

CAPÍTULO VII

Jaime Lopera

DE LOS ARRIEROS Y SU COMERCIO

*Asno para el polvo,
caballo para lodo
y mula para todo.
--Refrán español*

Las actividades y proezas de los arrieros son una tradición que hace parte de nuestra historiografía, de nuestra literatura y de nuestras costumbres.

Los arrieros –también denominados “empresarios de a pie” en ese espléndido libro de Germán Ferro Medina que será citado varias veces en este capítulo- fueron, durante mucho tiempo, ese grupo de personajes casi legendarios, y muchos de ellos anónimos, que con su oficio le dieron a la colonización de occidente un perfil de comercio y de comunicaciones que no tiene igual en otras épocas¹.

En este capítulo veremos cómo los caminos de los arrieros son una sucesión de rutas mercantiles, de comunicaciones orales, de correos y negocios de toda clase. Las fondas, a las cuales podemos llamar el reposo del arriero, eran centros de transacciones de los arrieristas, de los caporales y de los peones, además de ser sitios de alojamiento y manutención. Ellos, con su indumentaria característica y los enseres de sus mulas, permiten ser visualizados aquí en torno a su quehacer, con los valores de honradez y puntualidad con los cuales se conocieron sus actividades por todo el país. El cometido de los arrieristas (los dueños de las recuas) y de los arrieros (los peones de a pie), tienen un significado formidable en todos los episodios que se vivieron en torno a la construcción del Eje Cafetero, como unidad económica y social cuya diferenciación se ha alcanzado con los años. En las diversas secciones esperamos lograr una representación de este papel que tantas satisfacciones le dio a la economía nacional.

REPRESENTACIÓN DE LA ARRIERÍA

Todos los caminos de Caldas, Risaralda y Quindío fueron atravesados por las rutas que llevaban a estos actores, de una región a otra, con sus cuentos, sus tradiciones y sus mercaderías. El papel individual de los arrieros, que viene desde la Colonia, con el tiempo dejó de ser un oficio artesanal, para convertirse en una pequeña empresa cuya complejidad se hizo aún mayor con el aumento del comercio entre los Estados soberanos, la navegación fluvial, los conflictos

¹ Los libros de Eduardo Santa (1993 y 1997) constituyen documentos valiosos para esta temática. El texto de Germán Ferro Medina, *A Lomo de Mula* (1994), está sembrado de muchos y valiosos testimonios: esta obra es una excelente orientación para conocer la subcultura de la arriería, en especial por los reportajes a personajes que vivieron y ejercieron como caporales y sangreros. En una posterior reelaboración de este primer libro, Ferro (2003, p. 1045 y ss.), reitera su idea de que la arriería prefiguró una clase de comerciantes que poseían su propia idiosincrasia como “empresarios de a pie”.

guerreros, el incremento de la minería y de las obras públicas, el transporte del café, y la conducción del correo, principalmente.

Una somera descripción de la arriería sirve para introducir este capítulo:

La arriería constituía un conjunto de hábitos, técnicas, rituales y saberes necesarios para el manejo de las recuas de mulas y bueyes destinadas al transporte de mercancías y, en especial, del café, para lo cual se utilizaba una amplia red de caminos de herradura, actividad que desapareció al coincidir con la construcción de los ferrocarriles y la llegada de los automotores”².

Esta representación es una espléndida síntesis de un tópico que ha gastado miles de páginas en la historia y en el folclor regional.

Muy entrado el siglo XX todavía se encontraban muchas familias de arrieros, ya vinculadas de manera permanente a las comunidades locales del Eje Cafetero, orgullosas de contar que se habían forjado con “la pata al suelo”, en esa faena de intermediación comercial que prestó un servicio de singular importancia económica en el marco de la colonización antioqueña. La figura del arriero ha sido, además, la de un personaje especial que complementa aquellos relatos que hablan de unos abuelos honrados y trabajadores quienes, con un solo apretón de manos, sellaban valiosas enajenaciones y compromisos. Por lo demás, hoy es el símbolo principal de la Federación Nacional de Cafeteros que, con Juan Valdez, representa la imagen del país en el exterior.

