

Empresarios del transporte y la industria automotriz en Boyacá, Colombia, 1930-1960

Yeniffer Camargo Bonilla¹
yenis3033@gmail.com

Transport businessmen and the automotive industry in Boyacá, Colombia, 1930-1960

Resumen

Este artículo analizó el actuar de los empresarios en el proceso de conformación económica del transporte automotor, así como su impacto en la modernización y apertura comercial del espacio regional boyacense. Igualmente evidencia la relación de dichos actores con otros rubros como el automotriz, donde se encontra-

Palabras clave: Empresas, Empresarios, Industria Automotriz, Transporte terrestre.

Abstract

This article pretends to analyze the actions of businessman in the economic conformation process of vehicle transportation, and its impact on trade opening and modernization of regional space boyacense. In the same way, this paper exposed the relationship of these actors of the historic memory.

Keywords: Boyacá, enterprises, businessmen, automotive industry, Ground transport.

ron redes familiares y empresariales que permitieron su despliegue en la fabricación de carrocerías y en el establecimiento de talleres y estaciones de gasolina.

Por último se estableció un perfil de los empresarios donde se incorpora parte de la memoria histórica redimida en este trabajo.

with other economic headings like automotive were I found family and business networks that enabled the development in the manufacture of car bodies, and the establishment of workshops and gas stations. Finally, it established a profile about the businessman including a part

¹ | Doctorado en Historia, Universidad Autónoma de Zacatecas, México.
Av. Preparatoria s/n, Col. Hidráulica, C. P. 98068, Zacatecas, Zacatecas. México.

Introducción

Este trabajo propone abordar el rol de los empresarios de transporte en su proceso de expansión y la relación con otros sectores de trascendencia regional (automotriz), los cuales favorecieron, por un lado, la dinámica económica y la conformación de corredores industriales dentro del departamento, y por otro, el vínculo sociopolítico con espacios nacionales importantes como los santanderes y Bogotá. Para ello se utilizaron fuentes primarias, así como algunas entrevistas realizadas a socios fundadores de las sociedades de transporte, en particular aquellas cuyo objeto social fue la modalidad de pasajeros. Su uso es imprescindible, ya que es muy poco lo discutido y planteado alrededor de la actividad transportadora y de la industria automotriz, a pesar de ser rubros de la economía regional fundamentales para explicar y entender la formación de tejidos productivos o redes empresariales.

La conducta de los empresarios, redes económicas y sus particularidades se vincularon a un aparato teórico que facilitó la comprensión de distintas categorías y tendencias propias de los mismos. Aunado a ello, se retomó el concepto de *empresario schumpeteriano* como “agente capaz de dar una respuesta creadora, poniendo en marcha innovaciones o nuevas combinaciones de los factores de producción” (Schumpeter, 1997, p. 137), quien les define como actores fundamentales para los cambios dentro de la organización y operatividad tanto de los sectores productivos como de sus compañías.

Las consideraciones presentadas se enmarcan en la historiografía del autotransporte y su relación con la historia empresarial, la cual ha mostrado ciertos avances durante la última década, enfatizando el avance, ventajas y transiciones de dicha actividad como eje de modernización económica que posibilitó un nuevo régimen logístico de movilidad y distribución distinto al sistema ferrocarrilero dominante hasta muy entrada la pasada centuria (Vidal, 2018, pp. 10-25).

Ahora bien, las investigaciones desarrolladas en distintos países latinoamericanos han demostrado en consenso con los resultados evidenciados en el presente artículo: a) la interrelación imprescindible entre la industria automotriz y el despliegue de la actividad transportadora por carretera, en tanto, la expansión de la primera provocó una mayor oferta de unidades e insumos al servicio de la segunda; b) la necesidad de integrar una nueva red de transporte y optimizar el sistema de traslado en un período de crecimiento urbano y poblacional fue asumida por el Estado, quien durante buena parte del siglo XX normó el funcionamiento

de las sociedades y el rol desempeñado por los empresarios, y c) como consecuencia de lo anterior, el contacto de estos actores económicos con el marco institucional, político y legislativo, situación que provocó en mediano plazo desorden al interior del sector (Álvarez Palma, 2017, pp. 9-19, 121-145)

Si bien se ha señalado el rol de los empresarios en la dinámica y expansión del autotransporte, es poco lo mencionado en torno a dichos agentes económicos. Buena parte de los trabajos han dado cuenta de la llegada de los automotores a algunas ciudades, del crecimiento y organización de la actividad transportadora a nivel regional y nacional, o de las implicaciones que generó la transición del sistema férreo a un nuevo medio de movilidad. No obstante, la historiografía sobre los transportistas y las empresas dedicadas a dicho ámbito aún son incipientes (Baquero & Cetina, 2003), es decir, la reconstrucción de la memoria histórica a partir de los actores y fuentes vinculadas a los mismos se continúa viendo como breves aportaciones metodológicas, pese a que en otras actividades económicas se han vuelto imprescindibles (Dávila Ladrón de Guevara, 1997, pp. 10-11).

Ahora bien, un estudio sobre los empresarios debe entender el aporte de los mismos respecto a otros elementos culturales e institucionales que van a determinar su experiencia en la configuración de estrategias y estructuras de decisión posibilitadoras del desarrollo económico. Es decir, éste se interpreta conforme el momento histórico y los rasgos espaciales que finalmente le brindan un conjunto de reglas y motivaciones reflejadas en su toma de decisiones e iniciativa empresarial (Montoya Ferrer, 2006, 139-141). Así pues, el trabajo considera que las estrategias y acción empresarial se condicionaron en primer lugar, a la competencia, falta de organización del sector transporte hasta muy entrado el siglo xx, y las facilidades que se brindaron durante los años cuarenta y cincuenta a la constitución de compañías transportadoras. En segundo lugar, a la capacidad económica de las empresas para sostenerse a mediano y largo plazo, factor que no sólo dependió de los capitales sino de las relaciones que algunos actores sostuvieron con la política regional.

Con base en lo anterior, el trabajo primero describe el escenario económico de Boyacá, imprescindible para situar el contexto que justificó y motivó la asociación de los empresarios en favor de compañías de transporte de pasajeros, y la posición estratégica de algunos centros urbanos en cuanto a rutas y acción empresarial de los transportistas. En la segunda parte, se analiza la inserción del rubro automotriz y transporte, donde van a operar las prácticas y vínculos de los empresarios.

Marco analítico y metodológico, el empresario de transporte como sujeto histórico

La conducta de los empresarios y sus particularidades se vincularon a un aparato teórico que ha facilitado la comprensión de distintas tendencias propias de éstos. Por un lado, la red empresarial se entiende en este trabajo desde la perspectiva teórica planteada por académicos de Europa del sur en torno al tejido productivo local (Becattini citado en Giacomo Becattini & Sengenberger, 1992, pp. 61-79; Brusco, 1996, pp. 63-71). Categoría adecuada para el escenario económico regional boyacense, donde el papel de pequeñas y medianas empresas fue fundamental para la configuración de vínculos económicos, familiares y organizacionales que establecieron distintos agentes productivos en favor de la sostenibilidad de las actividades predominantes del mismo (Maillat, 1999, pp. 77-83). En este caso, algunos empresarios del transporte mantuvieron relaciones estratégicas con el ámbito automotriz y comercial para dinamizar el servicio y extender las rutas hacia otros departamentos como los Santanderes, con los cuales el movimiento de mercancías y pasajeros fue imprescindible

Por otro lado, desde la teoría económica las diferentes escuelas de pensamiento –clásica, neoclásica, schumpeteriana, institucionalista, neoinstitucionalista– han abordado de distintas maneras la categoría de empresario. En este artículo se retomaron los postulados teóricos de Schumpeter y algunas ideas de la corriente neoinstitucional (North, 1993), pues sus planteamientos se ajustaron a las características del empresario del transporte y a las estrategias asumidas para maximizar sus recursos y beneficios.

En cuanto a Schumpeter (1997, pp. 110-124), se resalta la figura del empresario como agente dinamizador de los procesos económicos de mercado, donde su acción y decisión es fuente generadora de cambio a través de innovación y transformación del ejercicio empresarial al cual se ocupe. Lo anterior es un rasgo particular del empresario de transporte, en tanto, el conocimiento de su entorno y la experiencia que debe asumir en distintos cargos al interior de su compañía le concedió a la actividad mecanismos de cambio en su operatividad y extensión. Por ejemplo, el sistema de rotación de los vehículos infirió un orden en el número de rutas y los horarios de éstas.

Asimismo, en los empresarios del transporte se observa claramente lo señalado por Kirzner (1998, pp. 7-10) sobre la acción empresarial con relación al compromiso socioeconómico con su medio. Más allá de la eficiencia en el manejo de los recursos, se observa en las decisiones inherentes al funcionamiento de las sociedades y el licitamiento de rutas de

servicio un interés por el bienestar colectivo de la comunidad boyacense. Aunado a la utilidad del transporte en cuanto a la demanda del mismo, el discurso del empresario manifiesta su preocupación por las exigencias de los usuarios respecto a la funcionalidad prestada. Sin embargo, la baja especialización sometió a mayores riesgos al gremio empresarial del transporte.

