

COCHES Y CABALLOS DE LOS PRÍNCIPES DE LA IGLESIA: NOTAS DE MOVILIDAD Y DISTINCIÓN DEL ALTO CLERO EN ITALIA (SIGLOS XVI-XIX)

Paolo COZZO

Università di Torino. Dipartimento di Studi Storici

El día 8 de diciembre de 1973, como manda la tradición en aquel día consagrado a la Inmaculada, el papa acudió a homenajear a la estatua de María erigida en Plaza de España por Pio IX en el año 1857¹.

En cambio, aquel año (año de “austeridad”: la falta de recursos petrolíferos había obligado al gobierno italiano a adoptar drásticas medidas de ahorro energético, como la prohibición de circulación de los vehículos a motor los domingos y los días festivos²), el papa Montini se fue a Plaza de España en coche³. Fue aquella la última vez que el romano pontífice usó aquel instrumento de transporte que, a partir del siglo XVII y hasta el primer cuarto del siglo XX (Pio XI fue, en efecto, el

¹ Tommaso Caliò, “Santità antiunitaria nella Roma di Pio IX”, en *L'Italia e i santi: riti e devozioni nella costruzione dell'identità nazionale*, Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2017, pp. 243-267, pp. 256-257.

² Vittorio Ianari, “L'Italia e il Medio Oriente: dal «neoatlantismo» al peace-keeping”, en *L'Italia repubblicana nella crisi degli anni Settanta*, 1, *Tra guerra fredda e distensione*, ed. Agostino Giovagnoli, Silvio Pons, Soveria Mannelli: Rubettino, 2003, pp. 383-395, p 393.

³ “Il papa all'Immacolata su un calessino scoperto”, *La Stampa*, 8 de diciembre de 1973, p. 10: «La visita di Paolo VI a Piazza di Spagna in carrozza si è voluta inquadrare nel clima creato dalle restrizioni petrolifere». El periódico de Turín puso la fotografía del papa en coche (bajo el titular “Anche il papa rinuncia all'auto”) en su portada.

primer papa en adoptar los automóviles por sus desplazamientos⁴), fue el predilecto por los sucesores de San Pedro.

Para darse cuenta de ello es suficiente mirar algunas imágenes de los pontífices del siglo XIX y de principios del siglo XX. Testimonian cómo el coche (en una época en la que “la carroza era un prodotto assolutamente perfetto: comoda, elegante, raffinata funzionale anche per lunghi viaggi”⁵) se introdujo en la iconografía del papado hasta inducir a un poeta de la mitad del siglo XIX, como Giuseppe Gioacchino Belli, a creer que nunca los soberanos pontífices habrían podido preferir sobre los tradicionales coches a caballo aquellos traccionados por las nuevas máquinas de vapor, porque «Si ffussi buona, er Papa saría er primo de mette ste carrozze a ccasa sua»⁶.

Sabemos que el tiempo habría corregido a Belli. La importancia de aquel binomio (coche a caballo – papa), desde su punto de vista, debía ser extendido a todos los príncipes de la Iglesia (es suficiente recordar otra poesía suya, titulada «La carroza d' un cardinale»⁷). Sabemos que esta relación caracterizó buena parte de la Edad Moderna, ya que -como veremos- desde el inicio del Seiscientos, los coches se convirtieron en el medio de transporte predilecto en la corte romana. Sólo un siglo antes, en el 1564, Pio IV intervino en consistorio para exhortar a los cardenales -Gaetano Moroni nos recuerda en su *Diccionario de erudicion historico-ecclesiastica*- «a no prevalerse de coches introducidos en aquel tiempo por algunas damas, pero continuar cabalgando con aquella majestad eclesiástica que mucho había sorprendido y gustado al emperador Carlos V, el cual, después de su vuelta de Roma a España, había dicho que la cosa que a él más le gustó en la capital del cristianismo fue la cabalgata con que los cardenales fueron a las capillas y a los consistorios»⁸.

⁴ Pier Luigi Bassignana, «Belve d'acciaio o ronzino a quattro ruote?», en Pierluigi Bassignana, Adriana Castagnoli, Marco Revelli, ed. *Storia fotografica dell'industria automobilistica italiana*, Torino: Bollati Boringhieri, 1998, pp. 63-85, p. 75.