Arturo Escobar Uribe describió un cuadro notable sobre la arriería³ al señalar cómo esta actividad nació en forma simultánea con la extinción de los cargueros o silleteros, quienes recibieron muchas críticas por la crueldad que observaron los viajeros extranjeros que, como Humboldt, transitaron por el país. En realidad, los cargueros precedieron a los empresarios de las mulas que le dieron un nuevo aspecto al oficio de cargar personas y mercancías en la Colonia y en la República, como lo veremos adelante.

Alexander Von Humboldt afirmaba que las “personas acomodadas” tenían el hábito de andar a pie por caminos difíciles durante veinte días seguidos, pero que se hacían llevar “en sillas que se colocan los hombres a la espalda, pues el paso del Quindío no permite caminar montados en mulas”. Y añadía:

“no es sólo el paso por el Quindiu el único punto donde se viaja; en la provincia entera de Antioquia, rodeada de terribles montañas, no hay otro medio para escoger sino el andar a pie, cuando la robustez lo permite, o encomendarse a los cargueros... (...) En Chocó, Ibagué y Medellín es tan grande el número de

² Valencia y Agudelo, (2002), p.42.

³ Escobar Uribe, (1965), p.34.

⁴ Humboldt (1970), p. 25 y ss. La expresión “Quindiu” (con u) se conoce por primera vez en este escrito del científico alemán.

los jóvenes que llenan este oficio de bestias de carga, que a veces se cuentan filas de cincuenta a sesenta en el camino”⁴.

EL PRIMER GREMIO DE TRANSPORTES

Finalizada la etapa de los silleteros, en adelante y por muchos años, la arriería fue una actividad que contribuyó al desarrollo del comercio, la agricultura y la industria en nuestro país; fue el único y el mejor medio de transferencia de mercancías de todo tipo, a tal punto que se dice que los arrieros formaron el primer gremio de transportes en Colombia. Pero asimismo señaló caminos y orientó la construcción de la infraestructura vial del Eje Cafetero.

Antes de la creación del sistema de correos, reglamentado desde la Colonia gracias al ejemplo de los correos españoles, los arrieros también hacían el oficio de mensajeros puesto que llevaban, de aquí hacia allá, toda clase de correspondencia, no solamente de los empleados del Virreinato, sino también de los particulares. Más tarde, cuando se formalizó el sistema y se introdujeron los portes y las tarifas como monopolio gubernamental, los arrieros subcontrataban el transporte de correos para determinados trechos que las *carreras* (es decir, las rutas oficiales aprobadas) no incluían. Con el progreso de los administradores oficiales de correos, algunos arrieros se volvieron *trajinantes*, es decir, vendían y ofrecían mercancías de un lado al otro, pero también transportaban ciertas especies de correos por fuera del monopolio oficial. El número de arrieros que conformaban este oficio era elevado y mucho mayor que el de los plateros, carpinteros, herreros y otros artesanos. Camilo Botero Guerra, en un ensayo de estadística general del departamento de Antioquia publicado en 1888, calculaba que en 1869 había 1.318 arrieros antioqueños, cifra que había subido a 2.156 arrieros en 1883⁵.

LA REBELIÓN DE LOS ARRIEROS

Alfredo Cardona Tobón. Anécdotas

A principios de 1943 se dio al servicio la carretera que comunicaba a la población de Balboa con La Virginia. Para evitar el paso de los arrieros por la hacienda San Francisco, su propietario cercó el paso por la trocha de La Gironda.

Como el acto resultó arbitrario, los arrieros destrozaron las cercas y desafiaron a los hacendados por mucho tiempo, haciendo portillos, reventando las cuerdas y abriendo atajos, hasta que las autoridades se cansaron de tranquilizar a los rebeldes.

La batalla de La Gironda fue ganada por los arrieros. Pero ese triunfo fue efímero: al poco tiempo los arrieros Lisímaco Ramírez y Miguel Hoyos, sus líderes, se vieron superados por los camperos o jeeps que comenzaron a moverse por este territorio.

⁵ Citado por Poveda Ramos, (1981), p.92.

En otros países latinoamericanos, y por la misma época, también tenía importancia esta actividad. Se ha podido constatar que en otras partes se impusieron pautas tácitas en las relaciones de estos transportadores. Pero también las hubo explícitas: por ejemplo, hacia finales del siglo XVIII se hablaba de un reglamento de la arriería que se había establecido en el Virreinato de México, en especial en el consulado de Guadalajara, para definir las reglas del juego de esta actividad y promover “cuanto conduzca al bien común del comercio”.

