

EL CABALLO ANDALUZ Y LA ESCUELA ESPAÑOLA DE EQUITACIÓN DE VIENA

Xavier SELLÉS FERRANDO
Embajada de España en Austria

1. La magia de los corceles blancos. Una pequeña introducción histórica

Los caballos lipizzanos no necesitan de ningún marco porque ni son imagen ni espejo del pasado. En cualquier parte del mundo en la que dancen los caballos blancos, siempre serán ellos mismos, tanto más cuanto que, ante esa su danza, su jinete, que por lo demás es señor y amo de la fuerza y la belleza de estos caballos, se convierte en la conciencia de un todo sincronizado.

Los caballos blancos de Viena no necesitan de un marco; y sin embargo, uno está tentado de afirmar que no es si no en esta gran sala de actos de Viena –de la que se dice que es una de los más bellas de todo Occidente– que se pensó, se construyó y compuso para ellos, en donde nuestros caballos ven resaltada al máximo su belleza. El salón de actos que Fischer von Erlach terminó de construir para los caballos blancos en el año de 1735 es, sin embargo, más que un marco: incluso sin la presencia de los caballos es una auténtica sinfonía de piedra y estuco, aunque eso sí, alcanza su máximo relieve cuando en él los caballos blancos ejecutan sus danzas a los acordes de la música de Mozart y de Johann Strauss.

Bajo la luz amarilla de las gigantescas arañas de cristal que cuelgan del techo, el blanco de la sala adquiere la calidez de la luz solar, de manera que uno cree que las 46 columnas de la sala sostienen algo más que la simple galería del recinto en la que lo único oscuro que hay entre tanta claridad es una placa que reza: “Por orden de Carlos VI, hijo del Emperador Leopoldo I, esta escuela imperial de equitación se erigió en el año de 1735 bajo la dirección del Director General de Construcciones y Presidente de las Cuadras de la Corte, el conde Gundaker Althann, creándose tanto para la enseñanza y el ejercitamiento de la juventud noble como para la equitación y la guerra.” Así es como consta en la misma y, cuando los jinetes entran en la pista montados sobre sus caballos, su saludo continúa dirigiéndose al retrato de quien la hizo construir, el emperador Carlos VI. En los tiempos aciagos del *Anschluss* (anexión alemana de Austria), durante el período nacional-socialista, cuando a los jinetes de la Escuela de Equitación se les quiso imponer el saludo hitleriano, se resistieron tenazmente a adoptarlo. En aquellos tiempos, se consiguió que el sombrero de dos picos sólo se levantara, con un movimiento comedido, ante Carlos VI y nada más que ante él.

El *spanischer Reithstall*, el picadero español, deriva su nombre de los antepasados arábigo-andaluces de sus corceles, que ya aparecen mencionados en las fuentes escritas austríacas del año 1572. No sería sino algo más tarde que los caballos blancos se convertirían en lipizzanos, cuando en el año 1580, el archiduque Carlos, hijo del emperador Fernando, decidió hacer construir una cuadra en Lipizza, que entonces pertenecía a Austria y que actualmente forma parte de Eslovenia.

En aquel tiempo no se ahorraron gastos en la adquisición de los caballos. Aun hoy puede leerse en un documento del emperador, al que el tiempo ha vuelto amarillo, que a través del banco de los Fugger, en dicho año se transfirió al conde de Khevenhüller, embajador imperial en Madrid, la cantidad de 5726 *gulden* o florines y 25 *kréutzers*, cantidad destinada a la compra de caballos de España.

Es en Lipizza –topónimo que significa en esloveno “Pequeño Tilo”–, con sus pendientes ventosas y su pobre suelo cárstico donde los nobles caballos conservaron toda su fuerza e inteligencia. Tras el hundimiento del Imperio del Danubio, se les tuvo que buscar en la pequeña Austria un nuevo hogar, en el que las yeguas pudieran parir a sus potros y los jóvenes sementales pudieran crecer hasta que su capa oscura adquiriera su reluciente color blanco. Para ello se escogió Piber, situado en la región de Estiria, cerca de Graz, su capital.

No todos, ni con mucho, se destinan a la Escuela de Equitación de Viena. Sólo los más listos, los más hermosos, en una palabra los mejores, cambian, –después de cumplir su cuarto año de vida– su pasto frugal en la alta montaña por la cuadra, cargada ya de tradición en Viena y con ello, su despreocupada libertad por el adiestramiento en la Alta Escuela. Largo y arduo es el camino que tiene que recorrer un semental “crudo” –como lo llaman los jinetes– hasta convertirse en un caballo “bailarín”, capaz de entusiasmar a todo el mundo. De la misma manera que el joven semental que llega de los pastos tiene que aprender a llevar la silla de montar en su dorso y el bocado en la boca, también el jinete tiene que averiguar cuál es el carácter de su blanco corcel y cuál tiene que ser el mejor método para enseñarle la Alta Escuela, algo que para él todavía se halla en un futuro lejano. Antes el joven semental tendrá primero que aprender a moverse, sujeto de una larga cuerda, a lo largo de las paredes de la Escuela de Equitación Invernal, y sólo al cabo de algunos meses, el jinete podrá sentarse por primera vez sobre él. En el momento en que esto acaece, puede decirse que el corcel ha pasado de la guardería a la escuela elemental. Aquí aprenderá todo lo que un caballo, al que más tarde va a montar un jinete, debe aprender, o sea a reaccionar a la presión de las piernas de su jinete, al desplazamiento del peso del hombre que lleva montado en la silla y a la fusta.

Sin embargo, el arte por el arte, la apoteosis, en una palabra, del arte de los corceles blancos es el trabajo con las riendas largas. El caballo danza con gracia, ejecutando las andaduras y movimientos que ha aprendido, sin que el jinete esté montado en su silla y le pueda dar instrucciones con las ayudas. El caballo ejecuta solo los pasos, los pasos laterales y los giros, y lleva a cabo las piruetas, sólo.

2. La Escuela de Equitación de la Corte imperial ha superado todas las crisis a lo largo de sus más de 400 años de existencia

Cuando los italianos, que se habían realineado a tiempo entre los vencedores, pretendieron, tras el desmoronamiento de la monarquía danubiana, hacerse con la manada que le había quedado a la pequeña Austria (17 yeguas) y que se hallaba en Lipizza, le llegó ayuda desde la Suiza neutral: fue así como la Austria residual conservó para sí los lipizzanos, de la misma manera que éstos conservaron su nombre de lipizzanos a pesar de que su nuevo hogar se hallaría en la yeguada federal de Piber, en la Estiria occidental.

A mitad del siglo XX, los caballos blancos volvieron a verse amenazados por un fin inminente: cuando en 1945 la Segunda Guerra Mundial ya tocaba a su fin, en medio de grandes horrores y padecimientos, la cuadra de Viena se refugió en la Austria superior; ahí iba a encontrar un amigo abnegado: el general americano Patton, quien puso a los caballos blancos bajo su protección personal. Y también la yeguada, que en 1942 se había trasladado a Hostau, en Checoslovaquia, fue llevada de regreso a Austria por los coroneles Reed y Podhajsky, el director de la Escuela Española de Equitación de aquellos tiempos, para lo que tuvieron que soportar peligros y aventuras. Esta operación de salvamento, que acaeció en los últimos días de la Segunda Guerra Mundial, recibió el nombre de “Operación Cowboy”, y permitió, al colocar a la yeguada bajo la protección de una escolta militar de los Estados Unidos, que ésta tuviera vía libre hasta el oeste a través de la frontera germano-bohemia, porque, de otro modo, los rusos, que también querían hacerse con los lipizzanos, habrían impedido su salida del territorio checo. Las aventuras de esta azarosa huida se llevaron posteriormente a la pantalla con el título de *El milagro de los corceles blancos* y gracias a ella, fueron millones de personas de todo el mundo las que llegaron a conocer a los caballos de Viena, los caballos blancos de Austria.

En 1983 estalló repentinamente una epidemia de origen vírico en Estiria, a consecuencia de la cual murieron 30 caballos de la yeguada federal de Piber. Sólo sobrevivieron 38 yeguas y, como sentenció el doctor Jaromir Oulehla, un veterinario de reconocido prestigio, que prácticamente salvó la Escuela de Equitación de su desaparición, razón por la que se le nombraría su nuevo director, con 30 yeguas lipizzanas no puede sacarse adelante ni proseguir la cría de lipizzanos porque los caballos están estrechamente emparentados entre sí. Dado que los lipizzanos no tienen contacto con otros caballos, no pueden, en consecuencia, fabricar los anticuerpos necesarios para defenderse de ciertas enfermedades. El principal factor de riesgo es la consanguinidad que, en lo fundamental, sólo puede superarse evitando los parentescos demasiado próximos. Una crianza sustentada en unas 40 yeguas tiene que desembocar por la fuerza en la consanguinidad con todas las consecuencias negativas que la misma acarrea: en la actualidad, la yeguada cuenta con unas 90 yeguas de cría. En todo el mundo ya sólo quedan, como máximo, 500 yeguas lipizzanas de cría, razón por la cual se fundó la Asociación Internacional de Lipizzanos.

