



Paolo Angioni - Concorso Completo di Fanano, agosto 1968, cavallo King, ultima prova prima della partenza per il Messico. "Così era intesa la libertà di incollatura".

Figlio di un ufficiale di artiglieria che ha fatto il corso di equitazione a Pinero, dove il direttore di equitazione era il Tenente Colonnello Conte Paolo Odetti di Marcorengo e l'istruttore del corso il Capitano Conte Tommy Salazar, e a Tor di Quinto nel 1936, direttore di equitazione il Colonnello Francesco Forquet, istruttore del corso il tenente Tonino Gutierrez. La sua fortuna essere nato all'inizio del 1938 e aver iniziato a montare a cavallo nel gennaio del 1948. Il padre lo ha messo a cavallo. Così ha fatto in tempo a conoscere quei veri e propri idoli della sua gioventù di cavaliere e, vivendo a Torino, ha potuto frequentare i grandi di allora: il Gen. Ruggero Ubertalli, il Gen. Francesco Amalfi, il Gen. conte Emanuele Beraudo di Pralormo, allora direttore delle Scuole di equitazione della Federazione Italiana Sport Equestri. Fedelissimo allievo di Amalfi, fino a quando è partito per il corso allievi ufficiali di complemento nel febbraio del 1962, ha poi sempre mantenuto con lui stretti contatti. Ha vissuto in un mondo che non è più, dove competenza, stile e rigore equestre primeggiavano e che fanno apparire il presente tanto misero. Non è nostalgia del passato, ma onesto confronto. Ha avuto la fortuna, appena preso servizio al Ce.P.I.M., di essere allievo nel periodo della sua più grande e matura capacità di colui che è stato ritenuto il più grande cavaliere di salto ostacoli del mondo non per vittorie, ma per la qualità della monta: l'allora Capitano Piero d'Inzeo. Il suo insegnamento è come un marchio indelebile che si stampa nella memoria del cavaliere. Ha fatto parte della squadra (Mauro Checcoli, Paolo Angioni, Giuseppe Ravano) che nel 1964 all'olimpiade di Tokyo ha vinto la medaglia d'oro nel concorso completo di equitazione, undicesimo nella classifica individuale. Partecipato all'olimpiade di Città del Messico nella stessa specialità, ventitreesimo classificato. Ha montato soprattutto nel concorso di salto, specialità preferita. Ha lavorato a Berna al Deposito Federale dei Cavalli dell'Esercito Svizzero con l'aiutante maggiore Henry Chammartin, vincitore del Gran premio di addestramento all'olimpiade di Tokyo; a Saumur con il Cadre Noir, il cui écuyer in capo era il comandante Pierre Durand. Perché queste ulteriori notizie che potrebbero sembrare fuori luogo in una presentazione di se stesso? Perché l'equitazione è un tutto inscindibile nella formazione di un cavaliere. E lo ha dimostrato Caprilli, come illustrerà nello scritto che seguirà. La più interessante esperienza, anche se non la più formativa, è stata il lavoro fatto un mese ogni anno dal 1984 fino alla sua morte, avvenuta nel 1989, con il maestro portoghese Nuno Oliveira, per il quale l'equitazione era arte pura non commercializzabile con la competizione. Vittorie, altre esperienze nelle varie specialità della competizione, incarichi di prestigio nella vita di un cavaliere non hanno lo stesso significato e lo stesso valore dell'insegnamento ricevuto e dei cavalieri e uomini di cavalli che sono diventati i modelli di riferimento della sua vita.

Inauguro la collaborazione con la rinnovata "Rivista di Cavalleria", pubblicata dall'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria; la stessa rivista che esce ininterrottamente dal 1886, sulla quale, nei numeri di gennaio e di febbraio del 1901, il Capitano Federico Caprilli pubblicò il suo primo scritto "Per l'equitazione di campagna", il manifesto del nuovo "Sistema naturale di equitazione" che gettò le basi della sua rivoluzione.

Paolo Angioni

Sintesi storica per trattare l'adattamento del "Sistema Naturale di Equitazione" alle attuali necessità dell'insegnamento dell'equitazione in Italia

L'origine

Nell'ambiente equestre, anche in alto loco, si riparla finalmente di Federico Caprilli. Si vuole riportare alla luce il suo insegnamento. E' strano? Sì, è stranissimo. Dopo che, per lunghi anni, la F.I.S.E., l'ente che, dopo la fine della seconda guerra mondiale, ha sostituito l'Ispettorato delle Truppe Celeri nella direzione dell'equitazione in campo nazionale, esattamente dal 2000 ne ha ignorato completamente, nei testi di studio che ha prodotto, non solo il nome, ma l'insegnamento. Sono passati quasi centodieci anni dalla morte del maestro (Pisa 8 aprile 1868 - Torino venerdì 6 dicembre 1907 poco dopo le ore 7). Siccome dal 1967 a cura della F.I.S.E. (quando la F.I.S.E. era ancora retta da ufficiali di cavalleria grandi cavalieri e compe-

tenti uomini di cavalli) non vengono pubblicati i suoi scritti, siccome Caprilli è diventato più sconosciuto in patria che all'estero, siccome in Italia sono state programmate le categorie di stile o di monta "corretta" non italiana nel salto ostacoli e sono state chiamate, una bestemmia, Categorie di Equitation (equitescion) e non Premio Caprilli, il mio intento è quello di tentare un esame storico-tecnico della grande innovazione del maestro livornese, per rendere evidenti alcune verità.