En ese documento, que no tiene equivalente entre nosotros, se fijaba el plazo de entrega de mercancías transportadas a lomo de mula desde México hasta Guadalajara; el ajuste de fletes “*antes de prestar el servicio para que no existieran malos entendidos*”; se regulaban determinadas “*indemnizaciones en caso de que la mercancía se entregara con retraso*”; y se ordenaba que se llevara en el viaje a varias personas, armas y perros, “*para la defensa del cargamento en caso de asaltos*”

La actividad de la arriería, aquí y allá, era pues una institución que poco a poco comprometió inversores y capitales importantes en la actividad del transporte. Además, con el tiempo adquirieron cierta fuerza de presión: en algún momento los propios dueños de las recuas se enfrentaron a los comerciantes por el ajuste de las tarifas. Por ejemplo, en 1938 los arrieros hicieron un paro para solicitar a las compañías y empresas industriales de Manizales un reajuste de fletes. La *American Coffee y Co.*, no accedió a esta petición y de inmediato ordenó suspender, en represalia, las compras de café en los municipios de Salamina, Pácora y Aguadas.

DE LOS CAMINOS DE LOS ARRIEROS

La arriería tenía varios puntos de partida en relación con territorios del Eje Cafetero. Entre ellos: los puertos sobre el río Grande, donde llegaban los champanes con la mercancía de importación y desde los cuales salían con la mercancía de exportación (como el tabaco y el café), Arrancaplumas o Caracolí, Puerto Nare, Nus y Puerto Berrío.

En diferentes épocas de nuestra historia, en esos puertos se organizaban las partidas hacia Medellín, Manizales, Cartago y Popayán: a Manizales por el camino de Aguacatal, la Elvira o el Nevado; a Medellín por Sonsón; a Cartago por Ibagué y el camino del Quindío; y a Popayán por el camino de Guanacas que debía tomarse desde el sur de Neiva. Las fondas situadas en Damasco, la de La Aguacatala entre Manizales y Honda, la de El Roble entre Ibagué y Cartago, y la del camino de Moravia cerca de Fresno, son una muestra de aquellos episodios de la arriería que aún vale la pena recordar con interés.

Dada la importancia de las vías, algunos empresarios privados, comprometidos con altas inversiones en la minería del oro, se ocuparon de la construcción y el mejoramiento de los caminos, a cambio del derecho de cobrar los peajes y los pontazgos. Por ello se dice que la arriería en la provincia de Antioquia fue,

primero que todo, una hija de la minería de aquella región. Posteriormente creció al lado de las exportaciones cafeteras.

Es evidente que alrededor de la minería antioqueña –la más importante actividad económica de la época de la Colonia— se originaron nuevas relaciones comerciales y se tejió la red social de los mineros con los demás sectores económicos y sociales de la colonización. Los yacimientos auríferos, dispersos y en permanente movilidad, generaron asimismo las trochas, las rutas para la exportación del oro a Jamaica, las estaciones en el camino (fondas y posadas), los potreros para las bestias y las siembras para la agricultura de pancoger.

Preocupado por el crecimiento de esta actividad que desplazaba otras de igual importancia, uno de los virreyes españoles se quejaba, desde 1794, de que algunas personas preferían la arriería a la siembra de cultivos⁶, lamentando que se estuviese desperdiciando la tierra para la producción agrícola.

LAS FONDAS Y SUS TRANSACCIONES

Algunos arrieros empezaban sus actividades como subalternos o peones; después se iniciaban con unos pocos animales y poco a poco, aumentaban su patrimonio de semovientes⁷. En otros casos, varias personas se asociaban, unos aportando dinero, otros los animales, y los demás participando con su propio trabajo en virtud de lo que hoy se denomina socios industriales. En el Eje Cafetero se hicieron grandes fortunas bajo las características de esta última modalidad.

Aunque no existe todavía un estudio particular sobre el tema, se sabe que también se formaron compañías de diligencias ---con sus propias reglas y como verdaderos monopolios de carga---; y fueron ellas las que ayudaron a construir las fondas, los mesones y posadas cerca de los núcleos urbanos por donde pasaban. Como es obvio, los monopolios del transporte arriero tendieron asimismo a controlar el correo y la recaudación de los derechos de peaje y de las garitas. La llegada del ferrocarril y de los automóviles fragmentó estas ventajas al iniciarse el siglo XX.

