta ed aperta all'esercizio.



4. — La Vallessera.



Guardabosone.



IV.

I Comuni della Vallesesera.

La Ferrovia di Vallesesera si innesta alla linea Novara-Varallo ad otto chilometri da Romagnano nella stazione di Grignasco.

Posto in amena posizione alla sinistra del Sesia, circondato da colli lussureggianti di vegetazione, **Grignasco**, patria adottiva del Senatore Costantino Perazzi, che ogni anno, finchè visse, veniva a passarvi alcune settimane, ed ora riposa nel suo modesto cimitero, è un paese essenzialmente agricolo, e deve la sua rinomanza specialmente al prelibato prodotto dei suoi vigneti. Ora però si avvia a diventare un Comune industriale, sia per i numerosi laboratori di mobili artistici, e sia specialmente per l'impianto fattovi nel 1891 dalla Ditta Figli di Federico Bozzalla e C.ⁱ di una Filatura di lana Pettinata, nella quale sono in azione oltre 20.000 fusi, e trovano lavoro circa mille operai, di cui la maggior parte abita le case operaie annesse allo stabilimento. È il Comune forse più antico del Mandamento di Romagnano Sesia a cui appartiene. La sua chiesa parrocchiale, dedicata all'*Assunta*,

è una bella costruzione dell'architetto Vittone nella quale si ammirano due quadri pregevolissimi del Mazzola e del Ferrari.

Esso in base al censimento del 1901 conta 2532 abitanti.

Lasciando la stazione di Grignasco, a circa 150 metri dall'asse del fabbricato viaggiatori, la ferrovia, con una breve curva, prende direzione parallela alla strada provinciale che costeggia: quindi con una seconda curva e sopra un alto rilevato si inoltra nell'antico letto d'erosione del Sesia, soprapassando prima il canale della Filatura Bozzalla e poscia il letto del Rio Magiaga, e attraversa il fiume in retto con un ponte in muratura a sette luci di metri 20 caduna con volti a sesto ribassato. Questo ponte costituisce l'opera d'arte più importante della linea.

Dopo il ponte, attraversa pure con un rilevato di notevole importanza l'estesa alluvione o ghiaieto del Sesia; poi, passata a livello la strada provinciale Gattinara-Crevacuore, raggiunge la stazione di Serravalle-Sesia posta a sud dell'abitato.

Serravalle, secondo si legge nelle Memorie Storiche raccolte da Severino Pozzo e pubblicate a Biella dalla Tipografia Giuseppe Amosso nel 1875, sarebbe stato costruito verso il 1255 dagli abitanti di Naula, Bornate e Vintebbio, i quali tormentati, a quanto narrano le antiche cronache, dalle truppe dei Conti di Biandrate, che con rapine, violenze e furti, li avevano ridotti all'estrema miseria, avevano inviato messi alla Credenza di Vercelli onde far conoscere a quel Consiglio la loro misera ed infelice condizione e dimostrare l'impossibilità in cui si trovavano di poter resistere alle continue scorrerie e metter freno agli atti tirannici dei Biandrate e loro satelliti; essere quindi necessario fosse ad essi permesso di riunire le loro abitazioni in un borgo fortificato e difeso da mura. La domanda venne accolta per atto del 13 Marzo 1255, nel quale erano stabilite le concessioni che si facevano a quegli abitanti, e fra queste quella della esenzione di ogni tributo, fatta certamente perchè premeva



Sostegno.

assai che il nuovo borgo venisse sollecitamente costruito ed abitato.

Al nuovo borgo fu dato il nome di Serravalle perchè chiude le vallate del Sessera, del Sesia, e dell'Uggia, e pare lo ritenga fin dal 1270.

Durante le guerre accesesì fra Ludovico Duca di Savoia e Francesco Sforza Duca di Milano, il borgo di Serravalle fu quasi distrutto; ma, fattasi la pace, i terrazzani ebbero licenza di rialzarne le mura e le fortificazioni ed ottennero molti privilegi. Risale appunto in quell'epoca, e cioè fra il 1460 e 1470, la costruzione del Castello nel punto più alto dell'abitato, munito di cinque torri con fossi profondi. Nel 1556 e nel 1617 il Castello fu smantellato e rovinato dagli Spagnuoli.

Restaurato in parte dai Conti di Salomone feudatarii, fu in seguito dai medesimi ceduto alla famiglia Avondo come già abbiamo accennato discorrendo dell'industria della carta in Vallesessera.

Ed è appunto da questa industria che attualmente Serravalle-Sesia trae la sua grande rinomanza. La Cartiera Italiana è fra le principali non solo dell'Italia ma d'Europa. Il vasto edificio in cui essa è allogata cinge a sud-ovest e a sud-est l'abitato di Serravalle, cosicchè dalla via principale rimane diviso in due parti. Quando fino a questi ultimi anni essa era servita, nei suoi trasporti, dalla Tramvia Vercellese, due binarii dalla medesima si diramavano per internarsi nelle due parti dello Stabilimento: ora, raccordata alla stazione ferroviaria, una serie di binarii, acconciamente distribuiti, mette ogni suo locale che ne abbisogni in diretta comunicazione colla ferrovia. La Cartiera Italiana, presso la quale lavorano circa 1700 operai, sotto l'intelligente direzione tecnica del Cav. Alessandro Donati, ha preso, specie in questi ultimi anni, un considerevole sviluppo, e dà luogo ad un movimento annuo di trasporti di oltre 600.000 quintali.

L'abitato di Serravalle ha forma quasi quadrata: una lunga

via grande e diritta lo attraversa. Possiede bellissimi locali per le Scuole Comunali e l'Asilo Infantile dovuti alla munificenza dell'Amministrazione della Cartiera, e prospettanti una spaziosa piazza che si apre sul finire dell'abitato verso Gattinara (1). In mezzo all'abitato sorge la parrocchiale di *San Giovanni Battista* di buona architettura, vasta, a tre navate, con facciata a porti-



Serravalle Sesia (Scuole ed Asilo).

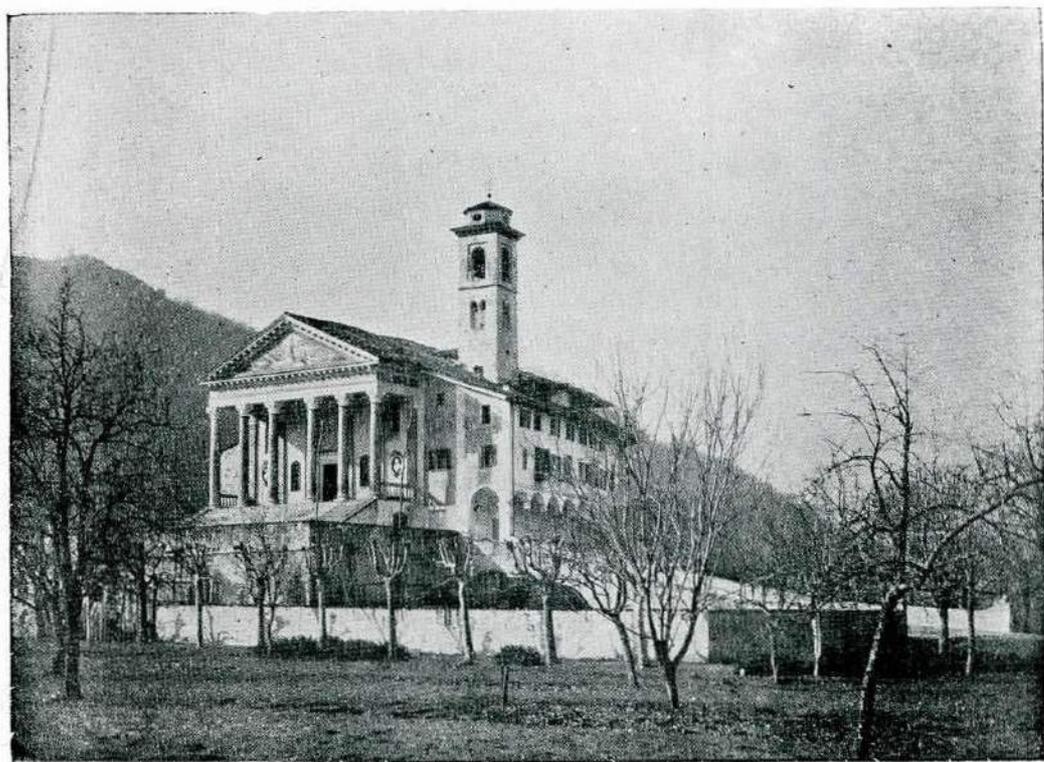
cato di colonne granitiche, e un campanile in pietra di considerevole altezza. Fu costrutta verso il 1700 in surrogazione della antica parrocchiale di *San Martino* di bella architettura anch'essa, del 1225. Fuori del paese e sulla strada che tende a Bornate,

(1) L'Amministrazione della Cartiera Italiana, di cui attualmente è Consigliere Delegato il Commendatore Ingegnere Enrico Bonelli, ha pure provveduto alla costruzione di numerose case operaie di cui parte è già occupata, e parte si sta completando.

sopra una rocca isolata, si innalza un terzo tempio, il Santuario dedicato a *S. Euseo*, che dicono nativo di Serravalle.

Quasi in mezzo al paese si eleva il castello, che fu dalla famiglia Avondo, e sotto la direzione dell'Ingegnere Costantino Gilodi, restaurato ed abbellito.

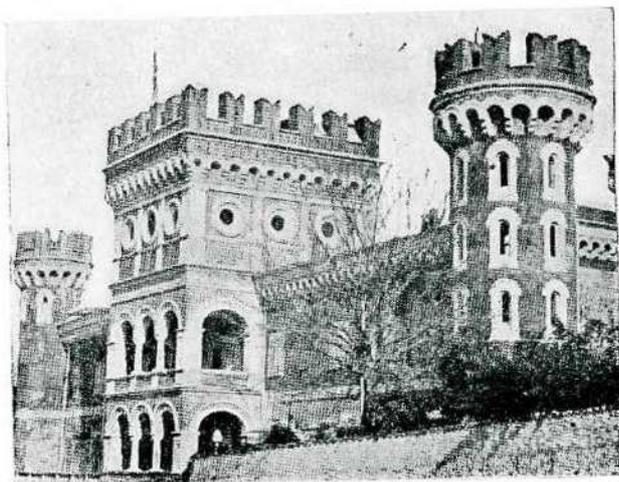
Attualmente Serravalle conta 3372 abitanti.



Santuario di Sant'Euseo.

Dalla stazione di Serravalle la ferrovia, proseguendo prima in rettilineo e poscia in curva ed in trincea, attraversa con due manufatti il torrente Chezza ed il rio Chezzola, e, costeggiando quasi da vicino lo Stabilimento alto della Cartiera, va a raggiungerne il canale nuovo, e ne segue l'andamento prima in trincea a mezza costa e poscia in rilevato, dopo avere nuovamente attraversato a livello la strada provinciale verso Bornate, di cui gira a nord l'abitato andando a raggiungere la strada provinciale

sovra ricordata al Rondò, là dove la strada stessa biforcandosi manda una diramazione verso nord, la quale, attraversato dopo breve percorso il Sessera, va a far capo a Borgosesia.



Castello Avondo.

Al Rondò si pose la stazione di **Bornate**, piccolo Comune di 497 abitanti, più antico di Serravalle, e al medesimo intimamente unito da legami storici e da interessi economici. Del suo vecchio Castello esistono ancora alcuni ruderi non privi di interesse. Il suo territorio, come quello di Serravalle, è ricco di vigneti, e di alberi da frutta.

Dalla fermata Bornate-Rondò la ferrovia prosegue, per quasi 1300 metri parallelamente alla vecchia strada provinciale a destra del Sessera, sopra un terreno pochissimo accidentato e quasi pianeggiante. Su questo tronco la costruzione della ferrovia non presentò alcuna difficoltà, e l'unica opera d'arte importante consiste in un sifone per l'attraversamento del canale vecchio della Cartiera, quasi di fronte alla Borgata Vardella del Comune di Aranco sita sull'altra sponda del Sessera, presso la quale ora passa la nuova strada provinciale da Borgosesia a Crevacuore.

Dopo questo breve tratto la ferrovia prende tutti i caratteri di ferrovia di montagna. Il versante della montagna, sul quale



Ailoche.

la linea si sviluppa, presentasi con contrafforti sporgenti, e con dirupi quasi a perpendicolo, alternati con insenature più o meno profonde, e con costiere ripide. Si svolge quindi con una successione di rettifili e di curve, in galleria od a mezza costa, attraverso a speroni e costiere di roccia, od attraverso a valloncelli, sostenuta quasi ovunque da muri ed attraversata da acque-



Rovine del Castello di Bornate.

dotti per il deflusso dei rigagnoli, dei torrentelli che scendono dal fianco della montagna.

