

**EL ORIGEN DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR EN EL HUILA:
UNA MIRADA A LA VIDA DE CARLOS FALLA MOLANO**

**ARMANDO CUELLAR ARTEAGA
JUAN CARLOS GONZALEZ GARCIA**

**MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN
CONVENIO UNIVERSIDAD DEL VALLE – UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
NEIVA - HUILA
2012**

**LA HISTORIA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR EN EL HUILA 1930 - 1990:
UNA MIRADA A LA VIDA DE CARLOS FALLA MOLANO**

**ARMANDO CUELLAR ARTEAGA
JUAN CARLOS GONZALEZ GARCIA**

Trabajo de grado para optar al título de Magister en Administración

**Director
MSC ALEXANDER QUINTERO BONILLA**

**MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN
CONVENIO UNIVERSIDAD DEL VALLE – UNIVERSIDAD SURCOLOMBIANA
NEIVA - HUILA
2012**

Nota de aceptación

Director de tesis

ALEXANDER QUINTERO BONILLA

Jurado

Jurado

DEDICATORIA

A mi familia, por su afecto, solidaridad y comprensión. Con su apoyo y amoroso estímulo ha sido posible alinear mi vocación de estudio con el ejercicio profesional, continuando mi proceso permanente de formación.

A mi Madre María Inés: Mi primera Maestra. Me enseñó que en la voluntad reside la fuerza para alcanzar los grandes propósitos. Inculcó en mí el espíritu de sacrificio y me dio ejemplo de tenacidad para superar los obstáculos y no desfallecer. Siento una gran satisfacción de hacerla sentir orgullosa de “Mi Presidente” como aún me dice.

A mi Padre, Clímaco (Q.E.P.D.). Guardo en mi memoria sus gestos y palabras de reconocimiento por mis primeros logros y por los posteriores alcanzados en la vida. Sé que estaría igualmente feliz con este nuevo logro académico de “Mi mono” como cariñosamente solía llamarme.

A mis Hijos: Marha Nadiezdha, Nikha Duniezkha, Kateuskha, Rayzha Kruzhaya y Sergio Armando. Como Padre, he asumido la gran responsabilidad de darles ejemplo e inculcarles el amor por el estudio. Mediante la preparación adquirirán el conocimiento, vía expedita para ser profesionales competentes, para ganarse cada vez, con más méritos, un espacio destacado y reconocido al servicio y progreso de la Sociedad.

A mi hermoso nieto Jerónimo. Esta dedicatoria es parte de la bienvenida al mundo al nuevo miembro de la familia.

A María Isabel: Su generosa dedicación y valioso aporte está reflejado en la familia que amo y de la que me siento orgulloso.

A todos, nuevamente gracias e infinito reconocimiento. Son el estímulo, el motor para trabajar y perseverar en la búsqueda de todas mis metas.

Armando Cuellar Arteaga

A mi esposa Janeth, a mis hijas Laura Sofía y Laura Victoria, a mis padres y hermanos de quienes he aprendido mucho, y a quienes he querido siempre inculcarles que sólo con el estudio y conocimiento se llega al verdadero éxito.

Juan Carlos González García

AGRADECIMIENTOS

Los autores agradecen de manera especial a las Universidades del Valle y Surcolombiana la descentralización de la Maestría en Administración, lo cual hizo posible que la clase Dirigente Regional de Neiva, tuviera a su alcance niveles superiores de conocimiento.

Gracias a todos los docentes y personal administrativo. Además de la transmisión de sus conocimientos, nos dejan gratos recuerdos por sus cualidades humanas y calidades profesionales.

Así mismo, expresamos nuestro sincero reconocimiento al Doctor Alexander Quintero Bonilla, director del proyecto, por el apoyo brindado y por su conocimiento de la historia empresarial de la Región Surcolombiana, invaluable aporte para el avance del proceso de investigación

A la Empresas COOMOTOR, EXPRESO LA GAITANA Y AUTOBUSES S.A. que nos han permitido aplicar los conocimientos adquiridos en la Maestría.

Finalmente, son muchas las personas y amigos que aportaron a la investigación, a quienes debemos agradecer el apoyo permanente para la materialización de este propósito. De manera especial a Rolando Centeno Tapieros, Catalina Peralta Tapias, a Don Pedro Pablo Contreras Jiménez, Gerente de Velotax, Jairo Falla Molano, entre otros.

A todos, infinitas gracias.

Armando Cuellar Arteaga

Juan Carlos González García

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	11
1.1 Planteamiento del problema de investigación	12
1.2 Formulación del interrogante de investigación	14
1.3 Operacionalización del problema de investigación	14
2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	15
2.1 General	15
2.2 Específicos	15
3. JUSTIFICACIÓN	16
4. CONSIDERACIONES TEÓRICAS	18
4.1 Acerca del empresario	18
4.2 Concepto y variables del empresario para una investigación	23
5. ASPECTOS METODOLÓGICOS	28
5.1 Tipo de estudio o alcance	28
5.2 Método de investigación	28
5.3 Fuentes y técnicas para la recolección de información	28
5.4 Tratamiento de la información	28
6. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	30
6.1 ORIGEN DEL CAPITAL DE LOS EMPRESARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE	30
6.1.1 Contexto económico del Departamento del Huila 1900 - 1940	30
6.1.1.1 Población	30
6.1.1.2 Producción, exportaciones e importaciones	34
6.1.1.3 Arroz, un prospecto de la agroindustria	38
6.1.1.4 vías y red de caminos	44
6.1.2 Perspectiva del transporte en Colombia y Departamento del Huila	48
6.1.2.1 A lomo de mula	48
6.1.2.2 Río arriba	49
6.1.2.2.1 Navegación a vapor	51
6.1.2.3 Los caminos y las carreteras	52
6.1.2.4 Por carrilera	53
6.1.2.5 Una mirada al Departamento del Huila	54
6.1.2.5.1 El Caballo, La balsa y el Champan	54
6.1.2.5.2 El Ferrocarril Tolima - Huila - Caquetá: su origen	54
6.1.2.5.3 La era de los carros	57
6.1.2.6 El origen de las Empresas Transportadoras del Huila	64
6.1.2.6.1 Empresa de Transporte del Sur S.A.	64
6.1.2.6.2 Cooperativa de Transportes del Occidente S.A.	66
6.1.2.6.3 Transportes del Huila y Caquetá Limitada	66

6.1.2.6.4 Federación de Transportadores del Huila Ltda. –Transfederal	67
6.1.2.6.5 Cooperativa de Transportes del Huila –Cootranshuila	68
6.1.2.6.6 Flota Huila	69
6.1.2.6.7 Cooperativa de Servicio Público -COSEPAS-	70
6.1.2.6.8 Cooperativa Urbana de Transportes Mixtos –Transmixtos	70
6.1.2.6.9 Transportadora Neiva- Palermo- Palmira- <i>Nepalvila</i>	71
6.1.2.6.10 Transportes del Sur Ltda.- <i>Transur</i>	72
6.1.2.6.11 Nacimiento de Coomotor	72
6.1.2.6.12 Otras empresas	75
 6.2 VÍNCULOS POLÍTICOS, CULTURALES Y SOCIALES DE EMPRESARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE	 78
6.2.1 Lino Arturo Gutiérrez Lozada	79
6.2.2 Urbano Cabrera Macías	80
6.2.3 Alberto Suárez Zambrano	82
6.2.4 Marcelino Fierro Quintero	84
6.2.5 Florentino Calderón Córdoba	86
 6.3 VIDA Y OBRA DE CARLOS FALLA MOLANO	 89
6.3.1 La familia, los viajes y el campo	90
6.3.2 Viajes y otras dificultades	91
6.3.3 El inicio de experiencias empresariales	92
6.3.4 El taller, una cercanía con el transporte	93
6.3.5 De lleno en la actividad	93
6.3.6 Los primeros automóviles	96
6.3.7 Los aportes de Falla Molano a Coomotor	96
6.3.8 Los años 70	97
6.3.9 Su personalidad y vida familiar	100
 7. CONCLUSIONES	 102
 8. BIBLIOGRAFÍA	 105

LISTA DE IMAGENES

Imagen 1. Producción de tabaco y ganadería en el municipio de Neiva en 1938	31
Imagen 2. Red de caminos	46
Imagen 3. Mayo 18 de 1929. Barcazas utilizadas por los contratistas de la firma norteamericana Norton Griffiths & C LTD, encargada de la construcción de los túneles y el puente Golondrinas sobre el río Magdalena, en los límites del Huila y el Tolima	51
Imagen 4. El primer tren llegó a Villavieja en 1930 y a Neiva en 1937	56
Imagen 5. Estación del ferrocarril, en 1930	57
Imagen 6. Anuncios comerciales de Automóviles y Camiones Chevrolet	58
Imagen 7. Primeros carros que llegaron al Huila. En la gráfica en el sitio conocido como Boquerón a la entrada de Garzón	59
Imagen 8. Ante la ausencia de vías, los primeros vehículos que ingresaron al país en la década de 1920, se destinaban para la recreación familiar	61
Imagen 9. Bus Escalera utilizado en la década del 40 del siglo pasado	62
Imagen 10. Anuncio de empresa transportadora	64
Imagen 11. Primeros carros que llegaron al Huila en 1930 para prestar el servicio de transporte de pasajeros y carga entre Baraya, Villavieja y Neiva. Eran vehículos pequeños, de cuatro ruedas macizas y no tenían bancas internas	65
Imagen 12. Puente Santander puesto al servicio a comienzos de la década del 40	67
Imagen 13. Parque Santander. Al fondo, la antigua capilla de Santa Bárbara, allí se ubica el Hotel Plaza. En el costado oriental del templo se encuentra hoy en día el Centro Comercial Metropolitano, 1940	68
Imagen 14. Berlinas de las empresas Autos de Lujo, Flota Huila y Transmixtos, en el antiguo Parque Santander en la ciudad de Neiva, 1956	70
Imagen 15. Rafael Trujillo y su esposa Marlene Ramírez, fundadores del Nepalvila	71
Imagen 16. Primeros buses cerrados que llegaron al Huila con la empresa Transnoreste de Baraya, 1942	72
Imagen 17. Acta de Constitución de Coomotor 1/3	74
Imagen 18. Vehículos de la empresa Corautos estacionados frente a Catedral de Neiva, 1964	75
Imagen 19. Lino Arturo Gutiérrez Lozada	80
Imagen 20. Urbano Cabrera Macías	82
Imagen 21. Alberto Suarez Zambrano	84
Imagen 22. Marcelino Fierro	86
Imagen 23. Florentino Calderón Córdoba	88
Imagen 24. Carlos Falla Molano	89
Imagen 25. Carlos Falla en reunión social	96
Imagen 26. Carlos Falla Molano en la gerencia de Coomotor	99

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Mapa Conceptual: Variables para el estudio del empresario	26
Tabla 2. Concepciones teóricas de empresarios a través de la historia	27
Tabla 3. Población del Departamento del Huila provincia del sur y de Neiva	31
Tabla 4. Comparativo de la población de Neiva	32
Tabla 5. Departamento del Huila. Exportaciones 1906	34
Tabla 6. Departamento del Huila. Importaciones 1906	35
Tabla 7. Productos para el año de 1936	36
Tabla 8. La trilla en Neiva 1939	37
Tabla 9. Fundación de los molinos en el Huila	38
Tabla 10. Número de establecimientos comerciales e industriales existentes en 1939	43
Tabla 11. Rutas del Departamento del Huila en 1936	45
Tabla 12. Vehículos en el Departamento del Huila para el año de 1930	47
Tabla 13. Empresas Transportadoras del Huila	76

PRESENTACIÓN

Han sido grandes las reflexiones que la presente investigación nos ha generado para comprender un poco más, el devenir histórico de la formación empresarial en el Departamento del Huila. Las primeras décadas de creación político institucional, reviste un gran interés para conocer los cauces que vierten el preludio de una economía, que se inserta tardíamente en el escenario nacional; desarrollos que a partir de los alcances en materia productiva, desde el ámbito agrícola y la transformación de capitales hacia la actividad comercial, permiten interpretar algunos elementos que reflejan una lógica de acumulación, pero a la vez unas prácticas empresariales conformes al momento y particulares de su contexto.

Como autores, reconocemos que nuestro vínculo como gerentes y socios de dos de las más afamadas empresas de transporte terrestre de la región (Coomotor y Autobuses S.A), nos indujo por la temática. También, nos moviliza el interés personal y la admiración hacia la persona de Carlos Falla Molano, a quien queremos devolverle un sitio en la olvidada historia del transporte terrestre en el Huila.

1. INTRODUCCIÓN

El estudio de empresas y empresarios en el departamento del Huila suscita una seria reflexión en torno al papel que éstos han generado en el desarrollo económico de esta localidad. A partir de allí, fue necesario conocer los precedentes que permitieron el auge de los mismos y el papel de la dinámica económica en los años más analizados. En este sentido, el presente trabajo reviste una importancia mayor, dado que se identificaron las características que influyeron en el desarrollo del sector del transporte terrestre en el Departamento del Huila en la primera mitad del siglo XX.

De acuerdo con lo anterior, es válido expresar que los empresarios subyacen de situaciones particulares desde dimensiones sociales, culturales, políticas y económicas, que de alguna manera determinan el progreso de ellos. Por eso, abordar como temática de análisis e investigación a las empresas y los empresarios del Huila de la actividad del transporte, sugiere una mirada desde el surgimiento de la actividad misma. Es común entre historiadores y economistas reconocer que desde finales del siglo XIX y comienzos del XX, se configura un escenario en Colombia para el origen de empresarios. En el caso del Departamento del Huila, las empresas y los empresarios, han sido como en el resto del mundo, el soporte del desarrollo económico general, como resultado de un proceso iniciado en las primeras décadas del siglo pasado.

En este sentido, el presente documento expone los antecedentes y las consideraciones personales que nos llevaron a plantear como objeto de estudio al empresario de la actividad del transporte terrestre. Así mismo, presenta un recorrido por los avances teóricos y conceptuales, que se suman a los resultados de la cuestión en nuestro país. En la última parte, se describe, como lo dijera Safford, el medio ambiente o entorno de la época, es decir la situación social y económica del Huila a mediados del siglo pasado. Finalmente, se dedica un aparte

a la vida de Carlos Falla Molano, considerado por los autores, como artífice intelectual de la actividad del transporte en nuestra localidad.

1.1 Planteamiento del problema de investigación

La historia del sector del transporte como actividad empresarial en el Huila, ha sido poco analizada. Esto, debido a las escasas y casi nulas investigaciones que se han desarrollado. Además, cobra importancia ya que este sector, ha proporcionado un desarrollo en términos urbanos, económicos y de movilidad a la ciudad de Neiva y en si al Departamento del Huila.

También cobran relevancia los sucesos presentados durante la década de 1930 en el Departamento. La llegada del tren a la ciudad de Neiva¹, el origen del transporte público en esa misma década², el surgimiento de algunas actividades como el comercio y los servicios en la economía huilense³, todo ello incitan a plantear la necesidad de abordar el origen de la actividad del transporte desde una mirada histórica.

El historiador huilense, Bernardo Tovar Zambrano⁴, sostiene que el Departamento del Huila, realiza la transición hacia una economía moderna en la década de 1930, por lo cual, se considera que en adelante, el Departamento tuvo una situación de desarrollo en términos económicos y político-institucionales.

La actividad del transporte en la ciudad de Neiva emerge, igualmente, en la citada década, llegando a consolidarse en la década del 70. Empresas aún existentes

¹ OSORIO VALENZUELA, Ananías. Empresas y vías de transporte. Historia general del Huila, tomo III. 1996 Pág. 217.

² Estas reflexiones hacen parte de las breves revisiones de documentos que se han evidenciado en los registro de la cámara de comercio de Neiva y de algunos archivos de prensa del Diario del Huila.

³ QUINTERO BONILLA, Alexander. CENTENO TAPIERO, Rolando. Hacendados, Negociantes y Comerciantes de Neiva a finales del siglo XIX. Editorial Universidad Surcolombiana. 2007

⁴ TOVAR ZAMBRANO, Bernardo. La economía Huilense entre la tradición y la modernidad (1900-1960), en: Historia general del Huila. Neiva Academia Huilense de Historia, 1996. v. 3, p.207-214.

como Flota Huila, Cootranshuila y Coomotor, sumadas a la pionera Transfederal, serían las primeras en incursionar en el desarrollo de tal actividad económica. Sin embargo, en la actualidad se encuentra un sector más desarrollado y mucho más numeroso en cuanto a unidades empresariales⁵.

Dicha situación, sugiere recordar que es el emprendimiento uno de los ejes en los cuales se apoya el empresario y más cuando comprendemos que la variable humana se encuentra como esencia en la dimensión de la dinámica económica⁶. Desde la institucionalidad, junto con disposiciones y normas generales, el mismo Estado promueve el quehacer empresarial y las situaciones que propicien la generación de la mentalidad corporativa.

Para el caso de la temática a desarrollar se evidencian algunos acercamientos de escritores desde el ámbito aficionado, que tiene relación directa con el sector transporte. Por otro lado existen trabajos de historia de empresarios o biografías que puede guiar la propuesta de investigación:

La rebelión de los taxistas, trabajo adelantado por Álvaro Trilleras. Este documento corresponde a una rápida mirada del nacimiento de Coomotor, una empresa de transporte del departamento del Huila, el cual no tiene un grado de rigurosidad académica y metodológica. Proporciona algunos elementos de análisis, a partir de entrevistas a sin tener presente la inclusión de fuentes documentales.

Por otro lado, en el plano nacional, se evidencia el trabajo de Salazar, J. (2000) titulado: De la mula al camión, apuntes para una historia del transporte en Colombia. En él, se encuentra un estudio referencial de las diferentes expresiones a través del tiempo, de la actividad del transporte. Pasa inicialmente por los

⁵ OSORIO VALENZUELA, Ananías. Empresas y vías de transporte. Historia general del Huila, tomo III. 1996 Pág. 217.

⁶ QUINTERO BONILLA, Alexander, SANCHEZ MANCHOLA, Iván Darío. El emprendimiento empresarial. 2005

momentos desde el tránsito caballar hasta la incursión del vehículo. Se evidencia un trabajo cuya metodología está soportada por un análisis descriptivo, dado su carácter histórico y en el cual se pregunta sobre el desarrollo de los momentos del transporte en Colombia.

De forma similar Upegui, J. (2002), en el documento titulado: Desafiar la geografía, una historia del transporte en Colombia. Medellín, Colombia; señala algunos acontecimientos de la conformación de la actividad del transporte en Colombia. Además, se palpan las características y la relación que tuvo el desarrollo del transporte con las zonas geográficas de Colombia. Esto para dar a entender cómo esta actividad permitió el avance de algunas regiones sobre otras.

1.2 Formulación del interrogante de investigación

¿Qué factores propiciaron el surgimiento de empresarios pioneros del sector transporte en el Departamento del Huila y qué incidencia tuvo Carlos Falla Molano en el desarrollo de esta actividad?

1.3 Operacionalización del problema de investigación

- ¿Qué factores propiciaron la formación de empresarios en la nascente actividad del transporte en el Huila?
- ¿De qué manera se desarrolló la actividad del transporte en la ciudad de Neiva y el Huila?
- ¿Cuál fue el origen del capital de los empresarios del sector?
- ¿Qué relación tenían con la dimensión política, cultural y social de la ciudad?

2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

2.1 General

Identificar los factores que propiciaron el surgimiento de los empresarios en la naciente actividad del transporte terrestre en la ciudad de Neiva y el Huila.

2.2 Específicos

- Caracterizar el origen del capital de los empresarios del sector transporte
- Establecer los vínculos políticos, culturales y sociales de los empresarios
- Construir la biografía del empresario **Carlos Falla Molano**

3. JUSTIFICACIÓN

Cabe resaltar, para expresar un primer motivo de la investigación, que el presente trabajo espera complementar los fundamentos el estado del arte y las reflexiones en torno hasta ahora propuestos en la línea de investigación en historia empresarial en el país; ya que, tal como lo anota el profesor Carlos Dávila⁷, los trabajos en este campo y sobre la historia de empresas y empresarios acusan serias deficiencias de método. Así mismo, el diseño metodológico servirá de base para establecer y desarrollar la línea de investigación en el tema al interior de la maestría en Administración de la Universidad Surcolombiana.

Por otro lado más que necesario para el requisito de la Maestría, se sustenta también porque son escasos los estudios de la actividad del transporte bajo la perspectiva histórica y la dinámica que ha tenido en la economía del Huila. Al desarrollar la investigación se puede decir que es uno de los primeros trabajos referentes al tema, ya que es inexistente una investigación que tenga un precedente de esta naturaleza; sin embargo hay estudios que citan de manera muy somera la actividad del transporte en el Huila, haciendo referencia al trabajo de Trilleras⁸.

Es válido también por el beneficio que pueden tener los actores sociales que guardan relación directa con esta actividad de la economía. Es decir, las empresas del transporte, los empresarios, los gremios, la comunidad académica y además pueden ser un ejemplo que oriente algunas muestras de emprendimiento en este sector.

Con esto, y en últimas la historia de los comportamientos de la racionalidad económica, evidenciado en empresas y empresarios, suscita también una discusión sobre el papel de la historia como disciplina de estudio, que a decir de

⁷ DAVILA L. GUEVARA, Empresa e Historia en América Latina., op.cit. Pág. 116

⁸ TRILLERAS ROA, Álvaro. La rebelión de los taxistas, la historia de Coomotor. 2004.

Rodríguez Becerra⁹, en la respuesta que le demos a la pregunta: ¿para que la historia? Señala el citado autor, que en el mundo contemporáneo la comprensión de la historia ocupa un lugar esencial, como lo señala el historiador E.H. Carr: “la historia es a la larga la lucha del hombre mediante el ejercicio de su razón, por comprender el mundo que lo rodea y actuar sobre él...la época actual es de todas, la que más se ocupa y más se piensa en términos históricos. El hombre contemporáneo es consciente de sí mismo y, por tanto de la historia, como nunca lo había sido el hombre antes”¹⁰.

De igual forma es importante, dadas las aspiraciones personales para descubrir más acerca de los elementos históricos del transporte en el Huila. Situación que desde lo profesional fortalece nuestra visión para comprender la realidad local.

