

## LA MULA

La mula está enraizada en la profunda memoria de las regiones; durante varios siglos contribuyó a la integración de aldeas y pueblos y a desarrollar el tejido de las relaciones económicas y culturales. Ha estado presente en todo el movimiento comercial dinamizado por el proceso de colonización antioqueña que, a partir de la economía cafetera, creó mercado interno uniendo fincas, posadas, fondas, caminos, ríos, pueblos, centros de acopio, trilladoras, estaciones del tren, puertos y ciudades.

Durante todo el siglo XIX y buena parte del XX los comerciantes y empresarios encontraron en la arriería la base para las transacciones: recuas que transportaban alimentos, mercancías y maquinarias por toda la telaraña de caminos. Pero la mula es el animal más cotizado en la arriería con mucha ventaja sobre el caballo, el burro, la yegua y el buey. Además, para los caminos difíciles y peligrosos especialmente en invierno, los viajeros preferían la seguridad que ofrecía la mula.

Pero la mula no ha perdido vigencia. Todavía la vemos acompañando a los campesinos por fincas y veredas transportando carga para el mercado o viajeros para fondas y pueblos. Desaparecieron las grandes muladas y recuas pero seguimos escuchando los cascos de la altiva y maliciosa mula pisando firme por la arrugada geografía de nuestra patria.

### **Es un híbrido**

El cruce entre burro y yegua da como resultado la mula o el macho, la mezcla entre burra y caballo produce la mula roma. Esta combinación hace de la mula un animal muy peculiar: tiene la fogosidad y lealtad del caballo y la terquedad del burro.

Sobre lo anterior anotó el General Pedro Nel Ospina, expresidente de Colombia, que la mula es una síntesis admirable y precisó al respecto:

"En la seriedad del burro hay mucho de estúpido; la de la mula denuncia por el contrario, la más intensa malicia. Aquél parece distraído; ésta, cuando menos, preocupada..."

No hay noticia de que una mula haya malgastado su fuerza o su actividad en cosa inútil. Ni son muchos los casos en que haya errado el blanco al tirar una coza, y esto, cuando el caballo rara vez acierta...

Donde un caballo vacila y cae; donde se enreda y, con el ímpetu del susto, se sacude y desploma, la mañosa mula sale por las orillas sin correr, al parecer, peligro alguno. Son dignos de notarse el esmero y acierto con que ésta cruza por la noche los más difíciles pasos de nuestros caminos. Llega a la orilla; estira el pescuezo entre las espesa sombra, husmea, huele lodo, tiembla, se aquieta un momento, y luego, si el paso lo es, entra resueltamente y sale airosa... Cuando la mula se resiste a pasar, cuando ronca y quiere retroceder ¿quién será el bárbaro que insista? No hablo por supuesto de los borrachos, quienes tienen su ángel guardián especial para cuando van a caballo..."

### **La moda de las mulas**

Si bien las recuas de mulas especializadas en mover mineral y oro de las minas, fueron comunes durante el siglo XVII en las regiones mineras de Antioquia y en Marmato y Supía,

el verdadero auge data de 1820 con la independencia. Colonización, caminos, fundación de colonias y recuas de mulas hacen parte del mismo movimiento social y económico.

El auge de las muladas coincidió con las guerras civiles. En esta época los ejércitos en contienda miraban con entusiasmo las recuas que se movían por los caminos para expropiarlas en caso de pertenecer al partido político contrario.

La arriería se consolidó en muchas regiones del país cuando se fue imponiendo la economía cafetera, hacia 1900. Este año significó un nuevo auge de las recuas de mulas. La arriería fue importante no sólo por el papel en el mercado interno y en la integración del país sino en el proceso de acumulación de capital porque además de haber contribuido a amasar grandes fortunas permitió el ascenso social de personas que, que con dos o tres mulas, fueron acrecentando su recua por los excedentes que dejaba el acarreo de la mercancía.

### **Las mulas de los viajeros**

Uno de los factores fundamentales para el desarrollo económico y social del sur de Antioquia hasta Manizales, Quindío y Risaralda, fue la construcción de vías de comunicación. Estos caminos se ponían insoportables en invierno y los viajeros debían cabalgar confiando en la seguridad que ofrecían las mulas. Al respecto hay una clara descripción de uno de estos caminos, y de la destreza de las mulas, presentada por el escritor costumbrista Manuel Pombo, en su viaje de Salamina a Manizales en 1852:

"La mula se detuvo, vaciló y volvió la cabeza en diferentes direcciones, como buscando otra senda menos abrupta.

