

LA CABALLERIA EN LA HISTORIA MILITAR

por RAUL LION VALDERRABANO
Capitán de Caballería

SEGUNDA PARTE

IV. 1600-1295 a. C.

EL APOGEO DE LA CABALLERÍA EGIPCIA

Al producirse la irrupción de los hicsos, con sus caballos y carros, en Egipto, el poder faraónico cayó por los suelos tras la derrota fulminante de sus ejércitos. Es ésta una aciaga época para los egipcios, de cuya debilidad se aprovecharán también los negros del sur, presionando a lo largo de sus fronteras hasta conseguir, finalmente, un estado de independencia total respecto a Egipto.

Los hicsos habían traído nuevos elementos de poder entre los que, si destacaban los carros y los caballos por su espectacularidad no exenta de enorme eficacia en el combate, las armaduras y las fortificaciones les permitían mantener su dominio en la tierra conquistada. Eran los hicsos una heterogénea masa en la que, sobre una base aria, abundaba el elemento hurrita y un importante porcentaje semítico; todos ellos, unificados en una misma empresa para la que se valieron por igual de la superioridad que les daba la sorprendente pujanza de los carros, y supieron conservar su posición haciéndose invulnerables tras los muros de fortificados reductos.

En Tell-el Yehudijeh, por ejemplo, al sur del Delta, existen aún los restos de uno de estos fortines. Tenía en derredor un terraplén cuya altura oscilaba entre los 14 y 18 metros y servía de alojamiento a una guarnición de cerca de diez mil hombres con sus caballos y carros. A todas luces era más que suficiente para reprimir cualquier clase de intento por parte de los oprimidos egipcios. Un sistema de fortificaciones análogas a ésta, como las de Hazor, al norte de Galilea, y Katna, al norte de Siria, aseguraba la preponderancia de los hicsos en la totalidad del terreno conquistado.

Según *Josco*, levantaron en Avaris, su capital, un reducto amurallado de 16 kms. cuadrados, donde acampaba un ejército que llegó a ser de 240.000 guerreros, y de esta forma gobernaron sin posible oposición, a los egipcios. Al parecer, estas fortificaciones de los hicsos tienen como nota característica, común a todas, el glacis, talud o terraplén que los circunda, así como otras avenidas de pendiente más suave, por las que podían subir y bajar los carros de guerra, aunque sólo de dos en dos como máximo. Las puertas de entrada al reducto, a veces dobles y hasta triples, no permiten tampoco la entrada simultánea de más de dos carros, medida defensiva complementaria de la acción del glacis que mantenía a los combatientes en carro, enemigos, alejados de las murallas propias.

Y si a carros, caballos y fortines, añadimos las ventajas que, en el combate cuerpo a cuerpo les daban sus armaduras, sus nuevos modelos de puñales y espadas de bronce y sobre todo, su nuevo arco de madera, tendones y asta, de potencia y alcance muy superiores a los del pequeño arco egipcio, comprenderemos la inferioridad en que se encontró ante ellos el ejército enemigo. No obstante, pasada la inicial sorpresa, lejos de aceptar la derrota y resignarse a ser gobernados por los bárbaros extranjeros, se sirvieron de su superior civilización para asimilar con rapidez y facilidad los nuevos medios con que fueran derrotados en 1700 a. C. y emprendieron el camino de su emancipación que se inició con el establecimiento en Tebas de la capital de la resistencia, que conseguiría vivir en una relativa independencia de los hicsos, aunque sujeta a menudo al pago de tributos. Existe un documento de la época, en el que se relata la decisión tomada por un gobernador tebano llamado Ka-mosis, de rebelarse contra el rey de los hicsos, a pesar del conservador parecer de sus cortesanos, partidarios de convivir con el invasor.

A este período corresponde la primera ocasión en que la Biblia hace referencia al caballo y a los carros. Indudablemente la llegada de José, hijo de Jacob, y de sus hermanos a Egipto, está muy relacionada con la preponderancia en esta tierra del elemento semítico y asiático. El pueblo egipcio llamaba a los hicsos «Reyes Pastores», refiriéndose despectivamente a sus antiguas ocupaciones, y es claro que ni antes de la invasión ni en la época posterior a su expulsión, hubiera sido imaginable que un faraón, de veras egipcio, confiase el gobierno de sus estados a un pastor israelita. Con

los hicsos tenía que ser distinto, y así podemos leer: «Hízole subir en su segundo carro e iban gritando delante de él ¡Abrek! Así fue constituido gobernador de la tierra de Egipto». (Gen. 41-43).

La resistencia de los egipcios contra el invasor, llegaría a su mayor auge bajo el reinado de Amosis I (1570-1545 a. C., fundador de la XVIII dinastía y uno de los grandes forjadores del imperio egipcio, a quien el destino reservaba la gloria de liberar a su patria, sojuzgada desde 1700 a. C.

Esto se consiguió por haber adoptado las innovaciones que introdujeron los hicsos en los campos de batalla egipcios. Se reorganizó el ejército incluyendo, por supuesto, cuerpos de carros tan perfectamente fabricados, que en épocas posteriores abastecieron de ellos a los demás pueblos orientales. Los hacían cerrados por delante y por ambos costados, abiertos por detrás y capaces para uno o dos tripulantes como máximo. Tenían dos ruedas de cuatro o seis radios y eran arrastrados por dos caballos uncidos. En la lanza del carro llevaban un adorno en forma de abanico, de cobre bruñido y repujado que, si simbólicamente protegía al auriga como un escudo, tenía como principal finalidad la de deslumbrar y asustar al enemigo y a sus caballos, reflejando los rayos del sol.

El ejército dejó de ser, para los egipcios, el ejército del faraón o la «división de Amón» siendo, por vez primera, «nuestro ejército», sintiéndose el pueblo partícipe de la nacional aventura contra el opresor.

Amosis I puso sitio a Avaris y la tomó, obligando a los hicsos a refugiarse en Sahuren, cuyo posterior asedió duró seis años, pero por fin logró expulsarlos de Egipto y entró a continuación en Palestina explotando un éxito que le llevaría victorioso hasta Fenicia.

Las expediciones de sus sucesores Amen-hotep I, y Tutmosis I y II, fueron realizadas más bien con carácter punitivo que por afán de conquista. En tiempo de Tutmosis I (1522-1495 a. C.) llegaron los egipcios hasta la orilla del Éufrates, en Naharín, mientras que durante el reinado de Tutmosis II (1495-1490 a. C.), emprenderían el camino inverso al internarse en tierras de Nubia.

Fue Tutmosis III (1490-1436 a. C.) quien se enfrentó con el reyezuelo de la ciudad de Kadesh, que encabezaba la oposición de los pueblos fronterizos a la expansión egipcia en Asia. Bajó el rey de Kadesh hasta Mageddo (o Megido) y allí reunió hasta un total de 330 «príncipes» con sus respectivas huestes, que «guiaban sus gran-

des carros de oro y plata, así como los (de cobre) que estaban bruñidos...».

El General Fuller (1) hace una breve descripción de la batalla:

«El 14 de mayo de 1479, Tutmosis condujo a su ejército por el mismo paso que lord Allenby atravesaría 3.397 años después. Desembocó en la llanura de Magueddo, al S. de la fortaleza, y al día siguiente avanzó con su ejército en orden de batalla contra el rey de Kadesh, cuyas fuerzas estaban acampadas fuera de la ciudad.

Apoyando el ala S. de su ejército en un monte al S. del arroyo Kina y la N. apuntando hacia Magueddo, «cual Horus armado de potentes garras», montado en un resplandeciente carro de electro, Tutmosis dirigió el ataque y en una sola carga, dispersó al enemigo que huyó hacia Magueddo abandonando sus carros».

En esta batalla, Tutmosis capturó 924 carros de guerra tras poner a prueba la movilidad y organización de su ejército en una veloz marcha de aproximación desde Egipto a Magueddo, en la que el faraón viajó a la cabeza del ejército en «un carro de oro fino, adornado con sus atavíos de combate...». Después de la batalla, se quedó con 2.238 caballos de los derrotados a quienes, haciendo gala de un espíritu irónico, dejó asnos para que regresasen a sus tierras. En el espacio de doce años tuvo que conquistar dos veces la ciudad de Megido, en una continua lucha por mantener el prestigio egipcio más allá de sus fronteras.

El contacto con estas Caballerías influyó en todos los pueblos del Cercano Oriente: en el Museo Nacional de Damasco se halla un cuenco de oro, prefenicio, del siglo xv a. C., decorado con tres franjas labradas y en cuyo fondo interno puede verse un arquero sobre carro; éste tiene dos ruedas de cuatro radios y es arrastrado por un caballo. El arquero lleva las riendas sujetas a la cintura para poder tensar el arco.

A todo esto, mucho más al Norte, empezaban ya a florecer los imperios que nacieron en 1700 a. C. y de entre todos los pueblos que en esa fecha salieron del Asia Central, parece ser que fueron los mitanios quienes primero adquirieron cierta maestría en el uso del caballo. Célebres fueron en la antigüedad, sus guerreros de carros,

(1) S. E. FULLER: *Batallas decisivas del Mundo Occidental*, Caralt, Barcelona, 1961.

así como su experiencia en la cría y doma de potros, atribuyéndoseles las primeras carreras de carros de que hay noticias. De ellos aprenderían años más tarde los hititas.

Ahora fueron los mitanios, los principales enemigos del renaciente Egipto que, tras largas crisis, salía dispuesto a que no se repitiese el que un pueblo bárbaro llegase ni siquiera a amenazar su seguridad nacional. Para evitarlo, tenían que dominar en el Cercano Oriente.

También contra los mitanios emprende Tutmosis III una expedición. Sobre enormes carros arrastrados por bueyes, llevaba las barcas de madera de cedro que construyera en Biblos y que le servirán para atravesar el Éufrates. En la orilla N. erige una conmemorativa estela triunfal.

Revisa la política exterior de Egipto e instala pequeñas guarniciones para asegurar la influencia egipcia en el terreno conquistado. Pocos soldados bastaban para mantener en calma ciudades y poblados, como vigilantes, informadores y espías, pues estaban respaldados por las periódicas y frecuentes visitas del ejército.

Los correos, en carros de guerra, recorrían continuamente los caminos de Siria y Sinaí, portando tabletas de barro cocido escritas con caracteres cuneiformes sumerios, idioma que se conservaba como lengua diplomática y culta (un poco como el latín en la Europa medieval). La eficacia de su servicio, así como los desplazamientos rápidos del ejército, contribuirían al nacimiento de una creciente preocupación por el mejoramiento de las vías de comunicación; se construyen caminos a través de desiertos y montañas, estableciéndose los necesarios puestos que aseguren las aguadas.

Como complementaria medida de seguridad, se trasladó a Egipto, a los hijos de los reyezuelos levantiscos, mientras el faraón dedicaba su afán a la puesta a punto de sus tropas.

El ejército deja de estar constituido por elementos de recluta temporal y se crean unidades de profesionales, imprescindibles ahora para guarnecer los distantes puestos y para la práctica continua de los nuevos métodos de combate con carros.

En la infantería egipcia, el soldado podía, por vez primera, aspirar a alcanzar pequeños mandos, a ser abanderados e incluso llegar a «jefe de arqueros», y recibían el nombre de «mechán», infante.

Los «tent-heteri», soldados de Caballería, de los cuerpos de ca-

rrros, constituían una tropa distinguida, socialmente superior, a cuyos oficiales se premiaba en oro, tierras y esclavos. Incluso en las raciones alimenticias obtenía ventajas el tent-heteri. Las componían normalmente pan, carne de buey, legumbres, vino y dulces, pero tanto los carristas como la guardia real tenían derecho a raciones suplementarias de trigo y buey. Se acercaban formados y recibían las raciones en su propia bolsa, cada uno, de manos de los ancianos encargados de estos menesteres, al tiempo que un escriba iba apuntando los nombres.

