

# IL RISORGIMENTO VERCELLESE E L'IMPRONTA DI CAVOUR

a cura di Magda Balboni e Irene Gaddo



inter  
linea

RAFFAELLA AFFERNI

## Scenari evolutivi del territorio e delle infrastrutture nel Vercellese

### Il Vercellese nell'Ottocento preunitario

Geograficamente il Vercellese è una regione ben definita, delimitata a nord dalle colline biellesi e circondata negli altri tre lati dai fiumi Po, Sesia e Dora Baltea. Dal punto di vista amministrativo, al censimento del 1848, il circondario di Vercelli, dipendente dalla provincia di Novara, era composto da 55 comuni su una superficie di 1247 chilometri quadrati, delimitazione che subì poche variazioni nel corso del XIX secolo.<sup>1</sup> Si tratta di un territorio con abbondanza di acque fluenti – oltre ai fiumi sopracitati la regione è attraversata dai torrenti Cervo, Elvo, Rovasenda e Marchiazza, che scendono dalle Prealpi biellesi – e con una favorevole giacitura dei terreni<sup>2</sup> che, fino agli albori dell'Ottocento,<sup>3</sup> a causa dell'evoluzione storica ed economica del Piemonte, non vide il sorgere di una forma di irrigazione collettiva e, conseguentemente, l'avvio di un reale progresso in campo agrario.<sup>4</sup> Sul finire del Settecento, scrive Monti, «i metodi di coltivazione erano ancora quelli medievali e il riposo delle terre era praticato e considerato indispensabile quale condizione per conservare la fertilità del terreno; nei paduli e nei terreni sommersibili, con primordiali opere di derivazione dai corsi d'acqua o dai fontanili si seminava il riso, introdotto nel Vercellese agli inizi del Cinquecento, con metodi estensivi e i contadini venivano di lontano in primavera, lasciando poi deserti i luoghi sino all'epoca del raccolto che, per quanto scarso, risultava remunerativo perché semina e raccolto cadevano in epoca di minor lavoro per altre coltivazioni». Dati tali caratteri, il paesaggio agrario vercellese non si presentava come particolarmente attrattivo per il viaggiatore e ciò è confermato anche dall'economista e agronomo inglese Arthur Young nel suo *Travels in Italy*. L'opera contiene le impressioni di Young sul viaggio compiuto tra il 4 settembre e il 26 dicembre 1789, che lo spinse ad attraversare i territori tra Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, per dirigersi poi a Parma, Piacenza e tornare nuovamente a Torino, risalendo successivamente il Moncenisio. Durante il viaggio Young interrogò professori, proprietari, affittuari e contadini, visitò parecchi poderi e vari campi di esperimento, confrontando paesaggi e tecniche agrarie adottate. Riguardo al Vercellese, paragonato con la fertile pianura lombarda, ove l'irrigazione era molto più estesa e le pratiche agricole assai più avanzate, Young scrisse in particolare «much rice; some yet uncut; they are threshing it everywhere, and we meet gleaners loaded with it: a nasty country, as ill to the eye as to the health: there hang the



limbs of a robber in the trees, in unison with the *sombre* and pestiferous aspect of a flat woody region».<sup>5</sup>

La storia dei canali irrigatori del Vercellese è assai lunga, con opere di derivazione da fiumi e torrenti che risalgono al tardo Medioevo: la notizia documentaria più antica risale al 1220 e riguarda il canale Moirano di cui, però, «si presume risalga al 1000 dell'Era Volgare», mentre la roggia Marchesa, derivata dal torrente Cervo, non porta data alcuna ma la dicitura recita «antichissimo». Al XV secolo risale invece il primo tentativo di costruzione di una vera e propria rete, con il canale del Rotto, derivato dalla Dora Baltea e aperto nel Quattrocento dai marchesi del Monferrato, e con il naviglio d'Ivrea, iniziato da Amedeo VIII duca di Savoia e ultimato dalla reggente duchessa Jolanda nel 1474, che costituisce la prima grande derivazione della Dora Baltea, per la quale Leonardo Da Vinci progetterà l'opera di presa e che, come naviglio, prenderà il nome di Via del Sale per il trasporto delle derrate tra Vercelli e Ivrea. Verso la fine del Settecento, sotto i regni di Carlo Emanuele III e Vittorio Amedeo III vennero realizzate numerose opere, tra cui il Regio canale, il naviletto della Mandria e il naviletto di Saluggia.<sup>6</sup> Gli interventi più importanti sono da collocare a partire dalla fine del XVIII secolo e i primi anni del XIX. Tra queste opere si possono segnalare: la realizzazione del Regio canale (successivamente canale di Cigliano) per l'irrigazione dei territori compresi tra la Dora Baltea e il Sesia, della cui costruzione si cominciò a discutere a Torino verso il 1780, prevedendone l'inizio nei pressi di Cigliano e la fine nelle vicinanze di Arborio. «Si dava così inizio al disegno di un territorio solcato, oltre che da fiumi, torrenti e corsi d'acqua artificiali (in gran parte bealere), anche da una rete di canali, che divenne nei decenni sempre più fitta, voluta e controllata dall'alto, cioè dall'Amministrazione delle Finanze». Parte del progetto venne completato in breve tempo e «destò un'enorme meraviglia e ammirazione per l'intensità delle forze messe in campo», come rilevano numerosi scritti, tra cui una nota di un documento anonimo conservato presso l'Archivio di Stato di Vercelli. L'occupazione francese a fine secolo e la complessa situazione politica e sociale del Vercellese fecero interrompere il completamento dei lavori del Regio canale, che cambiò nome, divenendo semplicemente il canale di Cigliano. Successivamente con l'aumento della sua portata, circa un secolo dopo (nel 1887) esso divenne il canale Depretis, dal nome del ministro delle Finanze del tempo.<sup>7</sup> Altre iniziative furono l'apertura, voluta dal conte Giovanni Maria Magrelli, di un canale lungo 35 chilometri e che derivava le acque dal naviletto di Saluggia (diramatore del canale di Cigliano) per portarle fino alla sua tenuta e che serve, ancora oggi, la lunga fascia dei comuni rivieraschi del Po,<sup>8</sup> la costruzione, nel 1837, del canale di Asigliano e nel 1840 di quello di Rive, entrambi derivati dal canale di Cigliano; la realizzazione, nel 1845, del cavo di Provana e nel 1847 del cavo Bacone per l'estensione dell'irrigazione nei Comuni di Trino, Tricerro, Costanzana, Asigliano e Rive.<sup>9</sup>