Una prima galleria di 317 metri si incontra in regione Squiszone presso il ponte provinciale della vecchia strada per Crevacuore, e la seconda di metri 102 circa subito dopo aver attraversato il rio Poverano che dà il nome alla galleria stessa.

Dopo breve tratto da questa galleria si trova la stazione di Crevacuore posta a fianco della strada Crevacuore-Sostegno nella borgata Azoglio.

Crevacuore, Comune di 1247 abitanti, capoluogo del Mandamento, sede di Pretura, ha il suo abitato principale a sinistra del Sessera; vi si accede dalla Stazione, attraversando il torrente sopra un vecchio ponte rimodernato.



Vardella.

È un antico borgo dalle vie strette, alcune con portici bassi ed irregolari, dalle case guaste ed abbrunate dal tempo con tre piazze abbastanza spaziose. Una di queste, la principale, non molti anni or sono era ricoperta da una bassa ed antica tettoia sotto la quale nei giorni di mercato usavano i mercanti esporre sopra appositi banchi le loro mercanzie. Dell'antichità di Crevacuore sono testimonio due finestre archiacute ornate di bellissime terrecotte esistenti nella casa Mazzia. Due altre di tali finestre

furono acquistate da Quintino Sella, che una donava alla Scuola Professionale di Biella, e l'altra collocava nella sua villa a Biella. Nella Chiesa parrocchiale, di bella architettura, si ammira un pregevolissimo quadro di Gaudenzio Ferrari, posto in fondo alla navata sinistra, nella cappella dei Principi di Masserano. Esso rappresenta la *Madonna, San Giovanni, San Sebastiano* e



Ponte di Crevacuore e Galleria Squisone.

due personaggi di Casa Masserano che pregano. Degna di nota è pure la Chiesa di *S. Sebastiano*, nella quale si ammira un bellissimo affresco rappresentante la *Madonna col Bambino*, e che porta la data del 1491. Nell'interno vi è un quadro del Lanino.

Crevacuore ha avuto anch'esso il suo Castello sopra un colle a valle del paese, del quale però non rimane alcuna

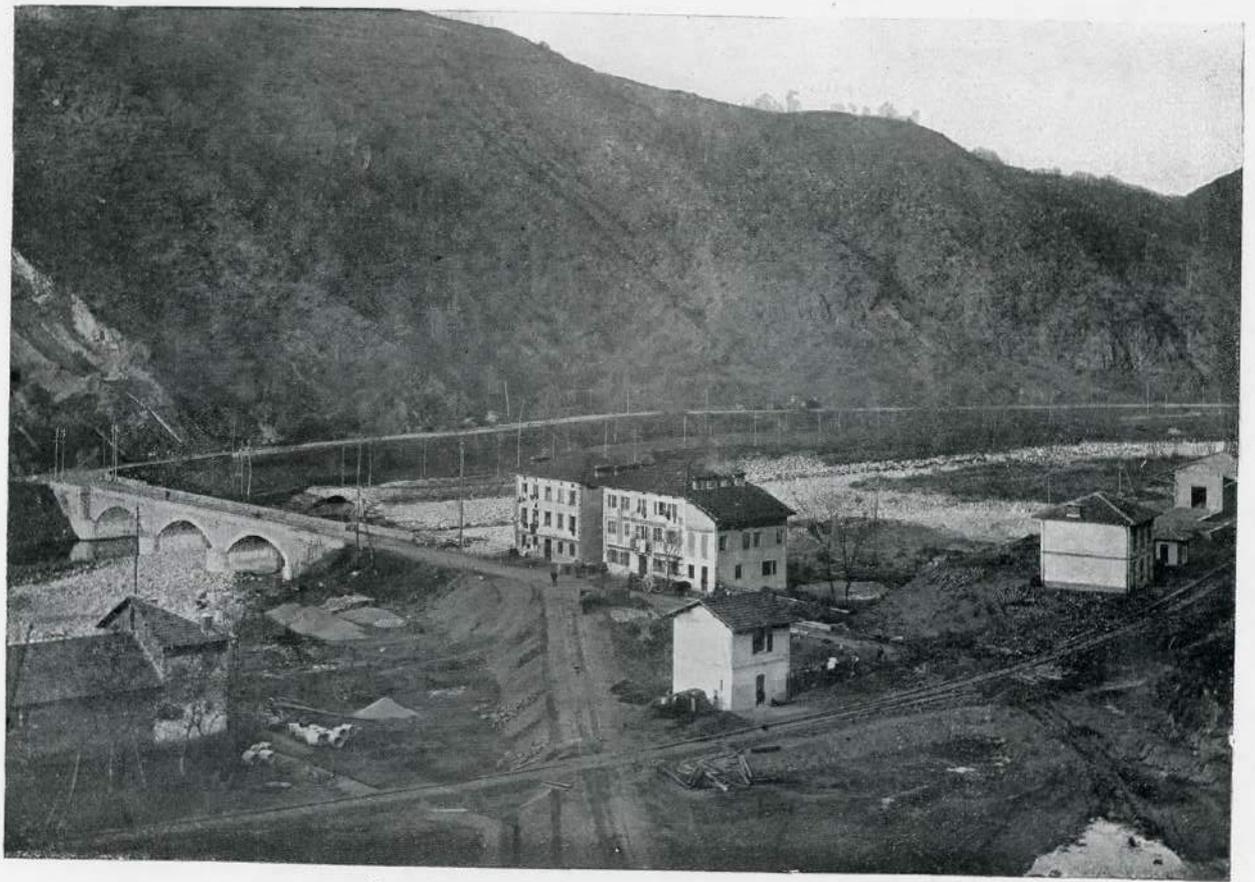
traccia degna di nota. La storia di Crevacuore si connette dapprima con quella dei Vescovi di Vercelli. Già luogo importantissimo al tempo dei Carolingi, fu da essi nel 1054 accordato alla Chiesa Vercellese. Sul principio del secolo XIV anche la terra di Crevacuore fu teatro alle gesta dei Dolciniani, e verso la fine del secolo stesso (1394), essendo Vescovo di Vercelli un Fieschi di Genova, il feudo di Crevacuore venne da questi col consenso di Papa Bonifaccio IX ceduto in perpetuità a suo fratello Antonio con titolo di Marchesato e la donazione fu sempre confermata dai vari Papi che si sono succeduti, e Paolo III ne fece un contado per la medesima famiglia Fieschi nel 1547.

Nella seconda metà del secolo XVI (1554) il Duca Emanuele Filiberto di Savoia acquistò con altri questo feudo da Pier Luca Fieschi, e ne investì Filippo d'Este marchese di Borgomanero nel 1570.

Durante la guerra così detta di successione del Monferrato, Crevacuore ebbe a subire gravi danni, essendo stato saccheggiato dai Duchi di Savoia Carlo Emanuele I e Vittorio Amedeo, perchè i Fieschi vi avevano introdotto soldati spagnuoli.

Il Castello, che pure in quell'occasione era stato danneggiato, venne poi completamente distrutto per sedizione popolare nel 1657, e fu allora che, a quanto narra la cronaca, andarono smarriti lo scettro, l'anello, la corona di Arduino Re d'Italia, che il cardinale Bonifacio Ferrero vi aveva trasportati dall'abbazia di San Benigno nel Canavese di cui aveva fatto il cambio con il feudo di Crevacuore.

Venendo in tempi a noi più vicini, Crevacuore ebbe momenti di prosperità singolare quando la vita civile e commerciale della parte superiore della Vallesessera non aveva ancora preso quello sviluppo che oggi si ammira, e vi accorreva al mercato settimanale ed alle fiere annuali.



Ponte Provinciale e Stazione Ferrovia (Pianceri).

Già abbiamo accennato, parlando dell'industria della carta, come in Crevacuore i Principi di Masserano avessero impiantato una cartiera che poi cedettero agli Avondo circa il 1790, e vi avessero molini e ferriere. Quella cartiera venne poi abbandonata, e ne sorse un'altra, di non grandi proporzioni, per opera di Giuseppe Antonio Bassotto, nativo di Masseranga di Portula,

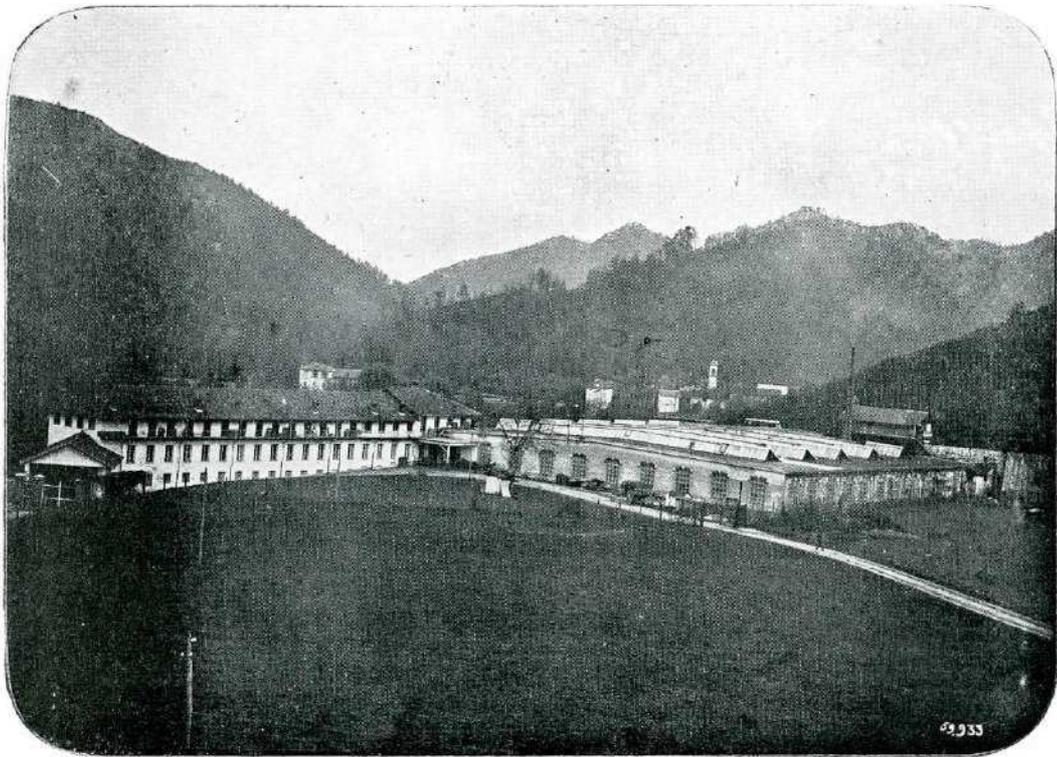


Cartiera Baglione e C. (Crevacuore).

che quivi venne a impiantare colla cartiera anche una filatura di cotone. Sulle rovine dei molini e delle ferriere sorsero poi alcuni piccoli lanifici, che non ebbero vita lunga, come non l'ebbe la filatura di cotone. Alla cartiera Bassotto che produceva solo cartoni, da pochi anni è succeduta, ampliata di molto, la Cartiera di Vallesessera della Ditta Baglione e Compagni, la quale ha una macchina continua per la produzione della carta,

due macchine per il cartone, ed un impianto completo per la pasta di legno.

Lo stesso canale che dà moto alla cartiera serve prima alla tessitura che la Ditta Federico Bozzalla verso il 1898 trasportò da Coggiola e installò nei locali costruttivi dalla Società Anonima Lanificio Italiano, ora scomparsa. La tessitura è posta a piedi del Monte Orfano e dà lavoro a circa 240 operai.



Tessitura Bozzalla (Crevacuore).

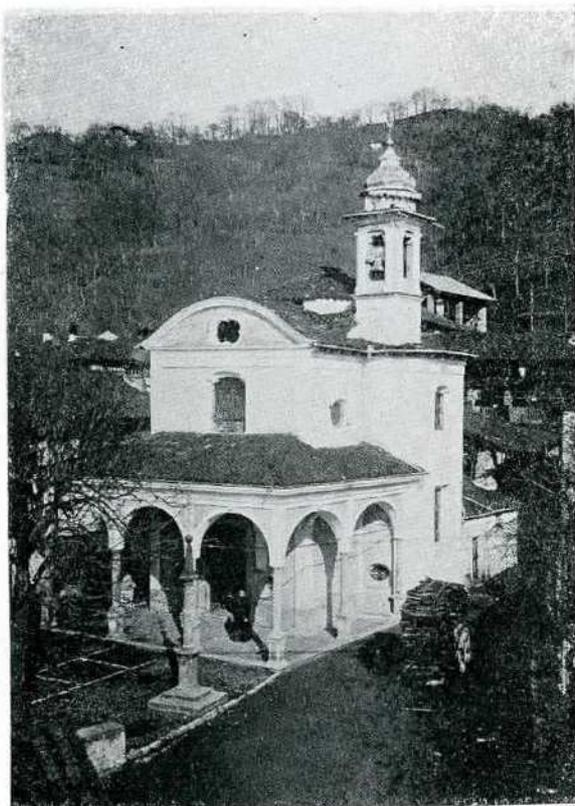
Poco sotto l'abitato di Crevacuore, e sulla strada che conduce a Borgosesia, la stessa acqua sopra ricordata dà moto a un altro piccolo lanificio della Ditta Trinaldo.