Hacia aún muy poco tiempo que el caballo entró en Egipto, lo que unido a la organización de los cuerpos de carros, originó una gran demanda de caballos. Tan sólo los potentados, entre los particulares, tienen caballos a los que alojan en cuadras separadas de las de los bueyes y los asnos. Tanto los nombres del carro y sus partes (en un poema egipcio se nombran cincuenta distintas), como el del caballo y sus arneses, tienen en egipcio una marcada etimología semítica, secuela de los hicsos. Sin embargo, el verdadero origen del nombre que los egipcios dieron al caballo: SSMT, es ario en su raíz, ya que tanto el vocablo hebreo *sîs*, como el babilonio *sisû* y el arameo *susjá*, provienen del sánscrito *asvâs*.

Los hicsos usaban el bocado del que parten riendas y riendas postizas. La muserola y dos montantes se unen en una escarapela con la frontalera, la testera y anteojeras, donde llevan una imagen de Sutek, «señor de los caballos».

Los carros se fabricaron en Egipto, principalmente de madera, y aunque jamás llevaron, en las ruedas, refuerzos de metal, sí llevaban planchas de bronce en la caja cuando aún no había llegado a su momento máximo el proceso de estilización del carro, en busca de mayor ligereza. Lo más difícil en su fabricación debió ser conseguir dar robustez, sin aumentar su peso, a las ruedas, que eran construidas uniendo segmentos.

En muy contados casos el egipcio montaba a caballo (tan sólo se conocen cuatro representaciones de jinetes), hasta el punto de que, en el combate, al volcar un carro e inutilizarse, si los tripulantes desenganchaban el tronco y montaban, era siempre para huir, descartando toda posibilidad de continuar combatiendo a caballo, lo cual debe interpretarse como señal de poca soltura y seguridad de los jinetes.

En tanto que el conductor del carro portaba una fusta, el gue-

rrero llevaba un arco, flechas y diez jabalinas que, al igual que el carcaj de las flechas, iban sujetas a la caja del carro. En las dinastías XVIII y XIX, los soldados llevan un casco que les cubre la cabeza por entero, nuca incluida, provista de visera y con dos cordones acabados en borlas para sujeción.

Las prácticas de este ejército, consistían en marchas de conjunto y combates cuerpo a cuerpo; la infantería avanzaba en siete u ocho columnas de a uno, paralelas y distantes entre sí lo suficiente para poder entrar en línea sin estorbarse.

Tenían trompetas de plata y de cobre, rectas y de un codo de longitud. También tambores, pero nunca los usaban en campaña, por lo que al parecer, debían reservarse para los actos de régimen interior. La intendencia usaba asnos y carros con bueyes para transportar la impedimenta.

Organizaron asimismo un Estado Mayor, con oficiales, a cuyo cargo corrían el abastecimiento, las cuentas, informes, comunicaciones y operaciones del ejército, al que pretendían dar mucha movilidad facilitando al máximo sus desplazamientos. A su cabeza había un «comandante en jefe» del ejército que, si en teoría era el propio faraón, a veces delegaba en su primogénito y sucesor, llegando incluso a detentarlo algún extraño que, como Har-em-hab, acabaría sentándose en el trono. Son unos años en que el faraón, o es general efectivo y eficaz del ejército, o es destronado. Por ello los faraones de esta época hacen gala de sus habilidades para el combate. Amenhotep II (1447-1421 a. C.), usaba un enorme arco que, como Odiseo, sólo por él era utilizable. Gran amante de los caballos, «desde muy joven se deleitaba con ellos, era perseverante en ejercitarlos y conocer sus mañas, y hábil en adiestrarlos». Tuvo los mejores caballos del Estado y su padre le encomendó su cuidado y doma; «no tenía igual con las riendas en la mano; con él, los caballos no se cansaban ni sudaban aun en el galope. No tenían igual en el campo de batalla. Sabía de caballos más que nadie en aquel gran ejército». Fuese o no hasta ese extremo hábil, lo indudable es que el cronista egipcio quería ensalzar a Amen-hotep, lo que demuestra que la doma y cuidado de los caballos no era arte indigno del propio faraón.

Como consecuencia de tal revitalización del ejército egipcio, eran tributarios del faraón los reyes de Palestina y Siria, mientras que desde la misma Mesopotamia llegaban presentes anuales, existiendo

constancia de que entre otras muchas cosas, llegaban 260 yeguas de vientre, procedentes de Babilonia.

LOS HITITAS: EL PRIMER TRATADO DE HIPOLOGÍA

Fue más tarde, coincidiendo con la revolución intelectual de Amenhotep IV (1380-1362 a. C.) «Akenaton», cuando su preocupación religiosa se tradujo en total despreocupación personal por los asuntos militares, que se produjo la mayoría de edad del pueblo hitita y su rey Shubiluliuma avanza hacia el Sur tras amurallar Hattusas, su capital, cruza el Eufrates y saquea la capital de los mitanios (1370 a. C.), se apodera de Siria, Carquemis y Alepo. Hasta tal punto crecería su poderío, que la reina de Egipto Anches-en-Amon, viuda sin hijos de Tutank-Amon (1362-1352 a. C.) pidió al rey hitita un hijo por esposo, príncipe que sería asesinado durante el camino, quizás por instigación de algún pretendiente al trono egipcio.

El pueblo hitita, que había ido forjando su imperio bajo los reinados de Tudhalia II, Hattusil II, Tudhalia III y Arnuanda II, alcanza con Shubiluliuma (1375-1335 a. C.) su máximo apogeo. Además de gran conquistador fue este monarca un hábil político que, mediante una acertada política de matrimonios, convirtió en aliados a sus derrotados enemigos; los mismos mitanios, casado su príncipe Mattiwa-za con una de las hijas de Shubiluliuma, serán en adelante leales colaboradores de los hititas en sus afanes de conquista.

En el plano militar, como en el político, fue el imperio hitita del segundo milenio anterior a J. C., según C. W. Ceram, el fenómeno más grandioso y sobresaliente de la Historia antigua. Su cultura, sin embargo, no fue proporcionada, exceptuando el uso del hierro, en el que se adelantaron al resto del mundo en trescientos años.

Mitani, que en sus últimos años había llegado a una cordial entente con Egipto, sucumbe ante los hititas sin que sus aliados egipcios saliesen de su indiferencia; nunca como en estos años, el poder faraónico se ganó la unánime repulsa de su bien entrenado ejército, obligado a asistir impasible al derrumbamiento de la hegemonía en Asia y al nacimiento del imperio hitita.

Hay que resaltar que cuando en la Biblia, época de Abrahán, se cita al pueblo hitita (hijos de Het, heteos), se refiere efectivamente al país de Hatti y a los hititas, pero no a los que ahora

nos ocupan, sino a los verdaderos, es decir, a los indígenas de aquel país que vieron sus tierras invadidas en 1700 a. C. y se despararon hacia Siria y Palestina. No se hace a lo largo del relato bíblico, distinción entre unos y otros, y así ocurre que los heteos, con quienes mantuvo relación Abrahán, no conocían caballos ni carros, pero en épocas posteriores los tuvieron los hititas.

Fue el pueblo hitita quien, habiendo aprendido de los guerreros mitanios los conocimientos técnicos referentes a la cría y doma del caballo, introdujo notables mejoras en dichas artes, llegando a crear en Cilicia unas yeguas que, existiendo desde el siglo xv a. C., prolongarán su bien ganada fama hasta épocas tan posteriores como las de Salomón (950 a. C.) y Heródoto (484 a. C.). Fueron ellos los autores del primer tratado sobre alimentación y entrenamiento del caballo que se conoce.

En las excavaciones efectuadas en Bogaskoy (la antigua Hattusas), aparecieron un día, entre multitud de tablillas de barro cocido, más que suficientes para que podamos conocer en detalle cómo se desarrollaba la vida diaria en el imperio hitita, unas de inesperada existencia; se trataba de un texto de hipología de unas mil líneas de extensión y firmado por su autor, un tal Kikkuli de Mitani. Data del año 1350 a. C. y en él se dan normas concretas sobre la alimentación y ejercicios convenientes a los caballos destinados a ser uncidos a los carros de guerra; el programa abarca un período de siete meses.

Fue traducido del hitita por el checoslovaco Hrozný quien leyó, sobre este texto, un interesante trabajo ante la Academia de Inscripciones y Bellas-Letras de París, con el título: *L'entraînement des chevaux chez les anciens indo-européens d'après un texte mitanien-hittite provenant du 14^e siècle Av. J.-C.*, posteriormente publicado por el Instituto Oriental de Praga (2), de lo que se han conseguido unas copias xerográficas.

El autor del texto hitita, era en realidad mitanio de origen y, según Hrozný, distaba mucho de dominar la lengua hitita, empleando multitud de expresiones arias de mitani y aún no arias, de los hurritas, indígenas de mitani. Era un alto funcionario en Hattusas, posiblemente escudero mayor del Estado y daba instrucciones concretas y detalladas a sus alumnos hititas relativas al entrenamiento de sus caballos, arte que dominaba. Era en Hattusas un mercenario, im-

(2) En revista «Archiv Orientalni», tomo III, págs. 431-461.

portado por sus conocimientos, cuyo espíritu, sorprendentemente metódico, dejó en su prolija obra reflejado su origen indo-europeo.

Puede ser interesante la cuestión de los aires que empleaban los caballos hititas, ya que durante el tiempo que dura el entrenamiento no se hace mención del trote ni del paso, utilizando tan sólo, un aire rápido, el galope, para recorridos cortos, y otro más lento, que Hrozný traduce por «l'amble», paso de andadura, para recorridos largos. El texto coincide en esto con las representaciones más gráficas de caballos en marcha, correspondientes a estas fechas, que nos muestran caballos al galope, tanto enganchados al carro de guerra (relieves hurro-mitanios de Carquemis y de Echataltepe) como con su jinete (en Sendjirli y Tell-Hallaf, en Mitani), y caballos al paso de andadura (en Carquemis). Este paso lo representan igual que posteriormente lo harán los asirios: los caballos desplazan al mismo tiempo las extremidades del mismo lado, se mueven por bípedos laterales.

El programa de entrenamiento comienza al llegar la Primavera y ya el primer día deben los caballos efectuar, enganchados a los carros, dos recorridos de veinticuatro kilómetros en total, al paso de andadura, y otros tres con 1.400 metros en conjunto, al galope; la finalidad de esta primera jornada podría muy bien ser la de descubrir las futuras posibilidades de cada caballo.

En los tres días siguientes estas distancias disminuyen al tiempo que se restringe también la bebida y la comida, en busca quizás de una rápida pérdida de las grasas superfluas acumuladas durante el invierno.

El cuarto día, tras un recorrido de doce kilómetros, al paso de andadura, y de otro de igual longitud, al galope, procurando que los caballos suden al máximo, se les abriga al llegar a la cuadra que, a su vez, se caldeó previamente. Este día se les da, dos veces, un cubo de agua salada y otro de agua de cebada.

Se suspenden totalmente las carreras mientras dura una especie de cura a base de numerosos baños. Los cinco primeros días, los caballos pastan en libertad y los diez siguientes permanecen en la cuadra, atados al pesebre en forma que no puedan tumbarse, dándoseles mucha hierba fresca. Este tratamiento laxante está también encaminado a lograr un total adelgazamiento. Al llegar el día 21, se comienza poco a poco con ligeros ejercicios, que durante los cuatro primeros días serán sin carros y en recorridos de 600 metros, efec-

Première tablette: KUB I. no. 13 + KUB II. no. 12b et 12c.

TRANSCRIPTION.

Colonne I.