En algunos de los casos presentados se evidencia lo planteado por Ronald Coase (1968, pp. 6-9) en cuanto a la función coordinadora de los empresarios al interior de su empleo, ya que, manifiestan una compatibilidad con sus formas regulatorias. Es decir, las decisiones y conocimiento del sector transporte estuvo condicionada a factores externos a la operatividad de sus compañías, en particular, los vínculos institucionales con el Estado que favorecieran su extensión a nivel de rutas y su crecimiento en número de unidades.

Además del aparato teórico utilizado para sustentar algunas ideas de este trabajo, las entrevistas como una fuente relativamente nueva en el campo empresarial y del transporte, permitieron conocer las experiencias y representaciones que tienen los actores-agentes económicos en torno a su pasado, y la reconstrucción de este acorde al impacto generado por sus recuerdos en la actividad transportadora como socios, conductores o fundadores de las compañías. En su mayoría fueron entrevistas semiestructuradas de pregunta abierta, lo que permitió un diálogo amplio sobre los distintos temas abordados (fundación de las empresas, situación de la actividad transportadora, rutas, incorporación al sector, instituciones). Por cuestiones de extensión, en el artículo se incluyeron apartados pequeños de cinco entrevistas del total de las nueve realizadas.

Las personas seleccionadas para las entrevistas fueron pioneros del sector y por tanto su edad oscilaba entre los 60 y 75 años. Lo anterior no implica que su vinculación a las sociedades obedezca al mismo patrón: algunos iniciaron como trabajadores de las mismas y luego adquirieron acciones al interior de ellas (José Iguavita, Amílcar Camacho), otros afiliaron sus vehículos y finalmente decidieron comprar parte de la empresa como socios mayoritarios (Gabriel Tobito y Samuel Castañeda); mientras que un grupo pequeño fueron creadores de las grandes compañías del departamento (Cesar Guacheneche y Fruto Mejía).

En contraste a los casos expuestos a partir de fuente oral, se dio seguimiento en los archivos notariales a otros empresarios como Daniel Espinosa, Santiago Chaparro, Antonio Gaona y José Solano; en ellos se enfatizó en las estrategias empresariales a las cuales acudieron para expandir el servicio fuera del departamento y reducir los costos de operación de sus compañías.

Boyacá, un espacio regional estratégico para la actividad transportadora

Boyacá se ha caracterizado por ser un departamento predominantemente agrícola, cuya economía depende de la variedad de recursos naturales y minerales existentes. Los señalamientos de Fals Borda (2006, p. 242) respecto a la producción de su espacio, el arraigo de su población, y su tardía vinculación a procesos de modernización y apertura a las tecnologías que para principios del siglo XX, ya se incorporaban en otras regiones, es una visión aproximada a la realidad histórica de aquel entonces. Es precisamente la distribución de los distintos recursos a lo largo del territorio lo que ha determinado la especialización del trabajo en sus provincias.

Figura 1

Posición geográfica de Boyacá



Fuente: Elaboración propia con base en el mapa digital integrado, Instituto Geográfico Agustín Codazzi, Sociedad Geográfica de Colombia, Atlas de Colombia, 2002.

El departamento se sitúa en una posición geo-estratégica próxima a ciudades y regiones de importancia económica y política: limita con Bogotá, centro administrativo, comercial y empresarial de Colombia; Norte de Santander (Cúcuta) espacio de transición hacia la frontera con Venezuela, donde se intercambiaban mercancías y productos de dicho país, los cuales se introducían a las tiendas y mercados nacionales; Santander lugar importante para la movilidad de personas y carga hacia la Costa Caribe, considerado desde años atrás sitio de descanso de algunas familias boyacenses debido a su cercanía y variedad climática (véase Figura 1). La importancia de Boyacá no es sólo geográfica y territorial sino económica, ya que fue una zona de producción agrícola relevante, y a su vez un espacio donde se fomentó el crecimiento de sectores industriales como el siderúrgico, cementero, textil y de servicios (Acuña Rodríguez, 2014, pp. 174-175).

A diferencia de otros países, la industria colombiana comenzó a expandirse en uno de los periodos más críticos de la economía mundial; la crisis de 1929 obligó al país a fomentar la creación de fábricas manufactureras capaces de atender las demandas de un mercado nacional. Para estos años, la preocupación era la dependencia que se tenía de otros mercados y economías productoras de maquinarias, equipos y materias primas. El incipiente avance de la producción se centró en bienes de consumo, los cuales, hasta entonces, se importaban de Europa o Norteamérica. Salomón Kalmanovitz (2003, pp. 293-295) expone, con base en los planteamientos de la política keynesiana, cómo la constante devaluación y el déficit a nivel financiero y fiscal originaron un impulso dentro de la industria local que entró a suplir las dinámicas de oferta y demanda en la población.

El desarrollo industrial también se configuró a partir de nuevas políticas económicas, que se articularon en la implementación del modelo de sustitución de importaciones. El nuevo modelo de desarrollo estaba justificado en la depresión de los precios del café en el exterior, la restricción en los préstamos e inversión foránea y la ausencia de un comercio internacional estable que aseverara transacciones a nivel de productos industriales, materias primas y crecimiento del sector exportador. Asimismo, trajo consigo la organización fabril y la reorientación de la economía a una actividad que serviría como eje mediador de los desajustes, las crisis estructurales del sector agroexportador y comercial y el manejo de capitales privados acumulados. Entonces, la industria se visualizó como el sostén del crecimiento capitalista, en antagonismo del atraso y déficit de las formas de producción nacional (Bejarano, 1989, pp. 15-130).

Paralelo al entorno rural boyacense, se constituyeron a principios del siglo XX una serie de proyectos económicos que se pueden considerar los primeros intentos empresariales, los cuales se centraron en la dotación

de servicios públicos como teléfono, transportes, educación y sistema de finanzas que fueron objetos de inversión privada, cuyo objetivo era comunicar e integrar el mercado regional. También se buscaba la modernización de las ciudades y la formación de espacios de sociabilidad que reforzaran el papel de las élites locales y la consolidación de sociedades anónimas en el departamento (Acuña Rodríguez, 2014, p. 178).

Asimismo la actividad comercial y la creación de empresas importadoras-exportadoras encargadas de la distribución y consumo de mercancías fueron importantes en la medida que fortalecían las relaciones con el espacio nacional y retenían mano de obra. Sin embargo, la realidad de estas compañías estuvo ligada a inversiones reducidas y a la poca expansión fuera del mercado local, a diferencia de industrias y empresas de otros departamentos proyectadas para el crecimiento nacional. En realidad, los procesos de industrialización en Boyacá continuaron y se incentivaron con las políticas liberales de la década de los treinta (Plazas Díaz, 2012, pp. 234-236).

Boyacá inició el fortalecimiento industrial apoyado, en primer lugar, en la existencia de pequeñas empresas y compañías de tipo familiar y, en segundo lugar, en el impulso de políticas económicas liberales, las cuales promovieron el crecimiento de las empresas y la tecnificación de la industria. Empero, no se puede desconocer la trascendencia que tuvo, no sólo para el departamento, sino para el país la fundación de la primera fábrica de tejidos e hilados de algodón de Samacá en 1884, a partir de la coalición de capitales recogidos por el Estado soberano de Boyacá, la gobernación nacional y el sector privado (Pineda de Cuadros, 2009, pp. 140-146).

Si bien el nacimiento de la compañía de hilados de Samacá fue una manera de atraer la inversión de los negociantes y empresarios de otras regiones y de allí mismo; las industrias modernas tuvieron sus orígenes en la constitución de sociedades anónimas en el siglo XX, que transformaron las unidades familiares en estructuras empresariales de tipo mixto donde se articuló el capital personal a través de la figura de socio o agremiado. Dichas compañías, se distinguían por forjar nuevas dinámicas económicas, en las cuales aparecía la figura del obrero y el crecimiento urbano como dos elementos dependientes del desarrollo industrial. Es decir, el ideario de modernización fundamentado en el dinamismo fabril vislumbró el cambio de una producción manual a una producción tecnificada, en la que la población rural fue protagonista.

La Segunda Guerra Mundial y la violencia bipartidista que se presentó en Colombia a consecuencia del asesinato de Jorge Eliecer Gaitán (líder del partido liberal) en 1948, ha sido considerada como una nueva etapa de la historia económica del país, ya que se perturbaron sus dinámicas

en torno al comercio exterior y el desarrollo industrial y agrícola. Aunado a ello, la crisis mundial de la postguerra acentuó las limitantes de la actividad comercial, pues se cerraron mercados europeos, y el café como principal producto de mono exportación hasta ahora lograba superar las dificultades que había tenido años antes, cuando Brasil irrumpió en el mercado y la demanda internacional (Urrutia Montoya, 1976, pp. 144-149).

