

IDENTITÀ SAMMARINESE

RIFLESSIONI SULLA LIBERTÀ E LA DEMOCRAZIA FRA POLITICA, STORIA, CULTURA

TESTI DI MARIA GLORIA RIVA, BARTOLOMEO BORGHESI,
THEODOR MOMMSEN, LUCIANO CANFORA, CORRADO CARATTONI,
GIOVANNA CRESCENTINI, ITALO CUCCI, LAMBERTO EMILIANI,
DOMENICO GASPERONI, FERDINANDO GASPERONI, GIULIANO GIARDI,
CRISTIANO GUERRA, LEO MARINO MORGANTI, ANTONIO MORRI,
CONRAD MULARONI, ORIETTA ORLANDONI, SILVIA ROSSI.
CONTRIBUTI DI VERONICA CASALI E GIACOMO ESPOSITO.



DANTE ALIGHIERI REPUBBLICA DI SAN MARINO

2019



STRADE, CIRCOLAZIONE E INCIDENTI IN REPUBBLICA LA VIABILITÀ A SAN MARINO FRA OTTOCENTO E NOVECENTO

DI GIULIANO GIARDI
GIÀ PRIMARIO DEL PRONTO SOCCORSO DELL'OSPEDALE DI STATO

Le principali vie di comunicazione e i doveri del cantoniere

La rete stradale della Repubblica ha iniziato a svilupparsi e a godere di una manutenzione sufficiente e regolamentata alla fine del XIX secolo, anche se nei decenni e nei secoli precedenti si trovano, con relativa frequenza, notizie di interventi di riparazione o di rifacimento della rete viaria, con meticolosa annotazione delle spese sostenute, stante la cronica carenza di risorse economiche. È utile segnalare che molti tracciati odierni ripercorrono quelli vecchi di secoli ed anche la toponomastica delle varie località e dei punti di riferimento è rimasta invariata.

In un frammento degli Statuti del 1317 sono citati i “*superstites viarum*”, eletti in numero di quattro per sei mesi “*boni et sufficientes. Qui debent procurare et sollicitare quod vie publicae ubilibet per Curtem et Districtum Sancti Marini conserventur et manuteantur in bono statu, et a nemine occupentur vel deguastentur*”.

Ma tornando a tempi più recenti, argomento del presente lavoro, negli ultimi periodi dell'Ottocento gli spostamenti di gran parte della popolazione si effettuavano ancora quasi sempre a piedi, spesso anche scalzi, ma era già in atto una lenta evoluzione dei mezzi di trasporto. Oltre ai mezzi a trazione animale, dai birocci alla diligenza, iniziavano a comparire infatti quelli

con motore a scoppio: automobili, motociclette e corriere che risalivano le pendici del monte Titano e iniziavano a condizionare la viabilità. Occorreva quindi avere strade percorribili agevolmente dai mezzi privati e da quelli pubblici che ci collegavano soprattutto con Rimini, anche se non era da trascurare il collegamento con la valle del Conca o quella del Marecchia.

Nel dicembre 1871 fu pubblicato il primo “regolamento per la manutenzione delle strade consolari”, le principali vie di comunicazione, affidato a cantonieri che avevano un incarico annuale rinnovabile a ogni 1° aprile. Oltre allo stipendio, venivano elencati tutti i doveri del cantoniere che, ad ogni primavera, doveva fornire la breccia, cioè la ghiaia occorrente alla sua linea stradale, che doveva essere delle dimensioni non superiori ai *tre centimetri cubi, ossia un uovo di gallina*. Poi puntigliosamente si elencavano tutte le mansioni cui doveva attenersi il cantoniere per la manutenzione, verificata periodicamente da un ispettore, fino all’ottenimento di un premio in denaro per il conduttore *che avrà tenuto la sua linea stradale meglio delle altre*.

A quell’epoca le strade consolari erano cinque, non estese a tutti i castelli o le parrocchie, che, verosimilmente, si raggiungevano tramite scomode carraie. Le consolari erano denominate come segue:



La via consolare per Fiorentino subito dopo la sua apertura.

- Serravalle, lunga 7031 metri, larga sei metri, partiva da casa Michetti a nord del Borgo e terminava al confine del Regno italiano verso Rimini. La breccia fino a Ranco si prelevava a Monte Andreino, poi dall'Ausa.

- Acquaviva o *Gualdiciolo*, lunga 6099 metri, larga 6 metri, partiva da quella di Serravalle e finiva in mezzo al fiume così detto di S. Marino nella direzione del Torello. Il Conduttore avrà l'obbligo di mantenere in istato transitabile la cosiddetta carrara del Fiume. La breccia sino ad Acquaviva era di Monte Andreino, poi del fiume.

- Faetano, lunga 5700 metri, larga 5 metri, partiva da casa Franciosi a est del Borgo e raggiungeva il confine nel fiume di Faetano nella direzione di Monte Scudo. La breccia fino a sopra Faetano si prelevava a Monte Andreino, poi dal fiume.

- S. Giovanni, lunga 6604 metri, larga 5 metri, partiva da Monte Andreino e raggiungeva il confine di Stato nella direzione di Montelicciano. La breccia era di Monte Andreino e di San Giovanni.

- Città e Borgo, lunga 2354 metri, comprendeva i tratti dalla Porta di S. Francesco al Borgo, lo Stradone, la strada della Cella sino a 50 metri oltre la medesima, la strada di circonvallazione del Borgo, quella sotto le mura del Borgo e quelle di raccordo con S. Giovanni, Serravalle ed Acquaviva. La breccia era da prelevare a Monte Andreino e nelle cave degli *scarpellini*.



L'arrivo di una diligenza alla Porta San Francesco.

Il successivo regolamento è del 1883, più particolareggiato, contenente molti aggiornamenti. Il tracciato di Città e Borgo è stato prolungato a 5547 metri, Serravalle è diviso in due tronchi per 10540 metri ed ambedue allargati a 6 - 8 metri. Prima del 1880 infatti *l'unica arteria di comunicazione fra la Repubblica e la limitrofa Romagna era una vecchia strada che, in origine mulattiera, era stata tramutata successivamente e in varie riprese, in carreggiabile. Essa aveva pendenze che variavano dal 12 al 15% e raggiungevano anche, in alcuni tratti, il 18%*. Proprio in quel periodo era stata fatta la nuova strada da Borgo a Serravalle, lentamente per motivi di bilancio, sostituendo quella di Cailungo, che tuttora sussiste e serve di accorciatoia, abbreviando il percorso di qualche chilometro, ma ovviamente più ripida.

E poi, prosegue il documento, Acquaviva e Ventoso sono state portate a 7104 metri. E' stato infine promosso a strada consolare il percorso di S. Gianni e Montegiardino di 8918 metri; invariato il tracciato per Faetano.

I cantonieri, si legge, non devono essere dediti all'ubriachezza, saranno prescelti coloro che sanno leggere e scrivere, abitare preferibilmente vicino al luogo di lavoro, dovranno provvedere a loro spese all'attrezzatura, dal badile, vanga e piccone e a tanti altri attrezzi sino ad un'asta, da conficcare al suolo, con un cartello metallico in cima che indica la strada ed il numero del cantoniere ed una fascia di cuoio con la dicitura *Cantoniere Governativo*



La strada consolare del Ventoso.

e relativo numero da fissare alla base della testiera del cappello. L'orario di lavoro, sulla strada di sua competenza, era *dal sorgere al tramontar del sole* e dovrà *a tutto suo carico e spesa mantenere durante l'anno, in istato di perfetta viabilità la strada che gli è stata affidata*. Segue un minuzioso elenco delle mansioni da effettuare per tenere percorribile la strada. Solo in caso di *sgroppamenti straordinari causati da forza maggiore*, cioè smottamenti o frane, potrà giovarsi dell'aiuto degli operai dello stato.

Un articolo inoltre prescrive che *sarà altresì dovere dei Cantonieri il prestare gratuitamente soccorso ai Viaggiatori, ed alle vetture nei casi d'intemperie, o di disgrazie. Sarà poi riguardata come gravissima mancanza per parte dei Cantonieri, il chiedere ricompensa per il prestato aiuto*.

Dovranno inoltre controllare i pali ed i fili delle linee telegrafiche, se presenti lungo la strada loro assegnata, per segnalare eventuali danni.

Un capitolo molto interessante riguarda l'appalto per la rotta neve. Infatti *per l'esecuzione delle rotte a tutte le Strade Consolari che avranno in consegna i rispettivi Cantonieri, a cura e spese dell'Eccellentissimo Governo sarà provveduta e mantenuta una macchina a buoi, volgarmente detta Rabbione o Scansaneve, che verrà depositata in uno dei locali governativi di Città*. Il Rabbione, (*e rabioun*), trainato da due buoi, era una macchina in legno, senza ruote, con anteriormente una lama lignea a cuneo che, strisciando sulla strada, spostava la neve ai due lati della medesima; dai lati del cuneo poi fuoriuscivano due corde collegate ai due bovini che trainavano.