⁹ RODRIGUEZ, Becerra Manuel, Anotaciones de la historia del desarrollo empresarial como campo de investigación de las facultades de administración, en cuadernos de administración No 11: Universidad del Valle Pág. 16

¹⁰ CARR, EH. ¿Qué es la historia? Citado por RODRÍGUEZ BECERRA, Ibíd. Pág. 29

4. CONSIDERACIONES TEÓRICAS

4.1 Acerca del empresario

De acuerdo con Valdaliso y López¹¹, siguiendo a Schumpeter, el economista y comerciante irlandés, Richard Cantillón (1680-1734) fue el primer autor que vinculó la acción empresarial al concepto de incertidumbre, realizando una separación clara de la provisión de capital. En Cantillón, el entrepreneur o empresario es aquel que compra a precios ciertos y vende a precios inciertos. Así entendido, la función empresarial era la de afrontar la incertidumbre y el riesgo, obteniendo un beneficio en la diferencia entre lo previsto y lo realmente ocurrido¹², por lo que excluye a éstos del suministro del capital.

Por su parte, J. B. Say (1767-1832), economista francés, integrante de la escuela clásica de pensamiento económico, asoció igualmente la función empresarial a la incertidumbre. Say consideraba el beneficio obtenido por el empresario como un premio por la asunción de riesgos. El empresario fue para Say, el responsable de la dirección y el control de la empresa, en tanto que la función del capitalista era la de proporcionar el capital. Además, el empresario de Say era el principal agente de la producción, puesto que era el encargado de combinar los distintos factores productivos¹³. A decir de Martín Aceña, la propuesta de Say, es la que prácticamente ha llegado a nuestros días¹⁴.

Bajo la mirada de los economistas, también John Maynard Keynes (1883-1946) se refirió al empresario con escasa consideración: “una criatura instintiva y elemental, primitiva en su forma de expresión y falta de sofisticación en el conocimiento de sí mismo”¹⁵. Keynes distinguió entre la especulación orientada en el corto plazo, que sólo desestabilizaba la economía, y el espíritu de empresa. No obstante reconoció

¹¹ VALDALISO JESUS MARIA y LOPEZ SANTIAGO. Historia económica de la empresa. Editorial Crítica, nuevos instrumentos universitarios. Madrid. 2008.

¹² *Ibíd.*, p. 13.

¹³ *Ibíd.*

¹⁴ MARTIN ACEÑA, La historia de la empresa en España. Cátedra Corona. Universidad de los Andes. Bogotá 2002, p.11.

¹⁵ Citado por VALDALISO y LOPEZ. *Óp. cit.*, p.17.

la importancia del beneficio empresarial, señalando a su vez que el motivo que mueve al empresario es el dinero, la acumulación, lo que puede justificarse en la medida que sus ganancias procedan de actividades productivas para la sociedad¹⁶.

Una primera consideración acerca de la naturaleza de la actividad empresarial se precisa en la relación de éste con la clase y cuantía de la ganancia que se espera obtener y con el grado de influencia en el desarrollo económico. Siguiendo los planteamientos de Schumpeter al respecto, de la forma como lo hace Torres Villanueva¹⁷, se puede afirmar que la actividad empresarial es una condición necesaria para el desarrollo económico –aunque no es suficiente- y que para comprender la relación entre ambas cosas puede ser útil el concepto de nuevas combinaciones.

Entonces, en Schumpeter se identifica al empresario con el agente innovador que introduce en el proceso productivo elementos desconocidos, tales como nuevas tecnologías, productos, factores, mercados y organización. Quienes efectúan las citadas innovaciones estarán realizando una función económica que antes no existía y su beneficio será la remuneración que corresponda al empresario que la ejecuta con éxito.

Bronfenbrenner¹⁸, supone el beneficio como la consecuencia de la contribución empresarial al proceso productivo. Este autor considera el beneficio como la "compensación necesaria por las incertidumbres y por asumir riesgos, esta compensación surge por la ausencia de un derecho contractual a los ingresos". Esto limita la empresarialidad por un lado a la existencia de incertidumbres y riesgos, que es realmente el ambiente natural de cualquier negocio. Por otra parte,

¹⁶ Ibíd. p.18.

¹⁷ Torres Villanueva, Eugenio (1997): Funciones empresariales y desarrollo económico, en López García y Valdaliso., 53.

¹⁸ Bronfenbrenner, M.: A Reformulation of Naive Profit Theory Southern Economic Journal, Vol. 26, No. 4 (Apr., 1960), pp. 300-309. <http://www.jstor.org/stable/1054904>

nos conduce al ámbito de la legalidad, y deja de lado la innovación, la creatividad y la capacidad para visualizar oportunidades dentro de la incertidumbre.

Por otra parte, Días y McDermott¹⁹, al investigar a los empresarios, vinculan el surgimiento de éstos a la existencia de condiciones estructurales como el caso del ambiente institucional en materia de los derechos de protección de la propiedad. Caso similar plantean Paulson y otros, al atribuir a las limitaciones financieras la formación o “entrada” en el espíritu empresarial²⁰.

En la historiografía económica colombiana diversos autores se han referido al empresario, no obstante la caracterización no constituye el objetivo primordial de él. Por su parte, Dávila (1986), al estudiar la conducta económica de personajes de la sabana de Bogotá, Antioquia y el Valle del Cauca, siguió patrones de diversificación económica, política, clase social y contexto político y económico. Para ello, el autor se pregunta: ¿Qué era un empresario colombiano de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX? A partir de los resultados encontrados, específicamente el patrón de “altísima diversificación económica”, designa a estos agentes como negociantes. La diversificación se hace manifiesta para Dávila, no sólo en el comercio, la agricultura, las finanzas, los transportes, sino además en los remates de rentas gubernamentales, la explotación de concesiones estatales, y en la activa participación en la política²¹.

¹⁹ DIAS Joilson y McDERMOTT John. Institutions, education, and development: The role of entrepreneurs. Journal of Development Economics, volume 80, Issue 2, august 2006, pages 299-328.

http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VBV-4H2PJVF-1&_user=10&_rdoc=1&_fmt=&_orig=search&_sort=d&_docanchor=&view=c&_searchStrId=1074942145&_rerunOrigin=scholar.google&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=a3b314f90839ad009d42b740a32f63c8

²⁰ PAULSON Anna, TOWNSEND, Robert y KARAIVANOV, Alexander. Distinguishing Limited Liability from Moral Hazard in a Model of Entrepreneurship. Journal of Political Economy, 2006, vol. 114, no. 1. <http://ideas.repec.org/a/ucp/jpolec/v114y2006i1p100-144.html>

²¹ DAVILA. El empresario Colombiano. Op. cit., p. 12.

Ordoñez²², emprendió el estudio de empresarios en Cali durante la primera década del siglo XX, asumiendo como acto central la innovación, caracterizada por el uso de nuevas tecnologías, aumento de productividad y aprovechamiento de oportunidades.

El profesor Arroyo²³, al caracterizar la identidad y el perfil de los negociantes Caleños, apela a las prácticas, lógicas, estrategias, intereses y procesos de racionalización, de los agentes económicos identificados en el periodo de estudio. Becerra, al estudiar los empresarios industriales de Manizales y Pereira, hizo énfasis en el surgimiento y desempeño de los individuos y asociaciones de individuos, involucrados en la actividad de fundar, mantener o ampliar unidades de producción, en la industria manufacturera, en relación con el origen geográfico, origen social, educación y experiencia ocupacional.

Frank Safford, reseñado por Dávila²⁴, abordó el tema de business style sobre Colombia central, considerando entre otros aspectos: a) la capacidad de evaluar el mercado, individualismo, espíritu de innovación y manejo de riesgo. Dávila²⁵, al comentar sobre la historiografía del empresario en el comercio exterior, la agricultura, la minería y los servicios, resalta tres elementos que se tienen en cuenta, destacando: a) la conducta económica (innovación, riesgo, patrones de inversión), b) condiciones sociales y c) ethos empresarial. Señala también Dávila²⁶, que los componentes de racionalidad empresarial -manejo del riesgo, papel innovador, patrones de acumulación y diversificación de las inversiones, formas de financiación- y la relación entre la política partidista y los negocios, son la base para temas de la historia empresarial.

²² ORDOÑEZ, Luis Aurelio. Industria y empresarios pioneros Cali 1910-1945. Facultad de Ciencias de la Administración, Universidad del Valle.1995.

²³ ARROYO, Jairo Henry. Historia de las prácticas empresariales en el Valle del Cauca. Cali 1900-1940. Programa Editorial Universidad del Valle. 2006.

²⁴ DÁVILA L. DE GUEVARA, empresa e historia en América Latina, un balance historiográfico. Bogotá: TM editores-Colciencias.1996. p. 97

²⁵ Ibíd., p. 102.

²⁶ DÁVILA L. DE GUEVARA, historia empresarial de Colombia, estudios, problemas y perspectivas. Bogotá: Universidad de Los Andes.1991. p. 23.

De acuerdo con los trabajos sobre la noción de empresario, se encuentra a Molina Luis Fernando con la publicación, *Empresarios colombianos del siglo XIX*. En éste se presentan algunos estudios de empresarios y emprende alguna caracterización de cómo surgen y la incidencia que poseen en otras instancias sociales. Tal es el caso del trabajo sobre el empresario Francisco Montoya Zapata. Poder familiar, político y empresarial. 1810 -1862. Molina Londoño, al describir la conducta económica de Montoya Zapata, se introduce principalmente en el inventario de las actividades económicas y el número de compañías impulsadas por éste. El objetivo es develar el portafolio de inversiones, el uso del capital, las prácticas de especulación y la presencia de espíritu asociativo. Para esta labor, considera al empresario en una doble situación, primero en su comportamiento como individuo y segundo como sujeto a las condiciones del entorno en el cual actúa²⁷.

Para el caso del departamento del Huila, Alexander Quintero y Rolando Centeno, abordan tres categorías de sujetos en las últimas décadas del siglo XIX. Tal investigación parte del interrogante de conocer el origen del empresario huilense, en el cual llegan a concluir que se evidencian sujetos económicos que en medio de un entramado social comparten prácticas, pero que a su vez, tienen particularidades que los hacen diferentes. Se refieren a los hacendados, negociantes y comerciantes. Ninguno de estos sujetos económicos es puro. En realidad, no existe una taxonomía pura, sino contaminada, puesto que nunca se produce una ruptura total entre unos y otros²⁸.

Varios autores han sugerido que el descubrimiento de oportunidades para emprendedores pudo ser el resultado de la actividad útil de la búsqueda (Caplan 1999; Fiet 1996, 2002). Esta búsqueda puede implicar obtener las oportunidades del lado de la demanda que se presentan de necesidades no atendidas o

²⁷ MOLINA LONDOÑO, Luís Fernando. Francisco Montoya Zapata. Familia, política y negocios en Colombia 1800-1860. Trabajo de investigación para optar al título de Maestría en Historia. Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, Facultad de Ciencias Humanas. Bogotá. 2002. p. 1-13.

²⁸ Quintero Bonilla, Alexander y Centeno Tapiero, Rolando. Hacendados, Negociantes y Comerciantes de Neiva a finales del siglo XIX. Editorial Universidad Surcolombiana. 2007.

desatendidas del mercado, o puede implicar la búsqueda de las oportunidades de la oferta que se presentan, de la posibilidad de responder a necesidades del mercado con nuevas combinaciones de recursos.

Una categoría alternativa y complementaria de oportunidades a emprendedores son las que implican el reconocimiento espontáneo. Las oportunidades obvias se pueden buscar, pero los empresarios no pueden buscar la información que no saben que existe (Kirzner 1997). En estos casos, los individuos son (inicialmente) completamente ignorantes de la existencia de la oportunidad posible. Sin embargo, pueden reconocer una oportunidad si sucede al parecer de manera contingente. Así, algunas oportunidades se pueden descubrir en la ausencia de cualquier actividad de la búsqueda.²⁹

4.2 Concepto y variables del empresario para una investigación

La selección de los empresarios a estudiar requiere una conceptualización mínima para establecer cuáles son las conductas que se pretenden analizar y a qué tipo de actores sociales se hace referencia, tal como afirma Ordóñez (1995:105), pues no se trata de jugar a encontrarlos, sino identificar algunos de sus rasgos característicos y describir y analizar sus actividades en el mundo de los negocios.

Pues bien, de los aspectos teóricos del paradigma económico enunciados con anterioridad y presentados en forma resumida en la tabla 2, es posible derivar las siguientes aproximaciones que iluminen la reflexión teórica del proceso:

- a) La similitud entre el capitalista y el empresario es una discusión cada vez más superada, terciando hacia la diferenciación de cada agente, distinguiendo el papel, los beneficios y las características particulares de cada quien. El empresario tiene una identidad propia, es una categoría

²⁹ DE NICHOLAS, Rocío. Serendipia en espíritu emprendedor. Estudios de organización 2009; 30; 735. <http://oss.sagepub.com/cgi/content/abstract/30/7/735>

conceptual identificable y diferenciada de cualquier otro agente del proceso económico.

- b) Las consideraciones que vinculan de manera exclusiva al empresario con la finalidad de la maximización es consecuencia del marco previo de conocimientos que constituye la llamada hipótesis del equilibrio general, concepción ésta, superada al reconocer la incapacidad de los agentes para disponer de la totalidad de la información y la propensión a la riqueza como una condición no exclusiva de la figura del empresario.
- c) El concepto de empresario es polisémico, cargado con las valoraciones propias de un tiempo y un espacio. A lo largo de los balances historiográficos sobre el empresario en el Huila, se denotan momentos particulares que sugieren múltiples interpretaciones sobre el papel que estos han asumido. Así, se identifica al menos cinco atributos para su definición: En un primer momento remite al individuo que acomete labores, es decir específicamente reúne los factores de producción. Posteriormente la noción –un tanto pesimista- de un hombre individualista, especulador y rentista. Tercero, la del individuo que asume riesgos y actúa sobre la incertidumbre. Cuarto, un promotor de desequilibrios, un innovador; y quinto, quien propende por el equilibrio al aprovechar las oportunidades.

Finalmente, lo que se intenta es permitir que la reflexión teórica ilumine las evidencias empíricas de la tarea del historiador. Los primeros indicios indican, que los agentes económicos de la época objeto de estudio en el presente trabajo no son ajenos a procesos de orden mundial, sino que por el contrario se encuentran vinculados con una economía global. Esta es una condición del sistema capitalista. Redes de relaciones internacionales, donde los productos y servicios fluyen. Es decir, la economía de mercado es un hecho presente en el territorio nacional a fines del siglo XIX y comienzos del XX.

Ahora bien, una economía de mercado se caracteriza, entre otras cosas, por la dinámica y el cambio constante. A esto se suma la presencia de diversas instituciones como el Estado, la familia, los consumidores, para citar algunos. Se podría afirmar que la complejidad se acrecienta de manera directa al desarrollo económico y social.

Todo ello para indicar que los agentes económicos a estudiar se identifican como empresarios, si entre sus rasgos se encuentran señales de búsqueda de nuevas oportunidades (estar alerta al entorno, específicamente al mercado) en presencia de incertidumbre, descubriendo las formas para reducir las ineficiencias y promoviendo innovaciones.

A partir de los referentes conceptuales antes expuestos se identifican una serie de variables para el estudio del empresario (ver tabla 1). Tales variables se agrupan en: A) Condiciones ambientales, es decir, los elementos circundantes que entran en relación con el sujeto –en éste caso el empresario- y que limitan o promueven su acción. Se trata de las condiciones históricas creadas por el mismo hombre y por la sociedad. Se destaca allí, el espacio social y económico, vale decir, las redes de relaciones entre sujetos y los productos sociales, así como las relaciones de intercambio económico entre ellos. En segunda instancia se encuentran la variable denominada: B) Naturaleza del ser. En ella se integran los aspectos individuales, cosmos o nociones particulares que orientan acciones específicas (preferencias del individuo) del sujeto. Para ello se distinguen los procesos de enseñanza y formación recibida, las experiencias afrontadas y comportamiento empresarial.

Ante todo se trata de una propuesta de aporte metodológico para el desarrollo de un plan de investigaciones que considere al empresario como objeto de investigación. Indiscutiblemente, el trabajo del historiador está delimitado por las fuentes. Por lo cual es posible que no todos los aspectos considerados en la dimensión de la variable resulten involucrados en el análisis.

Tabla 1. Mapa Conceptual: Variables para el estudio del empresario.

VARIABLE: CONDICIONES AMBIENTALES	
Dimensión de la Variable: Espacio social y económico	
• El paisaje geográfico • Red de caminos (estado y conexiones) • Evolución demográfica • Familias y redes sociales de intercambio y emparentamientos • Capitales circundantes: montos, composición y origen. • Organización de la propiedad de la tierra • Dinámica de la mentalidad, el saber, el arte y la educación • Fuerzas morales existentes y preceptos morales establecidos. • Formas de acumulación de capital	• Conocimientos técnicos y tecnología. • Formas y medios de intercambios. • Circulación de productos y servicios • Actividades económicas preexistentes en relación con las oportunidades y los capitales • Características de las relaciones laborales • Estructura ocupacional • Origen y masa circulante. • Instituciones e instrumentos de la economía • Oferta y demanda • Transformación y origen de fuerzas productivas. • Uso fuentes de energía y acueductos
Dimensión de la Variable: Espacio familiar	
• Características y actividades de los padres. • Condiciones económicas de la familia. • Creencias y prácticas religiosas • Emparentamientos	• Vida de la familia (prácticas, costumbres, valores) • Enseñanzas paternas • Nivel social de la familia. • Origen geográfico • Origen del capital
B) VARIABLE: NATURALEZA DEL SER	
Dimensión de la Variable: Enseñanza y formación recibida	
• Niveles y características de la educación. • Conductas y acciones de trascendencia en el proceso de formación.	• Experiencia ocupacional • Experiencias vividas fuera del contexto tradicional
Dimensión de la Variable: Comportamiento Empresarial	
• Prácticas, estrategias e intereses • Procesos de racionalización (uso de recursos y obtención de lucro) • Manejo del riesgo y la incertidumbre • Pautas de acumulación y formación de capital • Origen de las ideas del negocio. • Procesos de innovación • Motivaciones hacia la acción empresarial • Evolución del comportamiento empresarial.	• Formas de financiación • Relaciones de influencia en la economía, la política y lo social • Capacidad de evaluar el mercado • Capacidad de asociación –individualismo • Patrones de Inversión (diversificación) • Estilo de dirección • Concepto de empresa • Noción de empleado (ser)

Tabla 2. Concepciones teóricas de empresarios a través de la historia

Autor	época	Quién es el empresario	A que se dedica	Sujeto al que refiere	Características de comportamiento	Obtención de la ganancia
Hoselitz	Baja edad media	Acomete una labor	Construcción de grandes obras arquitectónicas	Clérigos	No hay riesgo, ejecutan tareas de acuerdo con los fondos existentes	No hay noción de beneficio ni pérdida
Richard Cantillón	XVIII	Compra a precios ciertos y vende a precios inciertos	Negociante Comerciante	Separación entre empresario y capitalista	Afronta incertidumbre y riesgo.	Beneficio por la asunción del riesgo.
J. B. Say	XIX	Responsable de dirección y el control empresa.	Combinar factores productivos	Separación entre empresario y capitalista	Asume incertidumbre	Beneficio es un premio por la asunción del riesgo
Keynes	XX	Figura elemental instintiva			Especulador, Acumulador	Por actividades productivas
Schumpeter	XX	El elemento desequilibrador, generador de actividad empresarial innovadora.	Establecer nueva función de producción y la mejora de la eficiencia.	Diferencia entre el empresario y el capitalista	Innovador	“la expresión del valor de la contribución del empresario a la producción. Retribuciones por el desarrollo futuro.
Knighth	XX	Factor productivo, asume riesgos y reduce incertidumbre	Reducir la incertidumbre	Distinción del empresario y el capitalista	Asunción de riesgo Afronta la incertidumbre	Beneficios por la asunción del riesgo
Kirzner (Escuela Austriaca)	XX	Individuo alerta al surgimiento de oportunidades de beneficio	Equilibra el mercado	Distinción del empresario y el capitalista	Detector de oportunidades Aprovecha oportunidades	Beneficios por la detección y aprovechamiento de oportunidades.

Fuente: Quintero Alexander, Centeno Tapiero, Rolando. Hacendados, comerciantes y negociantes de Neiva a finales del siglo XIX. Pág. 85. 2007

5. METODOLOGÍA

5.1 Tipo de estudio o alcance

A partir del problema de investigación planteado y en el entendido de realizar el estudio del sector transporte en el Departamento del Huila y a la vez evidenciar el nacimiento de empresarios de esa actividad bajo una mirada histórica, es válido expresar que la investigación fue de orden *exploratorio*, dado que fue la primera experiencia del investigador con el objeto de estudio y es uno de los primeros trabajos que abordan dicho tema a desarrollar en el Departamento del Huila. Además, se complementó con un análisis *descriptivo*, dado que al abordar el objeto de estudio se emplearan variables que permitió la caracterización de este.

5.2 Método de investigación

El método empleado fue inductivo, puesto que recurrimos al análisis de fuentes y documentos para llegar al objeto de estudio y así tratar de responder el interrogante de investigación. Es decir, iniciamos un proceso de lo particular a lo general, el cual es netamente cualitativo.

5.3 Fuentes y técnicas para la recolección de la información

Primarias: En estas encontramos la información directa con el objeto de estudio y que en ellas se encuentran: Archivos de registros comerciales y mercantiles que reposan en la Cámara de Comercio de Neiva; los archivos notariales del periodo citado ubicados en la Academia Huilense de Historia. Archivos de carácter familiar de don **Carlos Falla Molano**, pionero en la actividad del transporte en el Huila.

Secundarias: Archivos de prensa ubicados en la Academia Huilense de Historia, en la Biblioteca Nacional, en el Archivo General de la Nación, en la biblioteca Luís Ángel Arango, Publicaciones de investigaciones sobre casos Colombianos, Reseñas historiográficas del Departamento del Huila, reseñas históricas de empresas de la actividad del transporte en la región.

5.4 Tratamiento de la información

Inicialmente es necesario mencionar que fue importante el diseño de fichas de recolección de información. Dichas fichas, se elaboraron de acuerdo a las

variables identificadas. Con base en la información recolectada, se establecieron las respectivas bases de datos en Excel y Access, para condensar la información recogida, procesarla y posteriormente darle la clasificación y uso adecuado.

6. RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

6.1 ORIGEN DEL CAPITAL DE LOS EMPRESARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE

6.1.1 Contexto económico del Departamento del Huila. 1900 – 1940

Iniciado el siglo XX la economía del Departamento del Huila, lo que en años anteriores se conociera como Estado Soberano del Tolima, afronta un nuevo devenir; existe un tránsito de productos netamente agrícolas como, a nuevas lógicas de acumulación desde las actividades como el arroz en una etapa más agroindustrial y en buena dinámica la actividad del comercio. Si bien existen vestigios o esfuerzos por promover la actividad industrial, aún en estos cuarenta primeros años, es prematuro establecer el eje de la industria como una actividad significativa para la región.