Sin embargo, si los lipizzanos han sido capaces de sobrevivir a Napoleón, a la caída de la monarquía, a las dos guerras mundiales y a otros muchos cataclismos y

cosas, también lo serán de superar la epidemia de ERP. Se ha elaborado un nuevo programa de cría, controlado informáticamente, para evitar el incesto y las malformaciones genéticas. Hoy en día, la yeguada cuenta con la imponente cantidad de 240 lipizzanos, sanos y vivaces. Más de la mitad de los caballos machos se llevan a Viena para ser formados en la Escuela de Equitación. Las yeguas se llevan a los caballos, para ser montadas, entre su segundo y tercer año de vida.

El embarazo de una yegua lipizzana suele durar alrededor de 330 días. Resulta del todo comprensible que la cubrición tenga lugar en el momento más idóneo para que el nacimiento del potro tenga lugar en la época del año más favorable para él desde la perspectiva del clima. Por lo general, los lipizzanos austriacos suelen nacer antes de la llegada de los meses del verano: nacen, por tanto, en medio de una naturaleza que se halla en su estado más exuberante. Hasta el tercer día el potro no saldrá del paridero para efectuar su primera excursión al aire libre, que, naturalmente, hará en compañía de su madre. Será entonces cuando se le abrirá la cartilla descriptiva o reseña, una especie de registro que acompañará al caballo todo el resto de su vida. La reseña se realiza al tercer día porque, de acuerdo con una experiencia que nos llega de muy antiguo, es al tercer día cuando mejor puede inferirse el futuro del caballo en lo que respecta a las particularidades de su cuerpo. “Mírese detalladamente un caballo al tercer día, decían los árabes antiguamente, y después, otra vez, cuando cumpla su tercer año de vida.”

No todos los caballos lipizzanos son blancos en el mismo momento de su nacimiento: hoy en día los hay también negros o zainos y alazanes. Las leyes de Méndel empiezan a actuar algo más tarde, una vez cumplido el sexto año de vida. En junio tiene lugar la inspección definitiva, en la que una comisión pasa revista a todas las yeguas, tanto a las jóvenes como a las que ya han sido madres, y a todos los potros y sementales. Esta comisión decide qué yeguas tresañales se dedicarán a la cría, qué sementales irán a los Establos Imperiales (*Stallburg*) de Viena e incluso cuáles de ellos serán vendidos. A finales de octubre se produce el traslado a Viena de los, por término medio, diez sementales escogidos –en Viena sólo hay sitio para 70– y a Piber el de las yeguas de cría de la misma edad. El índice de embarazos era del 20% antes de la epidemia de EVA y actualmente se sitúa alrededor del 70%.

Ya en el año 2000, el Ministro de Agricultura creó el marco legal para separar la Escuela Española de Equitación de la administración pública. El 1 de enero del 2001 se puso a la venta la escuela, tras convertirla en una sociedad independiente a la que se devolvió el nombre original: Escuela Española de Equitación de la Corte (*Spanische Hofreitschule*). Está claro que, con este paso, en “la Española” va a entrar un nuevo espíritu. “Queremos hacer de ‘la Española’ una empresa moderna y floreciente, conservando la tradición y siendo plenamente conscientes de la especificidad que representa el capital de esta sociedad”, declaró el secretario general del ministro. En este espacio de tiempo –unos seis u ocho años– tendría que ser posible asegurar la viabilidad económica de la Escuela y la yeguada de Piber basándose para ello en las marcas, de reconocida fama mundial, Lipizzanos y Escuela Española de Equitación de la Corte.

Con motivo del cuatrocientos aniversario de la Escuela Española de Equitación, que siempre ha mantenido vivo todo lo antiguo y que en los tiempos de la República sólo borró de su tradición las palabras “de la Corte” (palabras que, sin embargo, se han reintroducido en el momento de proceder a su privatización), los caballos blancos no sólo ejecutaron su propio ballet en la Hofburg o Palacio Imperial de Viena, sino también en los jardines del Palacio de Schönbrunn y en la *Stadthalle* (Palacio de Deportes).

3. Los lipizzanos siempre a punto. Son reliquias estatales que se veneran solemnemente. El famoso ejercicio matutino (*Morgenarbeit*)

Mira, mira los caballitos. Algunos niños, y también algunos turistas de Viena, ponen unos ojos de asombro delante del Palacio Imperial, cuando llegan los lipizzanos. Se les hace atravesar la calle para llevarlos al picadero desde sus establos.

No fue hasta principios del siglo XVIII cuando, finalmente, pudo acometerse la construcción de esta obra. El emperador Carlos le encargó a uno de los arquitectos más famosos de su época, Johann Bernhard Fischer de Erlach, los planos de una escuela de equitación de invierno. El resultado gustó al emperador. Pero el genial arquitecto falleció un año después, con lo que, como ya se sabe, fue su hijo y discípulo, Joseph Emanuel, el que terminó la ejecución de la obra en sólo tres años. En aquel entonces no sólo danzaban en la pista de la sala los Corceles Blancos, sino también los miembros de la misma Corte Imperial: en esta sala se celebraron las fiestas más suntuosas y brillantes de esa época. El dinero no importaba, porque, al fin y al cabo, tampoco es que lo hubiera.

Va a empezar el ejercicio matutino en la Escuela Española de Equitación de la Corte: en la sala del picadero todavía impera el silencio. Se oye el crujir del cuero de las sillas de montar, y el tintineo suave que producen las anillas de metal de los arreos al entrechocar. Desde los tiempos del emperador Carlos no han cambiado mucho las cosas. La imagen ha permanecido inalterable desde entonces. La sala no ha perdido nada de su magnificencia y los corceles lipizzanos irradian, en ella, al igual que en otros tiempos, una elegancia fogosa. También los uniformes de los jinetes continúan siendo los mismos, confeccionados de acuerdo con el mismo patrón que los originales de los tiempos de la vieja monarquía austro-húngara: los picadores y superpicadores llevan frac de color pardo con botas de montar negras, con reborde, y pantalones de correal blanco. El frac lleva dos hileras de botones de latón reluciente. Otros accesorios importantes de su traje son además los guantes blancos de torzal y el sombrero de dos picos con galón de oro, que es delgado en el sombrero de los aspirantes a picadores, y ancho en el de los picadores. Los alumnos, llamados *Eleven*, llevan uniformes grises. En realidad, se trata más bien de un traje de servicio más que de un uniforme. También hay gualdrapas normales, gualdrapas de verano y gualdrapas de gala, e incluso las hay para los diferentes grados del escalafón. La antigua legislación prescribía muy detalladamente el uso de cada uno de estos elementos; incluso prescribía que las espuelas de cuello de cisne tenían que ser de acero cromado.

do con ruedecilla y que el faldón izquierdo del frac tenía que llevar una bolsa para los terrones de azúcar.

Actualmente, “La Española” cuenta en Viena con unos 67 corceles. Los montan y presentan tres superpicadores, seis picadores, dos aspirantes a picador y cinco alumnos. En el transcurso de las representaciones y giros que efectúan y durante los ejercicios matutinos, los corceles llegan al límite de su capacidad, dando realmente de sí todo lo que pueden. Un incremento del personal cuadrúpedo en los Establos Imperiales o *Stallburg* no es posible a causa de la falta de espacio.

A partir de las 10 de la mañana y por espacio de dos horas, los ejercicios matutinos se convierten en un espectáculo público. Los turistas y los amigos autóctonos de la equitación afluyen a las galerías. Las arañas de cristal, que ahora se han encendido, esparcen su cálida luz. Desaparecen los *Eleven* y en el que será su escenario, sólo se quedan los picadores y los superpicadores.

Una vez, un turista alemán se dirigió a un acomodador con la pregunta de por qué se llama Escuela Española de Equitación (*Spanische Hofreitschule*) y si tenía algo que ver con el Ceremonial español de la Corte (*Spanische Hofzeremoniell*). El acomodador le explicó: El archiduque Carlos, fundador de la Escuela de Equitación, importó los caballos de España porque en la época en que Austria iba camino de convertirse en una superpotencia eran los caballos andaluces los que se consideraban los mejores del mundo, a la par que su estampa se consideraba especialmente magnífica y se creía que tenían una gran facilidad para el aprendizaje. Por eso, alrededor del año 1580 se creó una yeguada de la corte imperial en la pequeña ciudad de Lipizza, situada en una gran meseta cársica en las cercanías de Trieste: de ahí les viene que a los caballos se les llame lipizzanos.