L'insieme di queste opere di canalizzazione, che raggiunsero maturazione nella successiva costruzione del "grande canale" voluto da Cavour, favorirono l'avvio, all'inizio dell'Ottocento, di una florida stagione per l'agricoltura vercel-

lese, caratterizzata da una diminuzione assai rapida dei terreni incolti e tenuti a pascoli, gerbidi e stagno, e al tempo stesso da un aumento delle aree destinate a ospitare colture differenziate e redditizie, con un'attenzione particolare alla coltivazione del riso.<sup>10</sup> All'inizio del Settecento nel Vercellese il terreno incolto era pari a 1/3 del totale, mentre dei 2/3 di superficie coltivata la massima parte era dedicata ai cereali, che occupavano quasi la metà dell'intero territorio (46%). I prati rappresentavano invece il 13% del totale, le vigne poco più del 2% e le risaie rappresentavano estensioni pari a circa il 7%. Una tale limitazione della risicoltura era soprattutto conseguenza dell'entrata in vigore di severe leggi che proibivano questo tipo di attività agricola, giudicata malsana, e che ne avevano ridotto le già esigue coltivazioni degli anni precedenti. Dall'inizio del Settecento, nell'arco di un secolo, il territorio su cui si estendeva la risaia passò da poco più di 7254 ettari a quasi 29 900, cifre che, per quanto incerte a causa della difformità e approssimazione delle fonti (in particolare le catastazioni piemontese del 1710, teresiana del 1723, francese del 1809), rendono comunque evidente la portata della trasformazione paesaggistica e ambientale in atto in questa regione, che conobbero «un'accelerazione del movimento economico», con un aumento delle terre coltivate e del capitale investito. Si trattava dello sviluppo di un'agricoltura attenta a modificare la propria produzione sulla base delle richieste di mercato e praticata soprattutto nelle terre di pianura del Vercellese, del Novarese e della Lomellina.<sup>11</sup>

Queste trasformazioni nell'agricoltura furono favorite anche dal rapido incremento della popolazione, che fece aumentare la richiesta di generi alimentari, e da importanti cambiamenti di tipo sociale: intorno alla metà del Seicento la popolazione del capoluogo era di circa 63030 persone, a causa delle guerre precedenti, delle oppressioni e della peste. Successivamente la popolazione crebbe; nel censimento del 1774 Vercelli e il suo circondario raggiunsero i 78302 abitanti, contro i 63037 del 1734 (cioè il 24% in più nell'intervallo di ventidue anni). E l'incremento progressivo continuò ancora negli anni successivi: nel 1802 (anno del censimento) la popolazione del Vercellese era pari a 91211 abitanti, con un aumento di 12909 dal 1774, corrispondente a una variazione positiva del 17%.<sup>12</sup> Il trasferimento di molti nobili proprietari terrieri dalle campagne alle città verso la metà del Settecento e la stipula di contratti di affittanza per la gestione delle loro terre durante i primi anni dell'Ottocento permisero proprio ai fittavoli di acquistare i terreni locati e di avviare le prime aziende di grandi e medie dimensioni.<sup>13</sup> Fu quindi allora che iniziarono l'espansione e la trasformazione in senso intensivo della coltivazione risicola e la definizione degli assetti agrari del Vercellese, che andò caratterizzandosi come "terra d'acqua e di riso".

L'agricoltura costituisce tuttavia solo un tassello di un quadro ben più ampio e articolato, entro cui si sviluppò il Vercellese nel corso della seconda metà dell'Ottocento e successivamente nel Novecento. Per comprendere le trasformazioni di questo territorio è pertanto necessario definirne brevemente l'armatura infrastrutturale, che secondo Casalis venne potenziata a partire dai primi anni



dell'Ottocento al fine di attribuire alla città capoluogo la funzione di grande emporio commerciale terrestre. L'importanza delle strade fu sancita anche da un crescente interesse dello stesso Cavour, maturato già negli anni precedenti la sua attività politica, e riguardante in particolare le ferrovie, alle quali egli attribuiva il compito fondamentale ed «en quelque sorte providentiel» «nel facilitare il progresso e la crescita dei paesi ancora arretrati».<sup>14</sup>

Durante gli anni centrali dell'Ottocento le strade ferrate operative all'interno del Vercellese furono tre: la linea che da Vercelli conduce a Mortara; quella da Vercelli a Valenza per Casale<sup>15</sup> e la strada da Vercelli a Biella per Santhià. Altre linee erano invece in costruzione (linea Torino-Novara)<sup>16</sup> o in progetto (la continuazione della strada ferrata da Valenza a Vercelli per la Svizzera, quella da Vercelli a Ivrea per Santhià e quella da Vercelli ad Asti per Torino).<sup>17</sup> Oltre alle linee ferrate, il Vercellese era anche dotato di strade, tra le quali la strada reale da Torino a Milano,<sup>18</sup> d'importanza statale, con tre stazioni di posta dei cavalli a Vercelli, San Germano e Cigliano, divenuta nota successivamente con il nome di SS 11 Padana Superiore, che nel corso del Novecento, con la costruzione dell'autostrada, venne declassata a strada regionale. Per oltre un secolo questa strada costituì l'arteria principale del nord Italia, permettendo di collegare da ovest a est la parte settentrionale (superiore) della pianura padana (da cui il nome). Vi erano poi le nove strade provinciali che collegavano l'una all'altra città capoluoghi di provincia, o andavano dall'una all'altra città dello Stato anche collegandosi alle strade reali: esse venivano annoverate tra le strade "postali". Le nove strade provinciali che attraversavano il Vercellese erano: quella che si dirama dalla strada reale a San Germano, distante sei miglia da Vercelli e che tende a Biella e a Ivrea; la strada da Vercelli a Varallo per Albano, Greggio, Arborio, Ghislarengo e Gattinara; la strada da Torino alla Svizzera, che dirama dalla strada reale a Tronzano e passa per Santhià, Buronzo e Gattinara; la strada da Vercelli a Casale e Stroppiana (capoluogo di mandamento); la strada da Vercelli a Torino per Trino, Crescentino e Chivasso; la strada da Torino a Biella per Cigliano e Alice; la strada da Vercelli a Mortara per Vinzaglio; la strada da Vercelli ad Asti per Pontestura e Moncalvo; la strada da Vercelli a Biella, che si dirama da quella della Valsesia a Quinto e passa per Formigliana, Villanova, Masazza e Candelo.<sup>19</sup>

## Cavour e la sua eredità nello sviluppo territoriale e infrastrutturale del Vercellese

Gli anni del governo cavouriano, culminati con l'unificazione del Paese nel 1861, segnarono un periodo di grandi entusiasmi, rivolti prima alle armi e alla politica e successivamente al rinnovamento economico e all'attribuzione di nuovo impulso alle imprese pubbliche e private di ogni ramo.<sup>20</sup> Malgrado il forte dispendio di energia umana e di denaro causato dalle guerre di indipendenza, l'I-

talia, e il Piemonte in particolare, si trovarono ad attraversare dopo la metà dell'Ottocento una fase di grande progresso, caratterizzato dallo sviluppo delle loro forze economiche e dalla realizzazione di grandiose opere, che favorirono anche una maggiore apertura dei prodotti sui mercati nazionali e internazionali.<sup>21</sup>

Nel Vercellese, il processo di infrastrutturazione del territorio compì un'accelerazione; vennero completati gli interventi di canalizzazione delle acque e si procedette alla costruzione di nuove strade e ferrovie, oltre all'innalzamento di pubblici edifici; tutte opere finanziate mediante un ampio ricorso al credito, specie di origine estera, che determinò nel corso degli anni una grave esposizione debitoria. In particolare le ferrovie, pensate inizialmente come strumento militare e di unificazione politica, contribuirono ben presto a determinare una nuova geografia economica e sociale del territorio nazionale. Per quanto riguarda il Piemonte, i forti investimenti sostenuti durante il periodo cavouriano fecero assumere alla regione nel 1860 il primato italiano in termini di linea ferroviaria, con più di 1000 chilometri già costruiti e un gran numero di altre linee programmate o in costruzione. Nel Vercellese tra le prime tratte ferroviarie si può annoverare la Torino-Vercelli-Novara, costruita su iniziativa e con il concorso di finanziamenti sia pubblici sia privati, di provenienza locale e straniera.<sup>22</sup>

