

1. Las caballerías de los arrieros

Juan Miguel Rodríguez Gómez

«Permítaseme hacer un poco de glosa para aquellos nobles animales que durante siglos y siglos fueron para el ser humano sus más efectivos colaboradores. Vuestra participación en la puesta en marcha de este fabuloso “carro” llamado Progreso fue vital. ¡Esa fuerza irracional de la que podéis hacer gala fue mucho más poderosa que la del hombre para atacar empresas de tanta magnitud! Siempre estaremos en deuda con vosotras, ¡valientes y sufridas caballerías!». José Ferrer Altemir. 1983. Ferias de Barbastro. *Zimbel* 7-8: 22-23.

1. Arrieros y caballerías, una unión indisoluble

Obviamente, resulta imposible entender a los arrieros sin sus caballerías. Las llamadas bestias de carga constituyeron uno de los pilares fundamentales de la vida cotidiana hasta la generalización del ferrocarril y, especialmente, de los vehículos a motor. No solo resultaban indispensables en multitud de faenas agrícolas, sino también a la hora de acarrear grandes cargas. Mientras que en el transporte de viajeros se produjeron grandes avances a partir del siglo XVIII, con un notable aumento de los servicios de postas sobre ruedas y de diligencias, en el transporte de mercancías pervivieron las formas y usos tradicionales (Uriol, 1990). Aún cuando las nuevas carreteras, empezadas a construir a mediados del citado siglo, se concibieron con el propósito de sustituir el transporte a lomo de bestias de carga o en carros pequeños por transportes sobre ruedas en vehículos de mayor capacidad y menor coste, la realidad es que hasta bien avanzado el siglo XIX no se consiguieron mejoras generalizadas en el transporte de mercancías por los caminos españoles. En consecuencia, la energía proporcionada por los animales resultó vital para el transporte de alimentos. De hecho, en muchos lugares del Alto Aragón, el acceso en caballería siguió siendo el único factible hasta bien entrado el siglo XX, dadas las dificultades orográficas y las pobres infraestructuras para salvarlas.

En general, los équidos fueron los elegidos para la misión debido a su resistencia y velocidad. En este último sentido superaron ampliamente a su único competidor: los bueyes (Figura 1). La carreta (o yunta) de bueyes necesitaba caminos practicables (¡todo un lujo!) y aun así pocas veces avanzaba

más de dos o tres leguas diarias mientras que las caballerías recorrían hasta ocho portando sobre sus lomos las mercancías. Aunque en ocasiones se emplearon caballos para este menester, los grandes protagonistas fueron mulos y burros, particularmente en las zonas montañosas. Aunque se preferían los mulos (*machos*) para el transporte de mercancías y las mulas para el de personas, en la práctica ambos sexos se emplearon para el tiro y la carga. Estos animales eran muy apreciados para el transporte por terrenos abruptos, pues eran más resistentes y seguros que los caballos, animales con un mantenimiento más costoso y cuyo rendimiento dejaba mucho que desear en estas zonas.



Figura 1. Bueyero de Casa Raso, San Esteban de Litera.

Fuente: Somos Litera, Binéfar.

Fijémonos, en la opinión de Madoz (1845): «Nuevamente se ha creado un resguardo especial de la sal, compuesto de 40 infantes y 7 caballos, á las órdenes de un titulado comandante, que residen en Naval, como punto céntrico a los salobrerros de la provincia; á pesar de esto, pudiera la nación ahorrarse el gasto de los caballos, los cuales son inútiles completamente, en un país tan quebrado y desigual». Casi siglo y medio antes, la opinión del capitán Thierry, enviado por el ejército francés camuflado entre una caravana de arrieros *osaleses* con el objetivo de trazar un mapa con vistas a una posible invasión a través del valle de Tena, era similar: «no se puede transitar por él sin grandes dificultades con caballos, pero los mulos conducidos por arrieros y gentes que comercian con España se sirven de ellos en cuanto se funde la nieve (...). Los enormes precipicios que lo rodean y sus subidas y bajadas obligan a los jinetes [soldados] a desmontar [de sus caballos]. Por ello, a no ser que se lleven mulos, «solamente es transitable para la infantería» (Druène, 1951).

Pero, además, había muchos otros motivos por los que los mulos, en particular, se impusieron como animales de transporte por excelencia. Soportaban mejor el estrés, el calor y el esfuerzo físico, se reponían mejor tras una dura jornada de trabajo y eran menos susceptibles a los cólicos y otras enfermedades. Por si esto fuera poco, realizaban el mismo trabajo con una ración de comida y agua incluso tres veces inferior a la que requerían los caballos, y envejecían mejor.

La Tabla 1 muestra una comparación de diversas propiedades relacionadas con la aptitud al transporte de algunas de las principales especies animales que se han empleado a lo largo de la historia para este menester. La comparación fue realizada por el oficial británico Garnet Joseph Wolseley, quien llegó a ser el general en jefe del Ejército Británico (1895-1901). Su experiencia en lugares tan dispares como Chipre, Birmania, Crimea, India, China, Canadá, Egipto, Sudán o Sudáfrica, en épocas convulsas y en las que el transporte militar tenía que ser realizado forzosamente a base de animales, le concede una gran autoridad en ese tipo de valoraciones.

Tabla 1. Comparación de características relacionadas con el transporte entre diversas especies utilizadas con esta finalidad (Wolseley, 1869).

	Velocidad (millas/hora)	Carga (libras)	Carga de tiro ^a (libras)	Distancia de trabajo (millas/día)
Humano	2,5	40-80	120-150	4-8
Buey	2,2	160-200	300-500	4-6
Caballo	4	250-400	350	15-16
Mulo	4	150-300	500	15-16
Camello	2,5	300-600	1.000	20
Elefante	3,5	800-1.200	8.000	15-20

^aLa *carga de tiro* incluye la carga más el peso de un carro, narria, esturrazo o similar.

La vida *laboral* de los machos era prolongada: empezaba a los 4 o 5 años y los mejores ejemplares podían mantenerse en condiciones aceptables hasta que cumplían los 18 o 20. Atendiendo a su capacidad de carga, el macho se incluía en la categoría de las *caballerías mayores* (junto con el caballo) mientras que el asno se consideraba como *caballería menor*. La carga media capaz de ser trasladada a lomos por una caballería mayor era de entre 80 y 160 kg (6-12 arrobas aragonesas) mientras que los burros portaban cargas que, dependiendo de la calidad del animal, oscilaba entre 45 y 90 kg. Según los manuales y

reglamentos militares de los destacamentos de montaña, la carga máxima de un mulo era 180 kg. Se solía calcular que la mula podía soportar una carga equivalente a un tercio de su peso, mientras que en el caballo esta proporción se reducía a una cuarta parte. Habitualmente podían cubrir distancias de hasta 40 km en un día de marcha, aunque, bajo presión, podían llegar a ser mucho mayores. Por supuesto, la carga que podía portar una caballería dependía mucho de la naturaleza más o menos accidentada del terreno y de la distancia total del itinerario previsto (Ringrose, 1971).

A pesar de la mayor rapidez y rendimiento de los machos con respecto a los burros, algunos arrieros preferían los burros a los mulos, porque los primeros costaban menos de la tercera parte de un macho y porque, si salían muy buenos, meneaban casi los mismos quintales que aquéllos (Figura 2). Incluso en algunas ocasiones se formaban recuas mixtas de machos y burros. De hecho, se consideraba que un asno «*enganchado delante de un tiro de mulas, es un conductor excelente que sabe ganar a tiempo y con precisión las curvas de los caminos por accidentados que sean*» (Salvans y Torrent, 1959).



Figura 2. La capacidad de carga de los burros puede llegar a ser sorprendente. Zona andina de Perú en la actualidad. Archivo UCM.

Uncidas a carros y carretas, las caballerías podían transportar una carga media de entre 400 y 460 kg (32-37 arrobas aragonesas) (Figura 3); algunos transportistas de la época cifraban la carga máxima que podía arrastrar un mulo entre 700 y 1000 kg, descontando el carro (Sanz Egaña, 1955); no obstante, los carros tenían dos inconvenientes con respecto al transporte a lomo: una menor velocidad y, lo que es más importante, no eran aptos para todo tipo de terrenos.



Figura 3. El carro multiplicaba la capacidad de carga de un macho.
Archivo UCM.

La secular precariedad de España en todo lo referente a vías de comunicación, especialmente en zonas montañosas, representaba una barrera infranqueable para carros, carretas y otros vehículos de ruedas con tracción animal. Ni siquiera los caminos más transitados eran objeto de unos cuidados mínimos, por más necesarios que pudieran parecer. Resulta ilustrativa la siguiente reflexión de Madoz (1845), refiriéndose nuevamente al término de Naval, gran centro arriero del Alto Aragón: «*Antes de confluir los mencionados arroyos, hay sobre el uno un mal puente de madera para dar paso á la carretera, que desde Barbastro conduce á todo el Pirineo N. y N.E. de la provincia; muy útil sería el que en este camino tan concurrido, se proporcionase á los transeúntes la seguridad y paso de los afluentes, que es tan indispensable*». El estado en el que, poco antes, se encontraba una de las vías más importantes y concurridas del Reino, la que conectaba Madrid con Barcelona a través de Zaragoza, también puede darnos una idea de la situación en la que debían encontrarse el resto de las vías:

«De Madrid a Alcalá se computan siete leguas, aunque son cortas. En este trecho se haya, a un cuarto de legua de Madrid, el puente del Espíritu Santo sobre el arroyo Brañigal. A su entrada sobre la mano derecha se debe extender la manguardía de pocas varas para evitar la caída de caballerías o carruajes en el ribazo que da al arroyo. A la salida del propio puente se halla una cuesta pendiente y robada de las aguas que necesita igualarse con excavación dando a las aguas salida por zanjas laterales que vayan al Brañigal.

El paso de Canillejas se ha inutilizado por haberse caído un pontoncillo, y robada las tierras con las aguas ha formado un barranco que evitan los carruajeros haciendo un rodeo. Es precisa una cantarilla grande con una calzada que salve el barranco a su entrada y salida, e iguale el piso dando corriente a las aguas para que no roben más la tierra» (Rodríguez Campomanes, 1723-1803).

En resumen, no es de extrañar que todos los documentos y testimonios indiquen una clara predominancia de la carga “al lomo” para el transporte de mercancías por el Alto Aragón y un uso mucho más marginal de carros y carretas. De hecho, solo se beneficiaron de esta modalidad los últimos arrieros de Naval, ya en pleno siglo XX, cuando diversas circunstancias (como las grandes obras hidráulicas del sistema del Cinca) propiciaron la construcción y/o mejora de carreteras entre Barbastro y ciertas zonas pirenaicas. Otras zonas, como Sobrepuerto o La Solana, fueron infranqueables para los vehículos de cualquier tipo hasta que se deshabitaron.

2. Origen de asnos y mulos

Caballos y asnos salvajes se contaron antaño entre los herbívoros más abundantes de África y Eurasia. En la actualidad, sólo persisten siete especies y la mayoría se encuentra en peligro de extinción. Asnos y caballos se separaron de su tronco evolutivo común hace entre 3 y 9 millones de años. El análisis del ADN mitocondrial, que se transmite por vía materna, ha confirmado que todos los asnos domésticos proceden de dos especies africanas: el asno de Nubia (*Equus asinus africanus*), ya extinguido, y el de Somalia (*Equus asinus somaliensis*), en peligro de extinción (Figura 4). Según los científicos, el asno fue domesticado en el noreste de África hace al menos 5.000 años. La creciente escasez de agua en aquella época obligó a las poblaciones ganaderas a efectuar desplazamientos frecuentes para encontrar oasis y zonas de pastoreo para los animales. La domesticación del asno sirvió para transportar víveres, tiendas, personas y equipajes, y, a consecuencia de ello, favoreció los intercambios comerciales entre las diferentes poblaciones. Es decir, el asno era un animal *de albarda* antes de ser usado para el tiro. Curiosamente, y a diferencia del caballo, el asno está poco representado en el arte prehistórico. Sin embargo, se pueden observar representaciones que se remontan a más de 10.000 a.C. en diversos abrigos saharianos. En la Península Ibérica también están presentes (bien como presa de caza o como incipiente montura) en ciertos yacimientos como el Abrigo de los

Borriquitos de El Mortero (Alacón, Teruel). En otros muchos casos, no resulta posible la identificación inequívoca de un posible asno dado el esquematismo con que está tratada la figura animal.



Figura 4. Asno de Somalia, precursor de los burros domésticos. Archivo UCM.

Hasta la reciente época industrial, el asno ha sido un animal imprescindible en todos los territorios de la cuenca mediterránea por su facilidad de adaptación a las condiciones climáticas más adversas, sus pocas exigencias en cuanto a alimentación y su versatilidad como animal de carga y de labor (Figura 5). A pesar de ello, ha sido tradicionalmente tomado como ejemplo de torpeza y necedad. Así, en la paremiología, resulta difícil encontrar algún refrán que hable de sus virtudes y, sin embargo, son numerosos los que se vierten una opinión negativa del mismo: «*cuando el camino es corto, hasta los burros llegan*», «*burro que coces no diera, burro no fuera*», «*quien burro nace, burro muere*», «*el asno enamorado, muéstralo a coces y a bocados*», etc. De hecho, este animal ocupa un lugar tan privilegiado como poco envidiable en el bestiario simbólico egipcio: al dios Seth, el gran rival de Osiris, se le conoce por sus orejas de burro. Seth y, por asimilación, su servidor, el asno, simbolizan la sequía, la aridez, la tierra estéril, los celos, la hipocresía, el caos y la ausencia de dominio de las pasiones, por oposición a Osiris, el dios civilizador. Como señala Porras (2009), «*es extraño constatar la mala e inmerecida reputación de este animal, que, sin embargo, ha hecho grandes servicios al hombre realizando los máximos esfuerzos y resistiendo todas las privaciones y, con frecuencia, los malos tratos*».



Figura 5. Asnos (izquierda) y mulos (derecha), animales fuertes y polivalentes.
Archivo UCM.

El mulo, habitualmente denominado *macho* en el Alto Aragón, es el resultado del cruce entre el asno y la yegua (Figura 5). El animal resultante posee unas características propias (estructura, comportamiento, resistencia...) bien diferenciadas de las de burros y caballos, por lo que requiere un manejo específico (doma, alimentación, cuidados...):

«En términos generales estos híbridos presentan unos caracteres intermedios entre el asno y el caballo, estando tan admirablemente combinados que es imposible confundir estos animales con ninguna de las dos especies progenitoras.

El mulo ofrece una combinación de cualidades que lo hace preferible en diversas circunstancias al caballo y al asno. Combina la longevidad, sobriedad y rusticidad del asno con la talla y configuración del caballo, presentando una mayor potencia y energía. Su inteligencia es igual a la del asno y superior a la del caballo. Son duros, sobrios, resistentes a la fatiga, sufridos, de gran longevidad y poco aptos para la carrera. Se prestan muy bien al tiro y carga en toda clase de faenas y terrenos. Se habla mucho de su terquedad, tozudez u obstinación, pero poco de su inteligencia. Podrá sufrir malos tratos y golpes despiadados, pero no se amedrenta ni achanta como el caballo» (Salvans y Torrent, 1959).

Su producción se pierde en la noche de los tiempos, pero, en cualquier caso, siempre ha sido un animal muy apreciado en lugares donde el tipo de trabajo, el clima, la orografía y/o los pastos no eran propicios para los caballos. Entre sus funciones siempre ha destacado el transporte de cargas pesadas por

caminos de montaña. Por este motivo, han sido el vehículo ideal para arrieros, contrabandistas o militares.

El burdégano (o *macho romo*) es el producto del cruce entre un caballo y una asna (Figuras 6 y 7). Su producción siempre fue muy inferior a la de mulos ya que era menos resistente, más pequeño, más indómito y más frágil de salud. Sus orejas no solían ser tan largas, el cuello y los cascós eran más anchos, la crinera más abundante y, a veces, presentaba malformaciones en la mandíbula.



Figura 6. Burdégano con su madre. Archivo UCM.



Figura 7. Burdégano adulto. Archivo UCM.

El cruce de dos especies con diferente número de cromosomas (los caballos poseen 64 cromosomas mientras que los asnos tienen 62) da lugar a animales (mulos o burdéganos) con 63 cromosomas. Por este motivo, esta

descendencia casi siempre resulta estéril. Sin embargo, de vez en cuando se pueden producir algunas sorpresas (Figura 8).



Figura 8. Raro caso de una mula que tiene descendencia (Luque, Córdoba). *Mundo Ganadero*, 1942. Biblioteca de la Facultad de Veterinaria, UCM.