Suena la música. Ocho lipizzanos entran al trote en fila. Los jinetes, sentados sobre sus sillas con la espalda erguida, irradian unidad y armonía con sus corceles barrocos. Los lipizzanos danzan su entrada en la pista (el *Einmarsch*) al ritmo de la *Arlesienne* de George Bizet. La incomparable elegancia de estos caballos, el perfecto arte ecuestre y la armonía imperante entre animal y jinete son el resultado de un duro y largo trabajo que viene haciéndose desde hace años. El picador ha aprendido, durante su formación, a interpretar correctamente cada señal que el caballo le transmite, por pequeña que ésta sea. Todos los ejercicios, desde marcar el paso hasta la cabriola –un salto elegante que exige la máxima concentración del caballo y del jinete– fatigan físicamente al animal, aunque no llega a sentir nunca que le estén atormentando, bien al contrario: se esfuerza por ser bueno, porque la recompensa no se hace nunca esperar. Después de cada ejercicio el picador se saca un terrón de azúcar del bolsillo. Lo más importante es respetar al caballo como ser vivo que es, quererle y tratarle de tal modo que el trabajo en común resulte plenamente satisfactorio para ambos.

Las tardes se aprovechan para cuidar a los caballos y para que reposen, y es que los caballos también necesitan su tiempo de ocio. Antes de ello, sin embargo, y como ya viene siendo habitual después de cada sesión de entrenamiento y después de cada exhibición, los lipizzanos recubiertos de sudor tienen que secarse en el solarío. A los

caballos de la antigua raza andaluza les gusta con pasión el calor y un baño de sol en el solarío de los lipizzanos es un placer para ellos.

Una vez realizado el trabajo, todos los picaderos tienen que devolver su silla de montar a la cámara de las sillas de montar (la *Sattelkammer*), colgándola de nuevo de una gran pared de madera que hay en la misma. Una ojeada a la cámara de las sillas de montar de la Escuela nos revela que, desde los mismos inicios de la institución, los arreos y demás accesorios han permanecido inalterables.

4. El caballo español imperial y real

Durante el Renacimiento se produce en toda Europa un cambio en el estilo de vida por el que se da un redescubrimiento del arte de la equitación. Al cortesano ideal se le llamó *gentleman* en inglés, pero, y es muy sintomático, caballero, en español.

Una de las características que definen este nuevo estilo de vida es su nuevo entendimiento del caballo. Las yeguas y la cría de caballos se convierten en una desiderata importante de las cortes principescas. El dominio de la Alta Escuela de Equitación y la exhibición de este arte jugaron un papel importante en el juego militar y político de los poderosos. Los requisitos y exigencias de las guerras habían cambiado tanto como las necesidades de la vida de la corte. Los caballos napolitanos y españoles eran los que mejor satisfacían las nuevas necesidades y, en consecuencia, se pusieron de moda.

El caballo español, y para ser más exactos, el caballo andaluz, representaba el fruto de la experiencia multisecular de cría caballar de los árabes y de sus necesidades bélicas en sus nuevos dominios de España. Con la victoria de Jerez de la Frontera, cerca de Cádiz, en 711, sobre el último rey goda Don Rodrigo, se asentaron en la Península Ibérica y, por ende, en el continente europeo. Los nuevos amos de la península ibérica trajeron consigo sus magníficos caballos árabes –los más nobles y gallardos caballos que haya habido jamás– y los berberiscos salvajes y continuaron, como es natural, criándolos en este su nuevo país. Los 700 años siguientes estuvieron marcados por guerras casi ininterrumpidas con los reinos cristianos de León, Castilla, Aragón y Navarra, que ocupaban la parte septentrional de España. Cruzando los caballos árabes y berberiscos con los caballos autóctonos ibéricos, los califas árabes criaron un nuevo caballo que resultó ser más recio y grande de lo que eran los árabes y berberiscos: el caballo andaluz, un caballo intrépido y poco amedrentable al que, haciéndole superar su espíritu de vivir en manada, se le podía cabalgar individualmente en el frente de batalla. La reconquista duró 780 años, dando tiempo para experimentar con los botines equinos.

De todos modos, la vía de llegada del caballo español a Europa no sólo transcurrió por Nápoles, dado que desde el siglo XV se le importaba directamente. Su irrupción definitiva en el centro de Europa se produjo, sin embargo, después del final de la reconquista en 1492, tras el triunfo de los aragoneses y castellanos sobre los árabes en Granada.

A partir ya del segundo viaje de Colón a América, se llevaron caballos andaluces de manera sistemática al nuevo mundo. El cronista Bernal Díaz del Castillo escribe que la conquista de Méjico, sin aquellos primeros 11 sementales y 5 yeguas, no habría sido posible. Puede afirmarse con toda seguridad que los caballos Mustang de Norteamérica, los de Mesoamérica y Sudamérica (tras la conquista del Perú) proceden de los caballos españoles.

En Europa se acentuó de manera especial una de las características de los andaluces, que son más grandes y fuertes que los árabes: que se le podía cabalgar en solitario en el frente, lo que resultaba ser una condición inmejorable para su uso en la lucha cuerpo a cuerpo. Algunas otras de sus ventajas eran su resistencia, su frugalidad, la gran dureza de sus cascos –que no requerían de un herrado regular–, su falta de temor, pero también su sensibilidad ante los castigos, razón más que suficiente para explicar su facilidad de aprendizaje.

Los caballos árabes, berberiscos e ibéricos, así como los andaluces y napolitanos españoles descendientes de los mismos, no sólo son los antecesores de los lipizzanos, sino también los de las mejores razas caballares europeas y de los pura-sangre ingleses que, como caballos de carrera y de monta, gozarían más tarde de gran estima. Hasta finales del siglo XVIII imperó en las yegüadas de las cortes y de las noblezas europeas una raza bastante homogénea que, en aquellos tiempos, recibía el nombre de española. De ella se diferenciaba el caballo más ligero procedente de Polonia, Hungría y Croacia –llamado caballo turco–, que se convertiría en el caballo de campaña. El español, sin embargo, era, y continuaría siéndolo, el caballo de combate, de desfile y de picadero a secas. Los famosos maestros de equitación pregonaron su fama en sus tratados prácticos y teóricos.

En su reciente libro sobre los lippizanos, el Dr. Georg Kugler nos dice lo siguiente: “Con la Casa de Austria, que aquí se conoce con el nombre de Haus Habsburg, el caballo español inició su marcha triunfal por Europa. El imperio del emperador Carlos I (1500-1558) también fue el imperio del caballo español, y por tanto, del andaluz y del napolitano. Las relaciones ininterrumpidas entre la corte de los reyes españoles y la de la línea alemana (austríaca) de la casa de Austria tuvieron su inicio cuando el hermano del emperador Carlos I, el infante y archiduque Fernando (nacido en Alcalá de Henares y criado en Castilla y Aragón), abandonó España en 1517 para siempre; Fernando, que llegó a Austria en 1521 para subir al trono imperial 35 años después, llevó consigo, entre otras muchas cosas que a los austríacos les parecieron sumamente raras, muchos caballos. Sin duda eran aquellos caballos andaluces o jinetas, que iban a ser altamente apreciados por los príncipes de la casa de Austria, pero que, en aquel entonces, todavía resultaban bastante desconocidos en la Europa central. En Austria continuaron estando bajo el cuidado de expertos y profesionales españoles. En calidad de *Obristen Stallmeister* –que podríamos traducir como caballero mayor–, del emperador Fernando se menciona a Don Pedro de Córdoba (1523) y Don Pedro Laso de Castilla (1538-1548). Fernando I (1503-1564), desde 1526 rey de Bohemia y Hungría, y a partir de 1531 también rey de Alemania (rey romano, en la terminología al uso de la época), fue coronado emperador del Sacro Imperio en 1556

en calidad de sucesor de su hermano Carlos; Fernando I debe verse como el iniciador de una larga serie de importadores de la casa de Austria, de caballos españoles.”