L'intervento più importante realizzato nel comprensorio – progettato nel periodo di governo di Cavour e realizzato negli anni successivi la sua morte – riguardò la costruzione del canale che ha origine dal fiume Po a Chivasso, viene integrato con le acque della Dora Baltea ed è destinato a irrigare le terre oltre il Sesia, dopo aver attraversato la pianura vercellese con andamento da sud-ovest verso nord-est.<sup>23</sup> Questo canale prese il nome dal conte Camillo Benso di Cavour, uno fra i principali promotori dell'iniziativa, «trovando giusto e doveroso», secondo la relazione della commissione della Camera per la proposta di legge di costruzione di un canale d'irrigazione a beneficio dell'Agro Vercellese e Casalese, Novarese e Lomellino, «di annettere a questa grandiosa opera il nome di quel grande il quale tanti diritti ha alla gratitudine dell'Italia, e può in questo special caso tenersi come il vero creatore del gran progetto, perché senza la sua pertinace costanza esso non esisterebbe». Tutti gli artefici dell'opera sono ricordati nella targa collocata a Chivasso sul fronte principale dell'edificio di imbocco del canale con la seguente epigrafe: «Di questo canale l'iniziativa è merito insigne di Francesco Rossi, gli studi e l'esecuzione onorano il genio di Carlo Noè, auspici Ottavio Thaon di Revel, Camillo Benso di Cavour».<sup>24</sup> L'opera, realizzata tra il 1863 e il 1866 su progetto definitivo dell'ispettore delle Finanze ingegner Carlo Noè, rappresentò fin dall'inizio un esempio di riferimento a scala italiana ed europea, non solo per la sua complessità in materia di ingegneria idraulica, ma anche per la capacità dimostrata dal giovane Stato italiano di superare le molteplici difficoltà connesse in particolare alla realizzazione di numerosi manufatti.<sup>25</sup>

Secondo Pugliese, nel periodo tra il 1860 e il 1875, all'interno del Vercellese fu soprattutto l'agricoltura a trarre i maggiori vantaggi dalle trasformazioni territoriali in atto; a un decennio dal compimento dell'Unità d'Italia, il Vercellese



conservava pressoché intatta la sua robusta fisionomia di regione a economia spiccatamente agricola, con una popolazione che cominciava gradualmente ad addensarsi in pianura, nelle città e in alcune grosse comunità rurali. I dati contenuti negli atti dell'inchiesta Jacini del 1883 rilevarono come il Vercellese facesse parte di una regione, il Piemonte, nella quale su cento abitanti, quaranta erano addetti nel 1871 all'agricoltura, rispetto ai trentaquattro che annoverava la Lombardia.<sup>26</sup> L'abbondanza delle acque portate dalla nuova rete irrigua centrata sul canale Cavour, insieme alla concomitanza di altre positive condizioni – come la favorevole congiuntura produttiva determinata dal basso prezzo degli affitti dei terreni e della manodopera, l'alto valore di mercato dei prodotti, in particolare del riso – consentirono la realizzazione di imponenti lavori di livellamento e di spianamento, che completarono il processo, già iniziato nel Settecento, di riduzione dell'estensione delle baragge e di confinamento dei boschi in aree lungo gli alvei marginali, come le golene fluviali.

Nell'ultima parte dell'Ottocento, con il procedere della sistemazione idraulica<sup>27</sup> e della trasformazione delle tecniche colturali, l'agricoltura vercellese conobbe una delle evoluzioni più tardive e al tempo stesso più rapide di quelle visute in Piemonte.<sup>28</sup> In questo periodo la produzione per ogni ettaro aumentò di molto, grazie all'introduzione nelle campagne di aratri metallici, trebbiatrici, seminatrici, pompe idrauliche, oltre a un diffuso utilizzo della concimazione chimica, dei fertilizzanti e degli anticrittogamici. Venne inoltre applicata la rotazione delle colture e nella risicoltura furono introdotti la pratica della monda dalle erbe parassite, la selezione delle sementi e il trapianto della piantine di riso dai vivai. La risaia, dai 30 000 ettari coltivati nel 1860, arrivò a occupare, in una quarantina d'anni, più della metà del territorio coltivato (circa 60 000 ettari), fornendo redditi assai superiori rispetto a quelli ottenuti dalla coltivazione del grano.<sup>29</sup> Nell'arco di pochi anni si realizzarono anche profonde trasformazioni nelle forme di organizzazione dell'attività agricola. Si andò diffondendo in particolare un'organizzazione basata su di un largo impiego di capitali e di manodopera salariata, costituita sia da personale fisso sia da stagionali. Al primo tipo appartenevano i braccianti e i salariati, che andavano addensandosi nelle cascine e nei paesi del Vercellese. Il personale stagionale, occupato nei lavori di monda – da svolgersi in un periodo dell'anno in cui gli uomini potevano trovare impiego in altri lavori più redditizi – era costituito da migliaia di donne, che formavano "l'esercito dei lavoratori migranti" e la cui attività nei campi assunse il significato non solo di miglioramento economico grazie al lavoro salariato, ma anche di conquista sociale attraverso la rottura di antichi quadri mentali e antiche separanze. I centri di Vercelli, Novara e Santhià divennero di conseguenza dei grandi bacini interregionali di lavoro per masse di immigrati e stagionali, che nel 1871 rappresentavano il 43% della popolazione attiva nell'agricoltura locale.<sup>30</sup>

Il periodo tra il 1870 e il 1880 può essere considerato il "periodo d'oro" per questo territorio: la risicoltura si estese molto, soprattutto grazie all'aumento della dotazione di acque e ai perfezionamenti nella coltura, che contribuirono

anche allo sviluppo dell'industria agraria a essa associata e che trovarono nelle innovazioni un elemento potentissimo di produzione.<sup>31</sup> Lo sviluppo di forme di agricoltura intensiva, sia pur nell'ambito di strutture d'impresa tradizionali, oltre a incrementare la produzione specializzata, favorì un ulteriore consolidamento dei rapporti del Vercellese, e più in generale del Piemonte, con le aree di mercato più progredite. Le esportazioni dei caratteristici prodotti della grande azienda irrigua avevano sorretto, durante il decennio cavouriano, parte della bilancia commerciale subalpina e continuarono ad alimentare anche dopo il 1861 una delle correnti di scambio più importanti del sistema produttivo dell'intera regione: «le vicende economiche dell'agricoltura vercellese, dall'ultimo quarto dell'Ottocento, non dipendevano più soltanto dai cicli stagionali e dall'andamento meteorologico insieme con i consumi domestici, ma seguivano i cicli più generali dei mercati internazionali, ritrovandosi con un prodotto agricolo che era fortemente destinato all'esportazione e doveva confrontarsi con una concorrenza dei Paesi extra Europei: dai campi del Vercellese ormai si volgevano gli sguardi anche al di là dell'Atlantico».<sup>32</sup>

