

**ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA DE LA
VETERINARIA**

Ad perpetuam rei memoriam

Fundada el 25 de abril de 1997



Abril de 2019

Año XVI, N° 105

EN ESTE NÚMERO

CABALLOS FAMOSOS: “DECANO”

CR Vet (R) Gregorio Daniel Brejov

LOS CARRUAJES

CR Vet (R) Gregorio Daniel Brejov

**CARRUAJES DE TRANSPORTE PÚBLICO RIGUROSAMENTE
REGLAMENTADOS**

ANTIGUOS AVISOS

MV Luis Gutierrez

GALOPEADAS FAMOSAS

De recoluta por los fortines

**ADJUNTAMOS ENLACE PARA LA DESCARGA DE LOS BOLETINES DE
LA ASOCIACION ESPAÑOLA DE HISTORIA DE LA VETERINARIA**

CABALLOS FAMOSOS: “DECANO”

CR (R) Gregorio Daniel Brejov

Otro de los equinos ilustres de nuestra Independencia fue el “Decano” del Teniente Don Miguel Caxaraville. Este Oficial nacido por los pagos de Chascomús, al comienzo de las pampas, en la Argentina, era hijo de un hacendado de la zona, y entró a servir, en la época de la Independencia, en calidad de soldado distinguido en el famoso cuerpo de Granaderos a Caballo creado por San Martín.

Era norma del Regimiento que cada soldado, oficial o jefe, debía tener un caballo, que era mantenido a pesebre por cuenta del Estado. Caxaraville mandó traer de una estancia de su padre situada en los Montes Grandes, al Sur de Buenos Aires, un caballo colorado para su servicio exclusivo.

En 1814, siendo ya Alférez, marchó a la campaña del Alto Perú, a las órdenes de Belgrano, llevando su alazán. Hizo con él las campañas hasta Sipe-Sipe, el 24 de noviembre de 1815, en que salió herido de bala.

En 1816 marchó a Mendoza, a la formación del Ejército de Los Andes. En enero de 1817 ascendió la cordillera por el camino de Los Patos, con el ejército de San Martín, y se halló en la batalla de Chacabuco, en que fue herido nuevamente de un balazo el 12 de febrero de 1817; peleó en el combate de Cancha Rayada, el 19 de marzo de 1818, y en Maipú, el 5 de abril; hizo, además, toda la campaña del sur de Chile en 1819, y participó en las acciones de Bío-Bío, en los encuentros con los indios y en infinidad de guerrillas.

De regreso a Buenos Aires, Caxaraville trajo a su leal y esforzada cabalgadura. En 1825 aún vivía el Decano, como lo llamaban, de nuevo alojado en la estancia de los Montes Grandes, agobiado por los años. Pero cuando oía sonar algún clarín, o, adrede le simulaban el silbido de las balas, alzaba su pesada cabeza, se incorporaba, y sus ojos marchitos por los años volvían a despertarse y a brillar, y se corrían avaros de lejanía de una manera terrible. ¡Ése fue el alazán famoso de Caxaraville!

Al decir de Esteban Ocampo... “Esos tiempos en los que ese Guapo llamado Miguel Caxaraville y su fiel corcel y amigo El Decano, siempre dieron muestras de un valor extraordinario. El Guapo y el Decano... son los mejores ejemplos de nuestra vieja y querida caballería, y estoy seguro que en cada monumento hecho a la memoria de ese fiel amigo como lo es el caballo, estará siempre asociado al Gran Decano. Ese colorado del Guapo... Ese Guapo que un día se escapó de su casa para servir a la Patria con todas sus fuerzas y que fuera llamado el “mejor sableador del Ejército de los Andes”, nada más y nada menos que por parte del Gran Capitán...”

Bibliografía

De Olazabal M. “Episodios de la Guerra de la Independencia” Publicación de la Biblioteca del Instituto Sanmartiniano. Vol.5, año 1942. Pág. 62 y 63.