Nei pressi di Crevacuore poi vi hanno fornaci di calce e di mattoni, i cui prodotti sono apprezzatissimi. Anch'esse contribuiscono a crescere il movimento nel paese.

A nord di Crevacuore si apre la Valle dello Strona coi suoi due Comuni di Postua e Guardabosone.

Postua, Comune di 1086 abitanti, ha un amplissimo territorio che abbraccia tutta la parte superiore della Valle, che discende dalle pendici estreme del Monte Barone. Ricco di folti castagneti, e di alberi da frutta, vide un giorno coltivarsi nei fianchi dei suoi monti alcune miniere di pirite magnetico-arsenicale, ed altre di galena argentifera che dava il 68% di piombo. Ora le miniere sono abbandonate. La popolazione in parte è occupata nell'agricoltura e nella pastorizia; in parte maggiore emigra all'estero, ritornandovi però ogni anno per alcuni mesi.

Da Crevacuore vi conduce una strada in condizioni abbastanza buone, se si provvedesse a difenderla da alcune frane che in certi punti minacciano di ostruirla. La strada attraversa



Santuario di Postua.

lo Strona, sotto l'abitato di Postua, sopra un antico stretto ponte, costruttovi nel 1409 dai Principi di Masserano, il quale fortunatamente sta per essere allargato e rimodernato affine di permettere ciò che finora non si può, e cioè di giungere a Postua in vettura. È certo che, se le comunicazioni verso Postua fossero migliorate, la sua valle col suo clima sano, i suoi ombrosi castagneti, le amene e commode passeggiate, e tutte le altre

sue indiscutibili bellezze naturali, potrebbero offrire grandi attrattive ai villeggianti.

È degno di nota un piccolo Santuario dedicato alla *Madonna dei Sette Dolori*. È una piccola chiesetta di buona architettura che risale al 1563. In essa si ammirano oltre la Madonna che è una



Santuario di Postua (Interno).

bella statua di legno di tiglio di ignoto artista, due affreschi nelle pareti laterali al maggior altare, che rappresentano l'*Andata al Calvario* e la *Crocefissione* dovuti se non a Gaudenzio Ferrari, certamente a qualche suo allievo. In alto sopra il frontone della cappelletta vi hanno alcuni cartoni disposti ad albero genealogico della famiglia di Davide: non se ne conosce l'autore, ma appaiono pregevoli assai.



Pianeri.

Fra non molto tempo Postua vedrà pure finito il nuovo fabbricato per l'Asilo infantile, dovuto alle cure indefesse ed insistenti del suo attuale Parroco, e sito in buona posizione sana ed arieggiata innanzi alla Chiesa parrocchiale.

Non molto lontano da Postua, e raggruppato in una sola borgata distesa sul dorso quasi piano di un colle, sorge **Guardabosone**, Comune di 876 abitanti, al quale da Crevacuore si accedeva pochi anni fa solamente dalla strada che più sopra si è ricordata, la quale, a qualche centinaio di metri prima di giungere al ponte di Postua, attraversa sopra un altro ponte in vivo lo Strona e cessa di essere carreggiabile. Presso questo ponte venne nel 1891 costruito un opificio per la fabbricazione dei pannilana.



Santuario Azoglio.

Ora Guardabosone è unito alla nuova carreggiabile Crevacuore-Borgosesia con una commoda strada che si diparte dal nuovo ponte provinciale sullo Strona, e, risalendo sul fianco del monte che sta a sinistra dell'imbocco della Valle di Postua, arriva fino al paese che non offre, fuori della sua posizione aprica, alcuna speciale particolarità degna di nota. La sua parrocchiale di *S. Agata* è di costruzione moderna, di forma rotonda, ed ha un organo eccellente. Guardabosone era compreso anticamente nel contado di Crevacuore, dal quale fu separato nel 1736 anno in cui fu eretto in Comune.

A sud di Crevacuore, sul fianco della collina, si apre una bella strada, che, dopo aver lasciato alla sua destra e dentro un vallone il Santuario di Azoglio, dove alla festa della Madonna

in Settembre accorrono numerosi i fedeli, dà agio di ammirare una rigogliosa foresta di abeti e larici dovuta alle cure indefesse del compianto Avvocato Albino Bozino, appassionato propugnatore del rimboschimento dei nostri monti, e conduce in poco più di mezz'ora a Sostegno.

Sostegno, Comune di 1240 abitanti, è situato in amena posizione sul fianco di una collina che si apre quasi ad anfiteatro sulla pianura vercellese. Ha suolo fertile e ricco, molto adatto e favorevole alla coltivazione degli alberi da frutta e della vite, donde ritrae abbondante e ricercato prodotto. Esso è dominato al nord dal Monte Sant'Emiliano (m. 729), nel quale esistono i ruderi di un antico fortino, dove la tradizione narra abbia preso stanza per quarant'anni il Santo che gli dà il nome, della famiglia degli Avogadro di Cerrione. Ad est gli sovrasta il Monte Battagliola o Pietra Croana (699 m.) antico e ben marcato vulcano spento.

L'abitato del Comune appare ancora di costruzione antica in molta sua parte, ma va via via rimodernandosi. Alcuni nuovi fabbricati eleganti sono prova della attività e del buon gusto artistico degli abitanti, i quali, laboriosi e robusti, in parte son dedicati all'agricoltura, ed in parte emigrano, temporaneamente, nelle vicine Svizzera e Francia ad esercitarvi l'arte dello stuccatore e del muratore. Parecchi di essi accumularono fortune e furono larghi di benefizii al Comune natio. Venerati e rispettati per ciò sono i nomi dei Zoppino, dei Senta ed altri.

Nei muri delle case lungo la via principale si conservano ed ammirano parecchi affreschi di non comune pregio specie per la storia dell'arte. Altri saggi di pittura murale antica si trovano nella cappella di *San Quirico* e nella Chiesa della *Trinità*.

La Parrocchiale dedicata a *San Lorenzo* è di costruzione che risale al 1700, verso il principio; sorge in alto sull'area già occupata dall'antico castello, di cui rimane solamente un'alta e robusta torre che fu convertita in campanile.



Lanificio Anselmo Giletti (Ponzzone).

Degno di nota è pure il fabbricato dell'Asilo Infantile, nel cortile del quale sta sopra una modesta colonna il busto di Capello detto il Moncalvo, uno dei suoi più munifici benefattori.

Chi va a Sostegno non deve dimenticare di visitare una grotta assai interessante per il geologo. È la grotta detta di *Bercovei*, della quale fa cenno Quintino Sella nei suoi *Cenni geologici del Biellese* editi in Biella nel 1864 coi tipi di Giuseppe Amosso. Scavata nel calcare per oltre 100 metri termina in una sala di metri 50 di diametro per 15 di altezza; vi abbondano le concrezioni calcaree e le stallatiti sul suolo, il quale nelle ripiegature meno inclinate è ricoperto per oltre 50 centimetri da argilla plastica di una finezza rimarchevole.

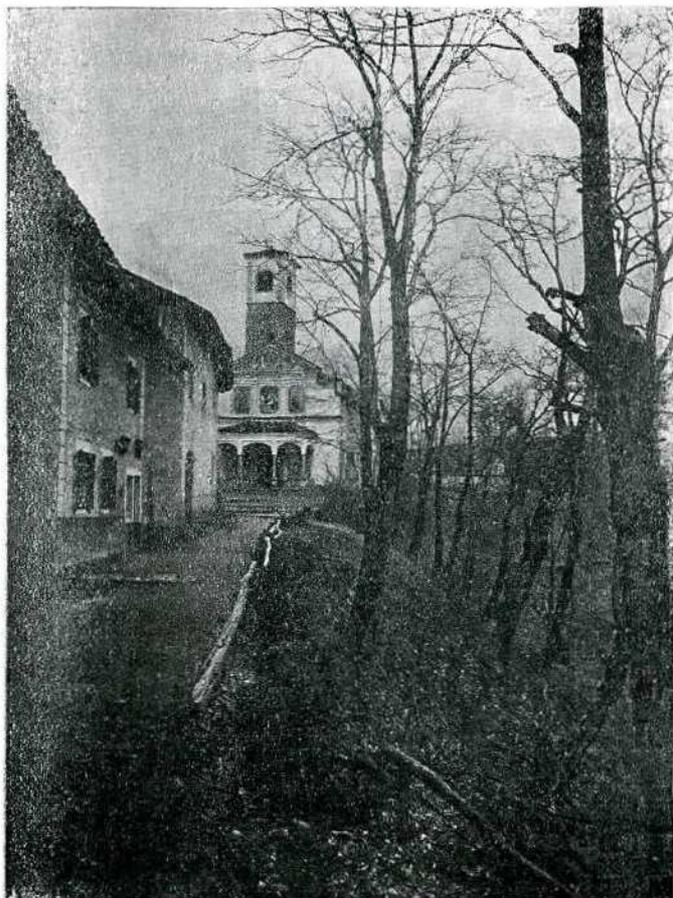
Alla Stazione ferroviaria di Crevacuore affluiranno pure due altri Comuni già appartenenti al suo contado, ed ora al suo Mandamento: Ailoche e Caprile.

Situati sopra le falde del Monte Barone, sono Comuni essenzialmente alpestri, tuttora mancanti di commode comunicazioni stradali. È da augurarsi che l'apertura della ferrovia di Vallesessa fra gli altri benefici apporti pure quello di spingere quei Comuni a studiar modo di migliorare le comunicazioni sia col basso della Valle, e sia fra di loro.

Ailoche, Comune di 708 abitanti, è posto sulle falde del Giumeula, una delle tre punte del Monte Barone, donde scende il torrente Bodro che va a gettarsi nel Sessera poco prima di Crevacuore lambendo il piede del Monte Orfano a ponente. Per la sua posizione elevata (metri 621 alla Chiesa) offre una discreta vista sulla Valle, specialmente verso lo sbocco che pare come chiuso dalla massa del Monte Fenera (m. 809) sotto Borgosesia. Una sua borgata, Giunchio, giunge fin quasi vicino a Crevacuore; presso questa borgata un tempo era esercita una miniera di ferro. Altra miniera esisteva sul monte Giumeula. Ora sono ambedue abbandonate. La popolazione è dedita in parte alla pastorizia

ed all'agricoltura essendo il territorio del Comune ricco di alpi e di pascoli, ed in parte discende giornalmente a lavorare negli opifici della Vallesessera.

Caprile, Comune di 555 abitanti, sito in luogo montuoso fra i rivi Crosa della Piana e Caneglio, consta di parecchie



Chiesa Parrocchiale (Caprile).

borgate a ovest e a sud di Ailoche. Ha pure pascoli abbondanti, ed amene posizioni dalle quali si godono bei panorami sulla Valle. Per straducole di montagna comunica con Pray, Pianceri, e Coggiola dove parte della popolazione va a cercar lavoro nei lanifici. Ha in costruzione una strada carrozzabile che dovrà unirla alla provinciale che percorre la Vallesessera.

Dalla Stazione di Crevacuore la linea ferroviaria, dopo aver attraversato a livello la strada Crevacuore-Sostegno presso la Borgata Azoglio, corre, sempre a destra del Sessera, sopra un terreno poco accidentato sottostante detta borgata, poscia con una successione di rettifili e di curve si volge entro due valloni a declivio relativamente dolce, separati da una ripida costiera



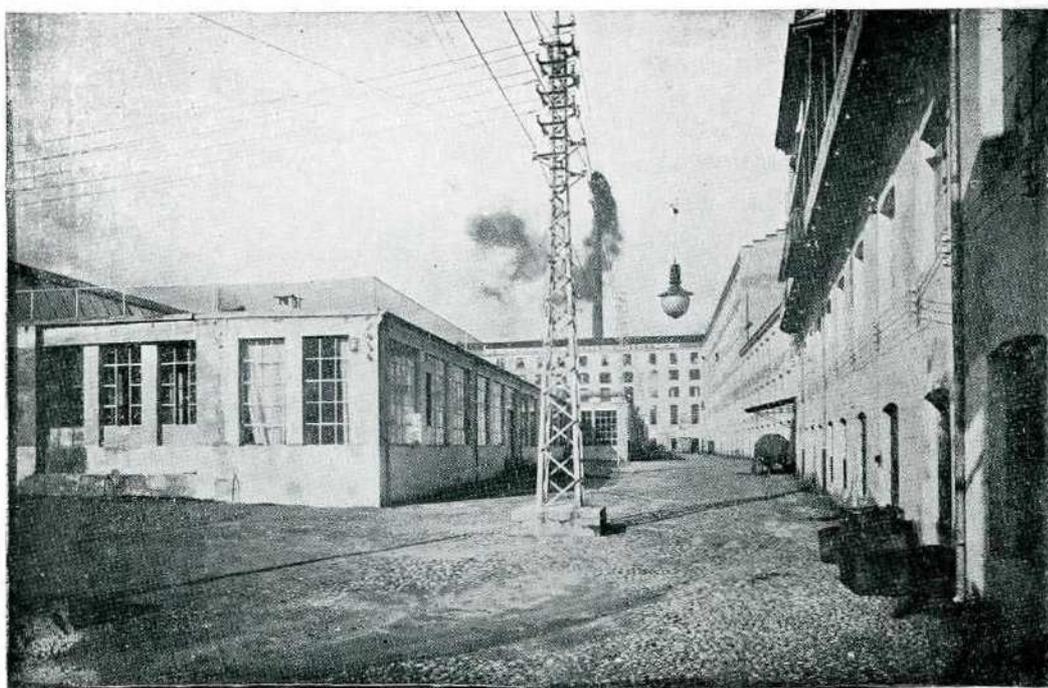
Lanificio Pianceri-Torino (Pianceri).

che attraversa colla galleria detta delle Moglie, lunga metri 46; e per ultimo, girando a mezza costa uno sperone roccioso pure ripidissimo, raggiunge la Stazione di Pianceri, che sta sull'imbocco della Valle del Ponzone, presso il ponte provinciale che ivi attraversa il Sessera.

