VILLA MANIN INTERNATIONAL

2007

CONCORSO IPPICO
INTERNAZIONALE
S.O. CSI***



programma ufficiale

PASSARIANO
DI CODROIPO
UDINE - ITALIA
5 - 8 LUGLIO 2007

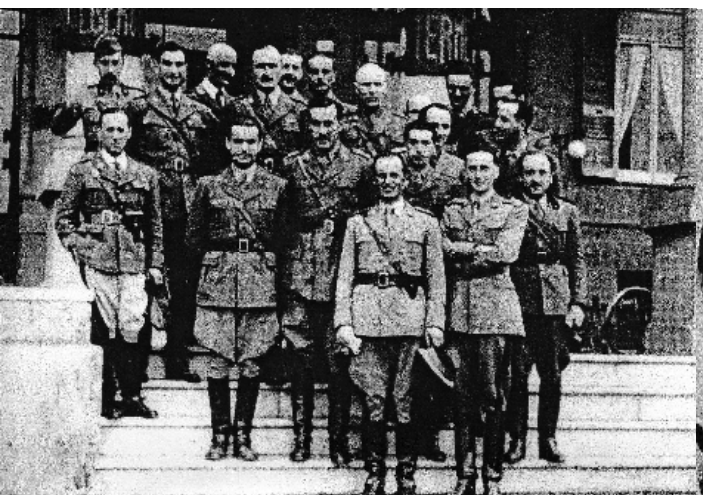
www.villamaninternational.com

La fine della “Belle époque” nel ricordo di un ufficiale gentiluomo: Giuseppe Pirzio-Biroli

Quando mio padre aveva 90 anni (morì a 99), un giorno volli registrare due nastri, per 40 minuti, sui suoi ricordi di gioventù. Col passare degli anni, i due nastri divennero incomprensibili, così che – data la carenza delle famose tecniche, i miti della nostra epoca – è prudente che ricorrà qui di nuovo alla memoria e alla parola orale e scritta, che per molte migliaia di anni non sono mai venute meno alla loro funzione.
In quel giorno, dunque, chiesi a mio padre di mettersi comodamente seduto nella sua poltrona, chiusi le finestre e tirai fuori il registratore.
Caro Papà, gli dissi, adesso mi racconti a viva voce i tuoi ricordi di gioventù: vita militare, divertimenti.
La risposta fu pronta e categorica.
Tanto per cominciare, la vita militare era tutto. Di divertimenti niente. Noi eravamo una famiglia militare. Il tuo nonno Carlo Alberto, mio padre, era fuggito da casa a 16 anni e, falsificando l’atto di nascita, si era arruolato con Garibaldi che stava liberando l’Italia dai governi stranieri. Terminò la sua carriera come colonnello dopo la guerra di Libia.
Suo fratello Nelson fu ufficiale dei granatieri. Terminò la sua carriera come generale di Divisione perché aveva comandato la Divisione Granatieri di Sardegna sul Piave di fronte all’esercito austro-ungarico.
Lo zio Alessandro ed io facemmo la carriera insieme, lui nei Bersaglieri ed io in Cavalleria. Ma mentre lui terminò come generale d’Armata, con la guerra di Yugoslavia, io avevo lasciato l’esercito alla fine della Prima guerra Mondiale come colonnello in servizio di Stato Maggiiore, in occasione del matrimonio e dopo la tua nascita. Tornai nei ranghi solo al tempo della guerra di Etiopia e terminai come generale di Brigata.
Perché ti dicevo che la vita militare era tutto e di divertimenti non c’era niente? E’ molto semplice. Dai 16 ai 18 anni ero stato al Collegio Militare di Roma; dai 19 ai 20 all’Accademia Militare di Modena; dai 21 ai 22 alla Scuola di Applicazione di Cavalleria di Pinerolo; a 23 anni alla Scuola di Cavalleria di perfezionamento di Tor di Quinto a Roma. Hai visto le fotografie! Si scendeva da cavallo per delle pareti di terra di 6 metri, e si saltavano ostacoli in salità. Fui nominato sottotenente effettivo di cavalleria a 21 anni, nel 1899.
Nel 1907 lo zio Alessandro ed io fummo invitati all’Aja, in Olanda, per partecipare a delle gare internazionali fra ufficiali di tutti gli eserciti europei. Lo zio Alessandro vinse il primo premio in spada, ed io in fioretto. Ricordo che all’Aja gli ufficiali russi ci impegnavano in continui brindisi di vodka. Ma noi sotto la tovaglia, ci riempivamo i bicchierini di acqua fresca, così potevamo continuare tranquillamente a brindare senza finire come gli ufficiali russi sotto il tavolo.
Dimmi ora, papà, quando andavamo a caccia tu tiravi al volo e non mancavi mai un uccello. Eri campione di tiro al bersaglio coi fucili e i moschetti da guerra. Poi sei stato campione di tiro alla pistola alle olimpiadi di Los Angeles. Ma questo non c’entra col tiro a volo. Il tiro al volo lo imparai nel periodo di Foggia, quando ero al Reggimento Guide.
Adesso vorrei sapere un’altra cosa. Anni fa qualcuno in famiglia disse che tu avevi fatto all’amore con la bella donna che era scolpita nuda su un lato dei 20 centesimi italiani.
Come? I 20 centesimi? Non so.
Ma sì! Sulla moneta da 20 centesimi c’era l’altorilievo di una bella donna nuda, che portava sul capo la corona turrità, simboleggiante l’Italia. Mi hanno detto che tu hai fatto all’amore proprio con quella bella ragazza, la modella che lo scultore aveva usato per la monetina. Tu sei andato a letto con lei. Mio padre si fece serio. Si concentrò strizzando gli occhi, come se guardasse lontano, all’orizzonte del tempo, poi disse:
Ah sì! Rina! Rina si chiamava! L’avevo incontrata sotto i portici a Torino.
Era bellissima. Poverina, sperava di trovarsi un ufficiale. Ogni tanto veniva da me. Ma anch’io ero povero, perché ogni ufficiale di cavalleria doveva avere, oltre al cavallo di servizio, anche un cavallo, come si diceva, “di agevolezza”, ossia di sua proprietà. Io me lo ero dovuto pagare a rate per mesi, con prelevamenti dal mio modesto stipendio da tenente. Ma lei accettava lo stesso di venire ogni tanto da me, talora anche una volta alla settimana.... E io le davo una lira! Una lira le davo! (A quel tempo 5 lire erano un dollaro, quindi le dava 20 cents!)