Lo scritto che precederà il vero e proprio studio di Caprilli è un sunto a volo d'uccello che percorre la nascita e lo sviluppo dell'equitazione nella civiltà occidentale per inquadrare storicamente quanto avverrà alla fine del XIX secolo e farà meglio intendere quale importanza abbia avuto l'ideazione del Sistema Naturale di Equitazione e come meriti l'appellativo di genio il suo inventore, appunto il capitano di Cavalleria Federigo Caprilli.

L'equitazione è nata quando l'uomo ha incontrato il cavallo, un'equitazione empirica e primitiva. Ma quello è stato l'inizio. Il progenitore del cavallo è comparso sulla terra da circa 70 milioni di anni fa. Fu lungo il processo evolutivo che trasformò l'*eohippus* o l'*hyracotherium* in *equus caballus*. Durò circa 62 milioni di anni. L'addomesticamento del cavallo dovrebbe risalire, secolo più, secolo meno, a 5500 anni fa per opera di pastori nomadi che abitavano l'attuale Ucraina. A Dereivka, un *habitat* attribuito alla cultura di Stredni Stog che si sviluppò durante il V millennio a.C., è stato portato alla luce il più antico giacimento al mondo di resti attribuibili con certezza al cavallo: numerosi resti ossei di cavalli di altezza da 130 a 160 cm, un cranio e sei morsi fatti di corno di cervo. Lo studio eseguito con il microscopio elettronico ha permesso d'individuare tracce di usura sui denti premolari di un grande stallone dovute alla presenza di un morso metallico. Il sito di Dereivka, secondo gli archeozoologi, dovrebbe segnare l'origine del cavallo non soltanto domestico, ma bardato, se non altro nella testa, e montato.

Quando gli antenati ominidi dai quali discendiamo iniziarono a separarsi dalle grandi scimmie, sei-sette milioni di anni fa, il cavallo aveva già completato la sua evoluzione e si presentava all'incirca così come si presenta oggi il cavallo selvaggio degli Altipiani asiatici (tarpan, o *equus ferus* o *gmelini*, e cavallo di Przewalski, *equus Przewalskii*). Nell'estate del 1998 una spedizione archeologica italiana del Centro Ligabue di Venezia ha riportato alla luce una tomba in una località chiamata Pascoli del Paradiso, a Berel, sull'altopiano dell'Altai nel Kazakistan. Nella tomba, risalente a 2600 anni fa (600 a.C.), perfettamente conservata perché rinchiusa nel ghiaccio, giaceva una ragazza (forse un'amazzone) sepolta insieme a sei cavalli bai sacrificati, ritrovati ancora insellati e con sella e i finimenti placcati d'oro. La spedizione archeologica si è mossa per

trovare riscontri al racconto circa le amazzoni dello storico greco Erodoto (484-426 c a.C.).

Premetto che l'uso di modi condizionali e di avverbi, come "forse" e "circa" è d'obbligo finché l'avventura del cavallo farà parte soprattutto della preistoria e in una certa misura della storia antica e riguarda una materia in cui successivi studi e successive scoperte arretrano o avanzano e precisano date e avvenimenti. Di molti eventi, che pure si sono necessariamente verificati, probabilmente non sapremo mai alcunché di certo. Sarebbe comunque errato mettere la parola fine alla storia degli avvenimenti che riguardano la comparsa sulla terra del progenitore dell'*equus caballus*, come noi oggi lo conosciamo, e alla storia della nascita e dei primi sviluppi dell'equitazione.

Oggi il cavallo non è più mezzo per la guerra, non è mezzo di trasporto e di lavoro, salvo casi sempre più rari. E'



Equus Przewalski, scoperto dall'omonimo ufficiale russo nel deserto di Gobi nel 1876. E' considerato il progenitore di tutte le razze. Assomiglia ai cavalli preistorici: piccolo, corpo massiccio, pelo folto e ispido, criniera dritta e forte.

invece soltanto e sempre più compagno di svago e di sport dell'uomo. Man mano che lo sviluppo della civiltà industriale conquista maggiori spazi della vita dell'umanità, in tutto il mondo, particolarmente in quello di cui facciamo parte, l'occidentale, si assiste al crescente ritorno dell'utilizzazione di un cavallo che il motore, dopo la seconda guerra mondiale, sembrava aver eliminato non solo dalle strade delle nostre città e dalle campagne dei paesi industrializzati, ma anche dall'idea stessa di presenza nell'ambito delle utilità a portata di mano dell'uomo.

