

Alberto Bigagli

ALFRED GIRARD INGEGNERE DELLA COSTRUZIONE
DELLA FERROVIA PORRETTANA

[Già pubblicato in "Nuèter noialtri - Storia, tradizione e ambiente dell'alta valle del Reno bolognese e pistoiese", a. XXXIII, n. 66 (dicembre 2007), pp. 310-315.

© Gruppo di studi alta valle del Reno

Distribuito in digitale da Alpes Appenninae - www.alpesappenninae.it]

Dal 9 al 16 settembre 2007 nei locali della stazione di Pracchia, la Pro Loco di quel paese ed il nostro Gruppo di studi hanno proposto una piccola riedizione della mostra sulla "Ferroviana transappennina", che Nuèter organizzò nel 1985, assieme alla pubblicazione del volume che porta lo stesso titolo. Per celebrare poi la memoria del crollo del diaframma della galleria dell'Appennino, che si verificò proprio il 9 settembre 1864, la stessa domenica dell'apertura della mostra, 9 settembre 2007, abbiamo convocato un incontro a cui hanno partecipato sia la vice-presidente della Pro Loco sia le autorità della Circoscrizione 3 del Comune di Pistoia di cui fa parte Pracchia. Renzo Zagnoni ha illustrato le vicende che portarono all'apertura della ferrovia nel 1864 ed Alberto Bigagli ha esposto i risultati di ricerca, sua e della moglie, sulla figura di Alfred Girard, che fu uno degli ingegneri di sezione alle dipendenze del progettista Jean Louis Protche. Pubblichiamo qui di seguito i primi risultati di quella ricerca.

L'ingegner Adolphe Alfred Girard nacque a Poligny in Francia il 27 settembre 1827 da Francois Girard, pittore, e Francoise Euphrasie Bousson. Non abbiamo, al momento, notizie sugli studi condotti in Francia in età giovanile né in quale Università abbia acquisito la laurea in Ingegneria, forse con la specializzazione in Ferroviaria. Di certo sappiamo che intorno agli anni 1855/1856 arrivò in Italia al seguito dell'ingegner Jean Louis Protche, che era stato incaricato dalla Società Concessionaria per la progettazione e la realizzazione della Ferrovia Bologna-Pistoia. Il Girard era uno degli ingegneri di sezione, responsabile di circa 10 chilometri di linea ferroviaria e, per quanto ne sappiamo, a lui era toccato il tratto senza dubbio più interessante e spettacolare della tratta ferroviaria, ma sicuramente anche quello più difficile e complicato da eseguire, quello in montagna con località da attraversare quali Pracchia e Sammommè. A riprova di quanto sopra detto, ricordiamo che per congiungere proprio queste due località, fu necessario scavare una galleria di 2725 metri, che risulterà la più lunga dell'intera linea ferroviaria.

Oltre a dover sovrintendere alla esecuzione dei lavori relativi alla linea ferroviaria Alfred Girard, al pari degli altri ingegneri di sezione, era anche incaricato di acquistare o espropriare per conto della società concessionaria "Strade Ferrate della Lombardia e dell'Italia Centrale" i terreni adiacenti la costruenda ferrovia ed a tale proposito siamo in possesso di un atto di "esproprio di terreno convenuta" nei confronti di un certo Giovanni Pratesi e riguardante un terreno in "Provincia di Toscana", "Comune di Porta al Borgo", "Proprietà detta La Carbonaia" nella zona di Sammommè, a riprova del fatto che effettivamente l'ingegner Girard era il responsabile della costruzione di quel tratto di ferrovia. Il Protche aveva infatti creato una struttura operativa che prevedeva due ingegneri di divisione (che furono il Petit per il tratto Bologna-Vergato e il Siben per quello Vergato-Pistoia) per un totale di 99 chilometri; il Girard rispondeva proprio a quest'ultimo.

E' inoltre interessante ricordare che un altro ingegnere di sezione conosciuto era Clemente Begliuomini di San Marcello Pistoiese, che risulta essere stato il responsabile del tratto immediatamente successivo a quello del Girard nella direzione di Pistoia e che prestò il suo nome ad opere estremamente interessanti anche sotto l'aspetto architettonico, quali la galleria del Signorino ed il viadotto delle Svolte, uno dei tratti più intriganti dal punto di vista paesaggistico per il bellissimo panorama che si estende su tutta la pianura pistoiese ed oltre.

E' altresì abbastanza interessante sapere che tra i due ingegneri sopra citati, esisteva un rapporto di amicizia comprovato dal fatto che siamo in possesso di una fotografia con dedica "al suo amico Begliuomini" di cui il Girard fece dono al collega e nella quale il primo è ritratto accanto ad

una sua "invenzione" di cui parleremo più avanti.

Dalle notizie in nostro possesso sappiamo che per seguire da vicino il lavoro nelle località del tratto Pracchia-Sammommè l'ingegner Girard prese il domicilio in quelle zone dove peraltro conobbe una certa Filomena Stella Catani di Frassignoni che il 16 Dicembre 1860 lo rese padre del primo figlio a cui fu imposto il

nome di Raffaello Silvio Francesco Romeo, che morì peraltro nel 1950 alla bella età di 90 anni.

