

X

LOS CABALLOS DE SANGRE CALIENTE
DE LA UNIÓN EUROPEA

VICENTE SERRANO TOMÉ
Académico Numerario

Es tan variado el mapa étnico caballar de las quince naciones que hoy forman la Comunidad de Naciones Europeas, que vamos a limitarnos esencialmente a los llamados “caballos de sangre noble o de sangre caliente” –denominaciones muy usadas, pero asaz incorrectas, pues con ella queremos denominar una serie de razas en las que dominan los genes del P.S.A. y similares, y que dan a las razas que los poseen unas especiales características de velocidad y temperamento. Hay que integrar en este esquema no sólo al caballo árabe, al berberisco, al P.S.I. y a los caballos orientales y mediterráneos irradiados por aquéllos y a sus cruces respectivos, sino también a otras razas mejoradas por los mismos: unas pesadas, como el “Percherón” o el “Bolonés”, otras diminutas, como los “poneis” “Haflinger” –galeses o el moderno “Falabella” argentino -y no pocos trotadores y caballos de silla y deporte, como el “Budienny”, los numerosos criollos hispanoamericanos, el Anglo-árabe y el Anglo-Normando y otros muchos.

En la Edad Antigua, eran ya célebres en Europa los pequeños caballos de los hunos, por su rusticidad y resistencia. Los persas y los armenios eran muy estimados por los romanos debido a su belleza y ostentosa presencia. Los hispánicos y los sicilianos destacaban por su velocidad y aptitud para los juegos circenses.

El caballo ibérico, que posiblemente miles de años antes habría pasado de la Península Ibérica al Norte de Africa para contribuir a la formación posterior del berberisco, mantendría ya estrechos y antiguos contactos con el caballo nómada.

Pronto se forma el caballito sardo (hoy Achetta) y el bigotudo “Carmargués”, derivado del antiguo caballo de Solutré; por estos tiempos también se formaría el Bretón y el pre-Ardenés, en tanto que otro ances-

tro, el caballo de la Dordoña, daría lugar al primitivo Normando, vecino del Frisón y del antiguo Belga de la región de Lieja.

Al alborear la Era Cristiana, empieza a formarse el Bolonés primitivo a partir del cruce de yeguas locales de sangre frisona con caballos númeradas de los Depósitos instalados por los romanos en Normandía antes de saltar a Britania en su primera ocasión(55 a.C.) con ochenta naves para dos legiones y otras dieciocho para la caballería. El desembarco de César fue obstaculizado por las tribus de trinovantes, atrevates, silures,... quienes enviaban por delante a la caballería y a los carros armados contra los romanos que desembarcaban.

El caballo inglés que hoy conocemos como "Shire Horse" era ya un coloso que impresionó a las legiones de César, los cuales lo denominaron "Equus magnus" por su grandiosidad, que aún conserva; sin embargo, bautizaban como "Itinerarius" a aquel que tenía andares ostentosos y gráciles, el cual conocemos desde hace siglo y medio y en la actualidad como Hackney.

El antiquísimo "Equus agilis celticus" ya empezaba a diversificarse en tipos que hoy designamos como razas diversas de poneys: galeses, Exmoor y Shetland.

En el Oriente europeo existían los antiguos caballos rusos "de los bosques" y "de la tundra", así como los caballos "Karabai" y los de "Ferghana" –aquellos que "sudaban sangre" y que hace milenios eran sacrificados y enterrados con sus amos y caudillos en los túmulos funerarios de la estepa rusa a la muerte de los mismos-; ambos caballos, muy serios pretendientes a la paternidad del árabe y antecesores, a su vez, de una de las razas más nobles y arcaicas: la "Akhal-Teké", caballo de las estepas áridas del Turkmenistán, ya muy apreciado en tiempos de Alejandro Magno y del que dijera Marco Polo siglos más tarde que descendía de "Bucéfalo", caballo del conquistador macedonio. Para otros autores modernos, este caballo fue originario de la moteada y original raza "Appaloosa" de América, por vía española de la conquista americana y, posteriormente, de las tribus indias "Nez-Percé" del Oregkal-Teké, el "Absent", ganaría en 1960, en doma la medalla olímpica de oro en Roma.

El caballo griego no gozaba de especial fama, dentro de sus múltiples variedades: los de la Argólida, los de Mesenia, los de Escitia,... y, sobre todos ellos, los famosos "blancos" de la Tracia de que nos habla Homero. Para los helenos, el caballo era más importante como factor esencial de los

juegos que como arma de guerra. Prueba de ello es que en la batalla de las Arbelas (331 a.C.), el gran Alejandro sólo cuenta con siete mil jinetes en su ejército frente a los cuarenta mil de los persas. Y es que el caballo no apareció en Grecia hasta comienzos del siglo XVI a.C.

