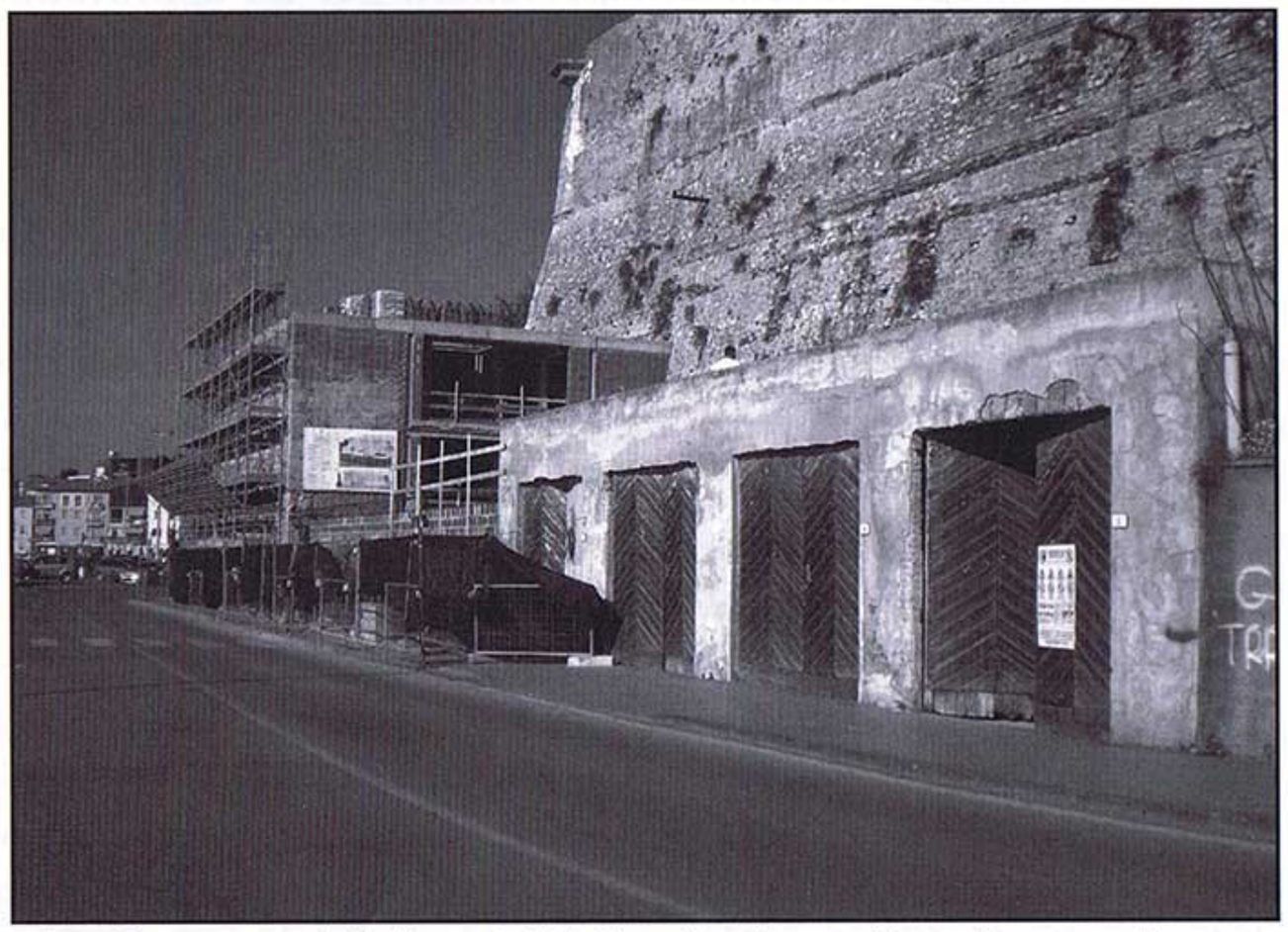
# LE SCUDERIE E I CAVALLI DI NAPOLEONE NELL'ESILIO ELBANO

*di Giancarlo Molinari*

I lavori in atto per il riuso del fatiscente complesso dell'ex "gattaia", voluti dal Comune e dalla Provincia, sono frutto di decisioni che non hanno tenuto in considerazione le aspettative della maggioranza della popolazione di Portoferraio la quale si attendeva, invece, come del resto sottolineava un nostro editoriale (cfr. n. 92/2011), "il recupero integrale dei valori architettonici cinquecenteschi e la demolizione dell'orrendo cubo in cemento armato iniziato nel 1923 per rifornire di gasolio le navi militari". Nel 2007 (cfr. n. 81) questa rivista aveva già manifestato riserve sulla decisione ancora allo stato di progetto e c'era tempo per riconsiderarla e tornare indietro.