Si stabilisce anche una priorità degli interventi di questo spazzaneve: infatti la prima strada ad essere percorsa dalla *macchina anzidetta* sarà quella da Città, da Porta San Francesco a Borgo, Serravalle sino al confine verso Rimini. La seconda quella verso Acquaviva e Ventoso, la terza da San Giovanni a Montegiardino e la quarta verso Faetano. Lo scarico della neve è affidato ai cantonieri *insieme riuniti, i quali avranno cura di provvedere a proprie spese i buoi occorrenti e di accompagnare la macchina per le diverse strade secondo l'ordine suaccennato, per alleggerire colle pale lo strato della neve nei diversi punti nei quali le bufere l'avessero maggiormente accumulata sino all'altezza in cui la Macchina possa comodamente agire*.

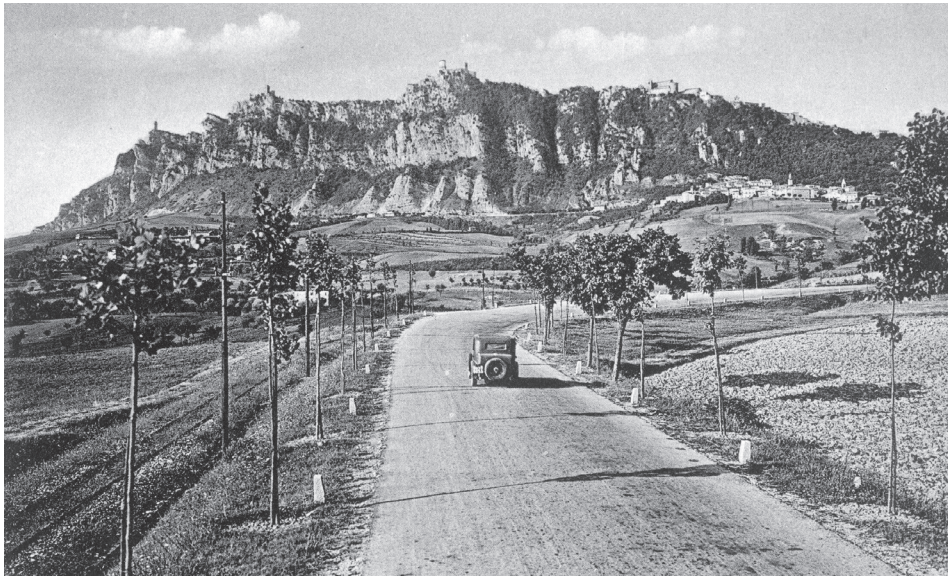
La rotta da Città a Borgo, dove la neve scende più copiosa, si dovrà fare tutte le volte che lo strato della neve supererà i dieci centimetri con la macchina, *ed a pala e coi raschiatoi sempre dai cantonieri insieme riuniti, tutte le volte che verrà ordinata dall'Ispettore. Lungo le altre strade poi si farà*

soltanto colla macchina quando lo strato superi i dieci centimetri e quando l'Ispettore lo riterrà necessario. Dalla Porta San Francesco allo stallatico della diligenza la rotta si farà da tutti i Cantonieri insieme riuniti. La rotta si inizia al cessare della nevicata e tutti i cantonieri, riuniti in Città, riceveranno le disposizione dall'Ispettore e, con i buoi da attaccare alla macchina, inizieranno il lavoro.

Qualora poi, solo lungo il tragitto da Città a Serravalle, lo strato di neve sia *di soverchia altezza, e la macchina non potesse agire*, i tre cantonieri di quella linea apriranno la rotta con le pale e, per 24 ore di lavoro percepiranno 15 lire per ogni chilometro. La macchina dovrà essere utilizzata con diligenza, attenti a che non si verifichino guasti, condotta nel ricovero di Borgo e, al termine dei lavori l'ultimo Cantoniere, quello di Faetano, la ricondurrà al deposito di Città.

La viabilità nelle strade secondarie

È difficile conoscere come si circolava nelle strade secondarie, che portavano anche a castelli importanti come Chiesanuova o Domagnano, anche se scarsamente popolati. La situazione non doveva essere buona.



La strada consolare per Rimini nei pressi di Domagnano.

In una petizione ai Reggenti, non datata, ma dei primi decenni dell'Ottocento, la *popolazione della Villa di Domagnano*, con il consueto tono di sottomissione ed adulatorio verso le autorità, definendosi *Serva e Suddita delle E.V.* *rispettosamente porta a cognizione della stessa come la strada, che dal Borgo conduce alla nominata Villa di Domagnano siasi resa tanto impraticabile e disastrosa da non potervi transitare che difficilissimamente a piedi in tempo d'inverno, e non essere poi affatto accessibile ai birocci che restano obbligati, se vogliono venire al paese senza pericoli, transitare per una strada assai più lunga passando per la strada di Ranco. Si porta similmente a cognizione, che per non potersi i passeggeri servirsi della suddetta strada di Domagnano in certe stagioni offendono impunemente, e mettono sotto i piedi i campi vicini alla detta strada dando pregiudizi non piccoli alle coltivazioni che nei detti terreni esercitano i Proprietari per avere un raccolto che viene loro rapito per causa della inservibilità della strada pubblica.*

Chiedono quindi i domagnanesi che si provveda, stanziando la somma necessaria ai lavori. Primo firmatario della petizione è il parroco Sante Righi. Analoga richiesta, nel '700, fu fatta per rendere percorribile il tragitto da Gorgascura a Santa Mustiola, molto difficoltoso anche a piedi. Ancora negli anni '30 del '900, prima della costruzione del ponte sul torrente San Marino a Gorgascura, vi sono riferimenti che, in periodi di piena, il fiume era difficilmente guadabile e gli abitanti di Poggio Casalino, Caladino e zone oltre il torrente, dovevano chiedere ospitalità presso gli abitanti delle case lungo la riva destra del corso d'acqua, anche per passare la notte.

La viabilità sammarinese poteva interessare anche i nostri confinanti; dello stesso periodo, del 1839, è infatti un accordo col Governo Pontificio per *la sistemazione in breccia di una strada che apra la comunicazione da Mercatino Conca a Monte Licciano ed al confine sammarinese della Cerbaiola. Di là, si rileva, si giunge al Borgo di San Marino dove comincia l'altra strada, già sistemata, che conduce direttamente a Rimini.* Le motivazioni sono prettamente commerciali e soddisfano le esigenze degli abitanti di Montegrimano che chiedono un più facile accesso verso Morciano e verso Rimini attraversando San Marino.

Proprio in quegli anni il francese M. Valery, in occasione di un suo viaggio in Italia, descrive il percorso da Rimini a San Marino fatto per una *strada ripida, selvaggia ma larga e con buona manutenzione* (M.A. Bonelli "Saluti da San Marino", Pazzini, Verucchio, 1983).

A. Arboit, nel 1869 sul percorso verso Città, probabilmente la Costa dell'Arnella sino alla porta della Rupe, scrive: *vi si sale dal Borgo per un'unica via a zighe – zaghe fiancheggiata da pioppi, da nocciuoli, da vitalbe, da rovi fino a un certo punto. Presso le prime case che la sovrastano la strada è praticata nella viva roccia, e si può solo accostarsi alla città passando prima sotto un arco non molto largo, poi per l'unica porta costruita in luogo quasi inaccessibile.* Intorno al 1870 fu costruita una migliore strada fra Città e Borgo, sostituendo quella con *fortissima pendenza su fondo selciato e curve oltremodo disagiati.* In quell'anno fu istituito, *per uso del pubblico, un servizio di corriera o diligenza.*

I cittadini potevano essere inoltre coinvolti nel contribuire alle spese per la sistemazione delle strade. Un documento del 1857, denominato *Riparto del contributo strade nelle Parrocchie di Pieve, Fiorentino, Chiesanuova, Fiorentino e S. Giovanni*, elenca tutti i cittadini che dovevano versare le somme loro addebitate e prestabilite per i lavori stradali.