in basso a destra
Gli ufficiali del Genova Cavalleria a Civitavecchia col comandante Nisco

in basso a sinistra
Il Generale Alessandro Pirzio-Biroli e il Colonnelllo Giuseppe Pirzio-Biroli in Abissinia.







Il Colonnello Giuseppe Pirzio-Biroli durante il Concorso di Verona. Vincitore del concorso con il cavallo Raisuli. 1913

Ma se era così bella, perché la vedevi così raramente?

Te l'ho detto. Non bisognava mai esagerare con niente. A parte il fatto che ero un povero tenente, dovevo montare a cavallo con un perfetto stile, essere preciso nel tiro, fulmineo nella scherma..... Dovevo essere al reggimento alle 5 del mattino, per cui alla fine della giornata non mi restava che andare a letto presto, e naturalmente da solo. E poi, dato che era tanto bella, non volevo crearmi un legame. Per cui, dopo un certo tempo la passai allo zio Alessandro che alle sue numerose capacità militari aggiungeva anche quelle di dongiovanni .....

Chiesi a mio padre del tempo quando incontrò mia madre. Ecco il suo racconto. Durante l'estate molti reggimenti di cavalleria facevano le manovre nel Veneto, in particolare nella zona dei grandi torrenti che in quella stagione erano in magra: il Tagliamento, il Meduna, la Livenza, il Piave. Essendo zona di frontiera, bisognava conoscere bene il terreno per il caso di un conflitto con l'Impero Austro-Ungarico sui confini orientali.

Nel 1913 mi trovavo nella zona fra il Meduna e il Tagliamento come capitano comandante di uno squadrone dei Lancieri di Novara, di stanza a Treviso.

Capitava così che nei giorni di riposo gli ufficiali che andavano in permesso si distribuissero nei castelli e nelle ville delle famiglie venete nobili dove si davano ricevimenti e balli. Gli ufficiali di cavalleria erano molto ricercati come ospiti, perché nella grande maggioranza faceva anch'essi parte della nobiltà, secondo tradizione europea secolare che si rifaceva al sistema feudale.