⁵ Donatella Biffignardi, “Architettura in azione. L'arte carrozzeria dalle carrozze a cavalli alle automobili”, en *Carrozze regali. Cortei di gala di papi, principi e re (Reggia di Venaria. Citroniera Juvarriana, 28 settembre 2013 – 2 febbraio 2014)*, Milano: Silvana Editore, 2013, pp. 88-95, p. 88.

⁶ Giuseppe Gioacchino Belli, “Le carrozze a vapore” (15 de noviembre de 1845), en *I sonetti*, III, ed. Giorgio Vigolo, Milano: Mondadori, 1952.

⁷ Giuseppe Gioacchino Belli, *I Sonetti*, op. cit. II, , 1206 (9 de febrero de 1833).

⁸ Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 10, Venezia: Tipografia Emiliana, 1841, p. 116.

A través de esta apelación del papa Giovanni Ángelo Medici, podemos deducir que a mediados del siglo XVI los coches estaban difundiendo con gran rapidez y capilaridad en la Urbe, hasta provocar que el papa tuviera que poner freno a esta novedad que, sabemos, ya fue introducida en el siglo XV. La llegada de los coches no afectó inicialmente la primacía del caballo, que siguió representando el medio esencial de la movilidad del pontífice y de los príncipes de la Iglesia. El empleo del caballo por parte de los papas y cardenales tuvo, por lo demás, una tradición antiquísima, que hundió sus raíces en la Edad Costantiniana.

Los primeros testimonios parecen remontarse al siglo IV, cuando el papa Silvestre hizo su entrada en Roma sobre un caballo blanco, cuyas riendas fueron sujetas por el emperador Costantino (esta, al menos, es la imagen que ha sido transmitida desde el siglo XIII por una pintura de la basílica romana de los Santi Quattro Coronati)⁹. Sucesivamente, a caballo habrían ido el papa Damaso, el papa Leon Magno, que, justamente sobre su caballo, en el 452, se encontró con Atila y lo paró, salvando Roma de su furia (así, al menos, lo representó Rafael en los apartamentos de Julio II en el Vaticano), el papa Alejandro III (representado por Spinello Aretino, junto al emperador Federico Barbarroja y al doge de Venecia, de vuelta a Roma en el 1178), hasta llegar ya al papa Julio II¹⁰.

Que el “papa guerrero”¹¹ quisiera desplazarse a caballo es cosa sabida. Moroni, en su *Diccionario*, describe por ejemplo un viaje efectuado por el papa Della Rovere, siempre a caballo, en sus posesiones del Lazio, entre septiembre y octubre de 1505: Nepi, Civita Castellana, Viterbo, Fabrica, Caprarola, Tolfa, Ostia, para volver después a la Urbe, «precedido por el SS. Sacramento, el papa cabalgando con los cardenales»¹².

El binomio papa-caballo, que, en el caso de Julio II, tuvo una particular relevancia, no tiene que asombrar considerando que justamente al caballo fue vinculada una de las ceremonias más significativas de la majestad pontificia. Hablamos, naturalmente, de la cabalgata (*equitatio*), ceremonia por la que el nuevo pontífice tomaba posesión de su Iglesia (la basílica de San Juan de Letrán). Parece que la cabalgata fue

⁹ Sandro Barbagallo, “Mule, cavalli, lettighe e... carrozze: il trasporto dei pontefici nei corsi dei secoli”, en *Carrozze regali*, op. cit., pp. 32-40, p. 32.

¹⁰ *Op. cit.*, pp. 33-34.

¹¹ Massimo Rospocher, *Il papa guerriero. Giulio II nello spazio pubblico europeo*, Bologna: Il Mulino, 2015.

¹² Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 97, Venezia: Tipografia Emiliana, 1860, p. 148.

introducida en tiempos de Leon III, primer papa que, en el 795, fue coronado. Suspendida durante el periodo avignonés, fue de nuevo introducida tras el regreso de los papas a Roma; la última cabalgata de la posesión tuvo lugar en 1769, con el papa Clemente XIV¹³.

