



### Bisogno e passione.

**P**uò dirsi che il cavallo, in Sardegna, abbia risposto, in ogni tempo, più assai che non nella maggior parte delle altre regioni italiane, ad una necessità vera e propria della popolazione.

Anzitutto, quella prima e più semplice forma di mezzo di trasporto per terra, che è costituita dalle strade ordinarie, ebbe nell'isola, per molti secoli, uno sviluppo lentissimo, se non del tutto mancante.

Per ritrovare le tracce di un vasto sistema stradale, collegante le diverse parti dell'isola, di cui ci diede una completa ricostruzione Alberto Lamarmora, nella sua carta della *Sardinia antiqua*, bisogna risalire all'epoca romana. Durante le dominazioni posteriori, questo ramo importantissimo di pubblico servizio fu completamente negletto. Persino i Governi di Pisa e di Genova, che pur cercarono di valorizzare l'isola dal punto di vista economico, non diedero alcuna importanza alla costruzione ed alla conservazione delle strade. Onde la diffusione dell'uso dei cavalli per i viandanti e delle pesanti carrette, tirate da buoi, che potevano passare nei luoghi più scoscesi e dirupati.

Sotto la dominazione di Casa Savoia si ha

la prima iniziativa di un sistema stradale completo per tutta l'isola; però la costruzione della grande strada rotabile che attraversa la Sardegna da un'estremità all'altra, si attuò sotto Carlo Felice, al quale la gratitudine dei Sardi, mai immemori, consacrava, nella prima città dell'Isola, un monumento in cui il Monarca è effigiato con elmo e paludamento romano. Ma anche dopo la costruzione di questa principale linea stradale, mancarono per lungo tempo quelle arterie che mettessero in facile comunicazione le varie regioni dell'Isola e il bisogno di mezzi di trasporto terrestri meno costosi, più rapidi e più sicuri, non fu soddisfatto che assai più tardi, giacchè, ancora nel 1861, mentre nel complesso del Regno si aveva una rete ferroviaria di Km. 2520, la Sardegna era completamente sprovvista di strade ferrate e, 10 anni dopo, la rete ferroviaria dell'Isola non si estendeva che per Km. 151, costituiti da piccoli tronchi disgiunti.

Del resto, ancora oggi, in cui alla viabilità ordinaria è stato sufficientemente provveduto, e in cui la rete ferroviaria ha un discreto sviluppo, vivono, specie in provincia di Sassari, grossi centri di vita rurale che non sono beneficiati, come ne avrebbero diritto, del dono di comunicazioni ferroviarie e tranviarie.

Prima, dunque, il cavallo ha risposto ad un bisogno, così del grande proprietario come dell'umile contadino; del primo per le esigenze dell'azienda, del secondo per i viaggi quotidiani dal villaggio alle città o dal villaggio ai campi. Questa necessità ha contribuito in qualche modo a ritardare il miglioramento della razza. Per molto tempo non si è avuta una produzione equina con criteri tecnici razionali, con mire industriali, con finalità ben determinate.

Si allevava perchè si era costretti ad allevare, per avere sottomano un mezzo di locomozione e di trasporto facile e sicuro. Con questo sistema si preferiva conservare le femmine da adibire alla riproduzione. Gli animali venivano utilizzati senza alcun concetto di selezione, sì da dar origine al proverbio: «La Sardegna è il paradiso delle donne, il purgatorio degli uomini, l'inferno dei cavalli».

Il bisogno a mano a mano ha dato luogo alla passione, e i Sardi hanno, nella loro quasi totalità, la passione per il cavallo e per le corse, che sono una delle forme più usitate di festeggiamenti popolari.

I cavalli sardi — nella maggioranza piccoli perchè per lungo tempo sottratti ad ogni selezione — son fidi amici dell'uomo. Saldi di nervi, di una abilità e sicurezza meravigliosa di piede, resistentissimi alle fatiche, parchi di cibo, si prestano mirabilmente per la comodità dei cavalieri, che debbono recarsi anche fuori delle vie carrozzabili; si arrampicano anche nei luoghi più difficili fra sterpi e dirupi, guadagnando, ove occorra, anche torrenti, superando le asperità e le insidie dell'ingrato suolo, spingendosi sin alle vette più alte dei monti. I cavallini di Belvì, di Aritzo, di Desulo e di Fonni, di nessuna apparenza, mal nutriti, fanno tranquillamente l'ascensione del Gennargentu, spingendosi anche negli incomodi canaloni con passo sicuro, e trascorrono, se occorre, la notte sulla vetta, in mezzo alla tormenta. L'attitu-

dine loro più spiccata, di fatto, è la sella, alla quale li adibisce la generalità dei sardi, quantunque si adattino anche al tiro leggero. Non è soltanto l'uomo che si serve frequentemente del cavallo, ma spesso le donne, mentre l'uomo inforca la cavalcatura, salgono dietro al cavaliere sedute nel senso della lunghezza e cingendo la vita dell'uomo col braccio destro. Non è raro il caso che un bambino sia seduto innanzi all'uomo e un altro in braccio alla donna, e così un solo cavallo porta a distanza un'intera famiglia. Soprattutto in occasione di festività, è facile imbattersi in questi gruppi di persone che vanno a discrete distanze, senza l'ingombro del veicolo, alla costante andatura dell'«ambio» o «portante» recando attraverso la groppa una capace bisaccia a due comode saccocce (*sa bertula*), ricolme di ogni ben di Dio.