Il progenitore del cavallo è comparso sulla terra circa settanta milioni di anni fa. Il cavallo, sin dalle origini della civiltà, di tutte le civiltà, occidentali e orientali, settentrionali e meridionali, ha servito l'uomo nel corso di tutta la storia. Un solo cavallo lo supera quanto a coabitazione con l'uomo, il cane, e soltanto per via delle sue ridotte dimensioni. L'asino che traina un veicolo è rappresentato dalla più antica testimonianza esatta di un quadrupede a servizio dell'uomo che si conosca, rinvenuta in Mesopotamia. Siccome traina un veicolo, si può dedurre che avesse già trascinato e trasportato pesi per almeno due millenni

(T.K.Derry - T.I.Williams, *Storia della tecnologia*, Torino 1977).

E' universalmente riconosciuto che quattro successive fondamentali invenzioni danno ai trasporti su terra e su acqua la forma e il ritmo caratteristici fino al tempo della rivoluzione industriale: la ruota, la vela, la strada e lo sfruttamento della forza e della velocità del cavallo.

Per l'uomo primitivo il cavallo è soltanto nutrimento. Poi inizia la sua utilizzazione. E' da supporre che la donna sia stato il primo essere umano a trasportare pesi sotto forma di fardello, perché portava i bambini e il cibo raccolto,



Il lavoro in miniera. Venivano calati lungo un pozzo chiusi in una rete e passavano la vita in miniera. Non rivedevano più la luce del giorno.

mentre l'uomo proteggeva la famiglia e si occupava di sfamarla con la caccia. Dalla schiena il fardello passa sulla frasca di un ramo tagliato trascinato a mano. Il cavallo dopo l'addomesticamento sostituisce la donna nel compito di trascinare. Esposto succintamente, questo dovrebbe essere stato il processo di utilizzazione del cavallo prima dell'invenzione della ruota, la cui prima rappresentazione stilizzata su una tavoletta sumerica risale a 3500 anni a.C.. Bisogna arrivare al secondo millennio a.C. per trovare un veicolo tirato da cavalli del tipo descritto da Omero e dal Vecchio Testamento (Lefebvre des Noettes, *L'Attelage. Le cheval de selle à travers les âges*, Paris 1931).

Poi il cavallo viene impiegato per trasportare sul dorso pesi, per tirare l'aratro, l'erpice, il carro, il cannone, la vettura leggera, il carro pesante, l'omnibus, il tram, per muovere i vagoni ferroviari nelle stazioni, per far girare la macina, per aiutare a risalire la corrente ai battelli lungo le rive dei fiumi e per superare le rapide, per trainare carrelli nel fondo delle miniere. I cavalli trascorrono in miniera da dieci a quindici anni di lavoro secondo la loro resistenza. E' citato un cavallo, di nome Bramain, che nei primi anni del Novecento visse ben venticinque anni nel fondo della miniera di Blanzky senza mai vedere la luce del giorno.

Là morì e là venne sepolto. Funzionano imprese di trasporto fluviale che trascinano le chiatte contro la corrente impetuosa della Saona e del Rodano tirandole obliquamente dalla riva con robusti cavi attaccati a cavalli da tiro,

che, tanto è gravosa la fatica, resistono il lavoro per due, al massimo tre anni.

E' la trazione obliqua che li consuma maggiormente.

Dopo esser stato utilizzato per tirare e trasportare pesi, il cavallo viene finalmente montato. Siamo debitori all'uomo che per primo ebbe l'istinto di montare in groppa all' cavallo. Gli Assiri sarebbero stati i primi cavalieri organizzati. Trasmettono l'uso ai Persiani, i Persiani lo trasmettono ai Greci, i Greci ai Romani. Non ci sono ancora sella e staffe. Montare a cavallo è faticoso e precario, perché il cavaliere deve tenersi sul dorso dell' cavallo in movimento con il solo aiuto dell' equilibrio, rinforzato dall' aderenza delle cosce e dei polpacci, assai ridotta a causa del mantello liscio e del sudore quando il cavallo è affaticato.

Eppure le metope del Partenone (445 a.C.) mostrano uomini a cavallo a pelo, senza sella o gualdrappa o altro oggetto tra il dorso del cavallo e le natiche dell' uomo, che combattono, tirano l' arco, cacciano.