Come altrove anche al Castello di Brazzà si davano ricevimenti e balli ai quali talora partecipavo con ufficiali del mio e di altri reggimenti. Ecco come conobbi tua madre, che era l'unica figlia del tuo nonno Detalmo Savorgnan di Brazzà. Idanna allora, nel 1913, aveva 23 anni. Per un certo tempo e fino al fidanzamento ufficiale, come era allora costume, ci scrivevamo dandoci del lei. E di tanto in tanto io andavo a trovarla a Brazzà.

Ci sposammo il 4 giugno del 1914 nella Cappella del Castello. Andammo in viaggio di nozze sul lago di Garda e a Parigi. Al ritorno ci stabilimmo a Treviso dove io ero sempre di guarnigione nei Lancieri di Novara. Ogni tanto andavamo in visita a Brazzà a vedere il tuo nonno Detalmo. Ma dimmi com'erano quei balli in quegli anni.

Erano indimenticabili. Tutti erano vestiti da gran sera e le donne erano cariche di gioielli. Gli ufficiali di cavalleria, nelle loro eleganti uniformi da sera, con le due file di bottoni d'argento sul petto e i colori dei reggimenti sui baveri. Tutti portavano guanti bianchi scamosciati ed alcuni il monocolo su un occhio. Salutavano facendo scattare gli speroni. Si inchinavano a baciare la mano alle signore con rispetto, serietà e grande stile.

Il salone grande era illuminato da centinaia di candele, compreso il grande lampadario centrale in vetro di Murano. Nonino faceva già allora da maggiordomo, oltre che da cocchiere e da chauffer. Aveva la supervisione di tutta la servitù, una trentina di persone. Alcuni servitori dovevano occuparsi solo delle candele, per sostituirle onde evitare incendi.

Alla luce calda, tenue e mutevole delle candele, le donne apparivano ancora più belle, dai lineamenti più dolci e misteriosi. Sfumate erano le rughe delle signore più anziane.

Era quella veramente la "Belle Epoqué", una vita creata da un lungo periodo di pace, che doveva interrompersi poi bruscamente solo un paio di anni dopo con lo scoppio della prima guerra mondiale, la "grande guerra"!

Poteva darsi che si ballasse a Brazzà la sera prima di una giornata di manovre, quando gli ufficiali non potevano andare in permesso. Ma essendo ormai fidanzato ufficialmente con tua madre, il colonnello comandante del reggimento lo sapeva e ne teneva conto Per cui se gli chiedevo un permesso non me lo negava. Ma c'era l'avvertimento perentorio – "Capitano, vada pure. Ma domani alle 5 sarà in manovra al comando del suo squadrone!"

