Formación de las principales razas caballares de Europa

VICENTE SERRANO TOME, Doctor Veterinario

Nacido el primer preéquido, hace casi 60 millones de años, el «Eohippus» o «caballito de la aurora», del que se han hallado fósiles más abundantes y completos en Estados Unidos que en Gran Bretaña, dicho Eohippus sería el germen de una lenta evolución, paralela al desarrollo homínido, que le llevaría, en el continente americano, a través de más de veinte series y de unas trescientas especies de «Equidae», hasta el «Equus caballus», que entrara en contacto con el hombre primitivo hace al menos 20 a 30.000 años. La larga evolución equina fue una lentísima película de transformaciones, de traspiés, de logros y de azares, de marchas atrás, de intentos fallidos o afortunados de pasar del subcontinente norteamericano al meridional y a la vieja Eurasia, en tanto simplificaba el número de dedos, aumentaba su alzada y modificaba su morfología externa y su aparato dentario. Del estudio de los fósiles americanos y eurasiáticos se desprende que parece que fueron cinco los intentos, a lo largo de esos sesenta millones de años, para establecerse en nuestro Viejo Continente a través del entonces itsmo de Behring: bajo las formas de «Paleotherium», de «Anchiterium», de «Hipohippus», de «Hipparion» y, finalmente, último y fructífero asalto, ya en fase de «Equus».

Así, como a través de una complicada obra de ilusionismo y magia, como surgido de una larguísima noche de 60 millones de años y por una serie de impulsos sucesivos, de un «Eohippus» desmedrado y mínimo, de alzada leporina y de marcha casi reptante, nació el más hermoso animal de la Creación: el caballo.

* * *

En la Edad Antigua ya son célebres los caballos de los hunos por su rusticidad y resistencia; los de la Capadocia eran excelentes carroceros; los persas y armenios resultaban altamente estimados por los romanos a causa de su belleza y ostentosa presencia; los de España y los de Sicilia eran considerados muy veloces y los más apropiados para los juegos circenses. Para Columela, los caballos sicilianos, españoles y persas pertenecían al tipo «materia generosa» (algo así como «razas pura sangre de hoy», mientras que los productos del cruzamiento de estas razas, más los hunos, frigios, dálmatas, los del Epiro y los de la Capadocia, serían caballos de inferior calidad—«materia mularis»—.

El caballo ibérico, que, posiblemente habría pasado, miles de años atrás, de la hoy Península Ibérica al Africa para contribuir a la formación del berberisco, mantendría ya estrechos y antiguos parentescos con el caballo númida, raza que tanto daría y quitaría a Roma.

Pronto se forma el pequeño caballito sardo hoy conocido como Achetta, y el bigotudo Camargués, derivado del muy antiguo caballo de Solutré, que también formaría en estos tiempos el Bretón y el pre-Ardenés, en tanto que otro ancestro, el caballo de la Dordoña, daría lugar al primitivo Normando, vecino del Frisón y del antiguo Belga de la región de Lieja.

Con el alborear de la Era Cristiana empieza a formarse el Bolonés primitivo, por el cruzamiento de yeguas locales de sangre frisona con caballos númidas de los Depósitos instalados por los romanos en Normandía antes de dar el salto a la Britania.

El caballo inglés que hoy conocemos como «Shire Horse» era ya un coloso que impresionó a las legiones de César, que lo denominaron «Equus magnus», por su grandiosidad, que aún conserva, en tanto que bautizaban como «Itinerarius», por sus andares ostentosos y gráciles, al que en la actualidad, muy modificado, conocemos desde hace

Resumen de la ponencia.