El recorrido, partiendo de plaza de San Pedro, se desarrollaba en el corazón de la Urbe: el Borgo, Puente Sant'Angelo, la Chiesa Nuova, Sant'Andrea della Valle, piazza del Gesù, Via Capitolina, el Capitolio, el Campo vaccino (el Foro Romano, entonces lugar de dehesa donde pastaban los animales), hasta a llegar al Laterano.¹⁴ El caballo del papa (que, normalmente, era blanco), estaba en centro de un sistema de símbolos e imágenes, cuyo fin era enfatizar el prestigio de la Sede Apostólica y la supremacía del romano pontífice dentro de la *Res publica christiana*¹⁵. En la Edad Media este intento se concretó en gestos ceremoniales de fuerte relevancia política.

Después de la coronación celebrada por el papa, el emperador, con el manto y la corona en la cabeza, le sujetaba el estribo al pontífice y, después de algunos pasos, él también montaba a caballo: las dos máximas autoridades del Occidente cristiano cabalgaban juntas de San Pedro hasta Castel Sant'Angelo, donde por fin se despedían. El mensaje simbólico de esta cabalgata, que iniciaba con el emperador en calidad de palafrenero del papa, fue evidente: enfatizar la condición vasallática del primero respecto al segundo¹⁶. No puede asombrar que esta ceremonia, evocadora de sugerencias de sabor medieval, se haya mantenido hasta 1530, cuando se practicó por última vez con ocasión de la coronación de Carlos V, y no en Roma, sino en Bolonia¹⁷.

La ruptura de la *res publica christiana*, acaecida justamente bajo el imperio de Carlos V, también supuso el fin de un ritual que, en la Edad Moderna ya pareció anacrónico. Sin embargo, sabemos que en la corte de Roma otros antiguos rituales basados en el caballo y dotados de aná-

¹³ Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, pp. 291-295.

¹⁴ *Descrizione del treno e ceremonie con le quali i sommi pontefici sogliono prendere il solenne possesso nella Basilica Lateranense in forma pubblica ; coll'aggiunta di simile descrizione del possesso in forma semipubblica e privata*, Roma: Giovanni Olivieri, 1846.

¹⁵ Agostino Paravici Bagliani, *Il bestiario del papa*, Torino: Einaudi, 2016.

¹⁶ Agostino Paravici Bagliani, *Le chiavi e la tiara: immagini e simboli del papato medievale*, Roma: Viella, 1998, pp. 63-77.

¹⁷ Roberto Righi, ed., *Carlo V a Bologna. Cronache e documenti dell'incoronazione (1530)*. prefazione di Emilio Pasquini; con un saggio storico-artistico di Giovanni Sassu, Bologna: Costa, 2000, p. 15.

logos intentos ideológicos persistieron -incluso en clave puramente simbólica- hasta los umbrales de la Edad Contemporánea¹⁸. Pensamos -por poner un ejemplo bien conocido- en el regalo de la hacanea por parte de los reyes de Nápoles como gesto de homenaje feudal al papa¹⁹.

Tal regla, que se remonta al siglo XIII (es decir a los tiempos de Carlos de Anjou, que por vez primera hizo homenaje a Clemente IV de un caballo blanco cargo de adornos de oro), contribuyó a subrayar la idea, tan querida por el papado, de que las tierras del Mezzogiorno italiano a partir de Sicilia, estaban sometidas en última instancia a la Iglesia y por ella atribuidas por investidura (y, por lo tanto, no cedidas) a un soberano temporal. Las dinastías que se habían alternado sobre el trono de Nápoles (los Angevinos, los Habsburgos, los Borbones), siguieron durante siglos mandando a Roma una hacanea, que el 28 junio de cada año (víspera de la fiesta de los príncipes de los Apóstoles), era protagonista de una solemne cabalgata conducida en la Urbe por el embajador del monarca²⁰. Sólo en la segunda mitad del Setecientos, el regalo de la hacanea y la consecuente ceremonia, fueron sacrificados en el altar del reformismo y del jurisdiccionalismo por el ministro Bernardo Tanucci, y luego eliminados definitivamente en vísperas de la Revolución francesa²¹.

En Roma, las solemnes cabalgatas no fueron nunca algo exclusivo de los papas. También los cardenales tuvieron una particular predilección por este ritual que tenían que observar por costumbre, para ir al consistorio público a recibir del papa el sombrero rojo.

