

Maggio 1911: si inaugura a Firenze la prima ambulanza della Confraternita della Misericordia

di Barbara Maria Affolter (Archivio della Ven. Arciconfraternita della Misericordia di Firenze)

[Le parole evidenziate nel testo rinviano a link esterni elencati in fondo alla pagina]

La **Confraternita della Misericordia di Firenze**, nata nel 1244, è la più antica e longeva istituzione operante nel sociale del capoluogo toscano. Sin dalle sue origini si è impegnata nel soccorso delle persone in difficoltà, in particolar modo trasportando i malati o feriti in ospedale e dando degna sepoltura ai «poveri abbandonati». Per secoli questo servizio è stato materialmente svolto usando apposite *zane*, grandi ceste dotate di cinghie dorsali ad uso di zaino, o *cataletti* di legno a forma di barella sovrastati da «arcucci» coperti da teli in genere turchini o neri per proteggere il trasportato.

Si trattava di un servizio molto faticoso, sia per il peso della zana o del cataletto – sommato a quello del malato, ferito o defunto – sia per il fatto che i fratelli, per garantire l’anonimato, dovevano coprirsi completamente da capo a piedi con una lunga veste nera dotata di una apposita «buffa», sorta di cappuccio allungato con due fori per gli occhi, che calato copriva tutta la faccia.

Ora, fino a quando Firenze era stretta nelle sue cinte murarie medievali, il servizio era sì faticoso ma tutto sommato fisicamente sostenibile; quando però la città iniziò ad espandersi notevolmente, soprattutto nel periodo di Firenze capitale (1865-1870), la fatica del trasporto affidato alla squadra dei fratelli divenne insopportabile, tanto da temere un progressivo abbandono della Confraternita da parte di coloro che si impegnavano nel servizio attivo. Lo stesso Provveditore, attraverso gli avvisi affissi nell’ingresso della sede di Piazza Duomo, dovette richiamare ripetutamente i fratelli ai loro doveri, intimandoli a non disertare il servizio in caso di trasporto previsto in luoghi distanti.

Un primo cambiamento avvenne nei primi anni del Novecento: dal 1903 in poi, infatti, la Confraternita decise di affiancare ai tradizionali cataletti a spalla dei più agevoli carri a mano, veicoli montati su due grandi ruote dotati di barella e completati da due lunghe stanghe anteriori (un passaggio documentato dall’Archivio storico della Ven. Arciconfraternita della Misericordia di Firenze, dal quale sempre poi si cita, *Partiti e stanziamenti del Corpo generale di Compagnia, 1900-1909*, Morini Cc 2048, pp. 69 e seguenti). Il trasporto in questo caso avveniva con una persona in cima al convoglio che tirava il carro e gli altri che da dietro lo spingevano; meglio del cataletto a spalla, ma sempre decisamente faticoso, soprattutto in salita.

Tuttavia, il problema era molto lontano dall’essere risolto e la discussione sulla questione era continuamente all’ordine del giorno infuocando gli animi. I ‘partiti’, come spesso in Firenze, erano diversi: chi proponeva l’introduzione dell’uso di cavalli per il traino, chi pensava all’assunzione ulteriore di appositi «porta» – uomini di fatica stipendiati – e chi, invece, non voleva cambiare nulla in rispetto alle ormai antiche tradizioni.

Nel frattempo a Firenze era comparsa la prima automobile di proprietà del marchese **Carlo Benedetto Ginori Lisci**, definita dal quotidiano «La Nazione» (28 febbraio 1894) «carrozza senza cavalli alimentata da petrolio». Al primo prototipo seguirono modelli sempre più sofisticati, inducendo a sognare gli animi più progressisti della città e spingendo un gruppo di fratelli a chiedere alla Misericordia un vero salto di qualità, quello cioè di sostituire per i servizi più faticosi i tradizionali mezzi con un moderno *auto-carro-lettiga*, vale a dire un’automobile attrezzata ad ambulanza.