*Le infrastrutture della "gattaia" di Portoferraio con i lavori in corso d'opera. Da più parti se ne desiderava la demolizione perché l'area potesse essere restituita alla dimensione architettonica originaria, facendo così riemergere, in tutta la loro imponenza, i bastioni su cui poggiano.*

Occorre osservare che Portoferraio è ormai assuefatta a veder manipolata la parte storica e resta insensibile anche quando strade, scalinate o piazze vengono lasciate nel degrado o ingombrate con arredi e decori che mal si addicono alla sua peculiarità architettonica.

Tornando al complesso interessato dai lavori, c'è stato un momento in cui quattro portoni del fabbricato più basso, adibito a magazzino, erano stati tappezzati con manifesti a tema napoleonico, presto rimossi perché smembrati dal vento. La presenza inaspettata degli "imperiali" cartelloni aveva suscitato le congetture più disparate e qualcuno si era chiesto se stessero ripristinando, a scopo museale, le scuderie di Napoleone in vista delle celebrazioni del prossimo bicentenario.

*I portoni dei magazzini della "gattaia" tappezzati con manifesti napoleonici.*

Già, perché quando Napoleone giunse in esilio nel 1814, avvertì la necessità di trovare un posto idoneo per realizzarvi le scuderie dove far alloggiare i cavalli. Dentro le mura della città non vi erano spazi sufficienti e la soluzione più consona venne individuata nel marfaraggio della tonnara. Occorreva, però, superare un ostacolo: la pesca del tonno, che allora veniva effettuata nella rada di Portoferraio, era data in concessione e l'affittuario, certo Pellegro Senno, aveva assoluto bisogno delle strutture a terra per continuare ad esercitare l'attività. Napoleone ritenne più pressanti le sue esigenze e, senza tanti complimenti, lo fece sfrattare.

Il colonnello del Genio Vincent, che in un memoriale riporta in tali termini l'episodio, osserva che l'Imperatore, in quell'occasione, incurante delle rimostranze dell'interessato, si dimostrò davvero ingiusto e liquidò, oltretutto, la faccenda sottolineando, con tono caustico, che l'espropriato era talmente ricco da potersi ricostruire altrove i suoi magazzini.

André Pons de l'Herault, Amministratore delle miniere di ferro elbane, dapprima ostile e poi vicino a Napoleone, in una suo scritto conservato negli archivi di Carcassonne, respinge le considerazioni del Vincent e, con disappunto, rimarca che quelle del colonnello erano soltanto maldicenze. Secondo il Pons le cose andarono in maniera ben diversa. Riferisce, infatti, che la Municipalità, avendo invano cercato terreni per i locali che necessitavano all'Imperatore, orientò l'attenzione sui fabbricati del marfaraggio e Napoleone incaricò lo stesso Vincent di ispezionarli per un approfondimento. Questi si recò sul posto ed effettuò le verifiche, accompagnato dal Senno e dallo stesso Pons. Il Senno aveva timore che si volesse giungere alla rescissione del contratto d'appalto e, pur lamentandosi, si dichiarò disponibile a trattare, in cambio di un indennizzo. L'Imperatore lo fece chiamare e si accordò direttamente con lui. E allora, si è chiesto il Pons, perché il Vincent ha tenuto quell'atteggiamento così critico sulla vicenda? Semplice a spiegarsi: costui aveva presentato a Napoleone un proprio progetto per le scuderie, ma venne scartato, il che ferì la suscettibilità del colonnello del Genio la cui permanenza all'Elba sarebbe durata ancora per poco, in quanto richiamato in Francia dal nuovo Governo.

Entra ora in gioco un altro Vincent, il capo sellaio che, insieme a vecchi amici del periodo elbano, venne in seguito interpellato da Pons de l'Herault affinché gli rilasciasse una testimonianza da utilizzare per la stesura di un'opera storico-apologetica su Napoleone e, particolarmente, sull'effimero regno dell'Isola d'Elba.