Se expresa la iniciativa de propiciar esfuerzos por los cultivos agrícolas y la necesidad de adelantar acciones que promuevan, además de esta actividad, la ganadería. Esto muestra, la determinada vocación pastoril y agraria que cimentó los alcances de la economía naciente del departamento, pero que se configuraría hacia mediados de la década de los años treinta. Es así, como el café, la quina, el arroz y nuevas actividades de producción y servicio, entraron en la economía local en las primeras décadas del siglo XX.

6.1.1.1 Población

A principios del siglo XX Neiva contaba alrededor de 20.000 habitantes, con niveles de crecimiento muy favorables a lo largo de la primera mitad del siglo. Sin embargo, es en la década de 1960, durante la cual experimenta un drástico cambio en la distribución urbanística y poblacional, alcanzando cerca de 200 mil habitantes, según el censo de población de 1964.

Imagen 1. Producción de tabaco y ganadería en el municipio de Neiva en 1938

(d) T A B A C O

Movimiento de plantíos y árboles de tabaco en el Municipio de Neiva - Año de 1938

Colecturías	Existencias de		ENTRADAS				SALIDAS				Existencias para	
	1937		Denunciads.		Total		Terminados		Total		1939	
	Plan tios	Arbo les	Plan tios	Arbo les	Plan tios	Arbo les	Plan tios	Arbo les	Plan tios	Arbo les	Plan tios	Arbo les
Neiva	12	43 230	11	4 908	28	47 138	16	43 760	16	43 760	7	3 878
S. antonio	35	13 945	41	19 955	76	33 900	64	31 831	64	31 881	12	2 019
S. Luis	4	6 500	10	8 250	14	14 780	14	14 780	14	14 780	—	—
S. Mateo	85	109080	127	112015	212	221095	60	69 950	60	69 950	152	151145
TOTAL ES	136	172775	189	145.138	330	318.913	154	160.371	154	160.371	171	156.542

El dato obtenido aproximadamente sobre la producción de tabaco en rama en el Municipio es de 30.000 kilos en 1938

4a. G A N A D E R I A Año de 1938

a) PRODUCCION DE LECHE:

Producción durante el año 503 404 botellas
 Producción diaria 1398 id
 El valor de cada botella es de \$ 0.10 centavos.

b) MARCAS QUEMADORAS:

S: reg straron durante el año 60 marcas quemadoras.

Fuente: Anuario estadístico del municipio de Neiva. Oficina de catastro y estadística Municipal Agosto 1939. Pág. 157

Así mismo, se aprecia que en el año de 1905, el Huila poseía alrededor de 143.848 habitantes distribuidos en 26 municipios. Pitalito, Garzón y Timaná, eran los tres municipios que tenían mayor población en la Provincia del Sur, Neiva y Campoalegre poseían el mayor número de habitantes para la Provincia de Neiva.

Tabla 3. Población del Departamento del Huila provincia del sur y de Neiva

Municipios (provincia del sur)	Hombres	Mujeres	Total
Agrado	1.817	2.189	4.006
Altamira	518	720	1.238
Concepción	1.576	1.924	3.500
Elías	1.571	1.748	3.319
Garzón	5.300	7.070	12.370
Gigante	2.744	3.222	5.966
Guadalupe	1.944	2.301	4.245
Hato	2.929	3.529	6.458

La jagua	673	887	1.560
Naranjal	493	582	1.075
Pital	3.120	1.580	4.700
Pitalito	6.492	11.595	18.087
Santa Librada	1.985	2.034	4.019
Timaná	4.622	5.576	10.0198
Total	35.784	44.957	80.741
Municipios (provincia de Neiva)	Hombres	Mujeres	Total
Aipe	2.267	2.688	4.955
Baraya	1.964	2.121	4.086
Campoalegre	4.970	5.528	10.250
Colombia	2.088	2.268	4.356
Guagua	1.930	2.190	4.120
Hobo	951	1.100	2.051
Iquira	1.087	1.384	2.471
Neiva	7.664	10.669	18.333
Retiro	926	1.074	2.000
La Unión	1.856	1.997	3.853
Villavieja	1.890	2.049	3.939
Yaguara	1.210	1.484	2.694
Total	28.803	34.304	63.107

Fuente: “censo de población de 1.905”, en *Gaceta del Huila*, Neiva, mayo 29 de 1906. Visto en TOVAR ZAMBRANO Bernardo. La economía huilense entre la tradición y la modernidad. Historia General del Huila. Tomo No 3. 1996 pág. 87, 88

Al finalizar la primera década de vida del Departamento, éste contaba con 158.191 habitantes, su capital poseía 21.852; 3.519 más que en el año 1906.

Según los anuarios estadísticos departamentales, hacia 1928 se evidencia una población de 207.031 ciudadanos en el Departamento, que al ser comparados con el total del país, que oscilaba en 7.851.000 habitantes, el Huila aportaba el 2.6% al total nacional.

Tabla 4. Comparativo de la población de Neiva

	1912	1918	1928	1938	1943	1949
Neiva	21.852	25.185	29.988	34.294	41.536	44.750
Huila	158.191	183.347	207.031	216.676	227.640	237.820
Colombia	5.072.604	5.955.077	7.851.000	8.701.810	9.807.402	11.015.150

Fuente: censo de edificios población del municipio de Neiva, en Anuario estadístico Municipio de Neiva. 1939. Pág. 24 Contraloría General de la República. Síntesis Estadística de Colombia 1939 – 1943. Bogotá 1944. Pág. 12 - 15

Es evidente que el crecimiento acelerado de la población en la localidad, especialmente en el Departamento, se presentó a inicios de la década de los años treinta, y se prolonga hasta finales de los años cuarenta. Esto denota un incremento en un poco más del 50% de la población, tanto de Neiva como del Huila, tomando un auge en el número de sus habitantes y dando consigo un mayor desarrollo en términos poblacionales de los centros urbanos; ello implica que a la vez la demanda de bienes y servicio se comporte en un momento determinado de la misma forma.

De igual manera, se halló que el registro de profesionales de la ciudad de Neiva para el año de 1938, indica que médicos, abogados e ingenieros, en mayor cantidad, y odontólogos, en menor número, componen el grueso de 54 profesionales domiciliados³⁰.

Igualmente se tiene que la principal vía que atravesaba el territorio es la carretera troncal que parte desde la estación del tren en Villavieja (Polonia) hasta Venecia (Caquetá) con una extensión de 298 kilómetros, de los cuales 225 quedan dentro del Departamento³¹. La ciudad de Neiva se comunicaba por carretera con el corregimiento de San Mateo y la mayor parte de los municipios del Departamento. En cuanto a los corregimientos de San Luís, Órganos, San Antonio, se conectaba por caminos de herradura³².

En 1936 se inauguró el aeródromo construido por cuenta de la nación³³. Para el momento, el tren no llegaba aún hasta la ciudad de Neiva. La navegación a vapor por el río Magdalena se llevaba a cabo en champanes y canoas, tirados por hombres que movilizaban la carga. El tren arribó a Neiva a mediados de 1938.

En otras esferas de la vida cotidiana de la ciudad, se destacan avances en los servicios públicos. En el servicio de energía eléctrica, desde 1910 por iniciativa de

³⁰ Ciudad Neiva. Boletín Municipal de Estadística. 1939. p.93.

³¹ Contraloría del Departamento del Huila. Apuntes Monográficos y Estadísticos del Huila.1936. p 38

³² *Ibíd.* Pág. 123

³³ *Ibíd.*

los señores Matiz & Cía, se inició el proceso de conformación de una empresa prestadora de éste. El 8 de diciembre de 1913 se dio inicio al servicio de energía³⁴. Años más tarde la sociedad sería liquidada dando paso a la Compañía de Energía Eléctrica del Huila S.A³⁵. Para el año de 1936 funcionaban en el distrito Municipal de Neiva dos plantas eléctricas. La primera de propiedad del doctor Max Duque Gómez instalada en la hacienda Villa Nora. La otra, de la Compañía de Energía Eléctrica del Huila, con una potencia de la planta de 500 H.P., y capacidad para generar 11.000 voltios. Esta planta fue instalada desde 1927. Ya en 1939, la ciudad de Neiva contaba con al menos 4.000 lámparas instaladas³⁶.

De otra parte, el acueducto de la ciudad, entrada la segunda década del siglo XX, se servía de una pila de bronce instalada en el parque central, y se acompaña de 2 pilas menores y 8 hidrantes; administradas éstas por una empresa municipal³⁷. La oferta y demanda de servicios públicos evidencian la conformación de un cosmos en torno a la vida citadina moderna.

6.1.1.2 Producción, exportaciones e importaciones

En este elemento de análisis se tiene que para el mismo año de 1906, se registran algunos datos expresados en kilogramos, sin el correspondiente valor que permita medir la capacidad de circulación de bienes y productos más demandados³⁸. Esta misma situación se presenta a lo largo de los treinta años siguientes

Tabla 5. Departamento del Huila. Exportaciones 1906

Artículos	Kilos	%
Arroz	2.533	2.6
Azúcar	372	0.4
Café pergamino	28.631	29.9
Café Pilado	10.856	11.3
Caucho	5.457	5.7
Cacao	10.779	11.2

³⁴ Charry, Gabino. Frutos de mi Tierra, Imprenta Departamental Neiva, 1992. Reimpresión 1985 p. 120

³⁵ Notaría Primera de Bogotá, escritura 2945 diciembre 13 de 1924.

³⁶ Ciudad de Neiva, Op.cit. p.58

³⁷ Periódico el Símbolo N° 104. Agosto 5 de 1916. p.2

³⁸ TOVAR ZAMBRANO Bernardo. La economía huilense entre la tradición y la modernidad. Historia General del Huila. Tomo No 3. 1996 pág. 91

Equipaje	500	0.5
Achira	598	0.6
Maíz	112	0.1
Plantas vivas	3.125	
Pieles de res	30.265	31.6
Sombreros	1.750	1.8
Tabaco en rama	877	0.9
Total	95.855	100.0

Fuente: Gaceta del Huila, Neiva, núm. 20, Septiembre 29 de 1906, pág. 156 Visto en TOVAR ZAMBRANO Bernardo. La economía huilense entre la tradición y la modernidad. Historia General del Huila. Tomo No 3. 1996 pág. 91

Es así, como el Huila se vincula a la oferta nacional con productos de carácter agropecuario productos tales como el Café y los cueros, comportan la oferta dentro de la economía del Huila en estos años.

Tabla 6. Departamento del Huila. Importaciones 1906

Artículos	Kilos	%
Alambre	8.105	11.5
Cerveza	4.927	7.0
Cigarrillos	271	0.4
Drogas	100	0.1
Fósforos	168	0.2
Harina	812	1.1
Jabón	4.935	7.0
Mercancías	17.582	24.9
Munición y pólvora	310	0.4
Petróleo	899	1.3
Pizarras y jises	1.130	1.6
Sal	29.158	41.3
Tabaco en rama	150	0.2
Tubos de hierro galvan	1.402	2.0
Venenos para cueros	50	0.1
Vinos	623	0.9
Total	70.622	100.0

Fuente: Gaceta del Huila, Neiva, núm. 20, Septiembre 29 de 1906, pág. 156 Visto en TOVAR ZAMBRANO Bernardo. La economía huilense entre la tradición y la modernidad. Historia General del Huila. Tomo No 3. 1996 pág. 92

En cuanto a las importaciones, se tiene que la sal con 279.140 kilos figura como el primer producto de importación al finalizar el primer trimestre de 1931. Figuran también:

Tabla 7. Productos para el año de 1936

Producto	Peso (Kilos)	Producto	Peso (Kilos)
Gasolina	86.765	Harina del país	15.902 kilos
Quincallería varia	34.853	Telas extr. Y similares	15.149 “
Azúcar	37.684	Papas	10.336 “
Cerveza	24.869	Teja metálica	10.089 “
Cemento	24.372	Panela	9.770 “
Alambre de Púas	20.802	Baldosín de cemento	7.813 “

Fuente: Ciudad de Neiva. Boletín Municipal de Estadística. 1931. Pág. 14.

La comercialización de sal, sumada a las importaciones de alambre de púa refleja, no sólo la preponderancia de la actividad ganadera, sino la adopción de técnicas para la división de potreros. El uso del cemento, igualmente, transformaría las relaciones con los espacios y la configuración de los mismos.

En esa misma dinámica de la economía del Departamento, es palpable la incidencia del café como producto aceptable para el proceso de exportación. Esta situación se mantendrá hasta entrada la década del 40 del siglo XX, dando como característica una economía sobre la base de la cultura agrícola con incipientes brotes de iniciativas exportadoras.

Se observa que las importaciones del Departamento, para los años en mención, fueron alrededor 500 toneladas cuyo valor ascendía a \$160.501. Mientras tanto, la movilidad exportadora presentó unas 2.671 toneladas, por valor de \$1.607.721. La composición de este elemento de análisis económico, está dado casi en su totalidad por el café. Entre 1939 y 1943, se registraron exportaciones promedio de 41.000 sacos de café de 60 kilos. A pesar de ello, este producto solamente alcanzó el 1% del total nacional exportado³⁹. En general, la participación de las exportaciones del departamento del Huila frente al plano nacional, representaba solo un 0.8% del total general.

Tales producciones se soportaban de acuerdo en el desarrollo de los cultivos. En tal sentido, los documentos indican que Neiva contaba con un total de 3.000.000

³⁹ Contraloría General de la República. Bogotá 1944. Pág. 40 - 41

de árboles de café sembrados. Ubicados en 2.694 hectáreas. Así mismo, se tiene que el número de plantaciones ascendía a 739. De ellas, 39 eran reconocidas como de “importancia”, es decir, que contaban con un número superior a los 10.000 árboles plantados⁴⁰.

Frente al café pergamino, en cifras del año 1938, se producen en el Municipio de Neiva aproximadamente 1.010.520 kilogramos. Además, para tal año se exportaron 36.043 sacos con 252.301 kilos por valor aproximado de \$70.664⁴¹. Al parecer la actividad de la trilla la realizaban en 3 establecimientos. En total se trilló para 1938 la cantidad de 1.860.553 kilos, y para el año de 1939 se trillaron 5.340.750 kilos⁴².

Tabla 8. La trilla en Neiva 1939

Trilladora de Leónidas Lara e Hijos	2.639.625 kilos
Trilladora de Vicente Calderón	5.750 kilos
Alcides Durán y sucesores	2.645.375 kilos

Fuente: Ciudad de Neiva 1939

La evidencia anterior, en lo relacionado con la actividad de trilla, deja entrever indicios en la conformación de procesos industriales de transformación ligados a materias primas locales como el café y el maíz. Y fue este último, quien dio origen a la popular “peluza”, un producto de amplia aceptación, destinada a la alimentación de cerdos.

En este punto, donde se advierte el uso de la técnica e incipiente mecanización, se hace visible la separación de la producción primaria y el surgimiento de unidades económicas dedicadas a la transformación y comercialización. Lo mencionado es un reflejo de la dinámica del empresariado, quien diversifica y conforma un portafolio que supera la producción primaria, tal como el caso de Oliverio Lara Borrero.

⁴⁰ Ibíd.

⁴¹ Ciudad de Neiva, Óp. Cit. Pág. 45

⁴² En la respectiva recolección de información, se evidencian las trilladoras de Leónidas Lara e Hijos, de Vicente Calderón, Alcides Durán y sucesores.

6.1.1.3 Arroz, un prospecto de la agroindustria

Esta actividad económica tiene sus orígenes hacia finales de los años 20 y a comienzos de la década de 1930⁴³. Esto como consecuencia de la llegada a Campoalegre de agricultores desplazados por el auge en el cultivo de caña en el Valle del Cauca, quienes impulsaron nuevas técnicas en la actividad agrícola del arroz y la molinería, se destaca entre ellos a Efraín López, responsable de instalar la primera trilladora, que posteriormente con la adquisición de nuevos equipos, pasó a denominarse Molino López⁴⁴.

En 1934, los agricultores Luciano Manrique y Milciades Manrique, en asocio con Inocencio Campo, industrial también procedente del Valle del Cauca, fundaron el Molino Inglés con maquinaria Levis Grant, con capacidad equivalente a 20 bultos por hora; el cual se fusionó con el Molino López en el año 1938, tomando el nombre de Molino Flor Huila⁴⁵.

Tal parece que esta actividad, en los años posteriores, se convertiría en el derrotero de la agroindustria en el Departamento, en tanto que se evidencia en los años en mención, un significativo número de unidades económicas dedicadas a la molienda y trilla del arroz.

Tabla 9. Fundación de los molinos en el Huila

AÑO DE FUNDACIÓN	NOMBRE	DOMICILIO	FUNDADOR
1934	Molino López	Campoalegre	Efraín López, Inocencio Ocampo
1934	Trilladora Lara	Neiva	Leónidas Lara y Luis Antonio Lara B.
1934	Molino ingles	Neiva	Luciano y Milciades Manrique Manrique
1938	Molino florhuila Ltda.	Campoalegre	Milciades y Luciano Manrique – Inocencio campo Milciades y

⁴³ Para mayor ilustración sobre la historia de la molinería arroceras en el Huila, se encuentra el trabajo de Ducuara Manrique Alberto, Manrique medina Alfonso. Dimensión histórica de la agroindustria arroceras, *“una reflexión empresarial para el Huila 1930 - 1990”*. Grupo de investigación PYMES, Universidad Surcolombiana 2007.

⁴⁴ Ducuara Manrique Alberto, Manrique medina Alfonso. Dimensión histórica de la agroindustria arroceras, *“una reflexión empresarial para el Huila 1930 - 1990”*. Grupo de investigación PYMES, Universidad Surcolombiana 2007. Pág. 125

⁴⁵ *Ibíd.* pág. 124 – 125

			Luciano
1938	Trilladora picorriles	Campoalegre	Carlos Trujillo
1946	Molino cóndor	Neiva	Carlos Gordillo
1948	Molino Vicente Calderón	Neiva	Vicente Calderón
1948	Sociedad arrocera de Campoalegre	Campoalegre	Agricultores que se asociaron
1950	Molino las ceibas	Neiva	Enrique Arciniegas

Fuente: Ducuara Manrique Alberto, Manrique Medina Alfonso. Dimensión histórica de la agroindustria arrocera, *“una reflexión empresarial para el Huila 1930 - 1990”*. Grupo de investigación PYMES, Universidad Surcolombiana. 2007, pág. 129.

Este producto se encuentra, para el periodo de estudio, como el segundo en la producción agrícola del Departamento. Las 500 hectáreas cultivadas en las inmediaciones del municipio así lo dejan ver. La producción se aproxima en 1.250.000 hectáreas para el año de 1938. El promedio de producción por hectárea fue de 10 cargas⁴⁶.

Dentro de los documentos que sirvieron como fuentes de consulta, se demuestra que el valor de la producción a precio de venta en fábrica para mediados de la década de 1950 estuvo en el orden de 20 millones. Cifra cercana pero inferior a la registrada por departamentos como Cauca y Magdalena, superando a departamentos como Amazonas, Meta, Caquetá, Choco y Córdoba⁴⁷.

En la perspectiva del fortalecimiento de la actividad primaria de la economía, los recursos de crédito colocados por la caja de crédito Agrario, Industrial y Minero en éste mismo año, reflejan la orientación hacia la agricultura. Cerca del 90% de los mismos (\$5.342 millones) se destinaron a cultivos. De ellos, el café y los pastos, seguidos del arroz, regularizaron las mayores inversiones. Cacao, algodón, maíz y caña de azúcar, se destacan con una menor inversión. Para ganadería se autorizaron créditos cercanos a 6.700 millones de pesos, de los cuales el 70% se destinaron a ganado vacuno de cría y un 20% a levante de macho⁴⁸.

⁴⁶ Tovar Zambrano, Bernardo. La economía huilense. Óp. Cit. pág. 158

⁴⁷ Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Anuario General de Estadística de Colombia 1955. Pág. 421

⁴⁸ Ibíd. pág. 308 – 310.

Por otro lado, en cuanto a la actividad minera, se expresa que para 1916 al menos, 60 minas de oro y plata cancelaban impuesto de anualidad. De ellas, el 70% se encontraban en Órganos, corregimiento de Neiva. La producción de oro para el año de 1939 equivalía a 4.163 onzas, valuadas en \$255.319. Esta producción se mantuvo constante hasta mediados del 40, fecha para la cual se advierte descenso. En términos comparativos, la producción de oro representaba un poco menos del 1% de la producción nacional. En cuanto a la producción de plata, la situación era muy parecida. El agregado nacional arrojó para 1939, \$242.828 de los cuales el Huila aportó con \$1.590⁴⁹.

En cuanto a la mano de obra disponible para la realización de la explotación de oro y plata, en 1938 se contaba con 200 trabajadores, incluyendo al personal directivo. Para fines de ese mismo año se registraban en funcionamiento, en la región de San Luis, 3 molinos de construcción californiana y dos restantes de construcción antioqueña. Cada uno constaba de 6 pisones y eran movidos por fuerza hidráulica. También, se evidencia que en dos sitios se había montado una planta de cianuración⁵⁰. Sin embargo, la minería, especialmente de oro y en menor proporción de plata, que tenía interés no sólo en Antioquia, sino en el Tolima, no generó los beneficios esperados por los inversionistas, razón por la que perdió importancia.

En resumen, las actividades económicas que permitieron acumulación de riqueza, heredadas del siglo XIX, fueron la colonización, adquisición y venta de terrenos, la producción pecuaria, la explotación de recursos naturales, como quina, caucho y minerales, la producción de licores, el comercio de mercancías y cueros, el transporte fluvial y la actividad bancaria. A la par, existían actividades menores practicadas por artesanos, tales como la herrería, talabartería, tipografía, entre otros.