Saludados por las salvas de cañón disparadas desde Castel Sant'Angelo, los nuevos cardenales, a grupa de caballos - o, más frecuentemente, de mulas - con gualdrapas y arreos rojos, partían de Santa Maria del

¹⁸ Francesco Cancellieri, *Storia de' solenni possessi de' sommi pontefici detti anticamente processi o processioni dopo la loro coronazione dalla Basilica Vaticana alla Lateranense dedicata alla Santità di N.S. Pio VII*, Roma: Luigi Lazzarini, 1802.

¹⁹ Martine Boiteux, "L'hommage de la chinea. Madrid-Naples-Rome," en Carlos José Hernando Sánchez, ed., *Roma y España: un crisol de la cultura europea en la edad moderna* (actas del Congreso Internacional celebrado en la Real Academia de España en Roma del 8 al 12 de mayo de 2007), Madrid: Sociedad estatal para la acción cultural exterior, 2007, vol. 2, 831-846.

²⁰ David Martín Marcos, "Ceremonial, representación y diplomacia en Roma ante la cuestión sucesoria de la Monarquía de España", en *I rapporti tra Roma e Madrid nei secoli XVI e XVII: arte, diplomazia e politica*, Roma: Gangemi, 2014, pp. 695-710, pp. 698-699.

²¹ Giuseppe Galasso, "*La fisolofia in soccorso de' governi*": la cultura napoletana del Settecento, Napoli: Guida, 1989, p. 343.

Popolo, acompañados por los demás cardenales del Sacro Colegio que participaban en la cabalgata pública, siguiendo una precisa etiqueta. Como recuerda Moroni en su *Diccionario*, «los cardenales cabalgaban por edad en parejas, primero los obispos con sus vicarios suburbicarios, luego los presbiteros, por último los diáconos, los cuales caminaban en orden inverso ya que precedían los más jóvenes y seguían los más mayores»²².

En el centro, cabalgaba el nuevo cardenal sobre mula adornada como el resto, servido por sus palafreneros. Las cabalgatas cardenales, podían desarrollarse también con ocasión de los funerales de otros purpurados (la última, en 1764, fue aquella para el decano del Sacro Colegio, Carlo Alberto Guidobono Cavalchini²³), o de príncipes forasteros fallecidos en la Urbe (son los casos, por ejemplo, del hijo del elector de Baviera, Felipe Maurizio, muerto en 1719, de la cónyuge polaca del pretendiente al trono de Inglaterra, Jaime III Stuart, María Clementina Sobieski, fallecida en 1735, o de Maria Luisa de Borbón-Parma, reina de España, cuyas exequias, en 1819, fueron las últimas celebradas con una cabalgata de la corte papal²⁴).

La aptitud de los cardenales a caballo tuvo relación naturalmente con su perfil personal, su rango, y los cargos de cada príncipe de la Iglesia. Para purpurados como Richelieu y Mazzarino, ocupados en el gobierno del Estado y a menudo en primera fila en los hechos bélicos en que fue implicada la monarquía francesa, el empleo del caballo fue a todos los efectos la regla de su movilidad²⁵.

A caballo también, y en orden militar, se encontró en la fase final de su compleja experiencia cardenalicia otro purpurado protagonista de una enredada guerra político-dinástica. Hablamos de Maurizio de Saboya, que después de la muerte de su hermano, el duque Vittorio Amadeo I protagonizó, junto a su otro hermano, Tommaso, una dura lucha contra la regencia de su cuñada, Cristina de Borbón, por el control del ducado saboyano²⁶. Pero se podría hablar también del cardenal Luis Antonio

²² Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 301.

²³ *Op. cit.*, p. 304.

²⁴ *Op. cit.*, p. 305.

²⁵ «Il passa en cet equipage ... à cheval, ayant l'épée au côté et deux pistolets à l'arçon de la selle, saisant voltiger son cheval et se vantant de savoir le métier de la guerre», René Richard, *Parallele du cardinal de Richelieu et du cardinal Mazarin contenant les anecdotes de leurs vies et de leur ministère*, Amsterdam: Jean Oosterwyk, 1716, p. 77.

²⁶ Paolo Cozzo, "Savoia, Maurizio di", en *Dizionario biografico degli Italiani*, Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2018.