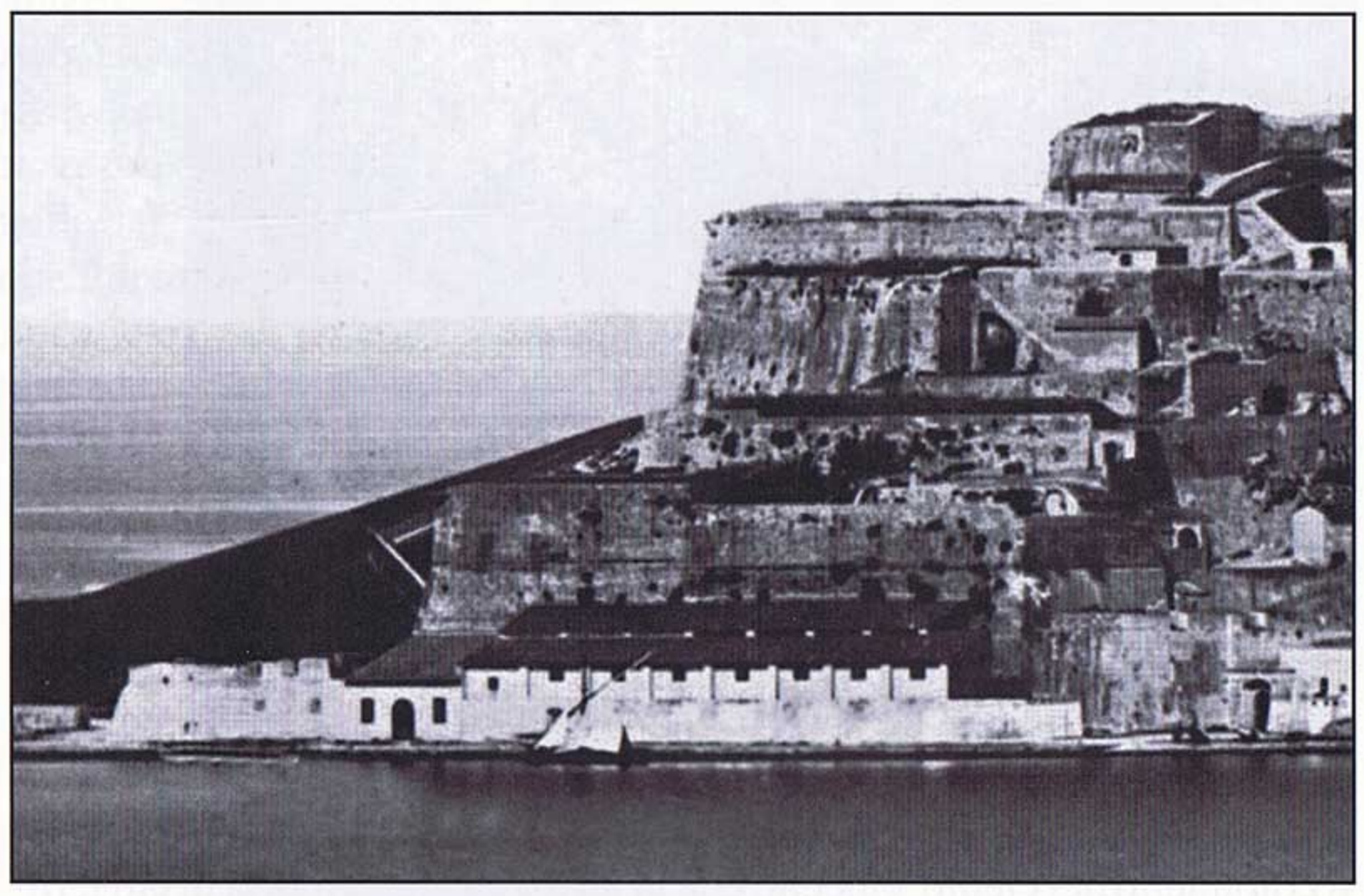
Vincent non si lasciò pregare e le memorie che gli fece recapitare costituiscono, per quanto i riferimenti appaiano in taluni casi approssimativi a causa del tempo trascorso, un documento di assoluta importanza per conoscere l'organizzazione delle scuderie e attingere notizie sui cavalli che Napoleone portò all'Elba.