María de Hungría fue nombrada gobernadora de los Países Bajos por su hermano, el emperador, en 1531, y, por ello, el sobrino de María, que con el tiempo se convertiría en el emperador Maximiliano II (1527-1576), se hizo cargo en 1553 de la yeguada de Halbthurn, trasladándola, sin embargo, a Mönchhof, en donde contaba con edificios seguros. Hacía sólo un año que el joven archiduque había regresado a Austria, después de una estancia de más de tres años en España, en donde había ejercido el cargo de virrey de su primo el rey Felipe II. Había conocido en Valladolid a los nobles corceles españoles y, muy posiblemente, había adquirido algunos. Desde Viena, Maximiliano también se esforzó por adquirir regularmente caballos españoles, ya fuera en el Nápoles español, ya fuera directamente en España. En el proceso de adquisición y cría de los caballos participaban españoles, entre los que destacan Rodrigo de Barragán, Lope de Mardones y el ya mencionado Francisco Laso de Castilla, que detentó el cargo de *Oberstallmeister* –o caballerizo mayor– de 1550 a 1570. Los caballos personales de Maximiliano se estabularon primero en la Renngasse y posteriormente en el primer edificio renacentista de Viena, el Stallburg, el edificio de las cuadras imperiales. Fernando I hizo construir las nuevas cuadras de la corte (los *neue Hofstallgebäude*) a partir de planos realizados en España. Ya en 1559 recibió unos planos proyectados por Rodrigo de Barragán. Por ello resulta perfectamente lícito mencionar el año de 1560 en relación con la construcción del Stallburg y, por ende, la fundación de la cuadra española. Desde entonces, los caballos españoles, primero importados y luego criados en Austria, se alojan en esas mismas cuadras. Desde entonces se les adiestra, según las reglas y exigencias de la nueva equitación, en la Escuela de Equitación de la Corte que, posteriormente y adoptando el apelativo de estos caballos, se llamaría “La Española”. Estos caballos adiestrados sólo, y de manera exclusiva, tenían que mostrar sus buenas cualidades como caballos de monta de los miembros de la casa imperial.

Según Georg Kugler, el año de fundación de la Escuela Española de Equitación de la Corte no se conocerá nunca con seguridad. En septiembre de 1565 se asigna una partida presupuestaria para la construcción del Thumbplatz en el jardín del *Burg* (palacio). Con el término austríaco de *Thumbplatz* se designaba el picadero en el que se hacía correatar los caballos, es decir, el lugar donde se les adiestraba. Según parece, se trataba de la zona que actualmente está ocupada por la Josefsplatz. En aquel entonces se construyó o renovó un picadero cubierto.

Se sabe que en 1564 Maximiliano II, al suceder a su padre Fernando I, tuvo que compartir con sus hermanos los dominios de la línea alemana de la casa de Austria, al haberlo dispuesto así su padre en su testamento. El archiduque Carlos recibió la Austria meridional, que abarcaba Estiria, Carintia, la Carniola (la actual Krajina) así como los territorios de Goricia, Trieste e Istria. Se dice, y con razón, que había sido hijo, hermano y padre de un emperador: para nosotros fue, además y entre otras muchas cosas, el fundador de la yeguada real del Carso en Lipizza. El archiduque Carlos (1540-1590) estuvo entre 1568 y 1569 en España, cuando visitó a su tío el rey Felipe II y a sus sobrinos, los archiduques Rodolfo y Ernesto. Fue durante esta visita cuando

empezó su relación con los caballos españoles. Siguiendo el ejemplo de su hermano, el emperador, y de otros parientes suyos, así como el de los príncipes de Europa, en 1576 –después de una visita a Trieste– decidió fundar una yeguada real en sus dominios. En Lipizza se daban las ventajas propias del suelo del Carso de cara a la cría caballar e incluso de cara a la creación de una nueva raza de caballos. Los caballos que se criaron allí gozaron de muy alta estima, siendo llamados siempre caballos del Carso (en alemán, *Karster*) y, como es de suponer, eran de raza española.

El mismo año de su fundación, el embajador imperial en España, el barón Hanns von Khevenhüller, recibió el encargo de comprar caballos de casta. Se trataba de caballos andaluces, ya que en enero de 1581 ordenaba a su caballerizo Pedro Fuerte que viajara hasta Andalucía para comprar algunos caballos españoles. El primer transporte de caballos a Austria del que se tiene noticia tuvo lugar en diciembre. En dicho mes, Pedro Fuerte partió para Cartagena con seis caballos para el archiduque Carlos y otros dos más para el hermano de Khevenhüller. El transporte continuó, a partir de dicha ciudad, por barco. La descripción de estos seis caballos, que consta de la especificación del nombre, la capa, la alzada, el carácter, la edad e incluso el precio, ha llegado hasta nosotros. Al año siguiente, en 1582, se efectuó un nuevo transporte de caballos, compuesto esta vez de 24 yeguas y 6 sementales; entre estos últimos se encontraba el patriarca de los armiños (caballos con una capa de color amarillo pálido) que, con el tiempo, serían muy apreciados en la corte imperial.

El archiduque Carlos murió con sólo 50 años en Graz en el verano de 1590. La creciente certeza de que la línea principal de la casa imperial no tendría descendientes, encauzó las aspiraciones políticas del archiduque estirio Fernando, hijo del fallecido, hacia la política del imperio. Desde el estallido de la Guerra de los Treinta Años en 1618 y su elección y coronación como emperador con el nombre de Fernando II al año siguiente, se ausentó de sus posesiones hereditarias meridionales, y por tanto, también de Lipizza, pero la yeguada de la corte de la Austria meridional se convirtió en la yeguada de la línea principal de los Habsburgo, estando sometida a la misma administración central que Mönchhof –llamada ya la yeguada española y situada cerca de Viena–, porque ya en 1603 proporcionaba caballos para la escuela de equitación de la corte vienesa. Los sementales se cambiaban y los jóvenes caballos se enviaban de Mönchhof a Lipizza para su adiestramiento.

El emperador Rodolfo II murió sin heredero en 1612. Entre 1564 y 1571, Rodolfo, junto con su hermano Ernesto, había pasado siete años junto a su tío Felipe II, quien, al mismo tiempo, era primo y cuñado de su padre, Maximiliano II. En Madrid Rodolfo se convirtió en coleccionista de obras de arte y aprendió a apreciar los caballos. Regresó a Austria con 180 caballos que formaron la base de la Gran Cuadra de Praga (a partir de 1584). Rodolfo II continuó comprando caballos españoles. El embajador Khevenhüller tomó un préstamo de 2000 ducados de la banca de los Fugger para comprar caballos españoles. El emperador también recibía caballos a modo de regalo, por ejemplo, del rey español o de nobles españoles.

Para el transporte de los caballos tuvo que considerarse qué camino era el más seguro y cómodo. El transporte podía realizarse por tierra o por mar. Entraban en consideración los puertos de Barcelona, Valencia, Alicante y Cartagena. De octubre a

abril, el viaje por mar era muy arriesgado a causa de las tempestades. Durante la travesía, si esta resultaba azarosa, ocho de doce caballos podían perecer: al fin y al cabo, debe tenerse en cuenta que son caballos muy sensibles. En todo caso, el viaje de transporte de los caballos hasta Graz, Viena o Praga, pasando por Génova, podía durar perfectamente más de un año. Por todo ello, el enviado del emperador consideró oportuno realizar el viaje desde Madrid a Bayona para, desde ahí y viajando a lo largo de la costa, dirigirse a Nantes y finalmente a París. A continuación, el transporte se dirigió a la corte imperial, pasando por Lorena y recorriendo el camino tradicional de Ulm y Augsburgo. A menudo, tanto los animales como sus acompañantes eran molestados y maltratados por los hugonotes. Por ello, a partir de 1584 los transportes de caballos se efectuaron de nuevo desde el puerto de Barcelona, en donde se los embarcaba para Génova. Por si los azares del transporte por mar no fueran suficientes, después se les tenía que defender de los bandidos y otros elementos criminales que acechaban el camino. Un caballo andaluz, por tanto, tenía que tener una gran capacidad de aguante, pero la de sus acompañantes tenía que ser incluso mayor.

Las cuadras imperiales del Castillo de Praga (ampliadas a cinco hacia el 1600) se llamaron “cuadras españolas”, por todos estos caballos españoles alojados en las mismas. Cuando Rodolfo II hizo construir encima de ellas el gigantesco salón de fiestas –que, al mismo tiempo albergaba sus colecciones de arte–, se la llamó “la sala española”, nombre que ha conservado hasta el día de hoy. Se dice que el emperador, inteligente y huraño, el gran coleccionista universal de arte y objetos naturales, llegó a poseer 3000 caballos y 3000 cuadros en el Castillo de Praga. Las fastuosas cuadras constituían una parte importante de la autorrepresentación cortesana, un sitio, al que se llevaba a visitantes de abolengo y en el que el mismísimo emperador acostumbraba a pasar muchísimo tiempo. El emperador Rodolfo II también hizo realizar retratos muy detallados de sus caballos favoritos.