Por su parte, el papel de la fonda era el de “único intermediario comercial: el comprador, el vendedor y el prestamista”. Ésta era el “eje de la comunidad que luego, al disolverse los vínculos semipatriarcales, se habrá de convertir en especulador y usurero”⁸. Como una oficina peculiar de transacciones, la fonda fue un sitio de encuentro para sellar compromisos, negocios, compraventas, y, en algunos pocos casos, llegó a servir como una zona de tolerancia para la prostitución disfrazada. Además, servía como hospedería, acopio de víveres y herramientas de ferretería.

Las fondas surgieron casi en forma natural. Todo comenzaba con unas partidas o recuas, y un tambo o refugio para descansar. Con una primera tolda y un

⁶ Ferro Medina, (1994), p.12.

⁷ En torno al origen de la palabra "arriero", el Diccionario de la Real Academia, edición 1991, dice que se deriva del latín *arre* que significa recua. Por su parte, el sustantivo arrierista denota generalmente «el que tiene determinada ocupación, profesión u oficio» como almacen-ista, period-ista, tax-ista.

⁸ García, (1978), p. 37.

potrero cerca, los paraderos de los arrieros y de las mulas se transformaban en una estación fija; luego se abría una tienda de víveres y cacharros, y pronto un hospedaje hasta que se le daba la figura de una fonda caminera. Este tipo de establecimiento en la vía cumplía ese papel de intermediario necesario entre el pequeño comerciante, el productor y la ciudad.

Las fondas fueron una institución donde, como se dice ahora, se socializaban las relaciones comerciales al tiempo que se intercambiaban comunicaciones y noticias.

Los fonderos eran proveedores de los bienes de consumo que requerían las recuas para sus itinerarios; asimismo, servían de alojamiento temporal para los arrieros y sus bestias. Al caer la tarde, en los pasillos de la fonda se jugaba a las cartas en la pausa del descanso, se contaban chistes y se rasgueaban el tiple o la guitarra con las melodías de entonces. Los fonderos creaban un ambiente social que le daba significado y solaz a los miles de arrieros, peones, viajeros, militares, y hacendados que transitaban por los caminos de la colonización.

LOS ARRIERISTAS, LOS CAPORALES Y LOS ARRIEROS

Alejandro López⁹, conocido estudioso de la economía del siglo XIX, clasificaba a los agricultores de entonces en tres grupos: los propietarios de tierras, los trabajadores manuales y los intermediarios, ubicados entre los otros dos. Los “arrieristas” (los dueños de las recuas) y los arrieros (los peones de a pie), constituyeron ese grupo especial de intermediarios del transporte que luego cambiaron de trabajo cuando, a medida que aumentaron su fortuna, los arrieristas se hicieron propietarios de haciendas ganaderas y de tierras cafeteras.

Varios tópicos se asocian con el oficio de la arriería. En primer lugar, el esquema de funcionamiento de las recuas.

Los propietarios –uno o varios- adquirían las recuas, también llamadas “partidas”. Contrataban a un mayordomo o caporal a quien le confiaban la administración de la recua, con tres o más arrieros y un “sangrero” encargado de preparar la alimentación, llevar el botiquín de primeros auxilios y levantar las toldas. Con ese tipo de jerarquía, eran los propietarios arrieristas quienes conformaban las partidas y, dependiendo del número de bestias o de carga, conducían ellos mismos su propia recua de lado a lado.

En cuanto el propietario arrierista encabezaba las jornadas de transporte, su papel se confundía con el del caporal quien era, al fin y al cabo, el jefe de la partida. Cuando el propietario no viajaba con sus recuas, el caporal hacía sus veces y asumía todas las tareas que hoy se entregan a un gerente. Bajo sus órdenes estaban el sangrero (encargado de algunos oficios administrativos) y los peones que movían los bultos de carga, arriaban los animales y realizaban los oficios duros de la jornada. Este caporal elaboraba los contratos de carga, hacía el cobro de las facturas, la entrega de la correspondencia y el balance de actividades al final de la jornada, por lo general en el domicilio particular del dueño arrierista en alguna población importante de la ruta.

⁹ López, (1976), pág. 75.

Durante la época de la Conquista, los capitanes ejercían el oficio de abrir trochas y caminos y recibían el encargo de trasladar la vanguardia de las tropas (v.g. el caso de Álvaro de Mendoza, al servicio de Robledo).