Tra i fabbricati del marfaraggio - si rileva dal resoconto del Vincent - vi era una vasto magazzino che venne lastricato e vi fu realizzata, nella sua lunghezza, una scuderia per ospitare i cavalli dell'Imperatore con divisori di legno disposti in due file opposte, separate da un ampio corridoio. La scuderia, provvista di mangiatoie, abbeveratoi, canali di scolo, era illuminata da alti finestroni sul mare. Un lato era addossato a un capannone della stessa profondità che servì per alloggiarvi i cavalli dello squadrone dei lancieri polacchi.

In fondo alla scuderia si trovava uno stanzone rischiarato da quattro grandi finestre ad altezza d'uomo, prospicienti il mare. Vi furono collocati: un lungo banco da lavoro, piani d'appoggio e scaffalature per le selle, le gualdrappe, le briglie, i finimenti, con l'identificazione del nome dei cavalli cui appartenevano. Due ambienti con finestre servirono: uno, per collocarvi le bardature dei cavalli dei lancieri, l'altro, per allestirvi un'officina dotata di fucine, mantici, morse, incudini, tornio per i mozzi e attrezzi diversi. Una corte, all'estremità del capannone dei Polacchi, venne adoperata per le ferrature dei cavalli e per ulteriori attività che dovevano svolgersi all'aperto. Ovviamente non mancavano i depositi per il foraggio.

Questi edifici, ben riparati ai piedi dei bastioni, uscendo dalla porta della darsena (porta che oggi, purtroppo, non esiste più), furono sapientemente adattati al loro speciale impiego. Chi li andava a visitare - annota Pons de l'Herault - ne riceveva una favorevole impressione.

L'organizzazione delle scuderie venne regolamentata da Napoleone con le stesse modalità e attribuzioni



*In primo piano i fabbricati dell'ex marfaraggio della tonnara trasformati nelle scuderie di Napoleone, come apparivano alla fine dell'800. A destra, in linea con l'attuale molo del Gallo, si nota la porta di accesso alla darsena , non più esistente.*

già in uso in quelle imperiali di Parigi. Gli addetti, ammessi a libro paga dal tesoriere Peyrusse, comprendevano:
1 veterinario (Lhuillier), 1 sellaio capo (Vincent), 2 sellai in seconda, 1 carraio, 1 maniscalco, 2 cocchieri di prima classe, 6 palafrenieri, 3 postiglioni, 2 brigadieri di scuderia che si occupavano dei cavalli dell'Imperatore, 3 battistrada, uno dei quali, Louis Chauvin, aveva il comando delle scuderie agli ordini dell'anziano furiere di palazzo M. Baillon.
La dotazione complessiva all'Elba, fra cavalli e muli, stando alla conta di Vincent, aveva raggiunto le 101 unità, così ripartite: 23 cavalli da sella e 68 cavalli da tiro per le carrozze; il rimanente, compresi 4 muli, per vario utilizzo.
Una più completa conoscenza della materia oggi la possiamo ricavare dall'importante opera di Philippe Osché, con la collaborazione di Frédéric Künzi: "*Les chevaux de Napoléon*", Aosta 2002. Il volume identifica, infatti, 1500 cavalli entrati nell' *"Équipage de selle"* delle scuderie imperiali. Ciascun cavallo è presentato e collocato nel suo contesto storico, sottolineando: la provenienza, la razza, il temperamento, le qualità e il destino, talora tragico.
Relativamente ai cavalli da sella, riporta Osché, Napoleone aveva condotto con sé in esilio: *le Cuchillero, le Gladiateur, le Gonzalve, l'Ingénu (più noto come le Wagram), l'Intendant, l'Intime, le Madère, le Roitelet, le Tauris.* Nell'isola ne procurò altri dodici: *le Canibal, le Caressant, le Concierge, le Courtisan, le Duc, l'Éclair, l'Écolier, l'Étourneau, le Fainéant, le Favori, l'Harang e l'Elboise,* una giumenta dal mantello grigio con la quale era solito effettuare percorsi attraverso la macchia e per le erte. Tutti questi cavalli lo seguirono nella fuga in Francia.
Vincent cita nomi di altri cavalli da sella che Osché, nel suo elenco, non considera venuti all'Elba, fra cui l'Héliopolis e l' Euphrate, utilizzati dai Generali Bertrand e Drouot.
Andiamo a conoscere da vicino, avvalendoci delle indicazioni di Osché e di Vincent, i cavalli da sella, ospitati nelle scuderie di Portoferraio, più cari a Napoleone, alcuni dei quali hanno condiviso con lui momenti esaltanti della sua epica vicenda.

