

ADIÓS AL CABALLO

Ulrich Raulff

LA LARGA DESPEDIDA

Quienes nacieron a mediados del siglo XX en el campo crecieron en un mundo ya antiguo. Un mundo que poco se diferenciaba del existente cien años antes. Las estructuras agrarias son lentas por naturaleza. Los ritmos del campo son más pausados. Por el contrario, los niños de la ciudad vivían en un ambiente bien distinto: en él dominaban las máquinas, y también las ruinas que resultaban de la destrucción mecanizada. El campo se hallaba casi un siglo retrasado antes de dar finalmente el salto a la modernidad tecnológica. Sin embargo, es cierto que las máquinas —que a mediados del siglo XIX eran raras excepciones experimentales— también iban incrementando su presencia en los entornos rurales. Eran cada vez más pequeñas y prácticas, y su uso más cotidiano, y no se asemejaban tanto a las máquinas de asedio medievales o a los dinosaurios de Parque Jurásico. Cada vez era más frecuente verlas en el campo, transportadas por pequeños tractores, unos vehículos que el siglo XIX no conocía, o solo en forma de enormes máquinas de vapor. A mediados del siglo XX, los tractores podían ser de quince o veinte caballos de potencia; tenían nombres cortos y pegadizos, como Fendt, Deutz, Lanz o Faun, y, con algunas excepciones, como el Lanz gris, iban pintados de verde. Cuando los recordamos, nos parecen frágiles saltamontes en comparación con los mamuts de hoy, con sus doscientos caballos y sus cabinas insonorizadas.

Aparte de estos estruendosos pioneros de la mecanización rural, cuyos bruscos y ruidosos movimientos contrariaban la imagen romántica del siglo XIX, pocas cosas habían cambiado. Los caballos —los pesados caballos de tiro belgas, los fuertes trakehners y los pequeños y robustos haflingers— seguían siendo las fuerzas de transporte y de tiro más difundidas y utilizadas en los estrechos y sinuosos caminos, en las pendientes de los campos y en los barrancos arbolados. Guardo en mi memoria la imagen invernal del vaho que exhalaban y de sus cálidos flancos; y también el olor de su pelaje castaño y sus brillantes crines en verano. Todavía recuerdo el horror que sentí al ver por primera vez los clavos de hierro y cabeza cuadrada que, cuando los herraban, clavaban con martillo en lo que me parecían sus plantas. Escenas tan tremendas solo las había presenciado en las imágenes de la Pasión de Cristo que guardaban las iglesias. Más tarde, cada vez que oía decir que alguien había «clavado» una cosa, en el sentido de haber acertado en su descripción, me venían a la mente aquellos clavos de cabeza cuadrada.

En los establos de los agricultores que todavía vivían de las cosechas y aún no habían cambiado su modesta economía por el trabajo en las fábricas, los habitáculos de los caballos eran las partes más pequeñas, pero también las más nobles, de sus fincas. Vacas, terneros, bueyes, cerdos y gallinas estaban más a la vista, y además apestaban y armaban jaleo; en pocas palabras, eran la plebe de la granja. Los caballos, en cambio, eran raros, preciosos y olían bien; comían de buenas maneras y sufrían de forma más ostensible: sus cólicos eran especialmente temidos. De pie en sus establos como esculturas vivientes, asentían con sus hermosas cabezas o manifestaban desconfianza o sospecha con las orejas. Los caballos tenían sus pastos propios, en los que nunca se extraviaría una vaca, por no hablar de un cerdo o un ganso. A ningún ganadero se le ocurría rodear el prado de sus caballos con alambre de espino, no pocas veces usado con vacas y, sobre todo, ovejas. Para los caballos bastaba un poco de madera o una simple valla electrificada para evitar que escapasen. No se encarcela a los aristócratas. Basta con recordarles su palabra de honor de que no huirán.