Panorama Veterinario - Nº 10 (Octubre - 1978)

siglo y medio como Hackney. El antiquísimo «Equus agilis celticus» ya empezaba a diversificarse en tipos que hoy designamos como razas diversas de poneys: galeses, Exmoor, Dartmoor, Shetland, Highland... Existían otros poneys, como el Gotland báltico y el tarpánido de los fiordos noruegos, que daría lugar, con el paso de los siglos, a tantas razas de sangre fría. Y el magnífico caballo de Jutlandia, más los antiguos caballos rusos «de los bosques» y «de la tundra»—que formaría, este último, con el tiempo, el Yakut—, así como los caballos Karabai y de Ferghana—los caballos «que sudaban sangre»—, ambos muy serios pretendientes a la paternidad del árabe y antecesores, a su vez, de una de las razas más nobles y arcaicas, la «Akhal-Tekké», caballo de las estepas áridas del Turkmenistán, ya muy apreciado en tiempos de Alejandro Magno, y del que dijera siglos más tarde Marco Polo que descendía de Bucéfalo; y origen, para otros autores modernos, 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 Oregón.

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 llamados «blancos» (pero ¿es que hubo alguna vez un caballo blanco?), caballos blancos de la Tracia, de que nos habla Homero. El caballo, para los helenos, 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, en el año 331 a. de J. C., el gran Alejandro sólo cuenta en su Ejército con 7.000 jinetes frente a los 40.000 de los persas.

Y es que el caballo no apareció en Grecia hasta comienzos del siglo XVI a. de J. C. Y, durante mucho tiempo, los mejores caballos tenían un origen divino (las yeguas de Eumela, el «divino Arión», los corceles de Aquiles, Xanthos y Balios...).

En Sicilia y en la península italiana—especialmente en la Apulia y en la Calabria—existían caballos autóctonos desde la época cuartenaria, llevando los intercambios comerciales y las guerras, ya en época histórica, caballos procedentes de Africa y de Grecia. Más adelante, la afición de los romanos al lujo y a los quehaceres lúdicos, y también las necesidades marciales, les llevaría a preferir caballos pesados, nuevos en la cuenca mediterránea, preferentemente de tipo ardenés, o bien belgas, elogiados por Estrabón, por Tácito y por César, que los encuadra entre los «Equus», caballos de silla, frente a los «Jumenta», donde entran los de carga y tiro y también los mulos.

Pero Roma no es pueblo de jinetes—a pesar de sentir especial pasión por los caballos—, al contrario que los pueblos númidas, árabes o partos, como lo prueba el que su caballería era reclutada en los pueblos extranjeros, a los que habrá de recurrir para compensar la inferioridad de la caballería propia, poco numerosa y mal instruida, que no pasaba de cien équites por legión en los tiempos de Augusto, proporción que sería más tarde superada. 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 númida Marharbal, que le suplicaba: «Déjame partir con mis jinetes y en tres días cenarás en el Capitolio». Roma deberá, después, corromper a la caballería númida y atraérsela para, con la ayuda de Masinisa, vencer definitivamente en Zama a Cartago.

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 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, y por eso la Caballería fue durante muchos siglos la más distinguida arma de guerra. 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 romano. Y así, brillan los bárbaros Hariett, Jovino, Estilicón...

* * *

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 su imprescindibilidad 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 esta protección ha de estar 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, hombre de guerra para el mejor servicio de su señor... y, a veces, en realidad, «pro domo sua». 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!»), tenía sus reglamentos, su código y sus derechos.

Se perfecciona en esta época el antiguo Avelinés o Hafflinger, tan sufrido como bello, con sangres árabe y berberisca y también, por la mano de Carlomagno y de los Arzobispos de Salzburgo, el Nórico o Pinzgauer de la Europa Central y el antiguo Normando.

Las yeguas de la muy antigua provincia de La Perche francesa, así bautizada por los romanos a causa de la abundancia de árboles erectos como pértigas, serían fecundadas 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 en el siglo XI con Guillermo el Conquistador, el que montará un caballo español en la cruenta y decisiva batalla de Hasting en el año 1066. También utilizarán esta montura Godofredo Platagenet en Ruán, Ricardo Corazón de León en Chipre y Napoleón, mucho después en Wagram.

En Gran Bretaña el Bolonés plantará las bases para la formación del caballo de Norfolk, en tanto 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, como «destrero», sino, por el contrario, como montura de descanso de los caballeros del Continente (era entonces de menor talla que hoy, no llegaba a 1,45 metros), utilizada por éstos para sus desplazamientos. Estos palafrenes, usados para trasladarse, 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 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.