Il piazzale della Stazione è formato in rilevato di discreta altezza fra il ghiareto del Sessera ed il piede della ⁷ monta-

gna sostenuto e protetto verso il torrente da importante muraglione.

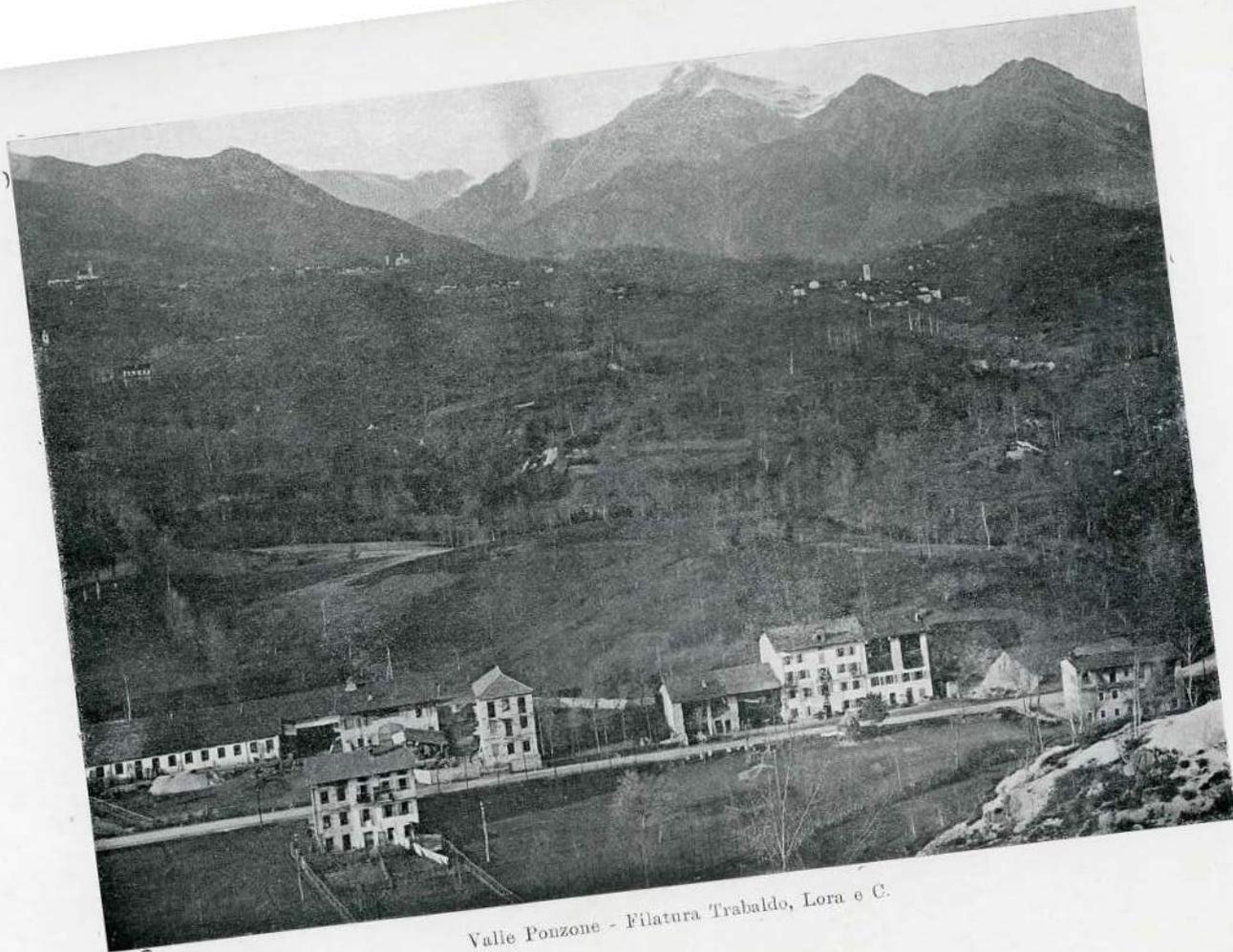
Quasi dirimpetto alla Stazione, ma un po' più a monte, e nella sinistra del Sessera si incontra l'importante lanificio già della Ditta Cerino-Zegna ed ora della Società Anonima Lanificio Pianceri-Torino, che dà lavoro a circa ottocento operai. Presso l'opificio l'Amministrazione della Società costruì numerose case



Lanificio Pianceri-Torino (Interno).

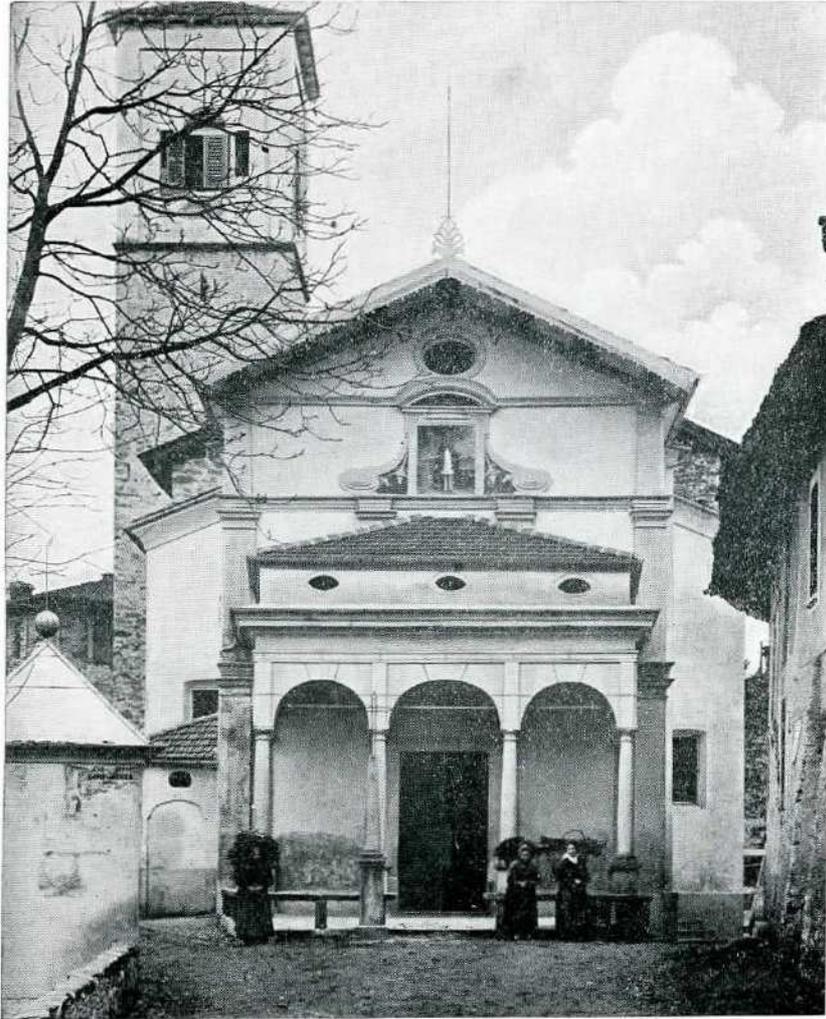
operaie. L'Asilo Infantile dovuto in origine alla generosità della signora Emma Ritt-Roncati-Cerino-Zegna, e costruito su disegno dell'Ingegnere Eugenio Maglioli, appartiene ora alla Società Anonima che ha pure considerevolmente ampliato l'opificio. Questo è situato in riva al Sessera in territorio di **Pianceri**, Comune di 815 abitanti, il quale ha il suo centro in alto sulla montagna in luogo aprico. Una comoda strada, di recente costruzione, svolgendosi sul fianco della montagna, unisce Pianceri

6. — La Vallée de Lora.



Valle Ponzone - Filatura Trabaldo, Lora e C.

basso a Pianceri alto. In questo si incontrano alcune belle costruzioni nuove, dovute all'iniziativa dei suoi abitanti che, ritornando dalla Svizzera o dalla Francia ove usano emigrare, riportano in patria il gusto ed il desiderio di migliorate abitazioni.



Chiesa Parrocchiale (Pianceri).

Abbastanza interessante è la Chiesetta parrocchiale dedicata a *San Grato*.

Alla Stazione di Pianceri affluisce la Valle del Ponzone affatto differente di aspetto da quella del Sessera.

Mentre a sinistra del torrente Ponzone i fianchi della montagna, lussureggianti di vegetazione, e ricoperti di selve castanili, sono disseminati, in modo pittoresco e grazioso, delle numerose borgate dei Comuni di Trivero, Flecchia e Portula, e sono domi-



Palazzina Traversino (Pianceri).

nati dalle spiccate alture del San Bernardo e dei suoi contraforti, i colli sulla sponda destra sono privi di vegetazione, formati di roccia che si decompone globularmente ed ha il colore violaceo caratteristico del melafiro.

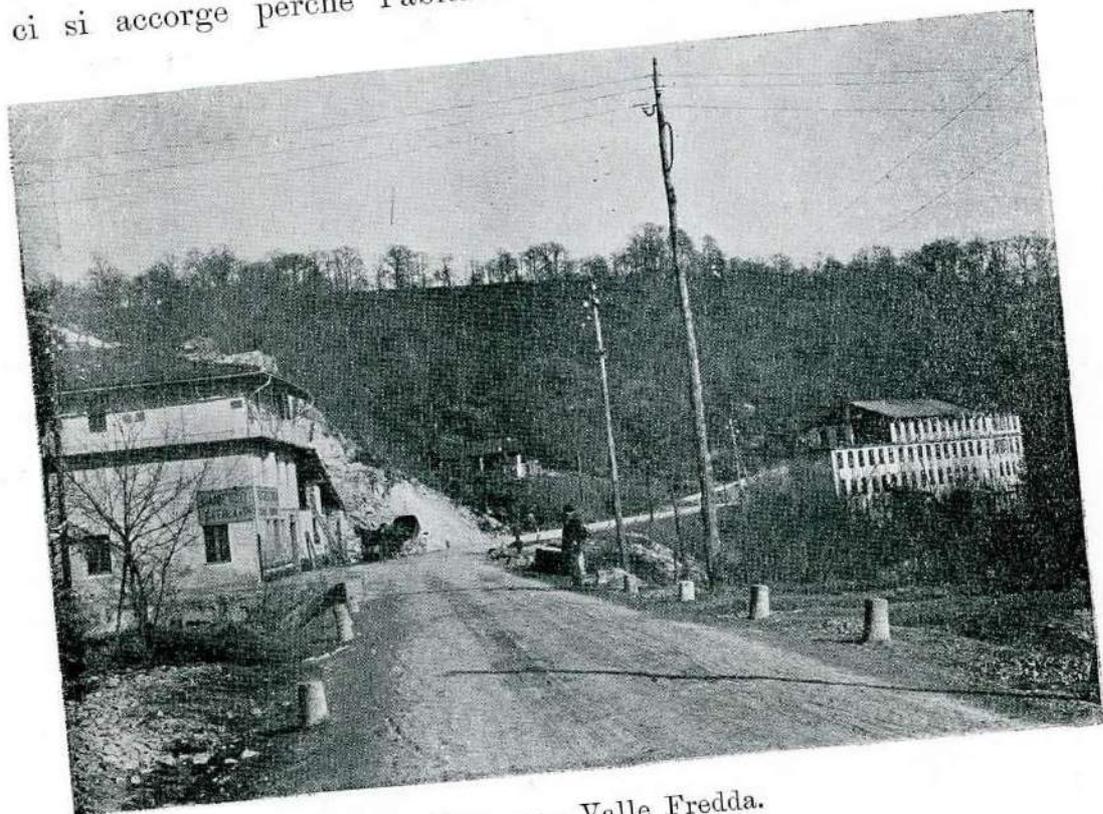
La strada provinciale la percorre sulla sinistra e sempre in quasi immediata prossimità del torrente che le dà il nome, toccando prima il territorio di Flecchia, e poi quello di Trivero avanti di giungere a Crocemosso dove si diparte in due rami ambedue diretti a Biella, di cui uno per Mosso Santa Maria e Pettinengo, e l'altro per Strona e Cossato.

