

# CUADERNOS DE ECONOMÍA

ISSN 0121-4772

# 79

Facultad de Ciencias Económicas  
Escuela de Economía  
Sede Bogotá



UNIVERSIDAD  
**NACIONAL**  
DE COLOMBIA

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia.

**Usted es libre de:**

Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra

**Bajo las condiciones siguientes:**

- **Atribución** — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante. Si utiliza parte o la totalidad de esta investigación tiene que especificar la fuente.
- **No Comercial** — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.
- **Sin Obras Derivadas** — No se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.

Los derechos derivados de usos legítimos u otras limitaciones reconocidas por la ley no se ven afectados por lo anterior.



El contenido de los artículos y reseñas publicadas es responsabilidad de los autores y no refleja el punto de vista u opinión de la Escuela de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas o de la Universidad Nacional de Colombia.

*The content of all published articles and reviews does not reflect the official opinion of the Faculty of Economic Sciences at the School of Economics, or those of the Universidad Nacional de Colombia. Responsibility for the information and views expressed in the articles and reviews lies entirely with the author(s).*

---

# A LOMO DE MULA DE GERMÁN FERRO MEDINA

---

Ana Maria Gomez-Trujillo

## EL AUTOR

El bogotano Germán Ferro, en su libro *A lomo de mula*, describe las características del arriero: un actor clave para el desarrollo del comercio y la minería y en la consolidación del café como principal producto de exportación de Colombia desde la década del 30. Con el apoyo de Bancafé y el Fondo Cultural Cafetero, Ferro convierte su tesis de grado en antropología en este singular y valioso texto para mostrar la influencia de aquel hombre en las diferentes dimensiones de la cultura paisa y la economía del país.

**Palabras clave:** Café, arrieros, cultura, desarrollo, Colombia

**Keywords:** Coffee, muleteers, culture, development, Colombia

## INTRODUCCIÓN

El retrato de Juan Valdéz ha sido visto como ícono y símbolo del arriero paisa en el mundo. Esta caricatura ha contribuido a la creación y promoción tanto del café como de la imagen de Colombia en el exterior. Más allá de lo que transmite este reconocido personaje, el autor, a través de anécdotas y recorridos realizados por diferentes regiones del país, narra las peculiaridades del oficio de la arriería desde

---

A. M. Gomez-Trujillo

Ana Maria Gomez-Trujillo. Negociadora internacional, Magister en Negocios Internacionales y estudiante de Doctorado en Administración de la Universidad EAFIT. Docente de Negocios Internacionales en CEIPA Business School. E-mail: agomez@eafit.edu.co; ana.gomez@ceipa.edu.co.

sus mejores épocas hasta llegar al reemplazo de la mula por los camperos y camiones que arribaron con las carreteras y por el ferrocarril.

La mula fue, por muchos años, el único medio de transporte tanto de café como de cualquier otro producto que tuviera como destino el consumo interno o la exportación. La movilización de carga en recuas de acémilas convirtió a la arriería en la precursora de diferentes vías de comunicación en el país y en la actividad que contribuyó a definir la identidad regional y a estructurar la economía de Antioquia.

Con esta obra, el autor logra esbozar las razones del liderazgo de la región antioqueña sobre otras regiones del país, las cuales están directamente ligadas a la semilla cultivada por el arriero. Fue este personaje quien, a lo largo de sus trayectos, fomentó una cultura de comercio que permitiría abrir las puertas al desarrollo. El superar las dificultades, el deseo de salir adelante y la gratificación de cumplir con una labor son actitudes y procederes que predominan hoy en la mentalidad e identidad de las poblaciones de esta zona del país. Los antioqueños son gentes que, a pesar de las muchas dificultades que encuentran a lo largo de la vida, siempre encuentran la manera de solucionar a la brevedad sus problemas para continuar el camino.

## **REFLEXIÓN**

El libro realiza una descripción de la evolución del comercio en la región antioqueña, el cual le otorgó al país un poder de compra mayor que aquel que tenían pobladores de otras regiones del país. A partir de esta exposición, se logra ver cómo el arriero simboliza lo que actualmente se conoce como comerciante: aquel individuo encargado de transportar los suministros tanto para el consumo como para el desarrollo industrial.