1. [U]M.MA (?) *K-i-ib-ku-ti aššur-aš-[š]u(?)¹)-aš-ša-an-ni-ni
2. ŠA MÁT aluM-i - it - ta - an
3. ma-an-ANŠU.KUR.RA.ĪI.A zé-e-ni šamūvun-uh-ri-ti-i
4. tar-na-i na-aš tu-u-ri-ia-zi na-aš 3 KAS.GID pi-en-na-i
5. pár-ah-zi-ma-aš A.NA 7 IKU.ĪI.A EGIR-pa-ma-aš
6. A.NA 10 IKU.ĪI.A pár-ah-zi na-aš ar-ḫa lu-a-i
7. na-aš-kán-lá-nu-zi ša-ak-ru-en-zi-ia-aš
8. [m]a-aš I.NA BIT aššur-š pi-e-ḫu-te-iz-zi
9. [na-uh]-ma-aš 1 UP.NA kán-za 2 UP.NA ŠE 1 UP.NA šamūvun-uh-ri-(in) UD.DU.A
10. [i]-na-da im-mi-an-da-an pa-a-i na-aš ar-ḫa
11. a-da-(an-zí) ma-ah-ḫe-an-ma ŠA(G).GAL.ŠU.NU zi-ib-na-an-zi
12. na-aš-kán A.NA ŠKAK ša-ra-a ḫu-it-ḫ-e-iz-zi
13. ma-ah-ḫe-an-ma ne-ku-uz me-ḫur ki-šar-i
14. [na-aš-kán IŠ.TU BIT aššur-š pa-ra-a ú-na-da-an-zi
15. [na]-[š] tu-ri-ia-an-zi na-aš 1 KAS.GID pi-en-na-i
16. [ša-ah-ḫi]-[a-ah-ḫi]-[š-ḫi-nu-zi-ma-aš] A.NA 7 IKU.ĪI.A
17. [ma-ah-ḫe-an-ma-aš] EGIR-pa u-un-no-i na-aš ar-ḫa
18. [a]-[a]-[a]n -zi² na-aš-kán aš-nu-zi ša-ak-ru-en-zi-ia-aš
19. nam-ma-aš I.N[A] BIT aššur-š pi-e-ḫu-te-iz-zi
20. nu-uh-ma-aš 3 UP.NA [šamūvun-uh-ri-in UD.DU.A 2 UP.NA ŠE]
21. 2 UP.NA kán-za an-d[la i]m-mi-ia-an-da-an pa-a-i
22. ma-ah-ḫe-an-ma ŠA(G).GAL.ŠU.NU³) z[ḫi-n-na-an-zi da-a-i
23. nu-uh-ma-aš bu-u-ri-in(?)....
24. ma-ah-ḫe-an-ma tu..... [me(?)-ḫur(?)⁴]-[š]a(?)⁵ri(?)⁶]
25. na-aš-kán IŠ.TU BIT aššur-š pa-ra-a ú-na-da-an-zi⁷
26. [na-aš tu-u-ri-ia-an-zi⁸] na-aš 1(?) KAS.GID pi-en-na-i¹⁰
27. A.NA 7 IKU-ma pár-ku-¹¹.....
28. [m]a-ḫe-an-ma-aš EGIR[-pa u-un-na-i]¹²

Primera tablilla de barro del «Tratado de Hipología», de Kikkuli de Mitani, traducida al francés por B. Hrozny (fotocopia facilitada por Orientalni Ustav, Československa Akademie Ved).

Première tablette: KUB I. no. 13 + KUB II. no. 12b et 12c.

TRADUCTION.

Colonne I.

1. Suivent les (mots) de *Kikkuliš*, écuyer(?)
2. du pays de *Mittanni*.
3. Quand il (c.-à-d. l'écuyer) mène les chevaux au printemps (?)
4. au pâturage, il les attelle, il les fait aller (à l'amble?) 3 lieues¹⁷)
5. mais il les fait courir (au galop) par 7 IKU¹⁴) puis en revenant,
6. si les fait courir (au galop) par 10 IKU¹⁶) Et il les dételle,
7. il les soigne, de même ils les abreuvevent.
8. [L]I les conduit dans la maison de l'écuyer (= dans l'écurie)
9. [et] il leur donne une poignée de sainfoin albagi (?),¹⁸) deux poignées de grain (= d'orge) (et) une poignée d'herbe
10. fraîche, [m]élangés.¹⁷) Et ils leur font manger (cela)
11. entièrement. Mais lorsqu'ils finissent leur repas,
12. il les attache au piquet.
13. Puis lorsque vient le soir,
14. [L]I les conduisent hors de la maison de l'écuyer.
15. [L]I les attellent et il les fait aller (à l'amble?) 1 lieue,¹⁸)
16. mais il les fait [cou]rir (au galop) par 7 IKU.¹⁴)
17. Puis [quand] il les ramène, ils les
18. [dét]ellent et il les soigne, de même ils les abreuvevent.
19. Ensuite il les conduit dan[s] la maison de l'écuyer
20. et il leur donne 3 po[ign]ées d'herbe fraîche, 2 poignées de grain [u] (= d'orge)
21. (et) 2 poignées de sainfoin albagi (?), mé[]angés (avec de la paille hachée).
22. Mais lorsqu'ils [f]inissent [leur] repa[s],
23. il leur met [la] mouselière(?)¹⁹)
24. Puis quand [le] temp[s] (?) de a[rrive] (?),
25. [L]I les [conduisent] hors de la m[aison] de l'écuyer].
26. Ils [L]I les attellent [et] il les fait aller (à l'amble?) 1 (?) lieue,²⁰)
27. mais il les fait cou[rir] (au galop) par 7 IKU¹⁴).
28. Puis [qu]and il les r[amène],

tuados precisamente al atardecer; durante la noche se les da hierba fresca.

Durantes los diez días siguientes se efectúa un recorrido por la mañana, que empieza siendo de doce kilómetros, al paso de andadura y sin carro, y otro, al atardecer, de 1.800 metros, igualmente al paso de andadura pero con carro. Estos recorridos irán aumentando su longitud muy poco a poco, debiéndose efectuar en los diurnos paseos largos a un paso de andadura reposado, mientras las distancias cortas del atardecer se hacen a uno rápido. A partir del día cuarenta y seis los caballos empiezan a galopar en distancias muy cortas, que irán aumentando muy paulatinamente.

Jornada a jornada va prescribiendo Kikkuli con exactitud, a lo largo de los siete meses que dura el programa, los ejercicios, reposos, alimentos, baños, etc., etc. La composición de cada pienso y las cantidades de los diferentes elementos que lo integran —cebada (3), hierba fresca y seca, paja picada, etc., etc., ya eran usadas en 1350 a. C.—, están prefijados, al igual que las cantidades de agua pura, salada o cebada, que abrevarán en cada caso.

Toda la técnica de que hace gala este ganadero del siglo XIV a. C. tenía por fuerza que corresponder a una época de verdadero esplendor de la Caballería en el país donde trabajaba y, en efecto, así era (4).

(3) Precisamente, la cebada procede de Anatolia, donde su forma más primitiva es el «*hordeum spontaneum*». Fue elegida por los hombres de comienzos del Neolítico para sus cultivos de secano, consiguiendo el «*hordeum distichum*» o «two row barley», que al ser trasladado a los regadíos de Mesopotamia, derivó a la variedad conocida por «six row barley» en sus dos tipos, rígido y lacio, de mucho mayor índice de productividad, por lo que sería adoptada por doquier; más tarde, en Anatolia, cultivaron el tipo rígido, que pasó a ser el clásico de la cebada centroeuropea, mientras que el lacio predominó en los cultivos de Mesopotamia y Egipto. (J. ERRANDONEA: *Edén y Paraíso*, ed. Marova, S. L. Madrid, 1966).

(4) En 1939, bajo la dirección del profesor Claude Schaeffer, se realizaron los trabajos que pondrían al descubierto las ruinas de la antigua Ugarit, puerto mediterráneo, al S. de la Cilicia hitita, hoy Ras-Schamra en Minet-el Beida. Entre las tablillas bilingües encontradas en el templo, había fragmentos de un tratado de veterinaria dedicado al caballo. Era, al parecer, una extensa colección de recetas para curar diversas enfermedades, hinchazones, heridas, etc., de los caballos, la mayoría de cuyos remedios tenían como base principal plantas y frutos, tales como higos, pasas, mostaza, regaliz, etc.; remedios naturales en gran parte hoy olvidados, aunque algunos aún pervivan.

Tal hallazgo, complementario del tratado de Kikkuli, es una razón más explicativa del éxito obtenido durante siglos por los criadores de caballos de Cilicia.

Los hititas fueron los primeros en usar grandes masas de carros de guerra en los campos de batalla e introdujeron innovaciones de importancia. Adoptaron un nuevo tipo de carro, mucho más ligero que los empleados en la batalla de Mageddo, y provisto de dos ruedas de seis radios; en cambio, aumentaron el número de tripulantes que pasó a ser de tres, conductor y dos guerreros, en vez de uno. (Muy posteriormente, veremos al tercer guerrero convertido en «bracero», muy citado en la Biblia y por autores clásicos, que con sus brazos extendidos y sujetos a los laterales del carro, servía de apoyo a las espaldas de sus dos compañeros) (5).

Cuando, terminado el reinado de «Akenaton», sus sucesores pusieron manos a la obra de devolver a Egipto la supremacía sobre el viejo mundo, fue necesaria una reorganización interna con vistas a una futura acción más allá de las fronteras y ello tuvo lugar durante el reinado del ex general Har-em-hab. (1349-1319) a. C.).

Seti I (1318-1301, a. C.), efectuó en el primer año de su reinado, una primera salida encaminada a recuperar los antiguos dominios en Asia; con él se restauró, entretuvo y se mantuvo vigilado el camino militar que atraviesa el desierto del Sinaí, así como sus puestos de descanso y aguada.

Si no en este reinado, fue en el siguiente, cuando se produjo el éxodo del pueblo hebreo que, desde los tiempos de la dominación de los hicsos, habitaba en Egipto. En esta época de revitalizado nacionalismo egipcio, no podían ser muy bien vistos los hebreos, que tuvieron trato de favor con los antiguos opresores. Aborrecidos por el pueblo y maltratados por el faraón, se hace insostenible su situación y huyen tras Moisés, mientras son perseguidos por el propio faraón que: «Hizo uncir los caballos al carro y tomó consigo todo su pueblo. Llevó con él 600 carros escogidos y cuantos había en Egipto.» (Ex. 14-6). No existiendo unanimidad absoluta en ello, conviene señalar que son numerosos los autores que opinan que

(5) El Dr. G. Contenau, en un estudio del imperio hitita, da una curiosa lista de precios de la que extraigo algunos que nos pueden servir para conocer el valor relativo que tuvo entre ellos el caballo de tiro:

Un cheval d'attelage	20 sicles
Un boeuf de labour	15 íd.
Une vache de deux ans	7 íd.
Un veau	2 íd.
Un mouton	1 íd.
Une chèvre	2/3 íd.

la última etapa de los hebreos en Egipto tuvo lugar durante el reinado de Ramsés II, y el Exodo en el de su hijo Merne-phta (1234-1222 a. C.).

Organizó Seti I un cuerpo integrado por sirios y lo mantuvo a sus órdenes directas; éstos introdujeron en Egipto el uso de una casaca de cuero y manga corta, cubierta toda ella de plaquitas metálicas, antecedentes de las posteriores cotas de mallas.

EQUILIBRIO EGIPCIO-HITITA

Con Ramsés II (1301-1234 a. C.) ocurriría el inevitable encuentro entre egipcios e hititas, que tuvo lugar a las puertas de la ciudad de Kadesh, enfrentándose allí los ejércitos de ambas potencias.

Era el año 1295 a. C. y reinaba en Hattusas el hitita Muwatali, dándose la afortunada circunstancia de existir relaciones escritas de esta batalla, procedentes de ambos bandos. Ramsés hizo grabar profusamente, aunque con parcialidad, imágenes y textos que relatan su «victoria», tanto en los templos de Karnak y Luxor como en Abu-simbel y en Rameseum, mientras que en las excavaciones de Hattusas han aparecido tablillas de arcilla, cuyos textos confirman en lo esencial, los detalles del combate sostenido y de la paz firmada por ambos soberanos. Hugo Winkler, al descifrarlas, añadió a la Historia tan interesante capítulo.