Pese a las condiciones del comercio, la industria mantuvo un desempeño estable e incluso acelerado si se compara con periodos pasados. El panorama de este sector dependía mucho de la presencia de migrantes, es decir, algunas fábricas donde se hacía partícipe capital europeo fueron vendidas a empresarios nacionales o norteamericanos. Existían otros casos de empresas que llevaban muy poco tiempo de montaje, las cuales, aprovecharon la acumulación de divisas del país para renovar o comprar nuevas maquinarias y ampliar las instalaciones que tenían. El desarrollo industrial avanzó y diversificó su producción, en tanto, se fundaron fábricas dedicadas a la elaboración de llantas, ácidos, hierro, grasas y algunos derivados del petróleo (Poveda Ramos, 1976, pp. 324-327).

En resumen, la industrialización en el país no responde a los mismos patrones de consumo y producción, sino más bien a las condiciones de las empresas, la industria y el comercio respecto al mercado interno y las coyunturas internacionales. No obstante, se reconocen algunos procesos coetáneos, como la existencia de un grupo de empresarios, la necesidad de unificar el mercado interno, la proletarización del campo, la presencia de un mercado laboral considerable y el crecimiento de las ciudades, en consonancia con los nuevos esfuerzos por fundar plantas de energía eléctrica y mejorar los sistemas de transporte.

La primera industria moderna del departamento fue Acerías Paz del Río, constituida en los años cincuenta luego del hallazgo de vetas de carbón, hierro y caliza alrededor de la provincia de Sugamuxi, que también fueron utilizadas para la apertura de la electrificadora de Boyacá en 1964, la cual abasteció las demandas de energía en los centros urbanos y aseguró a las fábricas un trabajo continuo. Además del campo siderúrgico y servicios, se establecieron industrias de licores, bebidas, procesadoras de alimentos y ladrilleras en Duitama y Sogamoso, ciudades que se convirtieron en centros empresariales. Carolina Barreto (2014, pp. 103-118) explica que su trascendencia se remite a las condiciones demográficas, infraestructura, obras públicas y dinamismo económico que tenían en otros sectores. En este sentido, dichas localidades tenían el mayor número de habitantes, contaban con experiencia en la fabricación de cervezas, producción harinera, comercio ganadero y estaban conectadas por vías terrestres con Bogotá, Cúcuta y Bucaramanga.

En el transporte de pasajeros la configuración tanto de las empresas como de la red empresarial respondió al contexto económico y el establecimiento de los parques industriales y mercados regionales en los tres centros poblacionales más relevantes: Tunja, Duitama y Sogamoso. Allí se concentraron gran parte de las compañías fundadas desde 1930 hasta 1965 en Boyacá, las que ubicaron sus oficinas administrativas en estas ciudades con el fin de controlar desde una posición céntrica las rutas intermunicipales e interregionales, teniendo en cuenta así el trazado y la construcción de las carreteras principales que, en su gran mayoría, conectaban a dichos lugares con municipios del norte, occidente y sur-oriente boyacense (Camargo, 2016, p. 141).

La formación de las empresas de transporte y la ampliación de las rutas estuvo vinculada al proceso de transición de una economía agrícola a una industrial, así como a la migración campo-ciudad. En Boyacá se observa que las compañías constituidas durante la década de los treinta se establecieron para servir la línea Bogotá-Tunja-Cúcuta. Los centros de movilidad correspondían a las ciudades que concentraron la población urbana dentro y fuera del departamento, y los espacios de trasbordo o agencias intermedias se ubicaron en los municipios con mayor número de habitantes como Paipa, Paz del Río, Santa Rosa, y Belén. Posterior a los años cuarenta las empresas extendieron sus rutas hacia los ramales y vías secundarias o transversales (Camino el Carare, Progreso, y Occidente), sin embargo, el funcionamiento y servicio de las mismas se orientó a las jurisdicciones mencionadas en la Tabla 1, pues allí se conglomeró el cincuenta por ciento de la población total boyacense. Además estos lugares eran centros de mercado y comercio próximos a las principales industrias Acerías Paz del Río, Ladrilleras de Boyacá, Cementos Boyacá, Bavaria S.A, entre otras (Camargo, 2016, pp. 146-148).

Tabla 1

Número de habitantes en algunos municipios de Boyacá

Municipios	1938			1951			1964		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Tunja	20236	16597	3639	27402	23008	4394	68905	40451	28454
Duitama	12994	3773	9221	18488	7723	10765	52587	31865	20672
Sogamoso	21679	5216	16463	29077	13574	15503	51639	32274	19365
Paipa	9963	--	9963	11857	--	11857	14743	3105	11638
El Cocuy	10690	2358	8332	11031	2973	8058	10797	2869	7928
Socha	6898	--	6898	7513	--	7513	9498	2120	7378
Santa Rosa	5751	2119	3632	6443	2228	4215	9378	3656	5722

Municipios	1938			1951			1964		
	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Arcabuco	3363	--	3363	3473	--	3473	4252	--	4252
Aquitania				12201	--	12201	18823	5395	13428
Ramiriquí	8011	--	8011	8242	--	8242	9427	--	9427
Miraflores	12450	2066	10384	10764	2456	8308	11503	3257	8246
Paz de Río	4557	--	4557	5390	--	5390	8603	2748	5855
Chiquinquirá	20461	6998	13463	22537	10143	12394	26469	16926	9543
Moniquirá	15444	2419	13025	16608	3230	13378	19125	4882	14243
Total	737398	47545	699879	768859	74545	694314	1058152	194526	863626

Fuente: Autoría propia con base en Departamento Administrativo Nacional De Estadística, *libros de censo de población*, Departamento de Boyacá, 1938, 1951, 1964.

La actividad transportadora de carga y pasajeros, a través de camiones, buses y automóviles dada la insuficiencia de medios de comunicación y el precario sistema férreo centrado en la línea directa Bogotá-Sogamoso, se convirtió en un sector atractivo para comerciantes, agricultores y algunos hombres de negocios que aprovechaban el crecimiento de la precaria infraestructura vial y suplían la demanda existente para un gremio de tardío desarrollo.

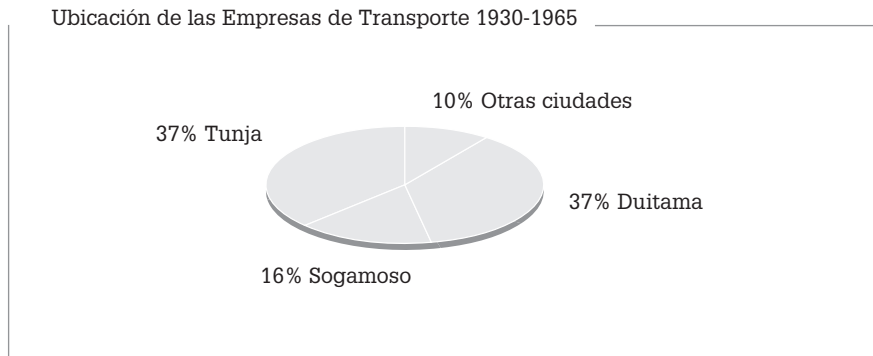
Particularidades de las empresas relacionadas con el sector transporte en Boyacá

Un factor por considerar del transporte automotor de pasajeros fue la ubicación de los domicilios sociales y agencias principales de las empresas alrededor de Tunja, Duitama y Sogamoso. Con excepción de algunas compañías que optaron por instalarse y funcionar en sus propios municipios (Tabla 1), tal fue el caso de Transportes Viterbo constituida el 11 de mayo de 1946 que prefirió situar su oficina en Santa Rosa antes que en Duitama;² a pesar de que esta última era jurisdicción próxima y se consideraba centro del transporte boyacense, pues allí aún operan las principales sociedades del sector. Así lo manifiestan algunos transportistas, quienes vieron este espacio como foco principal de la actividad, no sólo por aglutinar gran parte de las compañías constituidas sino por la procedencia en términos de inversión y la concentración de organismos institucionales como la seccional de Obras Públicas y posteriormente el

² | NPSR, 12 de marzo de 1944, escritura 235; 12 de febrero de 1946, escritura 107.

Instituto Nacional de Transporte (S. Torres, Comunicación personal, 20 de diciembre de 2013).

Figura 2



Fuente: Elaboración propia con base en escrituras o instrumentos de constitución de las empresas de Transporte.

Duitama se consolidó foco de la actividad en respuesta primero, a su ubicación geográfica como punto de conexión hacia los Llanos Orientales, el norte boyacense y los departamentos de Santander del Norte y Sur; segundo por la amplitud de su mercado y el desarrollo comercial progresivo que mantenía, y tercero por la acogida de inversión para fomentar distintas industrias; dentro de las cuales el transporte y campo metalmeccánico fueron fundamentales, ya que allí se establecieron los principales talleres de compra y venta de repuestos, mantenimiento de vehículos, fabricación de carrocerías y comercialización de combustible del departamento. Al parecer su título de puerto terrestre y capital transportadora también derivó de su trascendencia histórica en otros medios como el ferrocarril, donde era punto intermedio de la ruta del Nordeste (G. Tobito, comunicación personal, 10 de enero de 2014).