Le innovazioni introdotte determinarono anche sensibili variazioni nel valore dei fondi rustici e dei fabbricati e, secondo quanto affermato da Castronovo, rispetto alla fine del Settecento si realizzarono una crescita del peso specifico del circondario di Vercelli nella gerarchia dei redditi agrari (secondo l'Estimo dei fondi rustici e fabbricati per provincia, compilato nel periodo cavouriano da Antonio Rabbini nel corso degli studi preparatori della riforma catastale, i valori del Vercellese a metà Ottocento erano già più che raddoppiati rispetto al secolo precedente), un aumento del prezzo medio dei terreni (l'affitto di una tenuta a riso del Vercellese nel periodo 1710-1720 era salito a metà Ottocento a 447, per raggiungere quota 1250 nel decennio postunitario) e un incremento del valore commerciale delle derrate agricole (il prezzo del riso passò in pochi anni da 16 a 35 lire l'ettolitro).<sup>33</sup>

Nel decennio seguente, tuttavia, queste condizioni favorevoli si arrestarono bruscamente; l'elevato debito contratto negli anni precedenti, la maggiore competitività del prezzo dei risi asiatici, le conseguenze di gravi infezioni delle piante, i cattivi raccolti susseguitisi fra il 1881 e il 1884, spinsero il Vercellese in una profonda recessione, che dalle attività prettamente agricole si estese ad altre attività produttive collaterali, come quella della brillatura del riso, che impiegava nelle province risicole piemontesi circa un migliaio di operai.<sup>34</sup>

Il prezzo del riso subì una rovinosa flessione: dalle 30-35 lire del periodo 1873-1877, la quotazione passò a non più di 25 lire a ettolitro nel 1884.<sup>35</sup> E l'interruzione, quattro anni dopo, delle esportazioni verso la Francia – causata dalla “guerra doganale” – spinse verso un'ulteriore diminuzione dei prezzi e della produzione. Secondo i dati contenuti negli atti dell'inchiesta Jacini, le province risicole piemontesi, tra cui quella di Vercelli, passarono in quegli anni dai 3 200 000 ettoltri delle annate favorevoli (tra il 1876 e il 1881) ai 2 115 000 ettoltri, con livelli intermedi talora assai più bassi.<sup>36</sup>



Questa situazione fu aggravata anche da una vasta crisi bancaria, che provocò nel Vercellese la mancanza di credito agli agricoltori e che vide, solo a partire dal 1893, una ripresa del settore primario, grazie a nuovi progressi nella lotta contro le avversità, al protezionismo a favore dei cereali, al nuovo aumento dei prezzi del riso (da 21 a 25 lire), alla ripresa delle relazioni commerciali e di transito con la Francia, all'incremento delle esportazioni verso i grossi mercati americani (in particolare quelli dell'Argentina e degli Stati Uniti) e verso Svizzera, Grecia, Austria e Ungheria. Uno tra gli interventi più interessanti di quegli anni fu l'impianto di una rete telefonica lunga circa 300 chilometri che collegava la sede dell'Associazione Ovest Sesia di Vercelli e quaranta paesi del suo comprensorio, ove erano dislocati gli acquaioli ai caselli di manovra degli imbocchi e degli scaricatori dei canali. Tale rete consentì alla direzione dell'associazione di conoscere ogni mattino il preciso regime di tutti i canali, avere l'esatta visione di tutte le necessità delle varie zone e disporre tutte le manovre per assicurare la regolarità del servizio irriguo del comprensorio.<sup>37</sup> Mentre in altre regioni la risaia tendeva a restringersi, in Piemonte e in particolare nel Vercellese la superficie ricominciava a estendersi, incoraggiando la ricostruzione e il rafforzamento delle grandi imprese agricole a gestione capitalistica.

Per favorire gli scambi di merci e di persone su scala sia nazionale sia internazionale, gli ultimi anni del XIX secolo andarono caratterizzandosi in Piemonte per alcuni interventi riguardanti le ferrovie. Nuove linee furono aperte al traffico soprattutto nelle aree della regione interessate da processi di decollo ed espansione industriale, con la definizione e l'asestamento di nuovi spazi economici e di nuovi esiti urbanistici e infrastrutturali sul territorio. All'interno di tale scenario, mentre Torino si avviava ad assumere il ruolo egemonico che eserciterà nei decenni successivi, il Vercellese, quale territorio a economia prevalentemente agricola, rientrò in alcuni progetti destinati al rafforzamento dei trasporti periferici delle tratte ferroviarie (come quella tra il capoluogo e Casale, ad opera della milanese Società per le Ferrovie del Ticino) e stradali.<sup>38</sup> Una cinquantina di anni dopo, riguardo in particolare alle vie di comunicazione stradale, il primo podestà di Vercelli – il conte ingegner Adriano Tournon, già presidente del consiglio direttivo dell'Associazione di Irrigazione Ovest Sesia – dichiarerà che la posizione "periferica" assunta dal Vercellese negli ultimi anni dell'Ottocento fu una conseguenza di vicende politiche che nel tempo spostarono «artificialmente verso Novara le vie di comunicazione» e che tali scelte (soprattutto quelle connesse con i collegamenti stradali verso la Valsesia) furono prese sebbene i Romani, a loro tempo, fecero «con più retto criterio seguir sempre le loro strade alle linee fluviali».<sup>39</sup>

## Il Vercellese nel corso dei primi decenni del Novecento

L'inizio del Novecento fu ancora all'insegna di uno sviluppo del Vercellese come territorio rurale.

I risicoltori, in particolare, dopo un periodo di ulteriore consolidamento delle loro attività, giunsero a «vivere gli anni della prima guerra mondiale in condizioni difficili ma tutto sommato fruttuose per il largo sostegno pubblico all'interno di una mobilitazione generale, in grado di assorbire tutta la produzione». <sup>40</sup> Nel 1911 su cinquantacinque comuni del Vercellese oltre l'80% annoverava territori coltivati a riso, e crescente era la quantità di terre comunali a bosco e a pascolo poste in vendita dai municipi per far spazio alla risaia. Grazie ai miglioramenti in campo agronomico e alla diffusione di rotazioni più razionali, l'agricoltura della Bassa piemontese continuava a spiccare per dinamismo e modernità nell'insieme dei distretti rurali della regione e si apprestava ad attraversare una "seconda rivoluzione". Migliorie permanenti, aumento di scorte e di bestiame, concimazioni artificiali, opere di canalizzazione, applicazione di macchine meccaniche richiedevano cospicui investimenti di capitale e avevano generato rapporti sempre più stretti tra aziende agrarie, banche e industrie. <sup>41</sup>

