

Diccionario folclórico

Escribe: HARRY C. DAVIDSON

FRENOS

Un freno visto de frente es, haga de cuenta el lector, como una escalera con tres travesaños.

Los dos largueros de la escalera se llaman camas y son las palancas del freno. Se fabrican de platina delgada. En Tenjo, famoso otrora por sus frenos, los llaman piernas, y en Suesca, que tampoco se quedaba atrás, brazos.

En la parte superior de las camas va la cabezada, y en la inferior las riendas unidas a aquellas por medio de argollas o alcobillas.

Pues bien, de arriba abajo tenemos:

1) *Primer travesaño*. Es la barbada que va de una a otra cama del freno para, según el Diccionario, regirlas y sujetarlas. En Tenjo se la llama también cadena o cadeneta y está hecha de argollitas entrelazadas unas en otras, de manera que al dar vuelta por detrás de la quijada del cuadrúpedo, es muy fácil ajustar su largo colgándola de la argolla que corresponda en el llamado cargador de la cama.

2) *Segundo travesaño*. Es la embocadura o bocado, o mejor dicho, la parte del freno que entra en la boca del animal.

Parte importantísima de ella son las coscojas, melones que dicen en Suesca, o coscojos que mienta el Diccionario, agregando que son piezas de hierro a modo de cuentas que refrescan la boca del animal, o, según anotan en Tenjo, para que corra y no se lastime la lengua del caballo.

La forma del bocado es muy sencilla: dibuje el lector una como mitra papal y póngale un par de palitos a lado y lado, abajo. En cada palito o brazo (que va prendido a la cama del freno por sus agarraderas) van coscojos grandes: 4 a cada lado en Suesca, o 5 en Tenjo: total 8 ó 10 coscojos respectivamente.

Dentro de la mitra misma, y como en un abaco en miniatura, 4 coscojitos pequeños encima y otros tantos debajo si el freno es de Suesca, o dos y dos si es fabricado en Tenjo.

3) *Tercer y final travesaño*. Es una varilla delgada que llaman palo o palito en aquellas poblaciones, y que se usa, simplemente, para que no se abra el freno.

UN POCO DE HISTORIA

¿Y cómo se llegó a este tipo de freno? Cuando el oficial del ejército de los Estados Unidos, Richard Baché, arribó en 1823 a la población de Guaduas, el coronel Acosta, quien era el hostelero ad-honorem de todos los viajeros importantes que por allí pasaban, le cambió su freno "por uno cuyo bocado pesaba varias libras". Así lo refiere Baché en sus *Notas* publicadas en Filadelfia en 1827.

¿Alguna razón especial para ello? Pues sí. Otro escritor, el señor Fr. Von Schenck, en sus *Viajes por Antioquia en el año de 1880*, publicados en Bogotá en 1953, dice que (pág. 22) los "juguetes europeos no sirven aquí". Que el viajero que viene de la costa debe conseguirse "riendas dobles, cinchas dobles, baticola o tiros; este equipo es aconsejable en Antioquia a todo viajero que aprecie su pellejo. También espuelas largas y un pesado freno de acero de varias libras. Todos estos aperos necesita en Colombia tanto el caballo como la mula".

El coronel Guillermo Duane, quien hizo *Una visita a Colombia en los años de 1822 & 1823* y tituló así su libro que fue publicado en Filadelfia en 1826, agrega (pág. 118): "La fuerza del bocado y del freno son también necesarias porque a pesar de montar la mula ordinariamente en el llano o la cuesta, o la bajada, el proceder más seguro para el jinete es el de mantener la rienda suelta: habrá casos en los cuales la mula requerirá la presión del bocado y la mano del jinete, lo cual solo puede aprenderse con la experiencia; medios ineficientes en tales circunstancias, a menudo implican la ruina. El bocado grande español está en uso universal y a pesar de una opinión contraria antes de esta ocasión, yo confieso mi convicción de su importancia, realmente, de su necesidad indispensable".