3. Un cuerpo adaptado a sus funciones

«El mulo, ahí donde usted lo ve, es uno de los animales mejor hechos que hay en el mundo: resiste las fatigas mejor que el caballo, aunque sea menos suelto de movimientos. ¿Ve usted el casco? Lo tienen pequeño y el paso lo echan rastro, y eso les da seguridad en los caminos quebrados, que muchas veces no sabe usted por qué peñas tenemos que subir (...). Luego, los mulos son de poco comer y, si se tercia, aguantan sin beber un día de fatiga. Además, fijese usted: tienen la espalda más derecha que el caballo y el lomo recto y son algo estacados de manos; vamos, perfectos para la carga» (Eslava, 2008).

3.1. Talla

Los asnos se suelen dividir en cuatro categorías en función de su talla: los grandes, que miden más de 1,30 m y a veces incluso más de 1,60 m; los

medianos, de 1,10 a 1,30 m; los pequeños, de 90 cm a 1,10 m; y los enanos, de menos de 90 cm. El peso oscila entre los 70 kg, para las razas enanas, a más de 500 kg, para los asnos grandes, como los de Poitou. La talla de una caballería se mide desde la cruz al suelo. La cruz está situada en la unión entre el cuello y la espalda, punto que corresponde a las primeras vértebras dorsales y que forma una pequeña protuberancia. Es un punto de referencia importante para colocar la silla de montar, la albarda u otros arreos (silla o arnés). Además, se trata de una parte particularmente sensible al roce, por lo que es importante montar bien el acolchado del arnés, la albarda o el sudadero de la silla.

En cuanto a los mulos y mulas, se obtenían tres tallas distintas según la morfología y la estatura de los reproductores seleccionados:

(a) *Mulo de carga*; es decir, destinado al transporte de mercancías: 1,40 a 1,55 m de talla, un peso de entre 350 y 450 kg y un perímetro torácico de 170 a 180 cm; tenía una conformación recogida, densa y próxima al suelo; así se facilitaban las operaciones de carga y descarga, y se lograba un mejor control de su centro de gravedad; dorso convexo, amplias articulaciones y buen casco; para la carga en zonas montañosas eran particularmente recomendables los mulos ligeros (145-155 cm; 350-375 kg).

(b) *Mulo de tiro ligero*: de 1,45 a 1,60 m, ágil, vigoroso y tan fino que a veces se consideraba un producto de lujo.

(c) *Mulo de tiro pesado*: más de 1,60 m, podía alcanzar un peso de 700 kg, y se utilizaba para la labranza y la tracción de diligencias.

3.2. Cabeza y cuello

Prácticamente todas las partes de los asnos y las mulas eran importantes para su función como medio de transporte. La cabeza y el cuello son muy importantes para el equilibrio porque con su movilidad modifican el centro de gravedad (Figura 9). La expresividad de la cabeza indica muchas cosas, desde tristeza y abatimiento hasta miedo o agresividad, pasando por docilidad, curiosidad o vigor. Las orejas, tan emblemáticas en el asno, son largas, puntiagudas y están recubiertas de pelos. Miden aproximadamente la mitad de la altura de la cabeza y contribuyen notablemente a la expresividad del animal: vueltas hacia atrás indican cólera, agresividad, o una actitud desafiante o de

defensa frente a la que hay que desconfiar; orientadas hacia delante, indican vivacidad, curiosidad y confianza. La orientación de las orejas, unido a un oído muy fino, permite al asno captar e identificar sonidos a leguas a la redonda... y reaccionar en consecuencia. Además, tienen una importante función termorreguladora.

Los ollares y el dorso del hocico han de ser espaciosos para dejar pasar correctamente el aire hacia los pulmones, como se observa cuando rebuznan (Figura 9). Su obstrucción, por acumulación de mucosidad y/o la presencia de sangre o pus, siempre es signo de un estado de salud preocupante. Los labios son, de alguna manera, equivalentes a las manos humanas, ya que están contienen músculos prensiles que permiten al animal seleccionar los alimentos.



Figura 9. La cabeza del burro, toda expresividad (izquierda). Ollares y rebuzno (derecha). Archivo UCM.

La boca y los dientes de estos animales resultan particularmente relevantes ya que, por una parte, es donde se coloca el bocado cuando se quieren montar o enjaezar, mientras que la evolución (erupción) y/o estado (grado de desgaste de marfil, esmalte y cemento) de la dentición permiten estimar su edad (Martínez Baselga *et al.*, 1909; Moyano, 1910). Como en todos los équidos, la fórmula dental del asno y del mulo adulto es (para cada mandíbula): 6 incisivos (2 primeros incisivos, pinzas o palas, 2 segundos incisivos o medianos y 2 terceros incisivos, angulares o extremos), 2 caninos (la

hembra, salvo rarísimas excepciones, carece de ellos), 6 molares y 6 premolares, lo cual representa un total de 36 dientes en las hembras y 40 en los machos. A veces puede haber un séptimo premolar. La presencia de caninos en las asnas suele indicar un alto riesgo de esterilidad. Las puntas que aparecen en los molares debido a un desgaste desigual debían limarse para evitar que causaran heridas. Las anomalías en la dentición son relativamente raras, pero pueden dificultar la correcta digestión de los alimentos y desembocar en trastornos digestivos. La persistencia de un premolar de leche por delante del primer molar adulto recibe el nombre de *sobrediente* o *diente de lobo*, y dificulta enormemente la colocación del bocado, porque al animal le resulta doloroso. Esta tara se puede remediar con la extracción del diente en cuestión.

La estimación de la edad de un asno o una mula a partir de la lectura de la tabla dental era un método comúnmente aceptado a pesar de su dificultad y de los numerosísimos trucos de los tratantes para alterarla; como se solía decir, «para conocer la edad de los animales hace falta abrir muchas bocas»; no obstante, las personas con gran experiencia podían determinar con relativa precisión el año de nacimiento de un animal (Figura 10; Tabla 2).

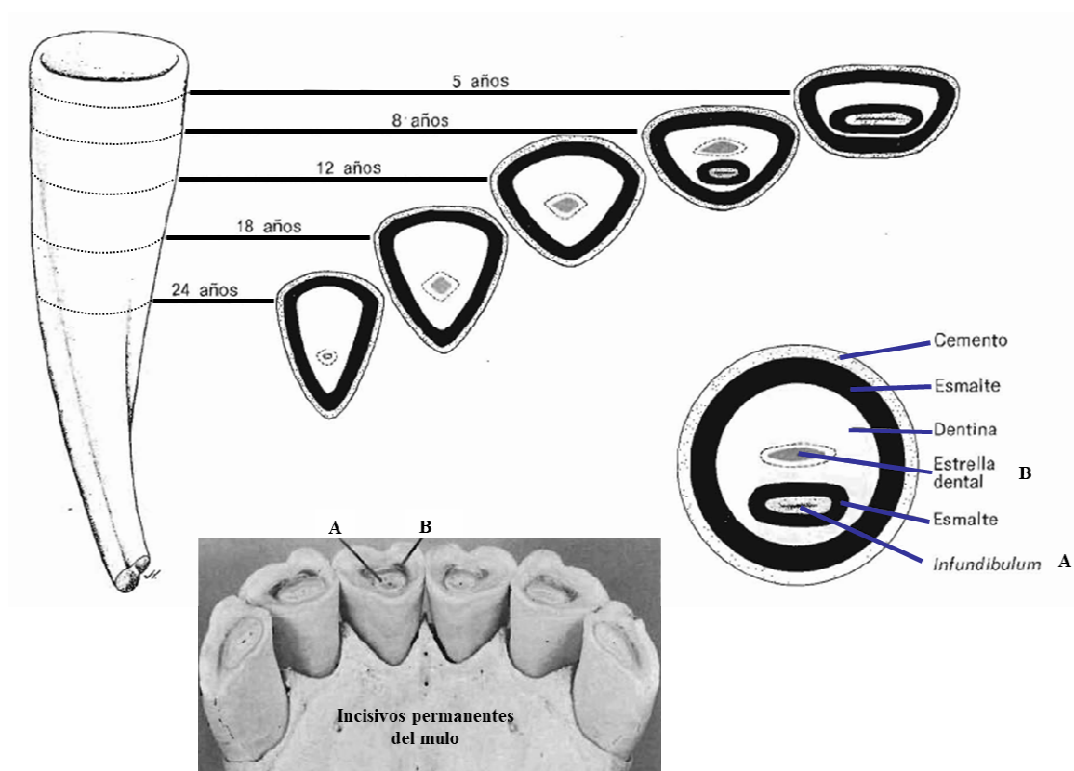


Figura 10. Relación entre la superficie oclusal de los incisivos y la edad del mulo. Elaboración propia.

Tabla 2. Periodos promedios de erupción de los dientes en mulos y asnos.

Dientes	Erupción
A) Deciduos (de leche)	
Primer incisivo	Nacimiento-primera semana
Segundo incisivo	4-6 semanas
Tercer incisivo	6-9 meses
Canino	-
Primer premolar	Nacimiento o primeras dos semanas
Segundo premolar	
Tercer premolar	
B) Permanentes	
Primer incisivo	2 años y medio
Segundo incisivo	3 años y medio
Tercer incisivo	4 años y medio
Canino	4-5 años
Primer premolar (diente de lobo)	5-6 meses
Segundo premolar	2 años y medio
Tercer premolar ¹	3 años
Cuarto premolar ¹	4 años
Primer molar	9-12 meses
Segundo molar	2 años
Tercer molar	3 años y medio-4 años

¹Los periodos dados para el tercer y cuarto premolares permanentes se refieren a los dientes superiores; los inferiores pueden erupcionar unos 6 meses antes.

Y es que conocer la edad de estos animales resultaba vital, especialmente en el caso de los machos:

«Nace un animal y aparece ante nosotros tangible y cotizabile un valor inicial, un pequeño capital, que se va formando siguiendo en sentido ascendente la curva de la vida. En esta época los animales son creadores de capital, pero la importancia de tal creación no es siempre igual; depende de la influencia de los procreadores (padre y madre), y del interés y conocimientos del explotador para conducir bien la lactancia, el destete y la educación. El capital aumenta hasta los cinco años, edad en que los animales son ó deben ser presentados al mercado, poseyendo educación adecuada y aptitudes para un servicio determinado. Cuando los animales llegan á esta edad, se justifica el precio elevado que alcanzan. Han atravesado la edad crítica, poseen el sùmmum de energías y vitalidad necesaria para los servicios que se le demanden. La conformación y la maestría con que realizan los diferentes trabajos, motivan siempre un sobreprecio. Es entonces cuando el comprador no repara en el sacrificio de 100 ó de 200 pesetas. Tiene el animal mucha vida por delante, y él compensará el pequeño sacrificio; como se dice

vulgarmente: del cuero salen las correas. Desde este momento tiene tendencias al descenso el capital, porque desciende la curva vital. Al principio lentamente, luego con gran precipitación. El animal que no ha redimido el dinero que costó, quizá muera dejando una pérdida. Quien compra animales viejos se expone á que mueran antes de haber retirado la prima de amortización» (Martínez Baselga et al., 1909).

3.3. Dorso y grupa

El dorso era otra parte importante para una caballería destinada al transporte. Cuanto más corto es el dorso, más fuerza transmite a las extremidades posteriores. Esta era, pues, una característica especialmente buscada en el asno y en el mulo, tanto si estaban destinados al tiro como al baste. Por otra parte, un dorso ancho garantizaba una buena amplitud torácica, de lo que se derivaba una buena capacidad respiratoria y, en consecuencia, una alta resistencia (Figura 11). Se prefería el dorso «*ligeramente arqueado, por ser más resistente según el mismo fundamento físico de los puentes*» (Salvans y Torrent, 1959), de tal manera que el dorso convexo recibía el nombre de *dorso de mula*. En contraste, un dorso cedido o ensillado podía ocultar dolores perjudiciales para la tracción de carros o el transporte de cargas pesadas *a lomos*.



Figura 11. Buena conformación del dorso y grupa de una mula de tres años, propiedad de Adolfo Calvo, Santa Eulalia (Huesca), 2º premio en la Feria Internacional del Campo, Madrid (1953). Biblioteca UCM.

La grupa es el punto mediante el cual se transmite toda la fuerza del asno o del mulo por efecto de palanca entre los huesos y los músculos coxales y los del fémur. Realmente, la articulación coxo-femoral constituye la base de la locomoción, de tal modo que, en términos automovilísticos, se podría decir que

los équidos tienen tracción trasera. En consecuencia, se buscaba que los animales dedicados a la carretería o arriería tuvieran la grupa larga, ancha y musculosa.

3.4. Extremidades

La extremidad anterior está formada por el brazo, el codo, el antebrazo, la rodilla, la caña, el menudillo, la cuartilla, la corona y el pie. La integridad de los músculos y de los tendones es fundamental para una buena locomoción. Al comprar un asno o un mulo, había que confirmar la ausencia de hinchazones o vejigas en las articulaciones y de higroma (tumefacción en el codo llena de líquido sinovial). En ocasiones, los asnos presentaban una pequeña excrescencia córnea (*espejuelo*) en la cara interna del antebrazo, cuya presencia era natural y que representaba el vestigio de un dedo ancestral. El espejuelo era mucho más pequeño o estaba ausente en los mulos.

La extremidad posterior está integrada por la nalga, el muslo, la babilla, la pierna, el corvejón, la caña, el menudillo, la cuartilla y el pie (Figura 12). El corvejón funciona como un verdadero muelle para propulsar el tren trasero hacia delante. Las taras que se encontraban con más frecuencia en esta zona eran el esparaván (tumor en la parte interna e inferior del corvejón de los solípedos, que, si llega a endurecerse, produce una cojera incurable), el garbanzuelo (enfermedad de los flexores de las piernas, que hace que el animal levante las extremidades como si se quemara y que a menudo va acompañada de un tumorcillo duro, externo al corvejón), el lerdón y las deformaciones óseas, como la sobrecaña (hipertrofia resultante de una actividad excesiva de formación ósea del periostio).

La integridad de huesos, músculos, tendones y ligamentos de ambas extremidades era fundamental para una buena locomoción, un buen equilibrio y una posición correcta. Para asegurarla, las extremidades debían estar en perfecto aplomo. Se entendía por *aplomos*, la dirección más adecuada que debían guardar las extremidades con relación al suelo y al cuerpo del animal. La dirección podía ser favorable (normal) o defectuosa (perjudicial) para el equilibrio del animal y la ejecución de sus movimientos, de tal manera que se decía que una caballería estaba bien o mal aplomada. Ciertas deficiencias imposibilitaban o desaconsejaban el empleo de los animales afectados para el

transporte o el tiro. Para la determinación de los aplomos, se utilizaban diversas líneas imaginarias (*líneas de aplomo*), dependiendo de si la persona que iba a determinar los aplomos estaba de frente, de costado o por detrás del animal (Figura 13). La apreciación de los aplomos se realizaba en terreno llano y requería experiencia (Martínez Baselga et al., 1909; Moyano, 1910).

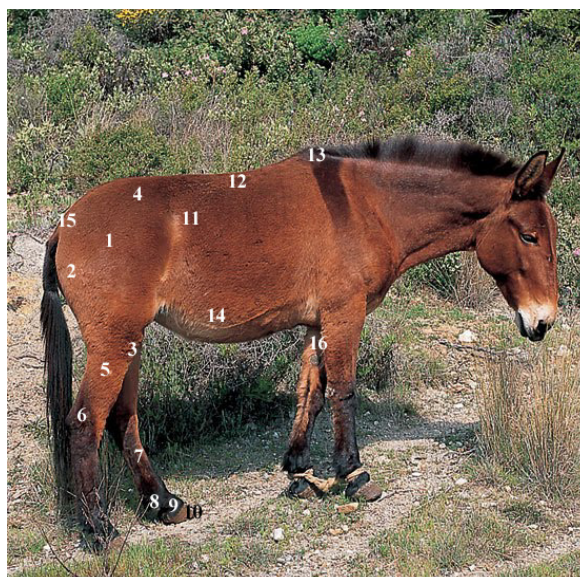


Figura 12. Partes de la extremidad posterior de un mulo. 1: muslo; 2: nalga; 3: babilla; 4: grupa; 5: pierna; 6: corvejón; 7: caña; 8: menudillo; 9: corona; 10: pie; 11: ijar; 12: dorso; 13: cruz; 14: vientre; 15: base de la cola; 16: espejuelo.