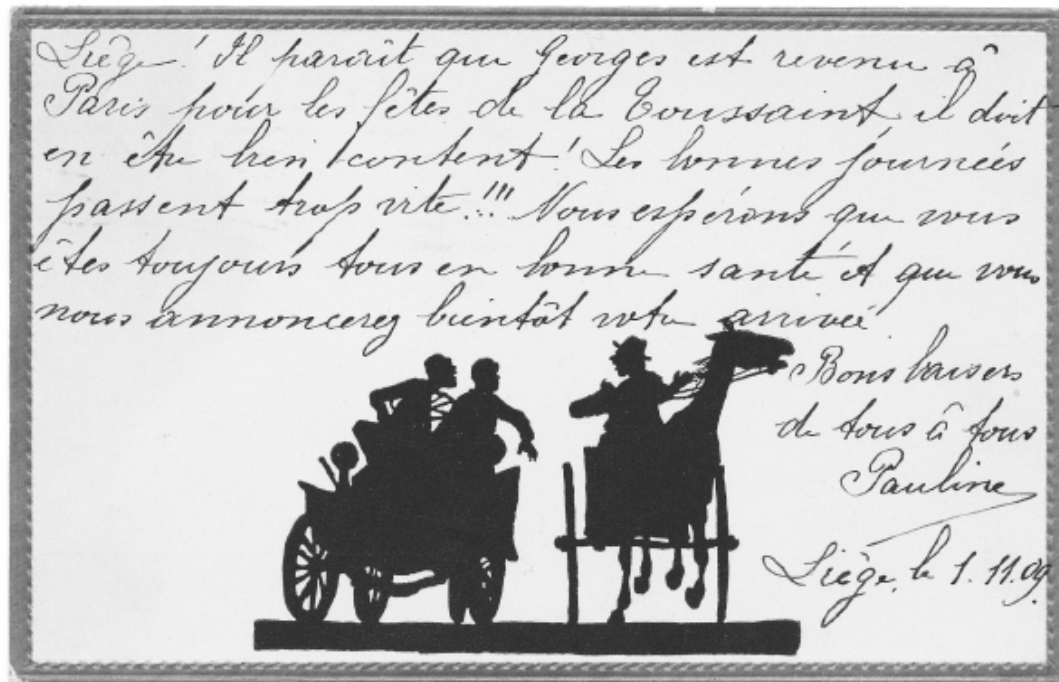


Ilustración 2. Breve saludo antes de un largo viaje. Los caminos se separan.

© CFO Förlaget HB.



Ilustración 3. Competencia en caballos de fuerza: el motor diésel tiene doce caballos; el motor de avena solo dos, pero huele mucho mejor.

© Deutsches Museum Archiv, Múnich.

Estaba yo con mi abuelo, un día de la década de 1950, de pie sobre un cerro desde donde podíamos contemplar nuestra granja y sus alrededores y hasta una parte de la foresta, surcada por un sendero que ascendía por el monte. Súbitamente se rompió el silencio que solía envolver la soledad del campo: algo que parecía una hormiga jorobada subía lenta y ruidosamente la loma. Al aproximarse a nosotros, reconocimos en esa hormiga al viejo mercedes diésel de uno de mis tíos. El pesado vehículo se acercó con gravedad olímpica. Mi abuelo hizo un comentario desdeñoso sobre él; lo llamó «caja de trilla», y observó con creciente escepticismo cómo mi primo, al volante de la bestia, se apartaba del camino para venir directamente hasta donde estábamos nosotros atravesando el prado. Cuando solo había recorrido unos metros sobre la hierba húmeda, perdió el control, se ladeó, resbaló y se enredó con la cerca electrificada que rodeaba el prado de los caballos; finalmente un tocón lo detuvo y despidió una humareda azulada. Conforme el humo se disipaba, pudimos ver al olímpico con los rayos dentro: atrapado en la cerca electrificada, el tractor se había transformado en una especie de jaula de Faraday inversa, cuyas numerosas

partes metálicas conducían cada descarga eléctrica hacia donde se hallaba su ocupante.

Todos los intentos de liberar al conductor y al vehículo fracasaron, hasta que un pesado caballo de tiro belga vino al rescate. Enganchado al parachoques trasero del diésel, tiró del vehículo atollado con la fuerza descomunal de un gigante y lo colocó en tierra seca. Recuerdo un cuadro de J. M. W. Turner que muestra a un humeante remolcador de vapor tirando de un orgulloso buque de guerra con sus velas recogidas, el *Fighting Temeraire*, para conducirlo a su último ataque para el desguace. En nuestra anécdota, el destino, irónicamente —como tantas veces—, volvió atrás la página de la historia: fue el caballo, veterano de guerra retirado, el que tiró del vehículo; el viejo mundo acudía en auxilio del nuevo.