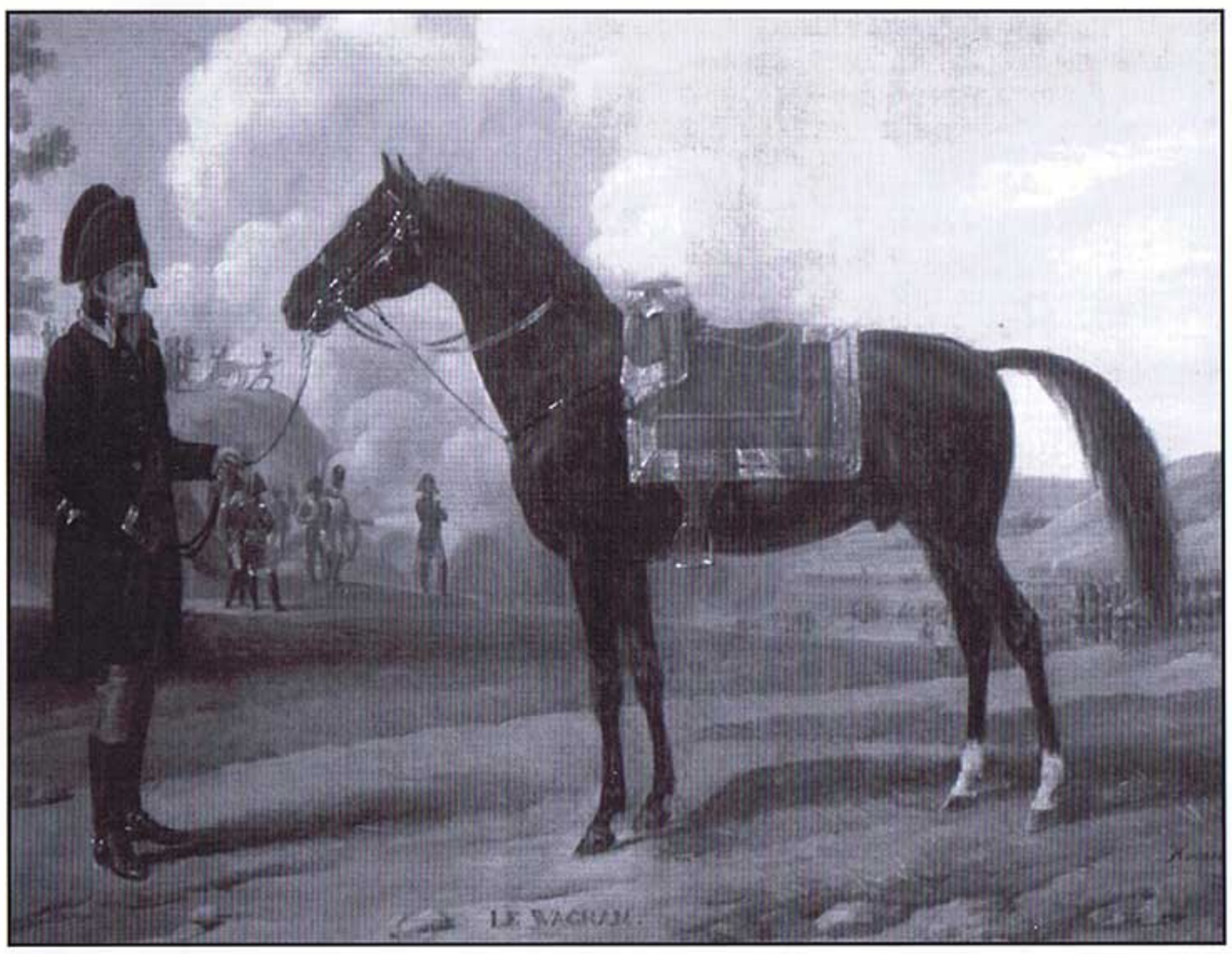
***Le Cuchillero.***
Sauro spagnolo, vigoroso, alto 1,40 m., con una lunga macchia bianca sul muso. Proveniente dalla scuderia di Giuseppe Bonaparte, entrò in quella imperiale nel luglio 1808 all'età di 9 anni. Gli venne cambiato il nome in *Cordoue* dallo stesso Napoleone. Per l'indole tranquilla e socievole era stato destinato all'imperatrice Maria Luisa, attesa invano all'Elba. Rientrato in Francia, il cavallo venne riformato il 15 aprile 1815.

