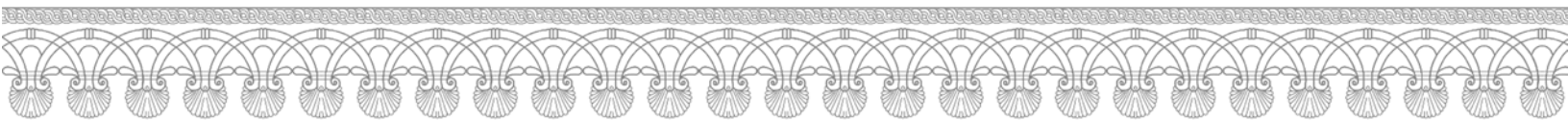


# RESTAURO DEI CARRI DELLA TOMBA REGOLINI-GALASSI



- ❖ [La tomba Regolini-Galassi e i suoi carri](#)  
*Maurizio Sannibale*
- ❖ [La ricostruzione dei carri Regolini-Galassi](#)  
*Adriana Emiliozzi*
- ❖ [I carri principeschi nell'Italia antica](#)  
*Adriana Emiliozzi*
- ❖ [Direzione e Collaboratori del Progetto](#)

## La tomba Regolini-Galassi e i suoi carri

Maurizio Sannibale

La tomba Regolini-Galassi costituisce uno dei contesti più ricchi e significativi per il periodo Orientalizzante in Etruria. Ma il suo pregio non si esaurisce solo sul piano estetico. Gli aspetti formali legati al rituale funerario, gli elementi simbolici che emergono dall'esame delle singole suppellettili e dalla loro associazione e disposizione, assumono un valore esemplificativo e al contempo analogico di un intero complesso cerimoniale che accompagnava nella vita, come nella morte, i principi etruschi.

La tomba, ubicata nella necropoli del Sorbo a Cerveteri, venne scavata tra il 16 e il 24 aprile del 1836 ad opera dell'arciprete Alessandro Regolini e del generale Vincenzo Galassi, che avevano ottenuto regolare licenza. La struttura, in parte ricavata nella roccia e in parte costruita con blocchi, era coperta da un tumulo monumentale di 48 m di diametro: un *dromos* (corridoio), che in realtà aveva la funzione di anticamera, immette nella camera di fondo destinata alla sepoltura principale. I due ambienti, coperti con una falsa volta ad ogiva in filari di blocchi progressivamente aggettanti, erano separati da un basso muro che chiudeva parzialmente il passaggio, lasciando aperta una finestra a scopo rituale.

Due ambienti minori a pianta ellittica, cosiddetti celle (o "nicchie"), sono scavati ai lati dell'anticamera. La cella di destra custodiva una grande olla in ceramica che conteneva i resti di un individuo incenerato. La cella sinistra non accoglieva sepolture ma oggetti di corredo di controversa identificazione: tra questi figurano le preziose patere e la coppa fenicie istoriate in argento dorato, altrimenti attribuite alla camera di fondo.

La camera di fondo era riservata a una donna inumata, di rango elevato, che non è esagerato definire di stirpe regale, dal ricco corredo personale costituito da gioielli di raffinatissima fattura, vasellame d'argento e di bronzo, stoffe intessute di lamine d'oro decorate.

Nell'anticamera erano disposti il letto funebre in bronzo, fastosi arredi di uso rituale e con riferimenti alla pratica aristocratica del banchetto e al potere gentilizio.

Questa tomba più antica, databile tra il 675 e il 650 a.C., venne successivamente inglobata in un tumulo più imponente di diametro maggiore, includente altre cinque tombe (cosiddette periferiche), che continuò a essere usato almeno fino alla prima metà del V sec. a.C., probabilmente dalla stessa nobile famiglia. Naturalmente l'attenzione dei predatori antichi e moderni si concentrò sulle tombe più recenti che palesemente si aprivano lungo il perimetro del tumulo, mentre la tomba più antica rimase celata e inviolata per 26 secoli, sino al 1836.