Porque la verdad es que, en aquellos años, ya estaba decidido que el ser humano y el caballo irían por caminos separados. En el futuro, el hombre recorrería el suyo, allanado y asfaltado, en vehículos automóviles. El caballo estaba literalmente superado; era ya uno de esos seres que Condoleezza Rice, exsecretaria de Estado de Estados Unidos, llamó una vez «los atropellados por la historia». Durante siglos, la humanidad representó al vencido siendo atropellado y pisoteado por el caballo que monta el vencedor. En la transición del siglo XIX al XX, fue el caballo el atropellado o, más bien, el arrollado por la historia. Durante la mayor parte de la historia conocida, el caballo había ayudado al hombre a vencer a sus más peligrosos enemigos: otros hombres. Y ahora, abandonado en el camino, veía a su vencedor alejarse sobre ruedas. Seiscientos años de pólvora no habían conseguido disputarle al caballo su posición como el arma de guerra más importante del hombre, pero cien años de guerra mecanizada bastaron para tornarlo obsoleto. El caballo ha sido uno de los vencidos de la historia reciente.

La separación de hombre y caballo, de fuerza mecánica y fuerza animal, no se produjo de manera tan sencilla como nos la imaginamos. El jinete o cochero no se hizo automovilista de la noche a la mañana. La separación se produjo en varias fases repartidas en un periodo de siglo y medio, desde principios del siglo XIX, cuando los ingenieros experimentaban con vehículos y ruedas movidas por el vapor, hasta mediados del siglo XX, cuando los automóviles con motor de explosión superaron en número al caballo como principal medio de transporte. Lo más sorprendente a primera vista es que, durante la mayor parte de esta época, el uso de los caballos continuó aumentando, en lugar de disminuir, como cabría esperar. Fue hacia el final de este periodo, en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, cuando el uso del caballo se redujo, y muy rápidamente. El último siglo de la era del caballo fue testigo no solo del éxodo histórico del caballo, sino también de su apoteosis: nunca antes la humanidad dependió tanto de los caballos como en la época en que los motores de combustión interna empezaban a rugir en Mannheim y Cannstatt.

Si, a pesar de ese siglo y medio, hablo en ocasiones del último siglo de los caballos, no es por pereza mental o porque suene mejor. El final de la era del caballo se ajusta casi exactamente a lo que se acostumbraba a llamar el «largo siglo XIX»: el periodo que comienza con Napoleón y termina con la Primera Guerra Mundial. Desde entonces, prácticamente todas las formas técnicas, desde las empleadas en el transporte hasta las militares, para las cuales el caballo había proporcionado tradicionalmente la necesaria fuerza de tracción, se sustituyeron por los motores de combustión o los eléctricos. Sin embargo, en la práctica, esta conversión se dilató

considerablemente en el tiempo:[1] las dos guerras mundiales volvieron a necesitar en grado superlativo de los caballos y no fue hasta mitad de siglo cuando la fuerza de tracción fue abaratándose lo suficiente como para conducir a una drástica disminución del número de caballos en Europa. Es en ese momento en el que la separación no solo es un hecho, también es un proceso concluido.

Con la perspectiva de un historiador, la separación del hombre y el caballo constituye el capítulo central en la historia del fin de la predominancia agrícola en el mundo. Hasta mediados del siglo XX, las civilizaciones mecanizadas y técnicamente avanzadas del mundo occidental todavía acusaban el peso de las estructuras rurales, las aldeas de campesinos, los mercados, los rebaños y los campos de cultivo de cereales. Si retrocedemos otros cincuenta años hasta principios del siglo pasado, el dramático éxodo del mundo natural y el ambiente pastoril es aún más patente: «Hacia 1900 —escribe el filósofo Michel Serres—, la mayoría de las personas de nuestro planeta trabajaban en la economía agrícola y en la producción de alimentos; hoy en día, los agricultores representan en Francia, al igual que en otros países comparables, el uno por ciento de la población. Esta es sin duda una de las brechas históricas más profundas desde el Neolítico».[2]

En este cuadro de transformación radical de la vida y las condiciones de trabajo tradicionales en los países de industrialización rápida, hay que incluir la despedida de los caballos como una fase del éxodo humano del mundo analógico. Nietzsche habló de la muerte de Dios para describir una de las experiencias más perturbadoras que les tocó vivir a los humanos del siglo XIX: la pérdida de una esfera trascendente que anteriormente se consideraba segura. Las gentes sentían que el más allá se les escapaba. Los ciudadanos del siglo XXI conocen un malestar similar: el que les causa la impresión de estar perdiendo el control del más acá.