En tanto el caballero se trasladaba en su palafrén, dejaba su pesado destrero de guerra o de torneo (normandos, frisones flamencos, boloneses) en manos de su escudero, del mismo modo que los caballeros británicos abandonaban momentáneamente su «Great Horse» o «Shire Horse», cubierto de hierro, por el «Nag» (futuro Hackney o Trotador de Norfolk) que marchaba a la ambladura. El caballo «Shire», uno de los grandes colosos de la guerra, señor de torneos y batallas, gran destrero de la Edad Media, carecía entonces de las grandes cernejas y calces y caretas que heredaría más tarde del Clydesdale, su gran competidor británico en la tracción y en las batallas, y ambos comparables, por su masa y corpulencia, al Brabanzón belga.

El Frisón occidental u holandés fue también 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, en donde los caballos de pelaje oscuro son muy raros, ha sido base de no pocas razas de tiro pesado y ligero—muchas de ellas magníficos palafrenes—en una amplia zona que abarca Holanda, Alemania, Dinamarca y Escandinavia y 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 decisiva 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 hípicos, el Arabe-Frisón.

Mientras que el Holsteiner era muy abundante y apreciado en la Alta Edad Media, figurando en la línea austera de los grandes caballos de silla nórdicos, el de Jutlandia—citado ya por los romanos—era utilizado preferentemente como caballo de torneo y el Hannoveriano era requerido para ambas tareas.

Durante las Cruzadas, la Caballería occidental pagó un alto precio por la aventura. Entre 1191 y 1192 parecía que todos los caballos del mundo se habían concentrado en el Asia Menor, desde los finos turcos a los pesados ingleses, desde las razas francesas y españolas hasta el árabe y, según las leyendas, murieron tantos que pudo hacerse con sus huesos una montaña.

Por lo que se refiere a los pequeños caballos, los antecesores del actual poney de «New Forest» ya existían en estos bosques del sureste de Inglaterra, así denominados por Guillermo el Conquistador cuando los conservó para cacerías de la realeza inglesa. Más tarde, estos caballitos lograrán sobrevivir a la feroz persecución llevada a cabo por los «Cabezas Redondas» de Cronwell. Y siglos después recibirán sangre inglesa con «Maske», el padre de «Eclipse», y árabe con los sementales introducidos en este bosque real por la Reina Victoria, en especial de «Zorah», a mediados del pasado siglo.

Al término del Medievo, finalmente, el caballo árabe asoma ya por oriente, comenzando a asombrar a los reyes y señores feudales del Viejo Continente, y así, la victoria de Mohamet II y la toma de Constantinopla en 1453 realzan su importancia a ambas márgenes del Bósforo.

* * *

La Edad Moderna (1483-1789) está marcada por la soberanía del caballo español, que a tantos países europeos se difunde y, más tarde, por la del árabe. Y, al mismo tiempo, por la generalización de las armas de fuego, lo que acarrea el destronamiento de la caballería pesada, acorazada y lenta, sufrida por caballos masivos que imponían la táctica del choque, caballería que será sustituida por la ligera y rápida, que basará sus éxitos en la velocidad maniobrera. Los caballos germanos, normandos, ardeneses, frisones, shires o clydesdales tienen menos sangre y menos clase que los árabes, como han comprobado duramente los cruzados, que serán los mejores admiradores e introductores de los últimos en Europa. Pero, a pesar de los fracasos cosechados, el caballo pesado y el sistema de las cargas lentas seguirán en vigencia el siglo XVI, siglo éste en el que los corceles andaluces conocen su mayor gloria y su más grande difusión. Todos los reyes, todos los grandes señores de la guerra y de la equitación, le dedican sus mejores elogios y las más ardientes palabras.

Con el caballo español, «el pura sangre de otros tiempos» como lo definiera posteriormente Eugéne Gayot, brillan su heredero el Napolitano y también el primitivo Anglo-Normando, obtenido del cruce del antiguo Normando con media docena de razas, aunque al final se impondría definitivamente la sangre inglesa, siendo famosos, a finales de esta última fase dos sementales famosos, el alazán «L'Aleyrion»—que más tarde sería una de las cien monturas de Napoleón—y el castaño «Parfait», ambos regalos de la Princesa de Lambere a María Antonieta, y a los que hubo necesidad de esconder en una granja de las cercanías de Alençon al estallar la Revolución Francesa. Posteriormente, de una hija de «Parfait» saltada por «L'Aleyrion», se obtendría el célebre «Matador», cabeza de las excelentes familias «Conquerant» y «Centauro».