Para comprender la trascendencia de la batalla de Kadesh, habría que trasladarse mentalmente al año 1295 a. C., familiarizarse con la situación internacional de aquel entonces y analizar, no sólo la importancia de los contendientes, sino la influencia en la Historia del resultado de la batalla egipcio-hitita. Indudablemente en estos siglos, sólo dos pueblos tuvieron verdadera categoría de imperio: los contendientes en Kadesh. Pero es que, además, en un tiempo en que el mundo que contaba, estaba comprendido entre el Nilo y el Indo, una batalla en que se jugaba el futuro de Siria y Palestina, así como el dominio consiguiente sobre los puertos del Mediterráneo (Tiro, Sidón, Biblos, etc.), hay que considerarla como trascendental; en este sentido fue la primera batalla de la Historia.

La plaza de Kadesh era fundamental nudo de comunicaciones donde se encontraban forzosamente las caravanas que desde la costa (puerto de Biblos), se dirigían hacia el Este por Palmira, con las que las de N. a S., o viceversa, entraban o salían de Egipto,

lo mismo si elegían camino costero como si desde el Mar Rojo marchaban al N. por Damasco, haciendo la ruta del interior.

Durante muchos años no se conoció la batalla, sino la versión de Ramsés, repetida hasta la saciedad en los monumentos egipcios, según la cual el faraón, en una demostración de arrojo personal, derrotó, desbaratándolo, a un numeroso ejército. Era en los años en que se desconocía hasta la existencia del pueblo hitita; hoy, a la vista de ambas versiones, podemos aspirar a hacer un juicio más ecuánime.

Que Ramsés sabía que se iba a enfrentar con un gran ejército, lo demuestra el hecho de que, además de movilizar todos sus efectivos, creó un nuevo cuerpo de ejército y trabajó hasta conseguir la alianza con el príncipe Bentesina, del país de Amurru (amorreos o amoritas) hasta entonces tributario de los hititas y que, en Kadesh, combatió en el campo egipcio. Con los faraones anteriores existían en Egipto tres divisiones o cuerpos de ejército: Amón («arcos valerosos») Ra («brazos numerosos») y Sutek («arcos potentes»); fue Ramsés creador para este encuentro, de una cuarta división, Ptah, con lo que los efectivos egipcios presentes en Kadesh llegaron a los 25.000 hombres, cifra aproximadamente igual a las de los hititas.

El objetivo manifiesto que movió a Ramsés II era el de tomar la plaza y rechazar a los hititas hasta Asia Menor; quería repetir las hazañas de Tutmosis III y para ello, partió de Zalú, a comienzos de Primavera. Tardó cerca de un mes en trasladar su numeroso ejército hasta las alturas cercanas a Beirut, en cuya costa estableció su base de aprovisionamiento y prosiguió hacia el N. E. hasta llegar al río Orontes, cuyo cauce siguió en dirección N. hasta divisar los muros de la fortaleza de Kadesh.

Los hititas, esperaban al N. de la ciudad, ocultos por sus murallas, dejando creer a Ramsés que atemorizados se habían retirado hasta más allá de Alepo, especie que confirmaron dos espías hititas disfrazados que se dejaron apresar por Ramsés, quien confiadamente (ingenuamente, se podría decir) continuó su avance hacia Kadesh en su carro, conducido por su auriga Menna, y arrastrado por el tronco «victoria de Tebas» y «Nut la satisfecha». Le seguía su escolta (que estaba constituida por mercenarios lidios quienes conservaron su propio armamento: escudo redondo, espada de hoja triangular y casco en forma de escudilla invertida, rematado en una ci-

mera con adorno en forma de media luna) y el primer cuerpo de ejército, con los que atravesó un vado a un par de leguas al S. de la ciudad y fue a establecer un campamento al NO. de la misma para la totalidad de las fuerzas que muy retrasadas le seguían.

Conocemos la composición del primer cuerpo de ejército que avanzó con el faraón, así como el orden en que marchaba: en vanguardia, la infantería en orden de aproximación; a continuación, trompetas, estandartes, escoltas, carro de Ramsés, y escolta: unidades de carros de guerra, intendencia con asnos cargados y carros tirados por seis bueyes para la impedimenta pesada. En total unos 7.000 hombres.

A excepción de la escolta real, cabe suponer que análoga composición tendrían los demás Cuerpos de Ejército.

Aún no había comenzado a atravesar el vado el segundo Cuerpo de Ejército, cuando Ramsés cogió casualmente prisioneros a los componentes de una patrulla hitita y se enteró por ellos, tras torturarlos, de la cercana presencia del ejército de Muwatalí, situado entre él y las tres cuartas partes de su tropa. Envió emisarios para alertar al grueso, pero ya era tarde, pues los hititas, maniobrando por detrás de la ciudad, habían desplegado a la orilla del Orontes, y cuando lo juzgaron oportuno iniciaron el ataque con sus carros de forma que, cuando el segundo Cuerpo de Ejército, tras pasar el vado saliendo de una zona boscosa y disponiéndose a entrar en orden de batalla, recibió por el flanco el inesperado ataque de 2.400 carros hititas que lo dividieron y dispersaron. Parte de estas tropas pudo llegar al campamento de Ramsés, mientras el resto era rechazado hacia el S., retirándose desordenadamente.

Muwatalí observa a su enemigo y tras ello, decide y ejecuta su propia maniobra para acabar cargando contra el flanco egipcio con sus carros, lo mejor y más rápido de sus efectivos.

A. Marini, General de Brigada del Ejército argentino, afirma en su obra *De Kadesh al Ebro* (ed. C. Militar. Buenos Aires, 1966):

«Kadesh es una batalla de vuelo superior, con un contenido clásico, que permite conformar una doctrina de conducción sobre el empleo de las unidades móviles en el campo de batalla». «En el ejército egipcio el núcleo principal es la Infantería..., el carro era unidad de apoyo.» «Los egipcios utilizaban sus carros de combate con el concepto de apoyo que podríamos llamar clásico y no de decisión. En cambio los hititas, experimentados en sus campañas contra los luchadores de carro mitanos, adoptaron una nueva concepción hacien-

do una transferencia en cuanto al arma principal, ya que sin descuidar la estructura orgánica de la Infantería, transformaron a las unidades operativas de carros en el arma de la decisión.»

Presentan los hititas una agrupación de combate constituida por unos 3.500 carros de guerra (un primer escalón de unos 2.400 carros hititas y un segundo escalón con algo más de mil carros aliados), al mando del General Targanuna; dos pequeños núcleos de jinetes dirigidos por sus jefes Pi y Semaru; la Infantería hitita a las órdenes de Kemajis (8.000 hombres divididos en dos grupos: Infantería pesada en falanges de tipo sumérico, e infantería ligera constituida por honderos) y otros 7.000 infantes más procedentes de los pueblos aliados.

«Su éxito radicó fundamentalmente en la determinación exacta de cuál era el arma principal y qué índole de empleo debía asignársele.»

Sorprende la falta de precaución del faraón, que en ningún momento montó un servicio de seguridad durante la marcha, ni envió exploradores a vanguardia, y mucho más aún que diese lugar a la pérdida del contacto con el grueso.

La confusión producida en el primer Cuerpo de Ejército, con la llegada de los fugitivos del segundo y también por el hecho de saberse aislados, fue aprovechado por Muwatali quien, cortando la retirada a Ramsés, atacó con todos sus efectivos el campamento, haciendo incluso entrar en combate su reserva de unos mil carros pertenecientes a los príncipes aliados.

A mediodía era tan desesperada la situación de los egipcios que los hititas, creyendo ya decidida a su favor la contienda, se lanzaron sobre el botín abandonado en el campamento. Es imperdonable en Muwatali que, teniendo intactas sus tropas, en vez de perseguir a los egipcios y aniquilar la pequeña resistencia que hubiera podido oponer el propio Ramsés que con su escolta aún defendía un rincón del campamento, permitiera que su ejército se convirtiese de pronto en horda saqueadora y se lanzase sobre los alimentos, armas y tiendas abandonadas. Es la oportunidad que aprovecha Ramsés para convertir, lo que ya era una derrota, en una casi victoria. Con los pocos egipcios que quedaban a su alrededor y el oportuno refuerzo de un escuadrón de jinetes (pudieron ser cadetes egipcios o soldados de Amurru) que, procedentes de la costa avanzaban inmediatamente del ejército muy al O. del eje de la marcha, se lanza con toda la fuerza que le dan sus carros contra el punto más débil del ya desorganizado cerco hitita, cercano a la orilla del Orontes, sorprendiendo a

quienes se creían vencedores e incluso haciendo bastantes bajas entre éstos (Targanuna, Pi y Semaru murieron en esta fase), abre brecha y aleja de sí a los hititas. En realidad, la llegada del tercer Cuerpo de Ejército egipcio decide la jornada y Muwatali se retira prudentemente tras los muros de Kadesh, mientras Ramsés, y ello es sintomático, dispone su ejército para el regreso a Egipto por Damasco, lejos de poner sitio a la plaza.

El resultado práctico será un tratado de paz entre hititas y egipcios que contiene diez puntos en los que además de prometerse mutuamente duradera paz y mantenimiento de las «antiguas fronteras», hay pactos de mutuo auxilio ante agresión de tercero, extradición de presos políticos y de emigrantes, etc. Así, sin sufrir humillación, consiguió Ramsés llegar hasta donde lo hiciera Tutmosis, pero no hizo avanzar la frontera de Egipto, y a pesar de que regresó entonando canciones de victoria, la realidad es que estuvo muy cerca de sufrir un fatal descalabro. Muwatali, por su parte, no supo o no pudo aprovechar su éxito inicial, pero consiguió frenar el avance de la expansión egipcia en el punto que él eligió, por lo que la influencia hitita continuó abarcando todo el centro y Norte de Siria y la costa fenicia, mientras quedaban Palestina y Galilea en el área de Egipto.

No cabe en ningún sentido interpretar esta jornada como victoriosa para Egipto, ya que no sería lógico que, como resultado de una sola batalla dada en los límites exteriores de un imperio cuya capital distaba unos quinientos kilómetros y tras la que Ramsés se retiró más que deprimido, reconociendo por escrito sus actuales posiciones al enemigo, pudiera considerarse al farón triunfador de los hititas.

Unos y otros comprendieron, eso sí, que a ningún fin práctico había de conducirles desgastar sus energías luchando entre ellos, y la paz fue ciertamente duradera. En realidad no existe constancia de que fuese jamás abrogada y aún cincuenta años después, el sucesor de Ramsés, Merne-Ptah (1234-1222 a. C.), enviaba grano al país hitita, a la sazón amenazado de perecer de hambre a causa de las sequías.

No es necesario resaltar demasiado el papel trascendental que en este encuentro tuvo la Caballería. Desde el número de carros combatientes por ambos bandos, muy cercano a cinco mil, hasta el movimiento envolvente efectuado por Muwatali, al que seguiría la formidable carga de carros que sorprendió y destrozó al segundo Cuerpo de Ejército egipcio, todo nos lleva a darnos cuenta de que el

Arma, en su pujante juventud recién estrenada, fue la reina del campo de batalla.

Con motivo de la reacción de Ramsés, que pudo ser igualmente heroica que desesperada, vemos actuar por primera vez en la Historia, unos escuadrones de jinetes, pioneros de lo que habrá de ser la futura Caballería (6).

Por coincidir la batalla de Kadesh con el comienzo de una larga etapa de paz para ambas potencias (etapa que a su vez iniciará el declinar de su poderío militar y político que irá, apenas un siglo después, a parar a otras manos), es esta batalla un verdadero hito en la historia del carro de guerra que, si un día hizo invencible al pueblo sumerio, alcanzó con egipcios e hititas, entre 1.400 y 1.300 a. C., un grado tal de ligereza y capacidad de maniobra al tiempo que suficiente potencia de choque, que cubría por completo las necesidades de aquellos ejércitos.

A partir de Kadesh, asistiremos a un largo proceso en el que el carro de guerra irá aumentando paulatinamente su peso, su tamaño, el número de sus tripulantes (hasta ahora el máximo había sido de tres, con los hititas, mientras que en el ejército de Ciro encontraremos mo-

(6) Es obvio que tanto en Sumer como en Mitani y entre los mismos hititas anteriores a la jornada de Kadesh, habrán existido hombres que por sus dotes, capacidad de organización, su acierto en el mando de unidades de carros, etc., podrían ser considerados como jefes natos de Caballería, pero ignoramos sus nombres. Con motivo de esta primera gran batalla aparecen, por vez primera en la Historia, los de tres guerreros a los que antes de pasar a otro tema, vamos a dedicar un párrafo.