En un país tradicionalmente agrario como Francia, que nunca ha olvidado el significado latino de la palabra «cultura» —como en «agricultura» y «vicultura»—,[3] se ha vivido esta transformación con particular dramatismo. Los dioses del vino y de la fruta se retiraron del campo, y con ellos desapareció la vieja forma de vida humana. La despedida del caballo se ha convertido en un marcador histórico de la pérdida del mundo rural. «Pertenezco a un pueblo desaparecido —se lamenta el historiador del arte y escritor Jean Clair—. Cuando nací, todavía representaba el 60 por ciento de la población francesa. Hoy se ha quedado en el 2 por ciento. Un día se reconocerá que el acontecimiento más importante del siglo XX no fue el ascenso del proletariado, sino la desaparición de la agricultura.»[4] Los campesinos y los ganaderos han desaparecido, y con los campesinos, algunas veces antes que ellos, los animales: «Los caballos fueron los primeros en irse a finales de los años cincuenta. Se habían vuelto inútiles y desaparecieron para siempre».[5]

Con la perspectiva de la filosofía de la historia, la separación de hombre y caballo parece la disolución de una singular comunidad de trabajadores. En un esfuerzo comunitario, aunque impuesto unilateralmente, las dos especies juntas realizaron lo que Hegel llamó «el trabajo de la historia». Por una extraña coincidencia, que invita a la especulación, la disolución de esta antigua comunidad acontece exactamente en el mismo periodo acotado por las Lecciones de filosofía de la historia universal,[6] de Hegel, y aquellas teorías que, a mediados del siglo XX, empezaron a difundir la idea de un «fin de la historia».[7] Exactamente quince décadas abarca el fin de la era del caballo, desde los primeros presagios a principios del siglo XIX hasta la

despedida definitiva a mediados del siglo XX. Estas décadas se extienden desde Hegel, quien en 1806 vio al emperador francés como el «alma del mundo a caballo», hasta Arnold Gehlen, quien en las décadas de 1950 y 1960 desarrolló su teoría de la posthistoria.

El filósofo y antropólogo Gehlen distinguió tres edades del mundo: a un periodo muy largo de la prehistoria siguió la fase de la auténtica historia, intrínsecamente agraria, que a su vez fue reemplazada por la industrialización y la entrada en la fase de la posthistoria.[8] Como si se adhiriera a este esquema, también el historiador Reinhart Koselleck, hablando por primera vez en 2003 de la «era del caballo», distinguió tres grandes épocas del mundo. Dividió la totalidad del pasado en la era precaballo, la era del caballo y la era poscaballo.[9] El historiador recurrió a la simplicidad de esta cronología tripartita porque veía en ella una nueva perspectiva de la historia universal: «Sabiendo muy bien que todas las periodizaciones [...] se basan en preguntas que determinan nuestra perspectiva, busco un criterio que esquive toda delimitación entre una historia antigua, otra intermedia y otra contemporánea».[10]

En el presente ensayo sobre el fin de la era del caballo comparto las expectativas de Koselleck. Pero, a diferencia de él, lo enfoco en la relativamente estrecha zona de transición en la que acontece esta particular salida de la historia. La historia de la «desequinización», como Isaak Bábel ha llamado a este proceso,[11] tiene su propia duración y su propio calado histórico. Acontece como consecuencia de unos procesos de disolución y transformación que se prolongaron durante más de un siglo y que, en ciertos aspectos, aún no han concluido. No solo en la narrativa de Koselleck de 2003 vemos la larga sombra de la era del caballo. También se aprecia en nuestros relatos, en las imágenes de nuestra vida cotidiana y en figuras de nuestro lenguaje. De hecho, el fin de la era del caballo no solo abarca un periodo relativamente largo, sino también una multitud de realidades y observaciones de los más diversos ámbitos de la vida. Ningún otro ser histórico-natural aparte del ser humano nos hace tan inexcusable una «historia total».

Son innumerables y diversas las historias que podrían contarse en las que el caballo tiene un pap