El caballo español, efectivamente, se había convertido en el caballo de los Habsburgo y, con ello, en el caballo imperial y, por consiguiente, había alcanzado una relevancia especial en la cultura cortesana europea que no puede compararse con otra.

5. La ingente cantidad de caballos en tiempos de los dos grandes emperadores barrocos Leopoldo I y Carlos VI – Los Lipizzanos como raza

El cargo de caballerizo imperial mayor era uno de los muchos cargos palaciegos superiores que existían. Dado que la totalidad de la vida pública, desde el Barroco hasta bien entrado el siglo XIX, fue totalmente impensable sin los caballos y los carruajes, el caballerizo mayor desempeñaba, por tanto, un papel especialmente importante. Después del fin de la Guerra de los Treinta Años, durante el reinado de Fernando III (1608-1657), el centro de gravedad del gobierno se desplazó definitivamente a Viena. Una vez concluida la guerra en la Paz de Westfalia en 1648, el emperador carecía de los medios financieros suficientes para erigir nuevos edificios o modificar de uno u otro modo los edificios ya existentes de las cuadras y la Escuela de Equitación.

Si se tiene un conocimiento más exacto de las dimensiones, tareas y funcionamiento de la yeguada de Lipizza, es gracias a una Instrucción que promulgó el emperador Leopoldo I (1640-1705) en 1658, en el transcurso de su primer año de regencia. Este emperador concentró la vida política y cultural en Viena. Después del levantamiento del cerco de Viena en 1683, lo que había sido una lucha defensiva multisecular contra los turcos se convirtió en una exitosa guerra ofensiva. Desde mediados del siglo XVI hasta mediados del siglo XVII, Europa también estuvo bajo el signo de las sangrientas guerras de religión. Todo lo relacionado con el arte militar, y en especial los estudios de táctica y estrategia militares adquirieron una gran relevancia. Algunos de los aires que conocemos de la Escuela Española de Equitación, revestían especial importancia en el campo de batalla: con la levada, el jinete podía protegerse con el cuerpo del caballo, y con la cabriola podía hacerse un espacio libre en el tumulto de la lucha. La enseñanza de la equitación se convirtió en algo realmente popular y en modo alguno exclusivo de la nobleza, y muchos de los maestros de equitación de las cortes europeas, como el famoso francés Antoine de Pluvinel (que en tiempos del rey Luis XIII empezó a separar el adiestramiento del arte de la guerra), como puede comprenderse, pensaron en enseñar su método de adiestramiento, además de otros ejercicios y demás virtudes nobles, en las escuelas públicas de equitación. La nueva equitación sólo iba a ser posible con un nuevo caballo.

La representación artística ecuestre del príncipe a caballo se convirtió en una síntesis ideal del gobernante barroco absoluto. Los reyes, e incluso el mismo emperador, aparecían, tocados con sus mejores galas y montados en caballos magníficamente engalanados, en los escenarios de la ópera, en los ballets ecuestres o durante la ejecución de un carrusel. Para lograrlo, el dominio de la equitación resultaba ser un requisito tan indispensable para el jinete como el adiestramiento perfecto del caballo procedente de Andalucía. Es en ese preciso instante que empieza a abrirse paso el proceso evolutivo que sería muy decisivo para la creación del lipizzano con sus diferentes cualidades. El cársico español (*spanischer Karster*) entró en el círculo vital y festivo de la corte vienesa, de la Cuadra Española y de la Escuela Española de Equitación. Aquí, en esta última institución, los corceles cársicos someterían a prueba su fuerza, resistencia y habilidad. Hasta bien entrado el siglo XIX, Europa es impensable sin caballos y sin carruajes. El Barón del Campo fue el primer superpicador contratado por el emperador Leopoldo I y es posible que ya estuviera a su servicio cuando este emperador, en 1658, puso los fundamentos del futuro esplendor de la equitación en la corte vienesa con su Instrucción para la Yeguada de Lipizza

Los festejos celebrados con motivo de su enlace matrimonial con la infanta española Margarita (retratada frecuentemente por Velázquez; varios de sus retratos pueden admirarse en el Museo de Historia del Arte de Viena) alcanzaron su más grandioso clímax precisamente con la ejecución, en enero de 1667, de un ballet ecuestre en el patio interior del palacio imperial en el que participó el mismo emperador Leopoldo I. En dicha ocasión, montó un caballo español albazano, con el que corveteó delante del palco de su esposa. Al efectuar su entrada en la pista del ballet, le seguieron un carruaje tirado por ocho caballos y cientos de jinetes y alabarderos, cerrando el cortejo un grupo de cabrioleros. En el transcurso del ballet ecuestre propiamente dicho, cincuenta jinetes ejecutaron doce figuras con acompañamiento de

orquesta, y, además de los caballos cabrioleros, en el ballet ecuestre también actuaron muchos caballos corveteadores y otros tantos que dominaban el galope rimado. Todos los demás iban al galope. Este ballet ecuestre tuvo que ensayarse durante cinco meses. El coste total del evento ascendió a la considerable suma de cien mil florines. La acción escenificada se tituló *Lucha de los Elementos* y todo aquel que en la Europa de la época tuviera rango y nombre asistió a él, acomodándose en las tres galerías situadas una encima de la otra.

Para las salidas públicas del emperador y de la corte, se enganchaban seis o más caballos de carroza a los carruajes más fastuosos. Se trata de los caballos que aparecen citados a menudo con el nombre de *carossiers* o caballos carroceros. Las salidas se regían por el Ceremonial español de la Corte, y, hasta el fin de la monarquía, la forma de enganchar los caballos a la carroza imperial de gala –al llamado Carruaje Imperial– se llamó “enganche español”, y la librea que llevaban los cocheros y lacayos, que iban montados a lomos de los caballos, se llamó “librea española”.

Sólo medio siglo después, Johann Georg von Hamilton creó sus incomparables estampas hípicas que nos permiten realizar un hallazgo complementario: en 1720 Hamilton retrató el kladrub zaíno Curioso, de once años, ejecutando una cabriola; en su anca izquierda descubrimos una J coronada, es decir, el hierro del emperador José I, y en la barbada, también en la izquierda, una C, la marca del hierro de la cuadra de Kladrub. Pero entre 1721 y 1725, Hamilton pinta los primeros caballos, curiosamente Magalan y General, con la L en la barbada, el hierro de la yeguada de Lipizza. En la gran pintura de una manada de yeguas, fechada en 1727, se reconoce la marca L de Lipizza en 13 caballos. Por consiguiente, a esos caballos ya se les podría llamar caballos lipizzanos, ya que constituían una variante (*Arth*) caballar estabilizada, aunque el registro de la yeguada se refiera a ellos de la manera tradicional designándolos como españoles originales de la yeguada del Carso. Fuera como fuese, la Instrucción de 1658 del emperador Leopoldo I para el maestro de yeguada de la corte imperial de Lipizza representa el documento más importante de la cría barroca de caballos de los países de los Habsburgo. Las listas de sementales de Lipizza se remontan, con algunas lagunas, hasta 1701 y de los libros conservados se desprende que a lo largo del siglo XVII, para la cría caballar, se continuó usando preferentemente caballos españoles.

En 1701 el conde Aloys Harrach adquirió el señorío de Halbthurn y ordenó –dado que los turcos lo habían destruido todo– a Lucas de Hildebrand la construcción de un magnífico palacete de caza, con amplios establos, que terminó de construir en 1711. Al conde Harrach, que en 1697 había sido enviado a Madrid en calidad de Embajador Imperial y a quien más tarde se nombró virrey de Nápoles, se le consideraba uno de los representantes de la cultura hispano-napolitana en la corte vienesa. No sólo poseía cuadros, sino también caballos napolitanos y andaluces. El emperador le compró en 1717 el fundo entero e inmediatamente dispuso todo lo necesario para albergar en él una yeguada. A Carlos VI le gustaba tanto el palacete como la llanura del oeste de Hungría, y ello, tanto por la abundancia de su caza menor como por sus caballos. Supo ligar lo uno con lo otro no sólo porque cazaba a caballo, sino también porque aprovechaba la estancia que realizaba en él todos los años en otoño, para

asistir a la selección de las yeguas para la cría y a la de los jóvenes sementales para la Escuela de Equitación de la Corte. También puso especial empeño en fomentar, en las yeguas de la corte, la cría caballar basada en unos fundamentos napolitanos y españoles, y, en la corte de Viena, el arte de la equitación. El mayor despliegue de caballos de caza, de silla y ruanos en la Corte vienesa conllevó un aumento de la producción de las yeguas y un mayor trabajo en la Escuela de Equitación de la Corte. Por ello, en 1720 compró Adelsberg, actualmente Postojna, situado a sólo 3 km al este de Lipizza.