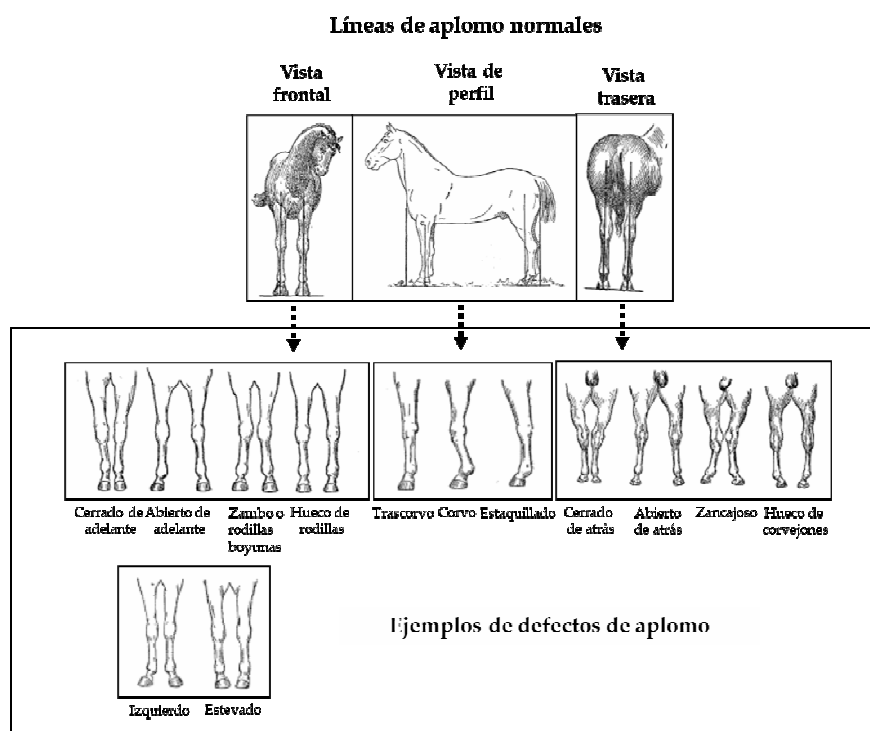
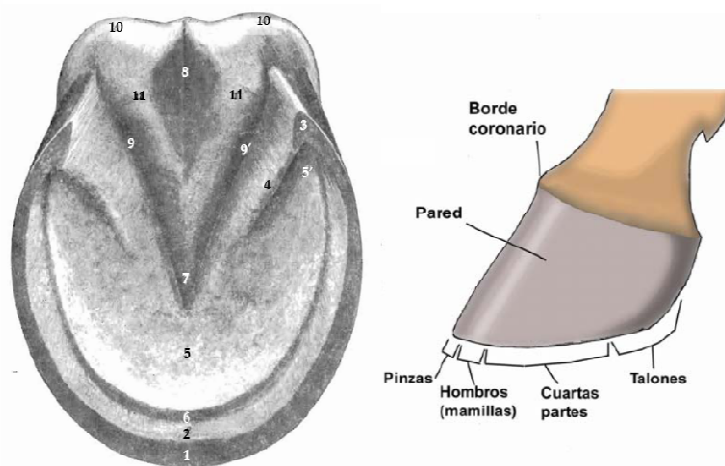


Figura 13. Los aplomos de las caballerías y sus defectos más frecuentes.

Y llegamos al pie. Como reza un dicho, «*sin pie no hay caballo*». Lo mismo puede decirse del pie del asno y del mulo, que sirve a la vez de punto de apoyo y de amortiguador de las presiones. Las partes externas del pie se conocen como “casco” y su función es proteger las partes internas del mismo. La estructura anatómica del casco (integrado por la pared o tapa, la palma o suela y la ranilla) es bastante más compleja de lo que pueda parecer (Figura 14) (García Alfonso, 1942). La sustancia córnea que recubre el casco está hecha de una materia similar a la de nuestras uñas y crece alrededor de un centímetro al mes, por lo que se debe rebajar periódicamente para evitar deformaciones de aplomos. Se decía que los animales tenían buen pie o buenos cascos, cuando «*su superficie exterior es lisa, reluciente, como barnizada; su superficie inferior cóncava y que no apoya en el suelo mas que por su circunferencia. La ranilla bien aparente; talones redondeados, abiertos ó separados, la parte anterior de los candados ó huecos de las ramas de la ranilla profundos, con la curva hácia la parte externa, más aparente que la del lado interno; sustancia córnea de la tapa gris ó negruzca, resistente y elástica, suficiente gruesa para servir de coraza protectora á los tegidos que cubre. Inclinação de la tapa formando con el suelo un ángulo de unos 45 grados. Su volumen proporcionado al del cuerpo que sostiene*» (Casas de Mendoza, 1867). Por su importancia en la locomoción, los defectos y enfermedades de los cascos han sido objeto de numerosos tratados y monografías.



- | | |
|--|---|
| 1. Borde basal de la pared | 7. Vértice de la ranilla |
| 2. Láminas de la pared | 8. Surco central de la ranilla |
| 3. Ángulo de la pared | 9. Surcos entre la ranilla y las barras |
| 4. Barra | 10. Bulbos del caso |
| 5 y 5'. Palma: cuerpo y ángulo lateral | 11. Filares de la ranilla |
| 6. Zona blanca (unión pared y palma) | |

Figura 14. Casco anterior del mulo. Superficie basal (izquierda) y lateral (derecha).

Las *manos* de los équidos son más estrechas que sus *pies*. Además, los cascos de asnos y mulos ofrecen ciertas peculiaridades que los diferencian del caballo (Figura 15). Así, son más largos que anchos (más estrechos o *cerrados*), lo que les confiere una forma cilíndrica en vez de cónica. Los talones son más altos y los cuartos de la pared del casco más verticales. La ranilla, siempre pequeña, está también más alta. La palma es más cóncava por lo que la superficie inferior es más hueca. El casco de estos animales es más pequeño en proporción a su alzada, lo que hace que tenga una base de sustentación más reducida. Este hecho, unido a su mayor estrechez, mayor altura de talones y mayor espesor y dureza de la caja córnea les confiere una gran ventaja sobre el caballo para caminar por lugares montañosos y escarpados ya que disminuye notablemente el desgaste y el riesgo de resbalar (Figura 16).

«Esta conformación, lejos de perjudicarles, les hace [a los mulos] muy á propósito para trabajar en los países montañosos; el pequeño volumen de sus cascos no es un defecto, porque vemos que estos animales padecen con menos frecuencia de esas regiones que los caballos, y nada hay por lo tanto que corregir en este punto relativamente á la conformación.»

Los herradores españoles, ateniéndose más bien á la experiencia que á las teorías, consideran al ganado mular de un paso firme y seguro á toda prueba, para subir y bajar por caminos estrechos, pedregosos y resbaladizos, ya lo sean por efecto de la naturaleza del terreno, ya por las nieves y hielos» (Rey, 1883).



Figura 15. Diferencias entre los cascos del mulo y del burro. Archivo UCM.



Figura 16. Los casos de los mulos son idóneos para caminar por lugares montañosos y escarpados. Bolivia, principios siglo XXI. Archivo UCM.

Las diferencias entre los cascos de caballos, mulos y asnos también determinaban diferencias en el herrado. La herradura mular de mano (Figura 17) era oval por delante, los hombros salientes y las ramas ligeramente redondeadas; el espesor uniforme pero más ancha de tabla y más gruesa que la del caballo, y la anchura más acusada en las lumbres que en los callos. El estampado constaba de seis a ocho claveras, repartidas en los dos tercios anteriores de la herradura y más internas que en las destinadas a los caballos. El extremo terminal de la rama interna era a veces puntiagudo y elevado hacia los talones mientras que el de la rama externa solía ser cuadrado. El apoyo de la herradura en el suelo se hacía exclusivamente por las ramas debido a la curvatura que se daba a la zona de las lumbres (*justura de mula*). Algunas veces llevaban pestaña en las lumbres para una mejor fijación.

Generalmente, las herraduras de los mulos tenían más descanso (parte de la herradura que, una vez colocada, sobresalía de la circunferencia de la tapa) que la de los caballos, ya que como los cascos de los primeros eran más estrechos, las herraduras justas quedaban cortas y su desgaste era mayor. El descanso no existía en las lumbres; comenzaba en los hombros, aumentaba progresivamente en las cuartas partes y disminuía hacia los callos. Era más acusado en la rama externa que en la interna. La herradura mular de pie (Figura 17) era más espesa en las lumbres que en los callos. Solo llevaba claveras en las

ramas y los callos estaban más próximos entre sí que en las de mano. Las lumbres sobrepasaban el borde del casco y no llevaban pestaña.



Figura 17. Herraduras para caballo, mulo y burro. Archivo UCM.

El herrado del mulo también sufría modificaciones dependiendo de la naturaleza del trabajo que ejecutaba y el terreno en que prestaba sus servicios:

«Para los mulos que trabajan en las montañas y se dedican á la carga, deben adoptarse herraduras menos anchas que las empleadas en los países llanos; y efectivamente, se comprende que una herradura muy ancha, habia de dar menos seguridad á las marchas, porque el animal estaria expuesto á resbalar frecuentemente en los terrenos duros y pedregosos, y encarcelaria no pocas veces el pié del animal entre las piedras, ocasionándoles graves desórdenes. Véase en prueba de esto lo que sucede en el Languedoc y en la Gascuña hacia la frontera de España, en donde se hace uso de herraduras estrechas, pues se obtienen tantas mayores ventajas cuanto menos guarnecen el casco de los mulos» (Rey, 1883).

Además, el descanso debía ser mayor en los mulos de carga, de tal manera que los callos sobresalieran alrededor de un centímetro de los talones. El motivo era que quedaran protegidos los talones y la ranilla en los descensos por terrenos montañosos. Es más, en ocasiones, las herraduras de las manos de

los machos destinados a la carga en zonas montañosas tenían unos callos especiales que protegían a los talones de los alcances con los pies y dificultaban el desherrado. En cualquier caso, el descanso tampoco debía ser excesivo ya que aumentaba el peso de las herraduras, de tal manera que los animales se podían fatigar antes, especialmente cuando caminaban por terrenos húmedos y embarrados. En la montaña, las herraduras posteriores estaban provistas de pequeños ramplones (piezas que forman un saliente en la cara inferior de la herradura) para evitar resbalones en zonas quebradas y/ o heladas. Los ramplones podían ser fijos o móviles (tornillos o clavos de hielo), y se solían colocar en el extremo de los callos. Su altura tenía que ser idéntica en las herraduras de las dos extremidades.

La dureza y resistencia de los cascos de los asnos les dispensaba del herraje (o hacía que se limitase a las extremidades posteriores) cuando se dedicaban a labores agrícolas. Sin embargo, se herraban los cuatro pies cuando tenían que recorrer largas distancias en suelos duros. En general, el casco del asno es más pequeño que el del mulo, pero su forma es muy similar, de tal manera que las herraduras de ambos guardaban muchas analogías (Figura 17). La del asno era más pequeña, delgada y estrecha. Estaba provista de entre cuatro y seis claveras y no necesitaba tanto descanso como la del mulo.

Naturalmente, los équidos pueden desplazarse en tres *andares* naturales: el paso, el trote y el galope. El paso es el andar que requiere menos energía y un asno o un mulo, sano y bien descansado, puede alcanzar entre 4 y 7 km/h. El trote es un andar rápido de resistencia que, bien acompasado, tiene la ventaja de no provocar mucho jadeo. La velocidad oscila entre 10 km/h y 17 km/h en un buen mulo. Los asnos domésticos utilizan muy poco el galope, casi exclusivamente cuando huyen, y en tal caso lo realizan de forma poco armoniosa. El mulo galopa bastante mejor y puede alcanzar puntas de velocidad cercanas a los 70 km/h. La ambladura es un aire adicional en el que la caballería movía las dos extremidades del mismo lado (delantera y trasera) al unísono. Se enseñaba de forma artificial a las mulas para que las mujeres pudieran montar con más comodidad, ya que se veía como una indecencia que lo hicieran con las piernas separadas. De esta manera, el animal podía alcanzar una velocidad de entre 9 y 12 km/h. En contraste, se trata de un aire que es natural en muchos asnos. La resistencia de burros y, especialmente, de mulos es proverbial.

Como es bien sabido, el asno y el mulo pueden proyectar en el aire tanto sus miembros anteriores como los posteriores. En el primer caso, el animal levanta el tercio anterior (*se levanta de manos*), manteniendo el equilibrio sobre las extremidades posteriores. Se trata de un equilibrio bastante inestable y, en consecuencia, suele ser breve. No obstante, tiene una gran capacidad intimidatoria y, además, por medio de este movimiento el animal puede alcanzar la cabeza de su adversario o patear a un visitante *non grato*. Y a eso, hay que añadir los temibles mordiscos. Por este motivo, en algunas zonas de Huesca se solían introducir uno o más asnos en los rebaños de ovejas para protegerlos de los lobos. Esta práctica se sigue llevando a la práctica en algunos lugares de África, América y se ha reintroducido en Galicia y Asturias hace apenas unos años para proteger a los rebaños de vacas.

¡Y qué decir de las coces! Estos animales pueden *soltarlas* cuando se ven sorprendidos y/o intimidados, cuando existe rivalidad dentro del grupo o cuando necesitan *desentumecerse* al salir de la cuadra, especialmente. En estos casos, el tercio posterior se eleva muy rápidamente, y las extremidades posteriores se proyectan vigorosamente hacia atrás. Dependiendo de la fuerza y el lugar de impacto, pueden llegar a ser letales. Para evitarlas, conviene estar siempre atento, no pasar nunca por detrás del animal y hacerle notar con calma y antelación que nos estamos acercando a él. A diferencia de los caballos, los asnos pueden dar potentes coces laterales (*coces de vaca*) debido al mayor ángulo articular de sus extremidades posteriores. Este hecho obliga a estar más vigilantes.

3.5. La capa

El término *capa* hace referencia al conjunto de la coloración de los pelos y piel de caballos, asnos y mulos. Se refiere, por tanto, al color que recubre uniformemente el cuerpo, los cabos (crines de la región del cuello y de la cola) y los extremos (porción distal de las extremidades, orejas, región naso-labial, etc.). Actualmente, se tiende a incluir también el color de los ojos (del iris). Las capas se pueden clasificar siguiendo diversos criterios; en cualquier caso, el vocabulario para referirse a los diversos colores y tonalidades era muy rico: alazana, castaña, negra, baya, isabela, blanca, torda, overa, sabina, lobera, ruana, pía, etc., cada una de ellas con diversas variantes (negro azabache, negro

morcillo, negro peceño...). Los colores podían oscurecerse o aclararse dependiendo de la época del año y de la edad del animal.

Cualquier capa se podía *complicar* por la aparición de una serie de marcas, denominadas *particularidades* o *accidentes*, entre las que destacaban, por una parte, los cambios generales que afectaban a diversas zonas del cuerpo (espigas, remolinos, capas plateadas, doradas o bronceadas, capas lavadas, zainos, hitos, rubicanos, rodados, cebrados...) o a una región corporal concreta, ya fuera la cabeza (estrella, lucero, lunar, bebe, cordón, careto, bociblanco, cabeza de moro...) o las extremidades (diversos tipos de calzados, cebraduras, armiñado...). En el tronco, no podemos olvidarnos de la conocida *raya de mulo*, una banda de pelos oscuros que recorría la columna vertebral. Si se completaba con la banda crucial o raya escapular (similar a la anterior, pero uniendo los dos hombros) se formaba la denominada *cruz de San Andrés* (Figura 18). El pelaje de los asnos y de los mulos se hace más denso en invierno para afrontar el frío.



Figura 18. Burro con raya de mulo y cruz de San Andrés. Archivo UCM.

4. Cría y reproducción

4.1. Asnos

Los asnos alcanzan la madurez sexual a partir del año, aunque se solía considerar que la edad óptima para destinarlos a la reproducción era a partir de los tres años. La temporada reproductiva está estrechamente relacionada con el fotoperiodo («cuando los días son cada vez más largos») y se extiende entre finales de febrero y finales de agosto, pero los periodos más propicios suelen ser la

primavera y el inicio del verano. El celo se produce aproximadamente cada 21 días y dura alrededor de una semana. Un asno entero puede oler y oír a una asna en celo a kilómetros de distancia y, a menudo, retrae el labio superior, produciendo una mímica característica de los équidos en esta circunstancia (*flehmen*) (Figura 19). Durante el celo de las asnas, su manejo puede ser muy complicado.

La monta puede ser programada o realizarse en libertad, aunque el asno es un animal territorial al que le pueden afectar los cambios de lugar. Cuando la monta no era en libertad, las patas posteriores de la asna se solían trabar con correas para evitar que coceara al macho. A veces se colocaban sacos o mantas (*salvacruces*) sobre la hembra para protegerla de las mordeduras del jumento. Si la monta era en libertad, se introducía el asno en un campo donde había varias hembras. Esta práctica tenía la ventaja de aumentar el índice de fecundidad y los inconvenientes de un mayor riesgo de lesiones (coces o mordiscos) y de la limitación a un solo semental por grupo de hembras durante la temporada de monta.



Figura 19. *Flehmen*, mímica característica del celo del asno. Archivo UCM.