El freno español fue un instrumento de tortura como cualquier otro. Parece haber sido concebido por algún sombrío discípulo de fray Tomás de Torquemada, no dedicado como sus otros colegas de la Inquisición a solucionar los problemas de las diversas herejías y crímenes rituales, sino a atormentar y hacerle la vida miserable a los caballos.

Las famosas "sentadas" que logran nuestros "chalanos" sabaneros en plan de exhibir caballos, se producen no tanto por el movimiento rápido, descendente, de cierta parte de la anatomía de aquellos, sino por el fuerte y simultáneo tirón de riendas, que hace que el bocado del freno se incruste violentamente en el paladar del animal, produciéndole tal dolor, que lo deja impotente y a merced total de su jinete.

Léase la descripción del freno hecha por el señor Isaac F. Holton en su libro *Nueva Granada: Veinte Meses en los Andes* publicado en Nueva York en 1857. Dice el autor, refiriéndose al año de 1852 (pág. 424): "El freno era hecho acá. Ellos no tendrían ninguna confianza en un bocado hecho en el extranjero. El bocado caucano es algo formidable. Las riendas van fijadas a un extremo de una palanca de primera clase. El fulcro o punto

de apoyo de la palanca está en la boca del caballo contra la mandíbula inferior, y bien atrás, el otro extremo de la palanca está listo para presionar contra el paladar y forzar a abrir la boca. Si (el caballo)... trata de impedir esta operación agarrando el aparato con sus dientes, ellos cogen solamente dos cilindros huecos dentro de los cuales juega el bocado libremente. Una cadena fuerte pasa por entre la boca, cerca del fulcro; otra bajo la mandíbula, neutraliza esto; y, cuando se fuerza la boca ellos apretan la mandíbula más allá de toda resistencia. Más aún, hay una tercera cadena que une los puntos a los cuales van prendidas las riendas. Las riendas y la jáquima son de cuero sin curtir, torcido o trenzado, de acuerdo con los dictados del lujo o de la economía. Las riendas resistirían un esfuerzo de media tonelada completa... las riendas después de unirse en un punto conveniente para la mano, se separan nuevamente en dos tiros largos, que pueden ser utilizados para amarrar el caballo o como un látigo”.

JAQUIMONES

Los frenos españoles iban unidos a menudo a los llamados jaquimones. Estos eran los “frenos de jaquimón” que mienta don José Manuel Marroquín en su famoso artículo *La Carrera de mi Sobrino* publicado en el T. I. del “Museo de Cuadros de Costumbres” Bogotá 1866.

Los jaquimones eran de posible origen árabe. En el escrito *Las Bodas de un Muerto* de David (José David Guarín) aparecido en “El Iris”, número 9, en Bogotá el 8 de abril de 1866, dice el autor (pág. 97) que en 1772 llegó a la capital del virreinato don Jorge Villarreal. Agrega que en tales épocas se celebraba la promulgación de las bulas con mucho boato y que así lo hizo Villarreal: iba a caballo encabezando la procesión y llevando un estandarte en el cual iba la bula fijada. El caballo era “blanco como la espuma... traído de Andalucía... Tenía los cascos dorados, la cola recogida i anudada con vistosas cintas, gran pretal bordado de oro y esmaltado con conchas marinas. La gualdrapa cobijándole desde el pecho llegaba a la cola y bajaba hasta los corvejones, dando a ver la riqueza de su dueño, pues era de terciopelo encarnado y bordada al realce con oro i pedrerías. Un hermoso jaquimón de estilo árabe cubría casi toda la cabeza del orgulloso caballo dejando apenas hueco... para... dos ojos negros”.

Estos jaquimones hacían también una equis sobre la frente del animal. El señor Marroquín, nuestro experto de cabecera en estos vericuetos, así lo estampó para la posteridad en sus *Estudios sobre Historia Romana* publicados originalmente y sin su firma, en el “Mosaico”, tomo IV, número 15 en Bogotá, el 6 de mayo de 1865, página 116. Dice el autor:

“...van llegando poco a poco
En yegüas aguilillas, valonadas,
Con rico jaquimón cuyos adornos,
En la frente del bruto hacen una equis
I que se usaban en el año de ocho”.