Como es sabido, Carlos VI, en 1729, dentro del marco de la amplia reconstrucción barroca del Palacio Imperial (*Hofburg*), encargó al joven arquitecto Joseph Emanuel Fischer de Erlach los planos de una escuela de equitación de invierno. La biblioteca de la corte, con la mayor sala de lectura del mundo, situada en la primera planta y las cocheras, situadas en la planta baja, ya se hallaban en construcción desde 1723; una vez que se hubiera concluido su construcción, estaba planeado que se iniciara la construcción del ala destinada a albergar la sección de la cancillería imperial, preveyéndose la construcción de esta nueva ala del edificio en la parte del *Hofburg* que daba a la ciudad. La nueva Escuela de Equitación de Invierno puede verse como el sustituto inmediato del edificio situado en la Rossthummelplatz o como la conclusión definitiva de un proyecto arquitectónico que durante decenios no se había podido finalizar después de que el emperador Leopoldo I hubiera acometido su construcción medio siglo antes.

A través de todas estas iniciativas podemos reconocer en este emperador –él mismo un apasionado jinete y un auténtico amante de los caballos– al máximo promotor de la cría caballar y del adiestramiento y cuidado de los caballos. Con justicia los picadores, al entrar en el picadero, observan hasta el día de hoy la usanza de saludar el retrato del emperador colocado en el palco imperial, cuya hechura nos recuerda la puerta de un templo. En este retrato se le ve, ataviado con un arnés histórico, cabalgando un magnífico caballo blanco, un inconfundible cársico (*Karster*) de la cuadra española.

Carlos VI contemplaba la yeguada de Halbthurn como su obra personal ya que, al hacerse cargo de la misma, todavía no se había constituido la yeguada de la corte. En el momento de la compra del palacete, sólo había recibido 30 yeguas de la yeguada de Harrach, a las que, posteriormente, se les unieron algunos potros, tales como los llamados Amigo y Príncipe, de pelaje castaño, y los caballos blancos españoles Córdoba y Leal. El traslado de todo el centro hípico de Bohemia a Halbthurn fortaleció de manera decisiva la yeguada de este palacete. De Kladrub llegaron 21 animales calificados de raza española, 14 napolitanos y un turco; a todos ellos se les unieron posteriormente algunas yeguas cársicas de Lipizza. De todos modos, la cría caballar en la yeguada de Halbthurn no tuvo buena estrella. Las enfermedades causaron pérdidas significativas que fueron el motivo principal por el que en 1743, después de 27 años, se cerrara esta yeguada. Los caballos sanos fueron trasladados a Lipizza. A ellos se les unió un gran transporte de sementales de España y Nápoles, a los que se añadieron 24 caballos regalados por el rey de España al emperador. Entre estos caballos de origen español se hallaba Moro, retratado por Hamilton. Con ellos también

llegó un caballero español que admiró la perfección del adiestramiento y la belleza de los caballos de la Escuela de Equitación de Viena. Este caballero aseguró “que deseaba llevarse consigo a Madrid un par de ellos y [poderlos] montar delante de su rey de idéntica manera cómo se les monta en Viena, y que él daría con gusto un dedo de su mano para conseguirlo.”

6. Peligros para la Escuela de Equitación de la Corte durante el reinado de José II. Tratados de equitación y de cría del lipizzano hasta finales del siglo XVIII

La nobleza del caballo tenía que estar al servicio de la estampa de su jinete. En una obra maestra de la pintura –firmada por Johann Georg von Hamilton y fechada en 1702– se ve al que después se convertiría en el emperador Carlos VI montando un tordo rodado en la posición del piafé. En ese caballo se reconoce de manera innegable un español de la Yeguada de la Corte del Carso, un antecesor, sin ningún género de duda, del actual lipizzano. A su izquierda, se distingue un semental castaño, montado por su jinete, practicando la cabriola entre los pilares. En un primer plano hallamos, tocado con una capa roja, al príncipe de Liechtenstein que primero fue ayo del archiduque Carlos y luego su preceptor superior. Un año después, en 1703, pasaría a ser su acompañante en la Guerra de Sucesión española, guerra que el archiduque perdió y en la que luchó, en calidad de pretendiente al trono español, contra Felipe de Anjou. Los representantes de la cultura ecuestre en la corte vienesa eran exclusivamente el emperador y su caballero mayor. Eran unos tiempos en los que, mientras que en muchas cortes europeas el especialista o el erudito pasaban a un primer plano, en la corte imperial continuaba intacto el sistema absolutista de la subordinación jerárquica. El arte de la equitación era parte de la herencia española y su mantenimiento y fomento, obligación de la Casa de Austria.

Hasta ahora siempre hemos hablado de una sola Escuela de Equitación, pero a partir de 1752 hubo dos: una *Reut-Schul* o Escuela de Equitación, y una *Campagne-Reitschul* o Escuela de Equitación de Campaña. A partir de 1789 y hasta el fin de la monarquía en 1918, estas dos escuelas pasarían a ser designadas, oficialmente, Escuela Real e Imperial de Equitación Urbana y Escuela Real e Imperial de Campaña, respectivamente, y ambas designadas globalmente con el título de Escuela de Equitación Real e Imperial de la Corte. A la Escuela de Equitación Real e Imperial Urbana se la llamaba normalmente “La Española”. Dado que a las cuadras de la Corte vienesa se las llamaba desde el siglo XVI “Cuadra Española” y a los caballos de silla imperiales se les designaba –a lo más tardar a partir del reinado de Carlos VI– con el nombre de “españoles originales”, “de raza española” y designaciones parecidas, no puede haber ningún tipo de duda de que a la Escuela Española de Equitación se la llamó así por los caballos.

La mejor amazona de ambas escuelas –y por ello tanto en silla de montar femenina como en silla de montar de hombre– fue la emperatriz María Teresa. Podemos mencionar que solía recorrer en media hora montada en su caballo el trecho que iba desde los altos del parque del Palacio de Schönbrunn hasta Laxenburg.

La Escuela de Equitación de Campaña fué fundada en 1752 cuando José II sólo tenía 11 años, con lo que estaba acostumbrado a la existencia de ambas instituciones de adiestramiento. Cuando en 1784 disuelve la Academia Theresiana, los caballos de la escuela fueron trasladados al *Spanischer Stall*, es decir, a las cuadras de la Corte. “La Española” nunca quedó excluida de la evolución general de la equitación.

7. La era postnapoleónica. Los cinco lipizzanos sementales cofundadores y la época de Francisco José en el siglo XIX

En el transcurso de la Guerra de los Siete Años, los prusianos se apoderaron, en calidad de botín, de los caballos que se habían tenido que dejar en la yeguada imperial bohemia de Kladrub. No sería sino hasta 13 años después, en 1770, cuando el emperador José II ordenó la reconstrucción de la yeguada. Tras la muerte del emperador Francisco I Esteban en el año de 1765, José II tomó posesión de la herencia de su padre y unificó la fortuna y posesiones familiares de la Casa de Lorena con las de los Habsburgo, es decir, unificó, entre otras cosas, la totalidad de las obras de arte, las colecciones de ciencias naturales y la yeguada. Su madre María Teresa le nombró corregente de los países hereditarios austríacos. José II tenía puesto su interés en la cría nacional de caballos y en la producción de buenas remontas para el ejército. Fundó nuevas yegudas en Bucovina y en Hungría. Las yegudas imperiales no gozaban tanto de sus simpatías, lo que casi le costó la existencia a la yeguada de Lipizza, como ya se insinuó. Se invirtieron grandes sumas de dinero –también por parte de algunas casas nobles bohemias y húngaras– en la fundación de yegudas de purasangre y mediasangre ingleses, en la construcción de hipódromos y en la organización de carreras de caballos.

No dejará nunca de sorprendernos que el emperador José II, en tanto que, por una parte amante de los caballos de silla ingleses y, por otra reformador y economizador a gran escala, no se decidiera a suprimir la Escuela de Equitación. Por lo visto, la relevancia de la Escuela era tan grande, a juicio suyo, y su evolución hacia una institución gobernada según principios científicos, era tan impresionante, que no cuestionó su existencia. Por consiguiente, permitió que continuara existiendo la yeguada imperial del Carso en Lipizza.

El emperador Francisco I se convenció en 1816, viendo la yeguada de Koptshan, que la cría de purasangres ingleses fracasaba por culpa de las especiales condiciones geográficas locales. Una gran parte de los abortos, con pérdidas de yeguas-madre y las enfermedades de los potros fueron motivos suficientes para cerrar en 1826 esta yeguada que antiguamente había sido lorenesa. Los caballos ingleses fueron trasladados a Kladrub en Bohemia y los purasangres árabes junto con los andaluces, a Lipizza.