È stato osservato, e l'osservazione risponde alla verità, che il sardo, pur usando le staffe ed essendo, in gene-

re, cavallerizzo abile, spesso monta a cavallo non servendosi di esse; balza in sella d'un salto o valendosi di qualche sporgenza; e più di una casa ha nel cortile o sulla strada presso la porta un sedile di pietra destinato a tale uso, chiamato *sezzidroxiu*, da *sezziri* (sedere) o *muredde*. Si tratterebbe d'una abitudine trasmessa di padre in figlio, dovuta all'uso delle bisacce, moleste per chi voglia montare da terra. Del resto anche gli antichi Romani non salivano a cavallo diversamente.

#### Nobili precedenti.

Ora questo modesto quadrupede, il quale, molte volte, non ha doti di prestanza fisica, ha titoli di nobiltà che risalgono molto addietro nei secoli. La razza cavallina sarda offre molte affinità con quella siciliana: di origine orientale ambedue, differiscono solamente



«NAMI» IL VINCITORE DEL DERBY SARDO 26 MAGGIO 1929  
A CHILIVANI.

in ciò che, mentre nella siciliana prevale il tipo africano su quello asiatico, nella sarda prevale il secondo. Però, a differenza del suo confratello siciliano, nel complesso il cavallo sardo è bello, di forme graziose, ben proporzionato. Erano celebri un tempo le mandrie di proprietà regia, di Paulilatino, della contessa di Bonivento, di Padrumannu, del duca dell'Asinara, di Mores, di Padria, della famiglia Dettori

L'antico Codice di Arborea consacra cinque capitoli al modo di accertamento della proprietà, alla vendita e all'affitto dei cavalli, ai cavalieri, ecc. Il Valery, nel *Voyage en Corse et en Sardaigne*, scrisse con entusiasmo del cavallo sardo, proclamandolo uno dei migliori. Così pure il Padre Bresciani, che ne fa una descrizione lirica,

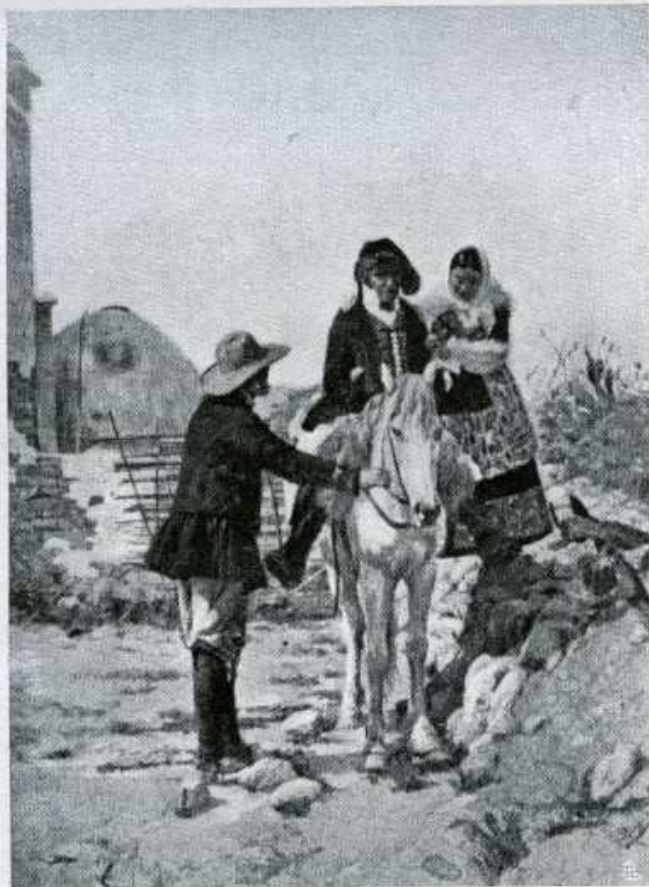


IL MILIZIANO A CAVALLO (DA UN DIPINTO DI FILIPPO FIGARI, NEL PALAZZO CIVICO DI CAGLIARI).

ed il Lamarmora, che ne mette sobriamente in evidenza i pregi. Re Carlo Alberto aveva sei ginetti sardi di rara bellezza, che egli prediligeva fra tutti quelli che popolavano le sue scuderie. Un numero stragrande di proverbi, in Sardegna si riferisce al cavallo.

#### La « Tanca Regia ».

Nella storia dell'allevamento equino ha una certa notorietà la Tanca Regia di Abbasanta. « Tanca » è un'espressione che in dialetto sardo significa, originariamente, estensione di terreno, chiusa o comunque cintata, e, in molti casi, podere. La Tanca Regia di Abbasanta era uno stabilimento statale per il miglioramento della razza equina, la cui esistenza risaliva ai tempi dei Re d'Aragona. Passò attraverso vicende assai diverse, ora in fiore, ora in abbandono. Alberto Lamarmora racconta, nel suo *Itinerario*, che quando vi si recò nel 1824, la trovò in grande decadenza. Basti dire che il soffitto della camera ove egli passò la notte