In un primo momento la proposta venne accolta con diffidenza, principalmente da parte della vecchia guardia; ma quando nel 1910 alla guida della Confraternita venne eletto il nuovo provveditore, Niccolò Martelli, quest’ultimo

si dimostrò subito entusiasta dell'ardito progetto, ma a una condizione: l'acquisto non avrebbe dovuto gravare sulle finanze della Confraternita (come si legge nel fondo *Comitato Pro-Misericordia*, b. 1, fasc. *Adunanze consiliari*, 1910-1912). Questa condizione non scoraggiò minimamente il gruppo 'pro-autoambulanza' che in breve tempo istituì un apposito Comitato cittadino intitolandolo "Pro-Misericordia", composto sia da membri interni che da cittadini particolarmente interessati al progetto, con lo scopo di organizzare una importante iniziativa di promozione economica, una sorta di fund raising *ante litteram*.

Il Comitato, presieduto dall'avv. Arnaldo Pozzolini e affiancato da personaggi preziosi per la causa, uno per tutti il marchese Lorenzo Ginori Lisci presidente dell'**Automobile Club di Firenze**, si mise immediatamente all'opera componendo, innanzitutto, una lettera circolare da inviare a più enti e persone possibili. Lo scritto esordiva richiamando l'attenzione del lettore sull'antica vocazione dell'istituzione fiorentina la quale, secondo i promotori, «sempre s'ispirò, durante la sua vita di ben sette secoli, alla Carità meglio intesa e progressiva» (!), in quanto chiamata, «al naturale dovere di vantaggiarsi dei mezzi che la scienza e l'industria offrono per una più pronta assistenza alle sventure che incorrono ai nostri concittadini». Questo il motivo, continuava la lettera, che aveva sollecitato alcuni ascritti alla Confraternita ad indagare «se e come possa rispondere alle esigenze di un pronto soccorso, l'uso di un Carro-Automobile che permetta alla Misericordia quella maggiore celerità, dalla quale spesso dipende la vita dei colpiti dall'infortunio». Qui i firmatari intendevano forse alludere al tragico incidente avvenuto pochi mesi prima (nell'ottobre 1910) sulla linea tramviaria Firenze/Fiesole: una carrozza, uscita in una curva dalle rotaie e schiantata a terra, aveva provocato un notevole numero di feriti gravi poi deceduti. Almeno secondo le voci del tempo, se fossero stati soccorsi in tempo avrebbero potuto essere salvati. Sempre secondo la lettera, il risultato dell'indagine sulla possibilità di costruire un autocarro adeguato, «è stato affermativo» inducendo quindi i promotori ad avviare una petizione pubblica per l'acquisto della macchina alla quale tutta la città era chiamata a partecipare, ognuno secondo le possibilità (fondo *Comitato Pro-Misericordia*, b. 2).

L'iniziativa ebbe successo; in poco tempo arrivò al comitato la somma di denaro necessaria all'acquisto e all'allestimento del desiderato autocarro. Dalle istituzioni pubbliche e private, laiche e religiose, cattoliche e non, in primis ovviamente l'Automobile Club di Firenze con ben £ 500, seguito dall'Ospedale **Santa Maria Nuova**, l'Unione popolare di cattolici, la ditta Pineider, la Direzione del Circolo militare, ma anche la Comunità israelitica, il **Gabinetto Vieusseux**, l'Anglo American Supply Store, il Winspear Bar, il Grand Hotel Royal Kraft; molte anche le famiglie e i privati cittadini italiani e stranieri: Carega, Corsini, De Piccolellis, Frescobaldi, Ricasoli, Rondinelli Vitelli, Verrazzano, ma anche **Basilewsky**, Piatti, Salani, come pure famiglie meno note e singoli con contributi più o meno importanti.