⁴⁹ Contraloría General de la república. Síntesis estadística de Colombia 1939 – 1943. Bogotá 1944. Pág. 22 - 23

⁵⁰ Ciudad de Neiva, Óp. Cit. Pág. 56

Al respecto, el periódico El Símbolo deja ver, en la sección de datos estadísticos importantes, un panorama de las unidades empresariales existentes en las primeras décadas:

“ampara la ciudad de Neiva a 7 imprentas, dos de ellas de brote moderno...tenemos varias fábricas de tejidos, empresas mineras en actividad de oro y plata, 8 fábricas alfareras.⁵¹”

En medio de éste acontecer, el mismo periódico resalta en otra de sus ediciones:

“Tiene la ciudad como adelantos nuevos, lo siguiente: una planta eléctrica que presta servicio todos los días desde las seis de la tarde hasta las seis de la mañana, con capacidad para 2.500 lámparas de las cuales lleva colocadas cerca de 1.000...funciona también dentro del edificio de la empresa una trilladora de café capaz de despachar 120 bultos diarios, una piladora de arroz que despacha 60 bultos por día, una maquinaria de chocolatería con capacidad de 1.000 libras diarias, una planta de hielo que produce 275 libras por día. Posee además la empresa un salón de espectáculos públicos y un aparato cinematográfico de la casa Pathe Freres de París. En esta empresa se da oficio diario por término medio a 25 obreros. La planta eléctrica fue despachada por la WestingHouse & Cía Mfg, las piladoras por Jhon Gordon Mfg Cía. Estas empresas han sido iniciadas por los progresistas señores Matiz & Cía⁵².”

De acuerdo con los apuntes de la Contraloría del Departamento, para el año 1936 no se registran fábricas de tamaño considerable en ninguna suerte de artículos. Tan sólo se encuentran, aunque muy incipientes, algunas de jabón ordinario en Garzón, Gigante, Neiva y Pitalito; de baldosín en Neiva, de hielo en Garzón y Neiva, de gaseosas en Neiva, Garzón y Pitalito y de tejidos de saco de fique en Campoalegre y el corregimiento de Vegalarga (Neiva). Para ésta misma época se registran 34 curtidurías, de las cuales 2 tienen asiento en Neiva⁵³.

De otra parte, el directorio comercial e industrial de Neiva del año 1938 deja ver la existencia de un variado número de unidades y actividades económicas. Sobresalen entre las destinadas al comercio: bancos, farmacias y droguerías, almacenes de mercancías, almacenes de abarrotes y ferretería, papelería y útiles de escritorio, almacenes de accesorios y repuestos para carro, agencias y representaciones, comisionistas y compradores de artículos del país, expendio de bombas de gasolina, cafés, cantinas, clubes y hoteles.

⁵¹ El Símbolo. Órgano del Comité Subdiocesano. Neiva, abril de 1914. p.2.

⁵² Ibíd. Junio de 1916. Nº 97.p.2

⁵³ Contraloría del Departamento del Huila. Óp. Cit., p.36

En cuanto a las clasificadas como industrias se enumeran: industrias extractivas de oro y plata, chocolaterías, molinos de cereales, panadería y galletería, tostadora de café, trilladora y piladora, fotografía, imprentas, linotipos y tipografías, bebidas gaseosa, licores, hielo y heladerías, talabarterías, tenerías o talleres de curtiembres, zapaterías, industrias de energía y del agua, joyerías, carpinterías y ebanisterías, mimbres y tapicería, herrerías y cerrajerías, hojalaterías, latonerías, talleres de mecánica, explotación de minerales no metálicos, fábrica de baldosines, fábrica de jabones ordinarios, fábrica de cigarrillos, sastrerías, fábrica de colchones y tejares.

Así mismo, el renglón de servicios se compone de servicios de transporte terrestre, funerarias, teatros y salones de cine. Para el año en comento los establecimientos comerciales eran 110, en tanto que los dedicados a la industria eran 109. Los clasificados como servicios eran un número de 6. Los almacenes de mercancías y los dedicados al expendio de abarrotes y ferretería, ocupaban el mayor número de establecimientos de comercio. En el sector industrial, son más representativas las trilladoras de café, imprenta y tipografías, talabarterías y curtiembres, carpintería y ebanisterías, tejares, talleres de mecánica, así como las herrerías y cerrajerías⁵⁴.

Posteriormente, de acuerdo con el censo industrial de 1945, el departamento del Huila registraba 81 establecimientos industriales, superando a la intendencia del Chocó, intendencia del Meta y la Comisaría del Caquetá. Un poco más del 70% de la producción se registraba en alimentos, 10% en cueros, 5.7% en bebidas, el porcentaje restante se dividía en vestidos, minerales no metálicos, química y farmacéutica, maderas y similares y artes gráficas⁵⁵.

Para inicios de 1950 se encontraban registradas 8 sociedades anónimas. De estas, 6 se encontraban vinculadas en actividades de los servicios con un capital

⁵⁴ Ciudad de Neiva, Op.cit. p. 84-91

⁵⁵ Ospina Vásquez, Luís. Industria y Protección en Colombia 1810-1930. Medellín. 1955.

de \$7.353; una en actividad de producción primaria con capital de \$503 y una más en actividades de comercio con \$600 de capital⁵⁶.

El registro en Cámara de Comercio evidencia que en la década de 1930 se formalizaron ante la entidad 45 sociedades, en tanto que en la década de 1940 lo hicieron 164. Cabe anotar que a pesar de fijarse con duración prolongada, un buen número de sociedades se disuelven en el lapso de 2 años⁵⁷. Las sociedades comerciales, aquellas destinadas al comercio de mercancías, representaciones, expendio de licores; predominan sobre el resto de actividades. El crecimiento de éste renglón, fue influido por el surgimiento de unidades económicas encadenadas al transporte y al esparcimiento.

Tabla 10. Número de establecimientos comerciales e industriales existentes en 1939

Establecimientos Comerciales	Establecimientos Industriales
• Bancos (4)	• Chocolate (2)
• Droguerías y Farmacias (8)	• Minas de oro y plata (7)
• Almacenes (32)	• Panadería - galletería (1)
• Alm. de abarrotes y ferreterías (22)	• Tostadora de café, trilladora y piladora (10)
• Alm. de repuestos para carros (3)	• Tabacos (2)
• Hoteles (9)	• Artes gráficas y fotografía (8)
• Agencias y representaciones (8)	• Gaseosas (2)
• Estación de gasolina (3)	• Alcoholes y licores destilados (1)
• cafés, cantinas, club (3)	• Hielo (1)
• Comisionistas y compradores (10)	• Cemento y sus artefactos (4)
• Agencias y representaciones (8)	• Talabarterías (3)
	• Tenerías (2)
	• Zapaterías (8)
	• Joyerías (4)
	• Energía Eléctrica y agua (2)
	• Sastrería (6)
	• Carpintería y ebanistería (7)

Fuente: tomado del trabajo empresarios pioneros 1900 – 1950. Alexander quintero Bonilla

El crecimiento de las sociedades agropecuarias se debe ante todo a la explotación de los plantíos de arroz. Los servicios son jalonados, en cuanto a crecimiento de una década a otra, en general por el transporte de pasajeros y

⁵⁶ Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Op.cit., p.337.

⁵⁷ Para el análisis documental de los registros contenidos en la Cámara de Comercio, se confeccionó un sistema de procesamiento que permite clasificar los capitales, agentes y actividades.

carga. En este acápite se advierte la conformación de unidades en torno a servicios “novedosos” como la construcción, energía y servicios financieros cooperativos.

La actividad industrial experimenta crecimiento a partir de variadas actividades relacionadas con productos de consumo local como velas, chocolates, café, cigarrillos, ladrillos, confecciones, farmacia y pastas. Igualmente se aprecia el impacto del transporte, ya que en el periodo analizado se crean 3 sociedades destinadas a la producción de reencauches para llantas.

En relación con lo acontecido en el siglo XIX, se hicieron presente novedosas formas jurídicas en la conformación de las sociedades. 17 sociedades anónimas se conformaron entre los años 30 y 50, sin que se pueda afirmar que todas hayan perdurado. Un poco más del 50% de ellas eran firmas transportadoras. Por otra parte, 80 sociedades limitadas se formalizaron en el mismo periodo. El comercio, transporte y agricultura, fueron las actividades de mayor concentración. Estas formas jurídicas indican la necesidad de conformar un grueso capital requerido para la puesta en marcha de las actividades económicas. También son una evidencia de la presencia de agentes con visos de inversionista.

6.1.1.4 Vías y red de caminos

En cuanto al proceso de construcción y existencia de vías de comunicación en el departamento, se tiene que en los años veinte se inició la construcción de algunas carreteras: en 1923 existían solamente 30 kms contruidos y 15 en proceso de construcción. Años más tarde, en 1930, las carreteras existentes ascendían aproximadamente a 292 kms⁵⁸, en tanto que, en 1936 el departamento estaba cruzado en todas las direcciones por una red de vías de comunicación, por lo general carreteables y de herradura, transitándose algunas en vehículos y otras a caballo. Para el momento, prestaban servicio los siguientes trayectos de carreteras departamentales:

⁵⁸ TOVAR ZAMBRANO Bernardo. La economía huilense entre la tradición y la modernidad. Historia General del Huila. Tomo No 3. 1996 pág. 112

Tabla 11. Rutas del Departamento del Huila en 1936

Ruta	Kilometraje
Baraya – Villavieja	22 Kms
Tello – Iguacito	15 Kms
Palermo – Retiro	25 Kms
Laberinto – Carnicerías	13 Kms
Brasil – Suaza	6.5 Kms

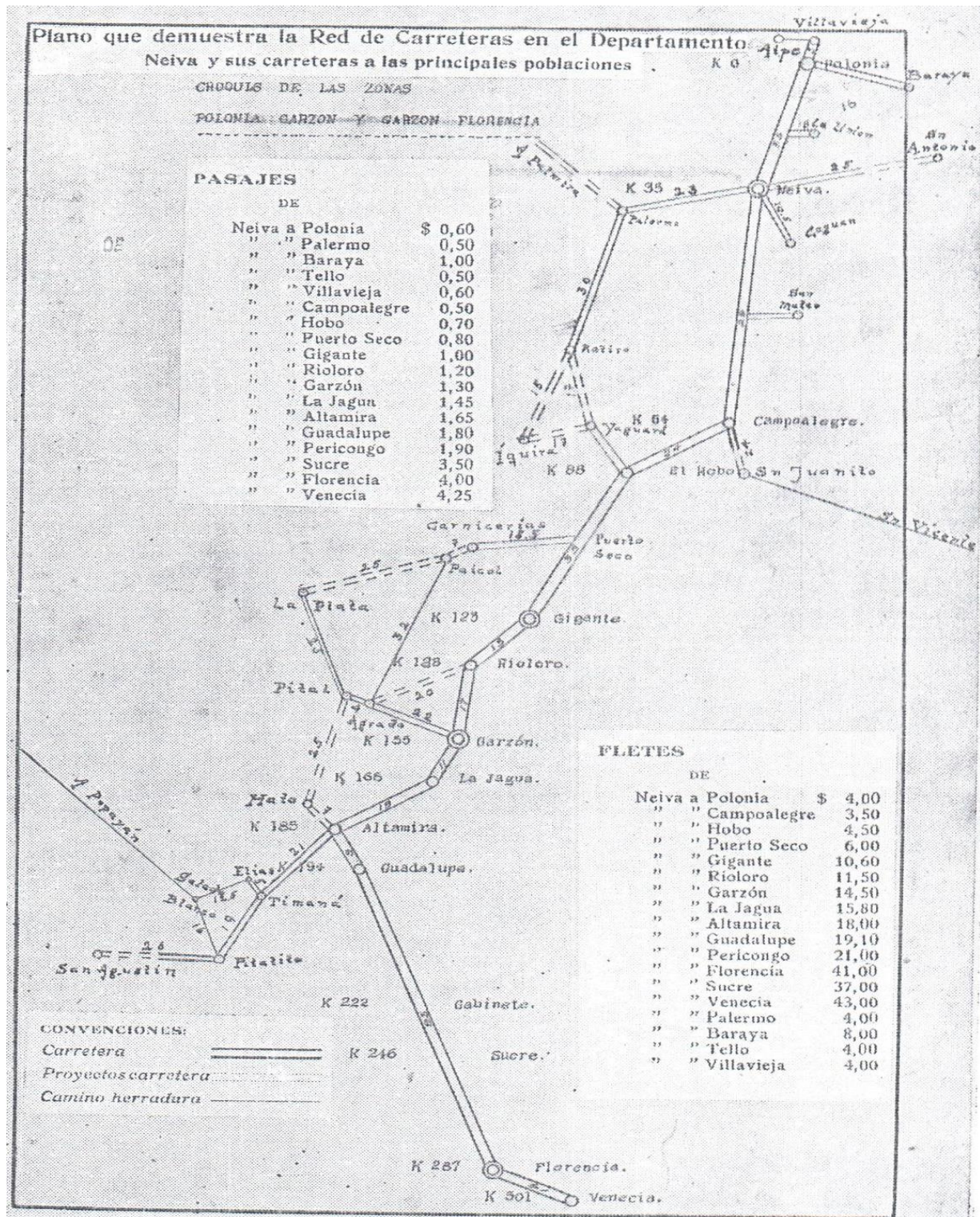
Fuente: Construida por el autor a partir de la información encontrada en: Contraloría del Departamento del Huila. Apuntes Monográficos y Estadísticos del Huila. 1936 pág. 38

Como se mencionó anteriormente, dentro de las diferentes vías de comunicación, la principal de ellas atravesaba el territorio desde la carretera troncal de la nación, que parte desde la estación del tren en Polonia, hasta Venecia Caquetá⁵⁹. La ciudad de Neiva se comunicaba por carretera con el corregimiento de San Mateo y la mayor parte de los municipios del Departamento, exceptuando a los corregimientos de San Luis, Órganos, San Antonio, a los que se llegaba por caminos de herradura⁶⁰.

⁵⁹ Ibíd.

⁶⁰ Contraloría del Departamento del Huila. Apuntes Monográficos y Estadísticos del Huila. 1936 pág. 123

Imagen 2. Red de caminos



Fuente: Anuario estadístico del municipio de Neiva. Oficina de catastro y estadística Municipal Agosto 1939. Pág. 157

En el año de 1936, exactamente el 14 de agosto, se inauguró el aeródromo construido por La Nación⁶¹. Para aquel entonces, el tren aún no llegaba hasta la ciudad de Neiva, dado que éste arribó a la ciudad a mediados de 1938. Por tanto, la comunicación se hacía desde la estación ubicada en Polonia, Municipio de Villavieja. Respecto a la navegación a vapor por el río Magdalena, estaba limitado al calado de la embarcación y al régimen de lluvias. Champanes y canoas, tirados por hombres, movilizaban la carga. A finales de la década del 20 transitaban en todo el Departamento 290 vehículos así:

Tabla 12. Vehículos en el Departamento del Huila para el año de 1930

Cantidad de vehículos	Tipo de vehículos
147	Bicicletas
66	Camiones
47	carros varios
25	Automóviles
2	Buses
2	Coches
1	Motocicleta

Fuente: Anuario Estadístico de la República de Colombia. 1930. Pág. 412 - 425

En dicho momento, el plano nacional contaba con 26.122 vehículos. Comparativamente, el parque vehicular del departamento del Huila, superaba en número al registrado por las intendencias de Chocó y Putumayo y el Departamento de Boyacá⁶². En 1950, la cifra de vehículos era próxima a 1.800. De éstos, 569 eran camiones, 242 automóviles, 53 autobuses, 65 coches de tracción animal y 815 bicicletas. El 10% del parque se destinaba para uso oficial, un 50% de uso particular y el restante 40% para el servicio público⁶³.

⁶¹ Ibíd. pág. 123

⁶² Anuario Estadístico de la República de Colombia. 1930. Pág. 412 – 425

⁶³ Dirección Nacional de Estadística. Anuario General de Estadística Colombiana 1949. Pág. 238

Ya en 1938 la ciudad tenía registrados y en circulación 254 vehículos. De ellos, 50 eran automóviles (28 públicos, 15 particulares y 7 oficiales), 47 autobuses, 31 autocamiones de servicio público y 92 motocicletas, entre otros⁶⁴.

6.1.2 Perspectiva del transporte en Colombia y el Departamento del Huila

La historia del transporte en Colombia aparece determinada por la geografía. Evidencias arqueológicas señalan que los primeros habitantes poblaron el territorio colombiano recorriendo rutas naturales, y que hubo un tránsito constante por lugares cercanos a las costas y por los valles de los grandes ríos como el Magdalena, el Atrato, el Cauca o el Orinoco⁶⁵.

6.1.2.1 A lomo de mula

El transporte fluvial se complementaba por tierra con el uso de las recuas de mula. Si bien el transporte por el río Magdalena fue definitivo en el desarrollo del interior del país permitiendo la circulación de los bienes que entraban y salían, la mercancía que se transportaba tanto en barco, como por las recientes carrileras, dependía de la capacidad de las mulas para llegar hasta los puertos y las estaciones. Esto definía las tarifas y el tamaño de los bultos de carga, los embalajes y, en general, todos los por menores del transporte terrestre. Como el transporte a lomo de mula se veía limitado por la capacidad de los animales para llevar una determinada cantidad de peso, pronto se estableció una medida de dos cargas de 62 kilos por mula⁶⁶.

El comercio y la industrialización generalizaron el uso de la turega, una modalidad ideada por los arrieros para introducir piezas más grandes y pesadas como calderas para la tracción de los ferrocarriles, maquinaria industrial, muebles y hasta el consabido piano que, según Miguel Cané, no podía faltar en ninguna casa bogotana. Una turega estaba conformada por grupos de mulas o bueyes en

⁶⁴ Ciudad de Neiva, Óp. Cit. Pág. 63

⁶⁵ VELILLA, Moreno Pilar. Desafiar la geografía, una historia del transporte en Colombia. Fondo editorial museo de Antioquia 2002. Pág. 15

⁶⁶ Ibíd. Pág. 44

números pares, a los que se adoptaba mediante arneses de cuero y fibra vegetal, una estructura construida en madera con forma de camilla sobre la cual se depositaba la carga, asegurándola con correas y lazos⁶⁷.

La minería se fortaleció con la introducción de los molinos de piones y las máquinas pelton que eran acarreados por mulas y bueyes. La mina del Zancudo, ubicada en Titiribí, suroeste antioqueño, empleaba más de ochocientos trabajadores, muchos de los cuales eran arrieros que ayudaban a introducir maquinaria, y hasta bien entrado el siglo veinte, la arriería seguía abasteciendo las minas de Segovia. Los arrieros eran los encargados de transportar hacia las nacientes ciudades los elementos necesarios para la creación de las primeras fábricas⁶⁸.

El transporte automotor y los ferrocarriles terminaron por reducir el espacio de los arrieros que dejaron de ser indispensables para la economía. Pese a que su función no desapareció, la arriería se fue limitando a llevar el grano desde las veredas y cultivos hasta la estación o la carretera. Le había servido a la colonización, a la minería, a las importaciones, al desarrollo industrial del país y al cultivo y exportación de productos tan fundamentales como el café y la quina⁶⁹.

6.1.2.2 Río arriba

Hacia mediados del siglo dieciséis, los viajeros que llegaban de Europa al Nuevo Reino de Granada con la intención de ir hasta la capital debían desembarcar en Santa Marta, Malambo, Cartagena o Pasacaballos, cabalgar hasta la Ciénaga Grande, navegar por ella hasta llegar a uno de los brazos del río Magdalena, y comenzar el lento y penoso recorrido río arriba hasta el puerto de Honda, que comunicaba con Santa Fe por un camino antiguamente construido por los grupos indígenas de la región. La navegación por el río Magdalena se hacía en las

⁶⁷ Ibid. Pág. 45

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Ibid. Pág. 48

pequeñas y estrechas canoas que se impulsaban por medio de remos o pértigas, construidas con un solo tronco⁷⁰.

“Champan llaman a unos barcos largos, todos de una pieza la quilla. Más, a los bordos, con unas falcas les añaden unas tablas, y les arman su carroza para la gente. Estos navegan siempre a la margen del río, empujando el barco con palancas desde la proa. Otros van con palancas sobre la carroza o tolda, y a la popa bogan otros canaletes. Estas palancas son el tronco de unas palmas, del grueso de una caña mediana, de color negro, en la punta la arman con un garabato de jadjaco. El jadjaco es un palo menos que el guayacán de color amarillo. De él hacen canoas, y una canoa de jadjaco es eterna” (Santa Gertrudis tomo I pág. 79 – 80)⁷¹

En la colonia, el río Magdalena sirvió de frontera natural entre las gobernaciones de Cartagena y Santa Marta. Con la fundación de Mompox sobre la ribera de uno de los brazos de la parte baja del río, Cartagena pudo contar, en 1537, con un puerto fluvial en un sitio estratégico del mismo. Mompox se convirtió en una población importante, alrededor de la cual giraba el comercio entre el interior del Virreinato y los puertos de Santa Marta, Cartagena y Tolú. La Villa, donde se construían canoas, servía también como punto de encuentro para los indígenas que hacían de bogas y para los remeros sometidos en las encomiendas, quienes habitaban en las riberas, y cuya población masculina se extinguió en gran parte por los abusos cometidos con ellos, debido a su habilidad para navegar⁷².

Las faenas de trabajo de los bogas eran diez horas diarias. Trabajaban durante seis días, tenían uno de descanso y recibían una libra de maíz para la alimentación. En la medida en que la población indígena se iba extinguiendo, se recurría al trabajo de esclavos africanos, mas adaptables a los rigores del clima y al constante acecho de las fiebres que mataban a viajeros y bogas indiscriminadamente⁷³.

⁷⁰ Ibíd. Pág. 51

⁷¹ Ibíd. Pág. 52

⁷² Ibíd.

⁷³ Ibíd.

Imagen 3. Mayo 18 de 1929. Barcazas utilizadas por los contratistas de la firma norteamericana Norton Griffiths & C LTD, encargada de la construcción de los túneles y el puente Golondrinas sobre el río Magdalena, en los límites del Huila y el Tolima.



Fuente: Archivo Coomotor

6.1.2.2.1 Navegación a vapor

La navegación a vapor se inauguró oficialmente como medio de transporte el 17 de Agosto de 1807, con el recorrido del Clermont, capitaneado por Robert Fulton, entre Nueva York y Albany. Los barcos a vapor entraron a hacer parte de la historia del transporte en Colombia en 1823, cuando Simón Bolívar le otorgó el monopolio de la navegación fluvial al hombre de negocios de origen Alemán, Juan Bernardo Elbers. La concesión incluía el canal entre Barranquilla y Conejo, y ramificaciones que eran precisos reactivar con el fin de incentivar la actividad económica de la ciudad de Cartagena⁷⁴.