Lo ignoramos todo de ellos a excepción de su actuación en esta su última y gloriosa jornada. Targanuna mandó en Kadesh toda la Caballería hitita: 3.500 carros (tripulados por 10.500 hombres y arrastrados por 7.000 caballos) y unos centenares de jinetes constituidos en dos Grupos que mandaban Pi y Semaru. Targanuna, tras la maniobra efectuada por el ejército hitita alrededor de la ciudad, elige una base de partida y salvando las indudables dificultades que presentaría el vadeo del Orontes a una fuerza desplegada en un frente no inferior a cuatro kilómetros, realiza una brillante carga contra la División Ra, deshaciéndola, para reagrupar en seguida sus unidades, cambiar de frente, trasladarlas con celeridad al N. y montar un ataque contra la División Amón a base de fijar el frente y desbordar ambos flancos.

Fue más tarde, cuando (por las razones que fuesen, de las que no serían ajenas las tropas aliadas por menos disciplinadas), las cosas empezaron a ir mal para el bando hitita, cuando estos tres jefes de Caballería Targanuna, Pi y Semaru, ofrendan sus vidas para asegurar la retirada de Muwatali y el ejército hitita a la ciudad de Kadesh, ante la llegada de la División Ptah, luchando a la cabeza de sus hombres con evidente espíritu jinete.

delos blindados con chapas de hierro, armados de guadañas en los ejes de sus ruedas gigantescas y tripulados por veinte guerreros), con la consiguiente pérdida de velocidad y movilidad, por lo que perderá su importancia en favor de una nueva forma de Caballería más ágil y veloz, más acorde con las eternas características del Arma, y que pervivirá durante milenios como única utilizable: los escuadrones de jinetes.

V. 1200-1000 a. C.

LOS PUEBLOS MEDITERRÁNEOS EN LA ILÍADA

Tras una larga inactividad, el Viejo Mundo, que disfrutaba del sosiego que le proporcionara la paz de Kadesh, se siente de pronto sacudido por el movimiento de unos pueblos a quienes los egipcios aplicaron el nombre de «Pueblos del Mar».

A los cretenses, que fueron arrojados al mar por los micenios en los últimos años, se unirían ahora los propios aqueos empujados por los dorios, que invaden la Península Balcánica. Ellos y otros muchos pueblos procedentes de las islas del Mediterráneo, efectuarán con diversa fortuna sucesivos desembarcos en Asia Menor y Africa, donde empujarán a los libios contra Egipto y obligarán a Ramsés III a rechazar dos intentos de penetración en el breve espacio de cinco años, 1190-1185 a. C.

De entre los que desembarcaron en Cirenaica, unos pueblos cretenses, tras fracasar su ataque a Egipto se desviaron hacia las regiones saharianas. A ellos pertenecen las más antiguas pinturas prehistóricas africanas referentes a caballos y carros; de influencia minoica, representan el galope del caballo en el estilo conocido por «caballo volador», y fueron encontradas en gran número por Henri-Lhote en 1956 a lo largo de una ruta que demuestra que los cretenses alcanzaron el Níger. Tasili y Tamrit son dos puntos del Ahaggar, verdadero corazón del Sáhara, donde abundan dichas pinturas.

El secreto militar que tan celosamente venían guardando los hititas y que contribuyó no poco a su anterior poderío, era ya de dominio público y estos pueblos lo iban a extender por todo el mundo: el hierro.

De entre ellos, los que desembarcaron en Asia Menor, conquistaron Anatolia, Cilicia, Fenicia, Siria y Palestina; eran un congló-

merado de pueblos que llevaban a cabo la primera invasión europea de Asia. Entre ellos encontramos nombres de pueblos dignos de particular mención: shakalsha y shardana, que terminarán su marcha en dos islas a las que transmitirán sus nombres, Sicilia y Cerdeña; turseni, que localizados en principio en tierras de Lidia, terminarán fundando la primera civilización de la Península Itálica, la etrusca. (Los griegos llamaron tirrenos a los etruscos, mientras los latinos les llamarían tusci o etrusci; Toscana y Etruria). Los pulesata que no son otros que los filisteos de la Biblia; los mushki o moskoi de que habla Heródoto; akhaivasha, teucros y danunas que son los aqueos, troyanos y danaos de la *Iliada*.

Como siempre estos movimientos desencadenaron los de otros pueblos, y así vemos llegar por estas fechas, al pueblo celta a Gran Bretaña, mientras los fenicios desembarcan en España y fundan Cádiz.

«Se ha preguntado qué podía ocultarse bajo este enorme movimiento y se ha comprobado que la fuerza de empuje de los pueblos recién llegados no se debía ya al carro de guerra, arma compleja y delicada, exclusiva de la nobleza, sino a la introducción de la Caballería, que es mucho más ruda y casi podríamos decir igualitaria. El caballo deja de ser animal de tiro y se convierte en cabalgadura, aunque sin arzón y con silla muy primitiva». (Karl Jettmar en la obra *Los pueblos de la Estepa Asiática*, ed. Fraxis. Barcelona, 1965).

El pueblo hitita, cogido por la espalda y combatido con sus mismas armas, sucumbió ante los invasores; su capital Hattusas ardía definitivamente en 1175 a. C., aunque la desaparición del imperio hitita no supuso la de la población que, formando minúsculos estados-ciudad, siguió existiendo durante siglos. (En 1945, Bossart localizó una de estas ciudades en Caratepe, al S. del Turkestán, cuyo último rey se llamaba Asitavanda y reinó en el siglo IX a. C.). Igualmente en Cilicia, aunque los filisteos saquearon las yeguas hititas, se siguieron produciendo excelentes caballos como más tarde veremos, y que aún serán producto de exportación.

Ya dueños del Asia anterior, los «Pueblos del Mar», preparan el asalto a Egipto (7). Ramsés III reacciona dinámicamente ante el

(7) Hacia 1200 a. C., el pueblo de Israel se enfrentaba con problemas que difícilmente pueden ser considerados ajenos a estos movimientos de pueblos, de que venimos hablando:

«El cananeo, el amorreo, el jiveo, el perezeo y el yebuseo de la montaña; el hitita en el país de Mispá..., partieron con todas sus tropas; una muchedumbre

peligro que se cernía sobre el horizontes asiático: «... organicé mis fronteras..., armé contra ellos a príncipes, jefes de guarnición y guerreros. Preparé la entrada en los ríos en forma de muralla con navíos bien equipados de proa a popa de valientes guerreros armados. Las fuerzas de carros de guerra estaban constituidas por los aurigas más hábiles y veteranos; los caballos volaban con gran empuje, dispuestos a triturar entre sus cascos a los extranjeros...».

Por desgracia, la victoria conseguida en esta ocasión por Ramsés III, no tendría duraderos efectos. Con los siguientes faraones, Egipto abandonaba totalmente sus últimos reductos asiáticos y Ramsés IV será el último faraón que explote las minas de Sinaí (1157 a. C.). Asia Menor, Siria, Fenicia y Palestina quedaban en poder de los invasores y no habrá variación hasta que suene la hora triunfal del pueblo asirio.

De la especial idiosincrasia de los pueblos de quienes venimos hablando, no cabía esperar que nos hubieran dejado sus crónicas, que hubieran servido para hacernos siquiera una idea de cómo se hizo uso del caballo durante el tiempo que duró su dominio; será de plumas extrañas a ellos de donde tendremos que sacar estos detalles.

Citamos antes, entre estos pueblos, a teucros y aqueos; con los datos obtenidos en sus excavaciones por Schlieman a fines del siglo pasado, en Ilion, quedó establecida la veracidad del relato homérico, así como su ubicación en el tiempo y en el espacio. Troya estuvo situada sobre la colina Hissarlik, cerca de la costa egea del Helesponto y, según Schlieman, en 1175 a. C. ocurría su destrucción por los aqueos. Recientemente, el profesor americano Bergen, estudiando a fondo la cuestión, ha llegado a demostrar que Schlieman estaba equivocado, ya que la Troya inmortalizada por las rapsodias de Homero corresponden a un nivel distinto de las excavaciones del que su descubridor supuso. La guerra de Troya tuvo lugar entre 1200 y 1190 a. C., lo que no deja de ser más lógico, ya que de esta forma resulta anterior al triunfal avance que todos estos pueblos efectuaron después por Asia Menor y a la derrota del imperio hitita en 1175, empresa más factible si no estaban ocupados en pelear entre ellos.

innumerable como la arena de la orilla de mar y con gran número de caballos y carros..., llegaron todos juntos a las aguas de Menón para luchar contra Israel». (Josué 11-3,4 y 5).

El argumento más frecuente esgrimido por los autores que negaban la identidad de los aqueos micénicos con los de la *Iliada*, es el de que mientras éstos quemaban sus muertos, en las tumbas micénicas no hay señal de tal costumbre. Pero como dice A. Petrie: «es explicable como práctica de invasores aún no establecidos, que modifican sus costumbres para evitar la violación de sus cadáveres». (Introducción al estudio de Grecia).

Si la situación exacta de las ruinas de Troya se pudo comprobar gracias a las detalladas y precisas descripciones que de ella se hacen en la *Iliada* y si, por otra parte, tenemos en cuenta que Homero (que según Heródoto nació en 1102 a. C.) en ningún caso es posterior al siglo IX anterior a nuestra Era, será perfectamente lícito usar los datos que sobre carros y caballos figuran en el poema, y con ellos podremos conocer la forma en que estos pueblos sacaron provecho de la Caballería en sus empresas bélicas, cuando estaban ya a punto de implantar su voluntad durante un par de siglos, en el Asia Anterior (8).

Numerosos son los pueblos que encontramos implicados en la guerra de Troya; el ejército sitiador, con un total aproximado a los 130.000 combatientes, contaba entre sus filas con contingentes de beocios, focenses, atenienses, micenios, cretenses, etolios, arcadios, dorios (espartanos de Lacedemonia) y tropas procedentes de Eubea y Salamina. Destacan entre los sitiados, además de los teucros (troyanos), los frigios, tesalios y tracios.

El hecho de que el sitio de una ciudad no sea, en verdad, el lugar más idóneo para el uso de la Caballería, no debe, a mi juicio, influir en que echemos al olvido que tanto teucros como frigios estaban en su país y eran pueblos de jinetes; que a lo largo de los diez años que duró el cerco, los sitiadores (aqueos, micenios, etc., etcétera), pudieron proveerse de caballos si es que no los trajeron consigo, ya que estaban muy cerca de la región que mejores los crió y ellos tenían antigua tradición de buenos jinetes; que la mayoría

(8) Un grupo de frigios, procedentes de Tasalia, ocupó también el monte Hisarlik, en la orilla oriental de los Dardanelos, construyendo allí la ciudad de Troya, que en 1184 a. C. y tras nueve años de asedio, cayó en poder de los aqueos, mandados por Agamenón, rey de Argos. Hacia el año 1000 a. J. C. los griegos se habían apoderado de toda la península helénica y de toda la costa egea del Asia Menor; los dorios ocupaban el S., los jonios el centro y los eolios el N.

(General J. E. FULLER: *Batallas decisivas del Mundo Occidental*, ed. Caralt. Barcelona, 1961).

de los combates que nos relata la *Iliada* tuvieron lugar en campo abierto, entre la playa en que se encontraba el campamento de los sitiadores y la ciudad de la que hacían frecuentes salidas los sitiados; y por último, que muy pocos años después encontramos a estos mismos pueblos protagonizando, con caballos y carros, un hecho histórico como lo es su avance por Asia Anterior.

De hecho, en el poema se dice de todos estos pueblos, que tenían carros y caballos, señalándose expresamente las excepciones como la de los licios que acaudillaba Pandaro, quien confiesa que desoyó los consejos de Licaón, su padre, y dejó sus «carros hermosos, sólidos, de reciente construcción, con sus respectivos pares de caballos, que comen blanca cebada y avena..., por el temor de que, acostumbrados a comer bien, se encontraran sin pastos en una ciudad sitiada...), de lo que se muestra pesaroso, ya que se encuentra en inferioridad de condiciones para el combate».