En Sicilia y en la península italiana –especialmente en la Apulia y la Calabria– existían caballos autóctonos desde la época cuaternaria, llevando los intercambios comerciales y las guerras; ya en época histórica, abundaban los caballos procedentes de Africa y de Grecia de tipo ario, bárbaro e, incluso, mongol.

Más adelante, la afición de los romanos al lujo, a los quehaceres lúdicos y a las necesidades marciales, les llevaría a preferir caballos pesados, nuevos en la cuenca mediterránea, preferentemente de tipo ardenés, o bien belgas, que fueron elogiados por Estrabón, por Tácito y por César. Pero, a pesar de sentir especial atracción por los caballos, al contrario que los nómadas, los árabes o los partos, Roma no es pueblo de jinetes; así lo prueba el hecho de que su caballería se reclutara en el extranjero, a donde ha de recurrir para compensar la inferioridad de la caballería propia, poco numerosa y mal instruida, que no pasaba de cien équites por legión en tiempos de Augusto. Batidas las legiones romanas por la caballería de Aníbal en Tesino, Trebia y Cannas, es muy dudoso que Roma se hubiera salvado si el Cartaginés hubiera prestado oídos a los consejos de su jefe de Caballería, el nómada Marharbal, quien le suplicaba: *"Déjame partir con mis jinetes y en tres días cenarás en el Capitolio"*. Después, Roma deberá romper a la caballería nómada y atraérsela para, con ayuda de Masinsa, vencer definitivamente en Zama a Cartago.

Más tarde, nómadas, íberos, galos y germanos deben formar todas las tropas a caballo en presencia en la batalla de Filipos (42 a.C.), en la que Bruto pone en línea veinte mil jinetes frente a sólo trece mil de Octavio. Al final del siglo IV, caballeros galos y germanos, formados en la vieja disciplina legionaria de Roma, forman la casi totalidad de los efectivos de los ejércitos galo-romanos. Entre las tribus bárbaras, el caballo era signo de privilegios y obligaciones, siendo la guerra la ocupación más importante de la aristocracia de dichos pueblos bárbaros; por ello, la caballería fue, durante muchos siglos, la más distinguida arma de guerra, al punto de que nobleza y caballería, eran inseparables. Si se carecía de caballo, se carecía de linaje. La pasión guerrera de los bárbaros y su coraje en el combate llevan a la Roma decadente a dejarles sus tierras a cambio de sus servicios al Ejército de Roma. Y así, un franco, Hariett, manda las tropas que

cubren las fronteras de las dos Germanias. A mediados del siglo IV d. C., un vándalo, Estilicón, garantiza las fronteras de Roma y aporta, incluso, la alianza de germanos y francos. Entre los años 367 y el 370 d.C., un cónsul galo y jefe de la Caballería de Roma, Jovino, rechazará, sucesivamente, tres asaltos de los germanos

La derrota de Atila y sus huestes en los Campos Cataláunicos por la coalición germano-franco-visigótica, se debió tanto a la habilidad de Aecio como a la caballería de Meroveo. Y merced a la superioridad de la caballería pesada occidental de Carlos Martel, serían detenidos definitivamente, ya en la Edad Media, los árabes en Poitiers. Sin embargo, en el polo opuesto del Imperio Romano en Oriente, el rey persa Shaipur I vencerá en repetidas ocasiones a los ejércitos romanos enviados contra él, terminando incluso con la captura y muerte del Emperador Valeriano (260 d.C.), al que, antes de morir, utilizará Shaipur como estribo para montar en su caballo.

La Edad Media histórica es la "Edad de Oro" del caballo y de la caballería. El caballo es el animal de élite, elevado a la máxima jerarquía animal por resultar imprescindible para el transporte y, aún más, para la guerra.

El espíritu religioso, la ardiente fe de las gentes del Medievo y el feudalismo harán nacer a la Caballería como orden y como sistema. El espíritu feudal proclama la protección del fuerte hacia el débil, pero considera que esta protección ha de ser remunerada con un trabajo o con un servicio. El espíritu religioso concibe este apoyo como un deber, como un punto de honor, debiéndose ejercer, por tanto, sin condicionamientos.

El caballero, al que el cielo ha concedido la cuna, la fuerza y el caballo, se hará defensor del débil y del oprimido, para el mejor servicio de Dios y hombre de guerra para el mejor servicio de su señor. Como Orden guerrera y religiosa, la Caballería tenía sus ritos ("*¡En el nombre de Dios, de San Miguel y de San Jorge, yo te armo caballero; sed valeroso, audaz y leal!*"), sus reglamentos, su código y sus derechos.