E' controversa l'epoca in cui si iniziano a ferrare i cavalli per diminuire l'usura degli zoccoli e proteggerli sui terreni duri e pietrosi. E' stata rinvenuta una sezione di ferro in un giacimento di torba antico di circa 2400 anni. Galli e Celti ferrano i loro cavalli, ciò che consente alle orde galliche guidate dal loro capo Brenno nel 387 a.C. di invadere Roma e di far da padroni nella valle del Danubio, in Macedonia e in persino in Asia. Cioè di percorrere migliaia di chilometri a cavallo. "La scoperta è paragonabile alla messa in funzione delle ferrovie molti secoli dopo" (Bassignana). Però i Greci non conoscono la ferratura e i Romani applicano i ferri (*solea ferrae*) soltanto a partire dal primo secolo a.C., quando adottano ferri leggeri e le estremità voltate in giù (il primo rampone) per aumentare la presa sul terreno e dopo aver utilizzato l'ipposandalo, una robusta suola di cuoio tenuta a posto da strisce di cuoio fermate sulla corona. "Con l'invenzione dell'attuale inferatura, il cavallo acquistò una qualità preziosissima, cioè quella di poter servire a lungo in qualunque terreno; mentre prima poche marce bastavano a renderlo inservibile" (Paderni, *Cenni storici sulle origini dell'Arte Equestre, Autori, Alta Scuola*, manoscritto con lezioni per il Corso Magistrale del 1891 a Pinerolo). Secondo il dottor Giulio Bassignana (*L'uomo per il cavallo dall'Era glaciale ai nostri giorni*, 1983) "Non esiste alcuna prova certa che il ferro a chiodi sia stato impiegato in qualsiasi paese molto tempo prima dell'anno 1000".

Circa 600 anni a.C. si incomincia a usare, proveniente dall'Oriente, quella che soltanto nel IV secolo d.C. diventa la sella. Le staffe compaiono per la prima volta in Cina nel VI secolo d.C. (la loro prima rappresentazione finora rinvenuta è nella tomba di un imperatore cinese, Tai-Tsong, morto nel 643 d.C.). Vengono introdotte in Europa dagli Avari (popolazione guerriera tartara originaria dell'Asia nord-orientale) che irrompono dall'attuale Mongolia, attra-

verso le sterminate steppe asiatiche, giungendo ad assediare Costantinopoli (626 d.C.). Secondo altri studiosi sono gli Arabi che avrebbero importato in Europa l'uso della staffa appreso dai Cinesi.

Con l'introduzione della sella e delle staffe montare a cavallo diventa per l'uomo il mezzo più comodo e più vantaggioso per muoversi sulla terra più rapidamente di quanto non glielo consenta qualsiasi altro cavallo o mezzo esistente a quei tempi per viaggiare, lavorare, cacciare e combattere. Oltre quella animale soltanto un'altra forza consentiva all'uomo di muoversi, la forza dei venti sull'acqua.

Oggi è difficile, se non impossibile, avere una precisa idea di quale incidenza per lo sviluppo della civiltà abbia avuto l'introduzione della sella e delle staffe, invenzione che interessò poco per volta tutti i popoli dell'Oriente e dell'Occidente. Con sella e staffe l'uomo può finalmente sfruttare interamente tutte le risorse che offre il cavallo e più di tutto la sua velocità. Allora è quella del cavallo la velocità in assoluto più elevata. Prima dell'introduzione delle staffe un viaggiatore sul dorso di un cavallo riusciva a percorrere da 25 a 30 chilometri al giorno.

Mentre i corrieri militari arrivavano a percorrere fino a 120 chilometri in 24 ore, mettendo piede a terra solo per cambiare cavallo.

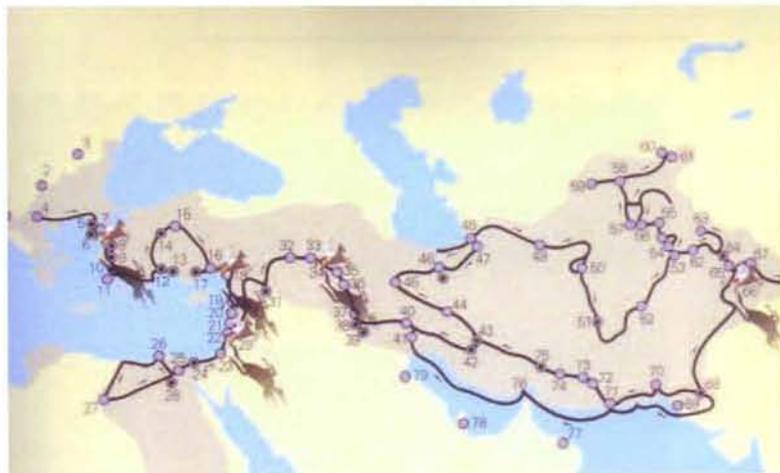
Ma sono prove straordinarie di straordinari professionisti. C'è da considerare che la velocità è strettamente dipendente dallo stato delle strade. La mancanza di ponti per attraversare gole, strette valli e corsi d'acqua, rallentava notevolmente i trasferimenti.

Quattro secoli prima di Cristo i Persiani inventano le stazioni di posta di Stato. Senofonte (Atene 430 - Corinto 354 ca. a.C.), ammirato, ne descrive il principio nella *Ciropedia*: "Essendosi reso conto della distanza che un cavallo montato può percorrere in un giorno senza esagerare, Ciro fece costruire scuderie distanti lo stesso intervallo, vi ricoverò cavalli e vi fece abitare persone incaricate di accudirli, e pose a ogni tappa un uomo capace di ricevere e di trasmettere le lettere che arrivavano, di accogliere gli uomini e i cavalli stanchi e di farne ripartire altri riposati [...]". L'impero persiano fa pavimentare una parte della sua rete di strade (che in verità era più che altro una rete di sentieri e di carrarecce) e introduce "l'uso di paracarri o pietre miliari, onde facilitare ai suoi cavalieri il rimontare a cavallo sulle strade del vasto impero".