Belluga y Moncada que, cuando fue obispo de Cartagena, en los años de la Guerra de Sucesión Española, no titubeó en apoyar militarmente en primera persona a Felipe V, convirtiéndose en «one of Philip's leading clerical supporters»²⁷.

Aquella de los cardenales “guerreggianti” (por citar el título de una obra del pintor florentino Giovanni Battista Vanni, realizada en los años ‘50 del Seiscientos²⁸), es sin embargo una categoría destinada a reajustarse entre los siglos XVII y XVIII, es a decir en un período en el que el alto clero, por su movilidad, abandona progresivamente el caballo en favor de otros medios: la camilla (justamente en camilla Clemente VIII se fue a Ferrara por la devolución del antiguo dominio estense, mientras Urbano VIII e Inocencio X utilizaban normalmente la camilla para sus desplazamientos en la Urbe)²⁹, y, sobre todo, el coche. Como se ha dicho, la orden de Pio IV a los cardenales para que siguieran utilizando el caballo tuvo que quedar ampliamente desoída si se atiende a que, décadas después, bajo el pontificado de Sixto V, el Senado romano fue obligado a asumir medidas para limitar el número de los coches que cada vez llenaban más las calles de la ciudad santa³⁰.

De hecho, a lo largo del siglo XVII, fue desapareciendo la resistencia respecto al empleo de los coches que, más bien, se volvieron progresivamente el medio de transporte privilegiado en la corte pontificia. A principio del Seiscientos, los cardenales Ludovisi y Barberini (ambos futuros papas, respectivamente Gregorio XV y Urbano VIII), se desplazaron a Benevento en coche³¹. Con un cortejo de 200 coches, se presentó en Roma el cardenal Maurizio de Saboya³² que, durante sus estancias en la Urbe (en la primavera del 1621, de mayo de 1623 a enero de 1627 y de junio de 1635 a octubre de 1638), trató de implementar el prestigio de la Casa de Saboya en el «teatro del mundo» con el propósi-

²⁷ Christopher Storrs, *The Spanish Resurgence 1713-1748*, New Haven & London: Yale University Press, 2016, p. 4.

²⁸ En ella se representó a cuatro cardenales a caballo: Richelieu, Mazzarino, Antonio y Francesco Barberini (los nietos de Urbano VIII); los otros dos caballeros, al lado de Richelieu, son el duque de Mantua, Carlos I Gonzaga Nevers y Giulio Sacchetti: Donatella Pegazzano, “I «Cardinali guerreggianti»: dipinti inediti di Giovan Battista Vanni per monsignor Lorenzo Corsi, en *Prospettiva* 153/154 (2014-2015), pp. 74-94. Vease una ficha técnica de la obra en <https://www.pandolfini.it/it/asta-0203/andlambda--14.asp>

²⁹ Sandro Barbagallo, “Muli, cavalli, lettighe...”, *op. cit.*, p. 34.

³⁰ Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 116.

³¹ *Op. cit.*, p. 117.

³² *Op. cit.*, p. 118.

to de conseguir para su linaje la promoción al título regio que habría permitido a los Saboya descollar en la escena italiana³³.

Si la magnificencia era una parte fundamental en las estrategias políticas y diplomáticas del príncipe saboyano, no puede asombrarnos que también el número y el boato de los coches a disposición de su corte fueran entendidos como factores de distinción. En la *Communis patria*, la comparación entre dinastías, *nationes* y estados se valió de un lenguaje simbólico del que también formó parte importante la cantidad y la calidad de los medios de movilidad. Así, si en 1650 el príncipe Ercole Trivulzio, en su calidad de embajador extraordinario de la reina Maríana de Austria, se presentó a la audiencia con Innocenzo X con 160 coches, el embajador de su marido Felipe IV lo hizo con 300 coches³⁴.

Que los coches, cada vez más ricos y pomposos (hasta el punto que en 1676 Inocencio XI invitó a los cardenales a evitar “las carrozas soberbias y las libreas pomposas, rogándoles ... dejar lejana la pompa excesiva, no conveniente al eclesiástico decoro”³⁵) iban a convertirse en los nuevos instrumentos de afirmación del prestigio y el poder, resultó bien evidente ya desde tiempos de Urbano VIII. Este papa, en 1625, año de su controvertida reforma del ceremonial, intervino para establecer la forma en la que los símbolos de la dignidad cardenalicia debían estar presentes sobre las carrozas que circulaban en la Urbe³⁶.