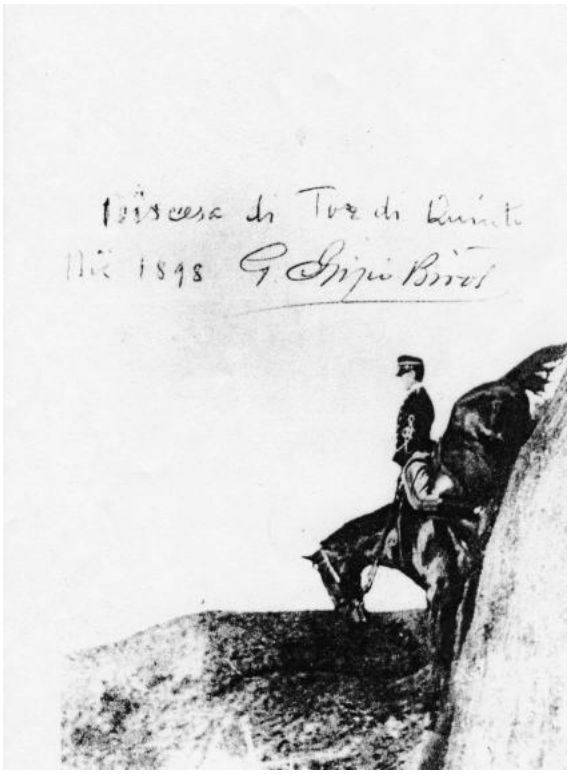


In alto e in basso
Ricevimenti a Brazzà
1930 – 1935



Così mi capitò qualche volta di dover affrontare degli strapazzi che non erano tanto prodezze quanto vere follie. Partivo dal torrente Tagliamento a cavallo. Fra trotto e galoppo mi coprivo una trentina di chilometri che mi facevano arrivare a Brazzà in meno di un paio d'ore. Ma dato che si era in estate, e che a Brazzà si ballavano il valzer e la polka alla luce delle candele, dovevo portarmi dietro dei polsini e dei colletti inamidati di ricambio per la camicia sotto l'uniforme, uniforme a doppio petto di panno nero coi bottoni d'argento. E poi avevo bisogno di fazzoletti freschi e di una bottiglietta di acqua di colonia. Portavo tutto questo con me in una valigetta attaccata alla sella.
Ovviamente, non più tardi delle due di notte, dovevo rimettermi in sella per essere sicuro, alle 5, di poter prendere il comando dello squadrone dei miei lancieri per una giornata di manovre. Una giornata di manovre e di cariche di cavalleria dopo una notte in bianco, fatta di valzer e di pollke.
Questa era la "belle èpoque" cui mio padre si riferiva con commozione e nostalgia! Nel 1914 fu distrutta dallo scoppio della "grande guerra"! L'Italia entrò nel conflitto più tardi, nell'anno successivo 1915, a fronteggiare sui suoi confini orientali l'esercito imperiale asburgico. Mio padre dovette ben presto lasciare i Lancieri di Novara per andare in servizio di Stato Maggiore sul fronte dell'Isonzo. Era cominciata quella terribile e stupida guerra di posizione, ossia la "guerra di trincea", che non lasciava più spazio per vaste operazioni di cavalleria.
Ma ecco che alla fine di ottobre del 1917, con la Dodicesima battaglia dell'Isonzo, gli austriaci e tedeschi sfondarono il fronte italiano mettendolo in rotta. Tutte le maggiori unità centrali si ritirarono nel più grande disordine, sotto la pressione degli austro-tedeschi che avanzarono rapidamente (in capo a tre giorni erano al Castello di Brazzà). La nuova linea di difesa venne stabilita lungo il fiume Piave, 120 chilometri a occidente dell'Isonzo. Ma la rapida avanzata faceva temere che le difese del Piave non fossero perfettamente a punto nel momento cruciale del primo scontro. Così due reggimenti di cavalleria, i Dragoni di Genova e i Lancieri di Novara, ricevettero l'ordine di portarsi incontro al nemico fino al borgo di Pozzuolo del Friuli, a ovest di Udine e, bloccare le truppe austriache avanzanti per almeno 48 ore.
Mio padre mi riferì a questo punto la testimonianza di un ufficiale italiano in fuga che poté assistere a una scena ammirevole, e per un ufficiale di cavalleria molto confortante.
Sulla grande strada alberata che porta da Treviso a Udine l'esercito si stava ritirando nel massimo disordine: masse di soldati senz'armi arrancavano a piedi, assieme a civili che fuggivano con ogni mezzo, autoveicoli, biciclette, contadini su carrette accompagnati dal loro bestiame.
L'ufficiale italiano testimone si sentiva profondamente abbattuto e umiliato alla vista di questa scena di disfatta militare. Ma a un certo punto, come per incanto, rinacque in lui l'orgoglio e la fiducia nell'esercito italiano e nel suo paese.
Sulla strada vide apparire all'orizzonte una grande nuvola bianca di polvere. Dopo pochi minuti e per un paio d'ore sfilarono davanti a lui i Dragoni di Genova e i Lancieri di Novara, circa 2000 cavalli, che andarono incontro al nemico. Per non occupare più di metà della strada ingorgata di traffico, gli squadroni sfilavano per due al trotto. Sfilavano tranquilli, come se andassero a un'esercitazione. I cavalli avevano avuto brusca e striglia. Il loro pelo era lucente. Avevano gli zoccoli verniciati. Le facce dei Dragoni e dei Lancieri erano rasate di fresco. Gli ufficiali, alla testa dei loro reparti, trottavano impassibili, con il frustino e le redini tenuti da mani calzate in guanti bianchi scamosciati. Alcuni portavano il consueto monocolo.
Gli austriaci vennero fermati a Pozzuolo per 48 ore, come era stato ordinato. I due reggimenti persero circa 700 cavalieri e cavalli, senza contare i feriti. Avevo conosciuto molti degli ufficiali di Novara che morirono aPozzuolo. E per questo che in cavalleria vigeva una rigorosa disciplina anche nella cura della persona. Perché serve in guerra! Quegli ufficiali in guanti bianchi sembrava che andassero placidamente a un ballo, a fare un valzer e delle polke..... Era invece la "belle époque" che se ne andava a morire sul campo di battaglia.