Trecento anni dopo, Augusto (63 a.C. - 14 d.C.) organizza nell'impero romano un sistema postale simile a quello persiano e introduce l'uso di vetture a due e a quattro ruote che trasportavano più passeggeri e intere famiglie.

I Romani progettano e realizzano come strumento di conquista il primo gran sistema di strade, scavate profondamente nel terreno, ben drenate con materiale adatto e pavimentate con blocchi di pietra dura.

Ne guadagna la velocità dei viaggi e dei trasporti.



Quando i cavalli erano il più veloce mezzo di trasporto dell'uomo. Bucefalo, senza ferri, montato da Alessandro, senza staffe e senza sella, compì dal 334 al 326 avanti Cristo un viaggio lungo più di 8000 km che fu una serie di battaglie e di fondazioni di città, tra cui Alessandria d'Egitto, arrivando alle sorgenti del fiume Indo dove morì sfinito dalla fatica dopo una cruenta battaglia vittoriosa. Dove morì Alessandro fondò una città e la chiamò Bucefalia.

Morso, redini, sella, staffe sono gli strumenti indispensabili alla nascita dell'equitazione, che è l'impiego dapprima empirico, poi ragionato e artistico del cavallo. Con l'invenzione della stampa (1453) inizia la pubblicazione in più copie (la tiratura media è di cento-centocinquanta copie) e la circolazione (precedentemente erano rari manoscritti a limitatissima diffusione) dei trattati dapprima d'ippiatria e di mascalcia, poi di equitazione che tanto progresso faranno compiere all'arte equestre. L'esperienza dei maestri è finalmente a disposizione di chi vuole imparare. Si tenga conto dell'analfabetismo. I trattati li studiano i maestri che poi trasmettono verbalmente l'insegnamento agli allievi. I Bizantini sarebbero i primi veri e propri cultori dell'arte equestre, essendo stati ispirati da cavalieri altrettanto raffinati, i Persiani. A pag. 185 delle sue lezioni per il Corso Magistrale del 1891 - lezioni che studiò, o almeno lesse, anche a Caprilli che partecipò a quel corso - Cesare Paderni scrive: "Verso il 1134 diversi scudieri che lavoravano nel circo di Costantinopoli abbandonarono quella città e si portarono a Napoli, ultimo paese d'Italia che riconosceva ancora l'autorità degli Imperatori di Bisanzio, e vi fondarono una specie di scuola di equitazione". Non è dato sapere dove Paderni abbia preso questa notizia tanto precisa. Ma è l'enciclopedia Treccani a segnalare autorevolmente l'arrivo a Napoli, nel 1134, di sette scudieri bizantini, incaricati da Michele IV, detto il Paflagone, imperatore dell'Impero romano d'Oriente, di far scuola in quella città. L'unica discordanza è che, secondo la storia e secondo la stessa Treccani, Michele IV, imperatore dal 1034, morì nel 1041. Non avrebbe dunque potuto prendere quella iniziativa 93 anni dopo. E' invece accertato che alla caduta di Costantinopoli in mano turca nel 1453 molti scudieri bizantini si rifugiarono a Napoli e lì iniziarono a insegnare la loro arte. Sarebbe una spiegazione del fiorire proprio a Napoli di un'accademia equestre che con Giovambattista Pignatelli divenne faro equestre d'Europa. *Segue su Rivista n.4/2009*

Sintesi storica per trattare l'adattamento del "Sistema Naturale di Equitazione" alle attuali necessità dell'insegnamento dell'equitazione in Italia



Una metopa del Partenone.
Il piego diretto del primo cavallo a sinistra non può
che essere il risultato dell'addestramento.

seconda parte

di Paolo Angioni

IRomani, uomini pratici, "avevano il culto della velocità assoluta e non di quella relativa" (Federico Tesio, *Il purosangue, animale da esperimento*, Torino 1956, pag. 2), "perché correre significava andar presto per arrivare primo". Fanno galoppare e non trottare i loro cavalli attaccati nelle corse delle bighe. A Bisanzio invece si riduce la velocità e nei grandi maneggi si scopre l'incanto di produrre il movimento del cavallo e di plasmarlo, come lo scultore modella la creta, fino ad arrivare alla stilizzazione del movimento. I mosaici bizantini rappresentano cavalli che sembrano eseguire arie e movimenti cosiddetti di alta scuola. D'altra parte anche le metope del Partenone (432 a.C.) mostrano cavalli in atteggiamenti non certo naturali. Le posizioni arrotondate di collo e piegate di testa sono sempre frutto dell'intervento del cavaliere.