³³ Paolo Cozzo, “«Tutti i gran salti cominciano da Roma»: strategie sabaude per la promozione regia nella Roma del Seicento”, en Laurent Perrillat, ed. Couronne Royale. Colloque international autour du 300^e anniversaire de l’accession de la Maison de Savoie au trône royal de Sicile, Annecy, 12 et 13 avril 2013 (Annecy-Chambéry: Académie salésienne et le Laboratoire LLS, 2013), pp. 89-104. Desde la misma perspectiva puede leerse el viaje a Roma del embajador saboyano Guido Aldobrandino San Giorgio (1621), que el día 24 de octubre «si recò dipoi alla publica [udienza] accompagnato da molti prelati et cavalieri et da un corteggio di ottanta carrozze» (Giovambattista Adriani, *Memorie della vita e dei tempi di monsignor Gio. Secondo Ferrero Ponziglione referendario apostolico, primo consigliere e auditore generale del principe cardinal Maurizio di Savoia, con un saggio di lettere e monumenti inediti*, Torino: Ribotta, 1836, p.217).

³⁴ Filippo M. Lovison, “I giubilei del XVII secolo”, en Luigi Mezzadri, ed., *Giubilei e anni santi: storia, significato e devozioni*, Cinisello Balsamo: San Paolo, 1999, pp. 126-167, p. 153.

³⁵ Giuseppe De Novaes, *Elementi della storia de’ Sommi Pontifici co’ loro ritratti in rame da san Pietro fino al felicemente regnante Pio papa VI raccolti ad uso de’ giovani studiosi*, 5, Roma: Casaletti, 1788, p. 201.

³⁶ Giacinto Gigli, *Diario romano (1608-1670)*, ed. Giuseppe Rocciotti, Roma: Tuminelli, 1958, p. 93.

Una primera señal de distinción fue el moño rojo, que fue puesto sobre la cabeza de los caballos que tiraban de los coches de los purpurados³⁷. Una segunda señal fue el parasol rojo, que los cardenales tenían siempre en sus coches³⁸. Aunque para los cardenales hubiera sido prescrito el empleo de un tren de dos carrozas (que podían aumentarse a tres para los cardenales príncipes, pero que se reducían a una cuando el purpurado iba a las congregaciones o a audiencia del papa)³⁹, el aumento exponencial de los coches impuso también la necesidad de reglamentar la vieja cuestión de las precedencias, cuya importancia fue particularmente percibida en una “ciudad ritual” como Roma⁴⁰. En el tratado del Maestro de Cámara de Francesco Sestini, un capítulo entero fue dedicado al tema “del parar el coche”:

«I cardinali fanno fermar il cocchio ad altri cardinali, agli ambasciatori regi e agli ambasciatori regii e agli ambasciatori di Toscana e di Savoia. Sogliono ancora farlo fermare agli agenti di duchi serenissimi, a prelati, a baroni e a dame, ma non tutti e non a tutti. I cardinali adunque fanno fermare o ad altri cardinali o a dame o ad altri personaggi. Se ad altri cardinali, i più anziani son gli ultimi a fermare e i primi al partire. Se a dame, sono i primi a fermare e gli ultimi a partire; se ad altri personaggi, sono gli ultimi a fermare e i primi a partire. Quando il cardinale trovasse per istrada il santissimo sacramento, non solo smonta di cocchio, ma l’accompagna»⁴¹.

³⁷ Pietro Pianton (ed), *Enciclopedia ecclesiastica in cui trattasi della sacra scrittura, della dogmatica, morale, ascetismo, passioni, vizii, virtù, diritto canonico, liturgia, riti, storia ecclesiastica, missioni, concilii, eresie, scismi, biografia e bibliografia ecclesiastiche ... compilata da una societa di ecclesiastici*, 2, Venezia: Girolamo Tasso, 1855, p. 417.

³⁸ Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 120. También Gioacchino Belli en su soneto *Er passo de le carrozze* (18 de enero de 1837) mencionaba el uso del parasol rojo por los cardenales: «*Quante carrozze pe Strada Papale! Chi è questo che jje porteno l’ombrello/ co ddu’ fiocchi appoggiato a un ancinello?*»/ «*È un papastro*». «*E ssarebbe?*» «*Un cardinale*» (*I Sonetti*, III, *op. cit.*, 2492).