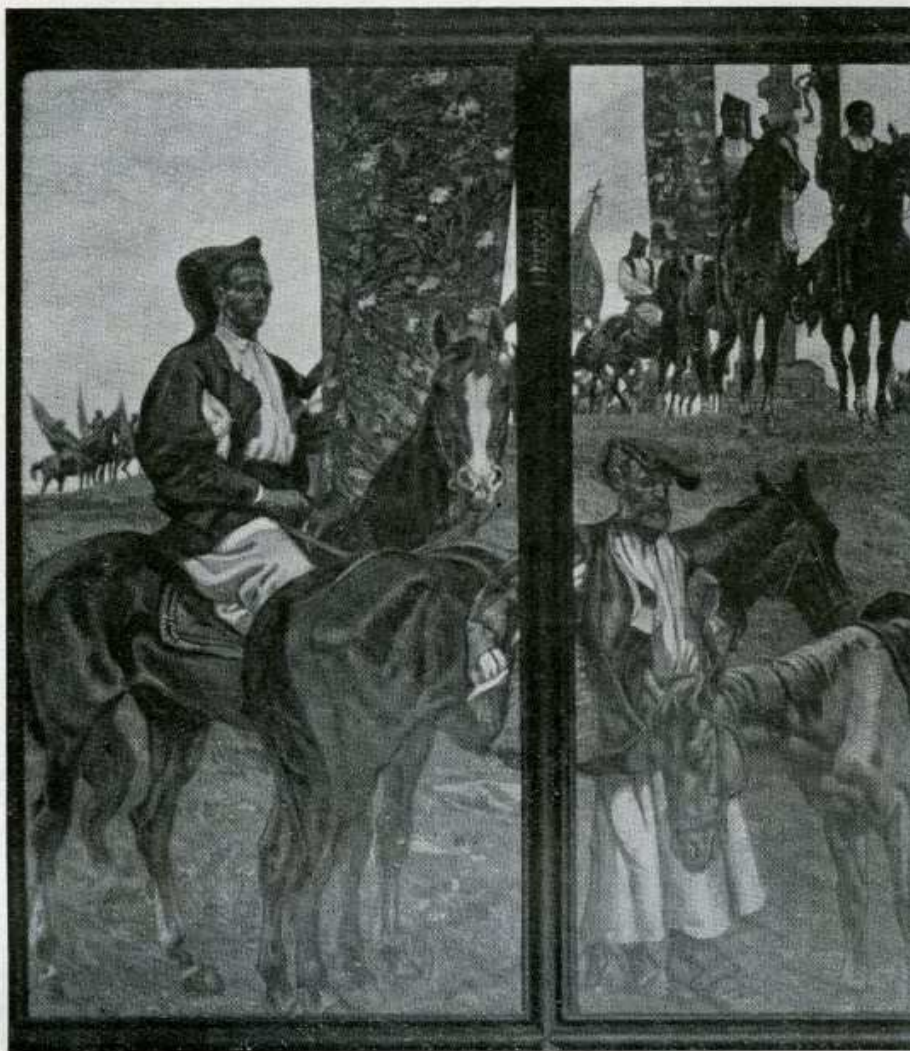


« LA PARTENZA » (DA UN DIPINTO DI G. B. QUADRONE).

era così mal ridotta che, dal letto, egli poteva divertirsi a contare le stelle. Nel 1829 vi accompagnava il principe di Carignano, e in quell'epoca la casa del direttore era così spoglia e priva di mobili che il principe fu ricevuto sulla porta e lo si dovette far sedere sulla banchina di pietra che stava all'ingresso. In tal modo il principe poteva formarsi un'acconcia idea della sollecitudine del suo Governo per uno Stabilimento così importante, sollecitudine che culminava nel fatto che, mentre sulla facciata facevan bella mostra di sé gli stemmi delle Case di Spagna e di Castiglia, non v'era traccia, invece, di quello di Casa Savoia.

Da Abbasanta il Deposito allevamento cavalli fu trasferito a Bonorva, comune che dista dal deposito, noto col nome di *Haras* di Burgos, 22 Km. di strada carrozzabile militare. Quest'Istituto ipotecnico governativo funziona con alternata fortuna da una ventina d'anni, e lo scopo della sua istituzione può così compendiarsi: in Sardegna, meglio che in ogni altra regione, lo Stato può — favorito dall'isolamento, che ostacola l'importazione di riproduttori privati — imprimere, con stalloni propri, alla produzione indigena quelle caratteristiche che meglio rispondono al fine che si è proposto.

I precedenti, le particolarità topografiche, climatiche ed agrarie consigliavano la produzione del cavallo militare: di un cavallo, cioè, sobrio, robusto, resistente, dotato come si dice in gergo ippico, di « coraggio », che accoppiasse a queste qualità quella di una discreta velocità: opera in gran parte di selezione, rivolta a trarre dall'isola stessa il fondamento essenziale della nuova razza. A Ozieri trovasi il Deposito Stalloni. Questo deposito sorgeva prima a Sassari, ma in omaggio ad un voto della Camera dei Deputati, che incitava il Governo a sopprimere gradatamente i Depositi stalloni del Regno, nel 1867 quello di Sassari era soppresso e i riproduttori venivano venduti all'asta pubblica. Però l'industria stalloniera privata si rivelò subito insufficiente, e, nel 1875 si istituiva un nuovo Deposito