Gli scultori, come i pittori, allora raffiguravano solo quello che vedevano con i propri occhi. Erano i fotografi del tempo.

La cavalleria intesa come forza d'urto costituita da cavalieri montati su cavalli che fanno massa e l'impiego del cavallo nel combattimento ravvicinato, nei duelli e nelle giostre, sono il motore del progresso e del perfezionamento della tecnica del montare a cavallo. Nel Medio Evo un "buon cavallo doveva essere in grado di portare quattro quintali: questa era la misura" (Richard Lewinsohn, *Gli animali nella storia della civiltà*, Torino 1956).

Il cavaliere in sella, impacciato dalla pesante armatura, quando è circondato dai fanti è destinato a soccombere. Cadere da cavallo vuol dire non potersi rialzare da terra. E' necessario rendere il cavallo strumento maneggevole e prontamente ubbidiente, capace di collaborare nell'attacco e nella difesa. Sono copiati e insegnati i salti che il cavallo fa in natura, sia per allegria, sia per difendersi e per attaccare un avversario quando è nel branco. I cosiddetti salti di scuola, "salti regolati" li chiama Paderni, descritti per la prima volta dai maestri italiani del Cinquecento, la levata, la corvetta, la groppata, la ballottata e la capriola (chiamati dai Francesi levade, courbette, croupade, ballotade, cabriole, denominazione con cui sono oggi conosciuti nel mondo e ... in Italia, ma è una semplice questione d'ignoranza, da ignorare, non sapere. E' grave solo per coloro che si ritengono competenti e che occupano posti di responsabilità nell'organizzazione equestre pubblica) non sono altro che i salti che venivano insegnati al cavallo per difendersi e per sbarazzarsi dell'avversario. Che poi nel Rinascimento divengano la stilizzazione dei salti che il cavallo fa in natura, come sostengono attualmente i Francesi (Decarpentry), questo è ammissibile. Ma l'origine è certamente utilitaria e non artistica.

A pag. 162 di *L'Arte del Cavallo*, Padova 1696, Nicola Santapaulina scrive: "Si dice capriola, perché è simile a salti, che fanno li Cavrioli, e negli secoli passati si mostrava à

chiamata oggi Cuba, giunge con circa cinquecento uomini e "sedici cavalli e giumente" sulle rive dell'attuale Messico in prossimità dell'estuario del fiume Grijalva, chiamato Tabasco in lingua indiana. L'episodio è narrato dettagliatamente da Charles-Alexandre Piétrement (1826-1906), veterinario militare, autore di un bellissimo testo, *Les chevaux dans les temps préhistoriques et historiques*, Paris 1883. Cortéz era partito con quindici capi. Durante il viaggio una giumenta baia partorisce. Quando sbarcano, gli uomini di Cortéz si trovano di fronte una folla d'Indiani e più di dodici mila guerrieri pronti a dar battaglia. Dopo infruttuosi negoziati e qualche scaramuccia, Cortéz decide di far sbarcare i cavalli. Il giorno seguente gli Spagnoli vengono circondati dagli indiani che li attaccano "come cani rabbiosi" e feriscono più di sessanta uomini. Gli Spagnoli incominciano a temere il peggio quando alle spalle degli Indiani arrivano di sorpresa i cavalieri. "I nostri nemici credettero che cavalieri e cavalli fossero un tutt'uno, perché fino a quel momento non avevano mai visto cavalli ... Sul campo di battaglia rimasero più di ottocento cadaveri di Indiani ... Qualche giorno dopo quaranta cacicchi vennero a trattare la pace".

Con l'importazione del cavallo arabo in Inghilterra, viene selezionato il purosangue e con il purosangue in Inghilterra iniziano nei primi rudimentali ippodromi le prime corse al galoppo la cui finalità è la velocità assoluta. Byerley Turk, Darley Arabian, Godolphin Barb (Barb e non Arabian, scrive Federico Tesio) sono i tre progenitori del purosangue, giunti in Inghilterra rispettivamente nel 1685, nel 1705 e nel 1733, da cui derivano rispettivamente i tre fissatori della razza, Matchem nel 1748, King Herod nel 1758, e il grande Eclipse, nel 1764.

A proposito di Eclipse: è stato il più celebre cavallo da corsa di tutti i tempi. In sedici mesi, dal maggio del 1769 all'ottobre del 1770, corre ventuno volte e vince ventuno volte. Imbattuto. Per un purosangue è il prestigio. Ma è anche la fine della competizione. Nessuno vuole battersi con lui. Corre i 6400 metri in 6 minuti. Vuol dire che galoppa a una media di 64 chilometri all'ora con un uomo sul dorso che, per quanto leggero, con sella e tutta la bardatura necessaria, dati i materiali del tempo, non può pesare meno di 65 chili. "Eclipse primo, gli altri ... in nessun posto ... tanto arrivavano lontani", scrive Tesio.