Da *"Finestre e finestrelle su Brazzà e altrove"* Campanotto Rifili Editore
Detalmo Pirzio-Biroli



in alto
Il Colonnello Giuseppe Pirzio-Biroli durante lo svolgimento di un esercizio alla Scuola di Tor di Quinto. Dicembre 1898

in basso
Zia Mi Morignano, grande amazzone figlia del Duca Francesco Ruspoli e di Giuseppina-Giacinta Savorgnan di Brazzà



cultura

Un mondo in Landò



In alto e in basso
dipinti di **Tominz**



Il tramonto della carrozza non fu malinconico; nell'euforia della grande Rivoluzione chiamata Progresso, nessuno si accorse che mandare in pensione. Il cavallo – dopo cinquanta secoli di civiltà equestre – rappresentava un avvenimento.
Il fatto da noi, ebbe addirittura un sapore mondano. Una domenica di maggio del 1890, all'ippodromo torinese di Mirafiori si diedero convegno, per una corsa riservata ai gentlemen, alcuni giovani ufficiali di cavalleria, rampolli delle migliori famiglie piemontesi.
Alla gara erano iscritti il conte Groppello, Emanuele Bricherasio, Alfonso Ferrero e Giovanni Agnelli. Sembrava dovesse essere una domenica come le altre, quando gli ufficiali di Piemonte Reale, col pretesto delle gare, lasciavano l'uggiosa Guarnigione di Saluzzo per rientrare nella loro città. E invece, proprio all'ultima Siepe, Agnelli cadde, infortunandosi ad una gamba.
Occorreva un mezzo rapido per trasportarlo all'ospedale e qualcuno offrì il suo Stage a quattro cavalli. Ma uno sconosciuto, dalla statura imponente e i baffi a Manubrio, si fece largo tra la folla e propose: "Signor tenente, la porto io: ho un'Automobile qui fuori, e un meccanico per guidarla. Porto lei e una persona che l'assista".
Agnelli, tra lo stupore generale, accettò quell'offerta scandalosa. Fu sistemato su una piccola Welleyes, da poco importata da Parigi: una carrozzella a motore, ridicola, con la capote a soffietto, la poltroncina trapuntata, i fanali da landeau e una manovella per la guida.
Non si conosce ciò che i viaggiatori si dissero durante il breve percorso fino all'ospedale. Si sa soltanto che l'uomo con i baffi a manubrio era Giovanni Ceriano (futuro costruttore d'automobili), il giovane assistente era Vincenzo Lancia (futuro pilota e fondatore dell'industria omonima) e che il tenente Giovanni Agnelli, prima di arrivare all'ospedale, aveva deciso di dedicarsi alla produzione di automobili e di coinvolgere nell'impresa qualche commilitone.
L'improvvisa conversione di Agnelli, avvenuta in un clima da ballo Excelsior, mise a rumore la vecchia Torino. I "modernisti" esultavano. Gli anziani aristocratici esprimevano il loro disgusto all'idea di bardarsi in spolverino per salire su un rumoroso trabiccolo, da guidare senza redini. Gli allevatori gridavano allo scandalo (non del tutto disinteressatamente) e trovarono conforto solo nell'atteggiamento di qualche generale che scuoteva il capo con disgusto: le rimonte militari – vivaddio – avrebbero salvato il cavallo.
Solo i costruttori di carrozze tacevano: la loro complicità con i "motoristi" era già sottintesa. A Torino, nel 1898, la grande casa Locati-Torretta sarebbe stata ancora premiata per le quattro carrozze presentate all'Esposizione, un mail coach, un coupè, una mylord e un landeau, ma già un anno dopo si sarebbe messa in luce per un progetto di carrozzeria d'auto eseguito per una Welleyes di Ceriano.
A Milano carrozzieri famosissimi avrebbero eseguito la stessa evoluzione.
Il celebre Castagna, che con i suoi stage-coach aveva battuto i francesi, in casa loro, all'ultima Esposizione di Parigi, si converte presto all'automobile (nel '29 trionferà a New York con l'Isotta-Fraschini, la Lancia-Dilambda, la Mercedes-Benz). I fratelli Belloni che avevano prodotto, per il duca Antonio Litta, un capolavoro come il dorsay a otto molle, carrozzano per Ricordi autotelai tedeschi.

