

II CAVALLO, una macchina da guerra

(Pubblicato in due puntate su RIVISTA di CAVALLERIA, a partire dal maggio 2018 con il titolo "Uomo cavallo, il più antico sistema d'arma della storia militare")

Dall'antichità al XX secolo, gli uomini modelleranno i cavalli per trasformarli in temibili compagni d'armi. L'animale ne pagherà fortemente il prezzo quando avverrà l'industrializzazione dei conflitti

11 milioni sono stati i cavalli nelle trincee della Grande Guerra, tutti quelli che hanno partecipato ad una follia mondiale per loro totalmente estranea ... ma che, in ogni caso, risulterà intimamente legata alla storia di questi animali. Il 1918, in effetti, determinerà la fine di un tandem, quello dell'uomo soldato e del suo cavallo, un sistema d'arma multimillenario, che ha profondamente modellato la nostra società. Occorre, d'altronde, intravedere nell'espressione che è stata pronunciata nel 1914 dall'imperatore di Germania, **Guglielmo II di Hohenzollern**: "noi ci difenderemo fino all'ultimo respiro dei nostri uomini e dei nostri cavalli !", una vera e propria specie di orazione funebre. Dalle battaglie di **Ramesse II** fino alle colline devastate di Verdun e dalla grande carica di Eylau e di Marengo, fino a quella della brigata leggera inglese in Crimea, questa associazione dell'uomo con il cavallo finirà per modellare lo stesso cavallo. Essa spiega in gran parte, in effetti, come il modesto *Equus equus* primitivo, con i suoi 1,2 metri al garrese, si sia trasformato, nel corso dei secoli, in un rapido puro sangue, di 470 Kg. di nome **Jappeloup de Luze (1)** o nel mastodonte di quasi una tonnellata e di due metri al garrese di un certo **Tritonis**, il più grande cavallo del mondo, morto nel 1990.

L'addomesticamento del cavallo, cinquemila e cinquecento anni fa, nelle pianure dell'Ural, ha contribuito a cambiare profondamente la società umana. Grazie a lui,

l'uomo è in condizione di progredire e di andare più veloce e più forte. Ma il processo è lento: *"E' stato uno degli ultimi animali ad essere addomesticato. Il cane lo diviene tredici millenni prima della nostra era, gli erbivori fra nove e sette millenni. Il cavallo viene addomesticato circa 4 mila anni prima della nostra era, ma solo più di mille anni dopo verrà impiegato per la trazione. Occorrerà attendere il - 7° secolo perché l'animale venga montato. E ancora esso lo sarà senza sella e senza staffe, fatto che parrebbe completamente sbalorditivo per un cavaliere moderno come me"*. Questo è quello che afferma **Pierre Digard**, etnologo, antropologo ed autore de *l'Homme et les animaux domestiques*.

Al vertice della tecnologia

Il potenziale militare del cavallo viene immediatamente percepito: al bue il solco, al cavallo la guerra. I Sumeri, per primi, asserviscono (attaccano) cavalli ed onagri (asini quasi allo stato selvaggio) a pesanti carri da guerra a quattro ruote. Troppo lenti. Il concetto viene perfezionato in Anatolia, nel -12° secolo con un carro a due ruote a raggi, in cedro, frassino e giunco. E' su un carro siffatto che **Omero** fa spostare **Ettore** sul campo di battaglia. E' anche su un attacco simile che Ramesse II combatte gli Hittiti nella battaglia di Qadesh (intorno al -1229). *"Si tratta del vertice della tecnologia dell'epoca e se voi affidaste oggi tale compito ad un ingegnere, egli non otterrebbe di certo qualcosa di meglio !"*, ci assicura **Bela Sandor**, il professore di meccanica teoretica dell'Università del Wisconsin Madison (USA), che ne ha ricostruito uno che può superare i 40 km/h ! Per due millenni, questo carro, che consente di colpire da lontano e di schivare l'azione del nemico, regnerà sul campo di battaglia senza rivali. Il rimedio sarà trovato solo nel -1200, specialmente grazie alle nuove tecnologie di combattimento introdotte dal misterioso popolo del mare.