Sin embargo, este mayor poder de compra, otorgado también por la minería y la ventaja en términos de desarrollo de la región antioqueña, se puede analizar como un factor generador de desigualdad entre los ingresos de los habitantes de las diferentes regiones del país, pues las ganancias de la comercialización de oro quedaban en manos de pocos y atomizados en una sola región. Estas desigualdades continúan en la actualidad; según la Gran Encuesta Integrada de Hogares realizada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en 2016, Antioquia representa el veinte por ciento (20%) del total de ingresos del país.

A lo largo de esta descripción, el lector encontrará en detalle la diversificación de productos transportados por las mulas. Aquel mecanismo de transporte conllevaba una peculiar organización y adaptación para la comercialización de las mercancías, las cuales determinaban el característico regateo de precios de flete, propio del antioqueño, y las diferentes maneras de acomodar los productos.

En relación con el plazo para el pago, contrario a lo que sucede en la actualidad, este se determinaba según la distancia recorrida y las condiciones climáticas. Tal sistema de fijación de precios tendría, probablemente, consecuencias en la forma

como se comercializarían las mercancías en los próximos años. De estas prácticas, surge también la documentación requerida actualmente en el comercio internacional: se logra notar que los grandes comerciantes requerían un documento o remisión en donde se especificaba la información de la mercancía y del arriero encargado de su transporte, lo cual lo hacía responsable de la misma.

Esta comercialización estaba caracterizada principalmente por la importación de bienes de consumo y textiles, los cuales sirvieron como base para el desarrollo de la banca y, posteriormente, de la industria cafetera; nuevamente con la arriería como intermediario en el proceso. El comercio, además, incluía otro tipo de productos considerados bienes de contrabando, como el tabaco y el aguardiente, los cuales eran muy rentables pero peligrosos, por sus efectos nocivos en las mulas y el riesgo propio de un producto ilegal; la comercialización de estos productos también fue precursora de la actual cultura “narco” destacada en la región.

En cuanto al mercado del café, el libro explica la, inicialmente, baja participación de la región antioqueña en este rubro, debido a las características geográficas complejas (suelos y montañas) que obstaculizaban la comunicación. Estas condiciones ocasionaron que la agricultura de la región se desarrollara con mucha dificultad y llevaron a que Antioquia no participara en las exportaciones agrícolas del siglo XIX, como la del cacao, y a que la región se especializara en productos como el oro, el cual no necesitaba condiciones específicas de la tierra, no era un bien perecedero y era más fácil de transportar.

A pesar de esto, la participación de la región en la producción cafetera logra aumentar hasta el punto de convertir al café como principal producto de exportación. Esta transición se debió en gran parte al destacado protagonismo de la mula como principal medio de transporte para conectar Antioquia con el exterior.

El auge de la industria cafetera entre 1898 y 1932 benefició a la región antioqueña. Simultáneamente, otras regiones del país experimentaban un crecimiento económico asociado a su especialización en la producción de otros productos agrícolas. Tal es el caso de Cundinamarca, con su protagonismo en la siembra de trigo y papa; Valle del Cauca, con la caña de azúcar; la Costa Caribe, con el algodón, y del Tolima, con el arroz. Esta especialización permitió que la producción agrícola del país no se concentrara en una sola región, contrario a lo que sucedió en Ecuador, en torno a la ciudad de Guayaquil (Gouset, 1998).

Así pues, el impacto de la región antioqueña en la industria cafetera permitió que su capacidad productiva se ampliara al punto de que aún hoy se note su liderazgo como región clave en la dinámica nacional. Asimismo, el crecimiento urbano y la aparición de otras industrias importantes en la región han contribuido a fortalecer su rol en la economía del país. No obstante, es importante reconocer que, la industria cafetera no representa el principal motor de crecimiento de la región en la actualidad (Arango y Lotero, 1990).

Después de presentar el desarrollo del comercio, el autor describe la labor de la arriería como una en la que se debían superar diferentes procesos que aseguraban

una adquisición de recursos y conocimiento suficientes para que aquellos hombres interesados se convirtieran en arrieros. Además, se expone el crecimiento dentro del gremio de arrieros; en este, existían una jerarquía y unas funciones claramente establecidas.