Pero por encima de todas las razas, esta época marca la exaltación del caballo árabe o, mejor expresado, oriental, ya 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. de J. C. Existiría después otro eclipse, ya que, según refiere Estrabón, poco antes de la Era Cristiana, no existían caballos en aquella península. Y apenas los había aún en tiempos de Mahoma. Hay que llegar hasta mediados del siglo XVI a. de J. 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 carroza, hasta que en los siglos XVII-XVIII fueron nivelados los caminos, haciéndolos más transitables para vehículos y aquellos caballos fueron sustituidos por razas más livianas, pasando dichas razas pesadas a las tareas agrícolas y a la tracción pesada y de los ómnibus metropolitanos. De esa forma, el siglo XVIII fue «la edad dorada del coche de caballos» en las ciudades.

El tercer traccionador de Gran Bretaña, el «Suffolk Punch», sería creado en el siglo XVI, aunque no sería definitivamente fijado hasta el siglo XVIII. En cuanto al «Cleveland Bay», tan antiguo como olvidado (al contrario que hoy, en que es difícil satisfacer la demanda del mismo, especialmente del extranjero) era el caballo de los mercaderes, especialmente de los comerciantes en lanas.

La raza Frederiksborg, la más antigua y noble de las de sangre caliente del país danés, arranca de 1562, cuando el rey Federico II de Dinamarca y Noruega, tan amigo del boato, la ceremonia y la caza, 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 estaban separadas no sólo con arreglo a su actitud (caza, silla o tiro de lujo), sino también por el pelaje, y se los marcaba según fuera éste: una mitra para los negros de Krogdal; un corazón para los bayos e isabelas de Ny; un bocado para los castaños de Tunler, y así sucesivamente. Célebre caballo de silla y magnífico de gala y de parada, contribuiría más tarde a la formación del Trotador de Orloff y a la del caballo Lippizzano, siendo después abandonado por la disolución de las Yeguadas reales y últimamente mejorado por Pura Sangre Inglés y Pura Sangre Arabe.

El Oldemburgués era mejorado en el siglo XVII con abundante sangre napolitana y andaluza, sangre esta última que también mejoraba al Frisón occidental y al Holsteiner.

El caballo Trakehner o Prusiano oriental se originó en la Yeguada de este nombre, fundada en 1732 por Federico I de Prusia en Lituania y promocionada más tarde por Federico Guillermo II con el fin

de independizar el ejército prusiano de toda adquisición de caballos en el extranjero y para sustituir la pesada caballería de su padre por otra de más rápidos movimientos, lo que permitía 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 1787, Trakehner se transformó en Yeguada del Estado.

El Hannoveriano, más antiguo que el precedente, y no menos célebre, en el siglo XVIII empieza a manifestar dos líneas distintas, una con predominio de sangre inglesa y otra de sangre Trakehner. Originariamente caballo de tiro similar al Holsteiner, hoy lo es de silla, muy usado en los concursos hípicos.

En el siglo XVI se fundan las Yeguadas centroeuropeas de Lippizza y de Kladrub, ambas con sangres mediterráneas, más andaluza la primera, más napolitana la segunda. Las dos dieron pompa y boato a la elegante corte del antiguo Imperio austro-húngaro, pero en especial los lippizzanos, ya que los Kladruber se hallaban más específicamente destinados al servicio de los Príncipes de la Iglesia, y así, la gran última salida oficial de los segundos fue en la conducción del féretro del Emperador Francisco José en 1916, mientras las armas hacían reventar las costuras de Europa. Hoy el Lippizzano sigue 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 presididos por nombres plenamente españoles, aparte del «Honroso VI», último envío ibérico para mantener viva la sangre andaluza.