La gestación de la asna (media: 365 días) es más prolongada que la de la yegua (media: 338 días). La proximidad del parto viene indicada por la relajación de los músculos situados entre la grupa y la cola (la asna *se rompe*) y por el inicio de la dilatación de la vulva. En esos momentos, la asna busca un lugar aislado. El parto suele durar entre 15 y 20 minutos. Al nacer, el asno casi siempre se presenta de cabeza. Primero aparecen las patas delanteras, con la cabeza apoyada encima. Puede ocurrir que, debido a una mala posición, una de las patas delanteras, o la cabeza, se quede atrancada y sea necesario intervenir.

En algunos casos, el pollino no se presenta de forma correcta, sino de nalgas o, lo que aún es más problemático, de través.

Tras el parto, la madre permanece un rato tumbada para recuperarse del esfuerzo (Figura 20). Durante este tiempo no se debe cortar voluntariamente el cordón umbilical ya que sigue aportando sangre al neonato; se romperá espontáneamente cuando la hembra se ponga de pie o el pollino intente levantarse. Hay que comprobar que la burra haya expulsado la placenta (*secundinas* o *parias*) en un plazo máximo de cinco a seis horas para evitar infecciones graves. El calostro, primero, y la leche, después, van a ser los alimentos del pollino durante sus primeros meses de vida. La lactancia de la burra va en constante aumento hasta el segundo mes, y a partir de ahí inicia una disminución. Cuanto antes pueda estar en el prado con la madre y sus congéneres, mejor se portará y aprenderá a vivir en sociedad. Al principio no se separará de la madre; luego se alejará un poco, aunque sin temeridad, preparado para volver a lugar seguro en cuanto algo que descubra se convierta en una posible amenaza.



Figura 20. Parto de la burra. Archivo UCM.

Poco a poco irá adquiriendo independencia y pasará mucho rato jugando con otros pollinos. En esta etapa de la vida tendrá que acostumbrarse a la presencia del hombre y aprender cómo debe comportarse con él. Esta familiarización es indispensable porque facilita su educación y su aprendizaje para la silla, la albarda o el enganche. Se le tiene que acostumbrar a aceptar

nuestra presencia, a ser tocado por todo el cuerpo, a dar los pies para la inspección de los cascos, a dejarse poner y quitar los arreos, a ser llevado a mano con las riendas sin adelantarse, resistirse, tirar hacia atrás o empujarnos. Hay que inculcarle los límites que no se deben rebasar (separación entre él y nosotros al caminar, prohibición absoluta de mordiscos y coces, etc.). El asno crece mucho durante los tres primeros meses y luego sigue creciendo más despacio. A los seis meses, su masa representa entre el 44 y el 48 por ciento de su peso adulto, y a los treinta meses, el 96 por ciento.

4.2. Mulos

La unión de individuos pertenecientes a especies distintas hacía que la técnica de reproducción tuviera ciertas particularidades (Figura 21). La temporada en la que las yeguas se encuentran en celo es muy similar a la de las burras, y lo mismo sucede con la duración del celo. Las señales que ponen de manifiesto el celo en la yegua son varias: pierden el apetito, se ven presas de excesiva irritabilidad, emiten relinchos sordos y plañideros, golpean y escarban la tierra. Además, una yegua en celo abducirá las patas traseras, levantará la cola, revertirá los labios de la vulva (*parpadeo vulvar*) y orinará en presencia de un semental (Figura 22). Los signos son mucho menos evidentes en ausencia de semental (o de otras yeguas) o en presencia del potro.



Figura 21. Cómo se hace una mula. San Alberto Magno, *De animalibus*, s. XIV. Latin 16169, fol. 84v, Bibliothèque Nationale de France, París. Archivo UCM.

Los garañones (asnos utilizados como sementales) se solían destinar a la monta de yeguas a partir de los dos años y podían montar un mínimo de dos o

tres yeguas al día. Para favorecer la monta, en algunos lugares existía la costumbre de cantar canciones lascivas al asno, que, obviamente, no podía entender su contenido. La monta se realizaba en un lugar tranquilo y con poca luz, para evitar motivos de distracción al semental. En ocasiones se acercaba una burra en celo al asno y, cuando estaba excitado, se sustituía por la yegua en cuestión. Para evitar riesgos, la yegua se sujetaba con trabones antes de ser presentada al asno. Una persona sujetaba la cola para facilitar el acto de la monta, para el que se elegía un terreno firme y nada resbaladizo. Generalmente los asnos que se utilizaban para la reproducción eran de talla grande; no obstante, cuando la talla de la yegua era significativamente mayor que la del asno, se solía preparar un plano inclinado y/o una pequeña fosa (40-50 cm de profundidad) para facilitar el acoplamiento. Cuando el burro se colocaba encima de la yegua, una persona (el *apuntador* o *mamporrero*) solía guiar el pene a la vagina. Terminada la cubrición, había que separar con gran cuidado la yegua y el asno, haciendo avanzar lentamente a la primera, para que el burro se desprenda con facilidad y no se lastimen. En el caso de los burdéganos había que hacer una elección particularmente juiciosa de la talla del caballo para evitar fetos grandes y, en consecuencia, partos difíciles. El porcentaje de éxito de este tipo de cruce es más bajo que en el caso anterior, ya que la fecundidad de las asnas es menor que la de las yeguas. La gestación de la yegua destinada a la producción mular dura entre 11 y 12 meses. El parto y la lactancia se desarrollan de forma similar a lo indicado para la burra.



Figura 22. Signos celo en yegua: posición característica con las patas abiertas, retirando la cola para dejar expuesta la vulva, y guiño vulvar. Fuente: Patricia Sertich.

El adiestramiento del mulo joven o *muleto* (Figuras 23 y 24) se solía iniciar en el otoño de su segundo año de vida. Cada animal se orientaba hacia

su finalidad y, en consecuencia, a los de carga se les habituaba al baste y a llevar pesos sobre su lomo. El adiestramiento era gradual, realizando los primeros trabajos al lado de ejemplares ya adiestrados. El esfuerzo debía ser proporcional a la edad y condiciones físicas del animal



Figura 23. Yegua con muleto o *rastra*. Miguel A. Vilarrasa. Archivo UCM.



Figura 24. Yegua percherona (izquierda) y bretona (derecha) con sus respectivos muletos o *rastras*. *Mundo Ganadero*, años 40. Archivo UCM.

4.3. El castrador de caballerías

Un oficio ambulante imprescindible en el mundo rural hasta hace apenas unas décadas era el de *capador* o *castrador*. Con este nombre se solía aludir específicamente a los capadores de cerdos (Heras, 2007). Estos capadores gozaban de poca estima social y se solían anunciar con su *chiflo* característico. De ahí el dicho «*quien chifle más alto, capador*», que hace alusión a la (en teoría) escasa formación que hacía falta para ejercer dicho oficio.

Además de estos capadores, existían también los castradores de caballerías, oficio con unas connotaciones bien distintas. El trabajo de estos especialistas requería de técnicas más depuradas y complejas, empezando por

el manejo, mucho más delicado, de machos, caballos y asnos. Tal es así que, en ciertos lugares, esta operación era realizada directamente por veterinarios, con un instrumental quirúrgico específico (Navajas, 1955) (Figura 25). En consecuencia, estos castradores de caballerías solían ser tan demandados como respetados en las zonas donde abundaba el ganado equino.

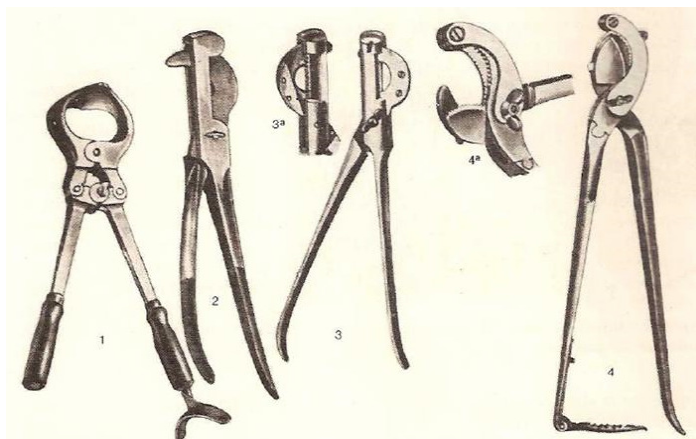


Figura 25. Instrumental de castración. 1 y 4: tenazas de castración; 2 y 3: emasculadores. Archivo UCM.

Salvans y Torrent (1959) describen perfectamente los motivos por los que los mulos se castraban de una forma prácticamente sistemática:

«Si la castración de los caballos, desde el punto de vista de la especie, es rechazada por algunos higienistas, no lo puede ser en ningún modo la mutilación de los órganos genitales externos del mulo, por cuanto es siempre estéril. Desde el punto de vista económico o de productividad, se recomienda siempre la castración, ya que con ella se aumenta el rendimiento de trabajo. Los mulos, aunque incapaces de engendrar un nuevo ser, poseen todo el instinto sexual que caracteriza a los machos; tienen libido hacia la hembra, ante la cual se excitan y pueden resultar peligrosos, siendo, en una palabra, muchos mulos enteros indomables y parcialmente inútiles para el trabajo. En general puede afirmarse que la castración del mulo es una práctica tan higiénica como económica, siendo siempre recomendable por no perjudicar al organismo y por carecer de efectos secundarios si la operación se realiza convenientemente.»

Son puntos discutidos la pérdida de energía e inteligencia; pero podemos decir que vemos a diario mulos castrados efectuando los más pesados trabajos y llegando a edades muy avanzadas; obedecen bien al dueño, responden a los estímulos y soportan la carga con docilidad, constancia y frecuencia. Entendemos que lo principal es la educación influyendo muy poco la castración en su rendimiento».

El respeto hacia los castradores de *machos* se pone de manifiesto cuando Ángeles Otín Usieto, natural de Ibirque (hoy despoblado y antiguamente nudo de comunicaciones para trashumantes y arrieros), recuerda los tiempos («antes de la guerra»), en los que su padre (Blas Otín Navarro, Casa Otín) compraba mulos lechales para recria (Figura 26). Cuando crecían y llegaba el momento de castrarlos, llamaba siempre a un castrador mítico y buen amigo de la casa: el Sr. Miguel Pérez de Casa Pérez de Yebra de Basa (Figura 27). El día de la castración de los machos era una gran fiesta en Casa Otín pues se consideraba un trabajo difícil y arriesgado, que requería de mucha destreza y fuerza, y había que agasajar al Sr. Miguel como bien merecía.



Figura 26. Esquela de Blas Otín, recriador de mulos (Casa Otín o *El Magro*, Ibirque).



Figura 27. Miguel Pérez (a la izquierda) y su hermano Ramón, de Casa Pérez de Yebra de Basa. Archivo Casa Pérez (Yebra de Basa). Cortesía de Graciano Lacasta.

Graciano Lacasta, natural de Yebra de Basa e infatigable investigador de su tierra, nos describía de una forma magistral cómo se desarrollaba su trabajo del Sr. Miguel: *«Con respecto a ese capador de Yebra llamado Miguel, que falleció a principios, de los sesenta del siglo pasado, puedo decirle que se trata de un hermano de mi abuela materna. Entre mis primeros recuerdos de infancia que dejaron honda impresión en mi memoria figura la ceremonia de castración de sobraños. Los niños solíamos contemplar la operación desde lejos, protegidos en algún lugar seguro. Recuerdo que se juntaban muchos hombres en una de las eras del pueblo. Traían uno de los sobraños a la era. Le ponían el torcedor en el labio superior y lo retorcían bien. Lo rodeaban y le levantaban una tras otra las cuatro patas, como cuando herraban los machos. En cada una de las patas le ataban una correa de cuero que llevaba adosada una anilla metálica. Aprovechaban para ir pasando por cada una de las anillas una sogá, de las que se empleaban para atar las cargas de los machos. Una vez que las cuatro patas estaban unidas por la sogá, un grupo de hombres empezaba a tirar de la sogá hasta que el animal, totalmente trabado, caía al suelo de la era y lo mantenían totalmente inmovilizado. Entonces entraba en acción mi tío Miguel con una cuchilla de hoja curva... Más detalles ya no recuerdo. Tampoco podíamos divisar de lejos la operación. Sí es cierto que venía gente de otros pueblos con sus sobraños».*

Unas semanas después, añadía el siguiente comentario: *«Hace unos días pude hablar con mi hermano sobre los capadores de machos. Por ser once años mayor que yo, presencié la operación de cerca. Junto a mi tío Miguel Pérez actuaba como capador otro señor del pueblo llamado Salvador Villacampa. Hacían un corte en el escroto y extraían los testículos. Utilizaban una navaja de hoja arqueada. Luego prensaban la bolsa con dos trozos de palo de avellano. Éste tenía unos 20 cm. de largo y lo habían abierto longitudinalmente por la mitad. Entre los dos trozos prensaban la bolsa atando los extremos del doble palo con cuerda, dejando hacia el exterior la zona de la herida. Con el tiempo, este trozo exterior de piel se secaba y se caía. Para evitar infecciones impregnaban la herida con vitriolo [azul] (algo así como sulfato de cobre)».*

La edad a la que el Sr. Miguel castraba a los mulos (sobraños) coincide con las recomendaciones de la época ya que *«el mulo se castra de los quince a los veinte meses»* (Moyano, 1908). Otros autores recomendaban la castración de los machos cuando habían alcanzado los cuatro años de vida, momento en el que se había acabado el proceso de osificación y no se interfería en el crecimiento del animal; de esta manera, la castración únicamente apaciguaba el

temperamento de un animal que ya había alcanzado la madurez y podía proporcionar un rendimiento máximo (Salvans y Torrent, 1959).

La castración se podía hacer por extirpación de los testículos (Figura 28), como en el relato de Graciano Lacasta, o mediante corte o aplastamiento del cordón testicular (vasos sanguíneos y nervios). Siempre se solía recomendar la primera opción ya que si, por un procedimiento defectuoso, el suministro sanguíneo al testículo no resultaba completamente anulado, muchos machos quedaban «verdes y resabiados».



Figura 28. Castración quirúrgica. Archivo UCM.

5. El asno de los Pirineos

Se trata de una de las razas más antiguas y su origen se sitúa, como su propio nombre indica, en todo el ámbito pirenaico (Figura 29). La diversidad de los lugares en los que se criaba junto con las diversas cualidades funcionales que se deseaba obtener (animal de carga y de montaña, de tiro para labores agrícolas o animal para la producción de mulas) propiciaron una gran variedad de subtipos, que recibían diversos nombres según la zona donde se producían: asno *lordais* (Lourdes), *tarbais* (Tarbes), *béarnais* (Bearn), de Vic, de Urgell, de Berga, etc. El declive de estos animales hizo que la mayor parte de variedades desaparecieran, de tal manera que actualmente únicamente se distinguen dos: asno catalán y el asno gascón. En Francia se reconoce oficialmente como tal la raza asno de los Pirineos (*âne des Pyrénées*; www.anespyrenees.fr), reconocimiento que no tiene en España, donde solo existe con la denominación oficial de asno catalán.



Figura 29. Asnos de los Pirineos en su ambiente natural (agosto 2008). La Tute.

En general, cualquiera de las variedades de asno pirenaico trabajaba en terrenos difíciles y con fuertes pendientes, transportando, solos o en reatas, personas y mercancías entre valles a veces aislados y cerrados, en una época en la que la red viaria era insuficiente, por no decir inexistente; asimismo, se empleaba para el transporte de los víveres de las personas y del ganado en la trashumancia; y para el transporte, ya en distancias más cortas, de diversos materiales esenciales (leña, heno, estiércol, hielo...).

Los asnos de raza catalana presentaban una alzada media a la cruz de 1,40 m y un peso de 350-450 kg (Figura 30). Poseían extremidades robustas y armoniosas, estando muy preparados para la realización de trabajos duros y prolongados. La capa característica era de color negro, con diferentes gradaciones en función de los factores ambientales. El vientre y la cara interna de las extremidades poseían decoloraciones blanquinosas, al igual que solía suceder en el hocico, alrededor de los ojos y base de las orejas. Su distribución geográfica se correspondía con el Pirineo y Pre-Pirineo catalán y las depresiones centrales (Planas de Vic, Lleida y Urgel). Tradicionalmente estaban orientados al trabajo (carga y tiro) y a la cría de garañones para la producción mulatera. Siempre gozaron de una buena reputación: «*La mula de la Plana de Vich, hija de yeguas bretonas, percheronas y bretón-percherona y de garañón catalán, es reputada como la mejor mula que se produce en España, por su esbeltez, sobriedad, resistencia,*

adaptable a todos los climas y países, y muy dura para el trabajo» (Janini, 1943) (Figura 31). Actualmente, la ganadería Cal Quim (Orós Bajo; www.calquim.es) se dedica a la cría de esta raza en territorio oscense.