Después de la reconstrucción de la yeguada del Carso en Lipizza, en 1815, pudieron salvarse para la nueva yeguada cuatro viejos linajes de sementales de los tiempos de las guerras napoleónicas y con ellos, el precioso material genético de algunos famosos sementales de los tiempos del emperador Carlos VI. En la termino-

logía real e imperial se habla de líneas de sementales. Los linajes de sementales de vieja raza son, por consiguiente, los que descienden de:

- *Pluto*, de pura raza española, nacido en 1765 en la yeguada real danesa de la corte de Frederiksberg.
- *Conversano*, un semental napolitano negro, nacido en 1767, adquirido por el príncipe Kaunitz, el canciller de Estado de la emperatriz María Teresa, quien lo vendió a su vez a la yeguada imperial.
- *Favory*, un semental austríaco isabela, nacido en 1779, procedente de la cuadra imperial bohemia de Kladrub.
- *Neapolitano*, un hispano-napolitano bayo nacido en 1790.

A estos cuatro sementales se les añaden:

- *Maestoso*, cuyo padre era un napolitano original y su madre una española original. Maestoso II nació en 1837 en Mezöhegyes y trasladado a Lipizza.
- *Siglavy*, el único no español, un caballo original árabe de Siria, nacido en 1810 y asignado a Lipizza seis años después.

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, la manada de yeguas madre constó de unas 90 yeguas de calidad uniformemente alta, aunque procedentes de diferentes líneas de cría.

La situación inicial en 1815 había sido catastrófica. Los efectivos reflejados en los Inventarios de caballos del Imperio austríaco estaban diezmos a consecuencia del cuarto de siglo que habían durado las guerras napoleónicas. La demanda y el consumo de caballos había subido enormemente en esta época y a las yegudas se les había dedicado demasiado poca atención. No sería sino el emperador Francisco José, el más importante jinete y experto en caballos de la dinastía desde los tiempos de Carlos VI, el que convertiría Lipizza en la joya que fue hasta 1915. El caballerizo mayor conde Karl Grünne (de 1848 a 1875 en el cargo) también quiso llevar a cabo en Lipizza el cambio a purasangres –el ideal de los jinetes– que hacía tiempo que ya se había efectuado en casi todas las yegudas europeas. Nada habría sido más de su gusto que suprimir la yeguada barroca, como ya había acaecido en 1840 en Frederiksberg, y también en Nápoles, en la Polesina y en toda Francia.

Los árabes de pura raza no se podían utilizar para el trabajo duro como caballos de tiro ni podían competir con los cársicos españoles como caballos de escuela de equitación. Eran caballos de silla de campaña, rápidos, resistentes y elegantes, y por tanto, la niña de los ojos de los oficiales de caballería.

En cambio los resultados de los cruces de árabes y lipizzanos, los cársicos mezclados, satisfacían en mayor grado lo que se pedía de ellos en la Corte, y hasta bien entrados los años 70 también se les apreció como caballos de silla, mientras el conde Grünne continuó ocupando su cargo. El nuevo caballerizo mayor, el príncipe Thurn und Taxis dio la preferencia a los cársicos españoles, retirando de Lipizza a los purasangres árabes: sólo permaneció en Lipizza el linaje de Siglavy (árabe de Siria), porque era apropiado para las necesidades de la Alta Escuela.

8. En Viena, las exhibiciones de la Escuela de Equitación de Invierno, ofrecen, según el programa, la culminación del adiestramiento en siete capítulos

Entre marzo y diciembre se ofrecen aproximadamente unas cincuenta exhibiciones ecuestres, de hora y cuarto de duración, cuyas entradas suelen quedar siempre agotadas. Representan la culminación del trabajo continuado y disciplinado del picador y su caballo que ha durado cinco años. El coronel Hans Handler que, durante años, fue el director de la escuela, describió una vez con una bonita metáfora la función del cuerpo del caballo en relación con las ayudas: “El edificio del caballo puede compararse a un puente de unos 145 cm de alto y de una cierta envergadura, cuyos pilares de sostén están formados por las piernas del animal. La conexión elástica que va desde las ancas hasta la boca pasando por el dorso y el cuello da lugar al correspondiente desarrollo del movimiento. Si esta conexión elástica se halla bloqueada en algún punto –ancas rígidas, dorso fijo, rigidez en las barbas, cuello no unido correctamente a la cruz–, la acción combinada de las ayudas de piernas, peso y riendas no surten el efecto deseado porque cada uno de los movimientos que se exigen al caballo siempre se produce por la acción combinada de todas las ayudas y no por una sola de ellas, aunque ora domine una de las ayudas exigidas, ora otra.”

Si a menudo se trata con muchos miramientos al caballo durante su primer año de vida –puesto que hacerlo es importante para asegurar la longevidad del lipizzano–, en su segundo año de adiestramiento, el picador encargado de instruirle intentará hacer aflorar las dotes especiales del semental. En la antigua Grecia –como nos lo describe Jenofonte– ya se conocía el trabajo entre los pilares como ayuda en el adiestramiento. Es la gimnasia gracias a la que el caballo adquiere una posición y actitud eficientes, al tiempo que bellas. Sus músculos, tendones y ligamentos se refuerzan y hacen elásticos. Se aumenta su atención, obediencia e intelecto y se puede regular su temperamento. Esta descripción del efecto que obran los pilares, se hizo en el Renacimiento, cuando se redescubrió la función de estas dos columnas, de unos dos metros de altura y adornadas con banderas. Más tarde, ya en el Barroco, se las utilizó para realizar ejercicios militares con cabezas de turcos, talladas en madera. Durante los dos primeros años del adiestramiento el semental recorre un largo camino. El joven e ignorante animal se convierte, gracias al trabajo diario, montado por su picador o conducido desde el suelo por su mano, en un caballo de Escuela disciplinado, relajado o concentrado, según los casos. Con la Escuela de Campaña, los caballos terminan su bachillerato de ejercicios gimnásticos y de flexibilidad.

Lo que viene después es el adiestramiento superior en la Universidad ecuestre, en la que en la actualidad ya no hay planes de estudio. Este trabajo es individual y depende de lo que el semental ofrezca de sí y de lo que el picador responsable, bajo la dirección del superpicador, saque de él basándose siempre en su gran experiencia. Partiendo del trote, se llegará al piafé y al pasaje –o *passage*, es decir, trote español– decisivo. El piafé es un trote cadenciado, hecho en el sitio, sin impulso hacia adelante, en el que los movimientos de los cascos se asemejan a los del trote: las patas tienen que alternarse uniforme y acompasadamente en diagonal. En el pasaje, el lipizzano parece flotar sobre el suelo; es éste un aire de alta escuela que el caballo

aprende siempre montado por su picador. Tanto el piafé como el pasaje, si se ejecutan correctamente, son puntos álgidos del adiestramiento clásico. El llamado pasaje circense, al que a menudo se anuncia, tan pomposa como erróneamente, como paso español, no tiene nada que ver con el pasaje en el sentido clásico de la palabra. Por otra parte, del paso de galope se pasa al del cambio de galope al aire y a la pirueta, considerada ésta última como uno de los ejercicios más difíciles de ejecutar, puesto que exige ímpetu, equilibrio y habilidad.

Los aires saltados forman parte del repertorio más espectacular de la Escuela de Equitación Española y se ejecutan siguiendo las exigencias de los antiguos maestros. El caballo se levanta con la mano anterior o con la mano anterior y posterior sobre el suelo. De estos saltos, de gran efecto y espectacularidad, podía depender antiguamente la vida del jinete en el combate.

En las escuelas de equitación actuales sólo se continúan enseñando la levada, la corveta y la cabriola. En la levada, las manos posteriores soportan todo el peso del caballo, mientras que las manos anteriores se levantan del suelo. En la corveta, además, el caballo, poniéndose de manos, y llegando a veces casi a la vertical, salta hacia adelante varias veces sobre sus manos posteriores sin tocar nunca el suelo con las manos anteriores. En la cabriola, el corcel salta levantando a un tiempo sus cuatro patas y, acto seguido, mientras el cuerpo, en cierto modo, permanece suspendido horizontalmente en el aire, baja violentamente las patas traseras: posiblemente sea éste el aire saltado más espectacular. Un lipizzano acaba sus estudios en la Universidad Ecuéstre de Viena teniendo aprendidos todos estos ejercicios: a partir de ese momento, en todas partes se le considerará como un caballo altamente adiestrado. Se trata del mejor y más antiguo adiestramiento posible que pueda darse a un caballo en todo el mundo y por ello se tiene que ejercitar continuamente. A Viena acuden especialistas, jinetes y sencillos espectadores del mundo entero para regresar a sus países de origen, entusiasmados, al cabo de sólo una hora: todos ellos han presenciado y vivido todo el programa de la Escuela de Equitación de Invierno.