***Le Gladiateur.***
Baio navarrino, dal mantello marrone scuro, di struttura robusta e dal temperamento un po' testardo, alto m. 1,46. Seguì Napoleone dopo la seconda abdicazione (22 giugno 1815) fino a Bordeaux, poi fece parte delle scuderie di Luigi XVIII, con il nome di *Pompadour*. Nel febbraio del 1817 diventa proprietà di un mercante in cambio di un altro cavallo.

***Le Gonzalve.***
Cavallo spagnolo, baio dorato, con una macchia bianca sulla fronte e la balzana agli arti posteriori. Di grande corporatura, misurava m. 1,51. Fu presente nelle Campagne di Spagna e di Russia. Durante quella di Francia, l'Imperatore lo montava a Brienne quando, nel corso della battaglia (29 gennaio 1814), la palla di un fucile spezzò di netto una delle redini, la sinistra. Dopo il soggiorno isolano venne riformato, in Francia, l'8 aprile 1815.

***L'Ingénu*** (più noto come le *Wagram*),
Cavallo di razza austriaca dal pelo nero lucido, con una leggera macchia bianca sulla fronte, una pronunciata

balzana negli arti posteriori. Di corporatura robusta, misurava 1,47 m. e presentava il caratteristico "naso arcuato". Regalato dall'Imperatore d'Austria, entrò nell'"Équipage de selle" l'8 giugno 1810 all'età di 5 anni. Inizialmente Napoleone gli dette il soprannome di "*Mon cousin*" cambiato, però, in *Wagram*, a ricordo della storica vittoria contro gli Austriaci. Partecipò alla Campagna di Russia e condivise la disastrosa ritirata. Il capo sellaio Vincent riferisce che quando Napoleone scendeva nelle scuderie a Portoferraio, di norma due o tre volte a settimana, il cavallo lo riconosceva, nitriva e batteva alternativamente gli zoccoli per attirarne l'attenzione. L'Imperatore, allora, gli si accostava e, abbracciandolo, gli porgeva con la mano una zolla di zucchero dicendogli: "*Te voilà, mon cousin!*". Il 18 giugno 1815 *le Wagram* fu presente nella battaglia di "Mont Saint-Jean", più nota come quella di Waterloo. L'8 novembre 1821 passò alle scuderie di Roule, sobborgo di Parigi, con il nome di *Ingenu*.



*"Le Wagram", ovvero "l'Ingenu", in un dipinto di Horace Vernet, (dal volume di Philippe Osché: "Les chevaux de Napoléon", Aosta 2002).*

***L'Intendant.***

Pure questo era un cavallo austriaco, dal mantello di un colore grigio argentato. Donato a Napoleone dall'Imperatore d'Austria, venne assegnato all'"*Équipage de selle*", assieme al Wagram, all'età di 8 anni. Dall'andatura regolare, malgrado zoppicasse leggermente, era molto apprezzato dallo stesso Napoleone che lo cavalcava per le riviste o per le entrate in città. I granatieri gli si erano affezionati e lo accarezzavano chiamandolo Coco. Rientrato dall'Elba, cadde malato a Gap e un mese dopo fu in grado di riprendere "servizio" alle Tuileries. Morì di carbonchio il 1° luglio 1819.

***Le Madère.***

Baio spagnolo dal mantello scuro con tre balzane, marchiato sull'anca sinistra da un cerchio attraversato da una freccia con la punta rivolta verso il basso. Cavallo dinamico, misurava 1,45 m. Acquistato nell'agosto del 1813, fu ammesso nelle scuderie di Versailles il 30 novembre all'età di 5 anni. Venne riformato l'8 aprile 1815 dopo il ritorno dall'Elba.

***Le Roitelet.***

Secondo il Masson, si trattava di un sauro di grossa corporatura, un incrocio fra un cavallo inglese e una giumenta del Limosino (una regione della Francia). Venuto dall'Italia, con molta probabilità dalle scuderie del Viceré Eugenio de Beauharnais, entrò nei ranghi della *Grande Armée* il 1° maggio 1812. E' con Napoleone a Vilnius durante l'avanzata verso Mosca dove, il 2 ottobre 1812, lo monta per un'uscita all'interno della città conquistata.