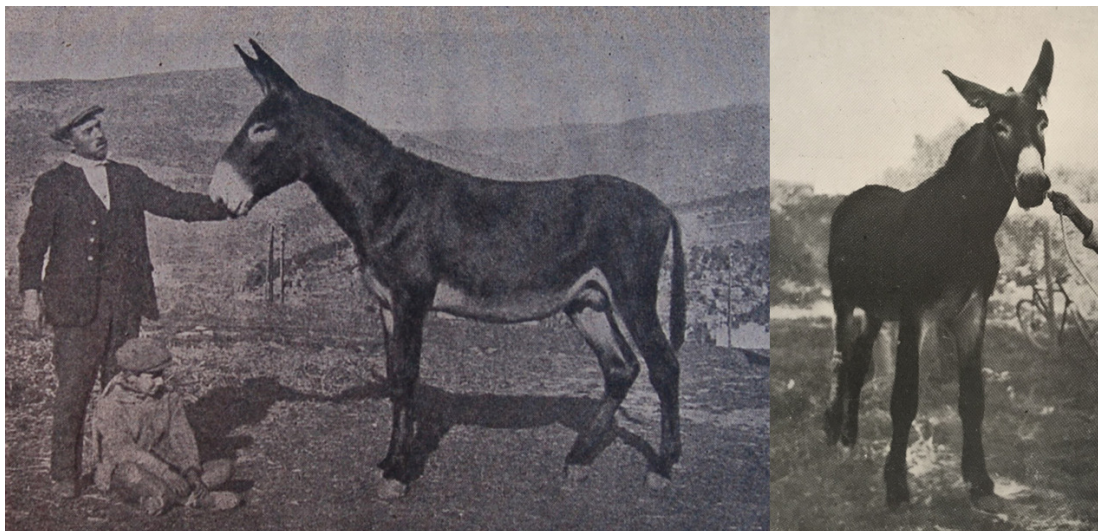


Figura 30. Garañones de Vic para producción mular. Archivo UCM.

Con respecto al asno gascón, en 1994 se creó en Francia la Asociación de Criadores de Asnos de los Pirineos (AEAP) con el objetivo de preservar y desarrollar esta raza. Su estándar actual es el siguiente (Simeón, 2008):

(a) Pelaje: negro brillante, negro *mal teñido*, bayo oscuro, bayo castaño. Se prefieren las capas más intensas. El contorno de los ojos (máscara), la punta de la nariz, las axilas, el vientre y el interior de las extremidades son decolorados. El pelo de verano es raso.

(b) Talla en la cruz: en tallas pequeñas, 1,20 m como mínimo y 1,35 m como máximo; en tallas grandes, más de 1,35 m, sin límite superior.

(c) Cabeza: cara bastante ancha y huesuda (enjuta). Perfil de la nariz rectilíneo o, mejor aún, cóncavo. Orejas largas, llevadas elegantemente hacia delante, insertadas en la parte superior de la cabeza, adornadas con vello, a veces desbordante en los animales enteros. La boca es ancha, grande, con labios firmes. El arco superciliar es ligero; el ojo, expresivo, vivo y grande. Los ollares son muy abiertos.

(d) Cuerpo: la línea superior está perfectamente musculada y es rectilínea; la cruz es poco pronunciada; el lomo, ancho y fuerte, perfectamente

unido a la grupa. El costillar es bastante redondo, y da lugar a un tronco relativamente cilíndrico y longilíneo.

(e) Cuello: largo, tanto el perfil superior como el inferior deben ser rectos y perfectamente musculosos.

(f) Pecho: con una tendencia plana.

(g) Grupa: con tendencia breve y vuelta, la cadera a veces se marca. Se buscará la máxima longitud y amplitud en la cadera. El muslo es largo y descendido.

(h) Extremidades: las articulaciones deben estar bien marcadas.

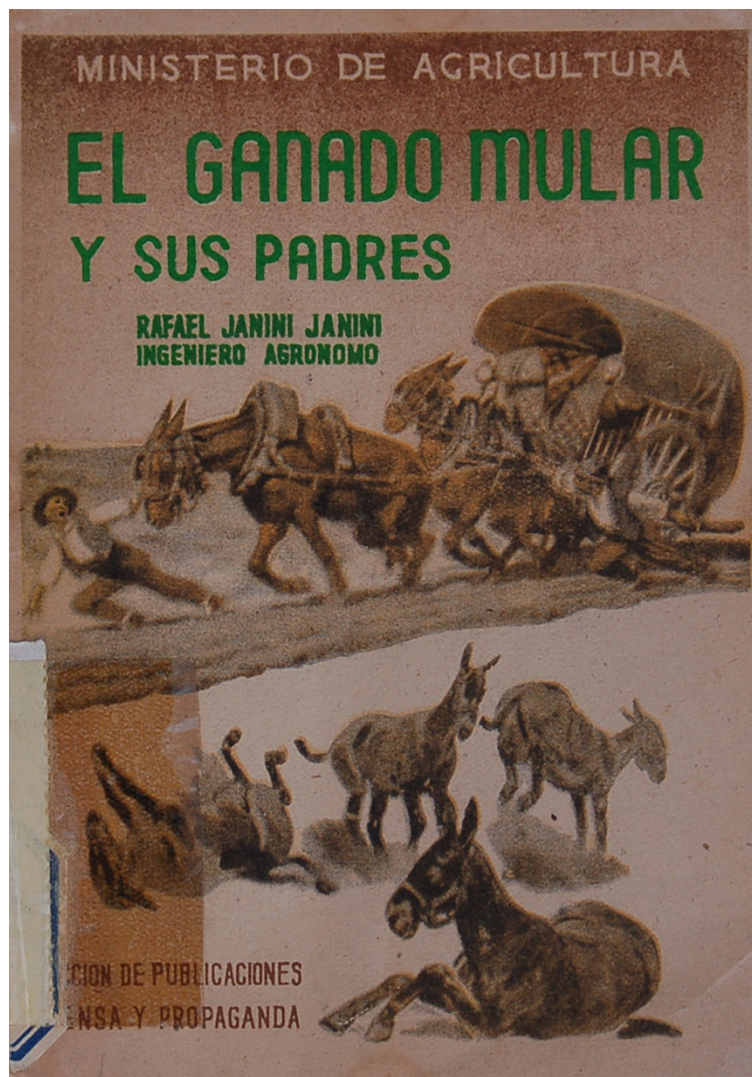


Figura 31. Portada de la obra de Janini (1943) sobre el ganado mular. Biblioteca UCM.

6. El mulo de Poitou y el mulo pirenaico

En el ámbito pirenaico destacaban dos tipos de mulos: el mulo de Poitou, muy apreciado y demandado en toda Europa, y el mulo pirenaico.

El mulo de Poitou se obtenía del cruce entre asnos de Poitou (Figura 32) y yeguas de razas pesadas (bretonas, norfolk...). El asno zamorano, el más valorado del mundo en su época (Figura 33), tuvo una gran influencia en el origen de esta raza, tal y como demuestra su pelaje, muy largo y con un aspecto similar al de las rastas, y que constituye uno de sus rasgos más característicos (Figura 34). La primera descripción de la raza "asno de Poitou" data de 1717 y el libro genealógico (*stud-book*) de la raza se creó en 1884, en pleno apogeo de la producción mular en la zona que se extendía entre Deux-Sèvres (al Norte), Vienne la Charente y Carente Maritime (al Sur) y Vendée (al Oeste). En dicho libro se describía a este asno como «*un animal de gran tamaño, cuya alzada en los machos oscila entre 1,40 m y 1,50 m, mientras que en las hembras va desde 1,35 m a 1,45 m. La cabeza es grande y está coronada por unas enormes orejas bien abiertas, las cuales deben estar pobladas de abundante pelo. El cuello es fuerte. El cuerpo, largo, las caderas sobresalen poco y su grupa es corta. No se aprecia la cruz. En cuanto al pecho, es amplio y las costillas están redondeadas. Las extremidades de estos ejemplares, por su parte, son muy fuertes y presentan unas anchas articulaciones. Sus pies son anchos, abiertos y recubiertos de pelo*».



Figura 32. Asno de Poitou. En la imagen se puede comprobar el gran tamaño que le caracterizaba. Archivo UCM.



Figura 33. Ejemplares de asno zamorano. Fuente: Eugenio Monesma.



Figura 34. Rastas típicas del asno de Poitou. Fuente: Asinerie du Net.

El origen del mulo de Poitou, tal y como lo conocemos, parece ser la llegada de trabajadores de Flandes y alrededores para la construcción de una serie de diques en la zona. Para poder realizar las obras de drenaje, estos trabajadores trajeron sus propios caballos y yeguas, de unas tallas impresionantes. Cruzados con estas yeguas, los asnos de Poitou dieron lugar a mulos y mulas cuya reputación y fama se extendió por todo el mundo (Figura 35). En 1867, en Poitou había censadas más de 50.000 yeguas y la mayoría (unas 30.000; básicamente bretonas, pecheronas y ardenesas) se destinaban al cruce con asnos. A mediados del siglo XIX, más de 20.000 mulas de media se

exportaban cada año a otros países: España, Suiza, Alemania, Italia, Portugal, países escandinavos, América del Norte y del Sur.

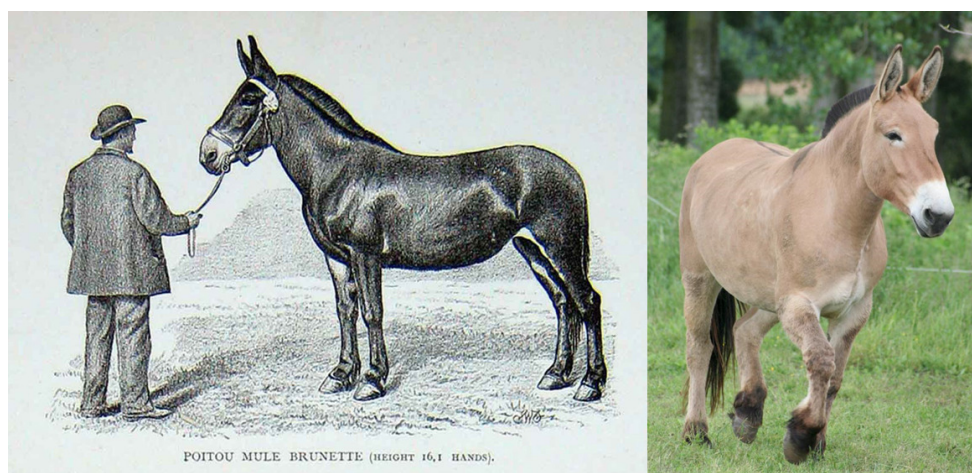


Figura 35. Mulo de Poitou, Biblioteca UCM (izquierda) y mula de Poitou de 4 años (derecha). Fuente: Pascal Lando.

Como se ha comentado anteriormente, el asno de los Pirineos (actualmente reducido al asno gascón y al catalán) también era apreciado para la producción mular. De hecho, el producto de la unión de estos asnos con yeguas de diversos lugares del Pirineo (sudoeste francés, Cerdeña...) era, precisamente, el mulo pirenaico. Los animales resultantes recibían diversos nombres según la zona de origen (mulas tolosinas, gasconas, cerdañesas, catalanas, etc.) pero, en general, tenían un cuerpo armonioso y, preferentemente, capa negra, parda o baya. Su talla se situaba entre 1,50 y 1,65 m en la edad adulta, y el peso oscilaba entre 400 y 600 kg. Moyano (1908) señalaba «*Benasque y la ribera del Gállego*» como lugares ideales para la cría de mulas, que se llevaban a criar a «*las provincias del Norte y de Castilla la Vieja*». Además, se hacía eco del premio de la Asociación General de Ganaderos (150 pesetas de la época) obtenido por una «*pareja de mulas, de seis años, castañas, de la ganadería procedente del Alto Aragón (Huesca), presentada por el señor Marqués de Luque*» en el concurso de ganados celebrado en Madrid en 1907 (Figura 36).

En la misma dirección, Miguel Vilarrasa, ganadero y veterinario de Vic (Barcelona), señalaba que las mulas de Vic «*se compran lechales casi todas y se crían en diferentes sitios de las vertientes del Pirineo. En el valle de Benasque (Huesca) es sitio predilecto de cría. A los dieciocho meses y a los treinta se venden como importadas de Francia*» (Janini, 1943) (Figura 37). Los asnos de Ansó también eran bien conocidos en Vic (Figura 38).

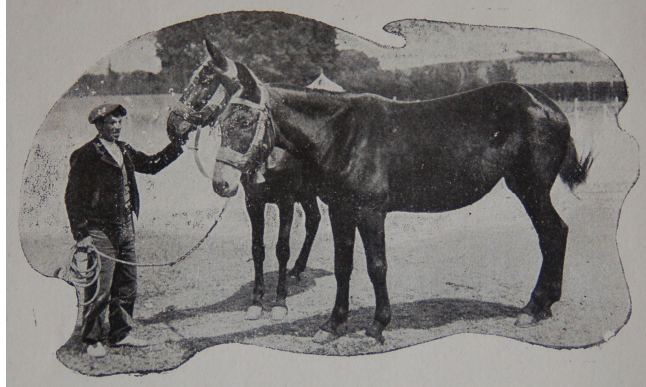


Figura 36. Pareja de mulas procedente del Alto Aragón, ganadora de un premio del concurso de la Asociación General de Ganaderos celebrado en Madrid en 1907. Archivo UCM.



Figura 37. Lote de mulas lechales de Vic esperando en la estación para ser recriados en Benasque. Primer cuarto del siglo XX. Archivo UCM.



Figura 38. Asna ansotana con su rastra. Parada de Martín Salvans de Vic. *Mundo Ganadero*, 1953. Biblioteca UCM.

En España, actualmente se suele considerar mulos pirenaicos a los híbridos entre asnos de raza catalana y yeguas hispano-bretonas, un cruce que modestamente se vuelve a fomentar en estos últimos años, como se pone de manifiesto en diversas ferias altoaragonesas (Figura 39).

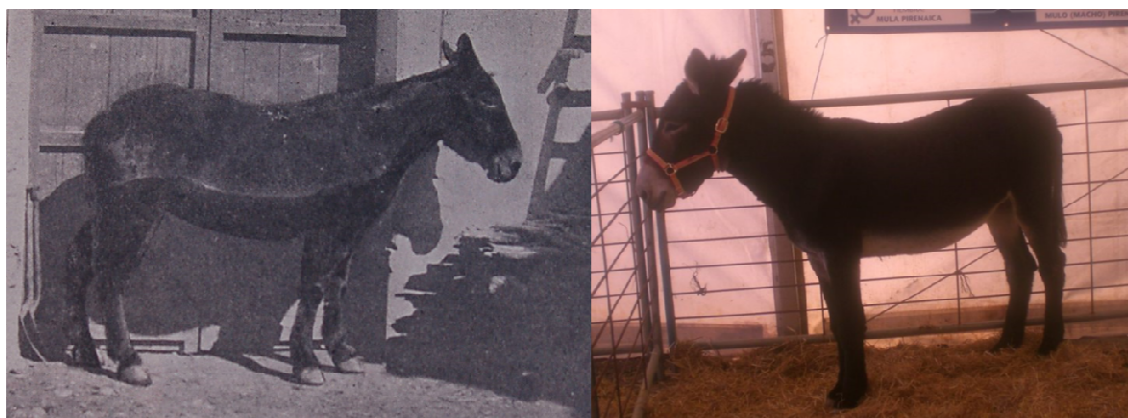


Figura 39. Mula pirenaica hacia 1930 (izquierda; Biblioteca UCM) y muleto pirenaico presentado en la Feria de Biescas en 2009 (Juan M. Rodríguez).

Obviamente, la opinión no es la misma en la vertiente francesa, donde se considera que los padres de los mulos pirenaicos actuales son los asnos gascones. Allí los mulos también han *resucitado* en estos últimos años (Figura 40), de tal manera que, en 2007, la Asociación de Criadores de Asnos de los Pirineos pasó a denominarse Asociación Nacional de Criadores de Asnos y Mulos de los Pirineos (APY).



Figura 40. Mula pirenaica en la actualidad. Valle de Ossau (2010). Archivo UCM.

En el Alto Aragón, no solo se criaban mulos, sino que también se recriaban. Pascual Salvador Ferrer, de Casa Jacinto (Orós Alto), nos recordaba que los tenían hasta los tres años (de sobraños a trentenos), momento en el que venían los tratantes de Huesca, Zaragoza, Calatayud, Teruel, Tafalla... Hacia 1936, cada animal se vendía por unas 2.500-3.000 pesetas. Se bajaban a pie a Sabiñánigo y se enviaban a su destino por ferrocarril, para lo cual previamente se solicitaba un vagón a RENFE. Otra casa de la misma localidad (Casa Puértolas) se dedicaba a la compraventa de ganado, particularmente mular. Las yeguas las solían comprar en las ferias de Huesca y Jaca, o bien a los gitanos que las traían desde Francia. En el año citado anteriormente, una yegua para cría mular costaba unas 1.500 pesetas y suponía toda una inversión para la casa. Aparte de la recria, en Casa Jacinto solía haber tres o cuatro machos para los trabajos agrícolas y un caballo muy manso con el que la dueña de la casa iba a comprar a Biescas.