Durante i lavori stradali potevano accadere anche sorprese spiacevoli, come il 30 giugno 1875 quando, *nell'orto detto di Moraccino alle Spiagge, fu trovato dai lavoranti la nuova strada, nello sterrare il muro dell'orto stesso, sepolto alla profondità di circa centimetri 60 un cadavere umano.* Il rinvenimento riguardava *una quantità di ossa umane* che, portate nella camera mortuaria dell'ospedale, furono esaminate dal dott. Giommi il quale specificò, nella sua relazione, trattarsi di uno scheletro umano mutilo di molte parti come le ossa della base cranica, mentre i denti vi erano tutti con il loro smalto. Di vertebre se ne reperirono 16, dello sterno e costato solo frammenti, degli arti superiori e del bacino solo alcune parti e ciò che restava era frammentato, degli arti inferiori vi erano solo femore, tibia e perone di destra. Dagli elementi a disposizione il medico dedusse che lo scheletro sarebbe potuto appartenere a *soggetto giovane con età approssimativa dai 12 ai 18 anni* e che sui resti potrebbero trovarsi segni di lesioni sofferte. Da ricerche successive furono trovate altre ossa, *ma di proporzioni più piccole che potrebbero appartenere ad un individuo di 4 o 5 anni.* Dopo l'esame dei reperti, dell'ambiente e del terreno dove furono reperiti, il dottore era orientato sul fatto che i resti fossero stati sepolti da circa 2 anni e quindi da tempo relativamente recente. Altri resti umani anonimi già nel 1874 furono trovati in Borgo, nella proprietà di Melchiorre Filippi. Queste morti misteriose stimolano ovviamente la curiosità e la ricerca su eventi probabilmente criminosi e rimasti impuniti.

La circolazione delle automobili e dei motocicli all'inizio del '900

La circolazione degli autoveicoli, all'inizio del '900 nella capitale, iniziava a provocare problemi nelle strette strade all'interno delle mura. Si ricorda che, in quel periodo, gli accessi alla Città murata erano solo tre e precisamente si entrava dalla Porta del Paese, dalla Porta di Portanova, quella che dall'odierno teatro Titano va verso i Cappuccini e infine dalla Porta della Rupe, al Macello. Sino al periodo a cavallo fra '800 e '900 di notte le porte erano tutte chiuse, le eventuali entrate ed uscite erano controllate dal guardiano della Porta del Paese, l'unica accessibile in quelle ore. Solo successivamente fu poi aperta la Porta della Fratta.

La circolazione non era agevole e provocava problemi, infatti nel giugno 1909 fu emanata una disposizione di proibizione per le automobili ed i motocicli di entrare in Città. Attraversando poi il Borgo Maggiore e Serravalle l'andatura dei mezzi doveva essere al passo. Per i contravventori la multa, se motociclisti, andava dalle 5 alle 25 lire, per gli automobilisti, da 10 a 50 lire. L'anno seguente il decreto fu modificato nel consentire, ai possessori di automobili e motocicli residenti in Città, di accedere alle loro abitazioni. Anche i *forastieri* potevano accedere da via del Teatro a via Bastioni *a destra e sinistra di Porta San Francesco, finché sarà costruito un garage fuori del paese.*

Il decreto sortì presto i suoi effetti. Il 4 giugno 1909 *il Signor Vicini Domenico, fu Michele d'anni 29, possidente di San Marino, è stato dichiarato in contravvenzione per essere entrato in Città dalla Porta S. Francesco, verso le ore 19 e 1/4 del giorno stesso, montando sulla propria motocicletta per recarsi a casa sua e per tale inosservanza della legge venne condannato alla multa di £ 5. Il prefato Sig. Vicini, ha però ora fatto rilevare che la legge suddetta non fa eccezioni di sorta e che quindi in base alla stessa, dovrebbesi ritenere in contravvenzione anche il Comm. Olinato Amati, tutte le volte che entra nella*



Le prime motociclette.

Città di S. Marino, col proprio automobile per recarsi nel suo garage passando da porta della Fratta (G. Giardi “Storie di Galera, galeotti ed evasioni nelle carceri sammarinesi”, San Marino, 2018). Olinto Amati, in quegli anni, con la sua Isotta Fraschini guidata dall’autista, lo chaffeur, salì sino alla Rocca e, approfittando della sua posizione politica, essendo Consigliere, dotato di notevole disponibilità economica, attuatore del prestito a premi, iniziativa attivata proprio in quel periodo, ne approfittava ritenendosi immune alle regole, un privilegiato, come da lui rilevato in un precedente litigio.

E, termina la relazione, sebbene sia notorio che la legge 4 giugno 1909 di cui sopra, fu promulgata unicamente per ragioni d’incolumità pubblica, volendo cioè impedire che gli automobili e motocicli, entrando da porta S. Francesco in Città e dovendo di corsa salire la stretta via che conduce alla piazzetta del Titano e l’altra sul Pianello, fossero causa di serie possibili disgrazie alle persone, pur tuttavia la legge stessa dovendosi interpretare alla lettera, lo scrivente, che è l’Ispettore Politico Eugenio Carrel, il quale si rivolge al Commissario della Legge nel chiedere lumi sull’interpretazione del decreto, dice che sommette la cosa alla S.V. Ill.ma per quelle modificazioni od aggiunte che si ritenesse il caso di apportare alla citata legge, come renderla più chiara e rispondente allo scopo per cui fu promulgata, senza che possa lasciare addito a dubbie interpretazioni per parte della forza pubblica incaricata di farne osservare l’applicazione.

Ma le sanzioni, in periodi nei quali la presenza di mezzi motorizzati era estremamente rara, non erano rivolte solo ai mezzi motorizzati. Il 22 agosto 1907 il gendarme Pietrino Nieddu, della Brigata di Borgo, verbalizza che *alle ore 8 antimeridiane, il contadino Della Valle Eugenio, fu Luigi, d’anni 54, da Faetano abbandonava il proprio somaro sulla pubblica via, e precisamente legato alla inferriata di questa caserma.*

In vista di ciò noi predetti militari abbiamo elevato contravvenzione al Della Valle stesso ai sensi degli articoli 558 del codice penale e per la qual cosa abbiamo redatto il presente verbale, che viene trasmesso al Commissario della Legge.

Il 29 marzo, sempre del 1907 ed a Borgo, la Gendarmeria segnala una contravvenzione comminata al mugnaio Paolini Emilio, di anni 30 da Galavotto, Acquaviva. Infatti, *contrariamente ai richiami fatti da questo Ispettorato Politico, con manifesto affisso al pubblico, in data 16 corr. mese, lascia-*

va, per recarsi a bere un bicchiere di vino, abbandonati senza custodia, nella Via Grotte di questo Borgo, un mulo e un asino carichi di soma.

In vista di ciò, noi predetti militari, abbiamo elevata contravvenzione al Paolini stesso ai sensi dell'Art.lo 550 N° 18 del Codice Penale.

Il 30 marzo il Vicebrigadiere Grandi Alberto, sempre da Borgo, riferisce che la bracciante Malpeli Serafina, di anni 50, da Faetano, nonostante i richiami già fatti in precedenza ed addirittura *pochi minuti prima da noi suddetti militari, lasciava, per recarsi altrove, abbandonato senza custodia, nella via Grotte di questo abitato, il proprio somaro attaccato ad un biroccio.* Ed è quindi stata sanzionata.

Succedevano anche incidenti, con dinamiche oggi inusuali e trascurate nei manuali di traumatologia della strada. Veniamo poi a conoscenza di tanti problemi che avevano i veicoli a motore di allora e dei rischi cui erano esposti i viaggiatori a seguito dei malfunzionamenti. Si ricorda che i soccorsi erano tutti improvvisati ed eventuali trasporti in ospedale erano effettuati con mezzi di fortuna, carretti o birocci (*e broc*). La prima lettiga portafertiti fu acquistata nel 1915 ed era una carretta due ruote, con un telo di copertura, a trazione umana, ma predisposta per attaccarvi un cavallo; era da prelevare in Città e portare ove ve ne era la necessità. Spesso poi erano anche i medici che, in caso di emergenze, accorrevano sul luogo dell'evento.

Alcuni incidenti avvenuti fra i due secoli

Incidente mortale di Francesco Biordi

19 maggio 1872. L'Ispettore Politico Vacchi (comandante della Gendarmeria) riferisce al Commissario della Legge che Francesco Biordi, *mentre guidava un carro tirato da due manzi non bene domati, è stato sbalzato dal carro stesso sbattendo il viso in una pietra.* L'esito del trauma è particolarmente agghiacciante poiché, prosegue il documento, *quindi la roba del cranio è passata sopra la schiena del medesimo; di guisa che dopo pochi minuti è spirato.* Ha poi disposto che il cadavere sia sorvegliato in attesa delle decisioni del Commissario.