³⁹ Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 120.

⁴⁰ Maria Antonietta Visceglia, *La città rituale. Roma e le sue cerimonie in età moderna*, Roma: Viella, 2002.

⁴¹ Francesco Sestini, *Il maestro di camera, di nuovo ricorretto secondo il cerimoniale romano et in quest’ultima impression di diversi errori emendato*, Venezia: Zaccaria Conzatti, 1671, pp. 93-94. La primera edición de la obra de Sestini es de 1634.

El tratado también tomó en consideración el caso del encuentro entre un cardenal en coche y otros cardenales a pie: «Se il cardinale trovasse ... altri cardinali a piedi, smonta anch'egli a fare i soliti complimenti, e quando si sono licenziati, suol camminare un poco prima di rimontare». Si, en cambio, había encontrado «qualunque altro personaggio, non suole smontare, quando non voglia parlargli di qualche affare»⁴². Al final,

«se più di un cardinale fosse in una carrozza ed incontrasse ambasciatori e baroni a quali fosse solito fermarsi, il più anziano, che sarà nel primo luogo, suol domandare al cardinale padrone della carrozza se egli sua fermare a tal signore, e rispondendo di sì, il detto anziano accenna che si fermi, ed ancora che si parta»⁴³.

Dando cuenta de tales costumbres del siglo XVII, Moroni evidenció en su *Diccionario* cómo con el paso del tiempo esta compleja etiqueta se fue simplificando notablemente; así se puede entender cómo en el siglo XIX, esta ya se hubiera reducido al simple saludo entre cardenales que, cruzándose en coche, quedaban en el habitáculo, o bajaban la ventanilla según la importancia del personaje que se encontraba. Las únicas excepciones a esta regla venían representadas por el encuentro con el Santo Sacramento o con el soberano pontífice: en aquellos casos, para los cardenales era obligado bajar del coche⁴⁴.

La progresiva simplificación de la etiqueta vinculada al coche debe ser leída en paralelo al incremento y a la difusión de su empleo. En el siglo XVIII, el coche parece no tener rivales ya en la curia romana. También los papas, que hasta la mitad del Seiscientos utilizaron a menudo la camilla en sus desplazamientos, adoptan sistemáticamente las carrozas. Así, los apologetas de Benedicto XIII, solían celebrar la piedad de aquel papa recordando como “yendo aquel pontífice en coche por Roma, rogado bendecir algunos enfermos, bajó del coche para atender esta piadosa búsqueda”⁴⁵.

Benedicto XIV dio un nuevo impulso al uso de los coches que, bajo su pontificado y los de sus sucesores, alcanzaron una particular elegancia gracias al abundante empleo de dorados, laqueados, decoraciones pictóricas, terciopelos, sedas, brocados, etc. Para tener una idea de la

⁴² *Op. cit.*, p. 94.

⁴³ *Op. cit.*, pp. 94-95.

⁴⁴ Gaetano Moroni, *Dizionario di erudizione storico ecclesiastica*, 10, *op. cit.*, p. 118.

⁴⁵ *Ibidem*.

riqueza de estos coches es suficiente admirar los ejemplares custodiados en la colección de los Museos Vaticanos⁴⁶.

Preferido por los desplazamientos dentro de la Urbe, el coche lo fue aún más para los viajes largos como el realizado por Pío VI en 1782 a Viena⁴⁷. Llegado a Neustadt, José II subió al coche papal, a bordo del cual hicieron solemne entrada en la capital austriaca⁴⁸. En cambio, mucho más dramáticos fueron los desplazamientos que el propio Pío VI y su sucesor, Pío VII, tuvieron que afrontar en coche para alcanzar Francia, como prisioneros de Napoleón.

La literatura apologética ha enfatizado el carácter “martirial” de estos viajes, en los que los coches (pequeños, incómodos, en todo caso inadecuados para el transporte del vicario de Cristo), se convertían en un instrumento de castigo para los pontífices⁴⁹. Los pequeños coches, cerrados con llave, en que fueron obligados a atravesar llanos, colinas y montañas para alcanzar Francia⁵⁰, fueron imágenes simbólicas de la reclusión infligida al papado por una modernidad que se tenía cada vez más como mortal enemiga de la Iglesia y del orden social y político que había articulado.