Obviamente, también existía en el Alto Aragón muchos otros tipos de mulos, resultantes de diversas combinaciones de asnos y yeguas procedentes de otras zonas peninsulares o de Francia; los animales eran traídos en paradas militares o por particulares. A modo de ejemplo, sirva este anuncio insertado en el periódico *El Pirineo Aragonés* (Jaca; núm. 144, 22 de marzo de 1885):

«AVISO INTERESANTE. Se ha establecido en esta ciudad y se haya abierto al servicio público un depósito de caballos sementales, contando también con un hermoso asno mallorquín. Para informes dirigirse a su dueño Don Mariano Lacasa, veterinario de primera clase».

7. Mulos y mulas: ¿animales *non-gratos*?

Sorprendentemente, algunos Reyes llegaron a dictar Pragmáticas y Provisiones en contra del empleo y/o cría de mulas. Sirva de ejemplo, la Pragmática dada en Granada el 30 de septiembre de 1499 «... *para que nadie cabalgue en mula ensillada fuera de clérigos, frailes y mujeres, a fin de fomentar la cría y uso de los caballos*» o la Provisión dada cuatro días después en la misma ciudad para que «*no se echen asnos a las yeguas*» (Clemencín, 1821). Y es que, a pesar de la indudable importancia que tuvieron, los mulos no estuvieron bien vistos por algunos sectores de la sociedad, llegándose a afirmar que eran la vergüenza de España (Madrazo, 1984). Estas reticencias provocaron que algunas zonas de

España fueran reacias a la utilización de mulas. Y no es de extrañar a la vista de los argumentos, tan vehementes como inexactos, que se manejaban en la época:

*«Hizo tanta fuerza a la naturaleza, el que inventó los machos y las mulas como si pusiera las manos en el Cielo para que con violencia volviera su curso atrás, pues impidió el natural camino de la propagación y la generación, lo qual no fue aprobado ni bendecido por Dios. Y por esta razón quedaron ambos estériles, vengando así la naturaleza, la injuria que se le hizo. Y por esta razón, sin duda, los antiguos que adoraron la alma del mundo, y el principio que fecunda todos los años la materia, baxo el emblema de un toro, representaron la esterilidad bajo el símbolo de la mula; con cuya propagación, no solamente se peca contra la naturaleza trastornando aquel orden natural por el qual Dios había establecido, que se propagen y aumentasen las especies y la semilla que cada uno contenía en sí, sino que se contraviene directamente contra este precepto divino el qual impuso a su pueblo: *ad detestandum spurcitiem, ex adspectu violenti coitus animantium* [detestar la inmundicia, la visión de relaciones violentas entre animales].*

Digo pues que la causa y total perdición de España ha sido y es dexar de arar y sembrar, carretear y trillar con bueyes en lo más y mejor de ella; y haberse introducido e inventado las mulas en su lugar, cuyos gastos son excesivos, y su labor mala, pestilencial, inútil y muy perniciosa, y la de los bueyes buena, útil y maravillosa.

*Desterrémolas pues [a las mulas] de nuestra sociedad, llamemos en su lugar al benéfico buey, al generoso caballo, al asno paciente, crezcan todos y multiplíquense sobre la tierra. Sí, desterrémoslos como animales monstruosos que se propagan contra esta orden expresa de Dios (Levítico, cap 19, v 19): *Jumentum tuum non facies coire cum alterius generis animantibus* [No permitirás que tu animal se aparee con animales de otra especie.]. Y sin temor de que nos hagan falta para cosa ninguna, pues aunque nos faltasen los caballos y los asnos, el buey solo, sí, este precioso animal solo, puede suplir por todos.*

Las mulas aún en engendrarse tienen dificultad, por ser animal que resulta de dos especies distintas, que requieren arte y diligencia para juntarse; fuera de esto por ser generación violenta genera muchos abortos y defectos, y después cuestan mucho de criar, y todo resulta en precios excesivos en que después se compran, y se venden con sus tachas, que son muchas, y como animal impropio, y que no tiene especie propia, le acuden muchas enfermedades y desgracias. Su sustento y comida cuidado puede dar

porque ha de ser cebada y muy copiosa. Su coste de herraduras, xáquimas y demás aparejos, y de su albaitería no es pequeña. Demás de esto, para las mulas por ser animal indómito y traidor son menester quinteros y mozos grandes que sean ya hombres porque á otros no se les puede confiar» (Arrieta, 1605).

No contento con eso, Arrieta propuso la «prohibición a labradores y conductores del uso de mulas (...) y de meter mulas o yeguas de Francia», así como la imposición de «la pena capital sin excepción a los que echen yeguas y burras al contrario». En su opinión, las mulas y el nocivo cultivo de la cebada podrían haberse exterminado de España por medio del cultivo de la esparceta (o pipirigallo) y otros prados artificiales.

La noción de que las mulas eran malas por que el hombre había tratado de imitar a Dios creando una nueva especie por su cuenta era recurrente:

«No se produce especie alguna, cuya semilla no haya salido de la mano de Dios, yá por medio de una especial, y actual formación, ó yá por el de la preparación de los organos futuros, é incluídos en pequeño, ó en compendio en una primera simiente criada por Dios desde el principio del Mundo.

Creyó el hombre, que juntando dos principios de fecundidad de dos naturalezas totalmente diversas, podría hallar alguna tercera especie, que no fuese ni la del padre, ni la de la madre: pero solo se halló con un animal infecundo. Una mula, por egemplo, no puede propagar su especie, porque no estaba comprendida debajo de aquella bendicion primordial: vive como viven los monstruos; y es una naturaleza desordenada. No le ha concedido el Criador semilla propia: pues ordenando Dios las dos semillas que perpetúan la raza del Asno, y del Caballo, no preparó otra tercera, que nos perpetuáse el Mulo. De otro modo: mezclándose el Mulo con alguna quarta familia, y su hijo con la quinta, se podrían tener quando se quisiese producciones siempre nuevas; y el Garañón, y el Caballo se entregarían absolutamente al olvido, no obstante haber sido la intencion de Dios su conservación y su sér. Las especies primitivas desaparecerían sin duda, y la naturaleza mudaría enteramente de una á otra edad de semblante. Ahora bien, si las naturalezas perfectas en su genero, organizadas yá, y vivientes, no pueden producir sino monstruos infecundos, quando las junta el hombre contra el orden comun, y con mezclas arbitrarias, ¿qué fecundidad se podrá esperar de lo que no solo carece de simiente, sino de organos, y vida? De este modo la experiencia de la naturaleza, y la observación de los verdaderos sabios llegan cada dia mas, y mas á dár recientes

testimonios, y á rendir nuevos homenages á la sabiduría que resplandeció en Moisés» (Pluche, 1758).

Por otra parte, otros autores ofrecían motivos aparentemente económicos, aunque revestidos de los mismos prejuicios:

«Un par de mulas razonables, pagadas de contado, cuestan ciento veinte ducados y fiadas ciento y cincuenta, y siendo buenas mas cantidad, y cada día se van encareciendo mas por servirse dellas casi todos los labradores, y los que caminan, y los arrieros y carreteros, y criarse con dificultad por su transmutacion de naturaleza» (Escribano, 1599).

Según el mismo autor, *«un par de bueyes cuesta cuarenta ducados, y si se crían en casa del labrador es casi sin costa alguna».*

En un sentido parecido, Arriquibar (1779) opinaba que *«el abuso que se hace de las mulas para todo género de carruajes y conducciones, á rueda y á lomo resulta gravoso considerando el precio á que han subido las mulas y que con el mismo gasto que se logra 2 mulas nacen 3 caballos; es decir, de cada 100 mulas que adquiere el Estado pierde 150 caballos».*

Poco a poco la normativa *anti-mula* fue pasando al baúl de los recuerdos en toda España, rendida ante la evidencia de las prestaciones que ofrecían estos animales para los trabajos agrícolas y el transporte de mercancías. Así, se estima que en el siglo XVI el censo de ganado mular ya alcanzaba el millón de cabezas (Herrera, 1598). Es más, con el paso del tiempo los machos elevarían su cotización económica incluso por encima de la de los caballos, particularmente durante el siglo XIX (Cubillo de la Puente, 1998). Los viajeros extranjeros que recorrieron España en el citado siglo se hicieron eco de la importancia de este animal:

«La mula representa en España el mismo papel que el camello en Oriente y tiene su moral (junto a su acomodación al país) algo de común con el carácter de sus dueños: es voluntariosa y terca como ellos, tienen la misma resignación para la carga y sufre con el mismo estoicismo el trabajo, la fatiga y las privaciones. La mula se ha usado mucho en España y la demanda de ellas es grande» (Ford, 1845).

No obstante, todavía en el siglo XIX eran muy comunes los documentos que contraponían los beneficios de bueyes, caballos e, incluso, asnos frente a

todo tipo de males achacables al ganado mular, entre ellos su importación de Francia, enemigo mortal en la recién acabada Guerra de la Independencia (Blasco, 1815):

«Dios para aliviarse en su trabajo le tenía ya preparado un compañero, el buey de quien dice San Ambrosio que es animal muy trabajador, y al qual el Señor había dotado de tan grandes fuerzas como eran menester para romper la tierra por medio del arado y propio para tirar el carro, y para proporcionarle un alimento suave como su carne, y aun para su regalo con la leche, manteca y queso. Ninguna nación puede subsistir sin los bueyes. (...). Debemos pues guardarnos como de una peste muy maligna de que nos entren mulas de Francia, que además de arruinar nuestra Agricultura y á nuestros agricultores, se nos llevaría el poco numerario que nos han dexado nuestros enemigos para aumentar sus fuerzas contra todos nosotros».

Blasco exige imperiosamente que el Gobierno prohíba absolutamente la introducción de las mulas francesas, *«porque parece increíble el dinero que se nos llevaban antes con ellas: solamente por la Feria de Huesca [ver Correo Mercantil, nº 24, pág. 198; 1792] nos sacaron 10 millones de reales en año de 1792. A la feria de Huesca suelen concurrir 14.000 cabezas de ganado. Teniendo en cuenta que regula su precio a 1.000 reales por cabeza y que 10.000 eran francesas, se llevan 10 millones de reales. Abrid pues los ojos españoles, y cerrad perpetuamente esas puertas de los Pirineos por donde se va nuestro dinero, y nos entra la peste que tiene arruinada la Agricultura y pobre y miserable la nación. ¿Si por la sola Feria de Huesca se va tanto dinero, que será por las demás de Aragón, Navarra y Cataluña? ¿Qué será pues ahora que tanto ha subido el precio?».* Conviene tener en cuenta que a finales del siglo XVIII, el precio de las mulas había aumentado de 800 á 15.000 reales (Seminario Agrícola, t. 6, nº 150). Según un contemporáneo, *«los que en Aragón comercian con mulas las suelen comprar en las ferias de Sariñena, Plasencia y Huesca y las fian a los labradores á plazos con grandes ganancias. Se calcula que por un quinquenio se introducen 9.000 mulas y lechales franceses, capaces de arruinar otros tantos pobres labradores»* (Torres, 1799).

Pero dejemos que continúe Blasco: *«Haré pues ver que los bueyes no solamente pueden servir para arar y carretear como en nuestra España han servido hasta aquí; sino también para cabalgar, conducir carga á lomo, tirar de los coches y carrozas, para trillar, para la caza, para la guerra, y todo esto con mucho menos gasto que las mulas; y después de haber trabajado toda la vida para nosotros, después de*

muertos nos dexan muy ricos despojos en la carne, cueros, huesos, astas, etc; y las mulas solamente los lloros.

Yo discurro que la preferencia que los labradores dan a las mulas, no obstante los grandes daños y gravísimos perjuicios que de aquí se les siguen á ellos y al Estado, consiste en que las mulas no solamente les sirven en la labor o para arar, y carretear como los bueyes, sino que además de esto les sirven para ir á caballo en sus viajes, para ir al molino, para llevar la simiente y sus aperos á las haciendas, para conducir á lomo sus frutos al mercado y á todo el Reyno.

Les digo también, los machos y mulas de carro y de tragín son de la misma especie que los machos y mulas de labor. Sin embargo, mientras que a las primeras “parecen que vuelan la tierra” a las segundas “apenas se les puede sacar de su paso”. Luego la diferencia que se haya entre unas y otras procede de la enseñanza».

Y vuelve a recordar que la mula es «animal monstruoso y sobre quien no recayó aquella bendición de Crecite et multiplicamini que Dios echó en el principio sobre todo lo que se había creado». No obstante, el capítulo de la obra de Blasco más interesante con relación a la arriería es el tercero, titulado «Que los bueyes deben ser preferidos a los machos y mulas para carretear»:

«Aún para las conducciones y transporte de mercaderías de unas partes a otras, deben ser preferidos los bueyes á los machos de los arrieros ó mulas de carretería. Ya que habéis visto el gran mal que á España ha venido por haber dexado de arar, sembrar y carretear con bueyes, y haber admitido en su lugar las mulas, bien seria que entendais, quan mejor, util y provechoso sería carretear, llevar las mercancías de unas para otras partes con bueyes, que con machos de arrieros y mulas de carretería, como solía, y se puede entender haciendo un tanteo de cada cosa. Supone que salen 12 arrieros de la Ciudad de Vitoria para la villa de Madrid con 50 machos cargados, que cada uno lleva 12 arrobas, unos con otros entre todos 600 (cada uno cuesta de porte 4 reales y todas 2400) tardan 10 días en el viage, y contando los gastos dice, que entre arrieros y machos, gastan en dicho camino 3466 reales.

Para conducir las 600 arrobas bastan 12 pares de bueyes que hacen el viaje en 18 ó 20 días, que por cada arroba se da y paga 2 reales y ½, que con el gasto importan 1661 reales. Gastaron los machos 3466 reales. Y que si contase la gente que en servirlos se ocupan, y otras cosas, serían más de 4000, y si se traxeran con mulas, que fueran menester 12 pares, hacen casi el mismo gasto en 11 ó 12 días que tardan. Por manera

que la carretería de bueyes es más barata que las de mulas, y traginería de machos; y porque hay cosas que conviene transportar con más priesa, se pueden llevar en carros de caballos, ó á lomo como se usaba en España en tiempo de los Godos.

El buey no es tan a propósito como el caballo, el asno y camello para llevar fardos; la forma de su cuerpo lo demuestra; pero lo recio de su cuello y lo hondo de sus hombros indican bastantemente que es muy propio para el yugo y para el tiro; y por lo mismo, este es el modo de tirar con ventaja y es muy singular que este uso no sea general, y que en provincias enteras se les obligue a tirar con los cuernos. Ignacio de Aso afirmaba que el método de unirlos por la cabeza era perverso».

No obstante, la saña contra el mulo reflejaba la añoranza de quienes veían que había desplazado casi por completo al buey de toda la vida. Muchos autores encontraban fácil explicación a la gran difusión del ganado mular. Así, en el nº 73 del Correo Mercantil (10 de septiembre de 1795) se podía leer: «No nos meteremos a tratar por ahora qual de los dos métodos es más ventajoso (bueyes o mulas), solo si teniendo presente que una de las razones porque se prefieren las mulas á los bueyes es por la ligereza con que caminan y facilitan el transporte, ya en carruage ya á lomo». El ilustre altoaragonés Alejandro Oliván (1912) también lo tenía claro: «la mula y el macho son los mejores para carga, por la configuración de su lomo, y para andar en terreno montañoso, por lo angosto de sus cascos. Poco sensible al mal trato, son sanos y de mucho aguante y duración».

Si bien la polémica mulo-buey quedó prácticamente zanjada en el siglo XIX, la controversia mulo-caballo llegó hasta mediados del siglo XX. Sin embargo, incluso al bando pro-caballo no le quedaba más remedio que aceptar la necesidad de los mulos en aquel momento:

«Mucho se ha discutido y se discute acerca de los inconvenientes que tiene la producción mular en España. No somos partidarios de que se fomente la producción mulatera; pero mientras no dispongamos de caballos para todos los servicios, el ganado mular es factor poco menos que indispensable para el transporte y para las labores agrícolas.

A nadie se le oculta que debe fomentarse la producción del caballo y no la de la mula, pero no nos explicamos la persecución de que es objeto este último animal; porque si es útil y conveniente por hoy, aunque es un mal, como un mal necesario hay que tomarlo, piensen como quieran sus detractores. Si se ocuparan los enemigos de la mula

de favorecer la producción caballar y de obtener buenos y abundantes caballos para todos los destinos y para todos los usos, el tan despreciado híbrido iría desapareciendo poco a poco.

Pero es el caso, que con tanto hablar de regeneración de nuestra riqueza hípica, ni caballos ni mulas tenemos y de esta apatía que nos caracteriza se aprovechan otras naciones que, no solo caballos, sino mulas también tienen que mandarnos, y que por cierto unos y otras pagamos a precios fabulosos.