Adicionalmente, el autor ilustra cómo los campesinos antioqueños van configurando en su cultura la racionalidad económica que los convierte en propietarios de mulas, arrieros y, posteriormente, comerciantes. Este legado se ha logrado transmitir de generación en generación; como se evidencia, y aún sucede en la actualidad con muchas de las empresas familiares.

El arriero, un hombre de un nivel de educación bajo, ingenioso, recursivo y que suplía las necesidades de los pueblos que encontraba en su camino, dio origen a los valores y características propias de la cultura paisa, entre los que se encuentran su ética de trabajo duro, al abrir paso entre selvas y montañas; su persistencia, al pasar de ser trabajadores a ser propietarios de sus propias mulas; iniciativa, al convertirse en los primeros comerciantes de la región y detectar oportunidades de crecimiento económico, y emprendimiento, como el del “reconocido Pepe Sierra, quién siendo un campesino sin educación, se convirtió en el hombre más rico del país entre el siglo 19 y principios del siglo 20” (Solopaisas, 2016).

En el texto, se aprecia también el valor que esta cultura le otorga al trabajo, lo cual se manifiesta a través de la adopción de las mulas como herramientas de trabajo, el aprendizaje de técnicas de supervivencia durante los largos períodos de viaje, y el uso del machete y las herraduras, las cuales representan otras herramientas indispensables en la labor de la arriería. El arriero debía aprender a llevar consigo los diferentes elementos que pudiera necesitar en el camino: ropa, agujas, alimento y aguardiente, siendo este último fundamental para recobrar ánimos y fuerza, tal como ocurre hoy en día.

Además de los esfuerzos por resaltar la labor de las mulas y el papel de la arriería, el autor reconoce su decadencia debido a la aparición del ferrocarril y al interés en la industria de las nuevas generaciones, lo que conlleva a preguntarse sobre la migración del campo a la ciudad que influye en el escaso abastecimiento de alimentos en años venideros. Tal como lo manifiesta Londoño (2013), con la creación del ferrocarril y la construcción de carreteras, la primacía de las mulas empezó a desaparecer. Los nuevos medios de transporte permitieron unificar los espacios económicos y agilizar el intercambio de bienes y el desplazamiento de las personas entre diferentes regiones del país.

El libro resalta que, a pesar de las grandes bondades de la arriería y su función como impulsor de la economía, el desarrollo del oficio no fue una cuestión fácil; pese a la dificultad en los caminos, de las condiciones climáticas y de las largas jornadas, el trabajo de estos hombres requería de un gran conocimiento técnico y práctico que les permitiera cumplir con sus compromisos de recogida y entrega de productos, y de supervivencia tanto de las mulas como de ellos mismos durante el camino.

Los caminos y rutas de la época presentaban condiciones difíciles de acceso y de conectividad, las cuales fueron despertando interés entre diferentes actores tanto públicos como privados por mejorar las rutas de comunicación. Estos actores realizaban inversiones a cambio de tener propiedad sobre la tierra y derecho sobre el cobro de peajes, con los cuales continuaban el mejorando las vías en la región. Esta práctica se mantiene en el presente.

La construcción de la identidad y el sentimiento de “superioridad” de la cultura antioqueña son narrados como consecuencia de las mejores condiciones de las rutas antioqueñas frente a otras rutas del país. A lo largo de estas, el arriero iba forjando una identidad de liderazgo relacionada con prestigio, honradez y calidad en el trabajo; esta identidad se fortaleció con la inserción del ferrocarril en la zona.

En el mismo sentido, es posible analizar otras características de este grupo de hombres, las cuales sirven como fundamento de la cultura e identidad antioqueñas. Entre ellas, se encuentra la frecuente movilidad y búsqueda de progreso, que puede surgir del constante desplazamiento de arrieros en sus mulas buscando incrementar sus ingresos. Esta conducta refleja la racionalidad económica característica de esta región, cuya principal motivación fue, y sigue siendo, la conquista económica. Procurar la mejora de sus finanzas conllevó a que los paisas dejaran de lado temas como la política: aspecto que evitó el involucramiento de la región en guerras ideológicas y le permitió avanzar, más que a otras regiones del país, en la búsqueda de desarrollo.