Lungo la strada predetta vennero man mano impiantandosi numerosi lanifici, di cui un primo si trova a *Valle fredda*, in territorio di Flecchia, in posizione chiusa dai monti circostanti, e là dove sbocca la carrozzabile per Flecchia. Esso è esercito dal signor Giletti Anselmo, che possiede pure un secondo grandioso opificio poco più in alto, dove la Valle si allarga alquanto, e dove già si entra in territorio del Comune di Trivero.

Altri numerosi opifici sono pure sorti lungo quella strada:

di cui alcuni già di vecchia data, ed altri più recenti quali sono quelli della Ditta Trinaldo, Lora e C., filatura di lana pettinata, e della Ditta Seira Loro Lamia e C., filatura pettinata e tessitura.

Trivero, è, dopo Biella, il Comune più popolato del Circondario contando 4763 abitanti. Ma di questa sua importanza non ci si accorge perchè l'abitato è diviso in moltissime frazioni



Ponzzone - Valle Fredda.

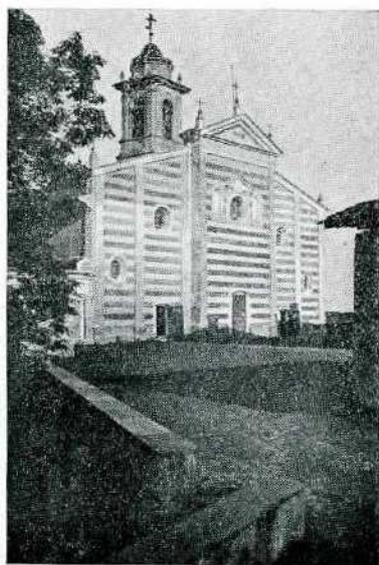
sparse per un vasto ed intricato territorio che si stende in mille ombrosi declivi alle falde del Monte San Bernardo.

Ha cinque parrocchie; la parrocchiale della borgata Matrice è di costruzione molto antica, e sopra la porta è il biscione, stemma dei Visconti di Milano che ebbero dominio sul paese.

La lavorazione della lana è antichissima in Trivero: pare anzi che qui abbia avuto la sua culla questa principale industria

biellese. A quest'industria è dedicata la maggior parte della popolazione, specie delle borgate più a valle, mentre parte di quella delle borgate a monte si dedica anche alla pastorizia possedendo il Comune buoni pascoli e numerose *alpi*.

Da una statistica compilata nel 1883, quando si iniziava il movimento per la ferrovia della Vallesessera, si rileva che nel

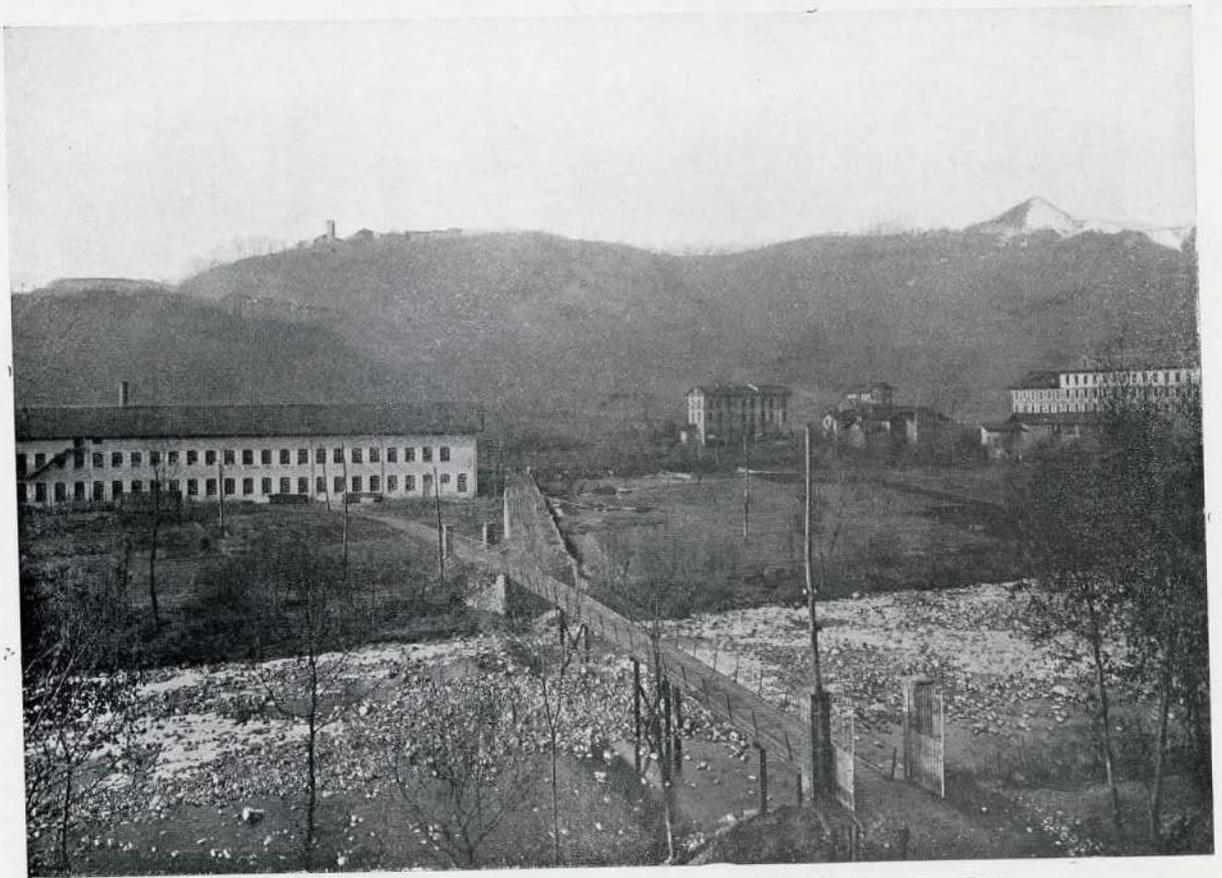


Chiesa di Trivero-Matrice.

Comune si contavano oltre 25 opifici lanieri con 743 telai a mano, e 50 meccanici. Ora il numero degli opifici si è alquanto ridotto, ma per converso i rimasti si sono considerevolmente ingranditi. Recentemente poi nelle borgate Lora e Ferrero vennero impiantati due nuovi opifici dai fratelli Vittorio e Celeste Lesna, mercè la possibilità di trasportarvi l'energia elettrica che si produce a Pont Saint Martin in Valle d'Aosta.

Una commoda strada carrozzabile attraversa il Comune di Trivero nella sua parte alta, e lo mette in comunicazione con Portula e Coggiola da una parte, e con Mosso Santa Maria e Vallemosso dall'altra.

La costruzione della linea ferroviaria dalla Stazione di Pianceri al suo termine, per una lunghezza di quattro chilometri, ha incontrate difficoltà che si presentavano molto più gravi che per il tronco precedente. Il terreno dell'ultimo tronco è molto accidentato, ed in queste condizioni, non ostante siasi cercato di assecondarne le ondulazioni per quanto era possibile, la piattaforma stradale è risultata costituita da un continuo alternarsi di trincee e di rilevati, di cui alcuni con importanza ragguardevole.



Lanifici Tonella e Figli e Barberis Canonico — [proprietà Piantino (Fleccia)].

In causa di questa configurazione numerose opere d'arte furono necessarie per dar passo ai torrentelli attraversati, e per il deflusso delle acque a monte dei rilevati e per i fossi di irrigazione e di scolo.



Lanificio Lesna Vittorio (Trivero - Borgata Lora).

Fra le diverse opere d'arte è degno di speciale menzione il ponte obliquo a tre archi sul torrente Ponzone.

Prima di giungere al suo termine la linea ha ancora una Stazione o fermata a Flecchia, stata costrutta in una località in cui il terreno è meno accidentato, e si trova in posizione da servire nel modo migliore, in relazione alle condizioni di località, al Comune di Flecchia, e nello stesso tempo a quello di Pray, che si trova a sinistra del Sessera proprio di fronte alla fermata.

Flecchia, Comune di 935 abitanti, ha presso la sua Stazione solamente alcune poche case e due opifici di proprietà del signor Piantino, ma eserciti uno dalla Ditta Giovanni Tonella, e l'altro dal signor Barberis-Canonico. Il resto dell'abitato si trova in alto, diviso in varie frazioni, con parrocchia di *Sant' Ambrogio*, di antica costruzione, ed un antico palazzo. Nel 1305 fu incen-



Lanificio Lesna Celeste (Trivero).

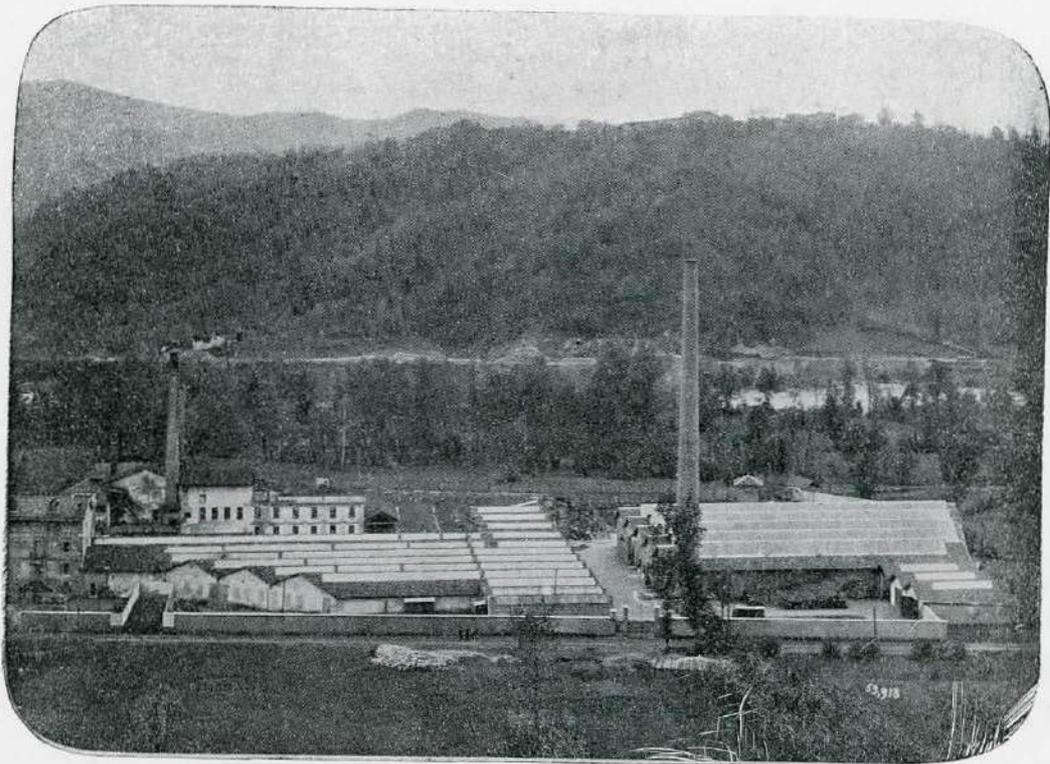
diato da Fra Dolcino, e nel 1736 fu separato da Crevacuore nel cui contado era compreso.

La posizione delle frazioni alte dominante la Valle offre una serie di panorami interessanti. Il campanile della sua parrocchiale spicca in alto ed è visibile da quasi tutti i punti della Valle.

Di fronte a Flecchia, e, come già si disse, sulla riva sinistra del Sessera sta il Comune di **Pray**, che per ora potrà comunicare colla stazione ferroviaria a mezzo di un ponticello o



Pray.



Lanificio F. Lora-Totino (Pray).



Lanificio Trabaldo Togna Pietro (Pray).

pedanca che attraversa il torrente e fu costruito dai proprietari degli opifici ivi esistenti. È un piccolo Comune di soli 525 abitanti, che però ha una singolare importanza mercè i due lanifici in esso eserciti dalle Ditte F. Lora Totino, e Trbaldo Togna Pietro.