Y esos países que mandan a España sus mulas, y que ni hablan mal de estos animales, ni nunca dictaron disposiciones draconianas contra su producción, tienen abundantes y perfeccionados caballos; mientras que aquí, perseguida la industria mulatera desde hace bastantes siglos con el exclusivo objeto de favorecer la producción caballar, hemos conseguido, sí, tener pocas mulas; pero como ni el fomento ni la mejora de los caballos los vemos por ninguna parte, resulta que necesitamos traer de fuera. Y como los buenos industriales procuran producir lo que tiene segura y lucrativa venta, los franceses, mejorando y perfeccionando sus caballos, dedícanse á la vez á la obtención de mulas que saben han de comprar, porque no les queda otro remedio, los españoles.

Foméntese pues, la producción caballar, atiéndase a su mejora sin reparar en gastos ni sacrificios; pues mientras el fomento y la mejora no se consigan, mientras no dispongamos de abundantes y buenos caballos para todos los servicios, creemos preferible que se produzca la mula á tener que ir á buscarla al extranjero» (Moyano, 1908).

8. Tractores y camiones: ¿el fin de mulas y asnos?

Pero el tiempo pasa rápidamente y, a mediados del siglo XX, las mejoras en la agricultura y en los sistemas de transporte (vías de comunicación, vehículos) empujan al ganado mular a seguir los pasos de los bueyes (Figura 41); los caballos resisten mejor el envite de la modernización gracias, en parte, a sus usos deportivos y recreativos.

«España, país tan mulatero, tanto por su agricultura y modo de desarrollarse ésta, como por lo quebradísimo de su suelo. Conforme van aumentando las carreteras con el transcurso del tiempo en las zonas montañosas de España, va aumentando el ganado caballar de tiro agrícola, y por esto en pueblos que hace un cuarto de siglo sólo había cuatro o cinco caballos, hay ahora más del doble y algunas yeguas» (Janini, 1943).

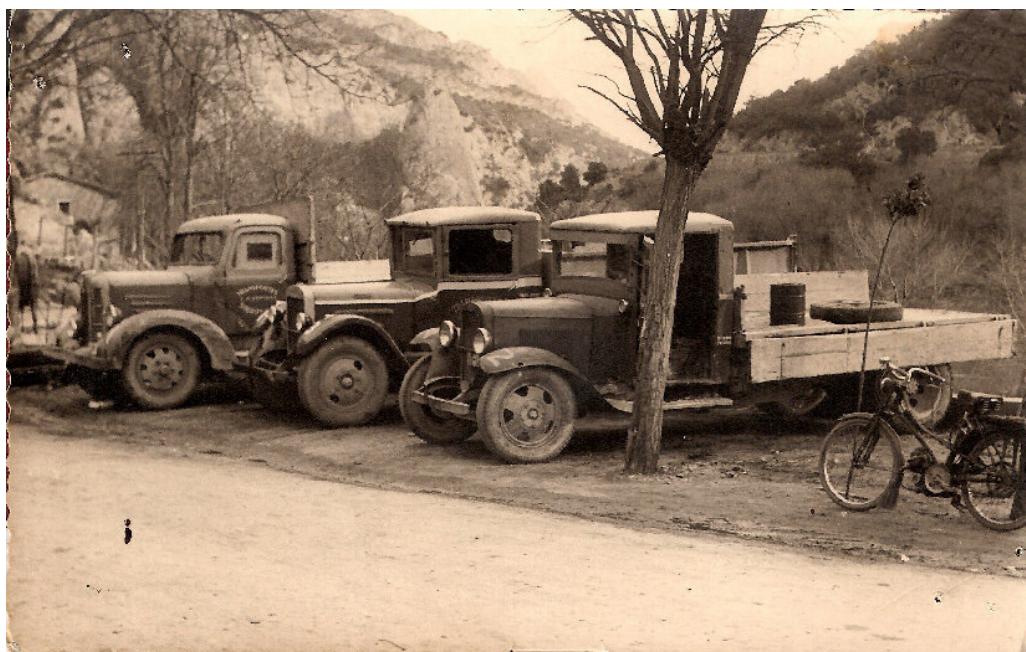


Figura 41. Los primeros camiones y tractores significaron el declive de las caballerías de carga. Archivo UCM.

A pesar de ello, este autor piensa que se trata de un craso error:

«¿Por qué me permito afirmar que nos resulta antieconómica la cría y recría caballar?»:

1º Una buena cría mular a los seis meses, al destete, vale 700 a 1.000 pesetas, valiéndole al que recría unas 2.000 pesetas al tener el animal de treinta a treinta y seis meses. Un buen potro o potra sólo nos vale 400 a 500 pesetas y los remontistas no pasan de 1.000 pesetas al comprarlos de tres años. Si el producto mular es regular, cuesta al destete 500 pesetas, y a los dos años y medio a tres años pagan unas 1.500 pesetas. Y el mismo tipo de potro o potra vale unas 300 pesetas al destete, para poder tomar unas 700 pesetas a los tres o cuatro años, y si los caballares son pequeños, sólo valen lo que una burra regular, resultando oneroso al que recría.

Pero viene una segunda parte a agravarnos la cría y recría caballar. Un producto mular no mama tanto como uno caballar, ni enferma con tanta facilidad como éste. Al mular se le echa a la piara en marzo o abril, cuando tiene un año; al potro hay que dejarlo en la cuadra hasta que se asegure el buen tiempo, en mayo o fines de abril. Al mular se le puede tener en piara hasta que se va a vender o domar, de los dos y medio a los tres y medio años, sin necesidad de recogerlo en pleno invierno, aunque hiele intensamente. Ya sé que en climas benignos no están expuestos a tantas contingencias como en éste donde suele helar desde noviembre a febrero inclusive» (Janini, 1943).

Otros nostálgicos de la era mular iban incluso más lejos:

«Podrá crearse mucha maquinaria agrícola y llegarse a una supresión del caballo para las faenas del campo, si se quiere, pero jamás podremos desatendernos del ganado mular, indispensable en terrenos accidentados, pues sabe llevar sobre sus lomos las más pesadas cargas a través de atajos, precipicios y pedregosos caminos. (...). No hay pueblo agrícola o industrial que pueda prescindir de estos animales. Si a esta necesidad añadimos los precios a que suele cotizarse el ganado mular, cuya constante importación puede desequilibrar la balanza comercial, es fácil comprender que debería llegarse a una autarquía mular en todas las naciones y, por lo tanto, a una racional explotación con apoyo estatal. (...)

Es difícil y absurdo buscar la substitución del mulo por el tractor o por la máquina, ya que el motor mecánico no posee, ni con mucho, la adaptabilidad del motor sangre, ni el fácil manejo, ni la economía, tres factores muy dignos de ser tenidos en cuenta en todos los países montañosos, esteparios y pobres, mayormente cuando no poseen en su suelo la materia prima (gasolina, aceites, caucho, etc.) para la alimentación de la máquina metálica.

Es innegable que la civilización avanza; pero si no han bastado 4.000 años para desterrar del mundo el híbrido mular, sino que, por el contrario ha progresado su producción, tampoco creemos que ahora vaya a desaparecer como por obra de ensalmo. Habrán de pasar aún bastantes centenares de años para que el perfeccionamiento de la mecanización permita substituir al motor sangre en todos los aspectos del trabajo. Y aún más: si éste es el camino que se sigue, pronosticamos una abolición paralela de caballos y mulos, pero jamás de éstos solamente.

Los pueblos evolucionan, indudablemente, mas la historia se repite. La pobreza y los obstáculos de la Naturaleza son los mayores escollos con que se enfrenta la modernización; el hombre, en su afán de superarlos, a menudo se estrella en ellos, desvaneciéndose muchas esperanzas.

El motor se impone; pero así como el motor mecánico es obra puramente humana, el motor sangre es de inspiración divina, y todo lo creado con esta inspiración ha persistido y persistirá, con ciertas evoluciones, hasta el fin de los siglos; en estado de perfeccionamiento o de degeneración, pero esencialmente lo mismo. Este es un hecho palpable, una verdad irrefutable.

Si sacamos aquí a colación estos argumentos en defensa de la ganadería, en particular del ganado mular, es porque existen bastantes detractores de éste en provecho de la mecanización.

Si los historiadores de todas las épocas han hablado con respeto del mulo, no abramos en nuestra era atómica un paréntesis de desdén que nos lleve a olvidarlo o relegarlo a último término. Seamos sinceros y justos: el ganado mular debe aún hoy fomentarse y revalorizarse si la economía rural de muchos pueblos no quiere descender un peligroso eslabón. La historia del mulo sigue y nuestros venideros tienen la palabra» (Salvans y Torrent, 1959).

Por lo que respecta a asnos y mulos, hace tiempo que los venideros inclinamos el pulgar hacia abajo. En palabras de Mur (2009): *«lamentó, al mismo tiempo, la forma en que se produjo la desaparición de las caballerías que tan útiles habían sido al hombre durante siglos y siglos. Las cuadras de las casas rurales quedaron vacías, sólo ocupadas por la historia. Unas son hoy cocinas, otras merenderos, salas de estar o dormitorios y algunas, incluso, bibliotecas. En todas se conservan los pesebres que ya no rebosan pienso para las bestias de tiro. Ahora, los dornajos están ocupados por electrodomésticos y barricas de vino, si no son utilizados como roperos o estanterías para libros. Las mulas y los asnos salieron para siempre de los establos domésticos hace muchos años».*

Realmente, los mulos pasaron de ser una fuerza imprescindible para convertirse en un elemento residual en un espacio de tiempo asombrosamente corto. Teodoro Portillo Garzón nos relataba magistralmente cómo se produjo ese cambio en una zona de Castilla (Madrigal de las Altas Torres); no obstante, su relato bien podría valer para muchos lugares de Aragón:

«Antes, la vida tenía otro ritmo, otra cadencia. Era una vida que había sido ensayada por siglos y todos la representaban a las mil maravillas y sin sentirlo, con toda facilidad y naturalidad. Se trabajaba y se disfrutaba en tempo de lento maestoso, sin prisas, sin muchas ambiciones, viviendo y dejando vivir la vida. Se vivía y trabajaba como lo hicieron nuestros abuelos y tatarabuelos y los tatarabuelos de nuestros tatarabuelos. El centro y el meollo de esa vida antigua y que había sido invariable por muchos siglos eran las mulas. Las mulas eran toda la fuerza de trabajo en el campo. Eran, dada su importancia económica un capítulo muy serio en el presupuesto de cada

casa. Las mulas arrastraban los arados y los carros y portaban y ponían por alto la vida entera de los pueblos castellanos.

Pero llegó la revolución. Llegó el primer tractor a las calles de Madrigal, despertando temores y curiosidad. La gente le miraba y daba vueltas a su alrededor. Le veían unos como un monstruo de hierro, lleno de ruidos ensordecedores; otros veían en él la fuerza y la riqueza; no faltaban los que le veían como un gran juguete inútil que sólo se podían permitir los más ricos, pero que nunca podría sustituir a las mulas de toda la vida.

En el casino, alrededor de la estufa, los comentarios no tardaron en aparecer y crecer con los días. El dueño del tractor aseguraba que las labores que daba no las podía hacer ninguna pareja de mulas; que, sólo con vender las mulas de su cuadra y el ahorro de cebada del pienso de sus mulas por un año, podía pagar la mitad de un tractor y la otra mitad la pagaría con las fanegas de más que pensaba sacar labrando con tractor. Los tradicionales veían al tractor como un intruso que iba a hacer más daño que provecho. Y sobre todo un tractor era carísimo, costaba un riñón y si venía un mal año podría ser la ruina del que le comprase sin tentarse antes los pantalones. Hubo quien se atrevió a apostar que tres parejas de mulas hacían más labor y mejor hecha que un tractor.

Todas estas discusiones bizantinas se acabaron cuando el dueño del tractor invitó a todos a ver con sus propios ojos la labor que iba a dar en una tierra que tenía en las Camas al día siguiente. Allá fueron muchos, convocados por la curiosidad. Vieron como se clavaba la reja en la tierra y sacaba de abajo lo que nunca había sacado un arado romano. Penetraba diez centímetros más que las rejas corrientes y dejaba la tierra esponjosa y suelta. El final de todo este palabrerío de casino y estufa llegó cuando, al verano siguiente, vieron que las tierras labradas con tractor tenían unos trigos que no tenían comparación con los de ningún otro y su dueño había cogido muchas más fanegas por obrada que nadie.

Al año siguiente, había tres o cuatro tractores arando las tierras de Madrigal. Tres años más tarde, casi todos los labradores tenían su propio tractor y arados de vertedera o de disco y un remolque para el transporte, que sustituía a los carros. Y las mulas, poco a poco, fueron desapareciendo de las cuadras y de los lugares de trabajo. Por las calles se oían los motores retumbando en las paredes, los disparos de los gigantes Lanz con su único pistón, o los más suaves ronroneos de los Fordson o los Ferguson o los Massey Harrys.

La llegada de los tractores cambió la vida en Madrigal y en todos los pueblos de Castilla. Los carreteros se quedaron sin trabajo. Ya no tenían que hacer carros, ni arados romanos, ni yugos. Los herradores no tenían mulas a las que poner herraduras. Los herreros transformaron sus fraguas en talleres mecánicos para atender las averías de los tractores y componer los aperos que arrastraban. Los mozos de labor que atendían y manejaban las mulas o se convirtieron en tractoristas o se hicieron jornaleros y empezaron a incrementar las filas de los parados.

Nació una gasolinera para vender el combustible de tantos motores como caminaban por las calles y los caminos del pueblo. La puso, con magnífica visión, Eliseo el Carretero, que suavemente fue cambiando su taller de carretero en taller mecánico y se hizo expendedor de gasolina y gasoil. En principio traían el gasoil en bidones de 200 litros y Eliseo los traspasaba a otros bidones de los dueños de los tractores con una bomba de mano. Un poco más tarde, le puso la CAMPSA un surtidor en toda regla en la plazuela de los Herradores, delante de su casa. Allí iban a repostar los tractores, arrastrando los remolques en los que cargaban los bidones de gasoil, llenando de ruido la otrora tranquila plazuela. La paz idílica y el silencio de antes, se transformaron en el bullicio y la agitación de la agricultura mecanizada. Las cosechas eran muchísimo mejores, se cogía mucho más trigo por obrada, se trabajaba menos duramente en el campo, pero todo esto tuvo su precio: se perdió paz y silencio y la vida empezó a caminar a otro ritmo. Era el progreso que venía de la mano de los tractores; se perdía el reposo de una vida de siglos».

9. Un rayo de esperanza para asnos y mulos

Se estima que alrededor de un millón de burros han desaparecido en España en cuarenta años, y hoy solo quedan unos 75.000 ejemplares. En los últimos cinco años, se ha producido un ligero aumento de los efectivos, como respuesta de diferentes asociaciones y particulares a la situación de extinción real de algunas de las razas autóctonas. Según el censo agrario de 1999, únicamente quedaban 459 burros y 242 mulos en todo Aragón. Aunque pueden existir animales no censados, la cifra da una idea bastante aproximada de la situación crítica de estos animales en esta comunidad autónoma.

Como se ha comentado anteriormente, la protección del asno y del mulo pirenaico ha sido particularmente activa en la vertiente francesa, a través de la Asociación Nacional de Criadores de Asnos y Mulos de los Pirineos (APY). Las

razas asnales españolas se incluyen en el Grupo de Razas Autóctonas en Peligro de Extinción. En la actualidad su orientación se encamina al agroturismo principalmente, aunque también han encontrado otros usos, desde la protección de rebaños de ovejas, como alternativa a los perros, hasta el control de la vegetación (Figura 42).