A mediados del siglo XVIII se crea por Don Juan V 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 de Portugal publicaría unas Ordenanzas en las que, entre otras disposiciones, se prohibía que fueran bañados en vino dichos caballos.

En Rusia, en esta época, aparte de varias razas de sangre fría, son creadas importantes agrupaciones de sangre caliente, frecuentemente emparentadas y siempre ricas en sangre árabe e inglesa, tales como el Trotador de Orlov, con abundante sangre española por vía materna, y oriental del gran árabe blanco «Smetanka» por la paterna, hasta lograr el «Bars I», verdadera cabeza de serie de la raza. Fue creada, a finales de esta época por el aventurero y descentrado, y casi seguro regicida, Príncipe y Coronel Alexis Gregorievitch Orlov, primero en Ostrow, cerca de Moscú, y seguidamente en su hacienda de Krenovoié, en el Voronej. O el caballo del Don, ya mejorado en estos siglos por el Turcomano, el Karabach y el Persa, y que perseguiría, ya finalizada esta Era, a la «Grand Armée» de Napoleón hasta las mismas calles de París. O el Turcomano, de gran reputación guerrera, reservado durante muchos siglos para la guardia de los Califas de Bagdad y que, cruzado con caballos árabes de tipo «Muniki», produciría el célebre «Darley Arabian», puntal famoso del Pura Sangre Inglés y que mejoraría, además, muchas razas rusas y asiáticas y sería, en opinión de muchos, el más calificado ancestro del árabe.

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, ya en los límites de lo fisiológico. Casi una pura alquimia. Aunque la formación de esta raza es de muy larga historia, pues las carreras ya se celebraban, de forma oficial, en el siglo XVI y que, en el componente femenino entran, además de elementos autóctonos, nada menos que sangres berberisca de los caballos de Séptimo Severo, danesa de los llevados por Knut el Grande, normanda y bolonesa de las tropas de Guillermo el Conquistador, italiana del Duque de Mantua, árabe y berberisca o las muy repetidas infusiones de sangre andaluza, el hito de la formación de la raza debe ser situado a comienzos del siglo XVIII, cuando se plantan definitivamente las bases de las mismas 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 Arabian» o «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», del siglo XVIII (o acaso de todos los siglos), expresión que para el siglo XIX sería aplicada más tarde al «Saint Simon», el famoso bocifuego hijo de «Galopin» y biznieto por ambos lados de «Voltaire» y, en el actual siglo, el italiano «Ribot», ambos caballos, «Saint-Simon» y «Ribot», descendientes de «Eclipse», padre de una dilatada y gloriosa línea, hasta el punto de que aún hoy tres de cada cuatro campeones llevan su sangre.

Afianzada definitivamente ya esta etnia como raza superior en el siglo XVIII, mejorará en lo sucesivo a todas las razas nobles y será siempre imbatida en las carreras lisas.

Hasta el final de la Edad Moderna, era tal la necesidad de caballos que sentían las naciones euro-

peas, caballos sometidos al continuo exterminio de las grandes ondas epizoóticas llegadas casi siempre desde las marcas orientales, más el agotador desgaste impuesto por los sangrientos y exhaustivos conflictos armados entre las naciones de Europa, que ello constituyó una de las más fuertes motivaciones para la creación de las primeras Escuelas de Veterinaria que, por ello mismo, nacieron con una fuerte vocación hipiátrica y, en no pocos casos, adscritas a la organización militar del país correspondiente. Los monarcas europeos, lo mismo Federico II de Prusia que Luis XV de Francia o que Jorge III de Inglaterra, alentaron y auspiciaron la creación de las Escuelas de Veterinaria, del mismo modo que la muerte del caballo «Eclipse» constituyó, al mismo tiempo que fecha de luto para el deporte británico, fulminante decisivo para la apertura del primer «College» veterinario del país. Todo esto sucedía en la segunda mitad del siglo XVIII, siglo en el que también es impulsada la creación de las Yeguadas Reales en Europa, Yeguadas que se nutrirán en muchos casos con caballos andaluces.

