

CARROZZE REGALI

Cortei di gala di papi, principi e re



a cura di Marco Lattanzi, Andrea Merlotti, Fausta Navarro
Cinisello Balsamo, Silvana, 2013; ISBN: 191 pp.; 24 cm

Catalogo della mostra, Reggia di Venaria, 28 settembre 2013 – 13 luglio 2014

INTRODUZIONE

Questa mostra ha per oggetto le carrozze. Anzi, un tipo particolare di esse: le carrozze di gala fatte realizzare dai sovrani italiani per le principali cerimonie che li vedevano protagonisti. Per rintracciare l'esempio di una mostra di questo genere in Italia, bisogna andare indietro di un secolo, sino all'esposizione di Milano del 1906, per celebrare l'apertura del Sempione. Giunsero allora nel capoluogo lombardo decine e decine di carri da tutta Europa, con uno sforzo di mezzi e costi oggi non più sostenibile.

Si era allora nella fase di passaggio dalle carrozze alle automobili, anche se le seconde avrebbero impiegato ancora diversi decenni a soppiantare del tutto le prime. In quella rassegna le grandi carrozze di gala erano inserite in una più ampia trattazione sull'evoluzione dei mezzi di trasporto, che partiva dagli etruschi sino a giungere ai più moderni vagoni postali. Le berline erano esaminate, quindi, nel quadro della storia della tecnica, piuttosto che come espressione della società che le aveva prodotte o, ancora, come oggetto d'arte. All'epoca, d'altronde, il Sei e Settecento subivano le incomprensioni che ne avevano segnato la lettura per tutto l'Ottocento e che solo dagli anni trenta sarebbero state poste in discussione. In particolare, poi, gli studi sulla società di corte erano ancora ben lontani dal nascere, basti pensare che le opere di Norbert Elias furono scritte solo alle soglie della seconda guerra mondiale e conosciute ben dopo la fine della stessa.

Eppure pochi simboli – ci sentiamo d'affermarlo – sono rappresentativi della società di corte quanto le carrozze. Sin dalla loro nascita, a metà Quattrocento, esse si imposero come *status symbol* aristocratico e, nonostante le opposizioni iniziali di papi e re (ne danno qui conto diversi saggi), dal

Seicento diventarono un elemento essenziale delle pratiche rituali adempiute dalla corte per l'attuazione della sua politica dello spazio. Grazie ai caratteri di mobilità e dinamismo – loro prerogativa – al grande impatto visivo, contribuirono in maniera determinante alla trasformazione dello spazio urbano in scena della corte, luogo di un “eterno presente” rituale di cui furono costantemente *leitmotiv*. Non a caso la costruzione delle carrozze di gala era affidata ad artisti di corte, che seguivano un programma iconografico concordato con il sovrano stesso. Si veda, per esempio, fra le opere esposte, la berlina di gala allestita dai toscani Busi e Dani per il granduca Ferdinando III, che affermava anche visivamente la continuità della dinastia (e del mecenatismo colto e illuminato) dei Medici e dei Lorena.

La carrozza di gala divenne simbolo tanto forte della regalità da subirne anche i rischi. Quando la Rivoluzione francese travolse la monarchia dei Borboni, le carrozze di gala ne seguirono il destino, incontrando la lama dell'ascia così come i loro ospiti avevano incontrato quella della ghigliottina: “monstrueux assemblage de l'or du peuple et de l'excès de la flatterie”, “énorme réunion de tous les attributs de la féodalité et de la bassesse, que des hommes libres doivent se hâter d'anéantir”, definiva la carrozza del *sacre* di Luigi XVI il deputato Monmayou. E i giacobini italiani anche in questo furono zelanti imitatori dei loro modelli d'Oltralpe: il che spiega perché nessuna delle grandi carrozze di gala dei sovrani del Settecento italiano sia giunta sino a noi. Il disegno – inedito e qui esposto per la prima volta – della berlina di rispetto della regina di Sardegna, realizzata con tutta probabilità da Juvarra, consente uno sguardo inaspettato su un mondo che non è perduto come temevamo. Ma ogni regola vale se ha un'eccezione. E questa è rappresentata dallo straordinario berlingotto realizzato per il duca d'Aosta nel 1789: testimonianza d'un antico regime ormai prossimo al crepuscolo. Le carrozze esposte per la mostra ci trasportano (è il caso di dire) in una sorta di viaggio ideale nelle grandi corti italiane – dalla Roma dei papi alla Torino dei Savoia, dalla Napoli dei Borboni alla Toscana dei Lorena – per concludersi nella corte sabauda di Roma capitale di un'Italia finalmente unita.