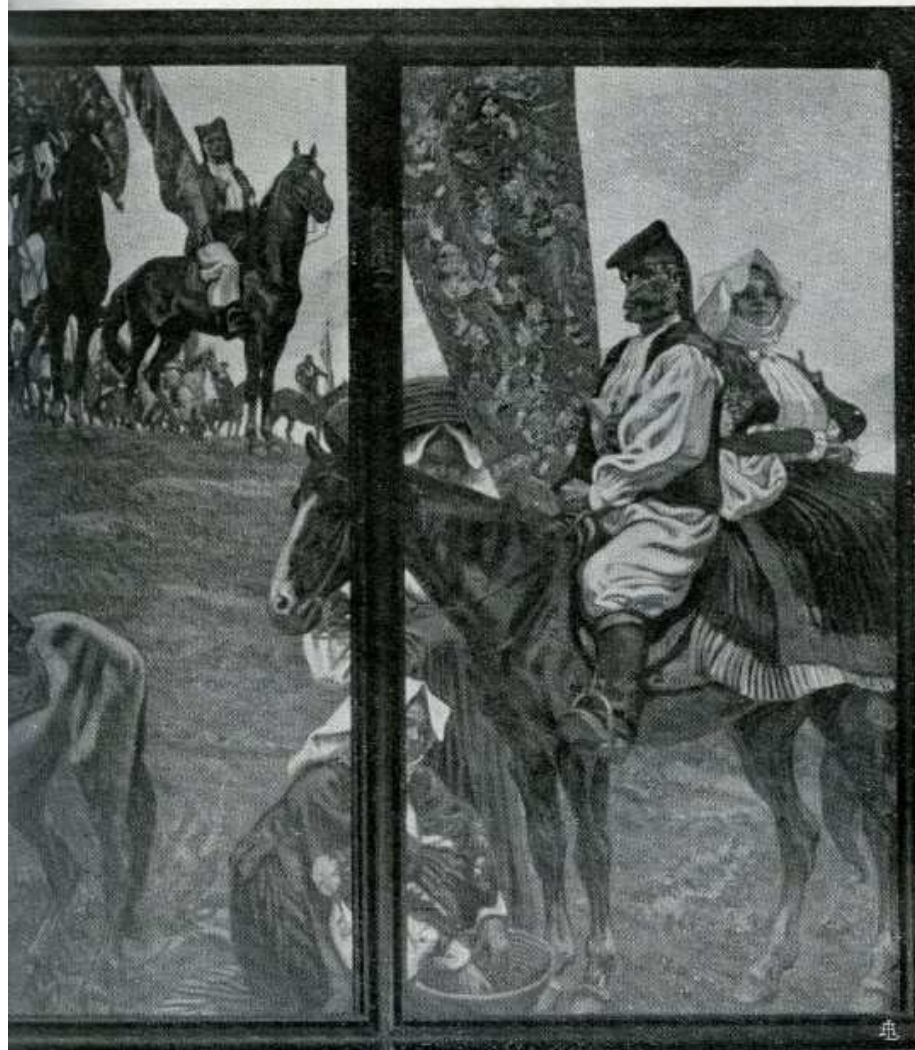


LA SAGRA DI S. COSTANTINO A DÉSULO (DA UN DIPINTO DI FILI)

ad Ozieri, inviandovi 14 riproduttori di razza orientale. Completava l'opera statale l'industria praticata con riproduttori appartenenti a privati e autorizzati all'esercizio della monta pubblica.

#### Le alterne vicende dell'industria ippica.

L'invio dei primi riproduttori erariali, fatto per lo più a casaccio, per ottenere con incroci un aumento della taglia dei prodotti, fu una delle principali ragioni del decadimento della razza. Ne venne una popolazione meticciosa, dai caratteri più disparati, in cui andavano sommersi i pregi della razza indigena. Si iniziò, una trentina d'anni addietro, un periodo di riparazione degli errori e delle trascuranze del passato. Gli effetti benefici di questo nuovo indirizzo apparvero subito nella grande Esposizione ippica di Macomer nel 1910, che offerse ai più illustri ippologi del continente, civili e militari, convenuti per l'occasione in Sardegna, nel magnifico materiale equino esposto, la ri-



FIGARI, NEL PADIGLIONE SARDO ALL'ESPOSIZIONE DI MILANO).

Per domare un cavallo selvatico gli si lancia al collo un nodo scorsoio e si tira la corda finchè la bestia, perduto il fiato, cade al suolo. Allora le si applica una cervice, unita ad una lunga fune e la si fa trottare finchè sia esausta e si adatti ad essere rinchiusa nella stalla. La cura degli esaurienti esercizi quotidiani, sotto il frequente stimolo della frusta, si associa a quella di un vitto molto parco. Quando l'animale è sufficientemente fiaccato, lo si accoppia ad un cavallo domato, montato da un cavaliere che lo trascina seco. In seguito il domatore monta il cavallo giovane, sempre legato a quello già domato, da cui a mano a mano lo si fa allontanare; dopo di che si passa all'altra fase, l'applicazione della briglia.

Si pensi che questi animali sono abituati a sopportare i periodi di lunga siccità, di caldo intenso, la molestia di miriadi di insetti nei mesi estivi, la torrenzialità delle piogge nelle altre stagioni, i freddi intensi delle notti invernali, la mancanza di nutrizione per la irregolarità della produzione, giacchè nei

prati invernali destinati a pascoli, mentre vi è erba ad esuberanza in primavera e sufficiente in autunno, manca nell'inverno ed è scarsissima nell'estate.