Ma, nonostante ciò, il cavallo non diventa inutile, perché è proprio a questa epoca che l'uomo riesce a montarlo. Solo i paesi troppo incassati e compartimentati geograficamente possono farne a meno. Ma anche in questo caso, sarà un "quasi Greco", **Filippo II di Macedonia**, insediato nella sua regione prevalentemente montana, che l'imporrà. Gli opliti macedoni, più mobili degli opliti greci classici, hanno, di fatto, una minore protezione e Filippo compensa questa debolezza con una possente cavalleria pesante. (2)

La falange fa blocco

Ma attenzione alle trasposizioni moderne ! I cavalieri dell'epoca non caricano contro le falangi a briglia sciolta. La modesta taglia dei loro cavalli e l'assenza di selle e di staffe non lo consentono: "Occorre immaginare gruppi di cavalieri che si aprono lentamente un passaggio, con le spade e la massa delle loro cavalcature e che finiscono per far esplodere dall'interno una formazione fino a quel momento invincibile, perché coesa" (2). La legione romana rimetterà di nuovo in discussione questo tandem ed eclisserà per cinque secoli la cavalleria, che senza sella e staffe non dispone ancora della forza d'urto sufficiente per affrontarla. Ma i cavalieri catafratti persiani e quindi bizantini, montati su grandi cavalli bardati di ferro, torneranno a ricordare l'utilità della cavalleria d'urto. Nel -216, nella battaglia di Canne *"i cavalieri romani rappresentavano appena il 7% degli effettivi"* (3). Sette secoli più tardi l'esercito guidato da **Belisario**, in Africa, dispone di più di un terzo di cavalieri !

Ma, per fare la guerra, occorrono cavalli adatti ed, in effetti, fino alla fine dell'Antichità, i rari trattati di ippica si limitano a consigliare come scegliere una cavalcatura, ma non parlano mai né di incroci, né di allevamenti. I Bizantini saranno i primi a voler migliorare il cavallo per selezione "genetica", al fine di ottenere degli animali per le corse dei carri e per le cavalcature militari. A tal fine, l'imperatore creerà degli allevamenti specializzati in Frigia: *"Egli vuole animali rapidi e agili, capaci di operare rapidi cambiamenti di direzione. E se ne assume il compito di realizzarlo: a tale epoca, l'hippiatria, l'arte di curare i cavalli realizza grandi progressi"* (4). Il Medioevo è un periodo meno limpido sotto questo aspetto: il cavallo è, da un lato, sublimato e, dall'altro, indifferenziato. Certamente esso rappresenta lo strumento per mezzo del quale l'aristocrazia impone il suo potere. **Federico Grisone** (5), uno dei fondatori della famosa scuola equestre di Napoli, può scrivere nel 1550: *"e sopra il popolo deve sedersi il cavaliere. Poiché allo stesso modo di colui che conduce il cavallo, che sta seduto sopra, allo stesso modo deve il cavaliere condurre il popolo per diritto di soggezione"*.

Campioni e ronzinanti

L'Italia costituisce allora, come la Spagna, da elemento di collegamento con i paesi arabi, che forniscono stalloni rapidi e resistenti, pazientemente selezionati. Ma, paradossalmente, l'Europa, che apprezza questi animali, non si lancia ancora in una sua selezione. Questo comporta grandi scarti di qualità, che poi si ritrovano nel prezzo dell'animale. Fra il 1329 ed il 1367, il corsiero o il destriero (cavallo da guerra), ad esempio, vale fra le 20 e ... le 280 lire tornesi (di Tours) e, per di più, a volte occorre andare molto lontano per trovarlo. Verso il 1500, quelli che vogliono un destriero delle Puglie o un gigante della Spagna, animali incrociati con cavalli arabi, *"debbono acquistarli sul posto, a prescindere dal prezzo"* (6). Eppure questi cavalli rapidi e leggeri risultano sempre più ricercati: *"Si comincia a comprendere che la cavalleria pesante in armatura risulta ormai condannata a scomparire dall'arrivo delle armi da fuoco. E lo scontro con i Turchi e gli Arabi ha consentito di apprezzare l'utilità di disporre di una cavalleria leggera"* (7).

