



Servizio Cultura
Comune di Bomporto

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

“Gemme di storia bomportese” – n.9

Un treno per Sorbara

16 settembre 1883¹: viene inaugurato il tratto ferroviario Modena – Mirandola della linea che dal capoluogo arrivava a sud sino a Sassuolo. Poco più di dieci anni prima era comparsa sulle scene dei trasporti la prima bicicletta ed era giunto il tempo di risolvere in maniera più efficace la questione dei difficoltosi collegamenti tra Modena e il territorio provinciale, specialmente verso la Bassa. Prima dell'avvento della linea ferroviaria i trasferimenti erano assicurati da carriaggi, muli e cavalli² ma le strade, polverose sotto il sole estivo e fangose nella nebbia invernale, risentivano di una manutenzione pressoché assente, anche causata dall'elevato costo del trasporto della ghiaia dalle cave alte dei fiumi Secchia e Panaro, che ricadeva anche sui prezzi delle merci. Tutti questi ragionamenti vennero a concretizzarsi nel 1873, anno in cui agli ingegneri Maglietta e Mercier venne concessa la possibilità di iniziare gli studi preliminari per la costruzione di una ferrovia. Nel 1882 iniziarono i lavori e l'anno seguente si diede avvio alle prime corse del treno a vapore, conosciuto con il nomignolo “al trenen dal còcc” (ed altre varianti relative ai dialetti locali), in relazione alla spinta iniziale che i ferrovieri impartivano al treno in partenza da Sassuolo per sfruttare la lieve pendenza³ verso la bassa modenese, che consentiva di raggiungere i 20-30 km/h.

Il materiale rotabile sulla linea era ridotto rispetto a quello nazionale: le carrozze trasportavano 24 passeggeri e i carri merci non potevano superare le 5 ton.⁴, tuttavia i numeri iniziali erano promettenti (254.000 passeggeri e quasi un milione di kg di merci erano stati trasportati nel 1886)⁵. La linea per Mirandola partiva da Modena e prevedeva una prima fermata ad Albareto ed una facoltativa a San Clemente (la cui stazione, edificata nel 1929, è stata recuperata dal Comune di Bastiglia ed inaugurata nella primavera del 2019), prima di curvare verso destra e giungere alla stazione di Sorbara. Qui si trovava una pesa per i carri ed un fabbricato, posto alla sinistra del raddoppio dei binari, di fronte alla Cantina Sociale di Sorbara, con la quale stranamente la ferrovia non è mai stata raccordata, nonostante vi arrivassero i carri-cisterna. Anche lo storico locale Geminiano Varini ricorda la stazione di Sorbara, come punto di riferimento per la localizzazione del perduto oratorio di S.Agnese. Sul territorio comunale era presente un'ulteriore fermata, in località Gorghetto, dotata di un più sviluppato apparato di binari e di un fabbricato viaggiatori più grande di quello di Sorbara (ancora esistente, seppur nascosto da una fitta vegetazione).

Nel 1944 entrambe le stazioni furono danneggiate con attacchi dei tedeschi agli edifici ed alle linee, ma Sorbara dovette inoltre assistere al mitragliamento del treno n.210, con diversi feriti.

Nel 1964, sulla scia del successo delle automobili, la linea ferroviaria fu dismessa e trasformata in un autoservizio, con una stretta di mano tra il macchinista e il nuovo autista dell'autobus sostitutivo.

Attualmente il tracciato è in via di recupero e trasformazione in pista ciclabile, ma le curiosità su trasporti, vie e viaggiatori non sono terminate e vi sarà dedicata ancora una prossima gemma!

¹ Le date, e più in generale la storia approfondita della linea, sono riportate sul volume “Le ferrovie provinciali modenesi: storia di uomini e di treni” di C. Cerioli. P. Della Bona e G. Fantini, 1994.

² Si pensi alla diligenza a cavalli “Omnibus” che trasportava scomodamente un massimo di 13 passeggeri da Mirandola a Modena in circa quattro ore. (“Quaderni della bassa modenese n.2/1982 – L'antica strada del Canaletto” di R. Torelli e F. Gavioli)

³ Questi treni, presenti solo sulla linea Sassuolo-Mirandola, in gergo ferroviario erano chiamati “treni di gravità” ed erano regolamentati da uno specifico insieme di norme, approvate nel 1893.

⁴ La linea era a scartamento ridotto (ovvero con una distanza tra i binari minore dell'ordinario) questo consentiva economie di costruzione e la possibilità di avere curve di raggio minore, quindi di adattarsi ai difficili tracciati montani o caratterizzati da corsi d'acqua, ma limitava la velocità ed il carico, dando meno stabilità ai veicoli sui binari.

⁵ Dati numerici da “Territori modenesi e ferrovie locali: testimonianza storica e risorsa strategica” di G. Gorelli, 2003.



In copertina: elaborazione grafica contenente un particolare dell'incisione su lastra di zinco a metodo tradizionale di Stefano Maugeri (stampe eseguite al torchio all'Accademia di Belle Arti di Bologna, cattedra del Prof. Zecchi, 1984) e parte del tracciato della ferrovia Modena-Mirandola.

Il disegno rappresenta una fedele ricostruzione storica della locomotiva della SEFTA (acronimo di "Società Emiliana di Ferrovie, Tranvie ed Automobili") di Modena, nata il 4 marzo 1917 dalla fusione di FSMMF (Società Anonima Ferrovia Sassuolo-Modena- Mirandola -Finale) e FMV (Società Anonima Ferrovia Modena – Vignola), per unificare la gestione di tutte le linee (ferroviarie e ferrottramviarie) della provincia sotto una sola azienda.

La mappa del tracciato della ferrovia Modena-Mirandola, di cui è riportato solo il tratto tra Bastiglia e Solara, con le due fermate bomportesi di Sorbara e Gorghetto, appartiene al progetto "Ferrovie Abbandonate" (www.ferrovieabbandonate.it), curato dall'Associazione Italiana Greenways, che vuole diffondere la conoscenza dei tracciati ferroviari non più utilizzati esistenti in Italia per conservarne la memoria e promuoverne la valorizzazione.