En la Colonia los civiles empezaron a desempeñar el oficio en auxilio o remplazo de las autoridades gubernamentales de entonces. Más adelante, la arriería se fue transformando en una labor civil de hombres guapos, honrados y perspicaces, capaces de afrontar riesgos y peligros de toda clase, hasta llegar a ser más tarde una empresa de transportes que, como anotamos antes, enriquecía a sus dueños de una manera notoria.

En muchas ocasiones, los dueños de una recua recibían jugosos contratos gubernamentales para conducir y aprovisionar cargas oficiales, incluyendo el correo y suministros de guerra. Si los animales eran propiedad del gobierno, los arrieros servían de conductores y guías, a cambio de un estipendio. Pero en otros casos, la especialización tomaba otra modalidad: eran los negociantes de ganado quienes compraban los caballos, las mulas y los bueyes (incluso los aparejos) para alquilarlos a terceros y así dar forma a una nueva recua organizada que se ponía al servicio de los interesados. Del mismo modo, existía un oficio marginal que se denominaba los *rescatantes*, es decir, ciertas personas cuyo trabajo consistía en descubrir los animales perdidos en los caminos para devolverlos a sus dueños, o para comerciar con ellos por aparte, si fuere el caso.

No obstante, la naturaleza del oficio de arriero era muy exigente y variada. Entre otras actividades, necesitaba estar al corriente de las pesas y medidas -en especial las marcas de la *romana*-, saber dividir y multiplicar, calcular las horas por la posición de las estrellas o por las sombras del sol, deducir las circunstancias climáticas, elegir las sendas de paso, detenerse y proseguir a tiempo, y un sinfín de competencias. Pero asimismo había que tener buena memoria para poder transmitir las buenas y malas noticias que venían de lugares distantes.

El papel de comunicadores les daba a los arrieros ciertos atributos de ascendencia como portadores de buenas o malas noticias de sitio en sitio. En cierto momento de nuestra historia, antes de los correos oficiales, toda la red de decisiones del país se movía con ellos: los documentos, los libros, los archivos, los relatos verbales y las cartas personales que llevaban los arrieros de un Estado a otro, engendraban muchas de las medidas que tomaban los presidentes de los Estados, los generales, los jueces, los clérigos y los negociantes.

DE LOS MANDILES Y LOS CARRIELES

Vale la pena hacer una breve mención sobre la indumentaria y los aparejos de los arrieros. Los sombreros eran de ala ancha y copa baja, a menudo forrados de hules que prevenían los aguaceros y tormentas. Los *mandiles* o delantales eran de cuero o de lona, elementos indispensables para defender la ropa cuando se requería sostener los bultos al cargarlos. Del mismo material de cuero se acostumbraban la *cuadrilera*, que preservaba del roce de *reatas* y cabestros.

Para defenderse del frío o la lluvia, cada arriero llevaba su *mulera*, o su ruana para sitios fríos, que lo mismo le servía como manta o como colchón. En la cintura, siempre se portaba un templado machete de hoja ancha que tenía los muchos usos de esta herramienta de trabajo. (La ruana, las cotizas y las alpargatas fueron al parecer un aporte de los cundiboyacenses a la arriería). La mulera se utilizaba en especial en climas más cálidos, y era un distintivo tan reconocido como el carriel el cual era el símbolo más reconocido del oficio del arriero. Del inventario de los objetos que se portaban en esta cartera hay muchas versiones, pero una descripción de los objetos de un carriel típico es la que aparece enseguida:

EL INVENTARIO DE UN CARRIEL

- Unos naipes españoles
- Una camándula y un escapulario
- Una carta de la amada
- La cédula o el documento de identidad
- La libreta de reclutamiento
- La fórmula de un yerbatero
- Una barbera
- La contra para la culebra coral
- El mechero para los tabacos
- Una pezuña de la gran bestia
- Los dados trampeados
- El pañuelo raboegallo
- La navaja perica
- Un Cristo y una Virgen
- Tabacos y calillas
- Una aguja de arria
- Una aguja caponera o capotera
- Un congolo, o monicongo
- Una vela de cebo
- Unas cuerdas de tiple
- Un peine sacapiojos

*El carriel se elaboraba con fina piel de nutria, con guarniciones de hule negro y cuero rojo; tenía seis fuelles; una correa o tahalí para llevarlo al hombro; y una lengüeta para el pasador de la tapa. Los campesinos pobres compraban unos carrieles más baratos que se hacían de cuero de “perro negro”.