Quince minutos antes de las once se encienden los focos y empiezan a sonar los acordes de la *Entrada Solemne* de Riedlinger. Ocho caballos, montados por sus respectivos jinetes y alineados ordenadamente en fila, entran en la sala traspasando la gran puerta y saludan a continuación, con el ya mencionado “saludo español”, el retrato del emperador Carlos VI. Estos caballos pioneros son los sementales jóvenes del tercer a quinto cuatrimestre de aprendizaje en la Alta Escuela. Con tres años y medio han llegado a Viena procedentes de Piber y serán las futuras estrellas del mañana. Ahora sólo tienen cinco o seis años. Un sobrepicador observa, desde un pasillo lateral, todos los movimientos que se realizan en la pista del picadero porque, como es normal, después de cada exhibición, pronunciará sus palabras de crítica o de alabanza, una de las garantías de la calidad del arte ecuestre clásico.

Manteniendo un orden coreográficamente exacto, los caballos marchan al paso, trote y galope. Mientras unos se encuentran en el centro de la pista, otros se encuentran en una posición paralela equidistante y el resto se mantiene en la línea imaginaria central, permaneciendo siempre en el sistema de coordenadas invisible existente en la pista de la sala. Una vez que los jóvenes caballos hayan dado lo mejor de sí

mismos, tendrá lugar el primer encuentro con la perfección: la ejecución de todos los aires y andaduras de la Alta Escuela bajo la música de la *Polca de Ana*, de Johann Strauss padre. Cuatro caballos, montados por sus respectivos jinetes, penetran en la sala, saludando, como siempre, el retrato pictórico del emperador y pasando, a continuación y por decirlo de alguna manera, a ejecutar cada uno de ellos con independencia de los demás, una selección de figuras de las diferentes pruebas de doma, acompañados musicalmente (*Kür*): ejercicios de trote, galope y pasaje. En la línea central, contracambio de manos, y más allá, piafés ejecutados con acribia cuya belleza no sólo hace palpitar de emoción los corazones de los jinetes. Todos los difíciles ejercicios que aquí se ejecutan, se ejecutan en armonía plena con la mecánica propia de los movimientos naturales del caballo. En este sentido, resulta revelador que la presentación del aire al galope se realice bajo los acordes de la pieza *Por propio esfuerzo* de Rupprecht. Piruetas y transiciones siguiendo un compás bien marcado un - dos - tres - cuatro. Un nuevo cambio de música, empiezan a sonar ahora los acordes de la *Marcha de los Granaderos*, de Wiedermann, que nos recuerda los tiempos en los que el arte ecuestre clásico debía ponerse, sobre todo, al servicio del arte de la guerra. Y de nuevo: cascadas de piafés, transición de pasaje a trote alargado con ejercicio entre los pilares y pasaje, los sementales ¡realmente parecen flotar sobre el suelo! Maravillosa esta fase de suspensión en el aire del “paso español”. Estos caballos completamente adiestrados parecen haberse fundido con sus jinetes en un solo ser.

En las esquinas de la sala, a izquierda y derecha de la gran puerta de entrada, se colocan dos caballos, preparándose para ejecutar un paso de dos. En el mismo instante aquí y allá se parte en diagonal en galope reunido y, en los pilares, la parada y el saludo dan inicio a este nuevo espectáculo de arte ecuestre de interior, acompañados esta vez por los compases de la *Sinfonía n.º 40 en sol menor* de W. A. Mozart. Los dos caballos mejor adiestrados ejecutan líneas y figuras especulares, tratando cada uno de ellos de mantener, en la medida de lo posible, el ritmo con el que han empezado a moverse. Todos sus movimientos ya no son sino música.

Los llamados trabajos en la mano se ejercitan con especial cuidado en la Escuela Española de Equitación. Los ocho jinetes que entran en la pista bajo los acordes de un minueto de Boccherini, conducen sus caballos desde el suelo, utilizando para ello las riendas de dirección o las riendas largas. Haciendo que el caballo remeta una y otra vez los remos posteriores, se le induce a pasar el peso de sus anteriores a sus posteriores y, como consecuencia de ello, a doblar sus ancas. En riendas largas también se ejecutan levadas, corvetas y cabriolas como demostración de que los remos posteriores son lo suficientemente fuertes. Un jinete muy experto y sensible —que forzosamente siempre será un superpicador— y un caballo conducido de manera especialmente fina por su jinete son las condiciones indispensables para realizar un trabajo excelente en riendas largas. En la sala, durante la ejecución de este solo ecuestre único, resuenan diferentes marchas. Para los conocedores del arte ecuestre es éste, sin ningún tipo de dudas, un momento álgido y total de la exhibición del arte ecuestre clásico. Todos los aires de la Alta Escuela se exhiben manejando únicamente las riendas largas y con la ayuda de una fusta ligera.

La séptima actuación del programa recibe, con el vals *Sangre Vienesa*, de Johann Strauss hijo, el brío que hace que todo lo que se va a exhibir parezca más fácil de lo que en realidad es. Los aires elevados son una parte muy espectacular del programa y la penúltima del mismo. Antiguamente se realizaban toda una serie de aires saltados de escuela de los que, hasta el día de hoy, se han conservado tres con carácter autónomo; todos los demás sólo son variantes de los mismos. Estos aires saltados que han llegado hasta nosotros son:

- La *levada*, en la que el caballo se levanta, doblando las ancas sobre sus posteriores, hasta conseguir formar un ángulo de 45 grados; en ese momento, el jinete queda en posición vertical respecto del suelo.
- La *corveta*, en la que el caballo, después de ponerse de manos, realiza diversos saltos sobre sus pies.
- La *cabriola*, muy probablemente, como ya se dijo, el ejercicio más espectacular de los aires elevados, en el que el corcel salta sobre el suelo con las cuatro extremidades bajo el abdomen.

Que a la última de las actuaciones previstas por el programa se le llame enjuta-mente Cuadrilla de Escuela, es una de las exageraciones por lo bajo que sólo la verdadera nobleza es capaz de pronunciar. La cuadrilla de la escuela suele recibir la designación de Ballet de los Corceles Blancos porque es una reliquia del gran carrusel histórico. Los ocho jinetes levantan sus sombreros de dos picos hacia el palco de la corte y el retrato del emperador Carlos VI a los sones de la *Suite Arlesiana* de Georges Bizet. Después, se exhibe todo lo que constituye y define la Alta Escuela, con la salvedad de los aires saltados: y todo ello, presentado con una artística coreografía. Paso, trote, galope. Contracambios, piruetas y figura en cruz. He aquí la realización máxima del más alto arte ecuestre unida a una disposición de los caballos altamente estética. Aquí se exige concentración y condición por igual al caballo y al jinete. Cuando los ocho picadores saludan por última vez y salen por la gran puerta mientras resuena una de las marchas más austríacas que existen, la *Marcha del Príncipe Eugenio*, incluso aquellos espectadores que hasta este momento sabían muy poca cosa del arte de la equitación clásica, abandonan el recinto para regresar a sus casas llenos de compresión interior por todo lo que han presenciado. Quién si no la Escuela Española de Equitación podría haber conseguido tal cosa en tan poco tiempo?

En octubre del año 2003, la Escuela de Equitación de la Corte celebró su 430 aniversario. Con tal motivo tuvo lugar la solemne inauguración del nuevo *foyer* en la Michaelerkuppel, concluyendo con ello una importante etapa de los trabajos de renovación en la que, en la Escuela de Equitación de Invierno, se pusieron nuevas butacas (ahora tiene un total de 539 asientos), y se instalaron nuevos sistemas de iluminación y de megafonía.

También se fundó un Comité de Honor del que S.M. el Rey Juan Carlos I y Don Álvaro Domecq (ligado él y su familia desde hace decenios a la Escuela Española de Equitación) son los dos únicos miembros españoles de un total de 24.

En el palacio de Eggenberg en Graz –llamado El Escorial austríaco–, la Embajada de España y el Gobierno de la Estiria organizaron un “Recital de Canciones Españolas” con Teresa Berganza bajo la luz de centenares de candelas.

Más tarde en Viena la Infanta Pilar entregó, en nombre de su hermano el Rey Juan Carlos, al Dr. Werner Pohl, director de la Escuela Española de Equitación, una placa que reconoce los méritos de la centenaria Institución. En el *Musikverein* la Orquesta Sinfónica de Viena, bajo la batuta del Maestro Rafael Frühbeck de Burgos, dirigió un Concierto de Gala, sólo con música española.