Questa mostra segna la prima collaborazione fra tre delle regge delle capitali d'Italia. Un'esperienza che intenderemmo ripetere, perché convinti che solo sinergie di tale ampiezza possano offrire le risposte giuste alla crisi che stiamo attraversando. Essa nasce, inoltre, dallo studio e dalla ricerca di un materiale, quello appunto delle carrozze, rivelatosi di una ricchezza solo in parte immaginabile e, insieme, da un'opera attenta di manutenzione condotta su questi straordinari manufatti polimerici e dall'interrogarsi sui metodi corretti per la loro conservazione e movimentazione che – come ben s'immagina – sono tra i più complessi.

La mostra - ne siamo certi – rappresenta un passo importante per la conoscenza e la valorizzazione di questo grande patrimonio e partecipa al processo che negli ultimi anni ha permesso la riapertura al pubblico di importanti collezioni storiche sia statali sia civiche.

Fra queste vogliamo ricordare il riallestimento del Museo delle Carrozze delle raccolte civiche di Palazzo Farnese a Piacenza, l'apertura, con un innovativo allestimento del Museo delle carrozze di Macerata, l'apertura del museo al Quirinale e la prossima apertura dell'importante collezione del marchese Mario d'Alessandro di Civitanova presso villa Pignatelli a Napoli. Nonostante ciò, troppe carrozze di grande rilievo giacciono ormai da tempo in attesa di restauri, certo onerosi, ma non più rinviabili. E il caso, per esempio, delle bellissime carrozze napoletane del Museo della Certosa di San Martino che avremmo desiderato presenti in questa mostra per la loro fondamentale importanza.

Nel licenziare il catalogo, nutriamo insieme una consapevolezza e una speranza. La prima è quella che d'ora in poi chi vorrà occuparsi di carrozze italiane non potrà non partire da questo libro, la seconda è che non si tratti che d'un primo passo.

MARCO LATTANZI
ANDREA MERLOTTI
FAUSTA NAVARRO

INDICE

- 16 **Introduzione**
MARCO LATTANZI, ANDREA MERLOTTI, FAUSTA NAVARRO
- 19 *Una “foggia non prima usata”: appunti sull’arte carradoria nella Roma barocca*
DANIELE SANGUINETI
- 27 *Invenzione e fortuna della berlina*
MARCO LATTANZI
- 32 *Mule, cavalli, lettighe e... carrozze: il trasporto dei pontefici nel corso dei secoli*
SANDRO BARBAGALLO
- 41 *Artisti e carrozze alla corte sabauda tra Cinque e Settecento*
CLELIA ARNALDI DI BALME
- 50 *Le carrozze nel cerimoniale della corte sabauda in età moderna*
ANDREA MERLOTTI
- 60 *Per una politica dello spazio: le carrozze del Granducato di Toscana*
FAUSTA NAVARRO
- 72 *Gran gala alle corti dei re d’Italia*
MARCO LATTANZI
- 82 *Non solo “gala”. Carrozze per gli impieghi della corte dei duchi d’Aosta, della nobiltà e della borghesia torinese*
PIETRO PASSERIN D’ENTRÈVES
- 88 *Architettura in azione. L’arte carrozziera dalle carrozze a cavalli alle automobili*
DONATELLA BIFFIGNANDI

CATALOGO

- 96 *1. Carrozze e portantine di principi*
- 112 *2. il berlingotto di Vittorio Emanuele I e le carrozze dei Savoia tra Sette e Ottocento*
- 134 *3. le carrozze della Restaurazione per i sovrani italiani: papi, re e granduchi*
- 158 *4. Carrozze e automobili dei Savoia re d’Italia*

NOTE SULL’ALLESTIMENTO

- 178 *Intorno all’impianto scenografico*
GIANFRANCO GRITELLA
- 182 *Il trasporto delle carrozze*
GIULIA ZANASI
- 184 **Bibliografia**