



Carrozze e stile di guida: tutto iniziò in Italia

di Andres Furger

Per quanto è dato sapere ai giorni nostri, fu l'Italia la culla rinascimentale della nobile arte di guidare le carrozze. Solo più tardi, durante il Barocco in Francia e nel XIX secolo in Inghilterra, lo scettro del comando in questo settore cambiò di mano. Il ruolo predominante dell'Italia all'inizio dell'epoca moderna nell'arte di costruire le carrozze era unanimemente riconosciuto a livello europeo. Se questo è risaputo per i veicoli, ben poco è stato fatto in Italia per tramandare come questo livello di eccellenza fosse riferito anche all'arte del ben attaccare.

Qui di seguito esporrò brevemente i risultati delle mie ricerche per la stesura

Il Viceré di Napoli mentre passa davanti al Palazzo Reale con il suo cocchio tirato da cavalli Neapolitani allevati in Campania. Dipinto di Nicola Maria Rossi, 1728 ▲

In una generale perdita di coscienza del proprio illustre passato, è sorprendente avere testimonianza del ruolo predominante assunto dall'Italia del Rinascimento sia nella costruzione delle carrozze che nella tecnica di guida

del libro da me pubblicato nel 2009, nell'edizione in inglese con il titolo "Driving".

L'era moderna ebbe inizio con il Rinascimento, fiorente soprattutto a Firenze. Nel XVI secolo l'assetto medievale del mondo incominciò a muoversi in

tutta l'Europa, sia in riferimento all'uomo che agli animali e la conseguenza diretta fu il rapporto del primo nei confronti dei cavalli che costituì la scintilla anche per una nuova cultura degli attacchi dell'era moderna. Dopo che in Italia si erano riscoperti e rilette tra gli altri i sorprendenti testi sul cavallo del greco

Senofonte (*“quello che viene ottenuto con costrizione e senza essere capito non è mai bello”*), si incominciò a considerare questo animale di utilità come un essere nobile, al pari di quanto già accaduto nell'antichità. I più bei cavalli d'Europa vennero allora importati dalla Spagna meridionale verso le città italiane e pregevoli allevamenti sorsero soprattutto nel regno di Napoli, appartenente dopo il 1500 alla corona spagnola.

“L'arte della guida delle carrozze prese piede in Italia nel XVI secolo favorita tra le altre cose dell'influenza ungherese”

A Napoli nacque un'accademia equestre non di stampo militare che assunse un ruolo di guida sotto il **Grisone** (1550: “Gli ordine di cavalli”). Qui, si praticava l'equitazione di scuola e sempre qui era attivo il famoso **Pignatelli**, considerato l'inventore del morso con il quale i cavalli, sia sotto la sella (anche guidandoli con una sola mano in modo da lasciare l'al-

tra libera per le armi) sia attaccati a una carrozza, potevano essere controllati più efficacemente.

Nel XVII secolo c'era ancora la consapevolezza del ruolo guida dell'Italia in campo equestre, come riporta nell'anno 1677 **Solleysel**: *“Gli italiani, che dopo averle tenute nascoste per centinaia di anni con la barbarie, hanno riscoperto le arti e le scienze, non hanno mancato di scrivere importanti e meravigliose opere su questa materia”*.

La scintilla ungherese

Con la riscoperta del cavallo di aspetto nobile come cavalcatura, si era preparato il cammino all'introduzione anche negli attacchi di cavalli altrettanto belli e nobili. La scintilla scoppiò con evidenza quando l'Italia entrò in contatto con gli attacchi presenti in Ungheria. Studiosi italiani hanno infatti scoperto che l'origine della guida delle carrozze nel loro Paese si rifaceva a stimoli di matrice ungherese collocabili nell'epoca intorno al 1500 (vedi Carnelli 1992).

L'evento chiave furono i contatti con gli ungheresi da parte del **Cardinale Ippolito d'Este**. In un incontro tra italiani e ungheresi comparvero, come riferito da **Pirro Ligorio** nella sua opera *“De vehiculis antiquis”*, carrozze ungheresi che fecero molto scalpore presso gli italiani. Non più di un anno dopo furono importate a Ferrara *“curette ongresce”*. Queste vetture, piuttosto leggere, venivano chiamate in Italia *“cocchi”*, in altri Paesi *“gutschy”* o *“kottschi”*. In questo periodo ebbe inizio un uso più diffuso di carrozze per le uscite in campagna. Secondo **Georg Kugler** potrebbe esistere un legame con la costruzione in quel periodo di residenze suburbane che venivano raggiunte dai ricchi proprietari terrieri - se non con barche sui canali - appunto con carrozze.