Una volta era unito al Comune di Coggiola, dal quale fu separato circa il 1700. È nettamente distinto in due parti: l'una in basso presso il torrente, la quale va diventando sempre



Frutteto (Pray).

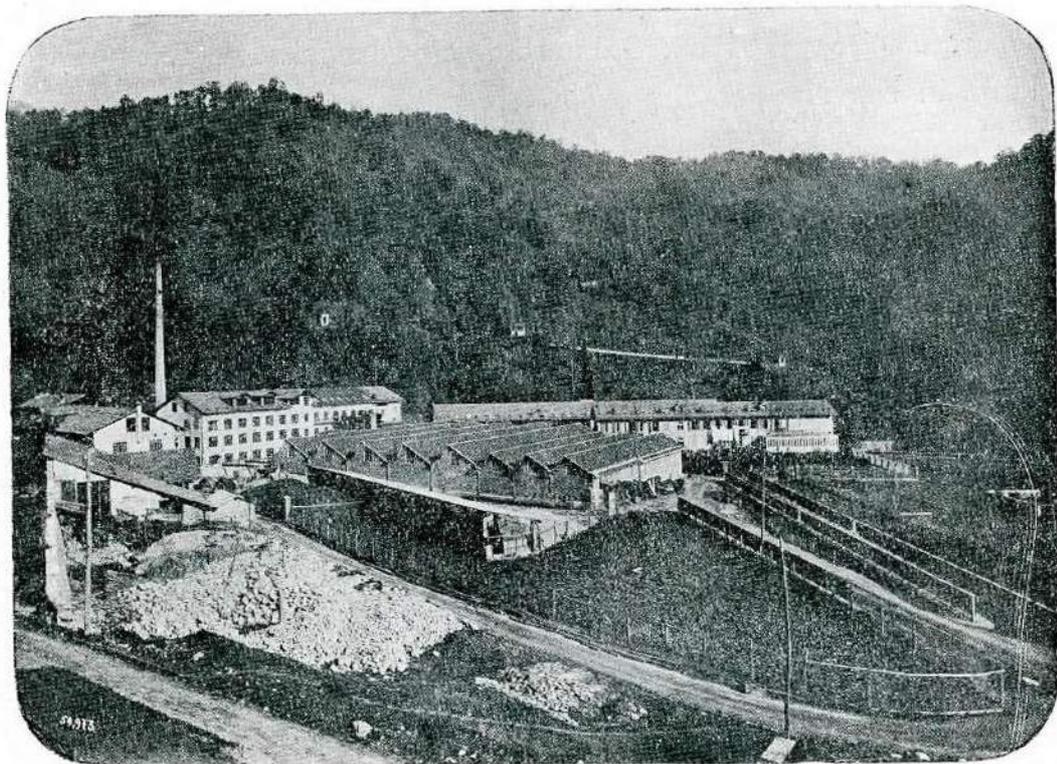
più importante, e l'altra in alto dove stanno la Chiesa parrocchiale e la Casa Comunale colle Scuole.

Il suo territorio è abbastanza fertile, ed offre campo alla coltivazione degli alberi da frutta, come ne è prova un magnifico frutteto del signor Adolfo Lora-Totino.

Dalla fermata di Pray-Coggiola alla stazione capolinea di Coggiola corre poco più di un chilometro e mezzo; la stazione però, per ragioni economiche, si è dovuta, in realtà, allogare in

Granero, Borgata di Portula, alla destra del torrente Sessera, che separa quella borgata da Coggiola.

Portula e Coggiola sono gli ultimi due Comuni della Valle-sessera, la quale, come già si accennò, dopo Coggiola diventa disabitata ed assume un aspetto recisamente alpestre e montuoso:



Lanificio Lesna Giacomo Tamellino.

Portula conta 2087 abitanti: era una volta unito a Trivero da cui fu staccato nel 1628, e dato in feudo con titolo comitale all'antica ed illustre famiglia dei Melano. Esso si compone di parecchie borgate, delle quali due in basso nella Valle, e le altre in alto sulla collina che si addossa al Monte San Bernardo.

La borgata più importante attualmente, specie nei riguardi dell'industria, è quella di Masseranga sita in basso a destra del Sessera, nella quale, oltre ad un molino e a due piccoli opifici



Granero e Stazione Ferrovia Coggiola.

di non grande importanza, è degno di speciale nota lo stabilimento che, sulle rovine di un'antica fucina di cui rimangono le traccie tuttora in alcune vecchie costruzioni, la ditta Lesna Giacomo Tamellino, discesa da Trivero, vi ha impiantato nella seconda metà del secolo scorso. Il Cav. Battista Lesna, attuale proprietario, con l'iniziativa e la tenacia di propositi proprie del lavoratore biellese, va ora ampliandolo e rendendolo uno



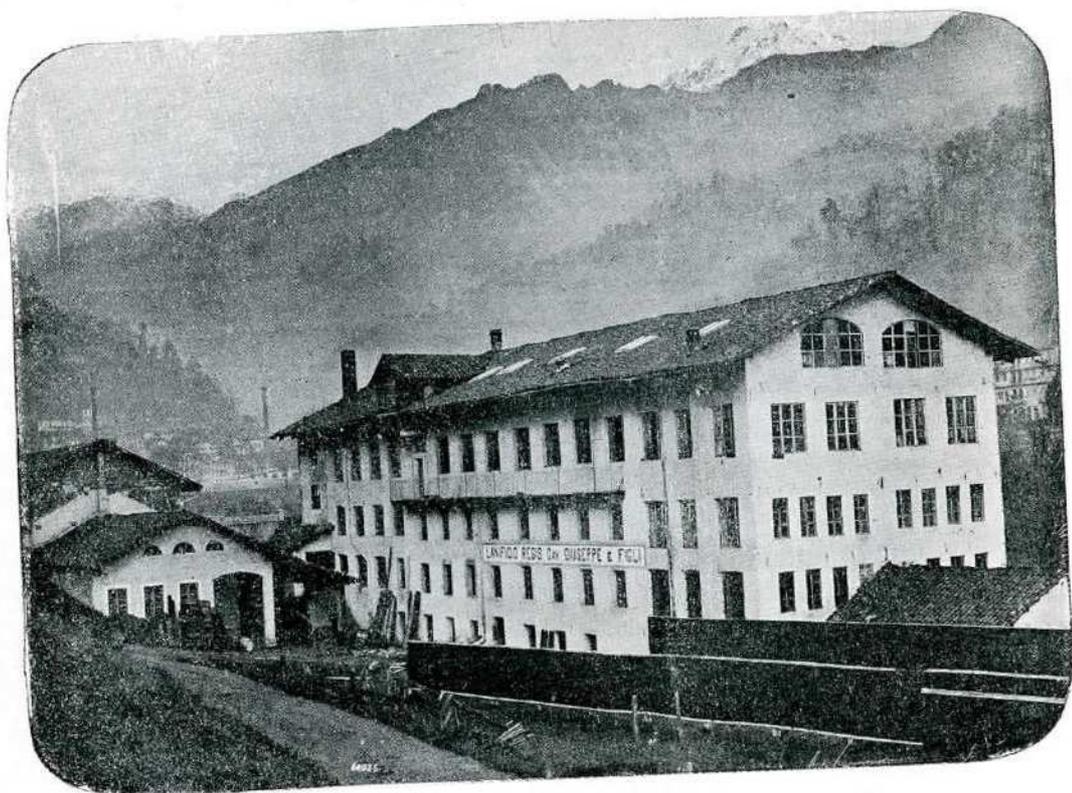
Stazione Idroelettrica Lesna.

dei più importanti della Vallesessera, avendone accresciuto la potenzialità con l'impianto di una stazione idroelettrica per la produzione della forza motrice a qualche centinaio di metri a monte dell'opificio, nella quale usufruisce l'acqua del Sessera mediante un canale che ha il suo imbocco a circa mille metri più a monte e poco sotto il punto in cui il Riale Cavallero si immette nel Sessera.

Masseranga, che ha una fiorente Cooperativa di consumo, e possiede un bello edificio per le Scuole Comunali, sta ora provvedendo alla costruzione di un Asilo Infantile, e, grazie

all'intelligente e generoso concorso del Cav. Lesna, è dotata di buona ed abbondante acqua potabile.

A valle di Masseranga, e a ridosso della strada che da Coggiola sale alle borgate alte di Portula, sta, pure in riva destra del Sessera, quella di Granero, ove, come si disse, la linea ferroviaria ha la sua stazione ultima. In essa vi sono due opifici:



Lanificio Regis.

l'uno già della famiglia Bruno-Ventre, ed ora del Cav. Giuseppe Regis e Figli che l'acquistavano recentemente, e vi trasportavano il macchinario che prima facevano valere in altro opificio in Comune di Flecchia; l'altro di proprietà del Cav. G. B. Piletta che lo dà in affitto.

Dalla borgata Granero si sale alla Borgata Matrice per la strada che da Coggiola per Trivero conduce a Vie Bolche,



Portula

la quale si svolge tutta sul fianco della collina ed offre interessanti panorami sulla sottoposta vallata. Quivi sta il capoluogo del Comune, colla Casa comunale, un bell'edificio per l'Asilo Infantile, e la Parrocchiale ampia e ben costrutta, nella quale son degni di nota alcuni affreschi del Perracini di Cellio in Vallesesia.

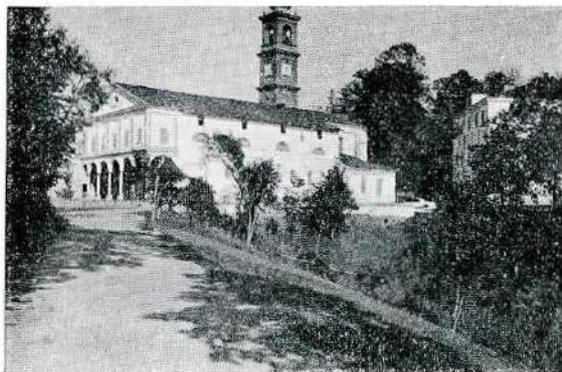


Opifici Piletta (Coggiola).

Fra tutte le borgate di Portula però la più amena e la più ricercata da villeggianti, tanto più ora che la ferrovia di Vallesessera le giunge ai piedi, è quella di Castagnea.

Assisa sopra un altipiano dal quale si erge maestoso il San Bernardo, è tutta sepolta in mezzo a folti castagneti. Essa è centro di commode e belle passeggiate ombrose, che offrono splendidi panorami distendentisi su tutta la Vallesessera, e giù fino alla lontana Valle del Po.

Dalla Stazione di Coggiola, oltre all'antica strada mulattiera dell'Oro Piccolo arrampicantesi sul dorso della montagna, vi



Chiesa di Portula.

conduce la rotabile per Portula più sopra ricordata, dalla quale, a qualche centinaio di metri dalla borgata Matrice, si stacca la strada pure rotabile recentemente costrutta che conduce fino al centro dell'abitato.

Castagnea, fin verso la fine del secolo decimottavo, era unita alla Parrocchia di

Portula. In una vecchia e poco ampia chiesetta dedicata alla *Beata Vergine della Neve*, e situata quasi al centro dell'abitato, veniva nel 1752 eretta una cappellania laicale sotto il titolo di *Sant'Anna*.