LOS CARRUAJES

CR Vet (R) Gregorio Daniel Brejov

Imposible saber cuándo se inventaron los carruajes. Textos muy antiguos de la India citan a guerreros, aún más antiguos, que se lanzaban al combate en carros tirados por caballos o bueyes. Esta costumbre se perpetuó entre asirios, babilonios, egipcios, persas, escitas, griegos, celtas y galos. Al parecer, los asirios fueron los primeros en construir vehículos de cuatro ruedas. Los escitas poseían carruajes de seis ruedas, una especie de casa ambulante, destinada a albergar a una familia entera. Los egipcios para suavizar la violencia de las sacudidas, ponían a sus carros un fondo de correas entretreídas. En Grecia, el carro acabó por perder carácter guerreo y apareció en las carreras olímpicas y en ciertas ceremonias públicas.

Pero fueron los griegos y los romanos los que alcanzaron mayor perfección en la construcción de carruajes. Los romanos llegaron a tener diecisiete clases de vehículos. Según la cantidad de caballos que formaban el tiro, se llamaban *bigas* (dos caballos), *trigas* (tres), *cuadrigas* (cuatro), *seyugas* (seis), *septiyugas*, (siete). La biga se usaba tanto en la guerra como en las carreras de circo, un conductor guiaba los caballos para dejar al guerrero las manos libres. Las damas usaban carruajes llamados *carpentos* y *cicios*, estos últimos tenían dos ruedas y se empleaban para viajes rápidos.

Los romanos conocían también los carruajes de mimbre, más o menos grandes según el uso al que estaban destinados, eran parecidos a una canasta. Junto con la carreta y otros vehículos semejantes dedicados al comercio y a la agricultura, estos eran los principales medios de transporte terrestre en la antigüedad (aparte claro está de los animales de silla: caballo, asno, mula y en Asia, el camello y el elefante). Pero también existían carruajes de lujo, cubiertos de oro y adornados con piedras preciosas.

El carruaje de lujo se popularizó con la carroza. En los siglos XVIII y XIX apareció una gran cantidad de carruajes: berlina, break, carretela, carric, coche, diligencia, faetón, etc. La diligencia fue el carruaje típico de la época romántica, estaban organizados en servicios regulares, con paradas en pueblos importantes; el postillón tocaba una trompeta característica o cuerno al llegar, tema favorito de los poetas de la época.

Los carruajes menores (el típico fiacre o coche de punto de alquiler) se mantuvieron un poco más de tiempo después que desaparecieron las diligencias, hasta que los automotores los dejaron solo como reliquias pintorescas en algunos pueblos y ciudades de hoy.

Bibliografía

Revista "Circulo Criollo El Rodeo", año IV, Nro 38, diciembre 2005

CARRUAJES DE TRANSPORTE PÚBLICO RIGUROSAMENTE REGLAMENTADOS

El 16 de octubre de 1866 se sancionó, en Buenos Aires, el Reglamento y Tarifa para los Carruajes de Plaza. El servicio de carruajes comenzaba una hora después de la salida del sol, y finalizaba a la una de la mañana en primavera- verano, y a las doce de la noche en otoño-invierno. Por las noches, todo carruaje debía llevar los faroles encendidos. Las marchas por las calles eran al trote corto, estaban prohibidos los chasquidos con el látigo, y cuando estaban detenidos los conductores tenían la obligación de manear o tener los caballos de las riendas. El viaje dentro del circuito empedrado salía 20 pesos, fuera del empedrado, siempre que estuvieran las calles transitables, salía el doble.

El reglamento para Tranways fue sancionado el 17 de enero de 1872, allí se establecía que cada carruaje sería tirado por dos caballos, exceptuando los parajes donde la pendiente sea considerable, en los cuales podría agregarse un caballo. Además decía: "los carruajes llevarían un postillón vestido con chaqueta o blusa verde como distintivo*", que deberá marchar entre 30 y 100 varas adelante, para hacer despejar la vía y prevenir con el toque de corneta la proximidad del carruaje. Los postillones deberán detenerse en cada una de las bocacalles, lo suficiente para anunciar la llegada y exigir se detenga a los que vengan por la calle que cruce la vía". Los carruajes de los tranways debían circular al trote corto, y al paso en las bocacalles. Estaba prohibido dejar caballos maneados sobre la vía, y atar caballos que no sean mansos y diestros en el tiro.