Este hombre, de vocabulario vulgar y de poca participación en la Iglesia, aunque con respeto hacia la misma, es también presentado como un hombre sencillo, honrado y austero, que evitaba el derroche y tenía una profunda dedicación al trabajo. La figura del arriero refleja la idiosincrasia de los ideales y valores de los hombres paisas, caracterizados por su dedicación al trabajo e independencia. Sin embargo, su lado negativo puede relacionarse con su ideal machista, que se manifestaba en las comparaciones realizadas por ellos mismos entre la mujer y la mula, con su aprobación por el maltrato hacia las mismas y el estereotipo de la mujer como encargada de las funciones del hogar, que aún hoy predomina en el pensamiento de muchos habitantes de la región.

Finalmente, se puede destacar que la imagen del arriero es presentada por Germán Ferro Medina como el hombre característico de Antioquia, aquel que sirvió como elemento fundamental en el proceso de desarrollo de esta región del país al establecer rutas de comunicación y propiciar el comercio; y quien era, además, el encargado de abastecer todos los rincones del territorio con sus cargamentos. Tal como lo indica El Tiempo (1999), los arrieros fueron personajes importantes para el desarrollo del comercio en la región antioqueña; ellos mismos se designaban como una clase social dentro de la configuración de clases en la región.

Fue el arriero quien permitió conectar a Antioquia con el mundo, ayudó a consolidar el café como principal producto de exportación y complementó los trayectos que no podían ser cubiertos por el ferrocarril. A través de su labor, fue posible

otorgarle un liderazgo a la región en temas de desarrollo y conquista económica, aunque su importancia no termina allí. El rol del arriero constituyó no solamente un elemento importante en la configuración económica de la región, su legado, también, se extiende hasta el ámbito cultural; sus tradiciones, estilo de vida, creencias y expresiones prevalecen en la mente y en la vida de las generaciones actuales. La arriería, más allá de representar un medio de transporte, es símbolo de la religiosidad y de la antioqueñidad y su alegría, que, a pesar de la aparición del ferrocarril y las carreteras, su legado de historia aún perdura.

Es curioso analizar cómo un personaje sencillo, humilde y trabajador logra convertirse en el mayor símbolo de reconocimiento internacional de una nación influenciada, cada vez más, por costumbres y prácticas occidentales. ¿Cómo logra la imagen del arriero prevalecer en una sociedad que busca alcanzar los niveles de educación más altos y en la que solo unos pocos logran ocupar cargos de poder dentro de las grandes compañías nacionales; en una sociedad en la que la posición social es determinada por la acumulación de bienes y riquezas y en la que las personas con las características y estilo de vida de los arrieros son hoy en día desplazadas e incluso olvidadas por las instituciones nacionales?

El afán por conseguir dinero persiste hoy en la mente de muchos paisas, quienes, tal como los arrieros, soportan grandes cargas laborales con el deseo y el anhelo de obtener mejores condiciones y calidad de vida. En el mismo sentido, el constante movimiento y dinamismo del arriero en su búsqueda de dinero reflejan la racionalidad económica que se esconde detrás de las caras sonrientes de los hombres de esta región, pues su gusto por la adquisición de riqueza los sigue caracterizando. Tal vez, esta misma racionalidad ha sido la encargada de darle vida a algunas de las peores caras del narcotráfico y contrabando del país. Por su parte, las mujeres, quienes en la época dorada de los arrieros no pudieron ejercer labores fuera del hogar, viven hoy una nueva faceta, en la que demuestran su igualdad con el hombre y en muchas ocasiones, su superioridad frente a estos.

En palabras de Mónica Chiquito, en entrevista a Solopaisas: “los Arrieros (sic) son los verdaderos héroes Paisas (sic). Conquistadores de montañas, muy admirados y queridos en nuestra región. Ellos fueron los arquitectos de una identidad única, propia de nuestra raza, cuyas características se conservan en los Antioqueños (sic) actuales” (Solopaisas, 2016). Probablemente, la configuración de la cultura y la economía antioqueñas no serían las mismas sin la existencia del arriero, quien, sin imaginarlo ni buscarlo, logró generar un impacto a nivel regional, nacional e internacional.

Es importante, entonces, reconocer que más allá de la imagen de un campesino con su mula, como la representada por la tan conocida caricatura de Juan Valdéz, existe toda una historia de desarrollo, cultura y crecimiento de una región que fue escrita por un arriero a lomo de mula.