LOS HATILLOS Y EL SOBERNAL

Al empezar el siglo XIX, se dio una incipiente industrialización en el Estado de Antioquia. Llegaron diversos tipos de maquinarias al país, que se transportaban desde Barranquilla por el río Magdalena hasta Honda, Nare, o Isalitas; y de aquí partían las muladas o recuas con destino a Medellín, Cartago, o Popayán.

Para llevar las cargas pesadas, los arrieros utilizaron un aparejo llamado *turega* que consistía en poner varias mulas amarradas a unos listones de madera, a manera de camilla, donde iban los bultos pesados. Por ejemplo, las campanas de la iglesia de Fredonia fueron transportadas desde Nare en tres *turegas* de seis mulas para la campana mayor que pesaba 35 arrobas; y dos *turegas* de cuatro mulas cada una para las campanas de 25 y 20 arrobas. Una planta eléctrica también se llevó de la misma manera hasta Carmen del Atrato donde recibieron a los arrieros con una tremenda fiesta cuando se encendió la luz.

Las cargas eran de dos clases: las propias del transporte de mercancías, y las cargas de los mismos arrieros para su acomodo y subsistencia durante el viaje. El hatillo o carga del auxilio del llamado sangrero (por lo general en unas bestias especiales que se llevaban de un cabestro o ronزال) contenía el “bastimento”, compuesto de carne, tocino, panela, chocolate de harina, bollos de maíz y el bizcocho “cerrero” y unos elementos para primeros auxilios durante el viaje. Como el medio de vida de los arrieros eran los animales de la recua, a estos se les vigilaba y alimentaba cuidadosamente.

Las recuas o “partidas” medianas constaban de entre diez a veinte animales (bueyes y mulas) cargados con los bultos (llamados tercios o “zunchadas”) donde iban los productos agrícolas como el café, y en los cuales regresaban telas, cobijas, mantas y hasta pianos, calderas y otros equipos para fábricas que se iniciaban. Las recuas grandes se formaban hasta con setenta animales, entre mulas, machos y burros, cuya tarea era trasladar tanto las mercancías y personas que venían del exterior, como las que se enviaban de un lugar a otro del país.

Las mulas cargaban un promedio de 150 kilos cada una (o sea, seis arrobas a cada lado), pero las largas jornadas deterioraban los productos a tal punto que se dieron muchos rechazos en los comerciantes del exterior. De allí nació la necesidad de levantar unas bodegas de almacenamiento, como las de Puerto Nare y de Islitas, en el río Magdalena, para albergar la carga de importación que iba para Medellín y Popayán, y la de exportación, principalmente del tabaco y el café, que enviaban las trilladoras a sus casas matrices en el exterior.

DE LOS ENSERES DE LAS MULAS

El aparejo principal de los animales era la *enjalma*. Ésta se manufacturaba con dos *bastos*, o cojines cuadrados rellenos de paja, con un lado forrado en costal de cabuya y liencillo blanco; sobre esta tela se colocaba el *sudadero*, o cuero del mismo tamaño. Los accesorios de la *enjalma* eran: el *pretal* para amarrar delante del cuello; la *grupa* bajo la cola del animal; la *cincha* para el tórax, y la *retranca* para retener la carga en los descensos. La *lí*a era un lazo de cabuya para atar los bultos por pares, y enseguida se ponía la sobrecincha que remataba en un “garabato”; encima de los bultos atados se colocaba uno pequeño, llamado *sobernal*, destinado a llevar encargos especiales.

Sobre la *enjalma* también se instalaba la *angarilla*, fabricada en madera para formar una especie de silla que se ajustaba con una sobrecincha; de aquí se colgaba una madera larga denominada *rastra*, o unos cajones para el transporte

de graneles o de arena. En el caso de las *turegas* (utilizadas para llevar cargas grandes como pianos, pilas de cemento, campanas, y otros), también se emplearon para transportar la madera y las guaduas del bosque que se utilizaban en la construcción de las casas de los primeros poblados.