En torno a esta ciudad se configuró el corredor industrial del departamento conformado durante esos años por la Termoeléctrica, cervecería Bavaria, Acerías Paz del Río y Cementos Boyacá. La ubicación de este espacio condujo a dos escenarios: el abandono de la producción campesina por parte de la población que empezó a vincularse al empleo de industria; y la creciente dependencia de los municipios que abarcan la carretera central del Norte hacia la capital del país y del departamento. Es decir, se intensificó el movimiento de personas y mercancías en la ruta principal del transporte boyacense (comprendida entre Tunja y Cúcuta) con sus puntos intermedios.

La dinámica poblacional de la región condicionó la operatividad en las diferentes modalidades del transporte, es decir, infirió que la movilidad de pasajeros fuese principalmente urbana o intermunicipal, lo cual no redujo la importancia que tuvo las líneas hacia la capital del país y otras ciudades como Bucaramanga y Cúcuta. El sistema de chivas o guajaloterías se destacó dentro del transporte boyacense porque suplía las necesidades de sus habitantes, en relación con la participación del campesinado en los mercados internos.

Previo a la apertura de Acerías Paz del Río se observan altos índices migratorios hacia la capital del país, espacio atractivo para gran parte de la población rural del altiplano. Por su parte, al interior las ciudades más llamativas fueron Duitama-Sogamoso, en menor medida Tunja y Pesca. La mayoría de la población se movilizaba de las zonas rurales a espacios fuera de las cabeceras de sus municipios, pues muchos de estos no alcanzaban un mínimo poblacional para denominarse urbanos. El proceso de movilidad de personas se agudizó con la ubicación de la empresa, ya que desde sus inicios se ocupaban trabajadores para la explotación e instalación de equipos (1 700 en 1947 y 8 200 en 1953). El creciente uso de mano de obra provocó una mayor concentración demográfica en el triángulo regional comprendido entre Duitama-Sogamoso-Nobsa (Belencito). En suma, el carácter motriz del enclave industrial y la infraestructura de servicios se convirtieron en los motivos primordiales de concentración y albergue tanto de asalariados como de campesinos en busca de mejores condiciones laborales o de vida (Chaparro Montaña, 2013, pp.137-158).

A partir de Autobuses Saurer el establecimiento de empresas de transporte de pasajeros creció constantemente. Tan solo en treinta cinco años se formaron treinta compañías, reflejándose lo lucrativo que pudo ser este negocio; las posibilidades generadas para aquellos hombres y mujeres con fortunas limitadas y, por último, las facilidades de constitución y operatividad. Empero, el interés progresivo por la actividad se volvió un problema cuando la competencia excesiva sobrepasó las exigencias del mercado. En tanto, muchas de las sociedades cubrían las mismas zonas, es decir compartían rutas. De igual manera, el crecimiento poblacional y el número de habitantes no eran suficientes para suplir la oferta de unidades y líneas.

En promedio se estimaría una o dos compañías establecidas por año. Sin embargo la realidad empresarial del transporte fue distinta, ya que había periodos donde no se constituía ninguna sociedad, mientras que en ciertas anualidades se observó una creación exponencial de las mismas, particularmente en 1946 y 1953 se consolidaron cuatro y seis empresas respectivamente. Esto respondió a la instauración de instituciones que regularon y ejercieron mayor control sobre el sector, así como la apertura de más rutas

y zonas de servicio que se dio en la década de los cuarenta y principios de los cincuenta. Igualmente otro factor incidente fue la conformación de la industria pesada paralelo al crecimiento del corredor industrial boyacense.³

Las modificaciones entre una y otra compañía obedecieron a las transiciones que tuvo la actividad y orden empresarial del transporte, es decir, los primeros años de fundación de sociedades regionales fueron de un carácter más empírico y colectivo, pues el estatuto interno de las empresas solo exigía algunas menciones sobre capital, administración y contabilidad o balances generales de inventario. Sin embargo, con la reglamentación de 1945 el Estado exigió la consolidación de al menos un fondo de reserva; a su vez obligó a las compañías a asegurar sus vehículos, acarrear más gastos en inscripción y matrícula de los mismos. Además, solicitó informes más detallados en cuanto a los activos, bienes inmuebles, producido mensual evidenciado en tiquetes y costos de viajes, gastos de oficina, agencias e insumos requeridos para el mantenimiento de las máquinas. Al mismo tiempo pretendía controlar las finanzas y utilidades de las sociedades, para evitar asignar líneas o rutas a aquellas empresas que evidenciaban con anterioridad quebrantos en sus haberes sociales y capacidad de ahorro o acumulación de dinero.

Esto motivó dos situaciones: Una de corto plazo, que significó la proliferación o entrega inmediata y desorbitada de licencias de funcionamiento sin notificaciones o requerimientos mínimos; otra de largo plazo que derivó en la fusión y/o quebranto de ciertas compañías incapaces de competir tanto económica como operativamente con sociedades cuyo radio de servicio rebasaba las fronteras político-administrativas del departamento, para incrustarse y conformar un sistema de transporte regional que articuló a los dos Santanderes, Cundinamarca, la comisaría de Casanare con Boyacá. Las jurisdicciones mencionadas a nivel de usuarios fueron significativas, en tanto desde allí provenían comerciantes con productos de tierras más cálidas, y partían familias a visitar parientes o en búsqueda de espacios vacacionales que ofrecieran clima y paisajes distintos a los de su cotidianidad.

Los empresarios del Transporte, actores económicos y sociales boyacenses

La categoría empresario se emplea para referirse a los fundadores y propietarios que dirigieron, estructuraron y aportaron capital social en favor de constituir y expandir la industria del transporte terrestre a través de

³ | Con base en fuente notarial.

vehículos de tracción mecánica, cuyo objeto principal fue proporcionar a la población una forma de movilidad más inmediata y veloz que las existentes a nivel regional (ferrocarril y arriero o mula). Aunque, los actores que incursionaron en dicha actividad en su mayoría no se caracterizaron por ser individuos con amplios caudales y tener experiencias previas dentro del sector; conformaron un gremio fuerte de gran incidencia en la dinámica económica local y departamental, ya sea por su número o por los vínculos que mantuvieron con el comercio y la producción automotriz.

En términos de Israel Kirzner (1998), los transportistas podrían considerarse empresarios puros, en la medida que ante una actividad desconocida, encontraron los artificios de producción; es decir, aprovecharon la multitud de oportunidades inexploradas para incrementar el mercado y suplir las necesidades de algún grupo o comunidad. Además eran propietarios de los recursos y conocedores del balance entre los ingresos y costos a partir de un sistema de beneficios. De igual forma, se definieron como empresarios públicos, ya que se sujetaban a las regulaciones de su industria, mantenían relaciones con el gobierno y a su vez prestaban un servicio a los particulares evitando accidentes y conservando el estado de los caminos y carreteras (Robles, 1899).⁴

En paralelo a su tipificación como empresario público, a los transportadores se les concedían algunos derechos cuando eran socios de las compañías y habían cumplido con sus obligaciones pecuniarias. Se les autorizaba participar de las utilidades sociales incluso antes de conocer el capital inventariado, es decir, el balance semestral o anual que realizaba la junta y el gerente, esto en razón a posibles problemas financieros y algunas situaciones forzosas de cada uno, empero debían responder por la prestación social del conductor y ayudante de sus vehículos.⁵ De igual forma la sociedad tenía que distribuir las rutas de acuerdo a su aporte o acciones y pagarles el valor mensual que por fletes le correspondía, también era su deber adquirir para cada unidad una póliza de seguro que cubriera los accidentes y el valor comercial de la misma; a cambio los socios se comprometían a mantener en perfecto estado sus máquinas.⁶

En ciertas empresas se aplicaron sanciones o multas a los socios por faltar con sus responsabilidades e infringir alguna de las prohibiciones. En

⁴ Aunque esta aseveración se orientaba a la Provincia de Bogotá, se ajusta a la función económica de los transportistas boyacenses.

⁵ NSSR, Escritura N°788 del 13 de noviembre de 1946, por la que se inicia Rápido Duitama Ltda.

⁶ ARB: Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°787 del 29 de septiembre de 1947, por la cual se crea Transportes Figueroa Y Morales Ltda.

caso de que algún empresario tuviera que extraer un monto mayor a sus dividendos del fondo común y lo utilizará en sus negocios particulares, se le excluía de las utilidades y se exigía al mismo tiempo reintegrar el dinero más las indemnizaciones que solicitaba la empresa (\$100 a \$200). Asimismo, se despojaba de la calidad de socio cuando nombraba a terceros para reemplazarlo en sus funciones administrativas o cedía sin aval del gerente a título de venta los intereses en la sociedad.⁷ La rigurosidad de las compañías era una forma de prevenir la intervención de agentes externos y desconocidos dentro de la operatividad de las mismas, evitando con esto que se conociera sus discusiones y resoluciones de actas assemblearias en una industria tan competitiva y ciertamente desleal, debido al poco control de las autoridades y el desequilibrio en las tarifas.