Nel frattempo chi del comitato aveva le giuste competenze si era procurato offerte commerciali sia per l'acquisto dello *chassis* della costruenda ambulanza, sia per il suo allestimento. La scelta dello *chassis* con motore di 15-25 HP cadde su un prodotto della *mondiale ditta Fiat di Torino*, mentre per l'allestimento i responsabili si servirono della già sperimentata *Società San Giorgio – officine di Pistoia* (b. 1, fasc. *Corrispondenza automobile*, 1910-1912). Da una dettagliatissima offerta si apprende che la «carrozzeria-ambulanza» ordinata sarebbe stata costruita «in legname stagionatissimo» anziché in lamiera «offrendo in questo modo una garanzia assoluta di durata e solidità»; internamente alla macchina erano previste «branda-barelle a movimenti cardanici». Per la parte anteriore dell'autovettura, spazio riservato ai conducenti, erano previsti due telarini di legname di noce lucidato provvisti di cristalli spuliti con relative persiane di noce, entrambi «da abbassarsi»; il «seggio dello chauffeur» era progettato «comodissimo per due persone, fatto a sua volta in noce lucidato di color naturale». Non mancava ovviamente uno spazio per «bagagli, barelle di scorta e materiale di soccorso»; «dall'esterno all'interno si potrà comunicare anche a mezzo di un tubo acustico con relativo fischio d'allarme». Dopo altre due pagine di descrizione di ogni dettaglio, la ditta assicurava che internamente sarebbe stato introdotto «un fanale a candela in casi di guasto della luce elettrica» (meglio andare sul sicuro). Per quanto riguardava la verniciatura, come da richiesta, «questa sarà color bleu con filetti rossi laccati, con anche stemma ed iscrizioni su disegno» fornito dalla Misericordia stessa. La proposta economica chiudeva informando il Comitato che gli ideatori dell'allestimento della ditta avrebbero realizzato un disegno dell'ambulanza descritta a grandezza naturale (!), perché «venendo a

visitare lo stabilimento potranno [i committenti] farsi completa ragione nel nostro progetto». La proposta piacque e il Comitato ordinò l'autocarro così come descritto.

Per gli pneumatici ci si rivolse all'Agenzia italiana dei pneumatici Michelin di Milano certi di ottenere le ruote in breve tempo. Tuttavia, pochi giorni prima dell'inaugurazione del nuovo autocarro, una lettera dell'*Agenzia* si scusava del ritardo per un guasto improvviso agli stampi d'acciaio cui la ditta non era preparata, assicurando tuttavia che i copertoni avrebbero raggiunto Pistoia grazie ad un apposito corriere in tempo utile per essere montati. L'episodio procurò agli organizzatori notevole ansia e grande fu il sollievo quando all'ultimo momento gli pneumatici furono forniti e sistemati.

A questo punto mancava la targa che, al tempo, ogni proprietario di automobile doveva procurarsi a proprie spese presso un laboratorio di «cornici e targhe in ferro»; il numero era diviso in due: una prima parte con il numero 25 che indicava Firenze, e una seconda con un numero progressivo che, nel caso della nostra ambulanza, era l'834.

L'inaugurazione dell'ambulanza, alla quale era invitata tutta la città, avvenne domenica 28 maggio 1911. Il programma dei festeggiamenti promossi dal Comitato Pro-Misericordia per la consegna della «ambulanza automobile» costruita «colle offerte della cittadinanza» per la Venerabile Arciconfraternita della Misericordia di Firenze era fitto di eventi distribuiti durante tutto l'arco della giornata. In apertura, alle ore 9 di mattina, come da consolidata tradizione per le feste della Confraternita fiorentina, si procedette con la «distribuzione dei pani ai poveri» seguita, all'ora di pranzo, con un ricchissimo banchetto alla «Stella d'Italia». A seguire vennero accolte in via Ricasoli, sede provvisoria del Comitato promotore, tutte le associazioni partecipanti alla festa, dalla squadra ciclistica della stessa Misericordia di Firenze, alle Consorelle toscane, dalle associazioni di pubblica assistenza di varie origini, alla banda comunale di Fucecchio, tutti con i propri stendardi a formare un lungo, colorato corteo. Giunti al giardino di San Clemente in via Micheli, gentilmente concesso dal proprietario, i partecipanti poterono assistere alla benedizione dell'ambulanza da parte di mons. Mistrangelo, arcivescovo di Firenze, seguita da un lungo, appassionato, discorso inaugurale del prof. Guido Falorsi (*Discorso inaugurale dell'Ambulanza automobile offerta alla cittadinanza fiorentina alla Ven. Arciconfraternita di Firenze. 28 maggio 1911*, Firenze, Tipografia ditta cav. R. Ricci, 1911).