Quest'erezione fece nascere negli abitanti di quella borgata il desiderio di veder eretto in Parrocchia quell'oratorio. Nel 1782 come risulta da un atto 10 Settembre 1782 rogato Scaglia venne presentato al Vescovo di Biella Monsignor Giulio Cesare Viancini l'istanza perchè separasse Castagnea dalla borgata Matrice di Portula, si prendesse atto che gli abitanti di Castagnea avevano



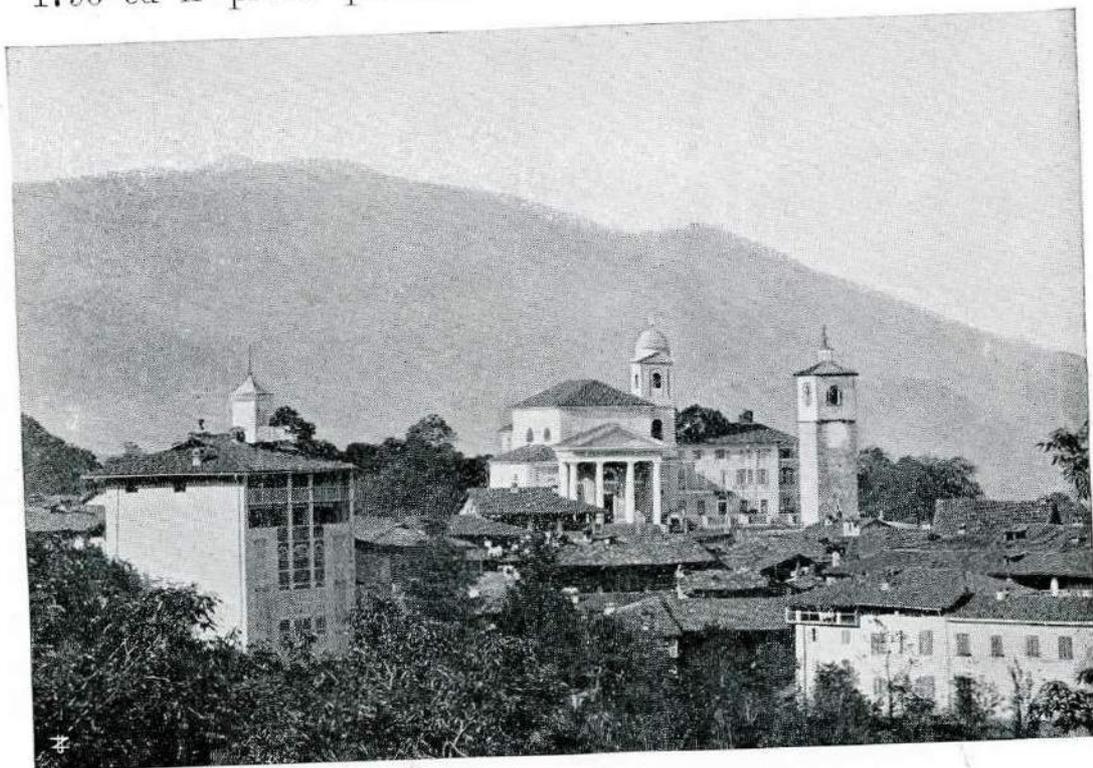
Angolo tranquillo in Castagnea.

nel 1774 fatto costruire il campanile provvedendolo di campane (1778) col reddito di un *molino*, di un *follore da stoffe*, e di due



Castagnea.

forni da pane — qual reddito era appunto quello sempre spettato all'oratorio. Naturalmente la Chiesa di Portula Matrice non cedette subito; occorsero quattordici anni di litigi perchè la popolazione di Castagnea, che era allora di poco più di 350 persone, raggiungesse il suo intento. La nuova parrocchia fu eretta il 10 Agosto 1796 ed il primo prevosto fu Don Giuseppe Maria Ubertalli



Chiesa di Castagnea.

della famiglia Ubertalli-Marona. Ma non erano ancora trascorsi poco più di venticinque anni e già quei parrocchiani sentirono il desiderio di una Chiesa più ampia e più bella, che col prodotto di private offerte, e con quello di una lotteria, di cui ottennero l'autorizzazione dal Re Carlo Alberto per i buoni uffici del Marchese Carlo La Marmora, e che fruttò oltre 46.000 lire, fu costruita in un alto piazzale poco discosto dalla vecchia Chiesa, e fu solennemente consacrata il 14 Agosto 1841 da Monsignor Losana; essendo parroco Don Giacomo Giletti.

Diede i disegni della nuova Chiesa l'Ingegnere Carlo Mosca, e ne curò l'esecuzione l'Architetto Cav. Dell'Isola.

La Chiesa è in stile romano moderno a croce latina, con volta a tutto sesto e cupolina sopra l'abside. Uno spazioso por-



Interno Chiesa di Castagnea.

tico su quattro colonne scanellate e capitello dorico sta innanzi all'ingresso e alla sinistra vi sta addossata la casetta del Parroco.

Tutto intorno alla Chiesa corre un largo piazzale erboso sul quale la popolazione usa raccogliersi nei giorni festivi per godervi l'ombra dei castagneti che lo circondano.

Una comoda strada, che staccandosi dalla parte alta della Borgata, si svolge quasi in piano lungo la costa della montagna che prospetta la Vallata del Sessera, dopo aver attraversato il riale Carnaccio sopra un vecchio ponte in vivo presso il quale giace inoperoso il vecchio opificio Bozzalla-Molinè già ricordato,



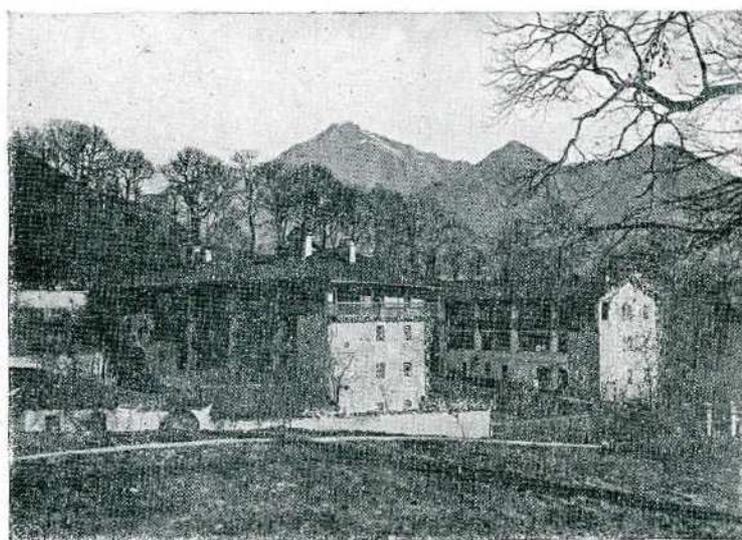
Santuario della Novareia (Castagnea).

conduce in poco più di mezz'ora al **Santuario della Novareia** dedicato alla *Madonna delle Grazie*, il quale, se non offre alcuna attrattiva per la sua architettura, è però meta prediletta di pii pellegrinaggi, e di sollazzevoli scampagnate.

Nei pressi del Santuario della Novareia ed alquanto più in alto, in un Alpe (Selletto) che l'Amministrazione Provinciale ha preso in affitto per una lunga serie di anni dal Comune di

Portula, il Prof. E. Dealessi, direttore della Cattedra Ambulante di Agricoltura, ha iniziato l'impianto di un piantonaio silvano per la distribuzione di pianticelle delle più utili essenze, e ravvivare, se possibile, il desiderio di rimboschimento dei nostri monti purtroppo ridotti al nudo dallo inconsulto abbattimento dei vecchi boschi, e dal troppo gran numero di capre che ne impediscono il rifiorimento.

Castagnea ha dato i natali ai primi lanaioli che, come accennammo più innanzi, verso la fine della prima metà del



Vecchio opificio in Castagnea.

secolo scorso trasportarono la loro industria a Coggiola abbandonandovi le vecchie case in cui, prima della introduzione delle macchine, la esercitavano.

Alcune di quelle case, in nulla mutate, rimangono ancora, e forse rovistando in quei cameroni non meraviglierebbe trovarvi anche oggi, dimenticato in qualche angolo, qualcuno dei primitivi attrezzi usati in quei tempi per la produzione delle *finette* e dei *molettoni*, come si chiamavano allora le stoffe filate, tessute e tinte in casa.



Lanificio P. Ubertalli e Figli (Coggiola).

Coggiola, che riceveva quei primi lanaioli, e ve li invitava coll'attrattiva delle maggiori forze motrici ricavabili dal Sessera, che nel lungo suo percorso già era più ricco di acque, aveva fin d'allora parecchi molini, numerose fucine in cui si lavorava il ferro, e persino una fabbrica da carta. La discesa dei lanaioli ne ha cambiato un po' per volta l'indirizzo e l'aspetto: là dove



Lanificio F. Bozzalla.

stavano molini e la fabbrica da carta, sorsero e si svilupparono gli opifici lanieri. Attualmente quattro stabilimenti — principali — ne costituiscono la ricchezza. Viene primo quello della Ditta P. Ubertalli e Figli recentemente ampliato, in borgata Zuccaro, il quale già da molti anni, mercè l'iniziativa e l'attività dei fratelli Carlo e Cav. Giacomo Ubertalli, ha conquistato ai suoi prodotti meritata fama, che gli è gelosamente conservata dal loro successore, il Cav. Pietro Ubertalli.

Il Geometra Giacomo Piletta possiede il secondo, in borgata Formantero, proprio nel centro di essa, il quale è unito all'altro, che il Cav. G. B. Piletta possiede in Granero, con una passerella pensile attraversante il Sessera.

Viene terzo, e sul confine fra la borgata Formantero e la borgata Villa, lo stabilimento della Ditta Federico Bozzalla, che, come già si è detto, venne a prendere il posto di un'antica cartiera e di un vecchio molino ivi eserciti dalla famiglia Aimone nella prima metà del secolo scorso.



Federico Bozzalla.

Esso deve il suo sviluppo al costante ed intelligente lavoro di Federico Bozzalla, del quale non è ancor spenta la memoria nel cuore sia degli operai che trattava come figli, e sia dei colleghi lanaioli coi quali era largo della più cordiale ospitalità.

A qualche centinaio di metri più a valle havvi finalmente il quarto, in borgata Piletta, regione Gabbietto, costruito nel 1878 dalla Ditta Bozzalla. Attualmente è proprietà della Ditta Bruno Ventre e Bardella, la quale, colle giovani energie di cui dispone, sta avviandolo ad un sicuro e splendido avvenire.

Oltre questi stabilimenti nei quali trovansi occupati poco meno di mille operai, e precisamente poco sotto all'ultimo di essi havvi un molino a cilindri degno di essere ricordato. Fu impiantato dal sig. Angelino Secondo, uomo di singolare energia e di non comune ingegno, il quale seppe col lavoro suo pertinace conquistarsi una invidiabile posizione, e, pur continuando a tenere in azione il detto molino, andò ad impiantarne un altro più moderno e più importante in Aranco presso Borgosesia. Mancato non è molto ai vivi, l'opera sua è continuata dai suoi figli.

Coggiola, che prima del 1860 non contava che poco più di 2000 abitanti, ora ne conta oltre 3500, e va ogni giorno, mercè lo sviluppo della sua industria e dei suoi commerci, acquistando sempre maggiore importanza.

È diviso in sette borgate o frazioni, di cui tre nel basso, Zuccaro, Formantero e Villa, e quattro in alto sulle pendici dei



Chiesa Parrocchiale (Coggiola).

primi contrafforti del Monte Barone, Viera e Rivò a ponente, e Piletta e Fervazzo ad est. Il centro del Comune è nella frazione Formantero, costrutta quasi in riva al Sessera. Ha un'unica via che l'attraversa per tutta la sua lunghezza dal ponticello sul rio San Giovanni fino alla piazza principale, che fu intitolata a Bartolomeo Sella, per il piccolo monumento che la memore riconoscenza dei beneficati ivi erigeva a quel benemerito Dottore che lasciava tutto il suo cospicuo patrimonio al Mandamento di



Coggiola - Borgata Villa.

di quegli abitanti, si apre il campo a interessanti passeggiate alpinistiche, sia verso le pendici e le cime del Monte Barone, e sia verso le Alpi di Noveis appartenenti ai Comuni di Ailoche e Caprile. Quivi da alcuni anni accorrono gioviali brigate che



Laghetto di Noveis.

trovano in due modesti alberghetti ricovero e ristoro. A rendere più attraente la località, approfittando della condizione dei luoghi, un intraprendente alpigiano ha creato un laghetto artificiale colle acque di un torrentello che discende da quelle alture.



Coggiola - Borgata Formantero.

Dalla borgata Formantero in pochi minuti per una bella strada, che va via via arricchendosi di nuove case, si giunge alla borgata Zuccaro che pare quasi unita a Masseranga di Portula, dalla quale è separata dal Sesslera in quella località assai ristretto.

Dalla borgata Zuccaro, risalendo la valle per una strada che si svolge alla sinistra del Sesslera sul dorso della montagna ora



Santuario del Cavallero.

allontanandosi dal torrente ed ora avvicinandovisi quasi a baciare le rive, in poco più di mezz'ora di cammino si giunge al *Santuario del Cavallero*.

Attualmente però a quel Santuario si può giungere per una via più comoda. Essa si stacca dalla borgata Masseranga, dai pressi dell'Opificio Lesna, carreggiabile per tutta la sua prima parte e fino a poche centinaia di metri dal Santuario, percorre la destra del torrente, la attraversa sopra una solida pedanca e

ridiventando strada mulattiera va ad unirsi all'antica via del Cavallero ai piedi dell'ultimo tratto di salita.