Alla battaglia di Lützen del 2 maggio 1813, nel bel mezzo di una mischia, l'Imperatore, con la spada in pugno, stava passando tra i ranghi delle truppe di linea in groppa a *Roitelet*, quando un proiettile nemico li prese di striscio e poco ci mancò che si rovesciassero tutti e due. Il cavallo piegò gli arti posteriori e il proiettile gli sfiorò un garretto staccandogli, con il pelo, un lembo di pelle.

Un altro episodio vide protagonisti entrambi. Il 20 marzo 1814 ad Arcis-sur-Aube, nel corso della battaglia, una granata con la miccia accesa cadde vicino a un gruppo di soldati i quali indietreggiarono spaventati.

L'Imperatore era poco distante, ma non si spostò. Allo scoppio della granata, *Roitelet* fece un balzo e si gettò di lato scaraventando Napoleone a una decina di passi. Questi, rialzatosi da terra, recuperò il cavallo dicendogli: «Andiamo, noi non conosciamo la paura!» e ripartì subito al galoppo. A Portoferraio, quando Napoleone faceva la periodica visita alle scuderie, non mancava mai di controllare se nella cicatrice di *Roitelet* fosse ricresciuto il pelo e, accarezzandolo, esclamava: «Eh! ce la siamo scampata bella noi due!».

***Le Tauris.***

Cavallo arabo, dal mantello grigio pomellato e argentato, molto dinamico, alto 1,47 m. Acquistato in Russia il 1° settembre 1809 per 700 rubli, entrò nelle scuderie imperiali all'età di 7 anni. Era strutturato a misura idonea per l'Imperatore. Nel corso della Campagna di Russia è quello che ha montato più spesso. All'indomani della battaglia della Moskova, percorre con lui molte volte il campo di battaglia e attraversa il villaggio di Borodino. Il 16 settembre 1812, in mezzo all'incendio di Mosca, *le Tauris* trasporta Napoleone fuori dalla città, a Kalauga, e successivamente gli salva la vita in un'imboscata tesa dai Cosacchi nelle nevi dell'Ucraina.

Con questo cavallo Napoleone, il 27 novembre, alle 11 di sera, passa la Beresina, lo cavalca a Lipsia nell'ottobre 1813 e lo monta nella Campagna di Francia del 1814.

Durante il viaggio verso l'esilio elbano, essendosi l'animale azzoppato a Saulieu, venne reclutato sul posto il veterinario Lhuillier perché lo prendesse in cura e si trasferì anche lui sull'isola.

Sarà proprio *le Tauris* a condurre Napoleone nell'avanzata trionfale dal Golfo Juan a Parigi e lo seguirà nella disfatta di Waterloo.

Alla Malmaison, il 29 giugno 1815, al momento della partenza per Sant'Elena, l'Imperatore lo affida alle cure di M. le Baron de Montaran, uno dei suoi scudieri, proprietario di un luogo di riposo per cavalli a Brazeux (nel Comune di Vert-le-Grand). F. Masson e lo stesso Vincent riferiscono che Montaran lo faceva passeggiare ogni mattina, conducendolo a mano, attorno alla colonna della *Grande Armée*, in *Place Vendôme*, a Parigi. *Le Tauris* fu sepolto nel "*Cimitiére aux chevaux*" del possedimento di Brazeux.

*Napoleone monta "Le Tauris" durante una rivista della Guardia alle Tuileries, ( part. da un dipinto di Horace Vernet, Museo statale Ermitage, San Pietroburgo).*

Per concludere, sorge spontanea una domanda: Napoleone era un buon cavaliere?

Secondo Osché, Napoleone non saliva in maniera accademica perché non ebbe il tempo di imparare a farlo convenientemente e l'arte dell'equitazione è lunga e richiede dedizione. Montava a cavallo con istinto, sprofondando nella sella con le gambe penzolanti. Non conosceva che il galoppo e sovente andava "a briglia sciolta", ragione per la quale è rimasto vittima di brutte cadute nel corso della sua carriera militare.

Si deduce, pertanto, al contrario di quanto vuol far credere l'iconografia (il quadro del David che lo raffigura mentre valica il San Bernardo ne è un tipico esempio), che Napoleone, nonostante tutti i cavalli posseduti, non è stato di certo un provetto cavaliere.