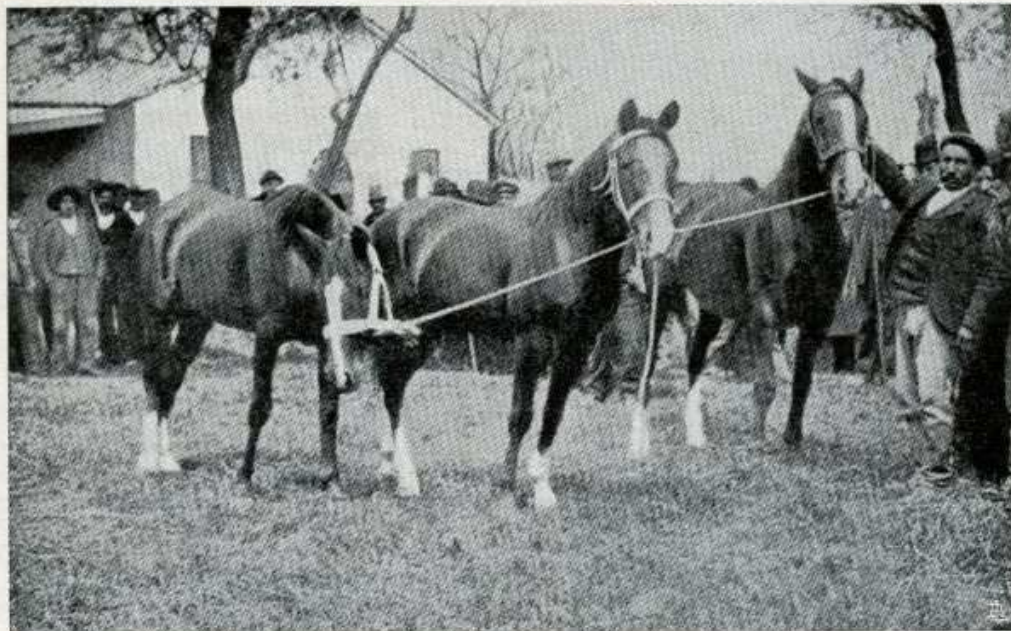
velazione dell'esistenza di un vero e proprio tesoro nazionale e determinò una corrente favorevole a vantaggio di un'industria promettente e per troppo tempo ingiustamente negletta.

Se notevoli progressi sono stati fatti in Sardegna, in questo come in tutti gli altri rami della produzione armentizia, l'allevamento, però, da molti ancora viene praticato in forme molto primitive.

Molti dei proprietari di cavalli destinati ad usi comuni li tengono allo stato semibrado. Le stalle in cui gli animali possono esser tenuti convenientemente non son diffuse quanto occorrerebbe. Non pochi li lasciano pascolare liberamente in campagna. Veramente l'espressione « liberamente » non è la più propria, perchè spesso per impedire che gli animali si allontanino troppo, li impastoiano ai piedi anteriori, o legano un piede anteriore col corrispondente posteriore, ciò che, a giudizio dei competenti, ha per effetto di ostacolare lo sviluppo della complessione e deformare gli appiombi.

« Leda ».

Quando si parla delle virtù e dei destini del cavallo sardo talora si rievoca il ricordo di *Leda*. È una citazione che risale ad oltre una cinquantina d'anni addietro, epoca in cui *Leda*, che fu la nonna o la bisnonna di quei resistenti cavalli e di quelle vivaci cavalle che oggi si producono nelle importanti riunioni ippiche di Sardegna, richiamò su di sè l'attenzione del mondo ippico italiano. Pochi « bipedi implumi » ebbero in Italia tanta simpatica notorietà quanto nel 1878 la grigia e nervosa cavallina sarda, montata dal capitano Paolo Salvi, già capitano degli Usseri Ungheresi, che compiva il percorso da Bergamo a Napoli, mille chilometri, in 10 giorni. A Napoli la vittoriosa cavallina veniva fotografata in tutti i modi ed



GRUPPO DI CAVALLE FATTRICI.

esposta al pubblico. Per aderire al desiderio della popolazione il Salvi dovette fare una passeggiata su *Leda* nel galoppatoio della Villa Nazionale. Non mancarono i banchetti, e nella sala della Società Zoofila Napoletana, al cospetto di autorità e rappresentanze, fu offerto un diploma di benemerenzza al Salvi e una medaglia d'oro alla cavalla. Il percorso effettivamente compiuto fu calcolato, a causa di erronee indicazioni, non di mille ma di milleduecento chilometri.

#### Altri ottimi risultati.

Del resto già la Francia, nella sua guerra per la conquista dell'Algeria, riforniva la propria cavalleria con larghi contingenti di cavalli sardi, perchè ritenuti i più adatti e resistenti per combattere in quelle infuocate terre africane; l'esercito aveva molto apprezzato la straordinaria fibra di questi animali e dopo la guerra del 1866, gli squadroni contavano ancora non pochi cavalli sardi, che, dopo aver fatto le varie campagne nazionali, erano ancora in gamba; e si che allora la cavalleria era prevalentemente « pesante ». Quali servizi possa prestare il cavallo sardo nell'esercito ce lo confermano più tardi gli ottimi risultati che da vari anni esso dava nel Reggimento Cavalleria Lucca, montato intieramente su cavalli sardi. Già i cavalli di questo brillante Reggimento, che figuravano nell'Esposizione Ippica del 1898, erano stati premiati. Anche nella guerra di Libia questi precedenti venivano confermati.