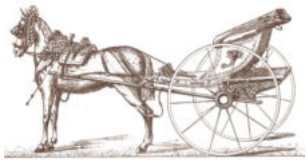
A sinistra
Tominz
Signora con charrette
a destra
stampa di **Bodoy**
1840 circa,
Voiture de monsieur,
collezione Carlo Gnecchi
Ruscone



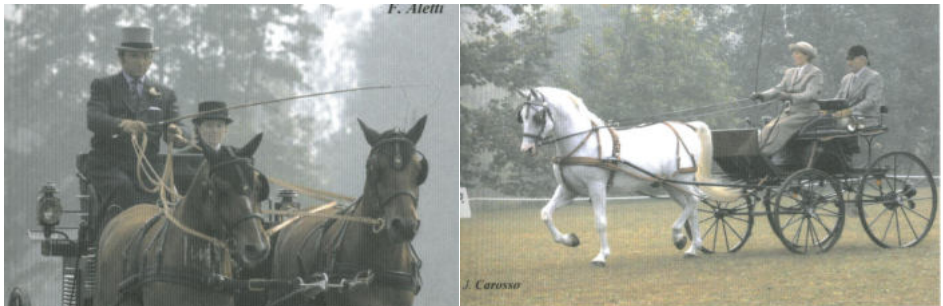




La stessa cosa fa Cesare Sala, uno dei più raffinati carrozzieri milanesi, e l'esempio verrà seguito da Alessio di Torino, che fino al '98 aveva prodotto splendidi mail-coach; dal vecchio Ciocca, sempre di Torino, che produceva prefetti dog-cart e cab; dai Bottazzi di Napoli per i cui legni erano scesi in lizza i principi di Piedimonte e di Avalos-Pescara, i baroni Federici e Maltese.
L'invasione dei motori fu rapida e inesorabile. Il tramonto delle carrozze, pur osteggiato dai tradizionalisti, apparve presto inevitabile, come pure quello dei mezzi pubblici trainati da quadrupedi. L'ultimo tram a cavalli scomparve a Roma nel 1914 alla vigilia
della prima guerra mondiale, essendo scaduta la concessione statale della proprietaria, la vedova Cecinelli. Le vecchie vetture furono ritirate dal percorsoPiazza Montanara-Piazza del Popolo e sostituite da omnibus elettrici. Si concludeva un'era. Parlare di "epoca" sembra pleonastico, ma non lo è: da quando aveva inventato la ruota, l'uomo non aveva conosciuto altro "motore" se non l'animale.
Ci fu allora un tentativo, inconscio e collettivo, di vivere l'ultima avventura, di amarla, di gustare questa crisi come un tramonto eccezionale. Cavalli e carrozze parevano avere un improvviso, effimero, ritorno di popolarità. Edmondo De Amicis scrisse un libro di racconti, semplici ed aquerellosi, sugli ultimi passeggeri dei tram a cavalli torinesi: le sartine timide, gli ufficiali, le dame bisbetiche, i lavoratori che salivano e scendevano a orario fisso. I "vagoni" erano solitamente tirati da pariglie di cavalli robusti che continuavano il loro lavoro tanto sotto l'imperversare del mal tempo quanto nei giorni di canicola.
Nelle città dove le strade non erano sempre pianeggianti sorgevano problemi particolari che venivano risolti a seconda delle necessità. A Roma, ad esempio, l'omnibus che faceva la linea Ferrovia-San Pietro, una volta giunto all'inizio della salita di Magnanapoli, si fermava e al carrozzone veniva attaccata una muletta, incaricata di dare un aiuto ai cavalli fino alla cima della salita. Nonostante queste precauzioni, la vita del cavallo pubblico non era allegra; invano gli agenti della protezione "completa".
Chi non voleva usare il tram, pur senza possedere un "legno" personale, aveva due alternative: la carrozza di piazza o quella d'affitto. I vetturai, perennemente messi in crisi dal progresso, dovettero spesso combattere su più fronti di lotta per la sopravvivenza. Non a caso le prime proteste sindacali nacquero proprio tra di loro e divennero acute, agli inizi del secolo, quando il "pericolo giallo" (le automobili di piazza) si fece minaccioso. Anticipando tutti i problemi che sarebbero stati dei tassisti, i vetturini si trovarono presto divisi tra padroncini e garzoni. Per i primi c'era il dilemma: protrarre il più possibile la giornata, per guadagnare di più, o risparmiare il cavallo per non doverne acquistare un altro? Per i secondi, la lotta era per la pura sopravvivenza e si riacutizzava ad ogni inizio di settimana, dopo che avevano versato la percentuale al padrone, la quota fissa allo stalliere, il supplemento per la biada del cavallo. Spesso, per salvare il bilancio, essi ricorrevano al servizio notturno, che aveva inizio alle 22 e cessava alle otto dell'indomani.