Hablando de ambos bandos en general, leemos en la *Iliada*: «gozárónse aqueos y teucros con la esperanza del fin de la guerra; detuvieron los corceles, bajaron de los carros y dejaron las armaduras en el suelo...». Sin embargo, de algunos en particular leeremos que eran, como más especializados en la cría de caballos..., de Abidos, país de corredoras yeguas..., o «... los danaos, de ágiles corceles...», o cuando se habla de «los tracios recién venidos con su rey Reso y sus corceles blancos como la nieve, de gran altura y ligeros como el viento; sus carros eran de hierro con adornos de oro y plata...» (9).

La afición a la hípica de los tracios, era bien conocida en el mundo antiguo; Plutarco, hablando de Alcibiades y su facilidad por mostrarse en cada lugar como nativo, dice: «en Tracia era bebedor y buen jinete».

A los teucros se les califica de continuo en el texto, de domadores de caballos, así como se llama «cuadra de caballos» a la región griega de la Argólida, que los aqueos habitaban desde su invasión cinco siglos antes.

Aunque la actuación de los héroes de la *Iliada* es en general, increíblemente individualista, en el canto II leemos del ateniense Menesteo que «ninguno como él sabía poner en orden de batalla, tanto a los que combaten en carro como a los peones armados de escudos...», lo que no deja de ser paradójico, ya que la Atenas de aquel entonces era un país prohibitivo para el despliegue de la Caballería.

(9) HOMERO: *Iliada*, Cantos III y IV.

Al hablar de Néstor en el Canto IV, se dice que igualaba a Menesteo en el manejo de hombres y caballos, «ponía delante, con los respectivos carros y corceles, a los que combatían desde ellos; detrás, ponía gran copia de valientes peones...; dando instrucciones a los primeros para que sujeten a los caballos y no promuevan confusión entre la multitud». El mismo da las últimas órdenes: «Nadie, confiando en su pericia ecuestre o en su valor, quiera luchar solo y fuera de filas; el que caiga de su carro y suba a otro, luche con la lanza pues es lo mejor...».

De numerosos personajes, se dice en la *Iliada* que combatían montados o en carros y de algunos, que hacían verdaderas exhibiciones de facultades y habilidad, como, cuando Ayante, «tras coger cuatro caballos, los guía con destreza saltando continuamente y con seguridad de uno a otro mientras los corceles vuelan» (Canto XV).

Podemos ver la organización de la defensa *contra carros* de la época (10): «un foso que ni hombres ni caballos salten..., muy difícil de pasar porque está erizado de agudas estacas y a lo largo de él se eleva el muro de los aqueos». (11).

Para eludirlo, los teucros no tendrán más remedio que dejar caballos y carros a cargo de escuderos y aurigas, bien alineados ante el foso mientras ellos intentaban proseguir el ataque pie a tierra

Por último, señala que en la *Iliada* se hace uso de mulos para el transporte de víveres, leña y demás bagajes, a diferencia de los pueblos orientales que usaban asnos y sobre todo, camellos. A pesar de lo que ha venido siendo creencia general, hay que señalar aquí que autores tan calificados como W. Keller opinan que el camello apareció en el cercano Oriente, procedente de Arabia, por estas fechas y no antes. Según este autor, los camellos que en el Génesis vemos usar a Abrahán en 1900 a. C., no son sino error de transcripción; eran asnos u onagros, y fueron, en cambio, los madianitas quienes domesticándolos, los usaron para la guerra. En tiempos de Gedeón cayeron sobre el pueblo de Israel desvalijándolo, matando y destruyéndolo todo: «ellos y sus camellos eran innumerables y venían al país para devastarlo» (12). En todo caso fueron los madianitas quienes primero lo utilizaron como montura de guerra, y se consigna como en su momento se hará con el elefante.

(10) Canto VII.

(11) Canto XII.

(12) Jueces 6.5

LOS PULESATAS EN LA BIBLIA

Pero cambiemos ahora de punto de vista y busquemos en la historia del pueblo de Israel algunos detalles interesantes del pueblo pulesata, otro de los «Pueblos del Mar», cuyo dominio sobre Siria y Palestina duraría hasta el año 1000 a. C., siendo así que no tuvo interrupción desde que Ramsés III les rechazó a las puertas de Egipto. Es claro que dicha dominación deparó malos ratos a los israelitas, que vieron coartada su libertad hasta el punto de no poder disponer de hierro ni de herreros que lo trabajasen, «así, todos los israelitas tenían que bajar a los filisteos para vaciar cada cual su reja, su hacha, su azuela o su agujada...». Se dio el caso de que, sublevados los hebreos bajo el mando de Saúl contra los filisteos, se concentraron éstos para aplastar la insurrección «con tres mil carros, seis mil caballos..., no contándose en el campo israelita con espadas ni lanzas; tan sólo para Saúl y Jonatán las había» (13).

De sobra es conocido su sucesor David, el simbólico vencedor de los filisteos en la figura de Goliat. El nombre por el que le conocemos y que muy probablemente nunca fue sino un mote, significa «Caudillo», jefe de tropas; guerreó sin descanso toda su vida y tuvo bajo su mando ejércitos numerosos. Aunque el pueblo judío carecía de caballos y de carros todavía, él sí los había usado cuando, en tiempos de Saúl, militó en las filas pulesatas. Y fue porque conocía las ventajas de la Caballería, por lo que tras derrotar al rey de Sobá y apresarle 1.700 hombres de carro y 20.000 de a pie, «desjarretó todas las caballerías de los carros, reservándose cien tiros». No obstante, aún continuó siendo difícil en Israel la posesión de caballos y carros ya que, en los últimos días de David, su hijo Adonías, para asegurar a su favor la sucesión de la corona, «se hizo con un carro y hombres de carro...», siendo fácil notar la dificultad que aparece implícita en esta fase, asombrosa por tratarse del hijo del rey. Es en los tiempos de Salomón, quien por fin sucede a David, cuando coincidiendo con la decadencia de Egipto, lejano ya el poderío hitita e invadida Mesopotamia por ordas madianitas, llega a un alto nivel la economía israelita fundada en la explotación de las minas de cobre y un productivo comercio con los demás pueblos, lo que le permite costearse el caro lujo de importar carros y caballos por primera vez. Es el año 950 a. C.

(13) I, Samuel 13-45.

En el libro de los Reyes se lee que Salomón tenía en sus cuadras los caballos necesarios para mover un ejército constituido por 1.400 carros y 12.000 jinetes (14). «Tenía Salomón en sus caballerías 40.000 caballos para carros y 12.000 de montura, a los que mantenían los proveedores del rey..., que conducían cebada y paja para caballos y bestias de carga...» (15).

Es la Edad de Oro del pueblo judío que se extendía por el N. hasta Kadesh, bajando hacia el S. su frontera, hasta el desierto arábigo y el golfo de Acaba. Por el SO. llegaba hasta la misma frontera de Egipto. Mantenía excelentes relaciones con los demás pueblos especialmente con Egipto, hasta el punto de estar casado Salomón con una hija del faraón; el rey Hiram de Tiro era su amigo y aliado, que además de proporcionarle maderas de cedro y ciprés, así como todo el oro que necesitó para sus grandes obras, le facilitó «hombres inteligentes en la náutica y práctica del mar» cuando, para que todo fuese completo, equipó Salomón en Asiongaber una flota con vistas a desarrollar su comercio en el Mar Rojo.

Conocida es la leyenda árabe que hace provenir sus caballos de cuadras de Salomón. De ella y de las buenas relaciones de Salomón con Egipto, como también de la preponderancia que hacia el año 1000 a. C. y siguientes alcanzaron los libios en tierras del Nilo, deducen algunos autores que el caballo árabe proviene del líbico y por tanto del mongólico, de perfil subconvexo y grupa inclinada.

Aparte ya de poderosas razones genéticas (que nos llevarían a comprobar que nunca un caballo como el árabe, de perfil rectilíneo y grupa horizontal puede provenir de perfiles subconvexos y grupos inclinadas por tratarse aquéllos de caracteres sumamente recesivos ante éstos) y de otras muchas, históricas, bastaría la lectura de I Reyes, 10-28: «los caballos de Salomón venían de Cilicia», para comprobar que eran oriundos de las añejas yeguas fundadas por los hititas de Subiluliuma y mantenidas por sus descendientes, es decir, caballos arios puros de perfil recto, tipo eumétrico y mediolíneos. Pietrement y Dechambre coincidían en creer que la población caballar del N. de Africa se constituyó con elementos arios y mon-

(14) I, Reyes: 10-26, 28, 29.

(15) I, Reyes, 4-26, 28.

Recientes excavaciones han puesto al descubierto las cuadras que Salomón construyó en Magueddo; capaces para 450 caballos con pesebres individuales, eran amplias y de práctico trazado. Las bases de las columnas señalan hoy lo que eran las divisiones entre unos y otros pesebres.

gólicos cruzados, y es más que probable, seguro, que así sucedió. Aparte de la natural, inevitable, mezcla en el punto de origen, los hicksos llevaron a Egipto tanto caballos mongoles, que pudieron recoger a su paso por el Turkeistán Meridional (donde aún hoy existen caballos mongólicos puros, los Tekés), como arios, aportados por el numeroso elemento hurrita-mitano. Estos cruzamientos continuaron efectuándose por diversas causas, a lo largo de los años de que venimos hablando. Sin embargo, los caracteres recesivos de los arios puros se han ido perdiendo ante los dominantes del mongólico, por lo que nunca pudo dar este último, en sus formas líbica o berberisca, origen al árabe. Este descende de arios puros.

Salomón pagaba 150 siclos de plata por cada caballo de Cilicia y compraba en Egipto los carros a 600 siclos de plata, añadiendo el texto bíblico que además de pertrechar su ejército con estos elementos, hacía de intermediario, ya que vendía caballos a los egipcios, mientras exportaba carros a Asia Menor.

LOS ASIRIOS EMPUÑAN LAS RIENDAS

En medio de ese período, muy poco brillante para las civilizaciones de Oriente, existía, pronto ya a invadir las páginas de la Historia un pueblo cuya Caballería alcanzará, mejor quizás que ninguna otra, hasta la mayoría de edad del pueblo persa y desde luego mucho antes que ésta, un alto grado de perfeccionamiento.

Desde que Hammurabi fundara Babilonia habían tenido lugar numerosas etapas de agudas influencias semitas en la cuenca media del Tigris. Con buen clima, carente de anterior civilización y lejana de los continuos disturbios que hemos visto, esta zona fue propicia para el desarrollo de un pueblo que fundó su capital en Assur. Vecinos de Babilonia vivieron largas etapas bajo su dominio, pero aprovecharon cada debilidad de los babilonios para activar su nacionalidad hasta que Salmanasar (1280-1261 a. C.), consolidó, con Nínive por capital, una potencia capaz de avasallar a Babilonia. Derrumbado el imperio hitita, nada se le opone ya en su camino hacia Siria, a donde llegó en sus incursiones el rey Teglath-Falasar (1115-1093 a. C.) que se extendió asimismo por tierras de la antigua Hatti, consolidó su poder sobre Babilonia y llegó hasta las costas fenicias. Son los preludio de un afán de dominio que no volverá a darse en la Historia hasta Alejandro y Roma; jamás Egipto, Babilonia o Ur, tuvieron igual

ansiedad de conquista. Y sin embargo, sea por la razón que fuese, a la muerte de este gran conquistador su imperio se reduce de nuevo, en el año 1000 a. de C. no había sonado aún la hora del pueblo asirio.

Será con Asurnasirpal II, Teglat-Falasar III y Sargón II con quienes alcanzarán su verdadero apogeo los asirios y con quienes la moderna máquina militar de su ejército estaría del todo su puesta a punto. De ello, se hablará en otro capítulo.