Tra gli svariati preziosi della defunta, spiccano la straordinaria fibula da parata, il cosiddetto "pettorale", i bracciali e la collana in oro e ambra, nei quali ritroviamo applicate, nella versione più

raffinata e virtuosa le tecniche principi dell'oreficeria etrusca, a partire dalla granulazione, ma anche la lavorazione a sbalzo con punzoni, la realizzazione di fili e catenelle.

Recentemente (4 aprile 2013) l'attenzione sulla tomba è stata richiamata con la presentazione nei Musei Vaticani dell'installazione di realtà virtuale elaborata nel *Progetto Etruscanning* (in collaborazione con Allard Pierson Museum, Amsterdam, CNR – ITABC, Visual Dimension, Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale, CNR – ISMA) che ha avuto come finalità quella di reinserire il corredo, ricontestualizzandolo, all'interno della monumentale struttura architettonica tuttora esistente.

La tomba non fu scavata con criteri scientifici e la natura e la disposizione del corredo vennero ricostruite a posteriori. La perdita di dati resta purtroppo incolmabile e irreversibile, dato che le descrizioni che si sono succedute nei primi anni dopo la scoperta sono purtroppo vaghe e talvolta contraddittorie e in alcuni punti non corrispondono nemmeno ai disegni che le accompagnarono.

La prima pubblicazione della Tomba Regolini Galassi si deve a L. Canina (*Descrizione di Cere Antica*, Roma 1838) che riproduce la prima pianta con la disposizione del corredo. È proprio qui che troviamo per la prima volta la descrizione di un carro, a prova che qualcosa fu notato all'atto della scoperta. In realtà nel 1836 furono anche raccolte parti relative alle ruote, le lamine di rivestimento in bronzo decorate ed altri componenti funzionali e di ornamento che, con il senno di poi, sappiamo pertinenti a più di un veicolo. Nonostante ciò, la presenza di carri nella tomba Regolini-Galassi rimase a lungo uno degli aspetti più nebulosi, dato che a lungo scomparve dalle pubblicazioni anche l'unico carro che era stato riconosciuto ai tempi della scoperta.

Si giunge così ai primi anni del Novecento, quando tra il 1907 e il 1912, il paletnologo Giovanni Pinza farà ricostruire un carro monumentale sormontato da una sedia da parata, e una biga, nel suggestivo salone cinquecentesco che ospita la Regolini-Galassi.

Queste ricostruzioni saranno rivisitate intorno al 1947 da Luigi Pareti, nel pubblicare la sua nota monografia sulla tomba. Il carro si ridurrà a poco più di un carrellino per il trasporto del letto funerario e la sua sedia da parata rimarrà un trono alquanto singolare e privo di riscontri, mentre la biga acquisterà maggiore consistenza materica con un verosimile richiamo al tipo greco, pur restando lontana da una corretta restituzione.

Ogni epoca ha pertanto lasciato la sua impronta nella restituzione dell'immagine della tomba e conseguentemente nella sua interpretazione. La presenza o meno di un elemento nel corredo comporta infatti il riconoscimento non solo di aspetti estetici e funzionali ma anche di specifiche valenze simboliche e rituali.

I carri, prima intravisti, poi negati e infine riscoperti e reinterpretati costituiscono un elemento fortemente caratterizzante dell'apparato funerario nelle tombe di personaggi di rango. La lettura della tomba Regolini-Galassi, che è stata affrontata nell'ultimo secolo, non ha potuto prescindere da questa presenza e generazioni di archeologi hanno dovuto misurarsi con tale realtà.

Lo sviluppo delle conoscenze sui carri etruschi, intensificatosi allo scorcio del XX secolo, ha sollecitato un prudente riesame delle ricostruzioni sino ad allora presenti nel museo e che, pur nel loro patente anacronismo, rientravano ormai nell'immaginario consolidato della tomba.

Non ultime emergevano le esigenze conservative e di esame particolareggiato per saggiare la reale consistenza di quanto era pervenuto. Infatti l'insieme dei materiali originali che si vedeva assemblato nelle ricostruzioni era stato restaurato nell'Ottocento con metodi non scientifici per poi essere revisionato nei primi decenni del Novecento.