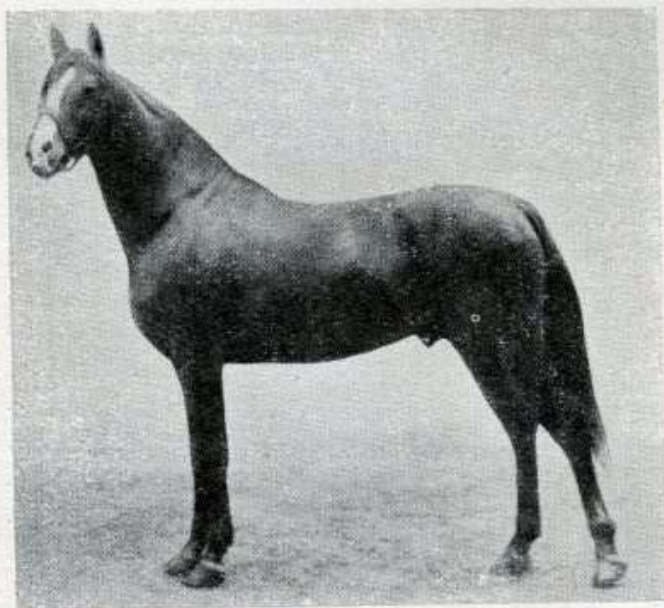
Più recentemente assai il campionato del cavallo d'armi era vinto da *Impero*, cavallo nato in Sardegna e montato da un sardo, il capitano Pinna dei Reali Carabinieri; in questa importante gara anche il secondo premio toccava ad un altro cavallo sardo. In complesso, su diciotto concorrenti, di cui diversi di grande fama e di altissimo valore, ben quattro premi toccavano ai non degeneri discendenti di *Leda*. Lo stesso Capi-

tano Pinna finalmente, sul cavallo sardo *Giulio Cesare* a Colonia (Germania) riusciva vittorioso nella gara internazionale Premio della Caccia, categoria di velocità, fra diciotto concorrenti.

#### Giudizi lusinghieri.

A favore del cavallo sardo esiste tutta una vera e propria letteratura.

Il Mantegazza ne parla da artista; egli scriveva che il sardo brilla in tutta l'estetica della natura e dell'arte quando è a cavallo e che è allora che la sua asciutta e bruna figura si accorda col suo vestito severo e pittoresco; che emergono la sua agilità, la sua forza, il



STALLONE PURO SANGUE ARABO, NATO IN SARDEGNA.

suo coraggio, la sua natura indipendente, selvaggia, avida d'aria e di libertà. Le sue virtù si sposano con quelle del suo destriero: son due creature fatte l'una per l'altra, che sommano insieme in un solo quadro, pieno di vita, le loro bellezze, le loro forze, vorremmo quasi dire i loro pensieri.

Il Fogliata, uno fra i più autorevoli giudici in materia, non esitava a proclamare il cavallo sardo il miglior cavallo da sella italiano.

Il Chiari, nel suo *Trattato di Ippologia*, dice che per attitudine a servizi militari il cavallo sardo può giustamente ritenersi emulo del cosacco. Ad esso, quanto al cavallo berbero, si adatta il proverbio: « muore, non invecchia ». Il Marchese Costa chiama senz'altro il cavallo sardo « tesoro nazionale ». Un altro competentissimo, il Grattarola, che sul posto ebbe occasione di sperimentare le qualità dei cavalli sardi, così parlava dei risultati dell'impiego fatto di questi — nelle manovre tenutesi nell'aspra Gallura — con animali di ogni età e sottoposti alle fatiche del campo senza alcuna preparazione, adusi da tempo ai più umili servizi, non esclusi quelli del tiro e della soma e che pure, in soli tre giorni, con un po' di governo della mano e un po' di avena si tra-



UN NOBILE CAMPIONE DEL PASSATO.



« LEDA »,  
UN'ILLUSTRE ANTENATA (DA UNA INCISIONE DELL'EPOCA).

sformarono in focosi destrieri. « Il cavallo sardo rivelò ancora una volta la sua resistenza eccezionale; portato a manovrare in completo assetto di guerra, con soldati non più abituati all'equitazione, in terreno faticosissimo fra le balze e i dirupi granitici del Limbara, dove qualunque altro cavallo che sardo non fosse sarebbe caduto fiaccato ed esausto alle prime esercitazioni, esso non ebbe nelle prove un solo momento di esitazione. Ovunque l'uomo seppe e poté arrampicarsi, lo raggiunse e sorpassò sempre vispo, sempre ardito, sempre pronto a nuovi sforzi ed a più ardui cimenti. Su creste impervie si vide delinearsi il nitido profilo di una vedetta vigilante e talvolta ancora cavalieri isolati e pattuglie avventurarsi al galoppo per pendii ed erte salite rocciose. Nelle stesse fasi decisive del combattimento, quando meno lo si attendeva, il minuscolo reparto di cavalleria apparve all'improvviso e caricò allegramente ». Ed erano animali che venivano dal basto, dall'aratro, dalla carretta !

#### La passione per le corse.

Abbiamo detto come in Sardegna le corse appassionino vivamente le popolazioni.