En esta época, se perfecciona el antiguo "Avelinés" o "Hafflinger", vistosísimo palomino o alazán "pelo de vaca" de Austria y Sur de Alemania y Norte de Italia, poney de gran tamaño, arabizado por las invasiones asiáticas que llegaron al corazón de Europa, heredero de la línea tarpánida que cruzó las comarcas centroeuropeas, animal muy frugal y que sube las pendientes más abruptas y que en Austria es marcado con la flor na-

cional de los Alpes (la del edelweis). También, el "Nórico" o "Pinzgäuer" de la Europa Central y el antiguo Normando se perfeccionó de mano de Carlomagno y de los Arzobispos de Salzburgo.

Las yeguas de la antigua provincia francesa de La Perche –así bautizada por los romanos a causa de la abundancia de árboles erectos como pértigas- ha sido fecundada, desde el siglo VIII, por los caballos árabes descendientes de los abandonados tras la "massacre" de Poitiers. El "Bolonés" es ya uno de los más clásicos caballos de guerra de toda la Baja Edad Media y cruzará, acompañando a caballos normandos y españoles, el canal de la Mancha (siglo XI) con Guillermo El Conquistador, quien montará un caballo español en la cruenta y decisiva batalla de Hasting, en el año 1.066. De igual modo, utilizarán esta raza Godofredo Plantagenet, en Ruán, Ricardo Corazón de León, en Chipre y Napoleón, mucho después en Wagram.

En Gran Bretaña, el "Bolonés" plantará las bases para formar el caballo de "Norfolk", mientras que en el Continente será mejorado con sangre oriental desde la época de las Cruzadas.

El Bretón es también célebre en la Edad Media, pero no como gran caballo de guerra; es decir, como "destrero", sino, por el contrario, como montura de descanso de los caballeros del Continente –entonces era de menor alzada que hoy- utilizada por éstos para sus desplazamientos. Estos palafrenes, usados para desplazarse, para la caza y para las paradas –en general de marchas muy suaves- eran caballos de sangre caliente, de origen árabe u oriental, pero también españoles, limusines y navarrinos. De entre ellos, Ricardo Corazón de León prefería siempre los andaluces. En cambio, el "rocín" era el animal apto para el trabajo y para el transporte de los escuderos. La "hacanea" era la cabalgadura de las damas. Y la "jaca du gobelet" transportaba los víveres.

Cuando el caballero se trasladaba en su palafrén, dejaba su pesado destrero de guerra o de torneo (normandos, frisonos, flamencos, boloneses) en manos de un escudero, del mismo modo que los caballeros británicos abandonaban momentáneamente su "Great Horse" o "Shire Horse", cubierto de hierro, sustituyéndolo por el "Nag" –futuro "Hackney" o "Trotador de Norfolk"-, que marchaba a la ambladura. El caballo "Shire", gran coloso de la guerra, señor de torneos y batallas, y gran destrero de la Edad Media, carecía entonces de las grandes cernejas, calces y caretas que heredaría más tarde del "Clydesdale", su gran competidor británico en la

tracción y en las batallas; ambos comparables, por su masa y corpulencia, al gran “Brabazón” belga.

El frisón occidental u holandés fue un importante animal de guerra de la Edad Media, y célebre “haddraver” o trotador pesado más tarde, permaneciendo más dentro del grupo de caballos de sangre fría que su homólogo oriental. Muy usado en toda la historia para los transportes fúnebres en Inglaterra –donde los caballos de pelaje oscuro son muy raros-, ha sido la base de no pocas razas de tiro pesado y ligero, que practican, todas ellas, un trote airoso y levantado por su común herencia de sangre española. A punto de desaparecer en el actual siglo, el “Frisón” fue salvado por la decidida protección de la reina Juliana de Holanda. En cuanto a su homólogo, el Frisón oriental o germánico -con más sangre noble- con los siglos, produciría, tras repetidas infusiones de sangre árabe, una variedad utilizada incluso en los concursos hípicas, el Arabe-Frisón.

Además, eran muy apreciados el “Holsteiner”, el “Nannoveriano” y el de “Jutlandia”. Durante las Cruzadas, la Caballería occidental pagó un alto precio por la aventura, confluyendo, especialmente, en los últimos años del siglo XII en Asia Menor todos los caballos del mundo: desde los finos turcos a los pesados ingleses, desde las razas francesas y españolas hasta el árabe.