Al rientro dalla fiera di Borgo, Giuseppe Comanducci investito da Francesco Pasquali

Il 17 maggio 1906 il colono Giuseppe Comanducci di 61 anni, di Montegiardino, dopo aver trascorso la giornata alla fiera di Borgo Maggiore vendendo lupini, stava rientrando a casa con la giovane moglie, la trentenne Bugli Marina. La moglie lo precedeva di una decina di metri, montando una giumenta e lui procedeva camminando. Giunti in località detta *sotto il monte di San Lorenzo*, fu raggiunto da un *biroccino tirato da un cavallo su cui erano Santi Lazzaro di anni 47 che guidava il cavallo, e il possidente Pasquali Francesco d'anni 27 del luogo*. Nel verbale delle indagini, condotte dall'Ispettore Politico Eugenio Carrel e dal vicebrigadiere Zoni Carlo, si legge che:

Comanducci, che camminava nel sentiero ai piedi del colle, a lato della strada, inciampò e barcollando si fece d'un tratto sulla strada proprio nel momento che il cavallo giungeva alla sua altezza, ricevendo un forte urto dalla stanga destra del biroccino che lo fece cadere rimanendo poscia travolto sotto la ruota destra.

Nel momento mandò un grido di dolore e la moglie che lo udì retrocedette porgendogli soccorso. Anche il Santi, fermato il cavallo che lasciò al Pasquali, smontò per soccorrerlo.

Rialzatosi il Comanducci, che sul momento non sentiva gran male, pronunciò all'indirizzo dei due le più offensive parole e prendendosela maggiormente col Pasquali, raccolse un grosso sasso facendo l'atto di lanciarglielo, ciò che non gli riuscì dato il non indifferente peso, la distanza che li separava ed il male che gradatamente gli cresceva.

A questo punto il Pasquali ed il Santi, convinti che causa diretta della disgrazia fu esclusivamente il vino bevuto dal Comanducci, e visto il contegno poco rassicurante del travolto, indignati partirono lasciandolo sul luogo assieme alla moglie.

Dopo di ciò il Comanducci, che non si sentiva in grado di camminare, fu portato per un tratto di strada dalla moglie e poscia raggiunto da un certo Marcucci Giuseppe, detto Sospetto, col biroccino, fu da questi condotto a casa. Presente, ma ad una certa distanza non si trovò che certa Berti Carolina in Polenta, abitante nelle vicinanze del luogo ove avvenne l'investimento.

Il Comanducci riportò una contusione al ginocchio destro non indifferente, per la quale è tuttora obbligato al letto, così è scritto nel verbale, redatto 13 giorni dopo il fatto, verbale che prosegue riferendo che: da accurate informazioni assunte ci risulta che il Comanducci è solito ubbriacarsi nei giorni di festa e fiere in cui si reca in Borgo per la vendita dei lupini, ed è quindi a ritenersi che la sera del 17, come afferma il Santi Lazzaro, fosse effettivamente bevuto.

Il Comanducci, non avendo ottenuto in via bonaria un adeguato compenso pel danno che gli deriva dalla lesione riportata, intende querelarsi contro il Santi ed il Pasquali perché siano obbligati al risarcimento dei danni riservandosi di costituirsi parte civile.

Seguono quindi l'indagine da parte del Commissario della Legge e gli interrogatori. Il Comanducci negava *di essere stato ubbriaco, pur convenendo che altre volte ha bevuto in modo da esaltarsi, ma non mai da perdere le forze.* Firma la sua deposizione con la croce perché analfabeta.

Il Santi, ugualmente analfabeta, riferì che *il cavallo andava al passo, e solo dopo l'investimento si animò alquanto, tuttavia dopo 3 o 4 metri lo fermai e scesi dal baroccino per prestare assistenza al Comanducci.*

Il cantoniere Macina Giuseppe di Marino, di San Giovanni riferisce che nel punto dell'incidente la strada ha una cunetta e, se qualcuno vi fosse caduto, *avrebbe dovuto necessariamente essere investito.*

La cinquantatreenne Carulla Berti riferisce che, *tornando da fare il pane a casa mia, che trovasi presso il luogo ove avvenne l'incidente e vidi il detto Comanducci steso per terra nella cunetta a destra di chi scende per la strada, andando verso Montegiardino, che urlava e si disperava per le ferite riportate nella caduta mentre a poca distanza erano fermi un biroccino con un cavallo.* Il Comanducci inveiva contro il Pasquali e questi, a un certo punto, invitò il Santi a rimontare sopra il biroccino e si allontanarono. Si fermò a prestare aiuto al Comanducci, aiutato dalla moglie, per incamminarsi verso casa, ma fu costretto a fermarsi e sedersi per terra e termina: *non mi ha fatto impressione che egli fosse menomamente alterato dal vino, mentre invece, non ostante le sofferenze ed i dolori che si capiva lo dovessero tormentare, ragionava benissimo e con pieno senno.*

La testimonianza termina col riferimento che *il Pasquali quando guida, ha l'abitudine di mandare i cavalli a grande velocità; ed anni or sono anche mio marito fu investito da un biroccino guidato da esso Pasquali.* Il Santi invece fa normalmente tenere al cavallo una andatura regolare. Firma con la croce.

Il diciottenne Faetanini Giuseppe, colono di Don Domenico Mularoni, riferisce di essersi trovato sulla strada di Montegiardino mentre *il Comanducci Francesco, aiutato dalla moglie si trascinava a stento dietro le ferite riportate in un investimento subito. Pregato dal detto Comanducci e dalla moglie di aiutarli, ho esaudito la richiesta, finché sopraggiunse il Marcucci*

Giuseppe, detto Sospetto che era con un biroccino e lo trasportò. Riferisce che il Comanducci non gli sembrava alterato dal vino, ma che si lamentava di essere stato investito mentre si trovava nella scarpata della strada, cosicché non aveva mezzo per scansarsi. Firma con la croce.

La decisione del magistrato, dopo aver raccolto tutte le testimonianze, fu quella di dichiarare il *non luogo a procedere contro Pasquali Francesco per inesistenza di reato; e quanto a Santi Lazzaro per insufficienza d'indizi, nonché pel beneficio dell'amnistia – salva però verso quest'ultimo ogni azione da esperire in via civile, dalla parte lesa per risarcimento danni.*

A seguito di questo incidente non risulta il ricorso all'ospedale della Misericordia per la diagnosi e le cure. I traumatizzati, anche gravi, ed i malati venivano prevalentemente curati ancora a casa. Da oltre 10 anni era anche nata la radiologia e si potevano, in questo genere di traumi, eseguire radiografie per fare diagnosi più corrette. L'ospedale sammarinese però fu dotato tardivamente di questa apparecchiatura, addirittura verso il 1929 - 1930, pur avendo ricevuto quella utilizzata nell'ospedale di guerra sammarinese, attivo nel Veneto nel 1917 – 1918 e portata a San Marino al termine del conflitto, nel 1919, ma fu lasciata inutilizzata nel museo finché si deteriorò.

A San Marino Città l'energia elettrica fu portata nel 1915, assieme all'acqua corrente. L'apparecchio radiologico poteva quindi funzionare senza problemi. Nell'ospedale di guerra, quando non vi era la fornitura di energia elettrica, veniva fatto funzionare da una dinamo collegata con una cinghia al motore dell'ambulanza che fungeva da gruppo elettrogeno.

Il 18 maggio, il giorno seguente l'incidente, il dott. Tommaso Ventola, visitato il ferito, certificava *una contusione piuttosto grave al ginocchio destro per la quale è obbligato al letto. Potrà guarire in un mese circa.*

Scontro fra due carri in Borgo: ferito Sebastiano Ciacci

Il 3 ottobre 1906 un curioso incidente accadde a Borgo. Alle ore 17,30 il trentacinquenne Sebastiano Ciacci fu Antonio, di Valdragone, colono dei frati di S. Maria, stava conducendo un carro carico di uva tirato da buoi verso il *campo della fiera bestiame di questo Borgo Maggiore* quando *veniva investito*

da un carro carico di fieno, che rimorchiava un altro carro, carico pure esso di fieno, *proveniente dal lato opposto della via che egli seguiva e guidato da tal Albani Guglielmo* abitante a Valle S. Anastasio. Anche questo era trainato da due buoi, preceduti da un ragazzino, ed ambedue tenevano la destra. Prima dell'urto, il Ciacci riferì di avere invitato l'Albani a fermarsi. *Questi però, dice il Ciacci, non fermò che dopo avere percorso due o tre metri e che a me era già passata la ruota sopra il piede, ruota del secondo carro.* Alle grida che seguirono, accorse Ugolini Vito che si offerse di accompagnarlo alla farmacia di Borgo, mentre un altro passante, Magani Giovanni badava le bestie che erano state staccate. Al suo ritorno l'Albani era però andato via ed il Ciacci decise di costituirsi parte civile, per ottenere un risarcimento, poiché l'Albani non aveva fermato i carri quando era stato invitato a farlo, attribuendo l'incidente ad una improvvisa deviazione dei buoi del Ciacci verso il secondo carro. Nella farmacia era anche stato visitato dal medico che aveva certificato una *lacerazione della cute del connettivo, dell'aponeurosi, dei vasi e dei nervi, lacerazione della parte superiore ed esterna del quinto dito del piede destro. Tale lacerazione che lascia allo scoperto lo scheletro osseo, è guaribile, salvo complicazioni, in quindici giorni, ed è stata provocata da strappamento.*



Carri agricoli (i birocci) trainati da buoi.