Los empresarios no arribaron únicamente de las ciudades principales del departamento o de la capital del país (Bogotá). Sus lugares de origen fueron diferentes municipios de la región, principalmente aquellos que conforman la provincia Tundama, Centro y Sugamuxi (Ventaquemada, Belén, Paz del Río, Nobsa, Boyacá, Pesca, Firavitoba, entre otros). En gran parte ellos emprendieron sus negocios desde Socha, centro del transporte boyacense hacia el norte. Este pueblo fue relevante por su ubicación intermedia entre el centro, norte y oriente de Boyacá, la cercanía a Paz del Río, y su proximidad a los mercados y redes comerciales hacia otros departamentos. Del mismo modo, se señala que para los años cincuenta ya existían tres empresas importantes fundadas por vecinos de Socha: Transportes Cúcuta, Flota de los Andes, y Flota Valderrama.⁸

Por lo general, antes de ingresar a la actividad transportadora los empresarios se dedicaban al comercio y a la agricultura en menor escala, su riqueza la percibieron de pequeñas herencias (terrenos, fincas o casas-habitación) que les dejaron sus padres o abuelos. En algunos casos eran profesionistas e intercalaron la inversión y participación en las compañías con su carrera, tal fue el caso de Segundo Mesa:

Yo trabajaba en el Magisterio, mi actividad principal ha sido el Magisterio yo empecé a trabajar en el año de 1969 y trabajé hasta el año de 1979, luego me retiré después de diez años para trabajar con Bavaria,

⁷ NSSR, Escritura N°500 del 9 de agosto de 1943, por la que se dio prorrogas a Transportes Bolívar Ltda.

⁸ Ramón Cuevas Corredor, Luis Antonio Corredor y los hermanos Fernández respectivamente, ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°795 del 30 de noviembre de 1948, por la cual se forma *Flota de los Andes Ltda.*, y Escritura N°421 del 23 de abril de 1953, por la cual se crea *Flota Valderrama Ltda.*

yo fui contratista de Bavaria y así duré unos dos años. Después de ser contratista de Bavaria fui alcalde de Socha como unos catorce meses, después fui alcalde de Almeida y finalmente regresé al Magisterio como en 1985. Antes ya había estado en empresas intermunicipales como Cooflotax y Expreso Paz del Río, donde manejaba mi propio bus en tiempos donde no había clases (Comunicación personal, 22 de enero de 2014).⁹

Otros aprovecharon sus conocimientos a nivel superior para apoyar las actividades financieras y fiscales de su empresa, por ejemplo Samuel Castañeda, quien había trabajado como contador en algunas compañías de baldosas en Paipa, y luego a finales de los años sesenta se incorporó a Expreso Paz del Río Limitada como socio y director del área de cuentas y tesorería (S. Corredor, Comunicación Personal, 18 de enero de 2014). Sin embargo, algunos empresarios mantuvieron relaciones con el transporte como ayudantes o jefes de rodamiento desde jóvenes, e inclusive habían participado en compañías de carga en las cuales trabajaron con un camión propio en municipios próximos a su lugar de origen, y de ahí frecuentaron con socios o conductores de empresas dedicadas a la movilidad poblacional.¹⁰

En cambio, otros personajes adquirieron recursos para comprar sus vehículos trabajando como choferes y despachadores de cerveza Bavaria S.A, compañía en la cual permanecieron hasta jubilarse. Alternaban dicha labor con su participación como fundadores y accionistas de Cooperativa Flotax Duitama, donde contribuyeron inicialmente con una camioneta o un vehículo nuevo tipo taxi. Don Pedro Gómez Castro recuerda que tras

⁹ Como se observa en el relato de este empresario, las actividades en donde concurrió eran diversas y disímiles, desde la política y educación hasta contratista de transporte en Bavaria, compañía importante para la fabricación y procesamiento de cervezas. Estar vinculado con diferentes sectores le permitió conocer no sólo la región en el orden económico, demográfico y geográfico, sino constituir relaciones con hombres de negocios y agentes institucionales que le sirvieron y auxiliaron para la legalización y crecimiento de la compañía en donde fue socio.

¹⁰ Cesar Guacheneche uno de los fundadores de Expreso Paz del Río desde su constitución a finales de los años sesenta manifiesta que su interés y gusto por el transporte empezó desde niño cuando veía los buses y camiones llegar a Socha (su pueblo natal), en donde se aglutinaban comerciantes, personas del común, y campesinos con sus productos para alcanzar la chivita y/o bus que los llevaba a su destino. “Yo antes de ingresar a Paz del Río tuve mi camioncito para mover la carguita por ahí al Norte” (C. Guacheneche, Comunicación Personal, 10 de enero de 2014).

pensionarse se incorporó por segunda vez a una sociedad de transporte de carga, en la que movilizaba carbón de las minas de Paipa hacia la termoeléctrica; no obstante, se retiró seis años después cuando consideró menos extenuante el servicio urbano e intermunicipal que cubría las rutas de la cooperativa. De igual manera Eduardo Mesa Pinzón optó por conducir su Ford 61 en la modalidad urbana.¹¹

José Iguavita afiliado de TransBolívar limitada conoció el escenario y la actividad cuando fue conductor durante ocho años de dos busetas¹² en dicha sociedad. Él trabajó para dos señores que eran socios de la misma, a quienes finalmente compró uno de los vehículos para incorporarse y laborar de manera independiente, pues el salario de chofer no se comparaba con las ganancias que obtenían los propietarios (J. Iguavita, Comunicación Personal, 20 de enero 2014). Si bien, el señor Iguavita no era empresario del transporte, su relato da cuenta de la estructura laboral al interior de las compañías, en las cuales existía un portador encargado de conducir las unidades; un ayudante que se comprometía a conseguir los pasajeros o usuarios; y un asentista que organizaba las máquinas por enturnamiento, en otras palabras, a cada bus, camión o automóvil se le entregaba un orden de salida en una hora determinada. De este modo, se evitaba la saturación en las vías y la competencia entre socios y afiliados de la misma empresa.

Fruto Mejía, un icono del transporte boyacense

Don Fruto Mejía nació en Socha en medio de una familia y un municipio de transportistas, lo cual le permitió conocer el mantenimiento y revisión mecánica de los carros, así como la operatividad y el modo de funcionar de las empresas y los circuitos camioneros (carga) en el orden regional y nacional. Fue adquiriendo experiencia junto a su padre y amigos, quienes lo motivaron a inclinarse por el negocio y, a su vez, le enseñaron a conducir camiones y buses. La visión de empresario empezó cuando se vinculó como accionista en Acerías Paz del Río, lo que facilitó su ascenso económico y social.¹³ Esta industria se consideró a mediados de siglo una de las más modernas del país, sus socios eran personas conocidas en la dinámica económica nacional, de este modo Fruto incursionaba en otros

¹¹ APFD, "Socios-Fundadores", *Segunda época*, Núm. 4, diciembre 2004, pp. 16-17.

¹² Denominación del común que se le da a los camiones o autobuses medianos.

¹³ ADET, 31 de enero de 1997, "Fruto Mejía, el motor del transporte", *El Tiempo*.

sectores y se mantenía en contacto con políticos y proyectos de modernización que se desarrollaban en Colombia.

Por ejemplo, fue admitido dentro de la construcción de un oleoducto en Putumayo, cuyo entorno geográfico de ciénagas y lodazales causaba temor a un sin número de conductores. Empero, el espíritu aventurero del señor Mejía como narra él mismo para el diario *El Tiempo* le permitió acrecentar su fortuna y expandir sus actividades:

Yo hice primero el recorrido –contó– en una volqueta y nada me sucedió. Luego llevé varios conductores, a los que obligué a viajar con sus esposas y llevar, entre sus provisiones, leche y brandy para evitar que se les bajara la tensión. El trabajo consistía en transportar 70 mil metros de gravilla, labor que nosotros hicimos en 15 días.¹⁴

Por dicho trabajo exigió pagos e indemnizaciones que superaron treinta millones de pesos, con este capital compró a bajos costos vehículos de transporte en diferentes regiones, los cuales en ocasiones comercializaba en Bogotá. Tras conocer el gremio, sus necesidades y algunos de los transportistas de mayor trayectoria en la zona comprendida por el altiplano cundiboyacense, adquirió en 1960 la empresa Rápido Duitama fundada desde mediados de los años cuarenta por don Mardoqueo Rivera.¹⁵ A partir de dicha compañía adquirió y fundo otras sociedades como *Expreso Paz del Río* y *Flota Magdalena*. La primera cuyo objeto desde 1970 fue la comunicación de los municipios del centro de Boyacá con los principales espacios de movilidad en el norte (Güicán, El Cocuy, Socha y Soata) y, la segunda conformada desde 1950 en medio de un contexto de violencia política cruento, que no impidió su ampliación del servicio alrededor de los departamentos por donde circula el río Magdalena (Cundinamarca, Antioquia, Tolima, Huila y Caldas).¹⁶

Su participación en la política y la influencia que tuvo los principios liberales en sus ideas, costumbres y accionar empresarial lo convirtieron en un icono de la modernización del transporte en Colombia, pues durante la incursión en las compañías de pasajeros y carga donde fue socio, introdujo los buses Dodge con motor P900 que ampliaron la capacidad transportadora de 28 pasajeros a 32 o 40. Además incorporó una nueva

¹⁴ ADET, 31 de enero de 1997.