La vera rivoluzione, su questo punto, arriva dall'Inghilterra, alla fine del 17° secolo. I Britannici decidono di incrociare sistematicamente le loro giumente con stalloni orientali e di seguirne i risultati grazie all'impianto di registri. Essi valutano queste cavalcature, organizzando corse equestri. *"Da questo punto di vista, il 1791 rappresenta una data storica. Si tratta dell'anno in cui è stato aperto il primo Stud-book (registro genealogico) a partire dai ... primi stalloni orientali. Tutti questi che figurano oggi in questo libro sono derivati da questi ... cavalli fondamentali"* (8). Questa avrebbe dovuto essere l'epoca d'oro della cavalleria, ma, invece, sarà l'epoca della banalizzazione. Il cavallo diventerà progressivamente una "fornitura", un prodotto di mercato. Indubbiamente, ancora un simbolo di prestigio per i gentiluomini, che fanno *"dell'arte di montare a cavallo uno degli elementi fondamentali della partecipazione alla società di corte, alle sue feste ed ai suoi spostamenti"* (8). Ma, dal 18° al 19° secolo, l'impiego del cavallo si intensifica ed allo stesso tempo si banalizza, in quanto i militari ne fanno un "consumo" crescente, nelle loro strategie di movimento.

Nel 1708 *"il principe Eugenio viene a sapere che i Francesi sono sul punto di occupare Lessines, nel Belgio. Egli parte con la sola cavalleria, riesce a fare la giunzione con il Marlborough ed impedisce in tal modo ai Francesi di conquistare la città"* (9).

Le inutili cariche del **maresciallo Ney** a Waterloo non devono far dimenticare l'efficacia della cavalleria contro unità mal preparate e comunque non organizzate a difesa. Nella battaglia di Albuera, nel 1811, il 52° Reggimento "Colborne" dell'Oxfordshire, schierato in linea, verrà annientato dai lancieri polacchi. Nel 19° secolo, l'estensione dei conflitti e la dimensione crescente degli eserciti *"fanno aumentare a dismisura gli effettivi. Le rimonte diventano insufficienti ed il cavallo diventa un dato contabile"* (9). **Napoleone**, poco dopo la sua sfortunata campagna di Russia, ordinerà, nel 1813, di riunire, a qualsiasi costo, 212 mila nuove cavalcature per ripianare le sue perdite: in tale situazione la qualità evidentemente subisce un crollo verticale. Il **duca di Wellington** potrà infatti dire, nel 1815, che la cavalleria della Grande Armée è *"la peggio mal montata d'Europa"*.

Un civile come gli altri

E' precisamente a partire da questo momento che il cavallo diventa progressivamente "civile" e che le esigenze della società soppianteranno a poco a poco quelle dell'Esercito. Alla fine del 19° secolo, 200 mila cavalli tireranno, a Parigi, i tramways, gli omnibus, le carrozzelle ed i carri. Per far fronte a queste esigenze sempre più specifiche, vengono create un notevole numero di nuove "razze" (10). Piccoli cavalli resistenti per le miniere, enormi *Percheron* (cavallo da tiro) per le chiatte, cavalli anglo arabi per le corse

Nel 1913, scrive Jean Pierre Digard, la mandria dei cavalli francesi raggiunge i 3.222.080 capi, un record che non sarà mai più superato, poiché il cavallo da trazione verrà cancellato dal cavallo vapore e dalla Grande Guerra.

Per gli animali, come per le persone, la guerra 1915-18 sarà impietosa. "I numerosi reggimenti di cavalleria dei belligeranti (ben 110 in Germania, contro gli 81 in Francia ed i 30 in Italia) hanno bisogno più di animali che di uomini. Occorrono, ad esempio, 576 cavalli e 74 muletti per i 549 soldati in un reggimento britannico" precisa Eric Baratay. Quando la guerra si interra nelle trincee, i cavalli sostengono la logistica di un esercito, che risulta ben lontano dall'essere meccanizzato. Una semplice batteria di 4 cannoni da 75 mm. mobilita 178 cavalli ! Le esigenze sono talmente tante che gli Alleati sono costretti a

rifornirsi di animali in America. A metà della guerra, ci saranno sul fronte occidentale più cavalli che soldati americani !!!

Nel momento dell'Armistizio, il bilancio sarà pesante, sul milione e mezzo di cavalli mobilitati dalla Francia, quasi i tre quarti saranno uccisi, come ce lo ricorda una lapide del Museo del Cavallo a Saumur, nella sede della antica Scuola di Cavalleria del Quadro Nero. Il cavallo rifarà la sua apparizione nell'esercito italiano, in forte ritardo sulla meccanizzazione delle unità, durante la seconda Guerra Mondiale e scriverà una pagina di gloria nella famosa carica di I sbushenskji, ma continuerà a fare la sua comparsa anche nell'esercito tedesco non certo per trarre profitto da un "sistema d'arma" multimillenario, ma per far da palliativo ad una carenza: il carburante comincia a scarseggiare e la Germania è forzatamente costretta a ritornare al cosiddetto "motore a sterco", per le sue operazioni nelle retrovie.