Il 9 maggio si giunge ad una soluzione, condivisa dalle due parti, poiché il Ciacci *dichiara di essere venuto in accomodamento con Albani Guglielmo pel ferimento del piede.*

A Borgo, Guerrino Amati si ferisce lanciandosi dalla carrozza

Il 5 giugno 1906 il vetturale Amati Guerrino, di 32 anni, di Borgo, alle ore 22,30, *dopo aver fatto una passeggiata colla propria moglie Ravezzi Giulia e Ugolini Francesco, in carrozza sotto il monte, verso S. Giovanni, tenendo un'andatura veloce, ritornando, anziché, distaccare il cavallo, prese la strada interna del paese avviandosi verso la Città passando avanti questa Caserma. L'Ugolini però era smontato al principio del paese e l'Amati, assieme alla moglie, quando fu sopra alla Grotta, anziché proseguire per la Città, prese la strada di circonvallazione per restituirsi alla stalla. Appena però fatta la voltata di pochi metri, il cavallo spaventavasi dallo splendore e rumore improvviso dell'ultima bomba lanciata su quel tratto di strada dagli incaricati dell'accensione dei fuochi d'artificio in occasione della festa della Madonna, fece uno scarto improvviso dandosi alla fuga. L'Amati sapendo anche che, il cavallo altre volte prese la mano al conducente, credendo porsi in salvo, saltò dalla vettura, ma perso l'equilibrio, trovandosi sul ciglio della strada e della mura cadde nel sottostante orto detto della Cirilla, profondo circa cinque metri rimanendovi tramortito. La Ravezzi invece saltò dopo pochi passi, ma dalla parte verso il colle, ed il cavallo proseguì la corsa ancora per pochi metri fermandosi dopo aver urtato e rotto il veicolo contro un paracarro.*

Alle grida della Ravezzi, che non vedeva più il marito, ricordiamo che era già notte, accorsero persone, le quali accompagnarono il cavallo alla stalla, mentre altre si posero alla ricerca dell'Amati che rinvennero nel luogo suddetto assopito per la caduta fatta.

I militari di questa Brigata informati della caduta, accorsero anch'essi prontamente sul luogo e prestarono aiuto per accompagnare l'Amati, prima all'osteria vicina e, con l'arrivo del fratello Arnaldo, alla sua casa ove venne subito visitato dal Sanitario locale che gli riscontrò una ferita alla testa ed altra alla fronte e contusioni al costato.

Dalle indagini praticate non è emerso responsabilità per parte di chicchessia e devesi l'incidente ascrivere a mera accidentalità inquantoché trattavasi dell'ultima bomba esplosa e di conseguenza venuta meno la vigilanza per impedire il passaggio in quel luogo, ed anche perché fatta la repentina voltata si trovò l'Amati subito sul posto delle esplosioni.

Incidente in Città, alla Porta San Francesco



*Bambini sullo “Stradone”,
in fondo la Porta San Francesco.*

Il 1° ottobre 1908 verso le ore 16,30 Moraccini Marino fu Antonio, di anni 56, colono dei frati di S. Francesco, abitante a Ca' Rigo ed il trentaduenne Giardi Marino fu Giovanni, di Borgo, e da lì provenienti giungevano in Città. Il rapporto, redatto dall'Ispettore politico Eugenio Carrel e dal vicebrigadiere Ferrari Giovanni, prosegue riferendo che: giunti precisamente vicino alla porta di S. Francesco, su di un biroccino a due ruote, tirato da un piccolo cavallo di proprietà dei frati suddetti,

proprio nel momento in cui un automobile, segnato coi contrassegni N° 2 = 6, appartenente al Sig. Ricci Clemente da Senigallia, sul quale stavano diversi signori forestieri qui intervenuti e che trovavasi fermo, quasi di fronte alla Porta S. Francesco, ma dalla parte destra della strada, in modo che la via era libera, venne messo in moto per la partenza.

Il cavallo guidato dal Moraccini, al rumore improvviso del motore, proprio quando era giunto di fianco all'automobile, si spaventò e fece uno scarto, tanto che al Moraccini sfuggirono di mano le redini e nel volerle riprendere, anziché tutte e due deve essergli riuscito di prendere solo la redine di destra, perché il cavallo proseguendo a correre, anziché andare diretto per la via, piegò repentinamente a destra e andava a urtare contro l'angolo del parapetto di fronte alla Porta di S. Francesco, ove cadde.

Pel contraccolpo ricevuto, caddero dal biroccino il Moraccini Marino ed il Giardi Marino, riportando il primo contusioni alla guancia dal lato destro, guaribili in giorni 3 salvo complicazioni ed il secondo una ferita lacero – contusa alla regione temporale sinistra, lunga centimetri 3 interessante gli strati superficiali della pelle, ed una contusione del torace, giudicata guaribile in 10 o 15 giorni, salvo complicazioni, come risulta dalle visite e dalle medicazioni certificate dell'ambulatorio medico – chirurgico dell'Ospedale della Misericordia.

I gendarmi, giunti sul posto rapidamente, interrogarono anche i testimoni, che erano Giancecchi Nazzario di anni 43, Volpini Vincenzo di 40 anni, Pignatta Marino di 22. Verificato l'accaduto anche con il loro contributo comunicano al Commissario della Legge di non avere ravvisato *colpabilità per parte di nessuno* ed anzi il Moraccini riferisce inoltre di avere urtato il parapetto, anziché proseguire diretto per lo stradone, all'aver tentato di fare il possibile per evitare, come infatti evitò, di investire due bambini che improvvisamente vide davanti la Porta di S. Francesco.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

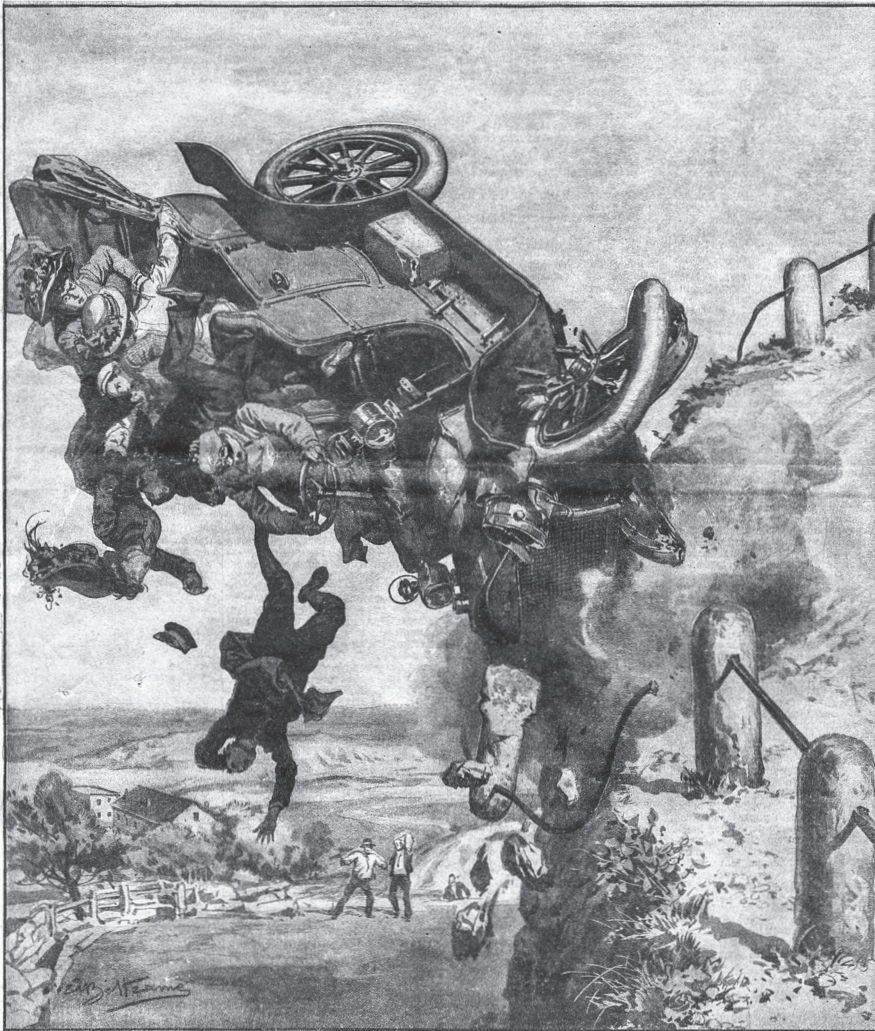
SEL REGNO ESTERO
Anno L. 5 - L. 10 -
Semestre 2.75 - 5.25

Si pubblica a Milano ogni Domenica
Dono agli Abbonati del "Corriere della Sera",

EFFICI DEL GIORNALE:
Via Soiferino, N. 28
MILANO

Per tutti gli articoli e illustrazioni è riservata la proprietà artistica e letteraria, secondo le leggi e i trattati internazionali.