Seguirono gli anni della prima riconversione postbellica e numerosi furono gli interventi destinati all'ampliamento delle aziende agricole; si procedette in particolare alla costruzione di nuovi fabbricati, oltre alla ristrutturazione di quelli esistenti. Negli anni successivi alla ricostituzione della Provincia di Vercelli si iniziò a intervenire anche sulla ricettività abitativa, per favorire un innalzamento della qualità della vita di una popolazione agricola che presentava ancora una rilevante consistenza. La dinamica dei lavoratori agricoli di Vercelli e di Novara (fuse ancora in un'unica provincia al censimento del 1921) rimaneva elevata nei primi vent'anni del Novecento, a differenza di quella delle altre aree agricole padane, nelle quali si rilevava già una tendenza alla diminuzione. <sup>42</sup> Furono completate le operazioni di elettrificazione di tutte le cascine e realizzate le infrastrutture primarie dell'acquedotto consorziale, comprese quelle della baraggia, e vennero rifornite le abitazioni di acqua potabile. A partire dal 1929 la baraggia – che a differenza del territorio delle grange non aveva potuto beneficiare dei vantaggi per il settore agricolo derivanti dall'entrata in funzione del canale Cavour – fu inclusa tra i territori soggetti a trasformazione economica e sociale. Tale inclusione avvenne su proposta di Giacomo Acerbo – allora ministro segretario di Stato per l'Agricoltura e le Foreste – e controfirmata dal capo del governo Benito Mussolini e dal re Vittorio Emanuele III, con decreto del 30 dicembre 1929 n. 2357. Da quel momento, anche grazie a successive leggi a favore delle "aree depresse", nella baraggia furono creati i presupposti per uno sviluppo dell'irrigazione, per la difesa idraulica, per il riordino fondiario e irriguo, oltretutto per l'insediamento di industrie nelle zone di pianura, godendo dei benefici non solo infrastrutturali, ma anche fiscali, previsti dalla normativa (dalla legge n. 215 del 1933 e successive modifiche, alle leggi per lo sviluppo del centro nord del 1950, 1957 e 1966, fino ad arrivare alle più recenti leggi regionali del Piemonte). <sup>43</sup>

Il miglioramento delle condizioni socio-economiche di questa parte delle campagne piemontesi fu anche accompagnato da notevoli interventi in campo



infrastrutturale: nel corso del XX secolo numerose opere pubbliche e private furono realizzate allo scopo di trasformare il Vercellese, e soprattutto la città di Vercelli, in un nodo stradale e ferroviario di prim'ordine. La posizione geografica baricentrica di questo territorio, a metà sulla congiungente Torino-Milano e sulla perpendicolare che da Biella scende a Genova, rappresentava certamente un punto di forza, ma non era sufficiente a rendere il Vercellese una regione accessibile per i diversi mezzi di comunicazione. Fu così necessario predisporre opportuni progetti per realizzare nuove strade e per ampliarne altre già esistenti. Nuove linee ferroviarie furono costruite, dando origine all'assetto infrastrutturale che caratterizza ancora oggi il territorio e che in direzione nord-sud consente a Vercelli di assumere la funzione di sbocco naturale per le attività produttive e commerciali del Biellese e della Valsesia – e, attraverso Casale ed Alessandria, offrire un collegamento verso il porto di Genova – e che in direzione est-ovest ha nell'autostrada Torino-Milano la sua principale arteria. La storia dell'autostrada Torino-Milano ha inizio intorno al 1920, quando il senatore Frola – con l'appoggio della Provincia di Torino, del Comune di Torino, del Touring, dell'Automobile Club d'Italia (ACI) e di altri enti pubblici e privati – costituì un comitato avente lo scopo di promuovere lo studio di fattibilità dell'opera e iniziarne la progettazione preliminare. La costruzione iniziò nel 1929 e durò meno di tre anni, poi, nell'ottobre 1932, la nuova autostrada, che misura in totale 126 chilometri, fu inaugurata. Essa attivava un nuovo e importante collegamento tra Torino e Milano e si inseriva nel disegno della progettata «strada automobilistica pedeaipina Torino-Trieste». Il tracciato definitivo – che ha inizio a Torino, all'intersezione di corso Giulio Cesare con la strada statale n. 11 Padana Superiore, e termina a Milano, sull'intersezione tra la Milano-Laghi e la Milano-Bergamo – rappresentò una scelta intermedia tra due direttrici possibili: una «diretta», che passava per Vercelli, l'altra più occidentale, che passava per Novara, in modo da soddisfare non solo gli interessi delle zone agricole della bassa pianura, ma anche quelli delle industrie tessili del Biellese.

<sup>1</sup> Al censimento del 1881 raggiunse infatti i 1257,75 chilometri quadrati, per ridursi a 1239 nel 1901, cfr. S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola. Produzione e valore dei terreni, contratti agrari, salari e prezzi nel Vercellese nei secoli XVIII e XIX*, Fratelli Bocca, Torino 1908, p. 37.

<sup>2</sup> Per un approfondimento sulle condizioni ambientali del Vercellese si veda F. ADAMO, *La pianura del riso e il pavese*, Fabbri Editore, Milano 1982.

<sup>3</sup> La regione più fertile all'interno del Vercellese, quella meglio coltivata e popolosa, fu, sino ai primi anni del XIX secolo, quella corrispondente oggi alle grange (così definite dall'amministrazione provinciale di Vercelli in ricordo delle grange agricole dell'abbazia di Lucedio), ovvero il territorio al di qua del Po, che fronteggia le colline: da Saluggia e Crescentino fino a Trino, da Bianzè e Livorno fino a Ronsecco a Tricerro e a Costanzana. La parte più settentrionale del Vercellese corrispondeva, invece, all'attuale baraggia, una regione dal terreno compatto, sovente ricoperto da uno strato ghiaioso e che, solo con gravosi lavori per il dissodamento delle terre, poteva acquisire fertilità sufficienti per l'agricoltura, cfr. S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola. Produzione...*, p. 40.

<sup>4</sup> *Storie d'acqua. Le canalizzazioni del Vercellese e gli ecomusei del Piemonte*, Priuli & Verlucca, Ivrea 2002, p. 15.

<sup>5</sup> P. MONTI, *L'irrigazione nel Vercellese*, s.e., Vercelli 1978, p. 8; A. YOUNG, *Arthur Young's Travels in France and Italy during the years 1787, 1788 and 1789*, George Bell and Sons, London 1792, p. 227; online in Archive for the History of Economic Thought, McMaster University, <http://socserv2.socsci.mcmaster.ca/~econ/ugcm/3ll3/>.

<sup>6</sup> L'elenco completo dei «Canali Derivati da Corsi d'Acqua» viene riportato in una *Carta delle Irrigazioni Piemontesi* dell'ufficio idrografico del Po, pubblicata dal ministero dei Lavori Pubblici nel 1930 e comprendente ben 137 opere. Si veda *Storie d'acqua. Le canalizzazioni...*, pp. 15-16.

<sup>7</sup> M.L. RONCO, *Acque e organizzazione territoriale. Il Regio Canale nelle terre del riso*, in "Archivi e Storia", 21-22 (2003), pp. 221-234.

<sup>8</sup> Il naviletto di Saluggia è un derivato del canale di Cigliano e la sua attivazione servì a integrare l'irrigazione dei territori di Livorno, Lamporo, Crescentino e Fontanetto.