En cuanto a los pequeños caballos, los antecesores del actual poney de “New Forest” ya existían en estos bosques ingleses cuando Guillermo El Conquistador los conservó para cacerías de la realeza británica. Después, estos caballitos sobrevivirían a la feroz persecución llevada a cabo por los “Cabezas redondas” de Cronwell, a causa de su escasa alzada. Siglos más tarde, recibirían sangre inglesa con “Maske”, padre de “Eclipse” y árabe por “Zorah”, a mediados del siglo XIX, por deseo de la reina Victoria de Inglaterra.

El caballo árabe asoma ya por Oriente, comenzando a asombrar a reyes y caballeros, al término del Medievo, desde la victoria de Mohamet II con la toma de Constantinopla en 1.453 y aún treinta y ocho años antes con la derrota de la caballería pesada en la batalla de Azincourt, en la cual los ballesteros ingleses, a modo de los antiguos “velites” romanos, desbarataron y destrozaron a la valiente nobleza de Francia que acaudillaba Carlos VI y que montaba pesados caballos acorazados.

La Edad Moderna (1.483-1.789) está marcada por la soberanía y la gracia del caballo español, que a tantos países europeos se difunde y, más

tarde, por la del árabe. Al mismo tiempo, por la generalización de las armas de fuego, lo que acarrea el destronamiento de la caballería pesada, acorazada y lenta, que será sustituida por la ligera y rápida, que basará sus éxitos en la capacidad maniobrera. De ese modo, a principios del siglo .XVI, nace la caballería ligera, empezando la decadencia de los caballos de guerra pesados, menos manejables, que tenían que soportar hasta doscientos kilos de peso entre el jinete y las armaduras protectoras de caballo y caballero,; estos sucumbían ante la caballería oriental, más veloz y ágil. Como comprobaron los cruzados, los caballos normandos, germanos, ardeneses, frisonos, shires o clydesdales tienen menos sangre y menos clase que los árabes, siendo estos después los mejores admiradores e introductores de los últimos en Europa. Pero, pese a los fracasos cosechados, el caballo pesado y el sistema de las cargas lentas seguirán en vigencia hasta el siglo XVI, siglo en el que los corceles andaluces conocen su gloria y su más grande difusión.

Todos los reyes y todos los grandes señores de la guerra y de la equitación le dedican sus mayores elogios y sus más ardientes palabras. Con el caballo español, el "pura sangre de otros tiempos", como le definiría posteriormente un ilustre veterinario, Eugene Gayot, brillan su heredero el Napolitano y también el primitivo Anglonormando, obtenido del cruce del antiguo Normando con media docena de razas, aunque al final se impusiera definitivamente la sangre inglesa.

Pero por encima de todas las razas, esta época marca la exaltación del caballo árabe o, mejor expresado, oriental, puesto que el caballo, si bien existía en la península arábiga en el Neolítico, desapareció prontamente para reaparecer con los hicsos en el siglo XVIII a.C. Después, existiría otro eclipse, ya que, según refiere Estrabón, poco antes de la Era Cristiana no había caballos en aquella península. Y apenas los había aún en tiempos de Mahoma. Hay que llegar hasta mediados del siglo VII d.C: para que un jefe musulmán, al invadir Egipto, pueda hacerse acompañar de tres mil jinetes yemenitas montados en caballos herederos, sin duda, de los introducidos en Arabia tres siglos antes por los persas.

En esta época, el "Shire Horse" y el "Clydesdale" se convertirían en caballos de carruaje y de carroza, hasta que, en los siglos XVII y XVIII, fueron nivelados los caminos, haciéndolos más transitables para vehículos, y aquellos caballos fueron sustituidos por razas más livianas, pasando las primeras a las tareas agrícolas y a la tracción pesada de los vehículos metropolitanos.

De esta forma, el siglo XVIII fue la “edad dorada del coche de caballos” en las ciudades, existiendo en Londres mil coches, frente a los sólo veinte en 1.635, cuando se estimaba que ir en coche era propio de débiles o inválidos. Sin embargo, estos vehículos lograron su apogeo a mediados del siglo XIX, época en la que París contaba con más de seis mil coches de caballos.

La raza “Frederiksborg”, la más antigua y noble de las de sangre caliente del país danés, arranca de 1.562, cuando Federico II de Dinamarca y Noruega, tan amigo del boato, la caza y la ceremonia, la crea a base de caballos andaluces y napolitanos. Fue tan famosa esta Yeguada que, incluso Felipe II, en los tiempos en que el caballo español detentaba la hegemonía mundial, adquirió un semental de la misma. Las crías del establecimiento están separadas no sólo con arreglo a su aptitud (caza, de silla o de tiro de lujo), sino también por el pelaje y estaban marcados según fuera éste: una mitra àra los negros de Munke, una cruz para los negros de Krodal, un bocado para los castaños de Tunler, una bandera para los bocifuegos de Faendrik, una cornamenta de ciervo para los alazanes de Dyrehave, un corazón para los bayos e isabelas de Ny, una granada para los tordos de Praeste, y así sucesivamente. Como célebre caballo de silla y magnífico de gala y de parada, contribuiría más tarde a la formación del ruso trotador de Orlov y el lipizzano y el Kladruber.