A mezza via tra il vetturale e il proprietario, emergeva ancora, in quegli anni, la figura del cocchiere: un'istituzione. Cocchieri "si nasceva" e si entrava da ragazzi a servizio di grandi famiglie nelle quali si era accolti con particolari privilegi. Non ultimo quello di potersi lasciare andare a qualche intemperanza. Celebre quella del cocchiere del principe Ruspoli che in una sera di diluvio "dimenticò" il padrone nell'atrio di un teatro romano, al termine dello spettacolo. Quando finalmente si presentò, fu accolto da grida terribili: « Mascalzone, ignorante, è questo il modo di trattarmi? ». Al che il vecchio cocchiere rispose: «Ah sì? E allora per 'sta sera annerete a casa a pedagna! », e se ne andò frustando i cavalli.
Naturalmente non fu licenziato: tra gente di cavalli, si stabiliva spesso un rapporto speciale che superava le differenze di classe.
Quando il padrone parlottava col capo scuderia, la conversazione si svolgeva "alla pari", come in un consulto tra specialisti, appaiati nell'Olimpo equestre dal "divino sapere".
Nonostante questi guai, i conducenti furono maestri nel tirare a campare, tanto che nacque una filosofia del vetturino: «Dimmi che cavallo hai e ti dirò che vetturino sei», «Cavallo pesante, ma carrozza leggera», «Parti al trotto, torna al passo», «Cavallo da vettura fa profitta, ma non dura».



A salvare gli umori c'erano le mance, e non v'era conducente che non sapesse a memoria le abitudini dei suoi viaggiatori. Coi vettuariali, ad esempio, Giuseppe Verdi era parsimonioso, ma poco esigente; Marconi era pignolo e munifico;



D'Annunzio "distratto", non si sa fino a che punto interessatamente, Puccini fu la pecora nera, avaro per vocazione; si fece una cattiva fama nel periodo in cui stava componendo, a Roma, la Tosca: ogni notte si faceva condurre dallo stesso vetturino a Castel Sant'Angelo, anche se il tempo era inclemente. Finita l'ispezione, si faceva ricondurre in albergo e pagava, senza lasciare una lira di mancia. Allora il vetturino gli fece sapere – da altri clienti – che una mancia, a quel punto , sarebbe stata più che giustificata. Puccini non si fece ripetere l'osservazione: lasciò venti lire oltre la tariffa, ma annunciò al suo cicerone che ormai " gli era venuta l'ispirazione" e che le passeggiate erano finite.

Ai brumm (dall'inglese lord Brougham) e alle botticelle di piazza si contrapponevano le carrozze dei privati: landò, bombè, cabriolets, charettes, timonelle, breacks e stages. Quando queste vetture uscivano tutte assieme per quel passeggio mondano tante volte descritto da D'Annunzio, lo spettacolo era notevole. A Milano c'era adirittura la giornata dello sfoggio, fissata per tradizione nella prima domenica di Quaresima. In quel giorno tutti i legni nuovi comparivano a Porta Renza e andavano sui Bastioni, lungo i Giardini, fino alla Cavalchino.

Era quello l'itinerario-tipo anche della passeggiata pomeridiana, l'ora in cui ai cavalli era dato il privilegio di portar lustro alle dame. Dalle eleganti vittorie, aperte e basse, le Litta, le Castelbarco, le Cicogna, le Visconti e le Borromeo distribuivano sorrisi e gareggiavano con le nuove rivali della 44borghesia: le Origoni, le Bocconi, le Erba, le Vimercati. Su tutte, comunque, dominavano la marchesa Ippolita d'Adda, detta "la sublime", che per prima sfoggiò un brougham, fatto arrivare appositamente da Parigi, e la corvina duchessa Melzi d'Eril, che teneva alto il gonfalone della vecchia aristocrazia sfoggiando postiglioni inappuntabili in calzoni di camoscio e giubba di velluto verde. Per gli uomini, la carrozza di proprietà diventava sempre più un fatto sportivo; il vanto consisteva nell'essere perfetti guidatori.