Emparentados con los emigrantes de la península arábiga de los años 1790 y posteriores, conservaban los asirios su instinto inquieto de antiguos nómadas que les empujaba a periódicas incursiones de rapiña, auténticas «razzias», por los dominios vecinos, lo que templando sus espíritus y favoreciendo su formación de hombres vigorosos y especialmente aptos para la guerra, les ayudó no poco a lo largo de su Historia a organizar el que sería el más poderoso ejército de su tiempo.

Desde un principio llevaron a cabo importantes cambios en el carro de guerra; los suyos eran de alta caja de forma cilíndrica y capaces para cuatro combatientes: conductor, arquero y dos guerreros que portaban escudos de gran tamaño. Uno, dos y tres caballos solían ir enganchados a los carros asirios, que formados en línea combatían cargando contra el enemigo. El aspecto de sus carros era más tosco y recio, menos grácil que los de los hititas; empezaron ya a ser menos prácticos, pues cambiaban difícilmente de dirección y sorteaban mal los obstáculos con sus pesadas ruedas.

Pero más trascendental que estas innovaciones fue la importancia que los asirios dieron a sus escuadrones de jinetes, cada vez más numerosos, para los que, sólo en Babilonia, «sin contar los caballos de guerra y para fomentar la casta, tenían 800 sementales y 16.000 yeguas, cubriendo 20 yeguas cada semental». (Heródoto, Libro I, CXCII)

Espadas y lanzas de longitud media fueron las armas de una parte de su Caballería a caballo que podríamos llamar pesada, mientras la ligera estaba armada de espadas, arcos y flechas. Eran hábiles jinetes que revestidos con corazas de cuero recubiertas de placas metálicas, montaban a pelo y mandaban al caballo con las piernas, dejando las riendas sobre la cruz mientras, al galope, disparaban sus arcos.

Se sirvieron de estos cuerpos de jinetes para misiones a larga distancia, buscando casi siempre la retaguardia enemiga para cortar sus comunicaciones, devastar sus cosechas o destruir sus ciudades;

en ocasiones las agregaron tropas de a pie que eran trasportadas a la grupa y combatían luego como infantería en colaboración con los jinetes.

Los vanos intentos realizados por los pueblos de la antigüedad para representar con realismo el galope del caballo, cristalizaron en diversas fórmulas convencionales y así, egipcios y asirios adoptaron en sus bajo-relieves, un galope en el que el caballo sólo apoya en el suelo sus extremidades posteriores, pero mientras los primeros repliegan las manos del caballo, los asirios las lanzan, extendidas, hacia adelante.

LA CABALLERÍA EN CHINA

La evolución que hemos podido apreciar en la Caballería, en los setecientos años anteriores al 1000 a. C., tiene su fiel reflejo, un poco retrasado, en China, y no serían completas las notas que anteceden si no se hiciese referencia a un pueblo que, ya a partir del año 1000 a. C. se nos ha mostrado capaz de las más audaces innovaciones en el terreno militar. Sin embargo, hasta ahora se limitó a recibir influencias de Occidente.

Desde que comenzara la influencia de los Schang en el Extremo Oriente, apoyados por los carros de guerra, quedó establecido en China un orden militarista del que la característica fundamental fue el guerrero de carro; los carros chinos de los Schang tuvieron ruedas mucho mayores que los de Egipto y el Cercano Oriente, alcanzando hasta metro y medio de diámetro aproximadamente.

A partir de entonces, sostuvieron los chinos continuas luchas en sus fronteras y en 1400 a. C. es fundada, cerca de la actual Anyang, la capital del reino con edificios oficiales, palacios, templos y mausoleos. Tanto gasto y la necesidad de adquirir materias primas de las que carecían, empujaron con mayor ímpetu a los chinos a sus luchas fronterizas en busca, principalmente, de vacas, caballos, cobre, estaño, marfil, pieles y plumas.

Sus armas eran lanzas de bronce, hachas y alabardas, para el cuerpo a cuerpo, pero contaban con el arco de doble curvatura y flechas guarnecidas de plumas con puntas de bronce, con el que eran muy diestros, usándolo en ocasiones para lanzar «cargas» de perdigones

de piedra o barro endurecido. El arco pedrero podía ser de dos formas : dos arcos simples separados por dos travesaños entre los que pasaba el proyectil, o un solo arco de extremos curvados hacia un lado, de forma que aquél pasara al lado de la empuñadura sin tocarla.

El ciudadano normal y el esclavo eran, en guerra, soldados de a pie, mientras que los nobles combatían desde carros tirados por dos caballos ; todos ellos usaban coraza que podía ser de cuero, madera o hueso, y se tocaban con cascos de bronce.

El último rey de la dinastía Schang, en su campaña contra los pueblos bárbaros de la península de Shantung, utilizó elefantes. Es la primera ocasión en que el elefante interviene en los campos de batalla, y a falta de más detalles cabe suponer que, habiéndose diferenciado los cartagineses de los asiáticos de Alejandro Magno, en que aquéllos sólo llevaban al conductor encima y servían para desorganizar las filas enemigas, mientras que los asiáticos llevaban sobre ellos varios arqueros que combatían desde el elefante, los chinos se servirían de ellos de esta última manera, ya que el principal motivo de la diferencia no es otro que el muy distinto grado de mansedumbre del elefante asiático y del africano.

En 1207 a. C., agotadas sus energías en continuas luchas, su envejecido sistema feudal cedió paso a un nuevo pueblo más joven y guerrero, procedente de los oasis y estepas del N. y el O. ; pastores más que agricultores, los Tschou conquistaron en veinte años la totalidad del imperio Schang e instalaron en Shensi una capital que centralizó el poder e impuso tributo a los señores feudales.

Por los alrededores del año 1.000 a. C, hacen su entrada en China hordas procedentes de Occidente, coincidiendo con la invasión escita del S. de Rusia. Su influencia fue grande, ya que con ellos se empieza a sustituir el bronce por el hierro en la fabricación de las armas ; encontramos dos tipos de espadas : las akinakés, cortas, y otras más largas, de 27", en las que es fácil encontrar la influencia asiria. Esta influencia llega hasta la implantación del arquero a caballo, cuya mayor movilidad desplaza, como en Occidente, al guerrero en carro que se encuentra ahora inerte ante los jinetes.

El carro que al final de la era Tschou, tenía en China centenares de accesorios, estaba llamado a desaparecer, y ello trajo consigo cambios radicales en los atuendos miliares, ya que el holgado vestido exterior, la camisa larga y los zapatos bajos de quienes combatían en carro, tuvieron que sustituirse por ropas más parecidas a las de

los nómadas de las estepas de estas fechas: túnica corta con cinturón de cuero, calzones y botas de cuero altas. Los mismos gorros, iguales a los usados por los escitas, prueban la influencia occidental sobre China.

El principal problema de la Caballería en este país residía en la alimentación del caballo; el suelo pobre, de raquíuticos pastos, no podía sostener por sí solo a los caballos importados de las estepas. Se consideraban necesarios 50 mu (2,38 ha.) de tierra de pasto por caballo, y los pastos no abundan, por lo cual hubieron de importar forrajes durante siglos para acabar alimentando a sus caballos a base de sorgo mezclado con habichuelas negras.

EPÍLOGO

La llegada del caballo a España

Si se hubiese tratado del prólogo de una Historia Militar Universal, se habría buscado la forma de darle comienzo en nuestra patria, para lo que no hubieran faltado válidos pretextos.

H. Wendt, por ejemplo, decía que la humanidad había necesitado miles de años para pasar del garrote a la invención de la primera máquina de guerra, el arco, y señalaba al Levante español como origen de la invención y foco de difusión de este arma. Otro investigador, también extranjero, A. H. Brodrick, afirmó que los levantinos primitivos fueron «los primeros de nuestro país que tuvieron una ocupación típicamente española: la guerra civil». Nuestras provincias levantinas están salpicadas de pinturas rupestres que representan escenas bélicas en las que se enfrentan grupos de guerreros armados, preferentemente de arcos. Abundan desde la Cueva de la Vieja, Alpera (Albacete) y la Covacha de Minateda (Albacete), hasta La Mola y Morella la Vella (Castellón), destacando entre todos por su importancia y detalle la de Les Dogues, en Ares del Maestre (Castellón).

Pero al escribir esta primera parte de un todo que podría considerarse como prólogo de una Historia Universal de la Caballería, forzosamente había que partir de Mesopotamia, cuna de la más primitiva Caballería, para dar comienzo a estas páginas allí donde hizo sus primeras evoluciones sobre macizas ruedas en los años 3500-3000 a. C.

Con el advenimiento del caballo, en 1700 a. C., hemos acompañado a los nuevos carros (ya con ruedas de radios y mucho más veloces), en su expansión por Anatolia, Irán, Siria, Palestina, Egipto y Libia e igualmente, les vimos pasar por los Balkanes y llegar a Micenas, Creta, Chipre, etc. Se sabe que atravesaron el Cáucaso (donde la rueda de carro de guerra más antigua exhumada —necrópolis de Trialetti— data de 1500 a. C.), para llegar al Danubio y Europa Central entre 1300 y 1200 a. C. Se ve, por lo tanto, que la Caballería con sus carros, tras invadir las brillantes civilizaciones del Viejo Mundo, se internó en su marcha hacia Occidente, en la Prehistoria europea que no debió resultar terreno favorable a su progresión, ya que fue tan lenta que había de alcanzarle en el camino la revolución de la Caballería a caballo, por lo que, cuando los celtas estaban a punto de decidirse a traspasar los Pirineos, cerca ya de los años novecientos (a. C.), se habían convertido en un pueblo de jinetes, aunque no desecharan del todo sus carros, sobre todo para el transporte.

Quizá no sea demasiado aventurado identificar con la primera oleada celta, anterior al cambio de milenio y atribuible a ligures según la hipótesis de Shulten, apoyada por M. Pidal, la primera aparición en el Arte Rupestre galaico-portugués, fases III y IV, de elementos básicos que Emmanuel Anati cree identificar con los existentes en el S. de Francia, N. de Italia y S. de Ucrania.

Además de discos radiados, identificamos puñales cortos singularmente parecidos al cántabro de Juliobriga, así como escudos redondos y pequeños que recuerdan al cetra típico de los guerreros del N. de la Península y que seguramente están relacionados con las estelas extremeñas llamadas «de los escudos redondos» de origen céltico.

De ser cierto, tendríamos identificadas desde Ucrania, las huellas que dejó a su paso hasta llegar al SO. de la Península Ibérica con sus caballos, sus armas y también sus carros, este pueblo indoeuropeo.

Las pinturas rupestres de Extremadura (siglos X y IX a. C.) del lugar de Peñalsordo, Cabeza de Buey, Torrejón y Fuente de Cantos, entre otras, reproducen estos carros celtas, la mayoría de cuatro ruedas, aunque no falten los de dos, abiertos por detrás, con forma de lira y lanza para enganchar dos caballos, muy aptos para el combate. En realidad, puede decirse que fueron los celtas los in-

troductores del carro de guerra en el Occidente de Europa; el nombre por el que lo conocemos carro, derivado o no del latino *currus*, tiene su origen en la palabra celta *karr*, evidentemente relacionada con el nombre que los pueblos arios de las estepas asiáticas dieron al carro: *karama*.

Pero cuando entraron los celtas en España, con sus peculiares caballos descendientes del tarpán silvestre, hacía siglos que el caballo lo había hecho por caminos más cómodos: por el Sur.

Hacia 1600 a. C. o poco después, llegaron a los centros mineros y metalúrgicos creados en la provincia de Almería en la primera fase del Bronce, unos nuevos colonizadores que han sido identificados como procedentes de Anatolia. Buscaban plata y estaño, y mantuvieron relación con sus centros de origen hasta que los movimientos de los «Pueblos del Mar» y la destrucción del imperio hitita, les dejó aislados en tierras ibéricas, cuando dominaban plenamente a los antiguos habitantes. Su procedencia hace suponer que conocían el caballo, no obstante lo cual, nada de entre los numerosos objetos catalogados, correspondientes a su cultura, deja entrever la posibilidad de tal conocimiento. En el Argar, cerca del río Antas, aparecieron hachas, cuchillos, puñales, flechas y alabardas; espadas con empuñaduras de madera y de oro (como la conservada en la colección Rodríguez, de Madrid), de 0,65 metros de hoja y punta aguda, apta para ataques frontales. Se encontraron en gran abundancia, pero nada que pudiera significar la existencia de caballos, por lo que cabe sospechar que estos anatolios argáricos, que habían precedido a los fenicios en su navegación por el Mediterráneo, no trajeron caballos en sus barcos y aquí no los encontraron tampoco.