- Hum... dijo el jinete ¿esto lo bajará o lo saltará? Para lo primero está muy pendiente y para lo segundo muy alto.

- No le sugiera usted nada: deje que ella resuelva el punto bajo su responsabilidad.

La mula tomó al cabo su partido; reunió las patas y las manos y, procurando guardar el equilibrio, se dejó deslizar, estampando en su descenso una huella más bruñida aún sobre el resbaladero. El jinete agarró las riendas y se aferró de la grupa para no salir despedido por las orejas... ¡Sus!... en un segundo estuvieron abajo.

Cada uno de nosotros tuvo, a su turno, que hacer lo mismo.

Cuando todos estuvimos al pie del rodadero, nos detuvimos a contemplarlo."

### **La mula de los borrachitos**

Estos animales se acostumbran a sus dueños y conocen los lugares donde se deben detener para que entren a las fondas a departir con los amigos. Una buena mula pasa horas del día o de la noche, con silla y freno, aguardando a su amo para seguir el camino y si éste se duerme sobre su lomo lo lleva hasta la casa sano y salvo.

### **Había que mimarlas y contemplarlas**

Un buen arriero debía cuidar la mulada, el oficio no se improvisaba, se dominaba en un proceso que duraba varios años. A la mula había que mimarla. Toda la mulada recibía las atenciones de los arrieros. Por la mañana, desde las 5, se les daba cuido, caña y salvado con melaza; no podía faltar aguamiel preparada con panela machacada

En caso de que el animal tuviera mataduras o peladuras se trataba con cebo y con cal hasta que sanara. Era muy común el tratamiento con "heridol". Los bultos se protegían con una lona gruesa llamada encerado para resistir los intensos aguaceros. La carga pesada o especial se transportaba en angarilla que es un soporte de madera en V muy práctico para transportar caña. Cuando la carga era pesada o voluminosa como trapiches, campanas, estatuas, mesas de billar o tubería para acueductos, se utilizaba la turega o la parihuela. Para estos casos se empleaban dos guaduas o palos largos y redondos aparejados en dos mulas.

Era un agradable espectáculo para los campesinos dejar las labores cotidianas y observar las lentas y aperezadas recuas, dirigidas por el tilín-tilín de la mula campanera, con el sangrero, el caporal y los arrieros distribuidos a lo largo de la caravana, pendientes de los pasos malos y estrechos del camino, de la carga que no se ladeara y de las otras recuas que venían en sentido contrario.

Las mulas más consentidas tenían algo de la personalidad y modo de ser de los arrieros; la campanera y algunas preferidas llevaban letreros bordados en la frentera: "Adios mi vida", "Dios me guía", "Adios mi amor". Alguna portaba un espejito en medio de la frentera para que los arrieros se acicalaran antes de llegar a la fonda.

### **El modernismo las arrinconó**

Cuando el siglo XX empezó a meterse por toda la geografía fueron apareciendo nuevas formas de transporte. Por el desarrollo económico y social de las regiones surgieron el ferrocarril, los cables aéreos y las carreteras, por lo tanto las recuas se convirtieron en alimentadoras de estos sistemas modernos y lentamente fueron quedando arrinconadas.

Los arrieros comprendieron que el transporte a lomo de mula correspondía a un período en extinción. El escritor Tulio González dibujó esta etapa con mucha maestría y nostalgia en su cuento "El último arriero":

"Llegaron, pues, los primeros carros al pueblo y las muladas se dispersaron por Salgar y el Chocó; solamente Perucho Acebedo le metió la suya a la carretera, audazmente, con gesto de soberbia y poderío. Era el único que se atrevía, entre tantos, a desafiar la velocidad arrolladora de los motores con el paso tardo y cansado de la mula..."

De este modo, a mediados del siglo XX, las nuevas vías de comunicación impulsadas por la economía cafetera, la agricultura moderna y la industria, fueron estrechando la arriería y las recuas quedaron reducidas a transportar café, caña, papa y panela, de las fincas a las veredas, al pueblo o a la carretera y en jornadas cortas.

La mula disminuyó su participación en la economía nacional pero "no ha pasado de moda", sigue siendo un símbolo y una realidad. Se puede afirmar que hoy "es de mejor familia".