El “Oldemburgués” fue mejorado en el siglo XVI con abundante sangre napolitana y andaluza, -sangre esta última que también mejoraba al Frisón occidental y al Holsteiner.

El caballo “Trakehnen” o Prusiano oriental, se fundó en la Yeguada de este nombre, fundada en 1.732 por Federico Guillermo I de Prusia, en Lituania, y promocionada, más tarde, por Federico Guillermo II, con el fin de independizar al ejército prusiano de toda adquisición de caballos en el extranjero y para sustituir la pesada caballería de su padre por otra de mayor rapidez de movimientos, lo que permitiría la carga al galope en lugar de al trote, componiendo, pues, un ariete vivo y ágil capaz de franquear las líneas enemigas, no exponiéndose más que a una descarga de fuego. Nacidos los Trakehner de razas locales y de andaluces, tártaros y turcos, recibirían también aportes más importantes de árabes e ingleses cuando, en 1.787, Trakehner se transformó en Yeguada del Estado.

El “Hannoveriano”, más antiguo que el precedente y no menos célebre, en el siglo XVIII comienza a manifestar dos líneas distintas: una con predominio de sangre inglesa, y otra de sangre Trakehner. Origina-

riamente, caballos de tiro similares al Holsteiner, hoy lo son de silla, muy usados en los concursos hípicas

En el siglo XVI se fundan las Yeguas centroeuropeas de Lipizza y de Kladrub, ambas con sangre mediterráneas, más andaluza la primera y más napolitana la segunda; son dos grandes florones nacidos del caballo español. Las dos dieron pompa y boato a la elegante corte del antiguo Imperio austrohúngaro, pero, en especial, los lipizzanos, ya que los Kladruber se hallaban más específicamente ligados al servicio de los príncipes de la Iglesia. La gran y última salida oficial fue en la conducción del féretro del Emperador Francisco José, en 1916, mientras las armas hacían reventar las costuras de Europa.

Hoy, los espléndidos caballos del manirroto y poderosísimo XII Duque de Osuna, catorce veces Grande de España, Don Mariano Téllez Girón, siguen manifestando su garbo y su raíz ibérica en la Escuela Española de Equitación de Viena, por cuyos caballos corre la sangre de los corceles andaluces y cuyos boxes son presidios por hombres plenamente españoles (Andalucía, Sevilla, Cabriola,... hasta Honroso VI, último regalo español en 1.967). Sólo los sementales son educados en los aires de la alta escuela. Las sedes de los descendientes de los lipizzanos ha sufrido las alternativas derivadas de los cambios de fronteras de las últimas Guerras Mundiales, siendo hoy el centro principal de Austria para la cría de lipizzanos la Yeguada de Píber, a cuarenta y cinco kilómetros al oeste de Graz, cerca de Köflach –fundada como Yeguada militar por el Emperador José II en 1.798 y en la que ya se introdujeron lipizzanos en el siguiente siglo, dominando siempre en la Yeguada la sangre española mediante continuas importaciones. Fue trasladada a Píber la mitad del efectivo de Lipizza cuando, situada ésta en la comarca triestina de Carso, pasó a Italia tras la I Guerra Mundial. Una vez terminada esta conflagración y pulverizado el Imperio austrohúngaro, los lipizzanos pasaron a formar parte del patrimonio equino de los nuevos países surgidos. Y, así, Polonia se llevó los Depósitos de Galitzia; Rumanía, los de Fógaras y Radautz; Hungría conservaría las Yeguas de Szilvasvarad, Babolna y Mezőhégues. Esta última Yeguada fue fundada en 1.785 con muchas razas, aunque predominando la española y procediendo de dicho centro una de las seis familias fundacionales del Lipizzano actual, la del caballo “Maestoso”, español de posta y de carroza. La de Babolna, fundada en 1.790, como sucursal de la anterior, de la que se independizó en 1.807, hoy se dedica a la cría del P.S.A., a partir del “Shagya”. En 1.802, una Comisión adquirió para esta

Yeguada, en España, veinte caballos en Jerez, Utrera, Sevilla, Ecija, Córdoba, Granada, Ronda y Madrid, dos de ellos de la Yeguada de Godoy. En Yugoslavia quedó la Yeguada original de Lipizza, aunque los animales se repartieron con Italia, con los que se fundó la Yeguada de Fara Sabina, cerca de Roma. Checoslovaquia mantiene en su Paras principal de Toiolciansky una buena manada de lipizzanos.