Más tarde y por distinto camino, bordeando la costa N. de África, hombres de raza líbica e igual estirpe que los bereberes, empezaron a invadir el S. de España en el siglo XII a C. No es una invasión homogénea, pues se trata de tribus de distinta procedencia, (basta ver las diferencias que separan al turdetano del S. del itergete selvático de Levante), pero eran camitas africanos que cabalgaban sobre caballos líbicos y no dejarían de entrar en España durante los siglos XII y XI, extendiéndose por Mediodía y Levante, al tiempo que otros pueblos se asentaban también en ella, procedentes del Asia Menor y Fenicia: los tartesos (que procedían de Lidia —Tyrsa o Tursa—, afines de los etruscos o túrsenos, tanto en lengua como en

cultura) fundaron su capital a orillas del Guadalquivir, poco antes de que los fenicios fundasen Gadir.

Llegaron los iberos: a falta de nombre más apropiado, apliquemos este nombre a las tribus africanas que desde el siglo XII, inclusive, estuvieron entrando en la Península, a sabiendas de que en realidad precedieron en algún tiempo a las que el mundo clásico aplicó el nombre de iberos, derivado del de un río llamado Iberus o Hiberus, del S. de España. Sea como quiera, ambos grupos de pueblos tienen idéntico origen camita y los caballos que todos ellos introdujeron en nuestra patria fueron igualmente del tipo líbico. El caballo empieza a dejar huellas de su paso por tierras de España y así, entre las armas encontradas en la ría de Huelva, en 1923, correspondientes a esta segunda fase del Bronce, ya aparecen bocados y camas de bocados, y entre las más modernas pinturas rupestres naturalistas del Levante español, hay algunas representaciones de equidos incluso una en que un hombre parece llevar del diestro a un caballo (en Boniches, Cuenca). Lo que no deja lugar a dudas sobre el conocimiento de la equitación, es la pintura del «jinete con casco», de Gasulla, en Castellón.

Conviene aclarar que en contra de la opinión de algunos autores de hace años, están perfectamente de acuerdo las opiniones actuales sobre la «modernidad» de estas pinturas rupestres levantinas. Véanse algunas de entre las más autorizadas:

«Por nuestra parte habíamos planteado poco antes los problemas que suscita la presencia de un jinete cubierto con un casco, de estilo bastante naturalista, que se encuentra en el abrigo X del Cingle de la Gasulla (Castellón). Habida cuenta de los datos históricos y arqueológicos, seguimos creyendo que la fecha de un caballo montado en nuestra Península no puede ser anterior a los siglos XI ó XII a. J. C.» (16).

Recientemente, A. Beltrán ha publicado un análisis exhaustivo de la llamada «escena de domesticación» del abrigo de Selva Pascuala en Villar del Humo (Cuenca) y ha demostrado..., que no se trata de un animal doméstico al que el hombre lleva sujeto, ni tampoco de una escena de doma, aunque los brazos levantados del hombre podrían sugerirlo así, sino de una escena de caza con lazo. Para noso-

(16) E. RIPOLL PERELLÓ: *Cuestiones en torno a la cronología del arte rupestre post-paleolítico en la Península Ibérica*. Simposio de Arte Rupestre, Barcelona, 1966, ed. R. Perelló, Barcelona, 1958.

tros los tres équidos de la izquierda toman parte de la escena y representan el resto de la manada huyendo. Beltrán está de acuerdo con una fecha tardía: «en el Neolítico o incluso en una primera fase de la edad del Bronce».

Al parecer, Francisco Jorda Cerdán, autor de *Notas para la revisión de la cronología del arte rupestre levantino*, es también partidario de una cronología baja y atribuye el jinete de la Gasulla a «época homérica».

Martín Almagro, hablando de estas pinturas, dice que sus artífices convivieron con culturas de colonizadores agrícolas y metalúrgicos como se desprende de los objetos hallados en sus poblados y sepulcros; «el color y la pátina, ya decadente en su estilo, nos asegura una fecha avanzada para ellas». «Los cazadores, que conservaban su género de vida en el ambiente cerrado de aquellas abruptas montañas, vieron pasar por el fondo de los valles y llanos castellonenses, a jinetes como el representado en este lugar». Y compara el caso con los del arte bosquimano de Africa del Sur, que pintaron a los exploradores europeos y los de Sierra de Córdoba (Argentina), en que un grupo de arte rupestre prehispánico, alcanzó a representar la llegada de jinetes e infantes españoles con sus alabardas y yelmos.

Y ya tenemos al caballo en España, tras haberle acompañado en sus galopadas desde las estepas del Asia Central; es el sucesor del caballo Przewalski, mongólico, que ha de constituir la primera base sobre la que sucesivas inmigraciones no tardarán en ir dejando la importancia de sus respectivas características hasta formar la raza caballar española, admirada en el mundo siglos antes del comienzo de nuestra Era. La falta de datos relativos a equipos, táctica, etc., de estos jinetes iberos en su primera época, hacen inútil tratar de extenderse en el tema; para hacerlo habrá que esperar a la edad del Hierro, en el primer milenio a. C. Sin embargo, en el año 1000, como se ha visto a lo largo de estas páginas, ha aparecido ya en los campos de batalla, la más típica forma de Caballería, que alcanzará su total desarrollo en el primer milenio anterior a nuestra Era, durante las campañas de Sargón II, así como posteriormente, con los medos, escitas, persas, griegos, celtas, nómadas, cartagineses y romanos.

La REVISTA DE HISTORIA MILITAR, en su número 7, año 1960, publicó un trabajo del hoy coronel de Caballería, Ilmo. Sr. D. Julio Bal-

bin Delor, con el título: *Notas para la Historia Militar de la España prerromana*, en el que se decía: «Lo que no puede hacerse, es conformarse con los relatos vagos, ingenuos e infantiles de los historiadores del siglo pasado y principios del actual, que limitan el examen de los primeros tiempos a una tenue pincelada abstracta y confusa con pretensiones de incommovible..., exponiendo los hechos sin orden ni método».

Se ha pretendido seguir este acertado consejo tratándolo en un orden cronológico tan riguroso como ha sido posible, y estudiando textos de autores actuales, que, además de ofrecer plenas garantías, aportan en conjunto cuanto hoy se conoce de los primeros tiempos de la Caballería.

A pesar de que los datos contenidos en las páginas que anteceden, no permiten profundizar en cada caso cuanto fuera de desear, podrían servir para formar una correcta y precisa idea general sobre el tema.

Santander, junio de 1968.

B I B L I O G R A F Í A

- HUGO OBERMAIER: *El hombre prehistórico y los orígenes de la Humanidad*, ed. «Revista Occidente», Madrid, 1957.
- A. H. BRODRICK: *El hombre prehistórico*, ed. «F. C. E.», México, 1964.
- W. F. ALBRIGHT: *Arqueología en Palestina*, ed. «F. C. E.», México, na, 1962.
- A. H. BRODRICK: *La pintura prehistórica*, ed. «F. C. E.», México, 1956.
- K. M. KENYON: *Arqueología en Tierra Santa*, ed. «Garriga», Barcelona, 1963.
- H. WENDT: *Tras las huellas de Adán*, ed. «Noguer», Barcelona, 1958.
- V. G. CHILDE: *Los orígenes de la civilización*, ed. «F. C. E.», México, 1965.
- J. L. MYRES: *El amanecer de la historia*, ed. «F. C. E.», México, 1956.
- S. N. KRAMER: *La vida empieza en Sumer*, ed. «Aymá», Barcelona, 1953.
- L. WOOLEY: *Ur, la ciudad de los caldeos*, ed. «F. C. E.», México. 1966.

- G. CONTENAU: *La civilisation des hitites et des hurrites du mitanni*, ed. «Payot», París, 1948.
- —: *La vida cotidiana en Babilonia y Siria*, ed. «Mateu», Barcelona, 1962.
- F. B. HROZNY: *L'entraînement des chevaux chez les anciens indo-européens d'après un texte du XIV s. a. J. C.*, «Archiv Orientalni», Praga, 1930.
- A. PARROT: *Sumer*, ed. «Aguilar», Madrid, 1960.
- —: *Asur*, ed. «Aguilar», Madrid, 1961.
- H. A. BERNATZIK: *Razas y pueblos del mundo*, ed. «AVE», Barcelona, 1958.
- L. C. GOODRICH: *Historia del pueblo chino*, ed. «F. C. E.», México, 1966.
- A. PETRIE: *Introducción al estudio de Grecia*, ed. «F. C. E.», México, 1963.
- L. COTTRELL: *El toro de Minos*, ed. «F. C. E.», México, 1965.
- M. I. FINLEY: *El mundo de Odiseo*, ed. «F. C. E.», México, 1966.
- J. A. WILSON: *La cultura egipcia*, ed. «F. C. E.», México, 1964.
- P. MONTET: *La vida cotidiana en el antiguo Egipto*, ed. «Mateu», Barcelona, 1961.
- ALAIN HUS: *Los etruscos*, ed. «F. C. E.», México, 1962.
- D. G. HOGARTH: *El antiguo Oriente*, ed. «F. C. E.», México, 1965.
- C. W. CERAM: *Dioses, tumbas y sabios. El misterio de los hititas*, ed. «Destino», Barcelona, 1953 y 1957.
- W. KELLER: *Y la Biblia tenía razón*, ed. «Omega», Barcelona, Barcelona, 1956.
- HENRI LHOÏE: *Hacia el descubrimiento de los frescos de Tasili*, ed. «Destino», Barcelona, 1961.
- K. JETMAR: *Los pueblos de la estepa asiática*, ed. «Praxis», Barcelona, 1965.
- J. G. CONCHA OTERMÍN: *Las Instituciones hípicas y el fomento de la cría caballar*, ed. «Depósito de Guerra», Madrid, 1926.
- HERÓDOTO: *Los nueve libros de la Historia*, ed. «E. D. A. F.», Madrid, 1965.
- —: *La Biblia de Jerusalén*, ed. «Desdée de Brouwer», Bilbao, 1967.
- A. BALLESTEROS BERETTA: *Historia de España*, tomo I, ed. «Salvat», Barcelona, 1953.
- R. MENÉNDEZ PIDAL: *Historia de España*, tomo I, volúmenes I y II, «Espasa Calpe», Madrid, 1947 y 1952.
- L. PERICOT GARCÍA: *Historia de España*, tomo I, ed. «Instituto Galach», Barcelona, 1935.
- J. CARO BAROJA: *España primitiva y romana*, ed. «Seix Barral», Barcelona, 1957.

- ADOLF SCHULTEN: *Tartessos*, ed. «Espasa-Calpe», Madrid, 1945.
- MARTÍN ALMAGRO: *Inventaria archeológica. Depósito de la ría de Huelva*, ed. «Instituto Nacional de Prehistoria», Madrid, 1958.
- —: *Las estelas decoradas del suroeste de la península*, ed. «Biblioteca Hispana Prehistórica», 1966.
- —: *Manual de Historia Universal*, tomo I, ed. «Espasa-Calpe», Madrid, 1960.
- GRAL. J. E. FULLER: *Las batallas decisivas del Mundo Occidental*. ed. «Caralt.», Barcelona, 1961.
- GRAL. A. MARINI: *De Kadesh al Ebro*, ed. «Círculo Militar», Buenos Aires, 1966.
- JACQUES BOUDET: *Historia Universal de los Ejércitos*, tomo I, ed. «Hispano Europea», Barcelona, 1966.
- ZEUNEF: *A History of Domesticated Animals* (Londres, 1963, ed. HUTCHINSON).