Los jaquimones iban casi siempre sobredecorados con estoperoles, estrellas, conchitas o chapas de plata. Cuenta don José Manuel Groot en su *Historia Eclesiástica y Civil de Nueva Granada*, tomo II, publicada en

Bogotá en 1869, que en el año de 1789, época del virrey Ezpeleta, se hizo un paseo al salto de Tequendama, y agrega que “los jaquimones y frenos (estaban) cubiertos de estoperoles de plata”.

En la novelita *El Doctor Temis* de don José María Angel Galán, publicada en Bogotá en 1851, dice su autor que en una población poco distante de la capital en 1850, se veían hermosos caballos “con sus jaquimones cubiertos de plata, ajuar correspondiente a las cantoneras de los cómodos sillones de las señoras”. Sin embargo, las modas iban cambiando y el jaquimón estaba condenado a desaparecer. En el “Pasatiempo”, año I, número 12, publicado en Bogotá en 8 de noviembre de 1851, se publicó un artículo titulado “Costumbres Neo-Granadinas” en donde hablan de una de las láminas de don Ramón Torres Méndez, “Dama de Bogotá en Traje de Montar”. Dicen que esta va: “Sobre un elegante bayo, sobre el cual alcanza a percibirse la horqueta i el estribo del galápago inglés, o nacional, sin más arneses ni atavíos que una sencilla gualdrapa, pues ya los tiempos de los jaquimones de conchitas y de los estoperoles de mal gusto ha pasado”.

LOS FRENOS Y LA INDEPENDENCIA

En la época de la Independencia, afloran brevemente los frenos en nuestra historia patria, y hasta puede decirse que contribuyeron, en la medida de su importancia, a sacudir el yugo español.

En el artículo titulado *Revolución de Santafé de Bogotá* que, sin firma, apareció en el “Mosaico”, tomo III, número 1 en Bogotá, el 13 de enero de 1864, se informa que entre los donativos que hicieron los patriotas para manutención de la tropa, etc., el día 23 de julio de 1810, hubo uno (pág. 3) “de 400 frenos españoles para la caballería”.

También el el *Diario Político de Santafé de Bogotá*, número 4, de fecha septiembre 4, 1810, que apareció publicado en el *Boletín de Historia y Antigüedades*, tomo I, número 7, en Bogotá, marzo de 1903, se informa que como en el momento de nuestra revolución se encontraba el erario casi agotado, se hicieron varias donaciones. “D. Juan Antonio Portillo (dice allí, pág. 359), español europeo, donó 100 frenos ingleses para la caballería, que había adquirido en una negociación de quinas”.

LOS FRENOS DE PLATA

Los frenos no fueron excepción a esa fiebre de ponerle plata a todo, que estaba en plena efervescencia a finales del siglo XVIII.

En el año de 1778, don Vicente Nariño, por ejemplo, dio a su esposa un poder especial para que hiciera testamento en su nombre. En dicho testamento “declara... que a su hijo don Antonio le dio su padrino de confirmación, don Pedro de Escobedo... una silla de montar, con estribos y freno de plata, con su aderezo de grana con galón de plata”. Así consta en la página 89 del *Boletín de Historia y Antigüedades*, año XII, número 134, publicado en Bogotá en marzo 1918, en donde don M. M. Tovar publicó su artículo *El Palacio de la Carrera*.

En los Llanos también se acostumbraron los estribos del mismo metal. Puede leerse, por ejemplo, el artículo *El Llanero*, firmado por E. T. S., que apareció publicado en "El Hogar", tomo III, número 1, en Bogotá el 11 de julio de 1870, en donde se habla de la montura y de los aperos de los llaneros. Allí dice: "El bosal i el freno son de plata; el freno tiene una gruesa cadena también de plata, que es de la que se afianza una rienda de guaral. Tanto el bosal como el freno van sostenidos de unas correas anchas de suela acharolada, con pequeñas puntas en la orilla, bordadas con seda lacre i sobre este bordado, embutidas estrellitas o chapas de plata".