DE LOS APAREJOS DE LA MULA

- Un sudadero de vaqueta, previamente engrasado con sebo de riñonada.
- Una enjalma con sus bastos, pretal, cincha y retranca.
- Una tapa para la enjalma, de encerado o tela de cabuya.
- Una jáquima o cabezal de lazo para la cabeza de la mula.
- Una lía o sobrecarga, con su cinchón y garabato respectivos.
- Un encerado grande para cubrir la carga, y resguardarla de la lluvia y el sol
- El sobernal, para las cargas delicadas o especiales.

ARRIEROS Y HACENDADOS

La arriería atraviesa diversos momentos en su dinámica integradora. La sobrevivencia del oficio experimentó varios cambios de acuerdo con el avance de otros medios de transporte. Dice el historiador Poveda Ramos que, en el decenio de 1880-1890, la apertura del Ferrocarril del Pacífico permitió que casi todo el comercio exterior de Popayán y Cali se encausara por la vía del río Dagua y el puerto de Buenaventura. Y afirma:

“Los arrieros y comerciantes antioqueños que antes manejaban ese tráfico desde Honda, vía a Manizales, hasta el Estado del Cauca, perdieron ese negocio. Desmovilizaron sus capitales y los trajeron a Antioquia. Como las únicas oportunidades de inversión aquí eran las de la minería de veta, en ella pusieron buena parte de sus recursos financieros”¹⁰.

Los arrieros ricos invirtieron otra parte de la acumulación de capital en la adquisición de propiedades cafeteras, con lo cual los arrieros se volvieron importantes hacendados y ganaderos, iniciándose así una nueva clase de movilidad social. En algunos casos, como en el Quindío, la transformación se hizo de la arriería al cultivo de papa: ya acomodados, los paperos de esa región se bajaron a la ciudad y se involucraron en la vida social y las actividades políticas en los inicios del siglo XX.

La actividad de los arrieros permitió el acceso a nuevos bienes de consumo a los habitantes del Eje Cafetero, pero también inauguró un nuevo tipo de relaciones sociales: las que existen entre los arrieros-dueños, los caporales o administradores, y los peones de pie que conducían las partidas alternativamente de región en región.

¹⁰ Poveda (1981), p.107.

Debido a los elevados fletes que cobraban, los arrieristas, como se dijo antes, fueron acumulando mucha riqueza, a tal punto que los altos fletes parecen haber dado origen a la campaña por la construcción del cable aéreo entre Mariquita y Manizales: para derrotar la especulación de los arrieros.

En efecto, cuando las lluvias demoraban las recuas en el camino, con sus acarreos de víveres y alimentos, la escasez en el poblado hacía que, a su llegada, los arrieristas hicieran subir los precios de los artículos alimenticios ya fuese por acaparamiento, o por un aumento exagerado en el cobro de las tarifas que decían compensar los avatares del viaje. Así los arrieros fueron capitalizando sus ganancias para invertir las en otras tierras cafeteras y ganaderas e incrementar sus patrimonios.

LA LOMA APALANCADA

En los caminos de la arriería, la loma apalancada era una pendiente con troncos gruesos colocados de trecho en trecho en forma de escalones.

Solamente unos experimentados animales podían cruzar los camellones apalancados durante los duros inviernos. Pero los bueyes veteranos, que servían a estos propósitos, escaseaban en las recuas.

Poncho Franco salió una vez con un cargamento de tabaco desde Honda a Manizales. Más allá del páramo de Herveo se encontró con un sitio "empalancado" que el buey madriño, recién incorporado a la boyada, no quiso avanzar por nada.

Entonces regresó hacia Herveo, y armó campamento hasta cuando le trajeron desde Marulanda un buey veterano que, al colocarlo enfrente de la partida, le permitió al arriero Franco continuar su viaje de negocios.

LOS VALORES DEL OFICIO

Entre 1874 y 1914, al iniciarse la construcción de los ferrocarriles, el negocio de los arrieros parecía amenazar una crisis. Pero, como se sabe, las obras del ferrocarril duraron muchos años porque se trabajaba en forma intermitente por razones de presupuesto. En consecuencia, las recuas conectaban los tramos, lo cual hizo altamente competitivo el negocio de los arrieros en Santander, Cundinamarca, Antioquia y Cauca¹¹.