Nel Rinascimento, lo splendore italiano anche nelle carrozze

Nel XVI secolo la guida di carrozze prese sempre più piede nelle maggiori città italiane e nel secolo successivo circolava



Torino, 4 redini



François Robichon de la Guérinière, il padre della guida degli attacchi nel pieno rispetto del cavallo

un sempre maggior numero di carrozze signorili. Nelle città italiane come Ferrara e Modena la costruzione delle carrozze raggiunse presto - e prima che in Francia - un'alta qualità. Non passò molto tempo e nelle rimesse delle corti aristocratiche, come per esempio a Parma e a Mantova, era facile trovare dozzine di carrozze e a queste si affiancavano scuderie per oltre 200 cavalli.

Anche il servizio postale italiano si era ben presto consolidato: non a caso la famosa famiglia dei **Thurn und Taxis** è originaria dell'Italia e anche **Giacomo Casanova**, molto avvezzo a viaggiare, era solito elogiare l'alto livello del ser-

vizio postale raggiunto nel suo Paese. L'Italia era al tempo del Rinascimento il luogo di formazione per antonomasia, dove anche gli aristocratici dei Paesi a nord delle Alpi, soprattutto della Francia, mandavano i loro rampolli.

Nelle accademie italiane non venivano insegnate solo le materie classiche come matematica, letteratura, pittura e musica, ma anche l'arte equestre "accademica". Lo stesso francese **Antoine de Pluvinet**, già attivo a Napoli, fondò nel 1594 a Parigi una propria accademia sul modello italiano.

Questa aveva sede nelle Grandi Scuderie del Louvre ed egli la dirigeva personalmente, risparmiando così ai discendenti dei nobili il viaggio in Italia.

“Durante il Rinascimento, nelle accademie italiane veniva insegnata anche l'arte equestre”

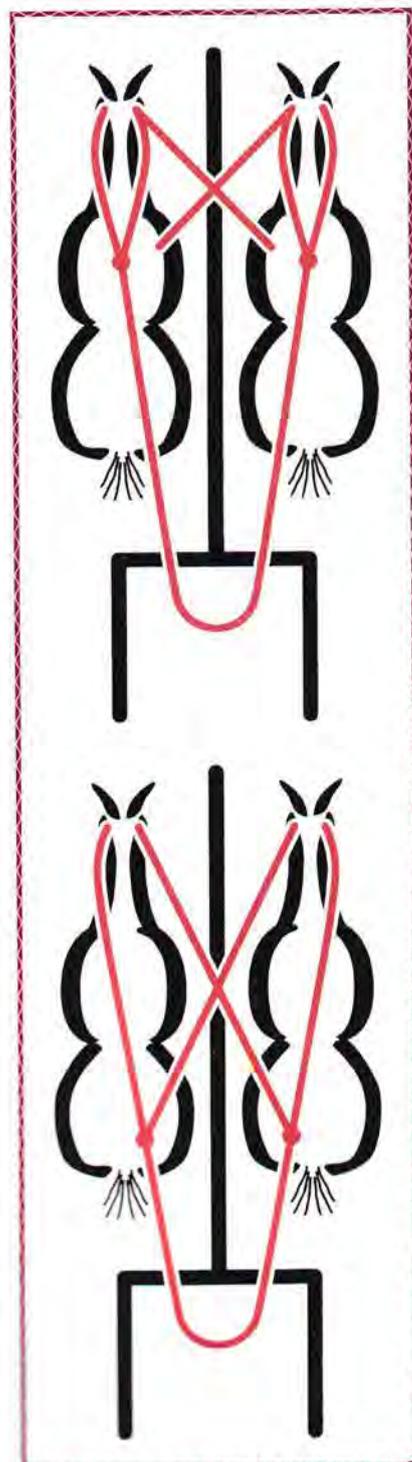
Secondo tale modello sorsero sotto Luigi XVI in tutta la Francia oltre 40 "accademie di equitazione". Si montava nel maneggio, allora solitamente molto stretto e lungo. Tali scuole di equitazione erano organizzate in maniera molto militaresca dato che qui i giovani venivano istruiti soprattutto in vista del loro servizio a cavallo in battaglia.