<sup>9</sup> G. DONNA, *Lo sviluppo storico delle bonifiche e dell'irrigazione in Piemonte (dalle origini ai giorni nostri)*, Edizioni L'impronta, Torino 1939; P. MONTI, *L'irrigazione nel Vercellese*, *Storie d'acqua. Le canalizzazioni...*; M.L. RONCO, *Acque e organizzazione...*

<sup>10</sup> ID., *La coltivazione del riso nel vercellese del primo ottocento*, in "Archivi e Storia", 17-18 (2001), pp. 121-138, ed EAD., *La coltivazione del riso nel Vercellese nel primo Ottocento: una svolta decisiva*, in "L'Universo", LXXXI (2001), 1, pp. 75-90.

<sup>11</sup> S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola. Produzione...*, p. 47; A. CARACCILOLO, *La storia economica, in Storia d'Italia*, a cura di R. Romano e C. Vivanti, vol. III (*Dal primo Settecento all'Unità*), Einaudi, Torino 1973, pp. 509-693; F. FAGIANI, *La piana risicola piemontese nel primo sessantennio del secolo XIX*, in "Rivista di storia dell'agricoltura", CCVIII (1988), 1-2.

<sup>12</sup> Sulle trasformazioni dell'agricoltura nel Vercellese si vedano S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola. Produzione...*; ID., *Produzione, salari e redditi in una regione risicola italiana*, in "Annali di economia", III (1927); L. SCARAFFIA, P. SERENO, *L'area piemontese. Profilo del paesaggio agrario*, in *Storia d'Italia*, vol. VI (*Atlante*), Einaudi, Torino 1976, pp. 506-519. Sui mutamenti demografici, cfr. C. DIONISOTTI, *Memorie storiche della città di Vercelli*, Tipografia Giuseppe Amosso, Biella 1864.

<sup>13</sup> *Ibidem*; G. PESCOLIDIO, *Unità nazionale e sviluppo economico*, Laterza, Roma-Bari 1998.

<sup>14</sup> C. CAVOUR, *Des chemins de fer*, in "Revue Nouvelle", VIII (1846), 1<sup>o</sup> maggio; R. ALLIO, *Imprenditori stranieri e innovazione tecnologica nel Piemonte dell'Ottocento*, in *Il Piemonte e la frontiera. Percorsi di storia economica dal Settecento al Novecento*, a cura di R. Allio, Centro Studi Piemontesi, Torino 2008, p. 71.

<sup>15</sup> Con il regio decreto 11 maggio 1854, n. 1711, venne riconosciuta a una società anonima (istituitasi appositamente) la concessione per la costruzione e l'esercizio di una linea ferroviaria che unisse la città di Vercelli a Valenza, passando nei pressi di Casale. Cfr. *Ferrovie dello Stato, Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*, Tip. ditta Ludovico Cecchini, Roma 1927.

<sup>16</sup> La linea Torino-Novara fu costruita per tronchi: il tratto Novara-Vercelli nel 1855 e quello Vercelli-Torino Porta Susa nel 1856.

<sup>17</sup> G. CASALIS, *Storia di Vercelli*, Arnaldo Forni Editore, ristampa dell'edizione di Torino 1853, pp. 170-171; C. CATTANEO, *Sui progetti di strade ferrate in Piemonte*, in "Il Politecnico", II (1841), 4, pp. 143-158.

<sup>18</sup> Ancora oggi la SS 11 attraversa numerose zone produttive del Paese, passa a pochi chilometri a sud delle Alpi e costeggia per alcuni chilometri il lago di Garda per poi terminare a Venezia, sul mare Adriatico. Il suo tracciato ha inizio a Portofino con la progressiva a km 0+000 nell'attuale piazza della Repubblica, per uscire dalla città in direzione Milano. I comuni del Vercellese attraversati in particolare dalla Padana Superiore sono: Cigliano, Tronzano, San Germano Vercellese, Vercelli e Borgo Vercelli.

<sup>19</sup> Sulle strade provinciali e su quelle di importanza comunale, cfr. G. CASALIS, *Storia di Vercelli*, pp. 17-19. Sulle strade di collegamento della città di Vercelli con l'esterno si veda anche D. ARNOLDI, *Vercelli vecchia e antica*, Premiata Tip. Gallardi, Vercelli 1929, pp. 74 e ss.

<sup>20</sup> Per una sintesi su Cavour e gli anni del suo governo si vedano R. ROMEO, *Cavour e il suo tempo*, 3 voll., Laterza, Roma-Bari 1984 e A. VIARENGO, *Cavour*, Salerno, Roma 2010. Nella sua *Storia d'Italia*, Benedetto Croce parla dell'opera portata a compimento dopo l'unificazione del Paese come della tipica espressione di un «ordinario ed arido lavoro economico» che segue il «chiudersi del ciclo eroico della nuova Italia», un «mutamento psicologico» comunque indispensabile affinché alla rinascita politica possa seguire la rinascita economica.

<sup>21</sup> S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola. Produzione...*, p. 415.

<sup>22</sup> V. COMOLI, *Il territorio storico-culturale del Piemonte*, Quaderno n. 5 del Piano Territoriale Regionale del Piemonte, Regione Piemonte, Torino 1995, p. 22: «Mancando una tecnologia locale, il governo appoggiò, o anche sollecitò, l'apporto di tecnici inglesi, poiché era [...] la Gran Bretagna a detenere, con il Belgio, il primato nel settore». Sulla rapida dotazione di infrastrutture negli anni dell'unificazione si vedano S. ZANINELLI, *L'economia nella storia d'Italia del secolo XIX*, Giappichelli, Torino 1999, pp. 107-108 e R. ROMEO, *Breve storia della grande industria in Italia 1861-1961*, Mondadori, Milano 1991, pp. 27-29, il quale evidenzia in particolare come in Italia insieme alla rete ferroviaria da 2175 chilometri nel



1860 a 8713 nel 1880, siano cresciute anche la viabilità ordinaria (da 22 500 a 35 500 chilometri) e le ferrovie a trazione meccanica (da 8 a 705 chilometri).

<sup>23</sup> Il canale ha origine dal fiume Po a Chivasso e durante il suo corso integra le acque della Dora Baltea, sottopassa il fiume Sesia nel comune di Greggio, percorre la pianura novarese da ovest verso est per terminare dopo 85 chilometri con uno scaricatore nel fiume Ticino a Galliate. La sua portata massima è di 100 metri cubi al secondo all'imbocco e 85 metri cubi al secondo a est del fiume Sesia. Quest'opera fu un validissimo ausiliario all'irrigazione del Vercellese, regione nella quale a partire dal 1° gennaio 1854 il regime delle acque venne garantito per massima parte dall'attività della Associazione di Irrigazione Ovest Sesia, che le acquistava dal demanio e da alcuni privati per distribuirle ai vari consorzi incaricati della ripartizione nei territori comunali, cfr. S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola. Produzione...*, p. 38.

<sup>24</sup> P. MONTI, *L'irrigazione nel Vercellese*, p. 26; *Storie d'acqua. Le canalizzazioni...*, pp. 34 e 41.