Como la conducta del arriero generó valores de honestidad que hicieron mella en el comportamiento social de nuestros habitantes, "*puesto que la palabra dada era ley para los contratantes*"¹², pasamos por alto este punto de vista en torno al examen de la sociología de la colonización (que convierte a los aforismos, las costumbres y los modelos de gestión de la arriería en paradigmas de cierto tipo

¹¹ Ferro Medina (1994), p. 32.

¹² Morales Benitez, (1997), p.30 y ss.

de proceder ejemplarizante para las nuevas generaciones), dado que ya existe mucho material de interpretación sobre la idiosincrasia de esta profesión u oficio.

La literatura y la poesía también se ocuparon de la arriería. Cuando los escritores costumbristas (como Carrasquilla) hablaban de aquella, se les hacía la boca agua al encomiar las peripecias de este oficio y se admiraban de los raros artículos que llevaban esos hombres: abarrotos, cacharros, jabones, artículos de tocador, peluches, rasos, cintas, plumas, flores de trapo, encajes, todos los tintes chillones, los adornos ostentosos, los abalorios y los collaretes que venían de Europa; los cretones, los algodones de bajo precio, las telas engomadas y demás “floripones” para el decorado doméstico.

Con esta enumeración, Tomás Carrasquilla daba cuenta de los aportes que los arrieros, comerciantes e importadores ofrecían a la formación de la cultura y al lenguaje de una región que poco a poco se incorporaba a los contornos de nuestra nacionalidad. La arriería se mostraba entonces como el vínculo entre el nuevo país y sus necesidades de modernización entre el siglo XIX y XX, hasta adquirir los elementos de leyenda que hoy contemplamos.

En conclusión, las diferentes facetas que se han presentado aquí en torno al oficio del arriero y al sistema de arriería, dan cuenta de la importancia que este oficio y este transporte tuvieron en el desarrollo de la economía del país. No obstante que el trabajo se ejercía por todo el país, la concentración de capitales mineros hacia la industria en Antioquia, y el fortalecimiento de los episodios de la colonización antioqueña le dieron a los arrieros una relevancia que abarca hasta los valores y sentimientos que esos hombres albergaban.

No es una casualidad que, en muchas ocasiones, se califique de paradigmático el oficio y las costumbres del arriero, como para destacar con ello un ejemplo de laboriosidad e integridad, que debiera expandirse en las tradiciones de los pueblos que vivieron bajo el influjo de este quehacer.

BIBLIOGRAFÍA

ESCOBAR URIBE, Arturo, *Sobre la Arriería*, Revista Vínculo Shell, Volumen XVII, # 127, Bogotá, 1965.

FERRO MEDINA, Germán, *A Lomo de Mula*, Ediciones del Banco Cafetero, Bogotá, 1994.

FERRO MEDINA, Germán, *Arrieros antioqueños: empresarios de a pie*; en “Empresas y Empresarios de Colombia, Siglos XIX-XX”. Comp. Carlos Dávila L. de Guevara. Colección Vitral: Editorial Norma, CEPAL, Universidad de los Andes; Tomo II, Bogotá, 2003.

GARCIA, Antonio, *Geografía Económica de Caldas*, Publicaciones del Banco de la República, Archivo de Economía Nacional, Bogotá, 1978.

GUADALAJARA, *Región de las Rosas*. www.guadalajara.net

HUMBOLDT, Alexander de, citado en *Viajeros Extranjeros por Colombia*, Siglo XIX, Carvajal y Cia., 1970, pág. 22 y ss. En cartas a su hermano Guillermo, de Cumaná el 16 de julio de 1799, y de Lima el 25 de noviembre de 1802.

LOPEZ, Alejandro, *Escritos Escogidos*, Biblioteca Básica Colombiana, Colcultura, 1976.

MORALES BENITEZ, Omar, *La Gesta de la Arriería*, Editorial Planeta, Santa Fe de Bogotá, 1997.

POVEDA RAMOS, Gabriel, *Minas y Mineros de Antioquia*, Departamento Editorial del Banco de la República, Bogotá, 1981.

SANTA, Eduardo, *Arrieros y Fundadores*, Alcaldía de El Líbano, Tercera Edición, 1997.

SANTA, Eduardo, *La Colonización Antioqueña*, TM Editores, Bogotá, 1993.

VALENCIA, Gonzalo Alberto; AGUDELO, Fabio Alberto, *Banca y Economía en Armenia y el Quindío 1929-2002*, Ediciones del Banco de la República, Armenia 2002.