* * *

La Edad Contemporánea que, históricamente, arranca de la Revolución Francesa, hace casi dos siglos, resulta marcada, en la equinotecnia, en primer lugar por el reinado indiscutido de la raza Pura Sangre Inglesa, por la formación y mejora de variados conjuntos de deporte y compañía y, también, por la creación de algunas agrupaciones más o menos insólitas.

Y 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, con su carga de gloria. Y por el especial aprovechamiento de la velocidad. De esa forma, Napoleón y sus generales extraerán de la Caballería sus máximos rendimientos. Las grandes victorias del Corso son, en síntesis, audaces maniobras de la Caballería, lo mismo que, con anterioridad, Cronwell debiera sus victorias a los «ironsides» y Viena su salvación de los turcos a los jinetes de Sobiesky. En esta era, el P. S. I. prestará su valiosa sangre a los poneys Achetta y Achettareda, al Normando, al Cleveland Bay, a los poneys británicos, al Frederiksborg, al Trakhener, 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 árabe mejoraba en esta época al Hafflinger, al Camargués, a los poneys de Gales y Connemara (éste con tantos genes españoles y no sólo con motivo del naufragio de los barcos de la Armada Invencible), al Frederiksborg y al Trakhener.

El Anglo-Arabe, cuya creación tanto es debida al celo y dedicación del veterinario *Eúgene Gayot*, es el caballo de silla por excelencia de Francia. Formado con especial apoyo de Bonaparte, a base primero 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 *Limousin*, más al norte, a base, éstos de yeguas limusinas. Más tarde, el Angloárabe se formaría casi exclusivamente alternando el P. S. Arabe con el P. S. Inglés. Pilares célebres de la raza fueron el semental «Massoud», que vivió 24 años (1814-1838) y fue uno de los caballos árabes más perfectos—tanto que, el entonces Capitán Morris, formularía sobre él la famosa teoría de los ángulos articulares—y la legendaria yegua «Nichab», que vivió más de 30 años (1818-1849): procedente del Líbano, de la secta de los drusos, los astrólogos habían anunciado que ningún hombre debería cabalgar sobre ella si previamente no lo había hecho el mejor guerrero del mundo. Cuando fue enviada a Francia, para reexpedirla a Santa Helena, Hapoleón se hallaba ya moribundo. En la Yeguada de Pompadour dejó una magnífica herencia, en algunos casos con Massoud.

El Anglo-Normando se fija en esta época como excelente caballo de silla francés, adquiriendo renombre internacional en el deporte. Y a mediados del siglo XIX, produce una variedad aplicativa más que genética, el Trotador francés, una de las más importantes razas equinas, porque si el siglo XVIII significó el triunfo del P. S. I. y el siglo XIX el del Trotador americano, el XX ha sido marcado por la gran ascensión del Trotador francés. Con idénticos lejanos orígenes que el Anglo-Normando, empezó a diferenciarse de él con motivo de la institución, en 1836, de las carreras al trote organizadas en la región de Cherburgo. ¡Cuánto debe el actual Trotador francés o aquel legendario «Fuschia», semental del que llevan sangre, al menos los dos tercios de los actuales trotadores de Francia, y que se distinguía, además de por su bello pelaje negro 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 «Gladiateur», el P. S. I. de Francia que los chauvinistas denominaron «el vengador de Waterloo» porque en 1865 ganaba el «derby» de Epsom y el Gran Saint-Leger, tenía especial predilección por la yegua «Liouba», mientras que sentía señalada aversión por «Mis Gladiator», madre de «Gladiateur», de forma que, para cubrirla, hubo que situar a «Monarque» frente a su yegua favorita «Liouba» y, después, vendarle los ojos para poder acoplarle con «Mis Gladiator». Y ¿no

fue descubierto el verdadero valor de «Godolphin Arabian» a través de su hijo «Lath», que fue concebido azarosamente por la yegua «Roxana», al negarse a cubrirla el semental favorito «Hobgoblin» y actuar inesperadamente como semental «Godolphin», utilizado hasta entonces como recela?