Dai maestri bizantini esuli nell'Italia meridionale e dall'importazione di cavalli più insanguinati al seguito degli Spagnoli che occupano nel 1503 Napoli, incomincia a prendere forma un'arte equestre più raffinata.

Non a caso ciò avviene nel fiorire di tutte le arti e nello splendore del Rinascimento italiano.

Questo primato, anche equestre, è indiscusso. Il generale Albert Decarpentry (1878-1956), maestro francese che per competenza e autorità fa testo, nel suo capolavoro, *Equitation académique*, Paris 1949, scrive: "L'equitazione acca-

demica, nata nelle scuole italiane del Rinascimento [...]" . Ma si potrebbero moltiplicare le citazioni di grandi maestri stranieri del passato che riconoscono il primato italiano.

Le citazioni tratte da testi francesi a proposito della matrice italiana dell'equitazione europea del XVI secolo e del primato italiano porterebbero a allargare la trattazione per studiare l'influenza equestre dell'Italia in Europa. È affascinante cercare, e trovare, nei più importanti testi stranieri del '500 e del '600 le filiazioni personali e tecniche che riconducono all'Italia. È illuminante una sola citazione, tratta dal libro primo, capitolo secondo, del primo trattato scritto da un francese, Salomon de la Broue, di cui scriverò tra poco, pubblicato a la Rochelle nel 1593: "Reconnoissant le défaut de mots propres pour cest art en nostre langue François, j'ay eu recours à l'Italienne, tant parce que les Cavaliers en usent plus communement, qu'aussi ils ont je ne sçay quel air plus gaillard, sont plus significatifs, et peuvent expliquer le sens par un mot, qui auroit besoin de plusieurs pour le faire entendre en François".

"Poiché nella lingua francese quest'arte manca di termini appropriati, ho fatto ricorso alla lingua italiana, sia perché i Cavalieri ne fanno un uso più comune, sia anche perché i termini italiani hanno un non so che più gagliardo, sono più significativi, e possono spiegare il significato con una sola parola, mentre ne occorrerebbero diverse per farlo capire in francese".

Tra gli altri a Napoli soggiornano a lungo i due primi cavalieri francesi, che diventano i due primi riconosciuti maestri di quella nazione, per imparare dal gentiluomo Giovan Battista Pignatelli o Pignatello ("di famiglia longobarda", scrive Paderni nel trattato storico equestre già citato, *Cenni storici, Autori, Alta Scuola*; "appartenente a una famiglia di ceppo longobardo" scrive Luigi Gianoli a pag. 92 de *Il cavallo e l'uomo*) che a Napoli aveva aperto la prima accademia equestre, "di ritorno da un viaggio a Costantinopoli" scrive ancora Gianoli.

Queste citazioni non fanno altro che confermare che dell'autore si sa ben poco. Invece lo storico francese *André Monteilhet*, in *Les Maîtres de l'Oeuvre équestre*, Paris 1978, studioso affidabilissimo e meticoloso, bravissimo, defunto nel 1977, scrive che Pignatelli è nato intorno al 1525 ed è morto prima della fine del secolo, che è stato allievo di Giannetto Conestabile (Giannotto), poi di Fiaschi, che la famiglia era originaria dell'antica Puglia e che può essere considerato come "la realizzazione del tronco comune napoletano da cui presero il volo, dopo la sua scuola, i fondatori delle scuole francese, tedesca, inglese, scandinava e - indirettamente - di quelle andalusa e portoghese". Detto da un Francese, c'è da inorgogliersi.

Alcuni anni fa Monteilhet si era rivolto a chi scrive queste righe per trovare ... nella biblioteca della Scuola Militare di Equitazione l'anello che collegava Caprilli, quand'era a Nola, con la vecchia accademia borbonica detta della

Nunziatella.

La Scuola Militare di Equitazione, che oggi non esiste più, non possedeva biblioteca degna di questo nome. D'altra parte una biblioteca non la possiede neppure la F.I.S.E.. Non c'è ai Pratoni del Vivaro, Centro Equestre Federale, dove per quindici anni si sono tenuti i corsi federali di istruzione per insegnanti. Viene da domandarsi cos'abbiano studiato i futuri docenti. Solo trasmissione verbale? E' il grande limite che da sempre si porta dietro l'equitazione italiana.