¹⁵ “Historia del Rápido Duitama”, en: http://www.elrapidoduitama.com/web/index.php?option=com_content&view=article&id=59&Itemid=74, [Consultado el 15 de junio de 2014]

¹⁶ (28 de julio de 2009). Flota Magdalena 60 años bien manejada. Portafolio.

modalidad de servicio interdepartamental a través de los “súper-buses” o gaselas que ofrecieron mayor comodidad, más potencia en el motor, altas velocidades para carreteras y el número de asientos (41).¹⁷ Estos vehículos de lujo se transformaron en una amenaza para las otras empresas de transporte, pues los usuarios preferían dichas unidades para viajes largos e incluso para la movilidad de Duitama a Tunja, que era una de las rutas donde más sociedades había.

Mientras algunas empresas ofrecían el servicio a las tarifas contempladas por el gobierno, Rápido Duitama bajaba el costo de los pasajes y utilizaba carros más modernos y adecuados al estado de la red vial boyacense. La decisión que tomó Fruto Mejía de reducir los precios en algunas rutas principales (Tunja-Bogotá, Sogamoso-Bogotá) derivó de las ventajas de sus compañías, en cuanto al establecimiento de sus propios talleres automotriz y los vínculos con las instituciones del transporte, particularmente con el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte (INTRA), donde este empresario interfirió en la designación de funcionarios o empleados cercanos a su círculo social y familiar. Socios de otras empresas manifiestan la capacidad de Fruto Mejía en el control de los distintos sectores que integraron el negocio del transporte:

Él los creo en los setenta por lo que tenía vehículos propios no solamente en la Paz del río, sino en la Duitama y en la flota magdalena, tenía talleres y bomba de gasolina, todos eran aquí en Bogotá. Siempre Fruto Mejía tuvo su taller donde le arreglaban los buses de él, les hacían mantenimiento a los buses de él. Pero se tenían otros talleres de proveedores de servicio donde los afiliados llevaban sus buses, en una época estuvo un taller que se llamaba almacén y taller los andes. El dueño de ese almacén era socio de la Paz del Río, entonces él recibía los buses de los afiliados, los arreglaba en todo aspecto carrocerías, frenos, motores, transmisión y toda la parte eléctrica. Pero generalmente los buses de la familia siempre se mandaban a los talleres de ellos (C. Guachenche, comunicación personal, 2014).

Además de la injerencia que este personaje tenía en instituciones gubernamentales, él fue presidente y miembro de algunas asociaciones de transporte tales como la Corporación Nacional de Buses Terrestres,¹⁸

¹⁷ (26 de mayo de 1972) Rápido Duitama entrega nuevos buses. *Informativo Boyacense*, p. 6

¹⁸ (06 de octubre de 1977). Aguda División en el transporte por buses. *El Tiempo*, p.30

donde aprovechaba su poder e influencia para la toma de decisiones en cuanto a paros y agremiación de empresarios que sirvieran para difundir y defender sus derechos y exigencias dentro del sector. En distintas ocasiones manifestaba la necesidad de unificarse como grupo industrial, pues consideraba que había un descontrol y crisis proveniente del establecimiento de horarios de hecho que arruinaban a las compañías cumplidoras de los itinerarios prescritos; fungió como emisor ante los medios de comunicación, de este modo se convirtió en icono y líder de los transportadores por su capacidad como promotor político bondadoso, que por un lado convencía a los usuarios para no causar molestia, y por otro intervenía en los cambios dentro de la política pública.

Transporte e industria metalmecánica, redes empresariales y vínculos familiares

En los transportistas boyacenses se notaron dos tendencias: la participación en empresas de compra, venta y distribución de repuestos, gasolina y vehículos; y la continuidad en el negocio del transporte a través de diferentes compañías. Respecto a la primera se evidencia que establecer talleres de mecánica y estaciones de gasolina de su propiedad, fue una estrategia para disminuir costos en los insumos y mantenimiento de los vehículos; importar las refacciones y adquirir directamente el combustible aseguraba a los empresarios más margen de utilidad y beneficio. En tanto, evitaban el pago del técnico u operario para la revisión mensual de su máquina, y el excedente o precio al consumidor. Frank Knight (1957) describe esta conducta como empresariedad, es decir, control de la relación ingresos y gastos en favor de una posibilidad de beneficio. Este último entendido como el resultado de la incertidumbre y las decisiones del hombre de negocios para minimizar los recursos y mantener activa la estructura y operatividad de su compañía.

Por ejemplo, el empresario José Solano invirtió en dos compañías de transporte (La garantía Limitada y Autobuses la Mensajería) y en paralelo fue fundador de la Sociedad Comercial de Automotores cuyo objeto era la compra-venta de chasis para buses y camiones, además del alquiler de vehículos a empresas debidamente constituidas. Era un hombre con solvencia económica, pues en las tres sociedades mencionadas los haberes sociales fueron aportados por dos o máximo tres socios, uno de ellos este personaje. Asociado con uno de sus hermanos Juan Solano, establecieron en Tunja Autobuses la Mensajería para movilizar personas en buses de su propiedad a lo largo de las líneas que conducían de la capital a jurisdicciones próximas (Boyacá, Ramiriquí, Arcabuco, Miraflores), con

un capital de \$500 efectivo contribuido en partes iguales ubicaron la oficina central y sus agencias intermedias.¹⁹

Por un lado, el interés de José Solano era instalar sus negocios cerca y en favor de su municipio natal (Boyacá), para así mejorar el sistema de transporte utilizado por la población que llevaba sus cultivos al mercado central en Tunja. Por otro, acrecentar su fortuna y perdurar en la actividad transportadora, que en efecto fue uno de sus logros principales, pues inicialmente se vinculó con La Garantía Ltda. para explotar un bus marca Ford que había comprado con Antonio Gaona,²⁰ y tan sólo cinco años después se convirtió en dueño del cincuenta por ciento de la misma, incrementando su capital de \$500 a \$8000, de los cuales aportó la mitad. De igual manera, aumentó su plazo de duración y abrió nuevas rutas hacia Bogotá, Duitama, Vélez, Puerto Olaya, entre otros.²¹

Un caso similar fue la experiencia empresarial de Daniel Espinosa, quien antes de vincularse al sector transporte era miembro de la compañía Espinosa & Cía. que vendía gasolina, aceite, repuestos y accesorios para vehículos, y a la par ofrecía servicio de reparación de los mismos. Este taller se ubicó en una de las propiedades del empresario cerca de la plaza de mercado y a la variante que llevaba a la Central del Norte.²² Su

¹⁹ ARB: Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N° 953 del 13 de diciembre de 1941, por la cual se consolida la empresa Autobuses La Mensajería

²⁰ Aunque el bus aparecía en el contrato de compra a nombre del señor Gaona, se declaraba ante notario que cada uno aportó ante la casa toro una suma de \$1500 para adquirir el bus marca Ford de carrocería color amarillo, franjas rojas y tapa del motor marrón, ARB: Fondo Notaría primera del Circuito Centro, Escritura N°485 del 18 de junio de 1938, por la cual se constituye una sociedad de hecho entre Antonio Gaona y José Solano para explotar una máquina en la empresa La Garantía Ltda.

²¹ La compañía Garantía representada por catorce socios, dentro de ellos José Solano solicitó una nueva escritura de constitución en 1939, en donde se reformaron algunos estatutos y se exponía el nuevo capital social de la misma (\$ 500 en moneda corriente cancelados en partes iguales por sus fundadores). En razón a su buen funcionamiento y la continuidad en su servicio cumplidos los cinco años de duración, la empresa se conformó nuevamente bajo el compromiso solidario de don José Solano con su amigo y conocido de negocios Marco Tulio Avendaño, ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°237 del 13 de febrero de 1946, por la cual se conforma nuevamente la Sociedad Comercial de Transportes La Garantía Ltda.