Il progetto fu avviato a partire dal 2002, grazie a un finanziamento dell'associazione "Patrons of the Arts in the Vatican Museums". La prima fase, preceduta da accurati rilievi e documentazioni fotografiche, ha visto lo smontaggio delle vecchie ricostruzioni del 1947 e il restauro conservativo delle parti originali. Il primo oggetto che ha raggiunto i laboratori è stata la biga, seguita dal carro funerario, il cui restauro conservativo delle parti originali verrà concluso già alla fine del 2003. A questo punto era necessario rintracciare le altre parti rimaste nascoste dei primi due veicoli, sia quelle mascherate sotto altra forma, come nel caso del "trono", sia quelle rimaste isolate e non ancora identificate tra i frammenti minori del magazzino.

Lo studio per il progetto di ricostruzione dei carri, che ha portato all'identificazione di ben tre esemplari, è ripreso agli inizi del 2011, grazie alla decisiva collaborazione della dott.ssa Adriana Emiliozzi. Nel 2012, anche il "trono" lasciava definitivamente il museo, dopo che vi era stato esposto per un secolo esatto. L'ultimo anno è stato dedicato alla parte esecutiva del restauro e della ricostruzione, nonché al completamento delle indagini archeometriche e dell'apparato documentario, con i risultati che oggi andiamo a presentare.



# La ricostruzione dei carri Regolini-Galassi

Adriana Emiliozzi

Il progetto è stato formulato ed eseguito in partecipazione tra il Reparto per le Antichità Etrusco-Italiche dei Musei Vaticani (curato da Maurizio Sannibale) e l'Istituto di Studi sul Mediterraneo Antico del Consiglio Nazionale delle Ricerche (diretto da Paola Santoro), dove lo studio dei veicoli etruschi ed italici è in essere fin dagli anni Novanta del secolo passato ad opera di Adriana Emiliozzi.

I dubbi sulle vecchie ricostruzioni della biga e del carro a quattro ruote, che spiccavano nelle vetrine della Sala Regolini-Galassi del Museo Gregoriano Etrusco, sono emersi ben presto, così come per altra via si è fatta strada la proposta di reinterpretare l'originaria destinazione delle lamine bronzee a suo tempo montate sulla appariscente sedia da parata o "trono".

Alla separazione di tutte le parti metalliche dai vecchi supporti lignei e al loro restauro ha fatto seguito il progetto grafico di ricostruzione di tre veicoli, un cocchio, un calesse ed un carro da trasporto, mentre scompariva la grande sedia.

La nuova versione della biga si distingue nel panorama etrusco-italico per la completa aderenza alla tipologia greca, prima intravista solo per le tipiche ruote a quattro raggi. Oggi ne riconosciamo i tratti peculiari nella pianta rettangolare della cassa, nella sua larghezza atta ad ospitare due occupanti affiancati anziché stanti l'uno dietro l'altro, nella forma delle ringhiere e, particolarmente, nella presenza di un giogo che si apponeva al dorso e non al collo dei cavalli, testimoniando per questo esemplare il tipo di trazione per il petto, consueto nel mondo greco ed eccezionale in quello etrusco-italico.

Anche il carro da trasporto ha cambiato aspetto, passando dalla vecchia ricostruzione a quattro ruote a quella attuale a due ruote. L'altro paio di ruote che esso includeva apparteneva in realtà ad un terzo veicolo depresso nella tomba, decorato con le lamine a soggetto animalistico a suo tempo utilizzate per immaginare, ricostruire ed ornare l'inverosimile sedia da parata.

Questo terzo veicolo era un calesse, di un tipo noto sia da raffigurazioni sia da ritrovamenti di resti metallici originali, in tombe dove faceva coppia con il più comune cocchio.

La realizzazione delle moderne strutture in legno dei tre carri – pur aderendo alla forma antica con notevole approssimazione – è stata concepita essenzialmente come supporto degli antichi resti metallici, mentre si è evitato di riprodurre quella componente essenziale che in origine era la pelle, conciata e cruda, usata sia per chiudere l'abitacolo di biga e calesse sia per rinforzare con legature le connessioni a incastro delle parti strutturali di tutti e tre i veicoli.