Il Santuario, situato in uno stretto vallone laterale del Sessera dal quale discende il riale Cavallero, è dedicato alla *Madonna della Nere*. Nel giorno in cui corre la festa della Madonna, vi conviene ogni anno gran folla di gente, che dopo aver assistito



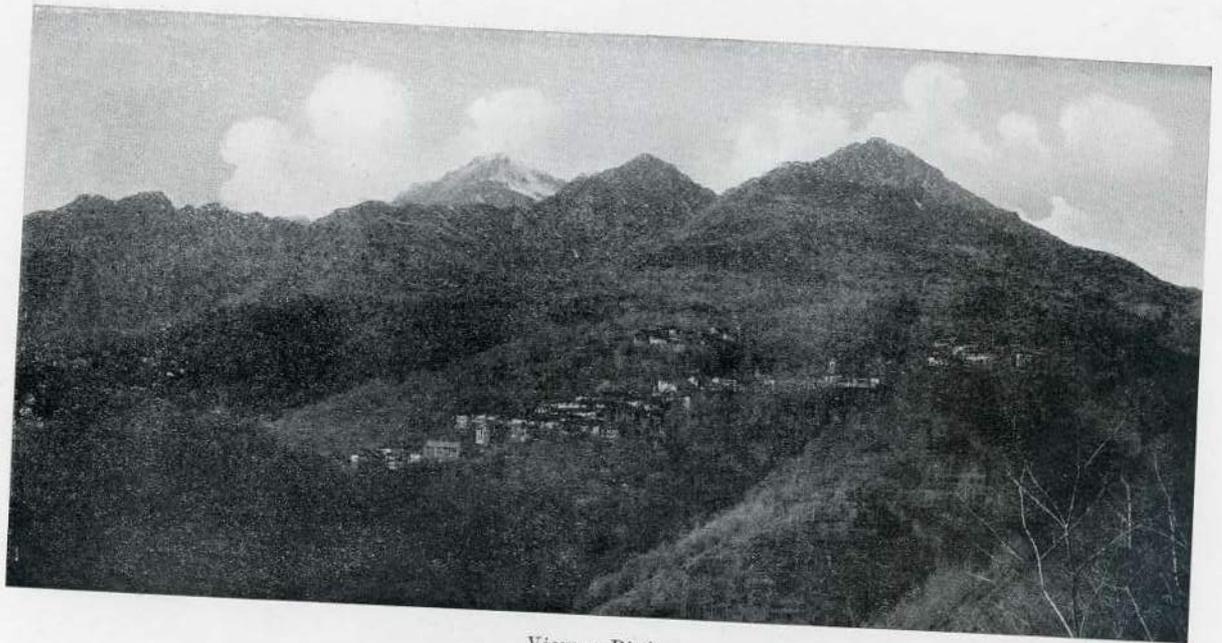
Santuario Cavallero (Interno).

alle funzioni religiose va aggirandosi sulla piazza che quasi tutta si stende sullo spazioso ponte che sovrasta il riale Cavallero, delle acque del quale si vantano le virtù curative, e sugli stretti piani erbosi rubati al pendio del monte ed alla riva del torrente, all'ombra dei fronzuti alberi di castagno, attorno alle numerose baracche dove si vendono vivande e vino.

La Chiesa abbastanza vasta, stata non molti anni or sono rimodernata nel suo interno, risale al 1750. Innanzi

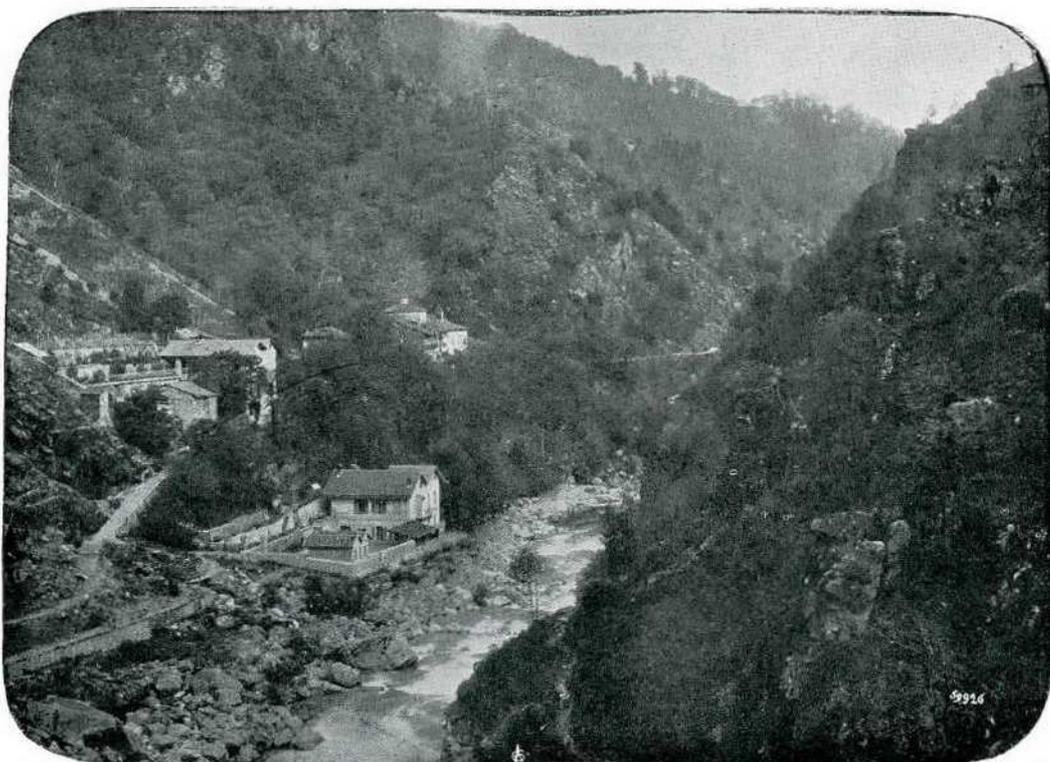
ad essa corre un portico, nel quale prospettano alcune cappelle, nelle quali, come in altre ai suoi lati, stanno parecchie statue di terra cotta, di poco pregio artistico.

La quiete, il silenzio, la solitudine del luogo erano una volta la maggiore attrattiva del Santuario, ma, da pochi anni in qua, le cose sono alquanto mutate. Il progresso nell'utilizzazione dell'acqua come forza motrice, dovuto alle invenzioni di Galileo Ferraris, ha reso possibile ed utile l'impianto di una stazione idroelettrica poco più a monte del Santuario, ed è



Viera e Rivó.

venuta ad arricchire di nuova energia motrice la Vallesessera. E così là, dove un giorno non si incontravano che alpigiani che salivano o scendevano dalle alpi del Monte Barone, e dove la quiete non era interrotta che da qualche muggir di vacca o belar di capra, o dal ronzio delle api che negli apiari del Santuario e del signor Enrico Bozzalla attendono a portar sollecite « il



Cavallero - Stazione idroelettrica.

miel nell'arnie », venne ad aggiungersi l'andirivieni degli operai addetti alle turbine, ed al ronzio delle api a sposarsi quello delle dinamo.

La stazione idroelettrica fu impiantata nel 1905 dal geometra Giacomo Piletta che ne diresse anche i lavori e la cedette poscia alla Ditta Federico Bozzalla. L'acqua vi è condotta per un canale lungo oltre un chilometro, e vi giunge con un salto di quaranta metri. Il canale, scavato nella viva roccia sul fianco

ripido e quasi inaccessibile della montagna, attraversa il rivo Ardeccia, confluyente del Sessera, sopra uno svelto ponte in vivo a quattro arcate, e costituisce la più ardita ed importante opera idraulica della Vallesessera. L'energia elettrica in parte è distribuita ad alcuni stabilimenti in Coggiola ed in parte è trasportata alla Cartiera di Crevacuore.

Al Cavallero finisce la parte abitata del Comune di Coggiola, e si apre la via alle sue Alpi sparse sulle pendici del Monte Barone. Esse sono fonte di un certo reddito al bilancio comunale per il fitto che se ne ricava; ma sono pur troppo oramai tutte denudate di quella rigogliosa vegetazione arborea, che un giorno arricchiva quelle pendici, e, giovando alla economia generale nel regime delle acque, rappresentava altra fonte di reddito per il Comune, ora esaurita.





V.

Due parole di commiato.

Generalmente chi fa gemere i torchi e stampa un libro usa premettervi *la prefazione* la quale, sia detto con buona venia di quelle brave persone, viene sempre scritta *dopo* il libro.

La *prefazione*, a parere di chi la scrive, deve servire a mettere sulla buona strada i lettori per giudicare del libro, e a spiegar loro i reconditi motivi che l'hanno ispirato. Noi che a scrivere queste *Memorie e notizie* non abbiamo avuto alcun recondito motivo fuori di quello, palese a tutti, di far conoscere in poche pagine la nostra Vallesessera, colla sua ferrovia, per un quarto di secolo invano desiderata, ed ora finalmente ottenuta, non sentiamo il bisogno di premettere *la prefazione*, poichè ci è parso inutile intrattenere i lettori sulla porta della strada per la quale volevamo introdurli nella nostra Valle. Ma sentiamo il bisogno, prima di prendere commiato di rivolgere *due parole* a quei lettori, se ne avremo.

Queste *Memorie e notizie* non hanno, innanzi tutto, alcuna pretesa letteraria: buttate giù come venivano sulla penna, esse



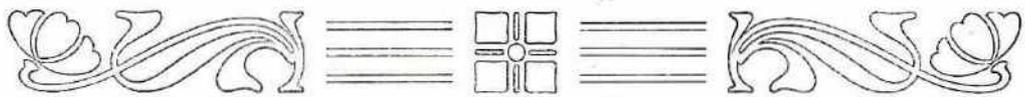
Elenco delle Illustrazioni.

*Le illustrazioni segnate con * sono tratte da negative del fotografo S. Rossetti di Biella. — Quelle segnate con ** da negative De Jongh F.^{res} Fréon S.^r — Quelle segnate con *** da negative Maurizio Boletti. — Quelle segnate con **** da negative Ermenegildo Bozzalla. — Quelle segnate con ***** da negativa del Rev. Don Terzago.*

I clichés furono eseguiti dalla Ditta Amosso di Biella.

1. Pianta topografica della Vallesessera colla nuova ferrovia (Istituto Geografico De Agostini).	
2 Coggiola e il Monte Barone *	pag. 5
3. Fabbrica Bozzalla Molinè (Castagnea) collo sfondo del San Bernardo *	» 9
4. Opificio Bozzalla-Pel *	» 11
5. Giuseppe Antonio Bozzalla (da un quadro ad olio)	» 12
6. Giacomo Ubertalli (da vecchia fotografia)	» 13
7. Carlo Ubertalli (id.)	» 13
8 Cartiera Italiana (Serravalle Sesia)	» 15
9 Carlo Alberto Avondo (da vecchia fotografia)	» 17
10 Pietro Avondo (id.)	» 18
11. Ponte ferroviario sul Sesia *	» 21
12. Strada Dell'Oro *	» 23
13. Strada Dell'Oro *	» 24
14. Serravalle Sesia *	» 25
15. Trasporto merci Borgosesia-Coggiola *	» 27

16. Bornate *	pag. 29
17. Sen. E. Perazzi (da vecchia fotografia)	» 32
18. Rondò di Bornate Stazione ferrovia *	» 33
19. Albino Bozino (da vecchia fotografia)	» 35
20. Ing. G. Sezzano (id.)	» 35
21. Crevacuore colla Stazione ferroviaria *	» 37
22. Sen I. Siccardi (da vecchia fotografia)	» 42
23. Postua (veduta dal sud) *	» 43
24. Comm. Carlo Rizzetti (da fotografia)	» 45
25. Antonio Boggio (id.)	» 46
26. Guardabosone *	» 37
27. Sostegno *	» 53
28. Serravalle Sesia (Scuola ed Asilo) *	» 56
29. Santuario di Sant'Euseo *	» 57
30. Castello Avondo (da fotografia)	» 58
31. Ailoche *	» 59
32. Rovine del Castello di Bornate *	» 61
33. Vardella *	» 62
34. Ponte di Crevacuore e Galleria Squissone *	» 63
35. Ponte provinciale e Stazione ferrovia (Pianceri) *	» 65
36. Cartiera Baglione e C. (Crevacuore) **	» 67
37. Tessitura Bozzalla (Crevacuore) **	» 68
38. Santuario di Postua *****	» 69
39. Santuario di Postua (interno) *	» 70
40. Pianceri *	» 71
41. Santuario Azoglio (da fotografia)	» 73
42. Lanificio Anselmo Giletti (Ponzone) *	» 75
43. Chiesa Parrocchiale (Caprile) *	» 78
44. Lanificio Pianceri-Torino (Pianceri) **	» 79
45. Lanificio Pianceri-Torino (interno) **	» 80
46. Valle Ponzone - Filatura Trbaldo, Lora e C. *	» 81
47. Chiesa Parrocchiale (Pianceri) *	» 83
48. Palazzina Traversino (Pianceri) *	» 84
49. Ponzone - Valle Fredda *	» 85
50. Chiesa di Trivero Matrice ***	» 86
51. Lanificio Tonella e Barberis Canonico [proprietà Piantino (Flecchia)] *	» 87



INDICE DEI CAPITOLI

1. Le industrie della Vallesessera	<i>pag.</i> 7
2. Le comunicazioni della Vallesessera	» 23
3. La ferrovia della Vallesessera	» 31
4. I Comuni della Vallesessera	» 51
5. Due parole di commiato	» 131
6. Elenco delle illustrazioni	» 133