Los vapores del Magdalena eran semejantes a los que navegaban por el Misisipi, pero de menor calado debido a la limitación impuesta por la baja profundidad del río en las planicies, que se hacía aún más notoria entre los meses de Noviembre y

⁷⁴ Ibíd. Pág. 71

Abril, cuando había menos lluvias. El vapor General Santander, con una capacidad de doscientas cuarenta toneladas, sumado al Gran Bolívar, Bogotá, Susana y el Libertador, empezaron a cumplir itinerarios en el río. Además de tener contacto con los puertos de Santa Marta, Cartagena, Barranquilla y Calamar. Los barcos transportaban carga hasta Mompox, Barranca y la Bodega de Peñón de Conejo cerca de Honda, repitiendo con menos esfuerzo humano pero con un altísimo costo para las selvas, el recorrido de los champanes que seguían prestando servicio⁷⁵.

6.1.2.3 Los caminos y las carreteras

La Ley 60 declaró como vías nacionales, a todas aquellas que consideró más importantes, como las férreas, carreteras de más de 50 kilómetros y canalización de ríos. Estas serían atendidas por el gobierno nacional, las demás correspondían a los departamentos y municipios, que estaban obligadas a conservarlas, mejorarlas y prolongarlas⁷⁶.

Tan pronto el país empezó a construir su red de verdaderos caminos de herradura, se presentó un supuesto auge en la construcción de carreteras, porque el inmediato auge generado por el automóvil en los Estados Unidos y en los países más avanzados de Europa, Gran Bretaña y Alemania, Francia e Italia, nos hizo pensar en la urgencia de construir carreteras para autos, cuando carecíamos de caminos adecuados para un inmenso país rural y cuando las ferrovías eran unas pequeñas cicatrices dentro de un territorio inmenso⁷⁷.

⁷⁵ Ibíd.

⁷⁶ ALVEAR, Sanín José. Historia del transporte y la infraestructura en Colombia Desarrollo. Ministerio de transporte 2008. Pag 153

⁷⁷ Ibíd.

El 25 de febrero de 1901 llegó el primer automóvil a Bogotá, traído por el doctor Marcelino Pulido, con motor de un cilindro vertical y cuatro caballos de fuerza, marca Orient⁷⁸.

Se pudo establecer que se trataba de un Orient Buckboard, fabricado por Waltham manufacturing Co, de Waltham Massachusetts, y que su precio de lista era de 425 dólares (cuyo equivalente actual es de 9.683) pero hay que tener en cuenta que esa cantidad era muy elevada para el ingreso nacional de 38 dólares per cápita y que los automóviles primitivos no tienen punto de comparación con los modernos, complejos, eficientes, durables, potentes y económicos en consumo de combustible⁷⁹.

6.1.2.4 Por carrilera

A finales del siglo diecinueve, algunos productos norteamericanos que llegaban a Honda directamente por el río Magdalena, eran mucho más baratos que productos similares llegados al mismo lugar por vía terrestre desde el altiplano de Bogotá, la situación geográfica de Bogotá, Medellín, Cali y Bucaramanga, ciudades alejadas de la costa, indicaba también la necesidad de reducir el costo del transporte terrestre. Si se considera que el promedio por tonelada-kilómetro a lomo de mula era de 41.6 centavos, y que gracias a los primeros ferrocarriles dicho promedio se redujo en un 65%, se comprende la urgencia de buscar otros medios de transporte que permitieran tarifas más económicas para toda clase de bienes, especialmente café, herramientas y maquinaria industrial⁸⁰.

Estas razones llevaron a los gobiernos nacionales a fomentar la construcción de ferrocarriles mediante una serie de leyes que permitían auxilios en dinero, subvenciones, concesiones y contratos destinados a premiar a los constructores. Pese a las dificultades que se presentaron, tanto en su construcción como en su mantenimiento, los ferrocarriles beneficiaron al país acortando las distancias,

⁷⁸ Ibíd. Pág. 155

⁷⁹ Ibíd. Pág. 156

⁸⁰ OSORIO, Ananías. Empresas y vías de transporte. Historia General del Huila, tomo III. Academia huilense de Historia. Edición II 2005 Pág. 91

activando la economía, impulsando el cultivo y la exportación de café, mejorando la navegación por el Magdalena y las comunicaciones internas, incentivando el crecimiento de la industria con la importación de maquinaria, y creando un aumento en los conocimientos técnicos, empleo, turismo y salud⁸¹.

6.1.2.5 Una mirada al Departamento del Huila

6.1.2.5.1 El Caballo, la Balsa y el Champan

El valle del río Magdalena, históricamente se ha constituido en el corredor de comunicación de los habitantes del Huila desde la época prehispánica hasta nuestros días. Así, los grupos indígenas que habitaban esta región sostenían intercambios de sus productos, con tribus del centro y sur del país a través de trochas y del río Magdalena⁸².

En 1928, casas comerciales (como la Casa Lara) cambian los champanes por automotores y comienzan a utilizar dos vías modernas de transporte: la férrea y la carretable. Desde la llegada del tren a Golondrinas – situada en los límites entre Tolima y Huila- la Casa Lara pone al servicio automotores para el transporte de carga y pasajeros entre este sitio y Neiva, y posteriormente, entre Villavieja y Neiva⁸³.

6.1.2.5.2 El Ferrocarril Tolima – Huila – Caquetá: Su Origen

La idea de construir esta línea férrea, al parecer, surge en el estado soberano del Tolima a finales del siglo XIX, cuando el Huila administrativamente hacía parte de dicho estado. Así, mediante ordenanza número 18 de 1892, expedida por la

⁸¹ Ibíd. Edición II 2005 Pág. 91

⁸² Ibíd. Edición II 2005 Pág. 217

⁸³ OSORIO, Ananías. Empresas y vías de transporte. Historia General del Huila, tomo III. Academia huilense de Historia. Edición II 2005 Pág. 223

Asamblea del Tolima se autoriza, al Gobierno departamental, firmar un contrato para la construcción de vías férreas dentro del territorio.

La construcción de la red del ferrocarril y la llegada del tren a la ciudad de Neiva en 1937, dinamizó el crecimiento del comercio, se fundaron nuevas empresas del sector agrícola, mejoraron las ganaderías establecidas en el Departamento y se crearon nuevos establecimientos comerciales. El tren se constituyó en un factor determinante para el desarrollo del Huila, por la movilización de carga y pasajeros entre Neiva- Girardot- Bogotá.

La construcción de la línea férrea que comunicó a Bogotá con Girardot, se inició en 1895. Entre 1900 y 1908 se construyeron 132 kilómetros en el tramo Facatativá-Girardot. Entre 1919 y 1926 se ejecutó el tramo Flandes-Saldaña. El tramo Espinal- Saldaña fue construido por el ingeniero civil, Celiano Dussán, oriundo de Villavieja. Para continuar con la obra el Gobierno Nacional le adjudicó el contrato a la empresa norteamericana Norton Griffiths y logró el 29 de Junio de 1930 extender la red hasta Villavieja, pero los trabajos fueron suspendidos por efecto de la recesión económica mundial y 1.500 obreros fueron despedidos por esta causa.

Los trabajos se reanudaron, en la primera Administración de Alfonso López Pumarejo (1934- 1938). El tendido de los rieles llegó a Neiva el 8 de diciembre de 1937. Para esta realización se contó con el apoyo decidido del ingeniero hidráulico, historiador, poeta y parlamentario, Joaquín García Borrero y el Ministro de las Obras Públicas, César García Álvarez, nativo de Gigante (Huila). Los trabajos fueron ejecutados bajo la dirección del ingeniero Julián Villaveces. En este último tramo trabajó como contratista don Jesús Muñoz Peña, casado con la señora María Piedrahita, padres del exgobernador del Huila, Diego Omar Muñoz Piedrahita. Muñoz Peña fue contratado por el Ministerio de Obras Públicas para el suministro de los polines requeridos en el tendido de la red de la línea férrea, material que fue extraído de las montañas de Baraya y Tello.

Imagen 4. El primer tren llegó a Villavieja en 1930 y a Neiva en 1937.



Fuente: Foto suministrada por Lucho Cortés Southerland.

Las primeras locomotoras que se utilizaron para prestar el servicio en la ruta Bogotá - Neiva, fueron de la empresa Mallet, fabricadas por la compañía norteamericana Baldwin y por la Dewhurst de Inglaterra. Al poco tiempo también entraron en operación los conocidos autoferros de vapor fabricados por la empresa Berlinés (Schwartzkopff) de Alemania.

La llegada del tren y el autoferro, más la construcción de las primeras carreteras en la región, le dieron al Huila un mayor crecimiento económico, social y cultural, ya que disponía de dos medios de transporte muy importantes para movilizar pasajeros y carga al interior del país, especialmente a la ciudad de Bogotá.

Imagen 5. Estación del ferrocarril, en 1930



Fuente: [www. http://unafotomeloconto.blogspot.com](http://unafotomeloconto.blogspot.com).

6.1.2.5.3 La era de los carros

La construcción de nuevas carreteras motivó en comerciantes y agricultores, la compra de camiones para movilizar la carga, lo cual afectó la demanda del ferrocarril. El tren prestó el servicio de transporte de Neiva a Bogotá, pero fue suspendido a mediados de la década del 70 del siglo XX, al tiempo que el autoferro fue clausurado en 1980.

De acuerdo con el historiador Ananías Osorio Valenzuela, en 1924 ya se tenían contabilizados en la ciudad de Bogotá 300 automóviles. La primera carretera construida en el Huila, fue la que comunicó a Villavieja con Neiva en 1925, en una extensión aproximada a 36 kilómetros. Luego en 1926 se construyó el tramo entre Villavieja y Baraya, en una longitud de 22 kilómetros. A su turno el historiador Bernardo Tovar Zambrano, advierte que en 1923 se había construido 30 kilómetros de carreteras, mientras que estaba en proceso de ejecución otros 15.

En 1930 ya se habían construido 292 kilómetros, incluido los tramos Villavieja-Neiva y, Neiva y Gigante;

A pesar de los pocos kilómetros de carreteras construidas, en el Huila se contaban 92 vehículos hacia 1930. De éstos, 28 eran automóviles, un bus y 63 camiones. Para 1940 esta cifra llegó a 291, de los cuales 97 eran automóviles, 120 buses escalera y 74 camiones. El aumento correspondía, principalmente a los automotores destinados al transporte de carga y pasajeros –buses-. El parque automotor se triplicó antes de finalizar la década del cuarenta. Un total de 1051 vehículos se encontraban registrados. De ellos, 542 eran camiones, 299 automóviles y 210 buses.

Imagen 6. Anuncios comerciales de Automóviles y Camiones Chevrolet



Fuente: Diario El Anunciador Comercial. Edición del 26 de Mayo de 1934.

Los primeros automotores que llegaron a la región fueron adquiridos por lo general en Girardot y dedicados a la recreación. Seguidamente irrumpieron los camiones y buses escaleras (conocidas como “Chivas”, las que no disponían de asientos), destinados especialmente para transportar carga en los cascos urbanos,

cubriendo trayectos en caminos de herradura. Los carros eran pequeños, de sólo cinco toneladas, las llantas se importaban y eran macizas (no inflables). En muchas ocasiones los vehículos quedaban varados por la falta de llantas o gasolina, puesto que no existían estaciones de servicio a lo largo de las rutas o almacenes que vendieran repuestos para automotores y los mecánicos tenían poco conocimiento en este campo.

Imagen 7. Primeros carros que llegaron al Huila. En la gráfica en el sitio conocido como Boquerón a la entrada de Garzón



Fuente: Foto suministrada por Luis Cortés Southerland.

El primer camión traído a Neiva fue adquirido en 1921 por el empresario Lino Arturo Gutiérrez Lozada, quien años atrás, había viajado a los Estados Unidos, donde prestó el servicio militar y a su regreso, compró en la ciudad de Girardot, un camión pequeño de 5 toneladas, marca Packard de cuatro ruedas macizas. El transporte del vehículo desde Girardot a Neiva fue todo un inconveniente por la falta de carreteras. El aparato fue desarmado y transportado por partes en champanes hasta el Puerto de Caracolí, sobre el río Magdalena, el más importante de Neiva en esa época y allí lo volvieron a armar. El camión fue

destinado para transportar la carga, entre el puerto Caracolí y el centro del poblado de Neiva⁸⁴.

La primera berlina, marca Ford, que llegó a Neiva en 1925, la compró el señor Miguel A. Villoria, oriundo del municipio de Villavieja, hijo del exgobernador del Huila, Federico Villoria López. El automotor lo dedicó al turismo recreativo y cobraba cinco centavos por darle una vuelta al parque Santander.

En 1923, antes de ser construida a pico y pala la carretera Villavieja- Baraya, varias personas compraron un bus escalera, marca Ford. Era un carro muy pequeño, el cual no disponía de asientos, las llantas eran macizas y se prendía con 'manivela'. Era una varilla de hierro de 80 centímetros, la que se introducía en el motor y terminaba en la punta en forma de cruz. El ayudante le daba manivela hasta prenderlo. El vehículo lo adquirieron en la ciudad de Girardot los señores Sixto Castro, Vidal Jiménez y Alfonso Herrera, quienes lo desarmaron y lo transportaron en un barco de pequeño calado por el río Magdalena hasta la población de Villavieja. Allí lo volvieron a armar y lo trasladaron a Baraya, para lo cual fue necesario mejorar y ampliar el camino real por parte de un grupo significativo de ciudadanos, apoyados por numerosas mulas y caballos, los que eran utilizados para tirar el automotor en los tramos fangosos y empinados.

La llegada del primer carro a Baraya fue un acontecimiento muy importante, no sólo allí, sino en todos los pueblos y caseríos del norte del Huila y sur del Tolima. Como en la mayor parte de los casos, se utilizó para la recreación, cobrando 3 centavos por un paseo en el poblado. Después de que se construyó la red ferroviaria, en 1930, don Secundino Rodríguez, empresario de Villavieja, llevó a Baraya la primera berlina, lo cual causó sensación en todos los habitantes de la región.

⁸⁴ QUINTERO Alexander y TRILLERAS Alvaro. Coomotor, medio siglo impulsando el desarrollo de Colombia. p.27. Documento corporativo. 2011.

El primer carro llegó a Palermo en 1925. El traslado del automotor constituyó toda una odisea. El paso por el río Magdalena en frente de la ciudad de Neiva, se hizo en una barca, la cual estaba asegurada de un templete de acero, tendido a lo ancho de éste. El mayor problema para la movilización del vehículo lo constituyó la subida y bajada en el cerro 'Chontaduro', por lo empinado de la loma, para lo cual debieron mejorar a pico y pala el camino real, con el apoyo de mulas y caballos, más la colaboración de varias docenas de personas. El vehículo, un mixto mediano de cuatro ruedas, fue comprado en Neiva en la Casa Lara. Lo llamaron "Copege", en honor a sus dueños: Jesús Collazos, Pepe García y Olimpo González. El conductor era Luis Huergo, el único que sabía manejar carros en la región. El vehículo fue dedicado a la recreación y por cada paseo por las calles del poblado, se cobraba cinco centavos.

Imagen 8. Ante la ausencia de vías, los primeros vehículos que ingresaron al país en la década de 1920, se destinaban para la recreación familiar.



Fuente: Coomotor. Medio siglo impulsando el desarrollo del Colombia

La primera berlina llegó a la población de Gigante en 1928, caserío que ya contaba con carretera recién construida. El propietario fue el señor Pedro Macías.

El aparato lo utilizó para la recreación y por cada paseo por el parque principal cobraba cinco centavos. En septiembre de ese mismo año, la Casa Lara, destinó un bus mixto para el transporte de pasajeros de Neiva a Villavieja y otros caseríos del norte del departamento, constituyéndose en el primer intento de servicio público establecido en la región.

Imagen 9. Bus Escalera utilizado en la década del 40 del siglo pasado



Fuente: Revista Cootranshuila 50 Años, editada en 1992.

Al municipio de La Plata arribó el primer carro el 13 de noviembre de 1936. Ello fue el producto de la presión ejercida por la comunidad para que el gobierno se interesara en la apertura de la carretera entre Carnicerías (Tesalia) y La Plata. Los moradores de la región ayudaron a mejorar el camino y con su apoyo, el vehículo llegó al caserío, proyecto liderado por los jóvenes Félix Sandino y Arturo Vargas. El arribo del automotor constituyó todo un acontecimiento en la población, fiesta que fue amenizada por la Banda Municipal de Músicos, en la que participaron todas las comunidades.

El primer carro llegó a la población de Yaguará en 1940. Fue un automóvil Ford, comprado en Neiva por don Juan Segundo Gutiérrez, hijo de don Gabriel Gutiérrez, un prestante ganadero de la región dueño de la hacienda El Mirador, único predio en todo el municipio que disponía de teléfono. Como todos los primeros carros que llegaron a los caseríos del Huila, fue difícil el tránsito de sus de sus moradores dado las deficientes condiciones de la topografía y las limitaciones de los caminos de herradura y pendientes. Los mayores escollos que debieron sortear fueron los pasos por los ríos y quebradas a lo largo del tramo del camino real, entre el Hobo y Yaguará. La mayor dificultad, fue el paso del río Magdalena en frente del Hobo, en el sitio conocido con el nombre de 'Momico'. Allí, debieron construir una balsa enorme, empleando guaduas y palos porosos, sobre el cual colocaron el automotor. El vehículo fue utilizado para el turismo y transporte de pasajeros y carga a las haciendas próximas al poblado. Por cada paseo el dueño cobraba la suma de dos centavos, cifra que para ese tiempo representaba un alto valor económico. El primer bus escalera que arribó en 1954 a Yaguará, fue un carro marca Ford de propiedad de José Hilario Alvarado, oriundo de Antioquia, quien prendía el vehículo con una manivela.

En 1945, con motivo de la inauguración de la carretera que unió al cruce de Campoalegre con Algeciras, un grupo de empresarios compraron en la agencia de la Casa Lara de Neiva, los primeros seis carros mixtos. Los automotores fueron adquiridos por los hermanos, Jorge, Norberto y Félix Sánchez, oriundos del municipio del Hobo, así como Víctor Manuel Losada de Campoalegre; Eladio Cleves y Floresmiro Bautista Díaz. Las primeras berlinas o taxis las adquirieron Miguel Ospina, Luis Felipe Pinzón y Pedro Rivera.

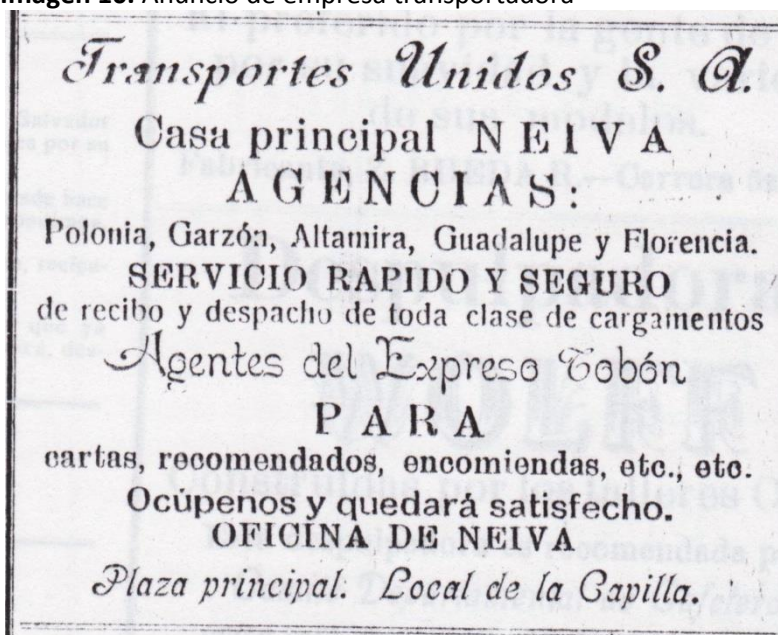
El primer camión 600, marca Ford, modelo 55, que tenía corneta y frenos de aire, llegó al Huila en 1956 y fue comprado por el transportador barayuno Isaac Vanegas, por un valor de \$18.000. Los primeros cuatro buses cerrados, marca Fargo 500 y Ford 600, que llegaron al Huila, fueron adquiridos por un grupo de socios de Transnoreste, integrado por Efraín Fierro, Hernando Castro, Bernardino González, Isaac Vanegas, Antonio Campos, Gustavo Mosquera y Carlos Falla

Molano, entre otros. La compra de estos automotores fue la sensación entre todos los moradores del norte del departamento, especialmente en Neiva, Baraya, Tello y Colombia.

6.1.2.6 El Origen de las Empresas Transportadoras del Huila

La construcción de las primeras vías en el Huila estimuló el surgimiento de las empresas de transporte. Comerciantes y agricultores vieron en esta actividad una opción para invertir sus capitales en compañías de economía privada o cooperativas, y de esta manera atender la creciente demanda de la movilización de carga y pasajeros en todos los caseríos del departamento.

Imagen 10. Anuncio de empresa transportadora



Fuente: Diario El Anunciador. Edición del 26 de Mayo de 1932.

6.1.2.6.1 Empresa de Transporte del Sur S.A. En consecuencia, el 27 de marzo de 1932, se unieron varios comerciantes de Neiva y el municipio de Gigante para constituir mediante escritura pública N° 127 de la Notaria Primera de Neiva, la sociedad anónima con capital limitado, denominada Empresa de Transporte del Sur SA. Domiciliada en la ciudad, con una duración de cinco años, prorrogables por cinco años más, por la mayoría de la Asamblea de accionistas, con un capital

de cinco mil cien pesos, dividido en 510 acciones de a diez pesos cada una. En la constitución de la sociedad, tomaron parte los hermanos Jesús Antonio y Gabriel Vega Lara, Lino Arturo Gutiérrez Lozada, Carlos Arturo Quintero y Juan Gabriel Gómez. Esta sociedad fue una de las pioneras del transporte en el departamento, al tiempo que alternaba su actividad con la importación de carros y chasises.

Construyó una de las primeras estaciones de gasolina de la capital del Huila, la que fue montada en la esquina de la carrera cuarta con calle séptima, donde años después fue construida la Catedral de Neiva. La sede administrativa operaba en el sitio que actualmente ocupa la casa parroquial, a un lado de la Catedral. Transporte del Sur tuvo la responsabilidad de movilizar en camiones hasta Florencia, la mayor parte de la tropa colombiana que enfrentó el conflicto con el Perú. Esta compañía tuvo sus tropiezos económicos y operativos, lo que obligó a su liquidación en 1941.

Imagen 11. Primeros carros que llegaron al Huila en 1930 para prestar el servicio de transporte de pasajeros y carga entre Baraya, Villavieja y Neiva. Eran vehículos pequeños, de cuatro ruedas macizas y no tenían bancas internas.