Los azares y los traslados continuaron durante y después de la II Guerra Mundial. Basta recordar el azaroso transporte de los caballos de la Escuela de Equitación de Viena con motivo de los grandes bombardeos americanos sobre dicha capital, en un último tren que salía de la misma, también bombardeado, hasta llevar los animales al pequeño poblado de San Martín, en la Alta Austria. Y, no olvidemos tampoco la audaz maniobra, en punta de lanza, llevada a cabo poco después por el General Patton, en una de sus últimas hazañas antes de morir, para rescatar a los lipizzanos a el fin de que no cayeran en poder de los rusos.

En cuanto a la sección de Kladrub, pasó a Checoslovaquia al final de la I Guerra Mundial. Al final de la II Guerra Mundial, la variedad negra (descendientes de "Sacramoso") fue trasladada a Slatimany, a unos cien kilómetros al este de Praga, en la hoy República Checa, mientras que los tordos (los hijos de "Generale", descendiente de "Peppoli", semental negro italoespañol), continuaron en Kladrub.

A mediados del siglo XVIII, se crea por D.Juan II de Portugal y con sangre española, la raza Alter en la yeguada lusitana del mismo nombre, de cría tan dispendiosa que, a finales del citado siglo, la reina María publicaría unas Ordenanzas en las que, entre otras disposiciones, se prohibía que fueran bañados en vino dichos caballos.

El logro de la raza equina de la más alta estimación, el Pura Sangre Inglés, casi marca el final de esta era. La tenacidad británica ha conseguido un verdadero caballo de laboratorio, en los límites de lo fisiológico. Casi una pura alquimia.

Aunque la formación de esta raza es de muy larga historia, puesto que las carreras ya se celebraban de forma oficial en el siglo XVI, y que en el componente femenino entraban, además de elementos autóctonos, nada menos que sangre berberisca de los caballos de Séptimo Severo, la danesa de los llevados por Knut El Grande, la normanda y bolonesa de las tropas de Guillermo El Conquistador, la italiana del Duque de Mantua, la árabe y berberisca o las muy repetidas infusiones de sangre andaluza, entre otras, el hito de la formación de la raza debe situarse a comienzos del

siglo XVIII, cuando se plantean definitivamente las bases de la misma por los tres clásicos sementales bien conocidos y cuyo historial no permitía prever, ni por asomo, que habrían de pasar a la historia de la Zootecnia: el "Bierly Turk", el "Darley Arabian" y el "Godolphin Barb", que darían más tarde otra tripleta famosa, el "Herod", el "Matchem" y el rey de reyes, el imbatido y campeonísimo "Eclipse", el "caballo del siglo XVIII" (o acaso de todos los siglos), expresión que para el siglo XIX sería aplicada más tarde a "Saint-Simon" -el famoso bocifuego hijo de "Galopin" y biznieto, por ambos lados, de "Voltaire" - y, en el siglo actual, al italiano "Ribot", nacido en 1.952. Ambos caballos, "Saint-Simon" y "Ribot" son descendientes de "Eclipse", padre de tan gloriosa línea en la que se ha demostrado que cuatro de cada cinco campeones llevan su sangre. Afianzada definitivamente esta etnia como raza superior en el siglo XVIII, contribuirá a mejorar todas las razas nobles y será siempre imbatida en las carreras lisas.

La Edad Contemporánea, que históricamente arranca de la Revolución Francesa hace ya más de dos siglos, resulta marcada, en la equinotecnia, en primer lugar, por el reinado indiscutible de la raza P.S.I.; por la formación y mejora de variados conjuntos de caballos de deporte y compañía; por la creación de algunas agrupaciones más o menos insólitas; por el empleo de la caballería ligera en la guerra, con una rica gama de apellidos: húsares, lanceros, cazadores, dragones, cada uno con su rutilante uniforme, con su armamento específico, con su carga de gloria; y, en definitiva, por el especial aprovechamiento de su velocidad. De esta forma, Napoleón y sus Generales extraerán de la Caballería, y también de la Artillería, arrastrada por caballos, su máximo rendimiento. Las grandes victorias del Corso son, en síntesis, audaces y rápidas maniobras de sus armas montadas.

En esta Era, el P.S.I. prestará su valiosa sangre a los poneys italianos Achetta y Achettareda al Normando, al Cleveland Bay, a los poneys británicos, al Frederiksborg, al Trakehner, al Hannoveriano, a los media-sangre húngaros (los famosos Nonius, Gidrán y Furioso-Nortstar), a los rusos trotadores y de sangre caliente y a gran número de razas americanas.