Solo il 10 dicembre 1862, a Pistoia nella chiesa di S. Andrea il Girard sposò Filomena Stella Catani, non prima però che quest'ultima lo rendesse padre per la seconda volta mettendo alla luce una bambina, il 17 marzo 1862, alla quale fu imposto il nome di Maria Eufrasia Olimpia Romola. I coniugi Girard ebbero in totale undici figli, di cui almeno cinque nati in provincia di Pistoia, proprio nel periodo in cui egli lavorava sulla nostra montagna mentre gli altri, per quanto ci risulta ad oggi, nacquero a Castelvecchio Subequo, provincia dell'Aquila, nel periodo in cui egli era impegnato nella costruzione della ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona. Le testimonianze raccolte in quelle zone, in occasione della nostra ricerca, ci hanno permesso di sapere che il Girard è ricordato soprattutto quale progettista di gallerie nel tratto L'Aquila-Sulmona; evidentemente le gallerie erano la sua specializzazione.

Sappiamo inoltre con certezza, perché ne abbiamo visto i disegni originali di cui possediamo copia, che nel periodo in cui era in Italia inventò una macchina da lui stesso denominata "Macchina perforatrice a palamine automatiche", montata di dieci perforatori.

Tale attrezzatura fu sicuramente utilizzata per un qualche tempo nello scavo della grande galleria dell'Appennino, sembra senza grande successo, tanto che il suo utilizzo fu interrotto dopo brevissimo tempo.

Da notizie di prima mano avute dalla persona nella cui casa il Girard morì il 3 agosto 1910, sembra invece che le cose non stiano esattamente in quei termini e che invece le macchine perforatrici funzionassero perfettamente da un punto di vista meccanico ed operativo, ma che la ragione della loro non perfetta funzionalità risiedesse nel fatto che la roccia di quella parte di montagna fosse particolarmente ostica e dura da trattare. Pare infatti che, una volta spostate in Sardegna, le perforatrici abbiano funzionato più che egregiamente nelle miniere del Sulcis. Intorno a questa "querelle" stiamo comunque svolgendo ricerche più approfondite allo scopo di stabilire quale sia la verità.

Come abbiamo già ricordato sopra, la famiglia Girard si formò e visse per diversi anni nelle nostre zone, o meglio nella provincia di Pistoia. Infatti, oltre al già ricordato primo figlio Raffaello nato a Sanmommè, divenuto anch'egli ingegnere ferroviario e che meriterebbe da solo un capitolo a parte, la secondogenita Maria Eufrasia Olimpia nacque, a Pistoia e fu battezzata al pari di suo fratello nella chiesa di S. Andrea. Il terzo figlio Leonardo Francesco Domenico Romolo nacque a Pistoia il 15 giugno 1863 e fu battezzato lo stesso giorno nel battistero di S. Giovanni.

Altri due figli nacquero entrambi a Pracchia: Francesco Egisto Eugenio nacque il 20 agosto 1864 e morì a Castelvecchio Subequo il 28 maggio 1880 a soli 16 anni, mentre Carlo Vittorio nacque il 18 febbraio 1867 e morì sempre a Pracchia il 2 aprile 1867 a soli 43 giorni. È con questa data che, per quanto ne sappiamo, dovrebbe finire il periodo di residenza della famiglia Girard nelle nostre montagne, salvo poi ritrovare Alfred a Frassignoni, dove sarebbe poi morto, intorno ai primi del Novecento. Sappiamo infatti che il tratto della ferrovia Porrettana tra Pracchia e Pistoia fu inaugurato il 3 novembre 1864 ed è ragionevole pensare che per un qualche tempo gli operatori siano rimasti sul posto al fine di monitorarne la funzionalità e le opere eseguite per un ragionevole lasso di tempo e provvedere agli eventuali interventi che si fossero resi necessari per una qualunque causa di malfunzionamenti.

In appendice a queste brevi note, che ci auguriamo possano essere ulteriormente integrate da altre notizie che andremo a raccogliere nel corso delle ricerche che stiamo ancora svolgendo, ci permettiamo di proporvi altre due brevissime annotazioni che riguardano il vissuto dell'ingegner Girard. Dopo la sconfitta di Sedan subito ad opera dell'esercito prussiano nel 1870, Napoleone III chiese a tutti i Francesi, e quindi anche a quelli che si trovavano fuori dei confini nazionali, di contribuire materialmente per il pagamento delle sanzioni inflitte alla Francia a causa della guerra perduta. Ebbene, da notizie certe, si è saputo che il nostro personaggio, dopo avere superato non senza fatica i contrasti e le obiezioni familiari, donò alla propria patria la bellezza di 5.000 marengi d'oro e, ha aggiunto chi ci ha riferito della cosa, non è che navigasse nell'oro, anche a causa della famiglia che in quel momento era già abbastanza numerosa.

Il secondo episodio si colloca nel periodo in cui egli lavorò in Abruzzo, alla costruzione della linea L'Aquila-Sulmona. In quel tempo, e precisamente il 20 marzo 1873 moriva, ad appena 3 anni, la figlia Vittoria che era nata il 20 dicembre 1870. Ebbene, non ne conosciamo la ragione ma il fatto è che questa bambina fu sepolta nella chiesa di San Francesco d'Assisi, che è la chiesa principale della cittadina, accanto all'altare maggiore, ed a tutt'oggi questa tomba è ben visibile e visitabile. Oltretutto sulla lapide è inciso un necrologio molto lungo ed articolato, in francese, ed accanto

è stata posta una bacheca con la relativa traduzione in Italiano. Anche di questo fatto abbiamo la documentazione fotografica, a dimostrare la puntigliosità e l'attenzione rivolte a tutto ciò che può esserci utile alle ricerche che stiamo effettuando.