Sotto l'influsso del Grisone, anche nella Francia del XVII secolo si montava secondo il principio della "messa in mano", quindi con una mano leggera, di contenimento, destinata a mettere il cavallo in equilibrio.

Tra le numerose accademie francesi con i loro insigni maestri di equitazione, colui che era destinato ad avere il maggiore influsso era lo straordinario **François Robichon de la Guérinière**, a ragione considerato a nord delle Alpi il padre della guida degli attacchi nel pieno rispetto del cavallo, avendo trasmesso i progressi fatti dall'equitazione accademica all'arte della guida con le redini lunghe.

▼ REDINI "ITALIENNES"

Uno schema che illustra la differenza tra il sistema attuale di passaggio delle redini (sotto) e quello in uso dal primo Rinascimento fino al 1800 (sopra) caratterizzato dalle corregge incrociate dette "italiennes", nome attribuito a causa del luogo in cui furono inventate da "Driving" di A. Furger, 2009, Olms Verlag





“L’INVASIONE” DEGLI EQUIPAGGI

A Roma vi erano già all’inizio del XVIII secolo cortei con dozzine di equipaggi. Nel XVII e XVIII secolo, ogni anno nel mese di agosto, **Piazza Navona** veniva inondata di acqua.

La zona libera in stile barocco diventava così una tribuna per la **sfilata** di imponenti berline, coupé e altre carrozze. Con l’accompagnamento musicale gli equipaggi passavano davanti al grande pubblico con un intenso viavai intorno alla piazza. Capitava anche che alcuni cavalli prendessero la mano, come si vede al centro del dipinto. Per quanto è dato vedere i cavalli non venivano ancora guidati con le redini di crociera lunghe, ma con le redini biforcute.

Numerose incisioni in rame lo dimostrano, ma soprattutto è visibile nel quadro a olio del 1756 di **G. P. Panini** (1691/92-1765) che oggi si trova nel museo statale di Hannover in Bassa Sassonia.

Le migliori scuole di equitazione e attacchi

L’influsso italiano rimane evidente anche nella nuova tecnica di istruzione francese del XVIII secolo; è quindi comprensibile come, con il diffondersi delle mode italiane in fatto di carrozze, venissero adottate anche le tecniche di guida usate in Italia. De la Guérinière stesso aveva espresso come già 100 anni prima di lui Roma e Napoli possedessero le migliori scuole di equitazione.

Evidentemente, i cocchieri italiani godettero per lungo tempo in Francia di una buona fama.

Nell’Italia del primo Rinascimento sorse dunque anche tecniche fondamentali di guida. Si ritiene infatti che le corte corregge incrociate chiamate in Francia “**Italiennes**” e adottate in tutta l’Euro-

pa come completamento del sistema di guida, allora in uso con le redini biforcute, fossero un’invenzione tutta italiana da considerarsi come battistrada per le future evoluzioni.

“Il francese François Robichon de la Guérinière viene considerato il padre della guida con le redini lunghe”

Esse permettevano di mantenere le copie di cavalli che procedevano affiancati, sempre alla stessa altezza tramite una correggia di cuoio che andava dall’imboccatura di un cavallo alla groppiera - poi in seguito al sellino - dell’altro cavallo e viceversa.

Solitamente venivano fissate al gancio centrale del sellino del cavallo a fianco

oppure a una mezza campanella sul lato interno del sellino stesso. Le “italiennes” vengono espressamente citate anche da **Faverot de Kerbrech** nel 1903 come innovazione italiana.

De la Chesnaye ha tramandato come nome italiano delle “italiennes” la definizione “squinsale”. Solo dopo il 1800 questo antico modo di attaccare fu sostituito dalle lunghe redini di crociera oggi di uso comune.

Questo è un riassunto dell’importante apporto dell’Italia nell’arte della guida in Europa, secondo le cognizioni attualmente disponibili.

Sarebbe senz’altro interessante approfondire la materia e sarebbe bello se in Italia si facessero nuove ricerche e queste venissero presto pubblicate!