Fuente: Foto tomada de la revista “Baraya, Ciudad Amiga”, editada en 1959 por el médico Hernando Emilio Cuéllar Lara y por el entonces estudiante de Derecho, Guillermo Plazas Alcíd.

6.1.2.6.2 Cooperativa de Transportes del Occidente S.A. El 4 de septiembre de 1937 se inician los trámites para la constitución de la primera cooperativa de transportadores del Huila y la segunda empresa de transportes en el departamento, denominada Cooperativa de Transportes del Occidente S.A., liderada por los empresarios Urbano Cabrera Macías y Emiliano Madrid, con sede en el municipio de La Plata.⁸⁵

La constitución de la empresa se produjo el 17 de Marzo de 1938, mediante la protocolización de la respectiva escritura ante la Notaría Primera de Neiva. La empresa tuvo corto período y en 1939 el gerente Cabrera Macías en nota enviada al Ministerio del Trabajo, Higiene y Previsión Social, solicitó la intervención y la liquidación de la Cooperativa, ya que los asociados no asistían a las reuniones y por el contrario, demostraban total desinterés.

6.1.2.6.3 Transportes del Huila y Caquetá Limitada. En 1938, los empresarios Lino Arturo Gutiérrez Lozada y Urbano Cabrera Macías, ante el fracaso en las dos empresas del transporte, en las que ambos participaron, toman la decisión de asociarse y fundan la empresa Transportes del Huila y Caquetá Limitada, con un capital suscrito por la suma de \$18.000, mediante escritura pública 280 de ese mismo año.⁸⁶

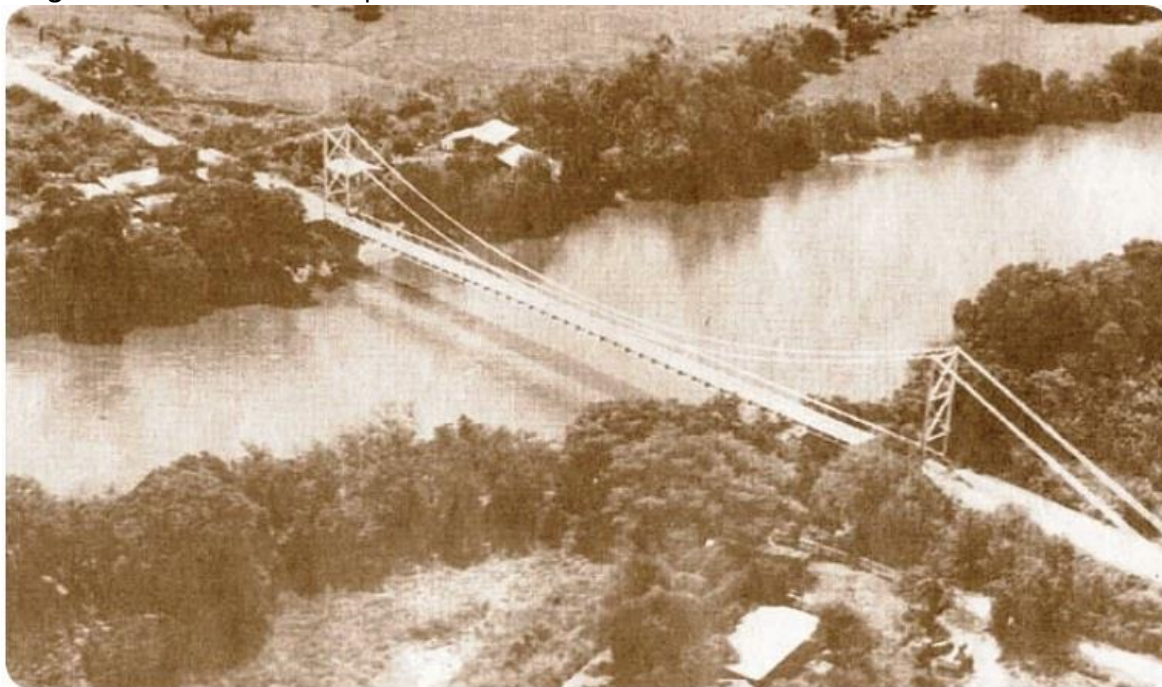
La nueva Compañía, disponía de buses escaleras y camiones, para atender el servicio de transporte de pasajeros y carga, entre Neiva y el sur del Huila, según se desprende del aviso publicado en la revista Neiva editada en 1942. Este esfuerzo empresarial se diluyó finalizando la década del 40, producto de los graves problemas que afrontó el transporte, por la carencia de llantas, repuestos y gasolina, producto de la Segunda Guerra Mundial.

⁸⁵ Academia Huilense de Historia. Archivos Notariales. Tomo 1, Registro 43, página 104, 1937.

⁸⁶ Ibíd. Tomo 1, Registro 73, página 171. 1938.

6.1.2.6.4 Federación de Transportadores del Huila Ltda. –Transfederal. El 14 de mayo de 1942 emerge una nueva empresa denominada Federación de Transportadores del Huila Ltda. -Transfederal-, dedicada al transporte de pasajeros y carga, con cubrimiento al Huila y Caquetá, fundada por Alberto Suárez Zambrano, Jesús Antonio Cruz, Esteban Artunduaga y Carlos Falla Molano, con la gerencia de Suárez Zambrano, la que tuvo un protagonismo hasta finales de la década del 60. Suárez Zambrano era el mayor capitalista y fue quien financió el proyecto empresarial. Falla Molano, era un experto cooperativista y fue quien asesoró para la implementación del proyecto.

Imagen 12. Puente Santander puesto al servicio a comienzos de la década del 40



Fuente: Foto tomada del libro “Neiva, Antología Histórica Fotográfica”.

Prestaba el servicio de pasajeros a la mayor parte de los municipios del Huila y Caquetá, con excepción de la región norte, la que era atendida por Transnoreste y Nepalvila que cubría el noroccidente del departamento. La sede principal de Transfederal estaba ubicada en el costado oriental de la Plaza de San Pedro en la ciudad de Neiva. Al morir en 1961, en un trágico accidente de aviación, el dueño de la empresa, Alberto Suárez Zambrano, la compañía se vino a menos y la

familia la vendió al empresario, Alfonso Parra, dueño de la empresa Rápido Tolima a finales de la década del 60 del siglo XX, quien le cambió la razón social por Autobuses, empresa que actualmente (2012) continúa prestando servicio urbano en la ciudad de Neiva.

Imagen 13. Parque Santander. Al fondo, la antigua capilla de Santa Bárbara, allí se ubica el Hotel Plaza. En el costado oriental del templo se encuentra hoy en día el Centro Comercial Metropolitano, 1940.



Fuente: Foto archivo Academia Huilense de Historia.

6.1.2.6.5 Cooperativa de Transportes del Huila –Cootranshuila. El 13 de Abril de 1942 surgió la segunda cooperativa dedicada al transporte, liderada por los chóferes y pequeños dueños de carros, quienes veían en los monopolios emergentes, su mayor competencia. Se trató de la empresa Cooperativa de Transportes del Huila -Cootranshuila-. Integrada por 22 chóferes de Neiva y de otros municipios, un comerciante y el agricultor Luciano Manrique, oriundo de Campoalegre.

A la nueva empresa se le otorgó la Personería Jurídica, mediante la Resolución N° 387, expedida el 29 de Mayo de 1942, por el Ministerio de Economía Nacional, con un aporte de capital de \$200. Se fijó como cuota de afiliación la suma de \$5. Como primer gerente fue designado el doctor Misael Mejía. Inicialmente, Cootranshuila prestó servicio de transporte a buena parte de los poblados del Huila y luego, a las zonas rurales del municipio de Neiva y a otros poblados adyacentes a la capital del departamento.

El mal estado de las carreteras provocaba serios daños en los vehículos, a esto se sumaba la falta de mecánicos expertos para la reparación de los automotores, así como la ausencia de estaciones de servicio de combustible en las diferentes rutas, y sobre todo las limitaciones para la consecución de llantas y repuestos de los vehículos por los efectos de la Segunda Guerra Mundial, hicieron que Cootranshuila afrontara serios retos en su inicio. En 1978 le fueron adjudicadas las primeras rutas de servicio urbano con su ingreso a la capital de la República.

6.1.2.6.6 Flota Huila. El 6 de julio de 1945 surgió la primera empresa privada de transporte urbano en Neiva y zonas aledañas: Flota Huila. Fundada por 12 transportadores, entre ellos, Ignacio Artunduaga Campos. Prestaba el servicio urbano de taxis en Neiva, inicialmente con 12 automóviles. Tiempo después prestó el servicio a Bogotá y Florencia, para lo cual disponía de otros 15 automotores.

Una buena parte de estos vehículos estaban afiliados y sus dueños frecuentemente tenían problemas con el gerente Artunduaga Campos, quien los discriminaba, perseguía y se extralimitaba en el cobro de los porcentajes de descuentos por sostenimiento y administración de la empresa. Vendía la gasolina y aceites a mayor precio, el trato era descomedido y cuando acudían a la estación de servicio a tanquear o cambio de aceite de los vehículos, por lo general los dejaba de últimos, después de atender prioritariamente los automotores de su propiedad. Esto originó *“la rebelión de los taxistas”*, quienes con su desvinculación dieron origen a Coomotor.

6.1.2.6.7 Cooperativa de Servicio Público -COSEPAS-. El 23 de octubre de 1946 fue creada la Cooperativa de Servicio Público -COSEPAS- la que estaba conformada por seis comerciantes, un abogado y un empleado. El mayor accionista era don Lisandro Falla, persona prestante de la capital del Huila, la cual disponía de 15 buses- escalera-, quien se constituyó hasta 1961, en el ‘amo y señor’ del transporte en Neiva. Cosepas tenía a cargo la prestación del servicio desordenado del transporte en la capital del Huila, especialmente para la movilización de carga. Debido a los problemas económicos y operativos Cosepas fue liquidada el 11 de Marzo de 1959.

6.1.2.6.8 Cooperativa Urbana de Transportes Mixtos –Transmixtos. En marzo de 1946 también fue creada la Cooperativa Urbana de Transportes Mixtos -Transmixtos-, constituida por 16 socios, quienes a su vez conducían su propio automotor. La empresa fue liquidada en 1968 por la falta de una buena administración y ante las dificultades financieras.

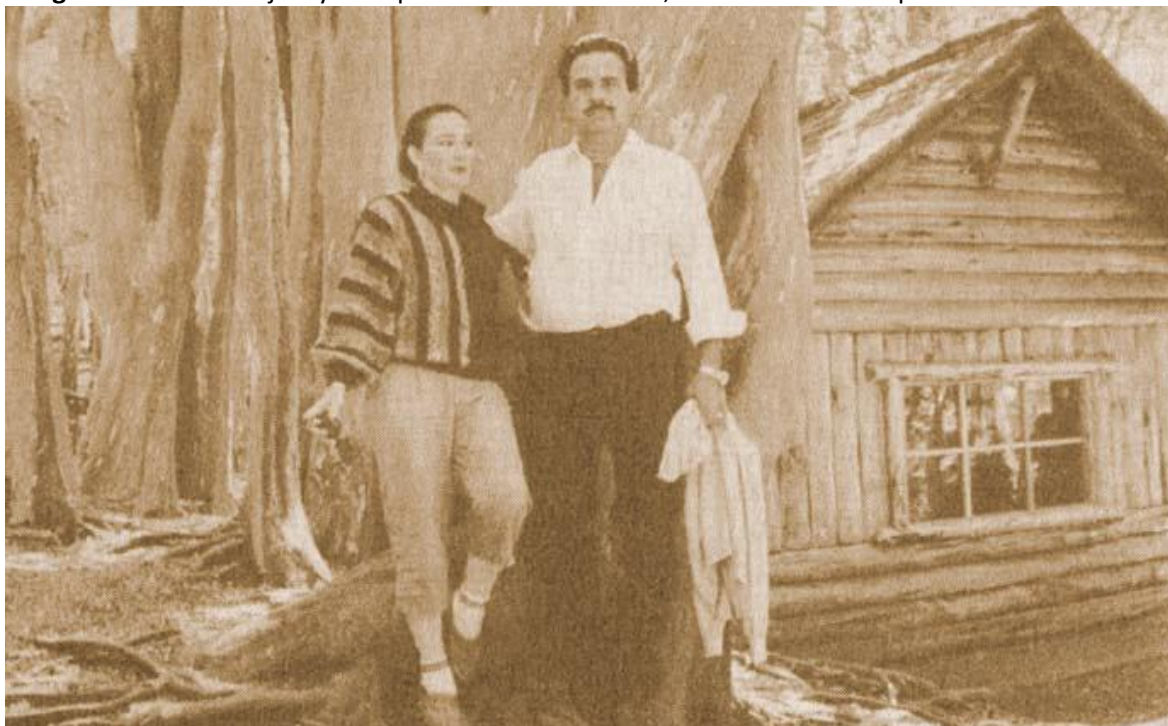
Imagen 14. Berlinas de las empresas Autos de Lujo, Flota Huila y Transmixtos, en el antiguo Parque Santander en la ciudad de Neiva, 1956.



Fuente: Foto tomada del libro "Neiva, Antología Histórica Fotográfica".

6.1.2.6.9 Transportadora Neiva- Palermo- Palmira- Nepalvila. En 1948, fue creada la empresa Transportadora Neiva- Palermo- Palmira- *Nepalvila*-. Fundada años atrás con los nombres de Empalma y Expravila, integrada por los transportadores de los municipios de Palermo, Teruel, Iquira, Yaguará y otras regiones del noroccidente del departamento, entre ellos: Fernando Ramírez, Juan Dussán, Salvador Cuéllar y Hugo Parga Pantoja. Prestó el servicio de transporte de pasajeros y carga de Neiva, Palermo, Teruel, Aleluya, La Lupa y otros caseríos de la zona del occidente del Huila. El 1° de septiembre 1965, esta empresa se fusionó con la Cooperativa de Motoristas del Huila, permitiendo el ingreso de Coomotor al servicio interdepartamental de la mayoría de las poblaciones del territorio huilense.

Imagen 15. Rafael Trujillo y su esposa Marlene Ramírez, fundadores del Nepalvila



Fuente: Álbum familia Trujillo.

6.1.2.6.10 Transportes del Sur Ltda.- Transur. El 27 de septiembre de 1957 fue constituida Transportes del Sur Ltda.- *Transur*-, conformada por 18 inversionistas, bajo el liderazgo de la Sociedad Leónidas Lara e hijos, movilizaba la mayor parte de la carga en el trayecto Neiva, Bogotá, Florencia y el sur del Huila. Transur se mantuvo vigente hasta comienzos de la década del 2000. Su liquidación llegó tras no poder mantener una posición competitiva frente a las exigencias de la competencia y el cambio de las condiciones del entorno.

6.1.2.6.11 Nacimiento de Coomotor. En 1960, doce visionarios decidieron crear su propia empresa dentro de un incipiente esquema de economía solidaria, en respuesta a la inconformidad por el maltrato de que eran objeto por parte de los propietarios de las empresas de transporte a las que se encontraban afiliados. Posteriormente, se fueron integrando a Coomotor otras empresas, ya que veían a la naciente Compañía grandes posibilidades de salir adelante, especialmente sus perspectivas de expandirse en el ámbito regional y nacional, pero sobre todo la nueva dinámica que se le estaba imprimiendo y su vocación cooperativa.

Imagen 16. Primeros buses cerrados que llegaron al Huila con la empresa Transnoreste de Baraya, 1942

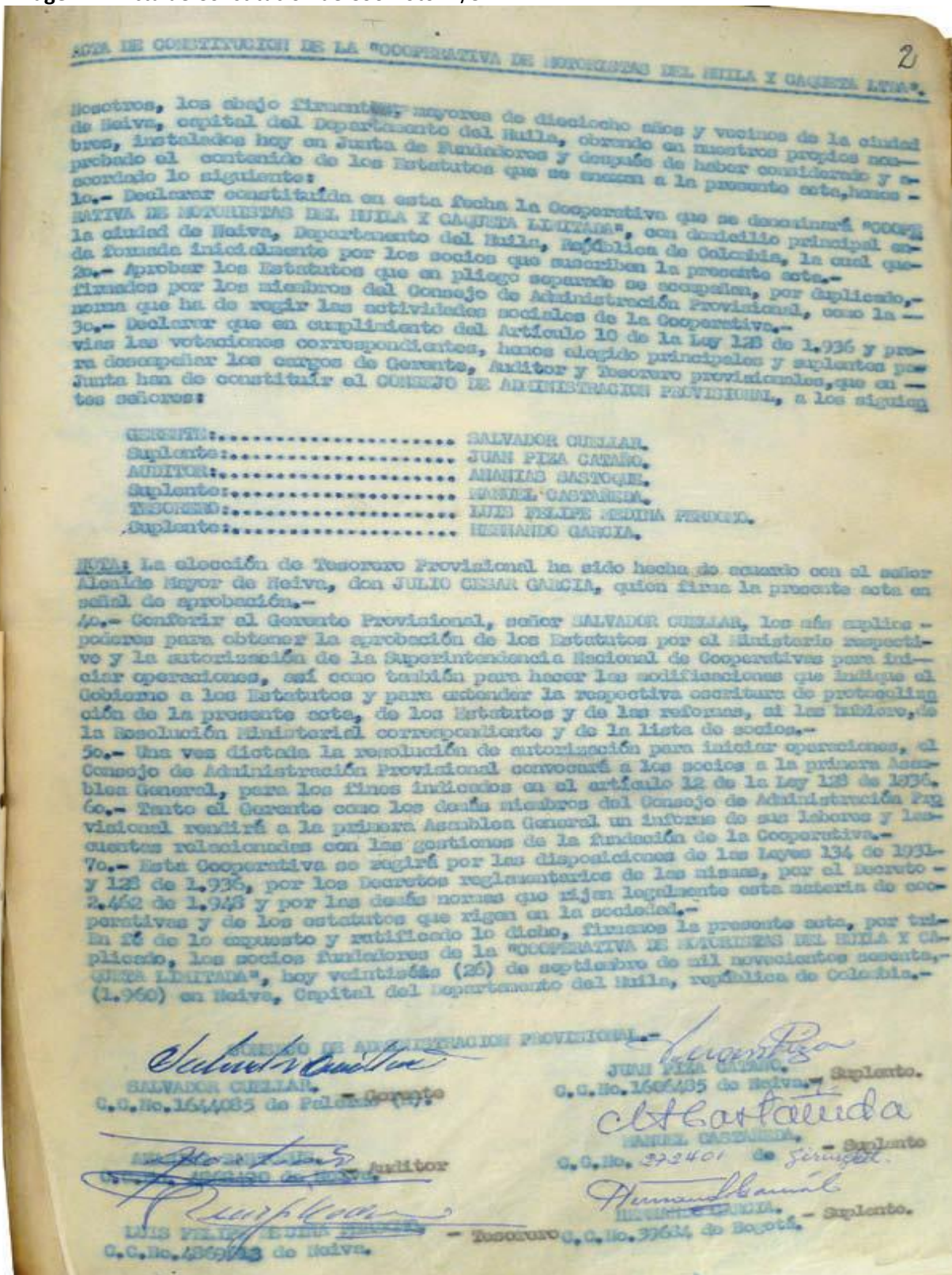


Fuente: Revista "Baraya Ciudad Amiga".

Al poco tiempo de fundada Coomotor, ya contaba con más de 50 vehículos en su parque automotor. El servicio urbano en Neiva crecía paralelo con el desarrollo urbanístico y demográfico que experimentó la ciudad en la década del 60. La adquisición de automotores nuevos fue notoria igualmente. Afiliados de empresas como Autovásquez y Transfederal, la cual ya registraba problemas, a raíz de la muerte de su propietario don Alberto Suárez Zambrano, hicieron parte también de la naciente Cooperativa. Así mismo, la empresa ingresó al transporte intermunicipal, prestando los servicios de pasajeros y carga, gracias a la fusión con las empresas Nepalvila y Transnoreste.

Las primeras rutas formales de transporte público urbano de pasajeros en Neiva se conformaron hacia 1962. Los dueños de los microbuses se repartieron por iniciativa propia éstas. Inicialmente, Coomotor tenía en Flota Huila, Autovásquez, Cideltra y Transneivana, la mayor competencia, pero ante la crisis de esas pequeñas compañías y el fortalecimiento de la Cooperativa, ésta se apoderó del mercado del transporte en Neiva. Es de anotar, que Transneivana, finalmente se fusionó con Coomotor en 1971, producto de sus penurias económicas.

Imagen 17. Acta de Constitución de Coomotor 1/3.



Fuente: Archivo Coomotor

6.1.2.6.12 Otras empresas. Entre 1959 y 1961 se crearon varias pequeñas empresas, entre ellas: Autovásquez -automóviles-, Cideltra -buses- y Corautos -microbuses-, dirigidos a prestar el servicio urbano en la capital del Huila, las que a su vez tuvieron una corta vida y fueron absorbidas por otras empresas.