ABBO XI. — N. 34. 23 - 30 Agosto 1909. Centesimi 10 il numero.



La catastrofe automobilistica di San Marino: una vettura con otto persone precipita durante la ripida discesa che mena a Cattolica.
(Disegno di A. Beltrame).

La copertina della "Domenica del Corriere" del 23 agosto 1909
sulla "catastrofe automobilistica di San Marino".

Disastroso incidente in Città alla curva della “massaretta”

Un evento che ebbe molto risalto anche in Italia, tanto da meritare la copertina della *“Domenica del Corriere”*, disegnata da Beltrame, fu l’incidente accaduto il 14 agosto 1909 alle ore 16, alla curva della “Massaretta”, oggi detta del “Crocefisso” in Città (M.A. Bonelli, A. Morri, *Dall’Ospedale del Gonfalone all’Istituto per la Sicurezza Sociale*, San Marino 2005). Una automobile di Padova con targa 341 guidata da Arturo Pospisil, il proprietario, scendeva dalla Porta del Paese verso il Borgo per dirigersi poi verso Cattolica. A bordo vi erano la moglie, i quattro figli, due maschi e due femmine, il nipote l’ing. Guido Silotto ed il garzone Attilio Finetti per un totale di otto persone. Sembra che il veicolo non andasse a velocità eccessiva ma, giunto in quella curva, sembra per una sterzata insufficiente, urtò la palizzata della strada sfondandola, precipitando per una altezza di circa cinque metri sull’aia sottostante capovolgendosi con i passeggeri sui sedili. Le grida dei feriti e del colono di quel terreno, Putti, dettero l’allarme, tanto che gen-



DISASTRO AUTOMOBILISTICO
 DELLA FAMIGLIA **ARTURO POSPISIL**
 S. MARINO 14 AGOSTO 1909

Fotografia del luogo dell'incidente della Massaretta.



I funerali delle vittime dell'incidente della Massaretta.



te accorse dalle Piagge, da Città e da Borgo. Accorsero anche i medici dell'ospedale a prestare i soccorsi: il chirurgo Oscar Lancellotti, i medici Tommaso Ventola e Ghisellini e gli studenti in medicina Ceresa e Toncini. Ricordiamo che Egidio Toncini si distinse particolarmente, pochi anni dopo, come ufficiale di Sanità Militare nell'ospedale di guerra sammarinese, in attività nel Veneto. Accorsero sul luogo della tragedia anche la Gendarmeria e le autorità civili, compresi i Reggenti. Purtroppo due passeggeri, la moglie del Pospisil, Maria e la figlia di 14 anni Esterina, erano morte nell'impatto sul terreno. L'ing. Silotto, dopo avere prestato i primi soccorsi, nonostante avesse subito un trauma cranico, ebbe un severo deterioramento nelle ore seguenti per una emorragia cerebrale e spirò nell'ospedale. Traumatizzati, ma non gravemente, tanto che si ripresero velocemente in ospedale, furono Arturo Pospisil, la figlia quindicenne Lina ed il figlio di cinque anni Brunetto. L'altro figlio Francesco, di sedici anni non fu ricoverato e così pure il garzone, ri-

La targa posta a ricordo dell'incidente avvenuto nel 1909 alla curva della Massaretta (del Crocefisso) dalla famiglia dei deceduti.

“A Maria ed Esterina Pospisil da Padova e all'ing. Guido Siliotto da Legnago che nel disastro automobilistico del XIV agosto MCMIX qui trovarono morte tremenda, il marito padre e zio Arturo Pospisil superstite inconsolabile”.

masti praticamente illesi. Le vittime furono in seguito trasportate al cimitero di Montalbo con solenni funerali; vi era anche la Banda Militare. A ricordo e memoria dell'evento, sul luogo dell'incidente è presente tuttora una targa bronzea.

A Fiorina, grave incidente di un “Chamions” con 36 persone a bordo

Alle ore 20 e 45 del 4 settembre 1910, come si legge nel rapporto dell'Ispettore politico Eugenio Carrel, il Chamions dell'Impresa Veronesi Ercole, a Bologna Via Canepa N°2, condotta dallo chaffeur Martino ... non meglio identificato perché assente e coll'aiutante facchino Bagané Pietro, fu Giosuè, d'anni 22, da Bologna, partiva da questo Borgo Maggiore diretto a Rimini, con 36 passeggeri, vuolsi tutti di Imola qui convenuti per le feste del 3 e 4 andante. Tutto procedeva regolarmente, quando giunto sotto la località Fiorina e precisamente di fronte alla casa Marcucci Giacomo, i freni del Chamions essendosi riscaldati non funzionarono più malgrado tutti gli sforzi fatti dallo chaffeur e dal suo aiutante e presto il pesante veicolo (47 quintali circa) non più frenato, aumentò la sua andatura che divenne velocissima, provocando l'approvazione dei passeggeri che l'attribuivano invece alla bravura dello chaffeur, ignari della causa.

Lo chaffeur però, conscio del grave pericolo cui andava incontro, con quella corsa che per la continua discesa sempre più aumentava e che in nessun modo poteva ormai frenare, non essendo possibile far uso del controfreno, perché data la velocità acquistata dal veicolo, sarebbe tale manovra riuscita più fatale ancora, perché poteva cagionare l'istantanea rottura delle catene di trasmissione. Col massimo sangue freddo e senza nulla far trapelare ai passeggeri che in tal caso si sarebbero istintivamente gettati a terra con maggiore loro pericolo, ebbe la felice intuizione di portare il veicolo a rasentare il muro, assai basso, che costeggia la strada dal lato superiore, riuscendo così a fermarlo gradatamente per attenuare il più possibile l'inevitabile urto che avvenne quasi subito, provocando l'inclinazione in avanti dei sedili colle persone che stavano sopra, delle quali solo cinque riportarono lesioni ed escoriazioni guaribili in giorni 5 e 8 e cioè Betelli Arnaldo, con una ferita lacero contusa alla terza falange del dito medio, non dice quale; Marini Giacomo, con una piccola ferita l.c. alla gamba sinistra ed una abrasione; Zanni Giuseppe, una contusione alla regione dello stomaco, con spostamento della apofisi ensiforme dello sterno, leggera contusione della regione tibiale sinistra e ginocchio sinistro; Giacomo Poggi Ugo una contusione con abrasioni della regione tibiale della gamba sinistra e Federico Gardi una frattura delle ossa nasali con una ferita al naso di tre centimetri ed una ferita sottopalpebrale all'occhio sinistro. Invece Nanni Domenico, il più grave, riportava una frattura al terzo superiore dell'omero sinistro guaribile in giorni quaranta e contusioni ed abrasioni alla gamba

sinistra guaribile in giorni 5. Le cure, definite sollecite, furono portate dal Sig. Dottor Rossi Arnaldo medico di Serravalle che curò tutti i traumatizzati. Il documento prosegue riferendo che la popolazione di Serravalle si prestò subito per soccorrere i feriti, mentre il Sig. Selva Romeo non avendo potuto avere comunicazione telefonica con questo Borgo Maggiore e Città, poté invece averla coll'Ufficio di Rimini i cui impiegati si misero a sua disposizione per ciò che fosse stato necessario. Intanto si trovarono a Serravalle due legni (nel senso di carri, carrozze) e con questi una parte dei passeggeri poté proseguire, mentre per gli altri a mezzo telefono si chiamavano altri legni a Rimini, in modo che nella notte e questa mattina tutti sono partiti compresi i feriti e rimase a guardia del Chamion il solo Bugani Pietro, che si fece coadiuvare dal nominato Merli Giuseppe di anni 28 di Serravalle.



L'Ispettore Politico Eugenio Carrel.