Al mismo tiempo, el Arabe mejoraba en esta época al precioso Hafflinger o Avelinés, al Camargués, a los poneys de Gales y de Connemara -éste, con tantos genes españoles, y no sólo con motivo del naufragio de los barcos de la Armada Invencible junto a las costas británicas- al Frederiksborg y al Trakehner.

El Anglo-Arabe, cuya creación es debida al celo y dedicación del veterinario Eugéne Gayot –quien dirigió durante años el Haras de Pompadour– es el caballo de silla por excelencia de Francia. Formado, con especial apoyo de Bonaparte, primero a base de yeguas navarrinas –con abundante sangre española y árabe–, que ya eran célebres en el siglo XVIII, a los centros creados por el Emperador en el Mediodía francés (Tarbes y Pin). Se añadieron después los de Pompadour y Limusín, más al norte, a base, de yeguas limusinas, raza muy preferida por Napoleón. Más tarde, el Anglo-Arabe se formaría casi exclusivamente alternando el P.S.A. con el P.S.I. Pilares célebres de la raza fueron el semental “Massoud”, que vivió veinticuatro años: desde 1.814 a 1.838, siendo uno de los caballos árabes más perfectos, tanto que el entonces capitán Morris formuló sobre él la famosa teoría de los ángulos articulares; y la legendaria yegua “Nichab”, que vivió más de treinta años: desde 1.818 hasta 1.849, la cual procedía del Líbano, concretamente, de la secta islámica de los drusos –los astrólogos anunciaron que ningún hombre debía cabalgar sobre ella si previamente no lo había hecho el mejor guerrero del mundo. Pero cuando se la envió a Francia, para reexpedirla a la isla de Santa Elena, Napoleón estaba ya moribundo.

En esta época se fija como excelente caballo de silla francés el Anglo-Normando, adquiriendo renombre internacional en los deportes.

Si el siglo XVIII significó el triunfo del P.S.I. y el siglo XIX el del Trotador americano, a mediados del siglo XIX produce una variedad aplicativa más que genética, el “Trotador francés”: una de las más importantes razas equinas. No hay duda alguna en que el siglo XX ha estado marcado por la gran ascensión del Trotador francés. Con idénticos, aunque lejanos orígenes que el Anglo-Normando, empezó a diferenciarse de este con motivo de la institución, en 1.836, de las carreras al trote organizadas en la región de Cherburgo. ¡Cuánto debe el actual Trotador francés a aquel legendario “Fuschia”, semental del que llevan sangre, al menos, los dos tercios de los actuales trotadores franceses, y que se distinguía, además de por su bella capa negra, por su especial predilección por las yeguas alazanas!

Este curioso aspecto en el comportamiento sexual de los caballos es frecuente. Baste recordar que el famoso “Monarque”, padre del aún más famoso “Gladiator”, –el P.S.I. de Francia que los chauvinistas franceses llamaron “el vengador de Waterloo” –pues, en 1.865, ganaba el Derby de Epsom y el Gran Saint-Leger– tenía especial predilección por la yegua “Liuba”, mientras que sentía señalada aversión por “Miss Gladiator”,

madre de "Gladiateur", de forma que, para cubrir a ésta, hubo que situar a "Monarque" frente a su favorita "Liuba" y después vendarle los ojos para poder acoplarle con "Miss Gladiator".

Y ¿acaso no fue descubierto el verdadero valor de "Godolphin Arabian" a través de su hijo "Lath", que fue concebido azarosamente por la yegua "Roxana", al no cubrirla el semental favorito, "Hohgoblin", y actuar inesperadamente como semental "Godolphin", hasta entonces usado como recela, que, previamente, mató a "Hohgoblin"?

En estos siglos, el "Percherón" adquiriría definitivamente su tordismo -hoy rechazado en Estados Unidos- por la acción prolongada de dos sementales árabes de este pelaje: "Godolphin" y "Gallipoli", de la Yeguada de Pin que, en 1.820, cubrieron en La Perche. Con el mismo efecto habían actuado sementales españoles en el siglo XII llevados por Rochou, Conde de La Perche, desde España, a donde vino en varias ocasiones para prestar su apoyo a la Reconquista española. El "Percherón" era ya el caballo "camionero"; el gran caballo que arrastraba a los ómnibus parisinos, mientras que el "Bolonés" era el caballo "pescadero", el cual llevaba los frutos del mar frescos a la capital de Francia desde las costas del Norte en trayectos de más de cien kilómetros cubiertos en 6-8 horas. El "Bretón" bajaba de utilidad en el siglo XVIII, con la mejora de los caminos y la utilización de vehículos arrastrados por caballos, primero de tipo pesado, pero más tarde sustituidos por razas más ligeras. La reputación del "Ardenés" como caballo de Artillería llega a su cúspide, elogiándolo sin reservas Napoleón y Turena. Pero también brillan en la Caballería los coraceros franceses que en Waterloo cargan con sin igual denuedo en la meseta de "Mont Saint-Jean", montando caballos ardeneses. Víctor Hugo escribiría después que "parecían gigantes, montando caballos descomunales".