La funzione di rappresentare quasi in tutto l'antica realtà è stata infine demandata ad elaborazioni virtuali tridimensionali, colorate secondo gli antichi materiali.



# I carri principeschi nell'Italia antica

Adriana Emiliozzi

Quando si parla di carri etruschi a tutti viene in mente quel capolavoro della categoria che è il Carro da Monteleone di Spoleto, espatriato a New York nel 1903. Viene anche a mente la Biga di Castro scoperta nel 1967 ed ora esposta nel Museo Archeologico Nazionale di Viterbo, ma possiamo aggiungere i pannelli bronzei del carro da Capua ora al Petit Palais di Parigi e di almeno altri tre da quel ricchissimo complesso tombale che, scavato agli inizi dell'Ottocento a Castel San Mariano presso Perugia, è andato incontro a un destino tragico, essendo i reperti letteralmente disseminati tra l'Italia, la Germania, la Francia, l'Inghilterra e la Danimarca.

I sontuosi rivestimenti metallici di questi esemplari, decorati con scene figurate sbalzate e finemente incise, hanno generato nel vasto pubblico la errata convinzione che i ritrovamenti di carri siano casi eccezionali o, quanto meno, che un veicolo deposto nella tomba di un magnate etrusco – o italico, perché il caso di Monteleone, per esempio, chiama in causa l'antica alta Sabina – dovesse essere appariscente come quelli che abbiamo appena ricordato.

Gli archeologi di mezza Italia (diciamo “mezza” perché in alcune antiche regioni, come ad esempio la Magna Grecia, non si usava seppellire i carri nelle tombe) sanno invece che non c'è necropoli di un qualche rilievo tra il 750 e il 475-50 a.C. che non abbia restituito da un paio a una dozzina di tombe con carro, dove gli antichi veicoli – fatti generalmente di solo legno e pelle - sono testimoniati in altissima percentuale dai soli rinforzi metallici delle ruote: cerchioni, fasciature di mozzi, acciarini. Ciò non toglie che anche al più scarso dei resti di carro debba attribuirsi il solo valore simbolico espresso da tutti gli altri: quello di indicatore del rango tra le classi dominanti nel periodo più fecondo dell'economia etrusco-italica.

Gli Etruschi, i Latini, i Falisci, i Sabini, gli Umbri, i Piceni e gli altri popoli italici insediati allora nelle moderne regioni Toscana, Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo nell'Italia centrale, Emilia Romagna, Lombardia e Trentino-Alto Adige al Nord, Campania e Basilicata al Sud condividevano l'usanza di deporre nella tomba di un capo – o anche della consorte – i veicoli appartenuti a lui e alla sua famiglia, come prerogativa di rango.

Durante il periodo detto orientalizzante (comprendente tutto il VII secolo a.C.), le sepolture dei membri dell'élite etrusca sono spesso racchiuse entro tumuli monumentali e i veicoli a ruote, usati in vita dai proprietari, sono deposti nelle camere funerarie insieme a troni, apparati per il consumo delle carni nei banchetti e servizi per il consumo del vino nei simposi, a testimonianza di uno stile di vita aristocratico mutuato dal mondo vicino-orientale. Durante il VI secolo i carri non fanno più parte degli arredi funebri nelle necropoli delle grandi città. L'usanza si attarda invece nei centri non ancora

urbanizzati, come a Castro presso Vulci o a Castel San Mariano presso Perugia, da dove vengono gli splendidi carri da parata rivestiti di bronzo.

Nella tecnologia applicata ai veicoli in ambito etrusco e in ambito italico non sono state rilevate significative differenze, e tutti i reperti a nostra disposizione si prestano ad essere studiati unitariamente. Gli studi finalizzati alle ricostruzioni sono iniziati nei trascorsi anni '90 in Italia, presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche. I primi risultati sono confluiti nel 1997 nel catalogo della mostra *Carri da guerra e principi etruschi*, dove un censimento aggiornato ha quasi raddoppiato la consistenza numerica fino ad allora conosciuta, che con i successivi scavi archeologici supera ormai le 300 unità.