Infine il corteo si diresse in piazza Duomo, davanti alla sede della Confraternita, dove l'ambulanza venne finalmente consegnata con tutta la solennità del caso. La lunga giornata si chiuse, ovviamente, con un «ricevimento offerto dalla Misericordia ai presidenti delle associazioni intervenute».

L'introduzione della nuova ambulanza segnò indubbiamente una svolta nelle modalità di soccorso della Confraternita anche se la prima autovettura si rivelò più fragile e inaffidabile del previsto e i soccorsi urbani continuarono per un bel po' ad essere effettuati con cataletti in spalla e carri a mano. Carri che fortunatamente non vennero mai del tutto riposti, visto che molti anni dopo, durante la seconda guerra mondiale, quando i soldati tedeschi requisirono tutte le automobili in possesso della Misericordia, i fratelli poterono continuare a svolgere i loro servizi di emergenza soltanto grazie al ripristino di quei tradizionali carri che saranno stati sì scomodi ma, nell'occasione, servirono ancora una volta gloriosamente la nostra città, indispensabili veicoli salvavita nelle mani dei volontari della Confraternita.

Bibliografia di riferimento

- C. Torricelli, *La Misericordia di Firenze. Note storiche*, con prefazione di G. Papini, a cura dell'Arciconfraternita della Firenze nel VII centenario dalla fondazione, Firenze, 1940
- G. F. [per Guglielmo François], *La Misericordia nel periodo dell'emergenza e della liberazione*, «San Sebastiano. Bollettino della Venerabile Arciconfraternita della Misericordia di Firenze», aprile 1951, n. 7, p. 15
- G. Barnini, *Centotre anni fa la prima ambulanza*, «San Sebastiano. Bollettino della Venerabile

Arciconfraternita della Misericordia di Firenze», n. 258, 2014, pp. 41-44

- *Una sconfinata carità 1244-2014. 770 anni della Misericordia di Firenze*, con la riedizione delle *Note storiche* di Cesare Torricelli, Firenze, Edizioni Polistampa, 2014
- B.M. Affolter, L. Rossi (a cura di), *Dentro la Misericordia. Spazi e a arredi della Confraternita da un inventario del 1369*, con tavole di M. Tosi, Firenze, Tip. Eurostampa, 2016

Elenco dei link in ordine di citazione (il loro funzionamento è stato verificato nell'aprile 2017)

- [Confraternita della Misericordia di Firenze, Museo](#)
- [Confraternita della Misericordia di Firenze, presentazione dell'Archivio](#)
- [Scheda del senatore Carlo Ginori](#)
- [Automobile Club di Firenze, profilo storico](#)
- [Fondazione Santa Maria Nuova, museo](#)
- [Gabinetto Vieusseux, cronologia](#)
- [Villa Basilewsky](#)

Come citare questo articolo: Barbara Maria Affolter, *Maggio 1911: si inaugura a Firenze la prima ambulanza della Confraternita della Misericordia*, in "Portale Storia di Firenze", Aprile 2017, <http://www.storiadifirenze.org/?temadelmese=maggio-1911-si-inaugura-a-firenze-la-prima-ambulanza-della-confraternita-della-misericordia>