El Percherón, en estos siglos, adquiriría definitivamente su tordismo—hoy rechazado en Estados Unidos—por la acción prolongada de dos sementales árabes de este pelaje, «Godolphin» y «Gallipoli», ambos de la Yeguada de Pin, que en 1820 cubrieron en La Perche. El Percherón era ya el caballo «camionero» que arrastraba los ómnibus parisinos y el Bolonés era el caballo «pescadero» que llevaba los frutos del mar a París desde las costas del Norte cubriendo trayectos de más de cien kilómetros 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 tiro pesado y luego de razas más ligeras. La reputación del Ardenés, como caballo de Artillería, llega a su cúspide. Napoleón y Turena lo elegían sin reservas. Pero también brilla con la Caballería: los coraceros franceses que en Waterloo cargan con sin igual denuedo en la meseta de «Mont Saint-Jean» montaban caballos ardeneses. Víctor Hugo escribiría después que «parecían gigantes montando animales descomunales». Los caballos andaluces comparten esta gloria con los ardeneses y durante la triste retirada de Rusia, en el Cuerpo de Ejército del General Sebastiani murieron todos los caballos «menos seis andaluces que procedían de Arcos y Jerez de la Frontera».

En Gran Bretaña, el «Shire» y el «Clydesdale» eran sustituidos como caballos de postas por el «Cleveland», mientras que el «Hunter» lograba su apogeo como caballo de caza y el «Hackney», como elegante trotador inglés, tomaban dicha denominación racial en 1883.

Con motivo de las guerras napoleónicas se obtendría en Dinamarca una hermosa variedad del Frederiksborg, de capa «appaloosa», aguepardada, la variedad «Knapstrupper», descendiente del cruce de un semental Frederiksborg con la yegua española «Flabehippen», abandonada con toda la caballería del III Marqués de la Romana en 1808, al terminar el heroico periplo de estas fuerzas para pasar, de ser punta de lanza septentrional de Napoleón y Bernadotte en aquellas tierras a luchar contra aquel en nuestra península, a donde llegaron en navíos británicos, tras eludir difícilmente a las tropas de Bernadotte.

El Trakhener sería en estos tiempos uno de los caballos más importantes del arte militar, imbatible en el siglo XIX por su velocidad. La guerra y el hambre le llevaron al borde del exterminio en el terrible invierno de 1944-45 cuando, una parte de ellos fue protagonista de una legendaria huida a Occidente ante en rápido avance soviético.

El Hannoveriano es también uno de los caballos alemanes de gran reputación, muy usado en las pruebas hípicas, influyendo en otras muchas razas alemanas, como las de Pomerania, Mecklemburgo, Brandeburgo, Westfalia, Renanos, etc.

En la U. R. S. S. se han creado en esta época varias razas: entre las de sangre fría, la Vladimir, tras la Revolución de 1917, con sangres Cleveland y Shire; el Ruso de sangre fría—con traccionadores francobelgas—y el Soviético de sangre fría, a base del Brabanzón belga.

El Mestizo ruso o Nuevo Trotador ruso se obtuvo del cruce de los dos grandes rivales del siglo XX, el Trotador americano y el Trotador de Orlov, menos raseador, y por ello más lento que el primero.

Entre los de sangre noble, fue muy mejorado el caballo del Don con el Orlov, el Orlov-Rostopchine y el P. S. I. El caballo Budienny fue definitivamente fijado como raza en 1948 en la Yeguada Militar de Rostov por el célebre Mariscal ruso Semen Mijajlovic Budienny, que le dio su nombre. Además de este magnífico caballo de competición, este Mariscal creó, entre 1935 y 1948 la raza Terek a base de varias razas, entre ellas la árabe y la de los cosacos del Terek, espléndido árabe-sirio casi exterminado tras la I. G. M. Finalmente también en Rusia han sido muy mejoradas, tras la Revolución, con sangre inglesa, el Karabai, vecino y pariente del antiquísimo caballo de Ferghana, los pura sangre de hace milenios, cuando eran sacrificados y enterrados en los túmulos funerarios de la estepa rusa a la muerte de sus dueños y caudillos. Caballos de Ferghana cuya herencia se disputan, tanto el Karabai actual como el bellísimo Akhal-Tekké, tan mejorado y modificado, con sangres árabe e inglesa, estos últimos cien años.