Le ricerche di quegli anni hanno permesso di capire che i veicoli a due ruote deposti nelle tombe erano di due tipi, spesso associati: il carro da guidare stando in piedi ed il calesse da guidare stando seduti. Il primo tipo era usato dagli uomini per recarsi al campo di battaglia, alla caccia, alle corse o per sfilare nelle parate; la sua funzione era dunque simile a quella del *currus* romano (biga, triga o quadriga), che in italiano possiamo chiamare cocchio. Il secondo tipo, tirato non da cavalli ma da due muli o asini, era usato anche dalle donne e serviva nella vita quotidiana per brevi o lunghi tragitti, con o senza bagaglio, oltre che per le cerimonie, anche nuziali. La funzione di questo secondo tipo è assimilabile a quella del *carpentum* romano; per una più facile comprensione lo chiamiamo in italiano calesse, anche se il termine può apparire improprio, dato che nei tempi moderni si intende per calesse un carretto a due stanghe laterali tirato da un solo animale.

Il calesse era meno veloce del cocchio sia per le diverse prestazioni degli animali del tiro – che, ricordiamo, erano muli o asini – sia in taluni casi per le caratteristiche strutturali del traino: se il cocchio era sempre dotato di un asse fissato sotto al pianale e di mozzi che permettevano alle ruote di girare attorno ai suoi bracci cilindrici, il calesse aveva talora un sistema ad asse rotante: in questo caso i mozzi entravano nei bracci a sezione quadrangolare e rimanevano fissi, mentre l'asse girava sotto al pianale imprimendo il movimento alle ruote.

Grazie alle ricerche per la ricostruzione dei veicoli provenienti dalla Tomba Regolini-Galassi, siamo in grado oggi di conoscere dal vero anche un terzo tipo di carro a due ruote, quello con pianale lungo un paio di metri, utilizzato nel quotidiano per il trasporto pesante. In occasione dei funerali, carri di questo tipo venivano parati per la cerimonia di trasporto del morto e talora sepolti insieme ad esso.



## *Direzione del progetto*

Dott. Maurizio Sannibale  
*Archeologo, Curatore del Reparto per le Antichità Etrusco-Italiche, Musei Vaticani*

Dott.ssa Adriana Emiliozzi  
*Archeologa, Ricercatrice Associata CNR-ISMA*

## *Collaboratori del progetto*

Arch. Dott.ssa Dalia Lamura  
*Libera professionista: per l'esecuzione delle ricostruzioni grafiche progettate dalla Dott.ssa Adriana Emiliozzi e per le elaborazioni virtuali tridimensionali*

Sig. Alessandro Ferradini  
Sig. Antonio Giglio  
*Restauratori, liberi professionisti: per il restauro conservativo delle parti originali della Biga e del Carro nella ricostruzione del 1947*

Sig. Carlo Usai,  
*Restauratore, libero professionista: per l'esecuzione delle strutture dei carri, montaggio dei resti metallici antichi e supplemento di restauri, comprese le parti originali già del Trono*

Prof. Ulderico Santamaria  
*Responsabile del Laboratorio di Diagnostica, Musei Vaticani,*  
Dott. Fabio Morresi  
*Assistente del Laboratorio di Diagnostica, Musei Vaticani: per le indagini archeometriche*

Dott. Leonardo Di Blasi  
*Archeologo, Reparto per le Antichità Greche e Romane, Musei Vaticani,*  
Dott.ssa Elena Foddai  
*Archeologa, libera professionista,*  
Dr. Giampaolo Luglio  
*Archeologo, libero professionista: per i rilievi grafici di ornati ed accessori metallici*

Sig. Pietro Zigrossi  
Sig. Alessandro Bracchetti  
Sig. Luigi Giordano  
Sig. Giampaolo Capone  
*Fotografi, Laboratorio Fotografico, Musei Vaticani: per le fotografie*

