



Servizio Cultura
Comune di Bomporto

Via per Modena, 7 - 41030 Bomporto (MO)
Tel. 059 800736; fax 059 818033

“Gemme di storia bomportese” – n.10

Un Ponte tra passato e futuro

Attraversando il Ponte sul fiume Panaro i bomportesi ricordano gli eventi catastrofici del 2012, quando il terremoto che scosse l'Emilia colpì anche il vecchio ponte di cemento armato, minandone la sua sicurezza. La nuova struttura fu inaugurata l'11 novembre 2017, quando ancora aveva affianco il ponte storico, in un momento in cui passato e futuro coesistevano, come in un *micro* “Scisma d'Occidente” in cui i due ponti si guardavano come i papi Urbano VI e Clemente VII.

Prima di arrivare al recente 2017, il ponte sul Panaro a Bomporto ha avuto una storia interessante, ricca di vicende. Nella gemma n.2, dedicata al Naviglio ed al Panaro nei pressi di Solara, si era parlato di un ponte mobile, costituito da barche e piattaforme galleggianti, risalente al 1625: è certo che nella stessa epoca ve ne fosse uno analogo anche tra Bomporto e Casoni di Ravarino¹.

Questo passo natante, noto col nome di “Bacco”, era condotto da una famiglia di passatori che pagava annualmente al Comune una tassa di 440 lire. Per l'epoca si trattava di una bella somma, che veniva detratta dagli incassi derivanti dagli abbonamenti annuali e dai trasporti occasionali.

Il tariffario dell'ultimo anno di utilizzo è affascinante: per attraversare il passo erano richiesti 2 centesimi per pecore e suini, 5 per “bestie grosse”, per un carro a due buoi si passava a 50 centesimi, una carrozza a due cavalli ne richiedeva 60 ed un'automobile doveva affrontare una spesa di 1 lira².

Il Cav. Geminiano Varini, di cui sarà presto pubblicato il libro “Una storia di Bomporto - Il Comune emiliano visto dagli occhi di un suo illustre concittadino”, ci racconta che si cominciò a parlare di un ponte fisso sul Panaro già dai primi anni del Settecento, quando sembra che il Marchese Rangoni offrì per la sua costruzione il legname necessario. La navigazione però in quel periodo era fiorente, tanto che si concretizzò il progetto della Darsena di Bomporto, iniziata nel 1767.

L'idea di un ponte permanente cominciò a farsi risentire caldamente due secoli dopo, quando le vie di comunicazione terrestri iniziavano a prendere il sopravvento: basti pensare che nel 1890 l'idrovia Naviglio-Panaro-Po era percorsa abitualmente da 72 imbarcazioni commerciali mentre nel 1920 il loro numero era sceso a tre³. Navigare a vela da Modena a Venezia richiedeva un tempo di tre giorni; in senso contrario ne venivano impiegati il doppio e con il costo del noleggio dei cavalli che, imbrigliati a riva, trascinarono le navi controcorrente. Nel 1906, dunque, il Consiglio Provinciale approvò il primo preventivo di spesa ma solo nel 1911 arrivò l'approvazione definitiva del Ministero dei Lavori Pubblici. L'anno seguente iniziarono i lavori di smantellamento del “Passo Bacco” per costruire il nuovo ponte, a monte del Naviglio. L'opera fu finalmente inaugurata il 15 agosto 1914.

Il ponte tornò tristemente protagonista della storia durante la Seconda Guerra Mondiale, quando fu frequentemente preso di mira dalle forze aree alleate con l'intento di rallentare gli approvvigionamenti tedeschi⁴. Il 21 aprile 1945 la Decima Divisione di Montagna dell'esercito degli Stati Uniti riuscì ad ottenere il controllo del Ponte, guadagnando terreno verso il Po, e mettendo al sicuro, per quanto possibile a quel tempo, la popolazione. Oggi la Decima Divisione⁵ possiede un museo riservato alle proprie imprese nello stato di New York ed ha intitolato il ponte che porta al Fort Drum Museum all'impresa di Bomporto, quindi con il nome “Bomporto Bridge”.

E così scopriamo che c'è un po' di Bomporto anche oltre oceano...

¹ Un ponte mobile era già presente sin dal '300 (“Navigazione ed economia tra Panaro e Naviglio nel Medioevo”, Paola Pieroni, 1999)

² Il tariffario è riportato da Giovanni Luppi nel libro “Bomporto. Dai fiumi la sua cronistoria”

³ Il numero delle imbarcazioni è trascritto da Aroldo Bortoli Gilli nel volume “Cronaca di Bomporto”

⁴ Queste informazioni sono tratte da “Guerra e resistenza nella campagna emiliana: Bastiglia, Bomporto, Nonantola, Ravarino nella seconda guerra mondiale: carta storica della terza zona partigiana.” A cura di Ombretta Piccinini, 2005)

⁵ Per approfondimenti: “Sulle orme di mio padre. La campagna d'Italia della 10. Divisione da montagna statunitense nelle foto a colori del soldato Cruz F. Rios, 1944-1945”, a cura di Andrea e Giuliano Gandolfi, 2006. Bologna 2006

On 20 April, B Company, 235th Engr C Bn was detached as of 0700

On 21 April, the battalion was on the move again, this time to the vicinity of Croce del Padrole at L 671377. Company B, however, went to L 739443. On this day responsibility was assumed for the highway from Croce del Padrole, Mertano, to the Samaggia Valley road at L 671384. In support of the 1st Armored Division, the battalion also assumed responsibility for the Samaggia Valley road.

Un ponte tra passato e futuro

On 22 April found the battalion moving to the vicinity of Bomporto at L 70739, after being relieved of all road assignments, to follow up with Mountain Engr Bn. Upon arrival at Bomporto, Lt. Col. Rufus Wesson, commander of the battalion, and Capt. Wray, went on reconnaissance to find a possible Bailey bridge site. Turning left off Highway 12 at E 6658 for a short distance, they received small arms and machine gun fire from a group of houses and from the fields on both sides of the road. The occupants of the vehicle, which included Tec 5 Misewicz, the driver, were shot into a ditch. Lt. Col. Wesson was shot in the mouth, his right arm, and his leg. Tec 5 Misewicz was wounded in his right leg, and Capt. Wray escaped. Tec 5 Misewicz crawled along the ditch to safety and was the only one who survived. Lt. Col. Wesson remained a captive until the following day when he was set free and also hospitalized by the Infantry.

Master Sergeant Lewis F. Farrell and Technical Sergeant Edward B. ... were appointed Warrant Officers (WO) on this day and the battalion as Assistant Quartermaster and Military Police, respectively.

Gemme di storia bomportese
n.10 - Bomporto



In copertina: elaborazione grafica contenente una fotografia del 2017 dei due ponti di Bomporto, antecedente lo smantellamento del ponte vecchio in cemento armato e la pagina di un resoconto delle operazioni delle Forze Alleate nell'aprile del 1945 tratto da "History of the 337th Engineer Combat Battalion for the month of April and May 1945"