La passione per la corsa — scrive il Grat-

tarola — è così prepotente, che due cavalieri, ovunque si incontrino, spesso non riescono a sottrarsi allo stimolo che li spinge a stabilire, sull'istante, quale dei due cavalli sia il più veloce e quale cavaliere più gagliardo; e si lanciano pazzi e frementi alla conquista dell'oscuro primato. Nelle corse la collettività non si entusiasma per la bravura dei singoli: la borgata esulta al trionfo del cavallo, nato fra le proprie mura: tutti seguono e accompagnano con voti augurali il campione paesano e lo salutano plaudenti e festanti se riesce vittorioso. L'uomo non conta; l'entusiasmo è riservato all'animale, che ha saputo mantenere alta la fama paesana e ha onorato la collettività con la vittoria. La lunghezza del percorso varia secondo la località; il fantino è senza sella, senza staffe, con speroni e scudiscio; non adulto, ma bimbo. In genere suol rovesciare il capo all'indietro nella corsa e appoggia quasi la testa sulla groppa. I premi, un tempo, erano di solito panni o tagli di velluto che si esponevano precedentemente in luoghi bene in vista.

Questa passione dovrebbe essere confortante per i destini della razza, giacchè il valore del cavallo da sella si manifesta precisamente nell'esercizio della corsa. Occorre però che esso palesi in questo esercizio la potenzialità del proprio organismo.

Ma perchè le corse rispondano veramente a un fine pratico, quale è quello del miglioramento della razza, occorre siano disciplinate razionalmente, tecnicamente.

A che serviva, invece, fino a poco tempo fa, la passione delirante dei sardi per questi eser-

cizi? Una regione ippica importante come la Sardegna, che vanta tradizioni gloriose in materia di cavalli, non aveva un campo su cui esercitare un così utile ramo di sport. Le gare, se così si potevano chiamare quelle corse pazzesche su strade impossibili, si effettuavano senza regola nè disciplina, non servendo ad altro che a rovinare cavalli e cavalieri; nessuna, può

dirsi, esclusa, neanche quelle che si tenevano a Cagliari o alle porte di Cagliari, per le feste di maggio o per S. Maria Chiara, a Pirri, in cui i cavalli arrivavano correndo all'impazzata nel centro del paese, in mezzo alla folla, spesso con strascico di conseguenze sinistre per i corridori, per i cavalli, per il pubblico: qualcosa di simile alle famose corse di barberi di Roma. Le corse a pariglia, che si tenevano circa un secolo addietro nell'antica via S. Michele a Cagliari e cui si fece assistere Re Carlo Alberto, venivano descritte dal Lamarmora con vivaci colori. La via



LE CORSE DI CAVALLI NELLA VIA S. MICHELE A CAGLIARI  
(DALL'ATLANTE DELL'«ITINERARIO» DI ALBERTO LAMARMORA).

che oggi, diversamente sistemata nel piano stradale, si chiama via Azuni, è lunga circa 250 metri in rettilineo, larga 6 metri. Un tratto del percorso si compie in discesa assai ripida, l'altro in salita alquanto dolce. La pavimentazione dell'arringo era a «schiena d'asino» con ciottoloni ineguali. La corsa si faceva nel pomeriggio, a pariglie da tre fino a sei cavalli, montati da persone mascherate, di cui il merito, nonchè la sicurezza personale, dipendeva dalla forza e dalla destrezza del cavaliere nel tenersi in sella e dalla bontà del cavallo. I corridori, abbracciati gli uni agli altri sulla stessa linea, facevano partire di carriera i loro animali per andare a capo della strada senza rallentare la



DUE PREMIATI DEL DERBY SARDO DEL 1929, A CHILIVANI.

velocità e senza spostarsi dalle posizioni rispettive. Parecchie squadriglie si succedevano così e tornavano, per altre vie, al punto di partenza, per ricominciare di nuovo fino alla notte. Dei tamburini, sparsi a distanze diverse, avvertivano della partenza dei cavalli gli spettatori, che animavano con gesta e con grida ed applausi i cavalieri. Tutti prendevano viva parte alla difficoltà e ai pericoli che in certo modo essi condividevano, perchè, anche senza parlare degli spettatori della strada esposti agli incidenti più gravi, anche quelli delle finestre non erano al sicuro, qualche volta, dagli scherzi dei ferri dei cavalli, che arrivavano al secondo e al terzo piano delle case, con una violenza inaudita. Tale spettacolo, che toccava il massimo dell'attrazione negli ultimi giorni di carnevale, lasciava un'impressione di terrore sul forestiero che vi assisteva per la prima volta. Le corse a pariglia si ten-

nero ancora circa una diecina di anni addietro a Cagliari in una via piana, lungo la marina, nel cuore della città, e i cavalieri, diritti sulla sella o sulla groppa, sostenendosi a vicenda, facevano arditi esercizi di equilibrio e di acrobazia.

Che dire della famosa corsa di S. Costantino di Sedilo, quanto si vuole caratteristica, ma barbara? Specie di corsa o cavalcata che ha qualcosa delle fantasie arabe, e in cui i corridori, in numero di oltre un centinaio, si slanciano a corsa sfrenata per una strada scoscesa, in una vallata a mezz'ora di distanza dal paese, presso la chiesa gotica dedicata appunto a S. Costantino. Trovasi sul posto un monolite di pietra, mammellato, che la leggenda vuole sia il corpo pietrificato di una donna che avrebbe riso nell'assistere alla corsa...