<sup>25</sup> La complessità dell'opera di costruzione emerge chiaramente dal suo progetto, che prevedeva per gli attraversamenti di strade e corsi d'acqua, la costruzione di ben 101 ponti, 210 sifoni e 62 ponti-canale, cfr. R. PIACCO, *Il Canale Cavour*, in "Risicoltura", 4 (1950), p. 98; *Storie d'acqua. Le canalizzazioni...*, p. 43. Per tali caratteristiche e per la cura della fabbrica costruttiva (ottenuta impiegando solo mattoni e pietra naturale), il canale Cavour fu, per molti decenni, la principale opera ottocentesca dell'ingegneria idraulica italiana ed europea, cfr. P. MONTI, *L'irrigazione nel Vercellese*, pp. 21-30. Per approfondimenti sull'Associazione Ovest Sesia, si rimanda al saggio di Ombretta Bertolo in questo volume.

<sup>26</sup> S. JACINI, *Atti della Giunta per l'Inchiesta Agraria e sulle condizioni della classe agricola*, vol. VIII, t. I, f. I, Forzani e C. Tipografi del Senato, Roma 1883, p. 450; V. CASTRONOVO, *Il Piemonte*, in *Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità a oggi*, Einaudi, Torino 1977, p. 3. Sulle condizioni dell'agricoltura padana nel suo complesso si vedano anche E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Bari 1961; C. SAIBENE, *La Padania*, in *Paesaggi umani*, vol. I (*Capire l'Italia*), Touring Club Italiano, Milano 1977, pp. 52-73 e L. SEGRE, *Agricoltura e costruzione di un sistema idraulico nella pianura piemontese (1800-1880)*, Edizioni Banca Commerciale Italiana, Milano 1983.

<sup>27</sup> Per un'ampia trattazione del tema si veda P. BEVILACQUA, *Le rivoluzioni dell'acqua. Irrigazione e trasformazioni dell'agricoltura tra Sette e Novecento*, in *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, a cura di P. Bevilacqua, vol. I (*Spazi e Paesaggi*), Marsilio, Venezia 1989, pp. 255-318.

<sup>28</sup> S. PUGLIESE, *Produzione, salari e redditi...*, p. 17, annota che negli anni venti del Novecento in riferimento al Vercellese «in poco più di un secolo un vasto paese che era in gran parte incolto, scarsamente popolato, ricoperto di boscaglia, si è tramutato in una regione fertilissima, ricca di abitanti».

<sup>29</sup> ID., *Due secoli di vita agricola. Produzione...*, p. 47; M. LORIA, *Camillo Cavour e l'industria chimica dei concimi*, Istituto per la storia del Risorgimento Italiano, Torino 1962; V. CASTRONOVO, *Il Piemonte*.

<sup>30</sup> G. CRAINZ, *Braccianti della Valle del Po. 1860-1960*, in *Studi sull'agricoltura italiana. Società rurale e modernizzazione*, a cura di P.P. D'Attorre e A. De Bernardi, Feltrinelli, Milano 1994, p. 232; ID. *Padania. Il mondo dei braccianti dall'Ottocento alla fuga dalle campagne*, Donzelli, Roma 1994.

<sup>31</sup> G. LOCARNI, *Intorno alle condizioni dell'agricoltura*, Tip. Guidetti, Vercelli 1885, p. 3. La già citata inchiesta Jacini riferiva come «tutto il territorio si distingue per il predominio dell'irrigazione e quindi della risaia e del prato, per l'uniformità della coltura e la notevole estensione dei possessi. L'affitto in denaro o la conduzione ad economia vi sono comunissimi [...]. Il lavoro manuale dell'uomo vi è comparativamente meno esteso che nelle altre zone [del Piemonte] perché l'aratro è comunemente usato e perché per molte operazioni si impiegano macchine le quali vanno sufficientemente estendendosi». Per un approfondimento sulle forme originarie e sull'evoluzione della "cassina da riso" nel Vercellese si veda G. DEMATTEIS, *La casa rurale nella pianura vercellese e biellese*, in *Studi geografici su Torino e il Piemonte*, vol. 2, Laboratorio di geografia economica, Torino 1966 e in generale sulle caratteristiche degli edifici rurali si vedano A. PECORA, *La "corte" padana*, in *La casa rurale in Italia*, a cura di G. Barbieri e L. Gambi, Olschki, Firenze 1970, pp. 219-244 e G. CRAINZ, *La cascina padana*, in *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, a cura di P. Bevilacqua, vol. I (*Spazi e Paesaggi*), Marsilio, Venezia 1989, pp. 37-76.

<sup>32</sup> G. BRACCO, *Uomini, campi e risaie nell'agricoltura del Vercellese fra età moderna e contemporanea*, Unione Agricoltori di Vercelli e di Biella, L'Artistica Savigliano, Savigliano 2002, p. 14. Per un approfondimento sui progressi dell'agricoltura piemontese durante il periodo cavouriano e l'incremento delle esportazioni si veda R. ROMEO, *Cavour e il suo tempo*, vol. II (1842-1854), Laterza, Roma-Bari 1984. Sulla bilancia commerciale dopo il 1861 si veda invece L. IZZO, *Storia delle relazioni commerciali tra l'Italia e la Francia dal 1860 al 1875*, Edizioni scientifiche, Napoli 1965.

<sup>33</sup> Sul documento di Antonio Rabbini, cfr. L. BULFERETTI, R. LURAGHI, *Agricoltura, industria e commercio in Piemonte dal 1814 al 1848*, Comitato di Torino dell'Istituto per la storia del Risorgimento Italiano, Torino 1966, p. 15. Riguardo la vistosa progressione delle rendite fondiari, S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola. Produzione...*, pp. 417 e ss, pp. 433 e ss. Sull'aumento del prezzo del riso, si veda R. ROMEO, *Breve storia della grande industria...*, p. 22.

<sup>34</sup> G. LOCARNI, *Intorno alle condizioni...*, p. 2, ricorda come in quegli anni molti facoltosi affittuari subirono perdite enormi a causa della malattia del brusone.

<sup>35</sup> Archivio Centrale di Stato, Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Deputazione provinciale di Novara*, 19 gennaio, relazione allegata, a cura della Direzione Generale Agricoltura, 4° versamento (1861-90), busta 367, 1885; G. CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, vol. VI (*La crisi di fine secolo e l'età giolittiana 1896-1914*), Feltrinelli, Milano 1976, pp. 187-216.

<sup>36</sup> Jacini, *Atti della Giunta...*, pp. 136-137.

<sup>37</sup> [http://www.ovestsesia.it/doc/storia\\_it/L\\_Associazione\\_dopo\\_Canale\\_Cavour.pdf](http://www.ovestsesia.it/doc/storia_it/L_Associazione_dopo_Canale_Cavour.pdf). Sulle altre iniziative tese a sostenere l'agricoltura, cfr. S. PUGLIESE, *Due secoli di vita agricola. Produzione...*, p. 36; V. CASTRONOVO, *Il Piemonte*, p. 224; ID., *Storia economica d'Italia: Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Einaudi, Torino 1995, p. 118; F. CAZZOLA, *Storia delle campagne padane dall'Ottocento a oggi*, Bruno Mondadori, Milano 1996, p. 6.