A Milano la gara si restringeva ad autentici fuoriclasse come il conte Prinetti che percorreva la via Palestro facendo andare al trotto i suoi magnifici titi a quattro. Il suo stile ricalcava quello del vecchio Carlo Valerio, unico a cimentarsi con tiri a sei e a dodici cavalli. Valerio si era imposto a suo tempo su ogni rivale vinvendo una scommessa col nobile Poldi Pezzoli e riuscendo a far manovra con un tiro a quattro nel piccolo cortile dell'Hotel Europa, in corso Vittorio Emanuele. Di queste braverie si parlava a lungo, tra esperti, e ogni città aveva il suo campione. Napoli era rappresentata dal principe Piedimonte, il solo che osasse scendere da Toledo abbordando al trotto la curva di via Chiaia, senza rallentare l'andatura.

Napoli "pazziava". L'aristocrazia, in fatto di scuderie, batteva quella di Parigi. Ci si rovinava per legni costosissimi, fabbricati in loco dai Bottazzi e dai Polito o importati dall'Inghilterra; come i Lauriere and Marner o dalla Francia, come i Binder.

I padreterno della carrozza portavano nomi famosi; erano i Pignatelli, i Gaetani di Piedimonte, i Compagna, i Siringano e, più tardi i Maffettone, i Buono, i Romanizzi, per non citarne che alcuni. Non guidavano carrozze, ma troni, e Matilde Serao prendeva nota, diligentemente, di chi trasportavano: «A bordo sono dame e damigelle: la duchessa Carolina Riario Sforza con grande cappello colore ciclamino e leggera veletta a tinta; la contessa Romanizzi Saluzzo, con cappello e manicotto di visone; la marchesa Filiasi Cellamare elegantissima in nero; Laura e Maria Gaetani di Roccamandolfi in lana scozzese azzurra e verde; le principesse di Gerace in lanetta blue e cappellino; donna Maria di Lanne tutta in bianco con ampio cappello di merletto nero. Tra tutte spiccava l'elegantissima figura della duchessa d'Aosta, con ampio cappello nero a larghe falde e stola di visone…. ».



Se Napoli aveva gli Aosta, Torino contava sui Savoia e su una tradizione di eleganza conservata a lungo, sia pure con maggiore discrezione. I romani dal canto loro, rivendicavano i diritti di anzianità dovuti – anche in fatto di carrozze – all'aristocrazia papalina. Il loro vanto era stato Don Marco Borghese la cui scuderia era nella piazza oggi trasformata nella galleria Sangiorgi ed ospitava più di cinquanta cavalli. Ai Borghese aveva fatto concorrenza solo il principe di Piombino, il cui cocchiere – Gaetano Ragazzini – passò alla leggenda conducendo per le vie di Roma un breack con un attacco di dodici pariglie.

A mezza via tra il vetturale e il proprietario, emergeva ancora, in quegli anni, la figura del cocchiere: un'istituzione. Cocchieri "si nasceva" e si entrava da ragazzi a servizio di grandi famiglie nelle quali si era accolti con particolari privilegi. Non ultimo quello di potersi lasciare andare a qualche intemperanza. Celebre quella del cocchiere del principe Ruspoli che in una sera di diluvio "dimenticò" il padrone nell'atrio di un teatro romano, al termine dello spettacolo. Quando finalmente si presentò, fu accolto da grida terribili: « Mascalzone, ignorante, è questo il modo di trattarmi? ». Al che il vecchio cocchiere rispose: «Ah sì? E allora per 'sta sera annerete a casa a pedagna! », e se ne andò frustando i cavalli.
Naturalmente non fu licenziato: tra gente di cavalli, si stabiliva spesso un rapporto speciale che superava le differenze di classe.
Quando il padrone parlottava col capo scuderia, la conversazione si svolgeva "alla pari", come in un consulto tra specialisti, appaiati nell'Olimpo equestre dal "divino sapere".

di Lucio Lami



Concorsi di tradizione e d'eleganza

Lo scopo di questi concorsi è di mantenere viva l'arte della guida con le redini lunghe, secondo la tradizione.Di diffondere questo sport, di promuovere la cultura, la conoscenza del ben attaccare e la conservazione del patrimonio artistico e storico museale rappresentato dalla carrozza.

Mantenendo, tuttavia, lo spirito agonistico che deve contraddistinguere tutta l'attività sportiva svolta dalla Federazione Italiana Sport Equestri.
I Concorsi di Eleganza sono manifestazioni di particolare prestigio, che si svolgono in aree recintate o comunque ben definite, preferibilmente all'interno di ville, parchi e ippodromi. Possono prendervi parte solo carrozze originali.



a cura di:
VILLA MANIN GRANDI EVENTI