Los caballos andaluces comparten esta gloria con los ardeneses, y durante la triste retirada de Rusia, en el Cuerpo del Ejército que mandaba el General Sebastiani, murieron todos los caballos "menos seis andaluces, que procedían de Arcos y Jerez de la Frontera".

Con motivo de las guerras napoleónicas, se obtendría en Dinamarca una hermosa variedad del Frederiksborg, de capa appaloosa, manchada, aguepardada, la variedad "Knapstrupper", descendiente del cruce de un semental Frederiksborg con la yegua española "Flabehhippen", abandonada, con toda la caballería del III Marqués de la Romana, Don Pedro Caro Sureda, en 1.808, al terminar el heroico periplo de estas fuerzas para pasar de ser punta de lanza septentrional de Napoleón y Bernardotte en

aquellas lejanas tierras, a luchar contra las fuerzas imperiales de Francia en nuestra Península, a donde llegaron en navíos británicos tras eludir, de forma magistral y azarosa, las sospechas y las tropas del mariscal Bernadotte, que las rodeaban y vigilaban en Dinamarca.

El Trakehner sería en estos tiempos uno de los caballos más importantes en el arte militar, imbatible en el siglo XIX por su velocidad. Criado esencialmente para la guerra, ésta y el hambre le llevaron al borde del exterminio en el terrible invierno de 1.944-45, cuando una parte de los mismos fue protagonista de una legendaria huida ante el rápido avance de los ejércitos rusos, criándose después a ambos lados del extelón de acero.

El Hannoveriano es también hoy uno de los caballos alemanes de mayor reputación; ha sido muy utilizado en las pruebas hípicas y ha influido en muchas razas alemanas a las que ha mejorado.

En nuestra época, ya el caballo comienza a ser motivo de recuerdos y nostalgias. Ha terminado su hermoso destino como noble paladín de la guerra y de la paz. Este siglo en el que aún nos encontramos ha presenciado sus últimas gallardías: así, la epopeya de los Walers australianos –de antiguas raíces hispánicas– en la I Guerra Mundial –a la que contribuyó esta raza con más de cien mil ejemplares en el desértico escenario del Sinaí, donde, tras contribuir a la derrota de los turcos, fue impedido su retorno a Australia por imposiciones sanitarias, debiendo ser sacrificados en su inmensa mayoría en el desierto. Por ello, posteriormente les fue erigido en Sidney un monumento en bronce en el que se expresa el agradecimiento *“de los miembros del Cuerpo expedicionario del desierto, y por la voluntad de sus amigos, a la memoria de los valientes caballos que, de 1.915 a 1.919, les llevaron a través del desierto del Sinaí hasta Palestina. Heridos, sufriendo hambre, sed y fatiga, desafiando todos los sufrimientos, jamás cedieron. No pudieron regresar a su patria. No los olvidaremos jamás”*.

Queda también para el álbum de los recuerdos la trágica carga al paso, ya agotadas sus fuerzas, de los escuadrones de Alcántara mandados por Fernando Primo de Rivera en Annual (1.921), muriendo absolutamente todos, pero evitando la muerte de miles de infantes. ¡Esta sí que debe ser considerada como la última carga clásica de la Caballería, y no, como defienden los ingleses, la de Ondurman en 1.898, del General Kitchener contra los guerreros del Chef Abdallah, y en la que participó Winston Churchill! Aún más recientes son los heroicos cuanto inútiles asaltos de la Brigada Promoska, de la Caballería polaca del General Bronislav contra las divisiones acorazadas alemanas en octubre de 1.939. O los relampa-

gueantes ataques de los guerrilleros cosacos en persecución de las tropas alemanas en retirada cuatro años después.

Pero ya se marchó para siempre aquella Edad de Oro de la Caballería y del espíritu caballeresco. Aquellos tiempos de la más estrecha comunión entre caballo y caballero, época de centauros que, como dioses, parecían buscar el paraíso, siguiendo el precepto de Mahoma “*sobre el dorso de los caballos*”: Alejandro y Bucéfalo, Renaud y Bayardo, Rolando y Bride d’Or, El Cid y Babieca, Carlomagno y Entencendeur, Napoleón y Visir, Wellington y Copenhague,... ¡Todos se han ido! Y no volverán otros nuevos.-
M.g.