Imagen 18. Vehículos de la empresa Corautos estacionados frente a Catedral de Neiva, 1964



Fuente: www.unafotomeloconto.blogspot.com

Tabla 13 Empresas Transportadoras del Huila 1930 - 1960

Empresa	Año de Constitución	Socios	Capital	Servicios
Empresa de Transporte del Sur SA	27 de Marzo de 1932	Jesús Antonio y Gabriel Vega Lara, Lino Arturo Gutiérrez Lozada, Carlos Arturo Quintero y Juan Gabriel Gómez	\$5.100 Pesos	Transporte en el departamento, al tiempo que alternaba su actividad con la importación de carros y chasis
Cooperativa de Transportes del Occidente S.A.	El 4 de septiembre de 1937	Napoleón Lamilla, Urbano Cabrera, Laureano Seballes, Manuel Medina, Ramón Cabrera, Oliverio Yanguas, Olegario Puentes, Eliseo Cabrera, Miguel Chaux, Antonio Trujillo, Pedro Pablo Gómez, Juan B. Castillo, Matías Palomá, Pantaleón Rojas, Santiago Cabrera, Adriano Correa, Juan de Jesús Falla, Nonato Sierra, Manuel Estaban Seballes, Agustín Méndez	\$ 5.000 Pesos	Transporte
Transportes del Huila y Caquetá Limitada	mayo 31 de 1938	Lino Arturo Gutiérrez Lozada y Urbano Cabrera Macías	\$18.000 Pesos	Servicio de transporte de pasajeros y carga, entre Neiva y el sur del Huila
Federación de Transportadores del Huila Ltda. – Transfederal	El 14 de mayo de 1942	Alberto Suárez Zambrano, Jesús Antonio Cruz, Esteban Artunduaga y Carlos Falla Molano		Servicio de pasajeros a la mayor parte de los municipios del Huila y Caquetá

Cooperativa de Transportes del Huila – Cootranshuila	El 13 de Abril de 1942	Integrada por 22 chóferes de Neiva y de otros municipios, un comerciante y el agricultor Luciano Manrique, oriundo de Campoalegre.	\$200 pesos	Servicio de transporte a buena parte de los poblados del Huila y luego, a las zonas rurales del municipio de Neiva y a otros poblados adyacentes a la capital del departamento. En 1978 le fueron adjudicadas las primeras rutas de servicio urbano con su ingreso a la capital de la República.
Flota Huila	El 6 de julio de 1945	Fundada por 12 transportadores, entre ellos, Ignacio Artunduaga Campos		Servicio urbano de taxis en Neiva, inicialmente con 12 automóviles. Tiempo después prestó el servicio a Bogotá y Florencia, para lo cual disponía de otros 15 automotores
Cooperativa de Servicio Público – COSEPAS	El 23 de octubre de 1946	la que estaba conformada por seis comerciantes, un abogado y un empleado. El mayor accionista era don Lisandro Falla		Servicio desordenado del transporte en la capital del Huila, especialmente para la movilización de carga
Cooperativa Urbana de Transportes Mixtos – Transmixtos	marzo de 1946	constituida por 16 socios		

Transportadora Neiva- Palermo- Palmira- Nepalvila	1948	Fernando Ramírez, Juan Dussán, Salvador Cuéllar y Hugo Parga Pantoja		Servicio de transporte de pasajeros y carga de Neiva, Palermo, Teruel, Aleluya, La Lupa y otros caseríos de la zona del occidente del Huila.
Transportes del Sur Ltda.- Transur	El 27 de septiembre de 1957	Conformada por 18 inversionistas, bajo el liderazgo de la Sociedad Leónidas Lara e hijos		Movilizaba la mayor parte de la carga en el trayecto Neiva, Bogotá, Florencia y el sur del Huila
Cooperativa de Motoristas del Huila y Caquetá Ltda.	Marzo 24 de 1961	Un número de 50 asociados.	Con un capital suscrito por la suma de \$100.000	El objeto de la Cooperativa es prestar y explotar el servicio de transporte, apoyar a los asociados y mejorar su bienestar social, mediante la prestación de varios servicios, como el transporte, crédito, consumo y habitacional

Fuente: Elaboración propia

6.2 VÍNCULOS POLÍTICOS, CULTURALES Y SOCIALES DE EMPRESARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE

Como se menciona a lo largo del capítulo, los primeros carros que llegaron al Huila, fueron adquiridos por ciudadanos “opitas” a comienzos de la segunda década del siglo XX. Los vehículos fueron comprados para la recreación, más no

para el transporte público, ya que para esa época no había carreteras. Paralelamente, algunos empresarios visionarios, vinculados a las actividades ganaderas, agrícolas y comerciales, vieron en el transporte una excelente opción para invertir en este negocio. Dentro de los pioneros del transporte en el Departamento se encuentran:

6.2.1 Lino Arturo Gutiérrez Lozada

Nacido en Neiva (1896), hijo del comerciante Lucas Gutiérrez Durán, originario de la población del Guamo en el Tolima y Mercedes Lozada Bautista, natural del caserío San Mateo (como se conocía antiguamente al municipio de Rivera en el Huila). Estuvo casado dos veces: Primero, con Carlina Duque Gómez, nativa de la Unión (hoy en día municipio de Tello) hermana del médico Maximiliano Duque Gómez. El segundo matrimonio fue con Melba Celis Polanco, natural de Teruel. Muy joven viajó a los Estados Unidos en busca de mejores oportunidades de vida y se enroló en el ejército americano, con el cual prestó el servicio militar. A su regreso a Colombia y con los ahorros que hizo, compró en la ciudad de Girardot, un camión pequeño de 5 toneladas, marca Packard de cuatro ruedas macizas. El vehículo fue desarmado en Girardot y su transporte a Neiva se hizo en champanes, hasta el Puerto de Caracolí, sobre el río Magdalena, el más importante de Neiva en esa época. El automotor fue dedicado para la actividad del transporte, especialmente para movilizar la carga entre el puerto de Caracolí y el centro de Neiva.

El 27 de marzo de 1932, mediante escritura pública, el señor Gutiérrez Lozada, fundó junto con los señores Jesús Antonio y Gabriel Vega Lara, Carlos Arturo Quintero y Juan Gabriel Gómez, la **EMPRESA DE TRANSPORTE DEL SUR**, dedicada al transporte de carga y pasajeros en el Huila. Ante el fracaso de la citada empresa, Gutiérrez Lozada se asocia con Urbano Cabrera Macías y fundan en 1938 la empresa Transportes del Huila y Caquetá Limitada, la que atendía el servicio de transporte desde Neiva hasta Pitalito. La empresa sucumbió a finales

de la década del 40. El señor Gutiérrez Lozada desempeñó por varios años el cargo de director de Tránsito de la ciudad de Neiva.

Imagen 19. Lino Arturo Gutiérrez Lozada



Fuente: Archivo de la familia

6.2.2 Urbano Cabrera Macías

Nació en la población del Pital, el 21 de octubre de 1897 y falleció en la capital del Huila el 17 de Febrero de 1970. Hijo de Zacarías Cabrera, dueño de la finca Hato Viejo, ubicada en la comprensión de Hato Nuevo (hoy Municipio de Tarqui), y Eduviges Macías, ama de casa.

Don Urbano, siendo un muchacho, se dedicó a estudiar por correspondencia y así se graduó de topógrafo agrimensor y como tal, trabajó en el proyecto de diseño de la carretera Neiva- Palermo- Palmira. Buena parte de su vida se desempeñó como repartidor de sucesiones, asesorando a los jueces de los distintos municipios del Huila. En 1937 incursionó en la actividad del transporte y junto con el empresario, Emiliano Madrid, fundaron la Cooperativa de Transportes del Occidente S. A., con sede en el municipio de La Plata, para atender el servicio de pasajeros y carga a la mayoría de los municipios del centro y norte del Huila. La empresa funcionó por breve tiempo en el local donde funciona actualmente la Casa Cural de la Catedral de Neiva, pero luego de algunas dificultades financieras y por la falta de interés de sus asociados, fue liquidada en 1939. Como se anotó anteriormente, fundó en 1938, junto a Lino Arturo Gutiérrez, la empresa Transportes del Huila y Caquetá Limitada, Don Urbano fue dueño de la hacienda panelera, denominada La Trinidad, localizada en la vereda Contador, en el municipio de Pitalito. En este inmueble diseñó y construyó una canal de cinco kilómetros para la dotación de agua. Llegó a producir hasta 80 cargas de panela por mes. El predio contaba con una rueda Pellton, con la que se generaba la energía necesaria para los quehaceres de la hacienda.

Además, fue militante en el Partido Conservador y como tal, fue nombrado alcalde del municipio de Suaza, presidente del Concejo Neiva y miembro del Directorio Departamental Conservador. Radicado en Neiva, construyó en 1933 el conocido Café Real, entonces sede social de la 'crema y nata' de la sociedad neivana, local que años más tarde vendió al empresario Jorge Liévano. Se casó con la señora Blanca Rojas, oriunda del caserío de San Mateo

Imagen 20. Urbano Cabrera Macías



Fuente: Archivo Coomotor

6.2.3 Alberto Suárez Zambrano

Activo empresario que tuvo el Huila en las décadas del 40 y 50 del siglo pasado. Pionero del transporte terrestre y aéreo, concesionario de carros y líder agropecuario del Huila, con un positivo balance como inversionista, con la fundación de varias empresas.

Hijo de doña Placedix Suárez y Rito Zambrano, ambos oriundos de Gigante. En 1942 fundó junto con Jesús Antonio Cruz y Carlos Falla Molano la empresa Transportadores del Huila Ltda (Transfederal), dedicada al transporte intermunicipal de pasajeros y carga. Transfederal, al desaparecer Transportes del Huila y Caquetá, se convirtió en la más importante empresa de transportes del departamento. Prestaba servicio en la mayor parte de los municipios del Huila, incluida las zonas rurales. La empresa operó hasta finales de la década del 60. Finalmente, fue adquirida por un empresario tolimense quien le cambió la razón social por Autobuses Unidos del Sur S. A.

Ante el crecimiento de la frontera agrícola en el Huila, comenzando la década del 50, especialmente el fomento de los cultivos de arroz y algodón, Alberto Suárez Zambrano, encuentra en la fumigación aérea una oportunidad económica y en consecuencia, funda la empresa Fumigación Aérea Opita (FAO), de significativos resultados.

Suárez Zambrano, incursionó en el transporte aéreo de pasajeros con la fundación de la empresa Taxi Aéreo Opita (TAO), con la que se cubrió las rutas Neiva-Bogotá y Neiva-Florencia. Esta iniciativa contó con el apoyo de los huilenses, ya que la carretera Neiva-Espinal, construida en 1958, no brindaba las mejores condiciones por ser destapada y carecer de puentes en los pasos requeridos.

Igualmente, Alberto Suárez irrumpió en la actividad comercial de vehículos al ser designado concesionario en Neiva de la multinacional Ford. Además, se destacó con un activo líder agropecuario, dueño de la hacienda La Honda, localizada en el municipio de Gigante, con extensos cultivos de cacao, lo que le permitió ser uno de los fundadores de la Federación Nacional Cacaoteros y de la seccional del Huila, llegando a ser parte de los cuadros directivos. Así mismo, fue uno de los promotores de la fundación de la emisora Radio Garzón.

Alberto Suárez, fue un hombre con una amplia visión empresarial, uno de los más reconocidos inversionistas del Huila, lo que le permitió conseguir importantes espacios sociales. Su repentina muerte, acaecida el 9 de octubre de 1961, se produjo en momentos en que piloteaba su avioneta Cessna particular entre Neiva y Bogotá, concretamente en jurisdicción del municipio de Cunday sobre la cordillera Central, en compañía de Oreste Montero, un cubano casado con su hermana Georgina. Al parecer, el percance de la avioneta fue ocasionado por una especie de hielo condensado en las nubes, de esos casos raros que se producen en la aviación.

Al morir, la mayor parte de sus empresas fenecieron y ese emporio económico se extinguió con el tiempo para infortunio del Huila. Los bienes fueron heredados por su hijo Nelson Suárez y la familia. Sus hermanos, Gustavo y Benjamín también

sobresalieron como reconocidos transportadores terrestres. Es de anotar, que su único hijo- Nelson-, fue asesinado junto con su esposa, en extrañas circunstancias en Venezuela.

Imagen 21. Alberto Suarez Zambrano



Fuente: Álbum familiar.

6.2.4 Marcelino Fierro Quintero

Nació en Palermo el 7 de agosto de 1886, día en que se promulgó la Constitución Nacional, aprobada en el Gobierno de Rafael Núñez. Falleció en esa población el 30 de Septiembre de 1959, a los 75 años de edad, víctima de una afección cardiaca. Hijo de Florencio Fierro y Concepción Quintero, ambos oriundos de la región. En unión con la señora Felisa Perdomo nacieron Manuel y Marcos Fierro. Luego se casó con la señora Lola Trujillo, nativa de la zona. De este hogar nacieron: Luis Alberto, ganadero, empresario de televisión, autor del comercial 'Péguese la Rodadita', muy difundida en todas las fiestas del San Pedro, quien

falleció en Neiva el 26 de Septiembre de 2005; Jairo, exdiputado conservador del Huila; Marina; Omar, extorero- El Quino-, radicado en España; Álvaro, abogado, asesor jurídico de la Presidencia de la República, Leonel, periodista, y Jaime, abogado y exjuez de la República.

Don Marcelino aunque llegó a consolidar una apreciable fortuna, producto de sus actividades agrícolas y ganaderas, vivió su infancia en medio de privaciones y sacrificios que lo obligaron a trabajar desde muy temprano. Dos meses de escuela le bastaron para aprender a firmar y sumar, suficiente en su tiempo para acometer transacciones y travesías con largas recuas de mulas que remontaba los páramos, siguiendo el antiguo Camino de Indias, a través de lo que ahora se conoce como la épica y empinada cumbre del gigantesco Macizo Colombiano.

En una época en que la energía rural parecía una utopía, este audaz y renovador palermuno, deslumbraba a todos los habitantes de la región con una amplia casa de fachada alumbrada por tubos de luz fluorescente, al final de un gran callejón de palmeras de coco que él mismo sembró. La luz provenía de una rueda Pellton, movida por una fuerza hidráulica que tomaba de la parte alta de una quebrada, y a cuyas norias o cangilones golpeaba con fuerza un chorro de agua en el interior de una pequeña cabina construida a un kilómetro de la casa.

En forma simultánea, don Marcelino fue llamado por el Gobierno de Ospina Pérez a fungir como inspector de la vía que habría de comunicar a Palermo con Teruel, Iquira y Yaguará, antes de que se abriera la actual ruta de Santa Helena. Un primer bus mixto suyo, augurio de lo que luego sería la empresa pionera del servicio de transporte en la zona, iba detrás, probando el trazado e inaugurándolo. Era un carruaje alto, largo y chato, pintado con franjas rojas y verdes por los costados, que prendía con manivela. El carromato sobrevivió a su dueño y siguió transitando por esos caminos por muchos años. Dicen que era un Ford ‘tres patadas’ modelo 38.

En sociedad con Juan Dussán, crearon primero a Neiva-Palmira -Nepalma-, y luego a Neiva-Palermo- Palmira -Nepalvila-, auténticas precursoras de las

empresas de transporte moderno. Fue el primer transportador del noroccidente del Huila. En 1946 compró seis buses escaleras para prestar el servicio del transporte de pasajeros y carga a Neiva y zonas aledañas. Después de trabajar por algunos años como empresario del sector vendió fiados los carros a los conductores, quienes prosiguieron con esta actividad.

Don Marcelino también adquirió tierras y ganado. Fue propietario de dos haciendas: El Totumo –a unos quince minutos de Palermo, y El Iguá, sobre el límite con Teruel, municipios a los que su descendencia sigue vinculada.

Imagen 22. Marcelino Fierro



Fuente: Álbum familiar

6.2.5 Florentino Calderón Córdoba

Un hombre iletrado, que sólo aprendió a leer y escribir. Activo líder rural, comerciante y empresario dinámico de la zona norte del Huila. Dedicado al fomento agropecuario, el que alternaba como comerciante de café. Activo dirigente de extracción campesina, que con una amplia visión empresarial llevó la energía a Baraya en 1946, para lo cual compró dos motores diesel e instaló los postes y redes que conducirían el fluido a las viviendas y negocios. Al año siguiente fundó la fábrica de gaseosas Imperial, la cual llegó a comercializar 50 canastas por semana. Los envases y tapas las compraba en la ciudad de Bogotá.

Hijo de don Miguel Calderón, un próspero empresario agrícola oriundo de Baraya, uno de los que descuajó montaña para construir varias fincas, que dedicó a la ceba de ganado vacuno y al cultivo del café. Estos predios fueron adjudicados a cada uno de sus hijos. Don Miguel, en nupcias con la señora Carlota Córdoba, oriunda de la región, conformaron un hogar de cuyo matrimonio nacieron: **Florentino**, José Dolores, Inés, Miguel, Joaquín y Griselda.

Florentino, no tuvo descendientes, pero al morir su hermano Miguel, asumió la responsabilidad de la crianza de sus sobrinos, hoy destacados empresarios del transporte en la ciudad de Cali. En 1940, con motivo de la terminación de la construcción de la carretera Neiva-Baraya, Calderón Córdoba, compró dos carros mixtos, marca Ford, modelo 38, y junto con los hermanos Camilo y Rufino Macías-padre del médico Rufino Macías Alvira-, quienes también adquirieron un mixto y una berlina, fundaron la empresa Flota Baraya, siendo elegido gerente. En 1942 Calderón Córdoba le cambió el nombre a Flota Baraya por Transnorte Ltda., lo que permitió el ingreso de nuevos socios de la región, pero al poco tiempo la razón social de la nueva empresa debió cambiarla, ya que en el departamento de Boyacá existía otra con la misma denominación, exigencia formulada por el Ministerio de Economía, entidad encargada de la regulación de la actividad del transporte en el país en esa época. En consecuencia, con la asesoría del dirigente cooperativista, Carlos Falla Molano, optaron por fundar en 1946 la empresa de Transportadores del Norte del Huila - Transnoreste, a la cual ingresaron los transportadores del municipio de Tello, siendo elegido nuevamente gerente.

Calderón Córdoba fue asesinado en 1948, en pleno centro del poblado por Mario Trujillo Calderón, un policía Chulavita. La condición de activo dirigente del Partido Liberal, labor que ejercía en su condición de Presidente del Concejo Municipal de Baraya, fue la causa de tal suceso. Sus restos fueron sepultados en la ciudad de Neiva, en medio de una multitud de amigos y militantes del Partido Liberal.

Imagen 23. Florentino Calderón Córdoba



Fuente: Álbum familia Calderón.

6.3 VIDA Y OBRA DE CARLOS FALLA MOLANO

Imagen 24 Carlos Falla Molano



Fuente: archivo Armando Cuellar. Gerente de Coomotor

En el trasegar de su vida supo conjugar experiencias que proporcionaron valiosas enseñanzas, por lo que fue catalogado como una persona mediada entre la sapiencia, el conocimiento y el riesgo para tomar decisiones. Calculador, justo y conocedor de sus labores, fueron algunos de los calificativos que promovieron una visión positiva de Carlos Falla Molano; *el intelectual* dirían muchos, el hombre para pensarse la asociatividad, juzgarían otros. De origen humilde y familiar, Carlo Falla Molano realizó grandes contribuciones al devenir del sector del transporte en el Departamento del Huila⁸⁷.

⁸⁷ Para llegar a las anteriores valoraciones de la vida de Carlos Falla Molano, fueron fuentes fidedignas las entrevistas realizadas a Jairo Falla Molano y Pedro Pablo Contreras, considerado este último como el decano de los transportadores; asociado fundador y gerente vitalicio de la empresa transporte Velotax (59 años).

6.3.1 La familia, los viajes y el campo

Los Falla Molano eran una familia de vida campesina con prácticas y vivencias igualmente urbanas. Procedían de la región sur del Departamento del Tolima. Poseían una finca en el municipio de Venadillo Tolima, la que era el eje de la economía del hogar; allí promovían una serie de labores que enmarcaban una evidente inclinación por la vida pastoril y las actividades relacionadas con los quehaceres agrarios. Sin embargo, su habitación o vivienda, en la cual los padres de Carlos y sus numerosos hermanos compartían recuerdos memorables, estaba ubicada en la ciudad de Ibagué. Eran tiempos que le permitían a Carlos Falla, palpar diversos momentos; tanto del campo, cuando estaba en la finca y trasegaba por toda la estancia de tierras de su padre y la formación académica y escolar que recibía desde la capital del Tolima

Cesar Falla Vega era el padre de Carlos. Una persona dedicada en gran parte de su tiempo a las labores del agropecuarias, pero que su vida la sabía complementar con actividades refinadas en el círculo social que poseía. Proveniente de la familia Falla Vega; su padre Pedro Falla y su madre Celia Vega, eran dos campesinos de arraigo liberal, oriundos del municipio de Gigante en el Huila. Cimentaron en César, padre de Carlos, valores asociados a las buenas costumbres, el propósito del logro y el progreso; características que poseen las inclinaciones de origen liberal en la vida política, social y económica. Siempre dispuesto a permitir mantener esa formación en la familia, procurando dar un buen uso a sus propiedades y tenerlas en las mejores condiciones e inculcando el valor de las cosas. Insistía en la importancia de la finca de su propiedad ubicada en el municipio de Venadillo Tolima; lugar donde compartía con su familia en momentos de descanso y regocijo.

Por otro lado, es de igual importancia hacer alusión a *Josefina Molano Falla, madre de Carlos Falla Molano*. Hija del general Acisclo Molano Ramírez y Clotilde Falla, esta última era hermana de Pedro Falla papá de Cesar Falla y abuelo de

Carlos Falla. Acisclo y Clotilde los dos eran de Ibagué. El general Acisclo Molano promovía la tendencia conservadora. La descendencia tuvo gran incidencia en el ejercicio militar y participaron en su tiempo en la época de la Guerra de los Mil Días. Tuvieron un hijo llamado Antonio Molano Falla quien fuera militar y luego maestro.

6.3.2 Viajes y otras dificultades

Carlos Falla Molano nace un de 10 noviembre de 1908 en la ciudad de Ibagué. Realizó sus estudios primarios en el colegio San Simón, en el cual alcanzó a cursar hasta segundo de bachillerato. Años después, en 1926, don César abandonó la finca y se radicó con toda su familia en Madrid Cundinamarca. La estadía en esta localidad duró hasta 1933. Allí, Carlos encontró muchas perspectivas de vida y sobre todo asumió el papel de adulto desde muy joven, al tener que contribuir con su trabajo al sostén de la familia. Encontró nuevas personas, conoció más a fondo las regiones del país y entendió la importancia del conocimiento de forma autodidacta, puesto que no profundizó en una profesión. Un hombre dispuesto a la autoformación. Lector activo y aprendiz constante de la vida.

Pasados 7 años de permanencia en el municipio de Madrid, se conoce la noticia de usurpación de tierras en los alrededores de la finca de propiedad de la familia, ubicada en Venadillo. Por tanto, don César padre de Carlos decide regresar a la ciudad de Ibagué con su familia y dar inicio a una nueva etapa de su vida en el campo. Las condiciones de orden público no son las mejores para poseer una vida tranquila y que les permitiera nuevamente estar allí en familia. Frente a esta realidad, doña Josefina, Carlos y una de sus hermanas, deciden desplazarse para Neiva en el año de 1934.

Fue una decisión apresurada, pero de ella dependía el futuro y la existencia de estos tres miembros de la familia Falla Molano. Se establecieron en el barrio Altico

de la ciudad de Neiva y luego encontraron algunas posibilidades de trabajo para el sustento de su vida familiar.

Luego de su salida de la finca, el resto de los hermanos y hermanas se establecieron en Bogotá y otros municipios del Tolima. La familia estaba compuesta por ocho hermanos. Tres mujeres, se recuerda a Celia; contrajo nupcias desde temprana edad y actualmente parece residir en Chicoral Tolima, otra de ellas murió al lado de su madre. Benjamín, quien actualmente vive en la ciudad de Bogotá. Hubo un distanciamiento entre ellos por múltiples factores familiares; y hoy se conoce del deceso de José Antonio, Julio César, Roberto, Aura y Mamaina.