NOTE

(1) Figlio di Tyrol II, era un trottatore e di Venerable, un'anziana purosangue inglese, da questo incrocio il puledro eredita l'equilibrio, il coraggio, la solidità e la potenza dei posteriori del genitore, mentre dalla parte materna riceve un temperamento vivo, ardente e scattante.

Il baio scuro misurava solo 1,58 al garrese: per pochi centimetri rientrava nella categoria "cavalli". Offerto a Pierre Durand, un giovane cavaliere francese vincitore di un oro agli europei juniores nel 1972, il binomio progredisce faticosamente ma nel 1982 diventano campioni di Francia ed entrano nella squadra nazionale partecipando a Coppe delle Nazioni e Gran Premi. Nel 1987, ai campionati europei di San Gallo, Durant e Jappeloup vincono l'oro individuale e a squadre. Nel 1990 conquistano l'oro a squadre ai mondiali di Stoccolma. Non si contano le vittorie e i piazzamenti nei più importanti CSIO e nelle Coppe del Mondo. L'apoteosi avviene però alle Olimpiadi di Seul del 1988 dove vengono incoronati campioni individuali e ottengono il bronzo a squadre. Nel 1991 viene organizzato uno spettacolare concorso ai piedi della Torre Eiffel per festeggiare l'addio alle competizioni del piccolo baio, a cui parteciparono i migliori venticinque binomi del periodo. Dopo soli due mesi, il 5 novembre 1991, Jappeloup

muore sotto gli occhi disperati del suo cavaliere per un infarto a soli sedici anni, mentre sta mangiando la sua razione;

(2) **Corvisier Jean Nicolas** (1952-), storico e professore all'università di Arras

(3) **Petitjean Maxim**, storico francese dell'esercito romano

(4) **Lazaris Stavros**, ingegnere ricercatore del CNRS in Francia, specialista dell'hippiatria.

(5) **Federico Grisone** (fine del XV secolo – seconda metà del XVI secolo), allievo della Scuola Napoletana di **Giovan Battista Pignatelli** (1525-1600), scrisse uno dei primi trattati equestri dell'Europa moderna. Egli è stato uno scrittore e maestro di equitazione italiano. E' vissuto a Napoli ed è stato uno dei primi istruttori di dressage e di equitazione di corte; i suoi metodi di addestramento non sono più praticati, a causa del talvolta duro trattamento dei cavalli;

(6) **Contamine Philippe** (Metz, 1932 -), medievista francese;

(7) **Digard Jean Pierre** (1942-), etnologo, antropologo francese;

(8) **Roche Daniel**, professore presso il Collegio di Francia (Parigi 1935 -);

(9) **Chauviré Frederic**, insegnante

(10) **Baratay Eric**, storico francese (1960-).

BIBLIOGRAFIA

Baratay Eric, *Bêtes des tranchées, des vécus oubliés*, Paris, CNRS Éditions, 2013;

Chauviré Frederic, *Histoire de la Cavalerie*;

Contamine Philippe, *La guerre au moyen Age*, Nouvelle Clio, PUF;

Corvisier Jean Nicolas, *Philiipe II de Macedoine*, Fayard, 2002;

Digard Jean Pierre, *L'homme et les animaux domestiques : anthropologie d'une passion*, Paris, Fayard, 1990;

Digard Jean Pierre, *Le Cheval, force de l'homme*, Paris, Gallimard, 1994;

Digard Jean Pierre, *Une Histoire du cheval : art, techniques, société*, Arles, Actes Sud, 2003;

Grisone Federico, *Gli ordini del cavalcare*, (1561);

Lazaris Stavros, *Le cheval dans les sociétés antiques et médiévales*;

Roche Daniel, *Histoire de la culture équestre de l'Occident, XVI-XIX siècle*, *L'ombre du cheval* : Tomo 1 e 2, Fayard, 2011;

Roche Daniel, *Histoire de la culture équestre, XVI^e - XIX^e siècle, Connaissances et passion*, Tomo 3, Fayard, 2015;

Sandor Bela, [Tutankhamun's Chariots and the Exodus](#) ; [Nero's Racing Tire Dilemmas](#) Conferenze su Internet