<sup>38</sup> La linea ferroviaria tra Vercelli e Casale Monferrato entrò in funzione il 22 marzo 1857. Nel 1883 entrò in funzione anche la linea Vercelli-Robbio, sia nella tratta Vercelli-Bivio Sesia (della lunghezza di 2,201 chilometri), sia in quella del Bivio Sesia-Robbio (di 13,327 chilometri), cfr. Ferrovie dello Stato, *Sviluppo delle ferrovie italiane...*; V. CASTRONOVO, *Il Piemonte*.

<sup>39</sup> S. GIULIANI, *Le 19 Province create dal duce*, Tip. Del "Popolo d'Italia", Milano 1928, p. 20.

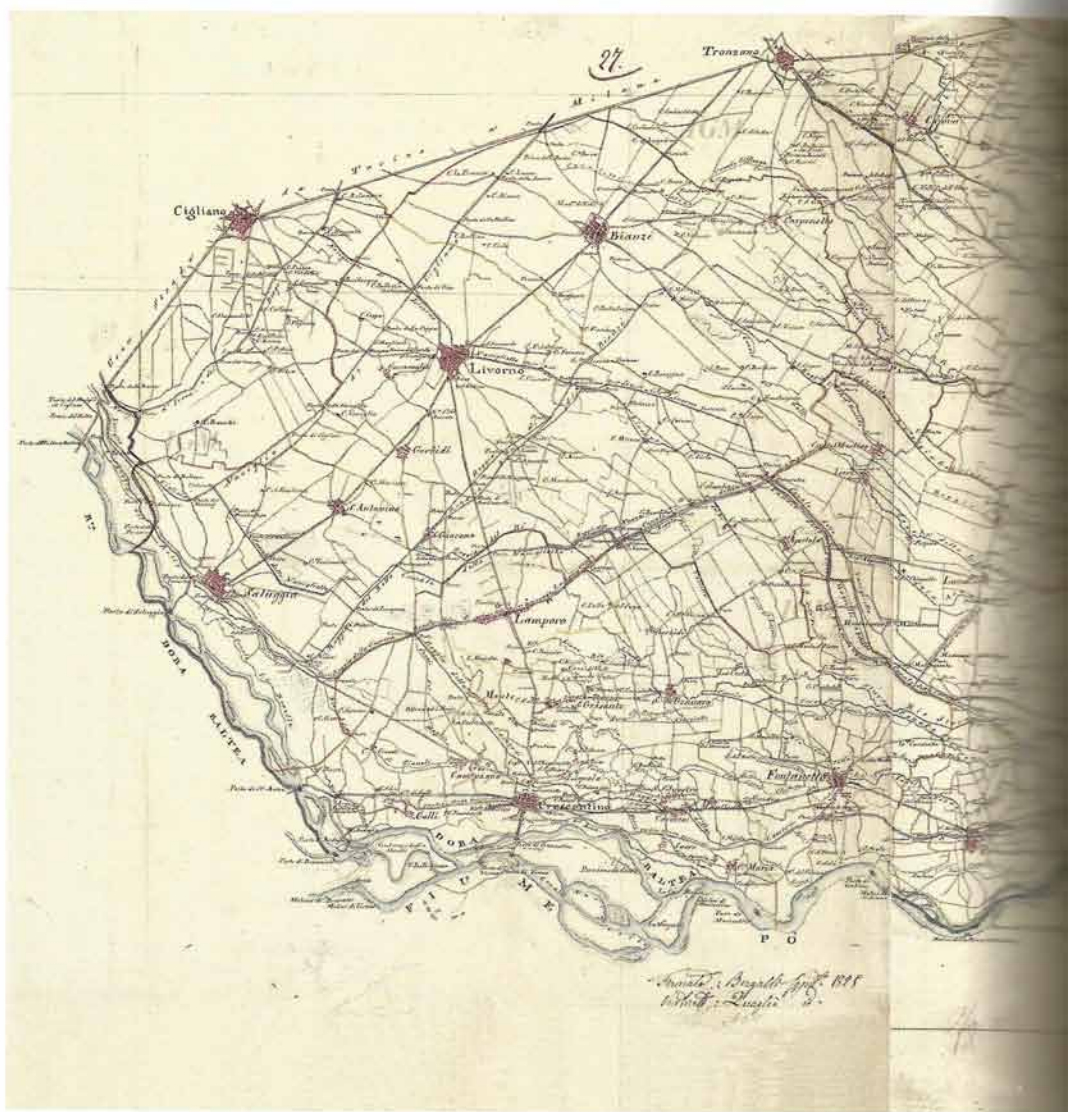
<sup>40</sup> G. BRACCO, *Uomini, campi e risaie...*, p. 14.

<sup>41</sup> Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Dati statistici sui lavoratori delle risaie del Vercellese, raccolti dall'Ufficio municipale del lavoro dei Vercelli (stagione di monda 1912)*, Roma 1912, pp. 5, 30 e 31; V. CASTRONOVO, *Il Piemonte*, pp. 227-228.

<sup>42</sup> Per un'analisi più approfondita si veda G. CRAINZ, *Padania. Il mondo...*, pp. 215-217; l'autore utilizza in particolare i dati forniti dal Servizio contributi agricoli unificati (Scau), che non sono sempre direttamente comparabili con quelli dei censimenti, poiché comprendono anche lavoratori che compiono un numero ridotto di giornate in agricoltura; «per questa stessa ragione, però, i dati Scau possono dare talora il senso di una fase di transizione e ci aiutano a definire meglio una, sia pur rozza e lacunosa, proposta di interpretazione» (*ibi*, p. 211). La nuova Provincia di Vercelli venne istituita con il regio decreto legislativo n. 1/1927 del 2 gennaio 1927 dal titolo *Riordinamento delle circoscrizioni provinciali* e come scrive S. GIULIANI, *Le 19 Province create...*, p. 17, oltre al capoluogo, comprendeva «i comuni costituenti i soppressi circondari di Vercelli, Biella e Varallo Sesia, nonché i comuni di Borgo Vercelli e Villata, vale a dire 196 comuni con 360 000 abitanti».

<sup>43</sup> Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali nella zona della baraggia si veda in particolare, C. IACOPINO, *80 anni di Baraggia. 1922-2002. Storia, personaggi ed opere*, Consorzio Ovest Sesia Baraggia, Gestione Separata Bonifica, Vercelli 2003, pp. 37 e ss.





22. Immagine del 1824 delle Levate topografiche dell'alto e basso Novarese, dai documenti originali archiviati presso le conservatorie storiche dell'Istituto Geografico Militare (aut. n. 6631 in data 31.03.2011).



23. Immagine del 1865 della costruzione della tomba sifone del canale Cavour sul torrente Elvo a Vettigné, frazione del Comune di Santhià in provincia di Vercelli, Vercelli, Archivio Fotografico Associazione di Irrigazione Ovest Sesia.





24



25

24. Immagine della strada ferrata di cantiere nella vallata del torrente Cervo, Archivio Fotografico Associazione di Irrigazione Ovest Sesia.

25. Edificio di imbocco del canale Depretis (fino al 1858 canale di Cigliano) sito in Comune di Villareggia in provincia di Torino, Vercelli, Archivio Fotografico Associazione di Irrigazione Ovest Sesia.