²² El señor Daniel Espinosa fue dueño de aproximadamente el 70 por ciento de la empresa. De las 285 acciones en que se dividió su haber social, 205 eran de él, en tanto era socio capitalista e industrial ya que aportó \$20 500, de los cuales el 70 por ciento se atribuía a un lote provisto de edificios, maquinarias, gasolina, llantas y lubricantes que servían

posición fue estratégica para el crecimiento del negocio, pues, tanto el mercado como la carretera más importante del departamento eran espacios muy transcurridos y obligatorios para entrar a la ciudad y a la central o terminal de transporte. Tan solo un año después, el señor Espinosa figuró en la empresa Sociedad Cooperativa departamental de Transportes como uno de los fundadores y miembros del área administrativa; en esta aportó un camión G.M.C modelo 1936 que serviría las rutas Tunja-Camino Carare (Vélez, Puerto Berrío y Barrancabermeja). Su participación en el consejo de administración demuestra el conocimiento de la actividad en cuanto a reglamentación, conservación de unidades y manejo financiero, funciones que aprendió a partir de su participación como socio-mayoritario y gerente en la sociedad de refacciones.²³

Aunque la Dirección Nacional de Transportes y los estatutos internos de las compañías prohibían a los socios que se vincularan a dos empresas al mismo tiempo, esta condicionante no fue un impedimento para Daniel Espinosa, cuyo interés era mantenerse dentro del gremio a través de la asociación a diferentes empresas. En 1945, siendo aún socio de *Cooperativa Departamental* ingresa como fundador a *Transportes Boyacá S.A.*, en la cual aporta una acción de \$300 pesos en moneda corriente y un vehículo propio que operaría bajo un contrato, donde se menciona su responsabilidad ante cualquier riesgo. Al igual que en las otras sociedades fue miembro de la junta directiva y encargado de definir su reglamento, aprobar los compromisos de gastos e inversión y evaluar las agencias o sucursales de estas.²⁴

El comportamiento del empresario se caracterizó por situar sus negocios en la misma ciudad (Tunja), ser un agente activo, reconocido y competente dentro de las empresas, y contribuir más ya sea en capital social o por medio de labor administrativa que los demás socios. En efecto, Daniel Espinosa fue un empresario capaz de asumir la dirección de los recursos dentro de un sistema o sector competitivo (Coase, 1968); el conocimiento de las tarifas, el mercado o competencia entre los transpor-

para el montaje de un taller y almacén de repuestos de la misma. El 30 por ciento restante se podía destinar para préstamos de dinero a interés o adquisición de bienes raíces. De este modo, la sociedad dividía su inversión en varios negocios: transporte, mecánica y finanzas, ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°477 del 17 de junio de 1941, por la que se constituye la Sociedad Limitada Espinosa & Cía.

²³ ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°368 del 23 de abril de 1942, por la cual se crea la Cooperativa departamental de Transportes.

²⁴ ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°933 del 10 de octubre de 1945.

tadores y el comercio de los insumos necesarios para la conservación de las máquinas o carros fue una ventaja ante aquellos transportistas que se asociaban a una compañía sin saber el funcionamiento de la misma.

Las relaciones familiares también fueron relevantes en la configuración de la red empresarial entre el transporte y la industria automotriz, y a su vez se transformaron en una de las conductas de los empresarios para permanecer en el gremio. Antonio Gaona, socio de la empresa *La Garantía Ltda.* en 1939 y su esposa María Elena Forero de Gaona fundadora de la *Sociedad Comercial Automotor* en 1940, eran un ejemplo de la necesidad de los transportistas por mantener ciertos vínculos con los almacenes automotriz para garantizar la distribución y comercialización de las refacciones que demandaba su vehículo y en general la compañía a la cual estaba asociado.²⁵

Los esposos permanecieron en el sector hasta 1945, cuando por título de venta transfirieron sus derechos al señor Marco Tulio Avendaño, quien adquirió lo correspondiente a Antonio Gaona por \$500 moneda corriente y compró en \$5 000 los aportes de la señora Forero.²⁶ El empresario Avendaño era cercano a los conyugues, ya que en las dos sociedades fungía como socio. No obstante, pretendió ampliar su participación y privilegios dentro de éstas, hasta convertirse en inversionista mayoritario. Respecto al retiro contiguo de la familia Gaona se infiere que las dificultades económicas generadas tras la Segunda Guerra Mundial para importar los repuestos y por ende, conservar en buen estado los vehículos prestadores del servicio avivó un escenario hostil dentro de las empresas; y aún más en el caso de Antonio Gaona cuyo vehículo modelo 1936 ya tenía nueve años en uso o funcionamiento.

Sin embargo, cuando dos o más empresarios con parentesco de grado civil de consanguinidad eran socios de la misma compañía de transporte, se prohibía que ellos durante el mismo periodo fueran miembros de alguno de los entes administrativos.²⁷ Con esto se impedían manejos

²⁵ ARB: Fondo Notaría Primera del Circuito Centro, Escritura N°1238 del 30 de noviembre de 1939, y Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°963 del 31 de octubre de 1940

²⁶ ARB: Fondo Notaría Segunda del Circuito Centro, Escritura N°1770 del 20 de noviembre de 1945 por la cual Antonio Gaona y María Elena Forero venden sus partes a Marco Tulio Avendaño.

²⁷ En Flota Norte S.A cuatro socios tenían vínculos familiares, dos eran hermanos y dos primos. Los Chaparro manejaban ocho de las 50 acciones del capital inicial, además eran conocedores de la actividad en el orden regional. Santiago había estado vinculado a otras empresas como Transportes Tundama y era dueño de un taller de repuestos

arbitrarios y decisiones absolutas que beneficiaban únicamente a un pequeño grupo de los accionistas.

En relación con la continuidad de los empresarios en la industria transportadora, se observa que por lo menos dos de ellos buscaron mantenerse en ésta desde la década de los cuarenta hasta mediados de los años sesenta pasando por distintas compañías. Es decir, al liquidarse la sociedad a la cual estaban asociados, el capital acumulado como beneficio de la misma y la experiencia en el ámbito administrativo y operativo les permitía constituir otras empresas o refundar las ya existentes.

Don Santiago Chaparro fue miembro de *Transportes Tundama*, contribuyó con dos buses mixtos marca Ford, uno modelo 1939 y otro 1942 recién comprado en casa automotor evaluados en \$4 300. Suma que equivalía a 15% del haber total de la empresa y que superaba los aportes de los demás socios.²⁸ Como consecuencia de su primera inversión, en 1944 abrió un taller de compra-venta de gasolina, grasas, repuestos y demás accesorios para revisión y reparación de vehículos, cuyo nombre fue estación de servicios Tundama Chaparro & Gonzales. En el cual invirtió con su socio \$5 000 representados en un terreno ubicado en el centro de Duitama (punto de afluencia de comerciantes, negociantes y personas en general), una bomba de gasolina y \$1 000 en compresores, canecas, tanques y utensilios. Allí guardaban y hacían mantenimiento las unidades de su empresa de transportes. Disuelta cuatro años después Tundama Ltda.²⁹, el empresario se convirtió en accionista de Flota Norte S.A. en 1948, permaneciendo hasta muy entrada la siguiente década, cuando la sociedad aumentó su capital de \$75 000 a \$105 000 y se transformó en una de las empresas con mayor envergadura nacional dada su modalidad de servicio interregional.³⁰

(Gonzales y Chaparro) y, Saúl había sido fundador de sociedades en Bogotá (NPSR, 2 de junio de 1948, escritura 213).

²⁸ NPSR (26 de abril de 1942, escritura 213, por la que se conforma Transportes Tundama Ltda).

²⁹ NSSR (15 de mayo de 1946, escritura 363, por la cual se liquida y disuelve la sociedad Transportes Tundama Ltda).

³⁰ Flota Norte S.A no solo es una de las empresas que continuó su funcionamiento hasta la actualidad, sino que es y fue la más importante del departamento. El incremento de sus capitales y el giro que tuvo entre sociedad anónima y cooperativa ha sido el resultado del esfuerzo de muchos empresarios, que se vincularon a lo largo del tiempo NCD, Escritura N°370 del 25 de mayo de 1956, en donde compareció el gerente y contador de Flota Norte S.A para protocolizar Actas de Asamblea que hacen mención del incremento de capital, la apertura de oficinas y la importación de vehículos.

El gremio conformado por los empresarios del transporte constantemente vinculado con la industria automotriz boyacense fue aumentando conforme al número de empresas constituidas. Durante el periodo estudiado se vincularon aproximadamente 250 transportistas, de los cuales 70% era conductor de su propio vehículo, y el otro 30 contrataba un chofer y ayudante encargados de cumplir con los turnos y rutas establecidas por la compañía. El número significativo de socios-fundadores respondió a la estructura operativa de las sociedades, es decir, aportar una máquina y costear un monto para inmuebles, impuestos y cuestiones financieras le atribuía de manera inmediata el carácter de asociado. Así como la creación de dichas compañías resulta del interés colectivo o particular de distintas personas, se evidenció algunos complejos familiares que dieron paso a la articulación del sistema de transporte con otros sectores como el comercio y mercado al por menor.

Conclusiones

La iniciativa del transporte de pasajeros en Boyacá surgió del interés de un grupo considerable de empresarios, quienes a través de pequeñas y medianas fortunas compraron algunos vehículos o aportaron cierto capital al haber social de cada una de sus compañías. Entender el proceso de constitución, las problemáticas entre estas y su impacto a nivel de cambios o beneficios para el espacio regional estudiado, implicó realizar una aproximación a la historiografía empresarial como referente metodológico por medio del cual se respondió a varias de las inquietudes planteadas.