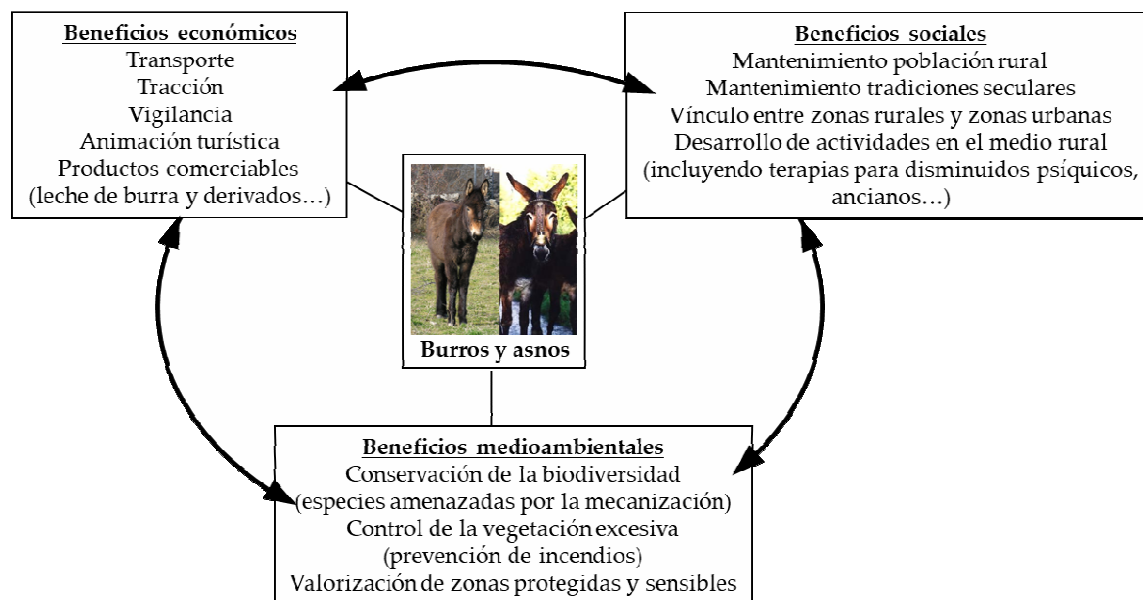


Figura 42. Utilidades de asnos y mulos en el siglo XXI.

Veamos la siguiente noticia, publicada en *Heraldo de Aragón*, el 22 de junio de 2008, bajo el título «Una brigada especial y muy efectiva»:

«El servicio de extinción de incendios ha ampliado su plantilla. Es una nueva cuadrilla y muy especial. Se trata de un rebaño de 68 burros, que tiene su base en la Pardina de Fanlo, cerca de Ipiés (Sabiñánigo), y que el Gobierno aragonés utiliza para limpiar los cortafuegos de la Comunidad. El departamento de Medio Ambiente lleva año y medio con esta experiencia que se engloba en el Plan Medioambiental de Ganadería Extensiva, cuyo objetivo es, como antaño, utilizar los animales para mantener limpios los montes como medida de prevención ante futuros incendios, evitando así la entrada de maquinaria pesada para realizar la labor.

Cuando uno de los guardas les hace una llamada y mueve un poco los sacos de pienso, en seguida acuden una veintena de burras, pero advierte que si hubiera sido Clemente, el pastor que las cuida habitualmente, a su silbido hubieran acudido todas. Los asnos que ha reunido el técnico con su llamada podrían ser, perfectamente, el hatajo que en breves fechas viajará a la zona de las Altas Cinco Villas para limpiar cortafuegos

de los montes de Undués, Mianos y Salvatierra. Los retenes contraincendios han quitado la maleza que se había acumulado en los últimos años, pero ahora que comienza a rebrotar, los burros servirán para controlarla. Como explica Miguel Ángel Clavero, jefe del servicio de extinción de incendios del Gobierno aragonés y responsable de este programa que nació de la mano del consejero Alfredo Boné, utilizan pastores eléctricos para delimitarles la zona de la vereda. Allí tienen a los animales durante un tiempo, más o menos un mes para 100 hectáreas, y lo que no patean, lo roen, dejando la vía limpiísima hasta la próxima primavera.

Todo esto lo han aprendido durante el último año y medio, el tiempo que llevan experimentando con el rebaño. Cuando se lo cedió el ganadero y lo instalaron en la pardina, lo cercaron en un pequeño espacio. Pronto comprobaron que los animales, como no son tontos, primero comen la hierba tierna y, cuando no queda otra, roen todo lo que encuentran "excepto el boj, que por lo que sea no les gusta", confirma Clavero. Así, en parcelas de 40 ó 50 hectáreas están limpiando todo este paraje perteneciente al Gobierno aragonés. Circulando por la pista se comprueba cómo por los terrenos que quedan a mano izquierda, ya ha pasado la manada. No así a la derecha, donde la maleza hace casi intransitable el monte.

El declive del sector ganadero ha hecho que esta ancestral costumbre -que los animales realicen la limpieza del monte- se vaya perdiendo. Las pocas cabezas que quedan, teniendo prado donde elegir, desechan muchas hierbas, los apriscos y terrenos pendientes. Por eso el Gobierno aragonés va a potenciar la iniciativa ayudando a los ganaderos que se comprometan con esta labor medioambiental. Mientras que estos burros son una cesión y es el propio departamento quien se encarga de ellos, los otros siete rebaños que participan son convenios establecidos con otros tantos ganaderos de equino, vacuno y ovino. Ellos se comprometen a limpiar los cortafuegos y el Gobierno aragonés les instala abrevaderos, lleva agua, cede mangas para el manejo del ganado y construye refugios.

Este año se limpiarán unos 20 kilómetros con los rebaños. Aunque la idea es ir creciendo. Con este pionero plan, "en el que usamos animales como si fueran una cuadrilla más", explica el jefe del servicio, calculan que podrán limpiar 300 kilómetros al año de los 2.000 que en la actualidad posee Aragón. No obstante, ya advierte Clavero que la idea es crear 1.000 más en los próximos años, cortafuegos que, con los métodos actuales (se dejan 5 metros limpios para el paso de maquinaria, 25 a cada lado de donde cortan dos de cada tres árboles, y otros 25 a los extremos donde talan uno de cada tres),

son menos agresivos visualmente». La experiencia parece que se extiende, aunque sea poco a poco (Figura 43).



Figura 43. Pastoreo con burros en Aldea de Puy de Cinca (Secastilla). Noticia en el *Diario del Alto Aragón*, 4 de septiembre de 2020.

Aunque existen experiencias similares en Baleares, «donde tienen un concepto del monte más similar a un jardín y usan mulos para luchar contra el carrich», y en Castellón, Aragón se ha convertido en pionera al formalizar este plan. Asimismo, hace hincapié que en este proyecto además del departamento del Medio Ambiente y Sodemasa, colaboran un biólogo del Instituto Pirenaico de Ecología, veterinarios de la Universidad de Zaragoza y la Escuela de Capacitación Agraria, donde se recopilan los datos y utilizan la experiencia para la formación de sus alumnos.

La situación del ganado mular es aún más delicada, a pesar de la creación de una Asociación en Defensa de la Mula (ADEMU) y de alguna que otra Feria de la Mula, pero también se le está empezando a utilizar en labores ecológicas como se observa en el artículo «Los mulos vuelven al campo» (Las Provincias, Valencia, 21 de noviembre de 2009):

«Es resistente, inteligente y con gran capacidad de carga. El mulo, un animal ya jubilado de las labores agrícolas y sustituido hace ya años por maquinaria, se encuentra actualmente en peligro de extinción. Solamente algunos enamorados de este animal siguen criándolo y luchan por perpetuar la especie. Ahora, sin embargo, una empresa, Iberdrola, ha decidido utilizar varios ejemplares para labores de carga en un parque natural, contribuyendo a la recuperación de la especie.

Evitar daños en la capa vegetal del monte es el objetivo de esta medida, que permite dejar de utilizar maquinaria agrícola que obligaría a construir caminos y a ser más agresivos con la zona afectada. Además, en el Parque del Turia, donde hay zonas con fuertes desniveles, la utilización de tractores podría causar erosiones en el suelo forestal. Iberdrola ha decidido recuperar la mula para trasladar las podas que se llevan a cabo estos días bajo las líneas eléctricas que atraviesan el Parque Natural del Turia. Los trabajos han comenzado esta misma semana y se alargarán durante unos días más.

No es la primera vez, no obstante, que Iberdrola utiliza mulos para trabajos en los montes valencianos. En ocasiones se han empleado para labores de mantenimiento y de construcción de nuevas líneas. “Con ello se minimiza el posible impacto ambiental que hubiera conllevado la apertura de caminos”, aseguran estas mismas fuentes.

Tras la polémica surgida debido a que algunos colectivos están en contra de las actuaciones de las eléctricas, Iberdrola ha querido ser lo más respetuoso con el medio ambiente. En realidad, no es la primera vez que se utilizan mulos para realizar trabajos en zonas forestales. La compañía ha empleado animales para labores tanto de mantenimiento como de construcción de nuevas líneas, en las que se ha minimizado el posible impacto ambiental que hubiera conllevado la apertura de caminos en el entorno de la instalación».

Para acabar este capítulo, Cebollero (2006), natural de Arguis, nos da un repaso rimado, y no exento de sentido del humor, a la historia de los mulos altoaragoneses:

*«Ahora quiero contaros, por si no la conocéis
la historia de los mulos, “pa” que no los olvidéis.
Macho o mulo, es lo mismo, casi todos tenían,
para hacer los trabajos porque máquinas no había.
Un macho puede nacer de una yegua o de una burra;
según se cubran las hembras, sale macho o sale mula.*

*Macho o mula siempre nacen de la yegua con un burro,
o de burra con caballo; nunca falla, eso seguro.
Los machos el primer año los llamábamos lechales,
se alimentaban seis meses con la leche de su madre.
Y después de los seis meses, los llevaban a vender;
siempre alguno los compraba y los criaba para él.
Los sacaban de su madre, que no volvían a ver
y con cuatro dientes de leche empezaban a comer.
Se les daba hierba fina, cebada y paja también
y a los diez o doce meses, comían de todo bien.
Les salía otro diente cuando tenían dos años,
con esta edad se capaban y se llamaban sobraños.
Normalmente se capaban a mordaza y a máquina;
después, con agua y zotal, les curábamos la herida.
La mordaza eran dos palos que bien prietos los ponían,
los llevaban así un tiempo y los pitos se consumían.
Para la otra capadura, el veterinario lo hacía
chafándoles bien las venas con máquina que tenía.
Cuando tenían tres años, las palas se les caían,
decíamos que mudaban porque otras les salían.
Por si alguno no sabe, qué son las palas de los machos:
los cuatro dientes primeros, que son un poco más anchos.
Les salían los colmillos a los seis años o siete,
siempre uno a cada lado, al final de los otros dientes.
Alguna vez en la boca también se les hacía mal
a consecuencia de liestras que les teníamos que sacar.
Después de limpiar la boca, les poníamos harina;
con eso se les curaba, no había otra medicina.
Les lavábamos la boca también con vinagre y sal,
pues es que tenían algo cuando masticaban mal.
Cuando tenían tres años se tenían que domar,
los íbamos enganchar y de pegarles ni hablar.
Unos días con el baste, otros días la collera,
otros días con el jugo, según qué trabajo era.
Esto siempre con otro macho viejo que los sojetaba;
si no se portaban bien, el viejo siempre cobraba.*

*A veces el macho viejo también se dejaba llevar;
con la sencusa del joven, hacía las cosas mal.
El hombre se daba cuenta también de esa picardía
y con un palo o carrañazo, el viejo ya obedecía.
A esta edad de trentenos y empezar a trabajar,
otra cosa imprescindible era tenerlos que herrar.
Seis clavos en cada pata, si el macho era regular
y a algunos machos más grandes, aún se les ponía más.
Caballos de tierra baja y algunas yeguas también,
pero éstos eran pocos, les ponían hasta diez.
Antes de ir al herrero, se probaban algún día
a levantarles las patas, "pa" ver cómo respondían.
Normalmente machos grandes eran de buen amansar,
iban sobraus en el trabajo y nada les parecía mal.
Y es que los más pequeños pues llevaban peor vida,
estaban en casa pobre y tenían menos comida.
Lo primero era cuidarlos, así puedes exigir;
si no comen y no hay fuerza, pues qué les vas a pedir.
Al macho que estaba flaco, también se le hacían males:
del baste, de la collera y roces de los ramales.
Estos males que tenían se llamaban tomateras,
se curaban con aceite y hollín de las chimeneas.
El trabajo había que hacerlo y si el animal no podía,
algunos aún le pegaban, es el talento que había.
La vida de aquellos machos, si es que se trataban bien,
trabajaban quince años y hasta veinte o más también.
Todo era una familia que trabajaban unidos:
machos, caballos y burros; hombres, mujeres y críos.
Ahora tiene el mulo en Huesca un grandioso monumento;
el animal se lo merece por todo su sufrimiento.
También a estos animales nombre propio les ponían;
llamándolos y arreando, ellos se lo aprendían.
Por si alguno no lo sabe, yo les diré algunos nombres,
como Galón, Carbonero, Chaparro, Tordillo o Noble.
El Feo, Moreno y Bayo, el Castaño y Peregrino,
Platero, Trabuco, Leal, Rosal, Pequeño, Muino.*

El Lagarto, el Burreño, Voluntario, Royo, Lucero, el Giboso, el Brillante, Navarro y Jardinero».

9. Referencias

- Arrieta, Juan de. 1605. *Despertador que trata de la gran fertilidad, riquezas, baratos, arnas y caballos que España solía tener, y la causa de los daños y falta con el remedio suficiente*. Tratado anexo a la Agricultura de Alonso de Herrera. Pamplona.
- Arriquibar, N. de. 1779. *Recreación de Política. Carta V: Labor del ganado vacuno, primer aumento de la Agricultura*. Bilbao.
- Blasco, M. 1815. *El amante de los labradores. Tratado de las grandes ventajas que los labradores en particular y el Estado en general pueden sacar del ganado vacuno y de los gravísimos daños y perjuicios que se siguen de la cría del mular á la del caballar y á la Agricultura*. Imprenta de Dorca, Barcelona.
- Casas de Mendoza, N. 1867. *Tratado de las enfermedades del pie o del casco*. T. Fortanet, Madrid.
- Cebollero, L. 2006. *Coplas populares: nuestros adelantos y las formas de vivir (II)*. El Gurrión, Labuerda.
- Clemencín, D. 1821. *Influencia del gobierno de la reina Dña. Isabel en la prosperidad nacional de su tiempo y de los siguientes*. En: *Memorias de la Real Academia de Historia. Tomo VI*. Imprenta de I. Sancha, Madrid.
- Cubillo de la Puente, R. 1998. *El pescado en la alimentación de Castilla y León durante los siglos XVIII y XIX*. Universidad de León, León.
- Druène, B. 1951. *Les devis de l'ingénieur Thierry*. Douladoure, Toulouse.
- Escribano, J. 1599. *Reflexiones sobre la utilidad de los bueyes y perjuicios de labrar con mulas*. Reproducido en *Semanario de Agricultura y Artes* (nº 370, jueves 2 de febrero de 1804, p. 65-69).
- Eslava, J. 2008. *La Mula*. Editorial Planeta, Barcelona.
- Ford, R. 1845. *Manual para viajeros por España y lectores en casa*.
- García Alfonso, C. 1942. *Podología veterinaria*. Imprenta Biosca, Madrid.
- Heras, V. 2007. *Agricultura y medio rural: oficios para el recuerdo*. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Madrid.
- Herrera, G.A. 1598. *Libro de agricultura*.
- Janini, R. 1943. *El ganado mular y sus padres*. Ministerio de Agricultura, Madrid.
- Madoz, P. 1845. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid.

- Madrazo, S. 1984. *El sistema de transportes en España (1750-1850)*. BIDEA, 90-91. Oviedo.
- Martínez Baselga, P., López, J., Arán, S. 1909. *El comprador de animales. Reconocimientos de Sanidad y prácticas legales y comerciales*. Imprenta del Hospicio Provincial, Zaragoza.
- Moyano, P. 1910. *Guía de los jefes de parada*. Imprenta del Hospicio Provincial, Zaragoza.
- Moyano, P. 1908. *Tratado de cría caballar, mular y asnal*. Hijos de Cuesta, Madrid.
- Mur, R. 2009. *Huellas de herradura*. Bubok Publishing S.L., Zaragoza.
- Navajas, J. 1955. *Castración de los animales domésticos en el medio rural*. Edición del autor, Madrid.
- Oliván, A. 1912. *Cartilla Agraria*. Librería de Perlado, Páez y C^ª. Sucesores de Hernando, Madrid.
- Pluche, M. 1758. *Espectáculo de la naturaleza o conservaciones acerca de las particularidades de la Historia Natural. Parte VIII. Tomo XV*. Oficina de Joachin Ibarra, Madrid.
- Porras, F. *Animales músicos y música con animales en el románico hispánico*. En: <https://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcfx930>
- Rey, M. 1883. *Arte de herrar y forjar*. Librería de P. Calleja y Compañía, editores. Madrid.
- Ringrose, D. R. 1971. *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Editorial Tecnos, Madrid.
- Salvans, L. y Torrent, M. 1959. *Ganado asnal y ganado mular*. Salvat, Barcelona.
- Sanz Egaña, C. 1955. *Veterinaria legal*. Espasa-Calpe, Madrid.
- Simeón, V. 2008. *Asnos y mulos*. Editorial De Vecchi, Barcelona.
- Torres, D. de. 1799. Cultivo de la alfalfa. *Semanario de Agricultura*, tomo 8, nº 191.
- Uriol, J. I. 1990. *Historia de los Caminos de España. Vol. I. Hasta el siglo XIX*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Editorial AC, Madrid.
- Wolseley, G. 1869. *The Soldier's Pocket-book for Field Service*. MacMillan and Co., Londres.