A propósito del tranway, Homero Manzi y Cátulo Castillo fueron autores de "Cornetín", cantado por Omar Moreno Palacios, entre otros; "Lo apelan Roque Barullo / conductor del Nacional / Con su tranway, sin cuarta ni cinchón / sabe cruzar el barrancón de Cuyo. / El cornetín, colgado de un piolín, / y en el ojal un medallón de yuyo". Cuyo es la actual calle Sarmiento.

Una ordenanza del 17 de mayo de 1873 prohibía circular, dentro de las 20 cuadras de distancia de la Plaza de la Victoria, carros de carga tirados por más de dos caballos, estaban exceptuados los de cuatro ruedas, montados sobre elásticos; éstos podían llevar hasta tres caballos. También prohibía atar animales ariscos a los carruajes ya sea al tiro o en la parte trasera.

Era habitual que al no poder detener a tiempo el carro, se produjeran choques, o atropellos a los desprevenidos peatones; es por ello que años más tarde la municipalidad obligó a utilizar la retranca (de cuero crudo o suela, se prende de la mitad de las varas del carro y pasa por detrás del caballo; esto impide que el carro avance cuando el animal se frena). Otra medida tomada fue el largo del látigo, no podía superar los 2,10 metros, incluso la trencilla o correa debía ser inferior a 60 cm, ser flexible, y quedaba prohibido el uso de la puntera.

Finalizamos con parte del escrito del recordado Hilario Cuadros, quien con los Trovadores de Cuyo cantaban la cueca "Cocheo e plaza": "Cocheo, cuánto me cobra / por llevarme hasta la casa, / de mi comadre Paulina / vive en

la Vereda-Alta, / no piense en lo que me cobra / porque el Chino anda con plata".


Emiliano Tagle

*Postillón: jinete que iba delante del carruaje tirado por caballos, a unos 50 metros, y que por medio de un toque de corneta que anunciaba su proximidad.

*Tomado del Boletín Veterinario Federal
Año IV N° 77 – 16 al 31 de marzo de 2019
info@boletinveterinario.com.ar*

ANTIGUOS AVISOS

MV Luis Gutierrez



Se halla en venta en la Ciudad de la Victoria una volanta de cuatro ruedas y de lanza, de excelente construcción, sólida, y de buenos muelles y llantas, con la cual además de ser útil en cualquier ciudad para el paseo, puede serlo para viajar— La persona que se interese en la compra (que será á módico precio) podrá entenderse con el que firma residente en la dicha ciudad—Victoria, Diciembre 27 de 1,853.

Juan Aleu.

Venta de una volanta
27 de diciembre de 1835

GALOPEADAS FAMOSAS

De reclusa por los fortines

El 30 de setiembre de 1873 se sublevó contra el gobierno el jefe de la frontera de Mendoza, Coronel Ignacio Segovia. Enterado del hecho, El Presidente Domingo F. Sarmiento, ordenó por telegrama al Coronel Ivanowsky en Villa Mercedes, Provincia de San Juan, que marchara sin demora a sofocar la revuelta.

Ante la orden perentoria emprendió de inmediato la marcha recorriendo los fortines para reunir las tropas que allí tenía en guarnición, en un total de 400 hombres. Esto demoró, según decía, su viaje a Mendoza, cumplido en cinco jornadas que se desarrollaron así: el primer día, 13 leguas; el segundo, 26 leguas; el tercero, 12 leguas y el cuarto y quinto días, ya con su regimiento completo, 23 leguas diarias. En total, 97 leguas*; y eran 400 hombres...

*En el sistema antiguo de medidas argentinas 1 legua = 5196 metros (Igual a 40 cuabras; 1 cuadra = 129,9 metros) El hombre de campo considera una legua igual a 5000 metros, o sea 5 kilómetros.

Tomado del Boletín Veterinario Federal
Año VI N° 76 – 16 al 28 de febrero de 2019
info@boletinveterinario.com.ar

ASOCIACION ESPAÑOLA DE HISTORIA DE LA VETERINARIA



<https://www.historiaveterinaria.org/boletines/>