Por ejemplo, el actuar empresarial de los transportistas que en muchos casos no tenían una experiencia al interior del sector, pues estaban relacionados con actividades agrícolas, comercio al por menor, y servicios profesionales les exigió convertirse en conductores de sus propias unidades para así acercarse al funcionamiento de las agencias, manejo de las planillas, promedio de usuarios diarios, y costos de recorrido según distancia y estado de la vía (gasolina, llantas, repuestos, aceite); elementos imprescindibles para la planeación de su inversión en cuanto a gastos y utilidades netas obtenidas. Así como la gestión de solicitudes ante instancias gubernamentales en favor de la ampliación de sus rutas e incremento de los precios por tiquete. En suma al empresario le correspondió vigilar la operatividad del servicio, registrar las finanzas mensuales y semestrales que presentaría frente a las juntas directivas, y acrecentar su capital ya sea en la empresa o en rubros relacionados con la misma (industria automotriz).

El comportamiento empresarial y el devenir del sector condicionaron tal como se señaló en la hipótesis, la evolución y cambios dentro de las

compañías de transporte, que dentro de su natalidad empresarial refieren un proceso cronológico en relación con el número de sociedades creadas por año o periodo. Asimismo, se dio de forma racional y lógica en la forma de vincular su capital y en el uso de tácticas para superar las limitantes económicas e históricas que se originaron a consecuencia de la fuerte competencia y el desorden interno de la actividad.

En otros términos, la evolución de las empresas de transporte de pasajeros en el periodo de 1930 a 1965 no obedeció a un proceso lineal. Por el contrario, se pueden encontrar cambios respecto al tipo de sociedad, estructura y formas de vinculación de los socios o el capital; es decir, las compañías creadas durante estos años con el pasar del tiempo trataron en efecto de superar las limitaciones que había vivido la actividad transportadora, lo cual supuso el desarrollo de ideas innovadoras por parte del empresariado, de quienes se confirmó su experiencia, tradición y forma de organización que realmente no obedecen al modelo de empresario industrial.

No obstante, el perfil del empresario Fruto Mejía se diferencia de otros transportistas, pues logró escalar rápidamente en la economía boyacense hasta transformarse en figura de representación política y poder regional. Además del capital invertido en sus compañías este personaje gozó de beneficios sociales e institucionales que coadyuvaron al control local e incluso nacional del sector transporte, lo cual infiere un creciente acaparamiento de rutas o zonas de servicio por parte de las compañías donde este hombre de negocios mantenía vínculos y acciones; situación que finalmente explica por qué la bancarrota paulatina de pequeñas compañías durante el periodo estudiado, y la expansión de un conjunto de talleres de repuestos que conformó desde la capital del país en conexión a puntos de comercio ubicados en Duitama.

Referencias bibliográficas

Siglas y Referencias

ARB, Archivo Regional de Boyacá, Tunja, Colombia.

ACB, Archivo Central de Sogamoso, Boyacá, Colombia.

APEFD, Archivo Privado de la empresa Flotax Duitama, Boyacá, Colombia.

NPSR, Notaría Primera del Circuito de Santa Rosa de Viterbo, Boyacá, Colombia.

NSSR, Notaría Segunda del Circuito de Santa Rosa de Viterbo, Boyacá, Colombia.

ADT, Archivo Digital Periódico el Tiempo, Bogotá, Colombia.

Hemerografía

Informativo Boyacense.

Entrevistas

Entrevista con Segundo Torres, socio-fundador Cooperativa Flotax Duitama, realizada el 20 de diciembre de 2013.

Entrevista con Gabriel Tobito, socio-fundador Cooperativa Flotax Duitama, realizada el 10 de enero de 2014.

Entrevista con Cesar Guacheneche, socio-fundador de Cooperativa de Transportes Rápido Chicamocha, realizada 10 de enero de 2014.

Entrevista con José Iguavita, afiliado TransBolívar desde finales de los años setenta, realizada el 20 de enero de 2014.

Entrevista Segundo Mesa, socio de Cooperativa de Transportes Rápido Chicamocha, realizada 22 de enero de 2014.

Fuentes secundarias

Acuña Rodríguez, O. (2014)

Aproximaciones a la Historia empresarial de Boyacá (Colombia), 1900-1930. *Historiello: Revista de Historia Regional y Local*, 6(12), pp. 171-202.

Álvarez Palma, I. (2017)

Automotores y transporte público. Un acercamiento desde los estudios históricos, México: El Colegio Mexiquense.

Barreto Bernal, P. (2014)

Conformación del empresariado del sector siderúrgico y su papel en los procesos de modernización social, económica y administrativa, en el corredor industrial de Boyacá, 1960-1990, (Tesis de doctorado inédita), Medellín: Universidad EAFIT.

Baquero, L. y Cetina, S. (2003)

Empresas públicas de transporte en Bogotá, siglo XX, Bogotá, Imprenta Distrital.

Becattini, G. (1992)

El distrito industrial marshalliano como concepto socioeconómico. En Frank Pike, Giacomo Becattini y Werner Sengenberger (comps.), *Los distritos industriales y las pequeñas empresas*. I. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, pp. 61-79.

Bejarano, J. (1989)

La economía entre 1930 y 1945. *Nueva Historia de Colombia*, Bogotá: Planeta.

Brusco, S. (1996)

Sistemas globales y sistemas locales, *Información Comercial Española*, 754, junio, pp. 63-71.

- Camargo Y. (2006)
Transporte de pasajeros en Boyacá: devenires, instituciones, compañías y empresarios (1930-1965), (Tesis de Maestría), Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Coase, R. (1968)
La naturaleza de la empresa. *Ensayos sobre la teoría de los precios*, Madrid: Editorial Aguilar.
- Chaparro Montaña, R. (2013)
La Ciudad Sorprendida. La siderúrgica Acerías Paz del Río y la configuración socio-espacial de la ciudad de Sogamoso, (Tesis de Licenciatura), Bucaramanga, Universidad Industrial de Santander.
- Dávila Ladrón de Guevara, C. (1997)
Los comienzos de la historia empresarial en Colombia, 1970-1995. *Revista Académica e Institucional de la U.C.P.R.*, Colombia: Universidad Católica de Risaralda, pp. 74- 95.
- Departamento administrativo nacional de Estadística (1938)
Censo General de Población, Tomo IV, Departamento de Boyacá, Bogotá: Colombia.
- Departamento administrativo nacional de Estadística (1951)
Censo General de Población, Departamento de Boyacá, Bogotá: Colombia.
- Departamento administrativo nacional de Estadística (1964)
XIII Censo General de Población, Tomo IV, Departamento de Boyacá, Bogotá: Colombia.
- Kalmanovitz, S. (2003)
Economía y Nación. Una breve historia de Colombia, Bogotá: Editorial Norma.
- Kirzner, I. (1998)
El empresariado. *Competencia y empresarialidad*, Madrid: editorial la unión.
- Knight, F. (1957)
Risk, Uncertainty and Profit, New York: Kelley & Millman.
- Fals Borda, O. (2006)
El hombre y la Tierra en Boyacá: bases sociológicas e históricas para una reforma agraria, Bogotá: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Maillat, D. (1999)
Sistemas productivos locales y entornos innovadores. *Redes de empresas*, París: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, pp. 75-90.

- Montoya Ferrer, J. (2006)
Anotaciones Teóricas para la Historia Empresarial, en *Revista Páginas*, 74, pp. 138-158.
- North, D. (1993)
Instituciones, cambio institucional y desempeño económico, México: Fondo de Cultura económica.
- Pineda de Cuadros, N. (2009)
Primera industria textil de algodón en Colombia, 1884-1905. Compañía Industrial de Samacá "Fábrica de hilados y tejidos de algodón". *Revista Historiolo*, 1 (2), pp.136-168.
- Plazas Díaz, L. (2013)
Los primeros años del desarrollo empresarial en Boyacá. *Historia Caribe*, VIII (22), pp. 231-249.
- Plazas Díaz, L. (2012)
La Industria Harinera en Duitama-Boyacá 1920-1940. *Sociedad y Economía*, 22, pp. 211-230.
- Poveda Ramos, G. (1976)
Políticas Económicas, Desarrollo Industrial y Tecnología en Colombia 1925-1975, Bogotá: Editora Guadalupe.
- Robles, L. (1899)
Código de Comercio de la Republica de Colombia, Bogotá: Imprenta de la Luz.
- Schumpeter, J. (1997)
Teoría del Desarrollo Económico, México: Fondo de Cultura Económica, segunda edición.
- Urrutia Montoya, M. (1976)
Historia del sindicalismo en Colombia: historia del sindicalismo en una sociedad con abundancia de mano de obra, Bogotá: Editorial la Carreta.
- Vidal, J. (2018)
Historia del transporte y la movilidad. De la historia económica tradicional a los nuevos enfoques transversales, en *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, (129), 10-25. España: BBVA.

Recibido: 8/04/2018. Aceptado: 9/05/2019