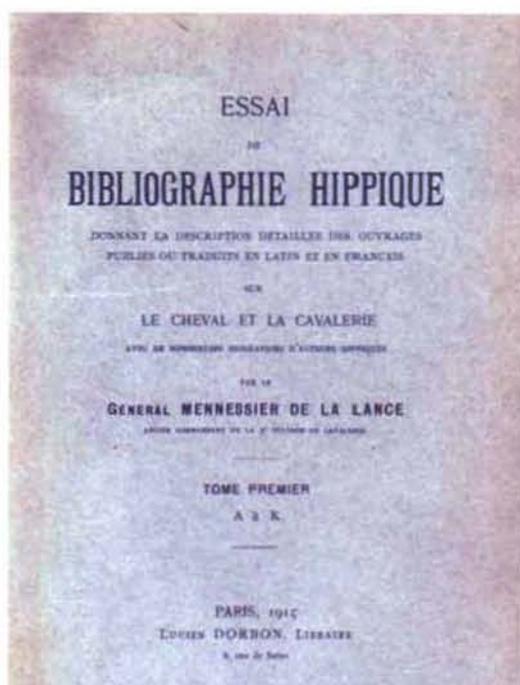
Si dice solitamente, e anche autori antichi suoi contemporanei o immediati successori lo affermano, che Pignatelli non abbia lasciato alcun scritto. Eppure Leclainche, nella sua *Histoire de la médecine vétérinaire*, 1936, scrive che Pignatelli pubblicò nel 1518 un trattato di cui dà anche il titolo, *Bellissimi segreti de' cavalli*. Osserva Saurel che il 1518 è un po' presto per un uomo che fu maestro di Pluvinel nel 1555. E nel catalogo della biblioteca ippica del barone de Curnieu è registrato il seguente "preziosissimo" manoscritto della fine del XVI - inizio del XVII secolo, in italiano, su carta, illustrato da 84 bellissimi acquerelli originali di morsi, formato in folio; *Libro de Cavalli del Signore Gio: Battista Pignatello dove si può imbrigliare ogni Sorte de Cavalli e conoser le bocce di quelli, et ancora ci è agiutato le libri del Signore Silvio, Lelio, Michaello, Baltazardo, Don Ottavio Monaco, et del Signore Alexandro Massari de loro inventioni et ancora del Scano Napolitano*. In Napoli. Il manoscritto proviene dalla biblioteca Huzard.

Giovan Battista Huzard merita una divagazione. Nato nel 1755, morto nel 1838, di famiglia che da più di un secolo esercitava la mascalcia, veterinario francese con importanti incarichi pubblici e di indiscussa autorità in questioni legali e di giurisprudenza veterinaria, bibliofilo illuminato ed erudito, possedeva una biblioteca, "la più ricca del mondo" (Mennessier de la Lance), di oltre 40.000 volumi concernenti materie equestri e argomenti collegati all'ippologia (scienze naturali, medicina, veterinaria, agricoltura, caccia, ...). Si può dire, secondo il Mennessier, che la biblioteca Huzard possiede tutto quello che è stato pubblicato fino al 1837.

Il manoscritto del Pignatelli costituisce comunque un mistero. Venne messo in vendita all'asta della biblioteca ippica di Charles-Louis Mathevon barone de Curnieu. Altro personaggio degno di menzione.

Nato verso il 1811, morto nel 1871, fu allevatore, ippologo, professore all'Ecole des Haras, scrittore, ellenista, traduttore nel 1848 del *Peri ippichés*, trattato intorno all'ippica di Senofonte, proprietario di una ricca biblioteca equestre e di un gran numero di opere rare e pregiate.

Il barone di Curnieu aveva rilevato gran parte della biblioteca Huzard. Il manoscritto di Pignatelli fu messo in vendita il 25 febbraio 1986, quando venne venduta e dispersa



L'opera del generale Mennessier de la Lance, in due tomi pubblicati nel 1915 e nel 1917, più un supplemento del 1921, riporta in 1600 pagine circa 6000 titoli di libri relativi al cavallo e all'equitazione pubblicati in Francia solo in lingua francese e latina. E' l'unica fonte ancora oggi esistente in cui si può trovare tutta la letteratura equestre da Grigione al primo quarto del Novecento

la collezione Curnieu, all'Hotel Drouot di Parigi con il numero 128 del catalogo.

Non si sa chi l'abbia acquistato e nessuno l'ha più visto. Nulla si sa della sua storia: donde provenga e come sia arrivato nelle mani di Curnieu.

C'è da domandarsi: esiste davvero? E, se esiste, non si tratta di un falso? Gli antichi sono espliciti: Pignatelli non ha lasciato alcun scritto.

Testimonianza di Gio: Battista Ferraro, di Salomon de le Broue, di Pluvinel, di Newcastle. Tuttavia André Monteilhet, studioso autorevole, attribuisce a Pignatelli tre manoscritti, uno dei quali "è riemerso a Saumur nel 1976, e non è stato pubblicato".

L'Hotte (*Un officier de cavalerie*, 1905, pag. 311) cita addirittura una frase di Pignatelli, proprio del Pignatelli inventore del morso snodato in tre pezzi, molto più dolce delle imboccature usate in quel tempo, a proposito dello scetticismo del maestro napoletano sull'utilità miracolistica delle imboccature: "Se le briglie avessero di per se stesse la proprietà miracolosa di fare la bocca di un cavallo e di renderlo ubbidiente, il cavaliere e il cavallo sarebbero abili all'uscita del negozio di un costruttore di speroni". Non so dire se la citazione sia tratta dal manoscritto scritto di Pignatelli o se sia stata riferita e annotata da uno degli allievi francesi del maestro napoletano in qualche loro testo.