Es en esta perspectiva de neta aversión a lo moderno que caracteriza gran parte de la Iglesia y de la cultura católica del siglo XIX en la que se introduce, también por lo que atañe a la movilidad del alto clero, el anhelo a la conservación y al rechazo de las novedades de que hemos visto un ejemplo en los versos de Belli. La aversión contra el empleo del motor en los medios de transporte sólo es el indicio de una más amplia

⁴⁶ Algunos de estos coches fueron expuestos en Venaria, como la “berlina pontificia di gala con trono” (Roma 1825), cfr. ficha técnica de la misma en Sandro Barbagallo, *Carrozze regali, op. cit.*, pp. 136-139), o la “berlina di gran gala” del papa León XII (IDEM, “Mule, cavalli, lettighe e... carrozze”, *op. cit.*, p. 37).

⁴⁷ Una larga descripción del viaje en Francesco Gusta, *Viaggi dei papi, aggiuntovi un ragguaglio del regnante Pio VI fino al suo felice ritorno in Roma*, Firenze: Tofani, 1782, pp. 162-214.

⁴⁸ *La storia dell'anno 1790. Divisa in quattro libri. Ne' quali si narrano il proseguimento della rivoluzione di Francia...*, Venezia: Rossi, 1791, pp. 121-122.

⁴⁹ Jean-Marc Ticchi, ed., *Le voyage de Pie VII à Paris pour le sacre de Napoléon (1804-1805): religion, politique et diplomatie*, avec une préface de Jacques-Olivier Boudon, París: Honoré Champion, 2013.

⁵⁰ Véase, por ejemplo, la descripción del ascenso y bajada de la colina de Tenda por Pío VII en 1809, en Gian Michele Gazzola, “Pío VII, il papa passato sette volte in Piemonte”, en Gian Michele Gazzola, ed., *Il passaggio di Pio VII e la premessa per la Diocesi di Cuneo*, Cuneo: Primalpe, 2011, pp. 14-44, pp. 27-30.

hostilidad hacia lo nuevo que parece caracterizar la historia de la Iglesia en la Edad Moderna y Contemporánea⁵¹.

Sin embargo, se trataba de una novedad que, en espacios de tiempo más extensos y con modalidades propias y específicas, la Iglesia ha sabido siempre hacer suya, reelaborándola en beneficio propio y proyectándola hacia el horizonte funcional de sus intereses. Así, de las advertencias de Pio IV contra el empleo de los coches a las imágenes de Francisco sobre sobrios utilitarios, pasando por un rico catálogo de *papamobili* utilizados por los pontífices en la segunda mitad del siglo XX, podemos intuir que, como en muchos otros ámbitos, también aquel de la movilidad del alto clero se ha desarrollado en dicotomía entre lo antiguo y lo moderno, entre memoria e innovación o, para usar las categorías del Vaticano II, de tradición y puesta al día⁵².

Las cifras rojas que comparecen hoy sobre las matrículas blancas de los coches del papa y de los cardenales⁵³, recuerdo de los rojos arcos que un tiempo distinguieron los caballos y los coches de la corte de Roma, son todavía un símbolo elocuente de aquella simbiosis entre pasado y presente de que la Iglesia es, aun y siempre, intérprete.

⁵¹ Maria Lupi, “Le Chiese cristiane nella modernità”, en Emanuela Prinzivalli (dir.), *Storia del Cristianesimo*, 4, *L’età contemporanea* (ed. Giovanni Vian), Roma: Carocci, 2014, pp. 123-178.

⁵² Daniele Menozzi, “Il papato da Pio IX a Giovanni Paolo II”, en Giuseppe Alberigo, Giuseppe Ruggieri, Roberto Rusconi (dir.), *Il Cristianesimo. Grande atlante*, vol. 1, *Dalle origini alle chiese contemporanee* (ed. Roberto Rusconi), Torino: Utet, 2006, pp. 413-432.

⁵³ Marcello Gallina (con la collaborazione di Carlo Bellini), *Le Targhe della Città del Vaticano*, Genova: Liberodiscrivere, 2011.