Talvolta, un tempo, il cavallo veniva usato per la caccia al cinghiale. Basta pensare ai



ALTRA VEDUTA D'INSIEME DELL'IPPODROMO DEL « POETTO » A CAGLIARI.

luoghi in cui può rintracciarsi questa fiera per intendere quale destrezza e quale ardire dovesse spiegare il cavaliere nel guidare un cavallo in mezzo alle rocce e alle macchie e quale fiducia dovesse avere nell'estrema avvedutezza del suo animale.

### I nuovi destini dell'ippicoltura sarda.

Oggi le cose sono in gran parte mutate, e, si spera, beneficamente. Stabilito il principio che



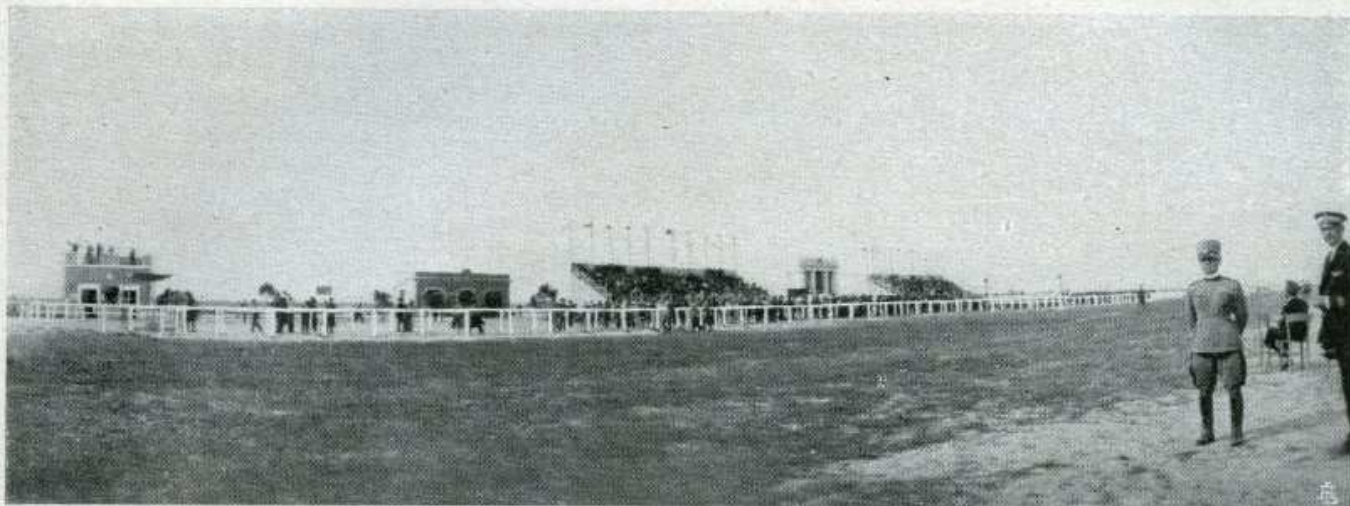
UN CONCORRENTE AL DERBY SARDO DEL 1929.

le corse servono al miglioramento della produzione, si dovrebbe indirizzarle razionalmente a questo scopo, con criteri rispondenti alle esigenze dell'industria, ad assicurare, fra l'altro, la produzione di un tipo determinato: un cavallo militare da sella, leggero, forte, solido, in cui la velocità sia un requisito da coltivare però senza compromettere le caratteristiche sostanziali e peculiari della razza, associata al requisito della resistenza.

Si riuscirà allo scopo? Si è sulla buona via? E in materia di incroci, dovrà risolvere il problema la preferenza data ai riproduttori orientali? E le direttive del Governo son tali da precisare il massimo dei requisiti necessari per la standardizzazione del tipo? E l'opera di selezione delle fattrici è tale da eliminare quelle cavalle che non rispondono alle condizioni volute?

Sono tutti quesiti che riguardano i tecnici e per cui le risposte, in ogni modo, da parte dei competenti potrebbero anche non essere concordanti. Ma ciò non esclude che lo Stato non senta il dovere di attingere per il suo esercito a questo prezioso vivaio che è l'isola di Sardegna.

La costituzione di Società per dare incremento all'esercizio della corsa in Sardegna è ormai, da qualche tempo, un fatto compiuto. Governo ed enti locali dedicano a questa iniziativa capitali e provvidenze. Due Ippodromi, uno a Cagliari e l'altro a Chilivani, si prestano egregiamente ad annuali riunioni. Qua e là ogni giorno, anche ad iniziativa privata, sorgono nuovi centri di operosità ippotecnica. Augusti rappresentanti della Casa Regnante assistono ogni anno alle gare ippiche. In una delle ultime Primavere Cagliaritane, il Re, la



VEDUTA D'INSIEME DELL'IPPODROMO DI CAGLIARI.

Regina e le Principesse Giovanna e Maria han dato il prestigio della loro presenza all'inaugurazione del nuovo Ippodromo di Cagliari, sull'incantevole spiaggia del Poetto.

Tutto ciò dimostra che la Nazione, che lo Stato non ignorano l'esistenza di una Sardegna ippica, nè il valore zootecnico e industriale dello splendido materiale equino isolano. Non ba-

sta. Occorre, con provvedimenti concreti, mettere l'Isola in condizione di cooperare al compito di sottrarre la Nazione, anche per questo ramo di produzione, ad una schiavitù dall'estero, che pesa sull'economia nazionale come un onere e come un pericolo.

**MARCELLO VINELLI.**



SCENA PASTORALE SARDA.

(fot. Renzo Larco)