También se les manufacturó de plata... alemana. En el suplemento de "El Tiempo", año IV, número 203, publicado en Bogotá el 16 de noviembre de 1858, se detallan, en la página 2, los "Artículos de Viaje de venta en el establecimiento de Pereira Gamba, Camacho Roldán i Co.". Entre ellos se mencionan los frenos beduinos, idem comunes de plata alemana y bozales de hierro.

SUESCA Y TENJO

En estas dos poblaciones, a fines del siglo pasado y comienzos del presente, se elaboraron los mejores frenos.

Cuenta don Evaristo Herrera en sus *Recuerdos de las Calles Real y de Florián a Fines del Siglo Pasado*, publicados en el *Boletín de Historia y Antigüedades*, volumen XXXV, números 404 a 406 en Bogotá, junio, julio, agosto de 1948, al hablar de la acera oriental de la Primera Calle Real que allí estaba (pág. 378) "la tienda de don Antonio Forero (quien) vendía... muy acreditados frenos de Suesca".

Santiago Pérez Triana en su artículo *Silla de Montar* aparecido en *Lecturas Populares*, Serie II, número 15, en Bogotá y sin fecha, habla (pág. 77) del "freno de Suesca con bocado pródigo de hierro, con barbada igualmente pesada y riendas de tiras de cuero trenzadas (que) remataban en una borla también de cuero".

El escritor que ocultó su nombre bajo el seudónimo de "Sesentón", en carta escrita a don Tomás Rueda Vargas, en la Nochebuena de 1937, y que apareció publicada en la obra de aquel *Lentus in Umbra* en Bogotá 1939, dice (pág. 315) "durante mucho tiempo usé... apero de rejo tejido de toda clase de filigranas, freno de Suesca y estribos de cobre lisos".

Finalmente el mismo don Tomás en *La Sabana de Bogotá*, publicada en esta ciudad sin fecha, menciona en la página 84 "el caballo que se espera en la ramada, torna la cabeza y tasca el bocado del "Suesca" o del "Tenjo" mientras el mayordomo aprieta la cincha".

LA SITUACION EN 1967

¿Y qué quedó de las famosas manufacturas de frenos en aquellas dos poblaciones? Investigaciones realizadas personalmente a finales de 1967, revelan lo siguiente:

A) SUESCA

La industria de fabricación de frenos en esta población desapareció completamente y el mercado cundinamarqués ha comenzado a surtirse más bien de Fusagasugá, en donde los manufacturan de muy buena calidad.

Me informó el último herrero que se dedicó en Suesca a estos menesteres, don Néstor Olmedo Ramos, que un buen freno exige por lo menos tres días de trabajo, y que como en las veredas ya viaja todo el mundo en jeep o en carro, no los pagan.

Entre los antiguos herreros dedicados a este oficio descollaron los señores Carmelo Rodríguez (a. Patepalo) y los Taleros (Juan, Eusebio y Luis).

B) TENJO

En cambio en Tenjo sí se continuó la tradición de fabricación de frenos. Antiguamente se destacaron los producidos por el señor Uldarico González y por don Rudesindo Bernal, padre, precisamente, de quien ostenta hoy la corona del oficio, don Joaquín Bernal, cuyos frenos de acero inoxidable le son ordenados de todas partes, inclusive del Ecuador y Venezuela, a base simplemente de la propaganda que les hace su excelente calidad. En Bogotá son expendidos en el almacén de don Apolinar Rojas. Otro herrero de renombre en la manufactura de frenos en Tenjo es don Habacuc Salabarieta.

C) BOGOTA

Hoy en día en Bogotá se están fabricando tres tipos de frenos que revelan ya el cambio en las costumbres y la disminución del salvajismo a que se vieron sujetos los caballos antes. Aquellos son:

1) El freno ya mentado para caballos de paso con un bocado alto y con coscojos.

2) El filete: de dos piezas solamente en la embocadura y utilizado para los caballos de carreras o salto.

3) La palanca: de una sola pieza entre la boca del animal, la cual varía de acuerdo con el tipo de caballo. Se utiliza más que todo para polo.