L'Ispettore Carrel, la mattina dopo l'incidente, si recò sul luogo dell'evento con due agenti per le verifiche del caso. Rilevato che nell'incidente non vi era colpa alcuna dell'autista, scrive: *merita lode pel suo sangue freddo e percezione pronta e risolutiva che, valse col fermare in tal modo il veicolo ad evitare un gravissimo disastro, perché circa a venti metri, la strada essendo in curva e senza riparo, inevitabilmente il Chamions sarebbe precipitato nei campi sottostanti.* Diede quindi disposizioni al Bugani di rimuovere gli accessori del veicolo e facilitare la rimozione del medesimo che, si effettuerà domani, onde liberare la via rimasta occupata per la metà dello spazio, dal pesante veicolo stesso.

Incidente alla Corriera Postale

Il 1° settembre 1911 accadde un incidente alla corriera postale che si rovesciò, ma di questo evento ho rintracciato solo due certificati medici

redatti all'Ospedale della Misericordia, senza altri particolari. Nell'incidente erano coinvolti Campoli Rosa, commerciante di 46 anni abitante a Borgo, che riportò una frattura del perone destro che viene definita comminuta dal dott. Ventola, con un versamento articolare e guaribile in 50 giorni. Il secondo traumatizzato era Cicognani Giovanni, di anni 61, possidente di Ravenna, presentatosi all'ambulatorio medico – chirurgico dell'ospedale ove gli è stata medicata una ferita lacero – contusa alla regione frontale anteriore, della lunghezza di 12 cm., a tutto spessore, guaribile in 8 giorni salvo complicazioni.

Feriti il Capitano Reggente S.E. Gustavo Babboni e la moglie, fuori dal confine di Dogana

Altro incidente accadde il 17 maggio 1912 appena fuori del confine di Dogana, incidente nel quale furono coinvolti alcuni sammarinesi. Il fatto, come descritto nel rapporto dell'Ispettore Politico Eugenio Carrel è il seguente: *l'Automobile Postale della "Società Aemilia", un omnibus S.P.A. 983 a benzina, 4 cilindri, 21 cavalli di potenza con trasmissione a cardano e ruote a gomme piene, capace di portare 21 passeggeri, che fa servizio da San Marino a Rimini e viceversa, nella corsa di ritorno nel pomeriggio circa le ore 17 ³/₄ transitando per la ripida strada dei Borghi, che è la località di Borgazzano, presso l'odierno museo dell'aviazione, lungo il percorso per S. Aquilina allorché, in seguito alla rottura dei freni, andava a infrangersi ai piedi della costa, in vicinanza del ponte di Canavino, a pochi metri dall'incrocio della vecchia strada colla nuova. La nuova è quella per Cerasolo Ausa.*

L'automobile era condotta dallo chaffeur Trombetta Mario, fu Celso, da Ferrara, e quale commesso bigliettario si trovava Venturi Anacleto, di Giovanni, da Rimini, il quale a circa metà della costa ebbe la previdenza di gettarsi fuori dell'automobile, cadendo dalla parte superiore della strada.

Sull'automobile si trovavano i cinque passeggeri sottoindicati i quali nell'urto riportavano ferite e contusioni multiple guaribili in giorni 5 e 8 salvo complicazioni come rilevasi dalle dichiarazioni mediche: una del Sig. Dott. Rossi Arnaldo, che vediamo per la seconda volta soccorrere sul posto vittime di incidenti stradali, e l'altra del Signor Dott. Tommaso Ventola.

Segue l'elenco dei passeggeri, fra i quali ve ne è uno importante, è infatti il Capitano Reggente, l'avvocato Gustavo Babboni, che viaggiava con la

moglie Domenica Cattoli, ambedue serravallesi. Gli altri erano il commesso viaggiatore bolognese Todeschini Renato, il possidente sammarinese Reffi Luigi e l'oste Santini Paolo di Chiesanuova.

I soccorsi ai traumatizzati furono, anche in questo caso, portati dal dott. Rossi Arnaldo, medico condotto di Serravalle, che si recò sul posto ed in seguito fece un rapporto al Commissario della legge. La sig.ra Cattoli presentava una ferita lacero contusa a margini riuniti, lunga circa centimetri cinque, interessante tutti i tegumenti sino al periostio, situata sulla regione frontale fra le sopracciglia e diretta dall'alto in basso; una piccola ferita lacero contusa della regione zigomatica di sinistra, lunga circa un mezzo centimetro interessante la cute, con ecchimosi della regione medesima e dell'orbita pure di sinistra; un'altra piccola ferita ledente la cute lunga circa un mezzo centimetro, lacero contusa nella regione laterale destra del naso, abrasione leggera sulla regione sottoclavicolare di sinistra, contusione di leggero grado della regione dorsale del piede sinistro e qualche abrasione della regione laterale interna ed esterna della gamba destra. Prognosi di cinque giorni.

Il Reggente Babboni presentava una ferita superficiale al braccio destro con prognosi di cinque giorni. Il Todeschini Renato una ferita lacero contusa fronto parietale sinistra di sei centimetri che si approfonda sino al piano osseo ed una contusione alla coscia sinistra con prognosi di otto



La corriera SPA (Società Piemontese Automobili) della ditta AEMILIA al confine di Dogana nei primi anni del '900.

giorni. Il Reffi Luigi due piccole ferite al capo con prognosi di otto giorni. Venturi Roberto contusioni ed escoriazioni ad una mano, al capo ed alla gamba destra guaribili in otto giorni. Marco Trombetta infine una piccola ferita all'avambraccio sinistro, escoriazioni al capo e coscia sinistra con cinque giorni di prognosi. Lesioni modeste al capo ed al torace anche per l'oste Santini Paolo che presenta certificato del dott. Ventola dell'Ospedale della Misericordia. Tutto sommato fortunatamente, lesioni di entità modesta per tutti, anche se, in certificazione successiva del dott. Rossi per la Sig.ra Cattoli si evidenziavano postumi cicatriziali ed il riferimento che, trovandosi al momento dell'incidente la signora *nella fase dei mestruai che furono sospesi per il patema subito, rileva che la brusca cessazione delle mestruazioni, può, talvolta, dar luogo a prolungate amenorree, a forme neuropatiche o ad altre perturbazioni fisiologiche* che provvederà a riferire se avverranno. Infine lo *Chaffeur Trombetta Mario nell'urto, essendo rimasto al suo posto, ferite e contusioni sanabili in giorni 5* e il bigliettaio *Venturi Anacleto, nella caduta riportava ferite e contusioni guaribili in giorni 8.*

Le indagini sono poi condotte dal Commissario della Legge Giacomo Ramoino al quale, il bigliettaio Venturi testimonia che, *iniziata la discesa vidi lo chaffeur che cercò dapprima di frenare coi pedali e di prendere il freno a mano; e questo mi parve non funzionasse e lo chaffeur mi disse: "sono rotti i freni". Intanto l'automobile aumentava la velocità, io vedendo una svolta pericolosa e dubitando che non potesse superarsi, saltai giù dall'automobile, il quale, però, riuscì a superarla per andare poi a fermarsi in un campo ove lo chaffeur lo aveva diretto per evitare pericolosissimi burroni che trovavansi poco ai margini. Non so se all'automobile siano state fatte verifiche prima della partenza.* Al veicolo era appena stata cambiata la carrozzeria ed era giunto in mattinata da Modena *percorrendo la strada Modena Rimini.* Altro documento dice da Reggio Emilia. Aveva poi, venendo a San Marino, *percorso la strada vecchia, essendo la nuova (quella di Cerasolo Ausa) molto inghiaiata.* Non conosceva la causa della rottura dei freni che in quel veicolo erano due: *uno a pedale che agisce sull'albero del motore e l'altro a leva sulle ruote posteriori.* E poi seguono altre testimonianze ove, come in un puzzle, ognuno aggiunge un piccolo particolare.

Reffi Luigi, di 49 anni, riferisce che, *finita la salita ed iniziata la discesa della Costa di Borgo lo chaffeur fece atto di dare il freno a leva, ma questo cedette senza resistenza alcuna, l'automobile intanto aumentava la velocità. Lo chaffeur fece tutto quanto era possibile in tale frangente, riuscì a*

fare una curva pericolosa, e superando altre difficoltà ci portò nell'unico luogo in cui era possibile aver speranza di salvezza. Non era al corrente se il veicolo era stato controllato prima della partenza ma, aggiunge, che l'automobile fece la pericolosa discesa col motore spento, mentre, a detta dei competenti, se fosse stato, come avrebbe dovuto essere, acceso, l'automobile, anche rotti tutti i freni, poteva senz'altro fermarsi.