## REFERENCIAS

1. Arango, M. & Lotero, J. (1990). *La industria cafetera y el desarrollo en Antioquia 1970-1988*. Recuperado de <https://www.federaciondefeferos.org/static/files/Arango%20y%20Loterero%20-%20Industria%20cafetera%20y%20desarrollo%20Antioquia.pdf>
2. El Tiempo (1999). *Tras la huella del arriero*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-946476>
3. Ferro, M. G. (1994). *A Lomo de Mula*. Bogotá, Colombia: Bancafé
4. Gouset, V (1998). *Bogotá: nacimiento de una metrópoli*. Recuperado de <https://books.openedition.org/ifea/3252>
5. Londoño, J.E. (2013). *Vapores y ferrocarril en la configuración de una región económica, 1874-1974*. Universidad Icesi. Recuperado de [https://repository.icesi.edu.co/biblioteca\\_digital/bitstream/10906/68480/1/vapores\\_ferrocarril\\_configuracion.pdf](https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/68480/1/vapores_ferrocarril_configuracion.pdf)
6. Solopaisas (2016). *Arrieros somos: Historia de los verdaderos héroes paisas*. Recuperado de <https://www.solopaisas.com.co/arrieros-somos-historia-de-los-verdaderos-heroes-paisas/>

# 79

# CUADERNOS DE ECONOMÍA

# CONTENIDO

## ARTÍCULOS

- GIOVANNI ANDRÉS HERNÁNDEZ SALAZAR  
Heterogeneidad de los asociados, estructura de capital y rentabilidad de las cooperativas  
no financieras en Colombia 1
- SILVIA C. GÓMEZ SOLER, GLORIA L. BERNAL NISPERUZA Y PAULA HERRERA IDÁRRAGA  
Test Preparation and Students' Performance: The Case of the Colombian High School Exit Exam 31
- CÉSAR A. RUIZ  
Intervención pública y jurisdicciones en economías metropolitanas: una revisión teórica 73
- FLORENTINO MALAVER RODRÍGUEZ Y MARISELA VARGAS PÉREZ  
Bogotá-Región en el escenario OCDE. Prismas e indicadores de innovación 103
- ROGELIO VARELA LLAMAS Y JUAN M. OCEGUEDA HERNÁNDEZ  
Pobreza multidimensional y mercado laboral en México 139
- LEONARDO SANTANA VILORIA  
Arte como inversión: construcción de un índice hedónico para medir la valorización de arte colombiano  
en el período 1989-2015 167
- GIOBERTTI MORANTES QUINTANA, GLADYS RINCÓN POLO Y NARCISO PEREZ SANTODOMINGO  
Disposición a pagar por mejor calidad de aire ante la contaminación por emisiones industriales en Venezuela 191
- ANA L. BURGOS Y GERARDO BOCCO  
Contribuciones a una teoría de la innovación rural 219
- JAIRO HUMBERTO RESTREPO ZEA Y LAURA RAMÍREZ GÓMEZ  
Dos décadas de economía de la salud en Colombia 249
- ANDREA FLORES Y JUAN ARGÁEZ  
Pobreza, género y diferencias en la participación y ocupación en el sector informal en México 279
- MAURICIO GIOVANNI VALENCIA AMAYA  
Climate shocks and human capital: The impact of the natural disasters of 2010 in Colombia  
on student achievement 303
- KARLA MERCEDES LÓPEZ MONTES, BENJAMÍN BURGOS FLORES Y ALEJANDRO MUNGARAY LAGARDA  
Efectos de la apertura comercial sobre la demanda de trabajo en el sector manufacturero en México 329
- JUAN ESTEBAN CARRANZA ROMERO, CARLOS GIOVANNI GONZÁLEZ ESPITIA Y GIPSY ELIANA BOCANEGRA OCHOA  
Efecto de la actividad económica sobre la violencia homicida: nueva evidencia a partir de datos de panel  
en Colombia 355
- RESEÑAS
- ANA MARIA GOMEZ-TRUJILLO  
A lomo de mula de Germán Ferro Medina 389
- EGUZKI URTEAGA  
Frémeaux, N. (2018) Les nouveaux héritiers. París: Seuil 397

ISSN 0121-4772



9 770121 477005

79