Viene sentito ovviamente anche l'autista, il trentaduenne Trombetta Mario, residente a San Marino che riferisce di un buon funzionamento del veicolo sino alla discesa, percorsa col motore acceso, a differenza della precedente testimonianza ma, dice, *staccato dalla marcia, cercai di poterla ingranare per tentare di fermare l'automobile ma non ci riuscii per l'alternazione dei giri del differenziale*, e poi, dice: *diedi i freni a pedale, dopo una ventina di metri mi accorsi che avevano cessato di funzionare, diedi allora il freno a mano il quale agì per una diecina di metri e poi si sciolse dai morsetti. Feci allora del mio meglio per evitare disgrazie e gettai l'automobile in un campo, unico luogo in cui potevo avere speranze di salvare i passeggeri. Aveva condotto lui stesso il veicolo da Modena e prima della partenza da Rimini aveva controllato i freni. La causa del guasto la riferisce alla rottura della spinetta di un perno che, essendo già lesionato, si ruppe non potendo da solo sopportare lo sforzo. Il freno a leva non aveva funzionato per la poca tensione dei fili o tiranti. La società Aemilia lo autorizzava a passare sia per*



La corriera della ditta Aemilia risale verso San Marino.

la vecchia strada che per la nuova, *essendo la nuova male mantenuta poiché contiene molte buche che danno sbalzi incomodi alla vettura*. Il fatto di fare la discesa senza marcia ingranata, utilizzando il freno motore, lo giustifica dicendo che il veicolo *ha il differenziale ridotto cosicché non è consigliabile nelle forti discese, come quelle di S. Marino, tenere il motore ingranato perché ciò sarebbe causa di rovina del motore in quanto la macchina per virtù della discesa terrebbe uguale velocità e sentirebbe uno sforzo tale da rovinarsi in poco tempo*.

L'oste Santini Paolo, di 32 anni ricorda le grida dei passeggeri, che la vettura nel fermarsi si era rovesciata; non ricorda se percorresse la discesa col motore acceso o spento, aggiunge poi, alle testimonianze già date, che furono soccorsi da contadini e da medici della Repubblica, che quindi uscirono dal territorio per prestare la loro opera.

Sovrapponibile ai precedenti il racconto della ventunenne Cattoli Domenica, moglie del Reggente che, afferma: *non intendo querelarmi e lascio che la giustizia faccia il suo corso, riservandomi però ogni qualsiasi diritto*. Il marito, Capitano Reggente, non fu sentito, ed era pratica usuale, in quei periodi non “disturbare” i personaggi importanti.

Sentito più tardivamente, il ventisettenne bolognese Todeschini Renato aggiunge che, *da informazioni assunte da persone del luogo ove successe la disgrazia ho potuto sapere che l'automobile da qualche tempo percorreva la vecchia strada forse per economia di copertoni e di tempo, mentre nella nuova vi sono indicazioni complete per il passaggio delle automobili*.

Una serie di quesiti, per rogatoria, furono posti alla Società Aemilia, con sede a Bologna. Le risposte del loro legale furono le seguenti: la causa dell'incidente *è stata la fuoriuscita di un perno che unisce la pedaliera del freno differenziale alla leva di comando*. La vettura passava per la vecchia strada *causa lo stato del fondo stradale della nuova*, e le autorità sammarinesi ne erano al corrente. I freni erano stati verificati ed inoltre, avendo percorso quel giorno circa 170 chilometri avevano ben funzionato. Infine la società Aemilia *è in perfetta regola con le prescrizioni di legge circa le assicurazioni*.

I feriti, con certificazioni presentate successivamente, riferiscono disturbi, in genere di lieve entità, come l'insonnia, irrequietezza, dolori, che tendono a prolungare i tempi di guarigione o postumi permanenti cicatriziali come la Cattoli.

Nel dicembre 1912, poiché in Italia è iniziato un procedimento contro i responsabili dell'incidente, che era accaduto nel Regno, il Commissario

della Legge dispone di sospendere e poi archiviare l'inchiesta sammarinese in attesa della sentenza italiana che arriva il 6 giugno 1913. Trombetta Mario viene condannato per lesioni colpose a 833 lire di multa e l'avv. Ruggero Lombardi, legale della Aemilia, *in solido, al risarcimento dei danni ed al pagamento delle spese verso le parti lese.*

Gravissimo incidente fuori dal confine di Cerbaiola: muore l'attrice Teresa Leigheb

Altro incidente, poco fuori dei confini sammarinesi, accadde il 14 ottobre 1914 quando, di ritorno da una gita a San Marino, dopo la Cerbaiola, andando verso Mercatino Conca nel rientrare a Rimini, il famoso attore Ermete Zacconi, con la sua Itala da 65 HP, a seguito dello scoppio di due pneumatici, *il veicolo si rovesciò travolgendo tutti passeggeri* che erano quattro attrici della sua compagnia oltre l'attore e l'autista. Morì l'attrice Teresa Leigheb e "La Stampa" ci dà un quadro dei soccorsi all'Ospedale di Rimini ove, *i sanitari che erano stati informati della grave catastrofe avevano già apparecchiato i pronti soccorsi per molti feriti. Nelle varie sale di medicazione*



L'arrivo dell' "Automobile Postale" alla Porta di San Francesco.

i sanitari sono già all'opera. Naturalmente non ci è consentito di entrarvi. Aspettiamo che i feriti ne escano, alcuni sostenuti a braccia, altri su barelle, per essere trasportati nelle sale di ricovero. I feriti non si dolgono di loro ma lagrimano al ricordo della povera vittima, della cara Teresa Leigh. Ai sanitari chiediamo notizie dettagliate delle condizioni dei feriti. Ed essi così ci rispondono: abbiamo riscontrato una lussazione alla spalla sinistra del commendator Zacconi, guaribile in venti giorni, contusioni non gravi al gomito sinistro, alla signora Ines Cristina e contusioni multiple allo chauffeur.

***Tragedia presso Pietracuta: perde la vita
il ventenne Vittorino Martelli***

Molta risonanza ebbe in Repubblica, nell'ottobre 1915, l'incidente a seguito del quale perse la vita Vittorino Martelli, giovane ventenne colto ed intelligente con il problema della balbuzie. Faceva parte del "Comitato pro Fratelli Italiani Combattenti" quando, in missione di ricerca fondi per il Comitato, passeggero di una motocicletta guidata da Nelson Burgagni, fu coinvolto in uno scontro frontale contro un'automobile presso Pietracuta. Riportò una frattura femorale, ma la morte avvenuta all'ospedale della Misericordia fu causata da complicazioni settiche insorte nei giorni successivi l'evento. La Reggenza, in una riunione del Comitato, lo ricordò con viva commozione.

***In territorio riminese, muore Maria Nicolini,
investita dalla bicicletta di Augusto Francini***

Fra i tanti e nuovi mezzi di trasporto non va trascurata la bicicletta che, alcuni anziani raccontano, fu causa anch'essa di diversi incidenti. Fra i documenti dell'Archivio se ne ritrova uno al riguardo che ci informa di un incidente occorso a Francini Augusto, giovane ventottenne serravallese che il 16 agosto 1900, fuori dei confini sammarinesi, in territorio riminese, *per imprudenza, cagionò la morte di Nicolini Maria, investendola con la bicicletta da lui montata, in conseguenza del quale investimento essa cadde a terra, riportando la frattura della base del cranio, che fu causa unica e diretta della di lei morte, avvenuta quasi immediatamente.*

Non vi furono testimoni diretti del fatto ed i primi soccorritori, Frisoni Giovanni e Aghetti Francesca, trovarono il Francini steso a terra accanto

alla bicicletta e, a poca distanza, distesa al suolo la Nicolini Maria priva di sensi *che versava sangue da un orecchio*.

La medesima poco dopo cessò di vivere, senza aver profferita parola. Il Francini dichiarò subito ai detti testi in preda a costernazione, che egli aveva fatto degli urli a quella donna, perché si scansasse, ma che essa, invece di tirarsi da una parte, si era cacciata proprio sotto la bicicletta; sicché l'urto era stato inevitabile. Affermò di avere anche suonato il campanello e gridato, ma essa non si mosse. Si portò allora dalla parte sinistra della strada, dove avrebbe potuto oltrepassarla comodamente; ma quando fu alla distanza di circa dieci metri da lei, essa si voltò verso di lui. Egli le gridò di non muoversi ma, confusa fece vari movimenti a destra e a sinistra, cosicché, nonostante gli sforzi da lui fatti per evitarla, dovette investirla, evento favorito anche dal fatto che la strada era in discesa.

Il giudice istruttore riminese Mancini, riscontrando che non vi era prova dell'imprudenza dell'imputato e che, per informazioni ricevute, *la Nicolini Maria, oltre ad essere vecchia di 74 anni, era anche sorda e mal si reggeva in gambe*, mentre il Frisoni era un provetto ciclista e conosceva bene quella strada, *dichiarava il non luogo a procedimento penale per insufficienza d'indizi di reità a suo carico*.