Ninguno de sus hermanos alcanzó título profesional. Roberto fue la persona que más avanzó en formación académica, trabajaba desde la administración pública y ocupó cargos de reconocimiento institucional. Tiempo después se radicó en Bogotá, adquirió su pensión y logró establecer un negocio propio. Sobre el paso del tiempo por razones desconocidas fue asesinado.

6.3.3 El inicio de experiencias empresariales

Habían transcurrido veintiséis años en la vida de Carlos Falla Molano cuando tuvo la oportunidad de vivir el primer momento empresarial. A partir de allí se conjugan diversas situaciones en su existir, que promueven miradas, perspectivas, sueños e ilusiones, para dar inicio a momentos empresariales.

Una de las primeras preocupaciones que se generaba en la familia y más aún a Carlos su madre y hermana, era el sustento económico en adelante. Don César, padre de Carlos, antes de despedir a su familia que viajaba hacia a Neiva, encuentra la necesidad de entregar un capital para que pudieran sortear un futuro esperado. Es así como Carlos decide emplear parte de ese capital en la primera iniciativa de negocio.

6.3.4 El taller, una cercanía con el transporte

Una de las primeras apuestas en la vida económica y empresarial de Carlos Falla Molano, guarda relación con un taller de mecánica. Transcurría la década de los años 30 cuando la cercanía con el arte y la técnica de los automóviles lo llevan a dar inicios a su primer negocio. Sin embargo, pudo ser el vínculo con uno de sus abuelos que ya estaba en la ciudad Neiva y que como negocio propio poseía una heladería. Con él, Carlos tuvo una gran empatía, quizá también influyó para visionar unidades productivas.

Esta primera iniciativa fue realidad gracias a los primeros ahorros que poseía años antes de su llegada a Neiva. Su padre le había proporcionado una cantidad suficiente para garantizar su sustento por un largo tiempo. Allí encontró la capacidad de racionalizar los recursos y aprendió a conocer el negocio de la mecánica y su relación con los automóviles y la actividad del transporte.

El taller no permaneció abierto mucho tiempo dada las circunstancias acontecidas por un accidente en el lugar de trabajo. Las múltiples actividades que realizaban allí y el número de vehículos, suponían tener en el taller materiales de alta combustión; es así como en el año de 1935 se generó un incendio en altas horas de la noche sin poder recurrir a salvar los elementos de trabajo que allí disponían, lo cual indicó a Carlos, empezar con otras apuestas en su vida dentro del sector del transporte.

6.3.5 De lleno en la actividad

Una de las primeras empresas de transporte que Carlos llegó a conformar fue Transportes Ibagón, que tenía asiento alrededor de la galería y su ruta de viaje en la zona sur del Departamento del Huila. En ella pudo establecer algunos avances en la actividad. Elaboró una estructura de negocio que permitiera el desarrollo de varias líneas de transporte; siendo así un referente inicial para la inclusión de nuevos socios.

Luego en el año de 1938, Transportes Ibagón da un vuelco de razón social. La llegada de nuevos propietarios de vehículos y dado el crecimiento de la actividad, afianza una nueva organización. Ella se expresa bajo el nombre de Transfederal. Uno de los socios reconocidos en esta etapa fue Alberto Suárez; oriundo de Gigante, municipio de donde también provenían los padres de Carlos Falla. Suárez, se convertirá en uno de los pioneros de la actividad empresarial en la ciudad de Neiva vinculándose con el transporte aéreo y otras actividades. Con el transcurrir del tiempo, Suárez y Falla Molano, tejerán una red de apoyo para el desarrollo empresarial.

Seria en 1942 cuando Carlos Falla y Alberto Suárez trascienden de Transfederal a Cootranshuila, empresa de transporte vigente y de gran arraigo en el departamento. Años después participan en la creación de Transnorte y luego Trasnoreste; desarrollando las rutas hacia los Municipios de Baraya y Tello.

Entre 1940 y 1942, la gestión que realizó Carlos Falla fue fusionar las cooperativas de transporte. Primero fue transportes Ibagón con Transfederal y luego Transfederal a Cootranshuila⁸⁸. Así mismo, Carlos gerenció Transoreste durante muchos años hasta que se fusionó con Coomotor en el año de 1966.

De ésta última fusión se tiene que en 1940 los transportadores del municipio de Baraya, encabezados por Florentino Calderón Córdoba y los hermanos Camilo y Rufino Macías, nativos de la población del Hobo, tomaron la decisión de fundar la primera empresa de transportes del norte del Huila, denominada Flota Baraya. Contaban para ello con tres carros mixto, marca Ford, modelo 40 y una berlina. En

⁸⁸ Tales afirmaciones son expuestas a partir de la información suministrada por Jairo Falla Molano. Uno de los familiares más cercanos de Carlos Falla y quien estuvo a su lado, durante largos años en los diferentes momentos como actor del transporte. No obstante y con base en las evidencias encontradas en la academia huilense de Historia y en archivos de cámara y comercio, es confuso concretar la evolución de la empresa de transporte Cootranshuila, dado que existen un sin número de empresas que tienen origen desde los primeros años en la década de los cuarenta

1942, Flota Baraya cambió de razón social por Transnorte Ltda, nombre con el que duró muy poco, ya que en el departamento de Boyacá, también existía otra empresa de transporte con la misma razón social y en efecto el Ministerio de Economía y luego del Transporte, obligó el cambio de nombre y en consecuencia se fundó Transnoreste, con la asesoría de Carlos Falla Molano.

En 1948 se produjo el asesinato del gerente de Transnoreste y presidente del Concejo Municipal de Baraya, Calderón Córdoba. Ante la muerte de éste se designó como gerente a Falla Molano, quien congregó a todos los transportadores de Baraya y Tello. El parque automotor de Transnoreste en 1950 lo conformaban 15 buses escalera, de color rojo; cuatro berlinas y cuatro camiones de carga.

Es de anotar, que Transnoreste a través de su gerente Falla Molano, en las negociaciones con el representante de Coomotor, Francisco Javier González Rojas, trató de absorber a ésta, pero finalmente la compañía del norte del departamento depuso sus aspiraciones y se fusionó con la capitalina el 1° de Enero de 1966. Transnoreste en el momento de su fusión con Coomotor disponía de ocho buses cerrados, 12 buses escalera y algunos camiones. En la práctica Transnoreste y Nepalvila impulsaron definitivamente a Coomotor para incursionar en el servicio intermunicipal en el Huila.

Cuando se fusionó Transnoreste con Coomotor, Carlos Falla, ya estaba como directivo de Coomotor. Tenía inversiones en las dos empresas. También fusionaron a Nepalmiva que dirigía su ruta hacia Palermo y la vereda Ospina Pérez. En aquel entonces la estaba gerenciando Ramón Andrade.

Figura ***. Reunión de directivos del transporte

Imagen 25. Carlos Falla en reunión social



Fuente: Archivo personal de Armando Cuellar Arteaga actual gerente de Coomotor

6.3.6 Los primeros automóviles

Los primeros carros que poseía Trasnoreste eran de los antiguos socios de las rutas de Baraya y Tello, municipios ubicados en la zona norte del Huila. Fueron 4 o 5 buses importados con estructura cerrada. Un Pargo, un Forest y un Mercuri. Fue un suceso muy novedoso entre el 59 y el 60, ya que en esos años solo se conocía sino el mixto o bus escalera. Transfederal ubicó en la ciudad de Neiva en el año 1956 tres buses cerrados. Estos viajaban para San Agustín y los llamaban los pulman

6.3.7 Los aportes de Falla Molano a Coomotor

La actividad del transporte en el Departamento del Huila ha contado con diversas etapas y actores. Para el caso de Carlos Falla, es indudable la visión que tuvo para darle aliento a la conformación de las primeras empresas de transporte a

mediados de los años 30. También impulsó la asociación cooperativa como figura legal para el desarrollo empresarial.

En el caso de Coomotor, propició el ingreso de la empresa al servicio intermunicipal. Las fusiones promovidas con las restantes empresas de la localidad permitieron la consolidación de esta actividad. Construyó la estación de gasolina ubicada en la vía al sur, gestionó la documentación para la entrada del servicio a Florencia y un sin número de aportes que permitieron la permanencia de la empresa⁸⁹.

Luego de estas realizaciones la actividad del transporte tuvo una dinámica empresarial un poco diferente. Se acogieron algunas estrategias que desembocaron en la fusión de varias cooperativas y sociedades en unas pocas. Sin llegar a generar mayores desniveles ni traumatismo entre una u otra empresa, los alcances permitieron que el transporte después de los años 60, se desarrollara bajo la lógica de la asociatividad antes que la competencia. La gerencia de Carlos Falla en coomotor, llegó hasta 1968, fecha en la que asume la dirección de la empresa Ananías Sastoque Gutierrez.

6.3.8 Los años 70

Luego de las gestiones realizadas en la empresa de transporte Coomotor y conforme a sus acciones y demás vehículos que poseía en el sector, Carlos Falla da inicio a otra etapa de su vida. A pesar que se desliga de la dirección administrativa, sigue en función de asesoría y diseña un acompañamiento, no solo a Coomotor, sino, a otras empresas del sector.

Carlos Falla vende algunos vehículos que tenía al servicio y entre ellos un bus que manejaba su sobrino Jairo Falla Molano. Adquirió una “Chevy” para servicio urbano, compró bienes raíces en el barrio jardín y en la calle 12 entre carrera 5 y

⁸⁹ Revisar de igual forma en el presente documento el acápite sobre el desarrollo de Coomotor.

6. Unos de sus lugares de residencia estaba ubicado entre calle 5 y 6 con carrera segunda y a la vez funcionaba Transnorte; predio donde actualmente se encuentra el supermercado San Pedro Plaza. En la misma calle tenía operaciones administrativas Transfederal, Nepalmira y Flota Magdalena.

De igual forma eran de su propiedad algunas casas de la carrera segunda y la carrera 4. También se conocía de la existencia de otros predios ubicados en el hoy barrio Altico. El último bien que transó fue una casa ubicada en el barrio Jardín al oriente de la ciudad de Neiva. Promovió la apertura de un hotel en compañía de Gustavo Molano; el que llamó Hotel La Palma.

Sostuvo algunas dificultades y diferencias con directivos entrantes de Coomotor:

“En ocasiones y después de salir de la gerencia de coomotor tuvo problemas con don Julio, ...aquí a la casa venían los socios Pedro Castañeda, Francisco González, Fernando Ramírez, Fermín Mosquera..., venían a contarles de las incomodidades que tenía, y Carlos era una de las pocas personas, que en las asambleas tenía la capacidad de pararse en frente del contador y el gerente y le desbaratarle los balances...y como decía él, debe de haber y no hay..., y desde allí tuvo problemas con Julio García, incluso don julio me llamaba a decirme que le dijera a Carlitos que se estuviera en la casa tranquilo”⁹⁰.

Entre los años de 1978 y 1980, Carlos Falla enfrenta situaciones desmotivantes. Julio César García Ingresa a Martín Pujana Angoitía como directivo de Coomotor y desliga a Carlos como asociado. Luego vende el último bus urbano (63) de su propiedad. Ese tipo de situación también permitió que se acongojara y su deceso fuese más rápido.

Los primeros socios que tuvo Falla Molano fueron Efraín Fierro, Miguel Tamayo, Bernardino Gonzales de Baraya, Arturo Mosquera Peña de Tello. Estos tenían acciones y buses tanto en Noreste como en Coomotor.

⁹⁰ Entrevista al sobrino de Carlos Falla, llamado Jairo Falla Molano. Neiva, noviembre 12 de 2011.

Imagen 26. Carlos Falla Molano en la gerencia de Coomotor.



Fuente: archivo personal Armando Cuellar Arteaga actual gerente de coomotor

La etapa más importante de Carlos Falla fue desde el 64 al 68 donde fusionó a Trasnordeste, Nepalmira y Coomotor, realizaciones que les fueron reconocidas y muy importantes para Coomotor. No obstante, después en los años 70, los gerentes y directivos que llegaron a la empresa, no tuvieron mayor acogida a sus ideales cooperativos:

“Carlos no estaba de acuerdo con esos gerentes que entraron después de él, que a los amigos de ellos solo con la cédula les hacían el préstamo y les entregaban un bus, y cuando había gente haciendo cola de tiempo atrás para el préstamo...Carlitos no estaba de acuerdo con eso, con los privilegios solo para algunos”⁹¹.

⁹¹ Ibíd.

6.3.9 Su personalidad y vida familiar

Desde su llegada a Neiva estuvo algunos años bajo la compañía de su madre y una de sus hermanas. Fue muy independiente desde los años 60 e inició su vida con los negocios al lado de su abuelo. Su madre parte de Neiva en el año de 1971; esta residía en el barrio Altico en una de sus propiedades. Finalmente se radicó en Ibagué.

Su hermana Celia, con quien logró radicarse en la ciudad, fue la persona quien lo acompañó y le colaboró en los negocios. Era quien le elaboraba la contabilidad del taller, organizaba lo más necesario para el buen funcionamiento de su empresa. Además junto con su madre compartían algunas visiones respecto a lo que pensaban realizar en el sector transporte y en la cual tuvo un apoyo económico en los primeros años que estuvieron en Neiva.

A pesar de sus múltiples ocupaciones asesorando una y otra empresa de transporte, era muy organizado con sus negocios. “Sabía lo que hacía, como lo hacía y para que lo hacía. Le gustaba leer mucho, tenía muchos libros de todo tipo; era muy actualizado con lo sucedido en los negocios del transporte, de lo acontecido en su contexto político y económico. De allí que sus amigos y cercanos lo catalogaran como *Carlitos el intelectual*”⁹²

Era muy calculador con los temas relacionados del transporte. “*le sacaba las cuentas a todo, desde un tornillo a la cosa más complicada. Sabía cuánto duraban unas llantas en una carretera destapada y en una pavimentada*”⁹³. Su rigurosidad para racionalizar recursos y la capacidad de analizar situaciones y tomar decisiones, generaban mayor credibilidad en Carlos, un hombre muy transparente.

Fue hombre de pocas experiencias en relaciones afectivas. Solo se conocía de la existencia de Isabel; una novia que tuvo en los primeros años de arribo a Neiva,

⁹² Ibid.

⁹³ Ibid.

pero nunca se pudo evidenciar a un Carlos Falla en la faceta de esposo, padre y mucho menos abuelo. Era de espíritu alegre y gustaba bastante del licor, recuerda su sobrino: *“con Carlos andábamos mucho, yo casi siempre lo acompañaba cuando estaba tomando...incluso fue él que me enseñó a tomar.”*⁹⁴

No avanzó mucho en formación académica, no culminó los estudios de bachillerato. Una de sus frases más frecuentes era *“carajo yo no hice sino hasta segundo de bachillerato y a un muchacho de estos lo vuelvo ropita de trabajo...a estos muchachos ya no les enseñan nada”*. A pesar de no ser contador, sabía perfectamente interpretar los estados financieros y la composición del balance general y el estado de pérdidas y ganancias de cualquier sociedad.

En su vida social tenía muy buenas relaciones con Fernando Ramírez y Fermín Mosquera. Fueron dos personas que lo estimaron mucho ya que fue un asesor importante en la empresa de transporte Corautos. Fue junto a Coomotor y esta empresa, las que dieron inicio el servicio de transporte urbano en los años 60.

Fueron un poco más de 30 años de actividad y aporte al sector del transporte. En visionar el servicio urbano, el comprender que era importante la asociatividad desde la economía solidaria y los principios cooperativos, el desarrollo de nuevas rutas hacia el norte y el sur del Departamento, lo colocaron como una persona que arrojó grandes resultados en cada una de las empresas que estuvo. Compartió con personajes importantes como Alberto Suárez, Tiberio Ortiz, Ramón Andrade, Fernando Ramírez y Fermín Mosquera. Su deceso en 1982, fue recordado manifestando que había muerto “Carlitos el intelectual”.

⁹⁴ Ibíd.

7. CONCLUSIONES

El ambiente de finales del siglo XIX y aún avanzadas décadas del XX, presentaba un sinnúmero de barreras para el desarrollo del espíritu de empresa en Neiva. El poco desarrollo de las vías de comunicación, el bajo calado para el tránsito de vapores por el río Magdalena, así como la tardía incorporación del tren; sumado al reducido número de pobladores y al fuerte discurso promulgado desde la iglesia católica en procura de la formación de un hombre laborioso, honrado y en la espera de una gracia divina, hicieron que la generación de riqueza fuera una apuesta para un grupo poblacional reducido.

Sin embargo, a partir de los años 30 se advierten factores ligados a un proceso modernizador de las comunicaciones y la incorporación de la tecnología; con lo que se abre paso al crecimiento poblacional que tendrá su mayor expresión en la década del 60. La presencia del cultivo comercial del arroz y los procesos agroindustriales, así como el empleo del tren y los automotores, impactarán no sólo el aspecto económico, sino sobre todo el cultural.

La técnica manifestada en la incorporación de los vehículos de transporte terrestre, el molino para el procesamiento del arroz y la trilla, sumados al crecimiento poblacional y el desarrollo de la economía a través de la agricultura comercial de corte capitalista; son los factores que se conjugan en el entorno y que se asocian a la formación de la actividad del transporte terrestre. Algunos de estos elementos habían sido ya evidenciados por Sombart y calificados como propulsores de la actividad empresarial⁹⁵.

En cuanto a los sujetos vinculados a la formación de la actividad empresarial se advierte que se concentran en el género masculino. Así mismo, son de procedencia discreta en el sentido de no observar una tradición en la formación de

⁹⁵ SOMBART, Werner. El burgués: contribución a la historia espiritual del hombre económico moderno. Madrid, Alianza Editorial S.A. 1977. 48

unidades empresariales. Antes, se observa un proceso de conversión de capital pecuario. Es decir, la técnica estimula la integración de excedentes o acumulaciones previas de actividades que en ocasiones han sido calificadas como retardatarias del desarrollo social y económico, tal como el caso de la hacienda y la actividad pastoril.

Lo que llama la atención es que el proceso de conformación de empresas de la actividad del transporte concitó a lugareños que vislumbraron la oportunidad de no sólo lograr acumulación de capital, sino social. Lo novedoso del negocio implicó el ascenso de una clase social reconocida por las tradicionales formas de realización económica.

Carlos Falla Molano no se escapa a las citadas conclusiones. El capital económico con el que llega a Neiva es diversificado, proviene de la propiedad que su familia poseía en Venadillo, Tolima. A diferencia de una mayor parte de actores, posee unas experiencias previas en regiones de mayor desarrollo o vínculos con centros poblados de amplia cobertura.

La red de relaciones que establecen los agentes posibilita la conformación de capitales para la expresión de unidades económicas de mayor envergadura. Bien sea mediante la figura solidaria o la de empresa privada.

En los sujetos vinculados a la formación de la actividad del transporte terrestre encontramos la expresión del riesgo y la oportunidad en condiciones de incertidumbre, elementos, todos propuestos desde la teoría del empresario. Sin embargo, frente al sujeto empresario innovador, enunciado por Schumpeter, nos surgen cuestionamientos en el sentido de si la actividad del transporte constituye una innovación y conlleva a un desequilibrio.

Es bien cierto que el relato nos transmite la sensación de estar frente a un nuevo producto para la localidad, por tanto se configura un nuevo mercado. Al parecer, se alteró el ritmo de la vida, los tiempos, la noción de movilidad y espacio público, así como el de propiedad.

Pues bien, a nuestro juicio, lo que apreciamos en esta etapa de la vida económica de la ciudad de Neiva es la incorporación de nuevas formas de producción y acumulación a partir del uso de la técnica. El molino para la trilla, el transporte urbano automotor, la energía eléctrica, la fumigación y transporte aéreo, entre otras, posibilitaron nuevos productos, nuevos mercados. Indiscutiblemente, se alteró el ritmo de lo existente, tanto en el ámbito económico como el sociocultural. No obstante, la técnica del transporte, el servicio como producto y el mercado como tal para éste producto no es nada novedoso en el contexto nacional.

Antes que desarrollo económico, en el sentido Schumpeteriano, la dinámica generada nos induce a catalogar la situación como un “aumento de los medios de producción” con el consecuente crecimiento económico, algo muy distante a las consideraciones propuestas por Schumpeter para el empresario innovador.

Para el caso de los sujetos que fomentaron la actividad del transporte terrestre en el Huila, apreciamos un vínculo directo con la gestión, por lo que se asemejan a negocios tradicionales autogestionados que se originan más por la incorporación o adaptación de tecnología que por procesos de innovación.

8. BIBLIOGRAFÍA

ALVEAR, Sanín José. Historia del transporte y la infraestructura en Colombia Desarrollo. Ministerio de transporte 2008.Pag 153

ARROYO, Jairo Henry. Historia de las prácticas empresariales en el Valle del Cauca. Cali 1900-1940. Programa Editorial Universidad del Valle. 2006.

Boletín Municipal de Estadística. Neiva 1939. p.93.

Bronfenbrenner, M.: A Reformulation of Naive Profit Theory Southern Economic Journal, Vol. 26, No. 4 (Apr., 1960), pp. 300-309.
<http://www.jstor.org/stable/1054904>

CARR, EH. ¿Qué es la historia? Citado por RODRÍGUEZ BECERRA Manuel. I. Pág. 29

Contraloría del Departamento del Huila. Apuntes Monográficos y Estadísticos del Huila.1936. p 38

Contraloría General de la República. Bogotá 1944. Pág. 40 – 41

Charry, Gabino. Frutos de mi Tierra, Imprenta Departamental Neiva, 1992. Reimpresión 1985 p. 120

DAVILA L. GUEVARA, Empresa e Historia en América Latina. Universidad de los Andes. 1998. Pág. 116

DAVILA. El empresario Colombiano. Una perspectiva histórica. Universidad Javeriana, 1995.

DÁVILA L. DE GUEVARA, historia empresarial de Colombia, estudios, problemas y perspectivas. Bogotá: Universidad de Los Andes.1991. p. 23.

DE NICHOLAS, Rocío. Serendipia en espíritu emprendedor. Estudios de organización 2009; 30; 735. <http://oss.sagepub.com/cgi/content/abstract/30/7/735>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Anuario General de Estadística de Colombia 1955. Pág. 421

DIAS Joilson y McDERMOTT John. Institutions, education, and development: The role of entrepreneurs. Journal of Development Economics, volume 80, Issue 2,

august 2006, pages 299-328.
http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VBV-4H2PJVF-

Ducuara Manrique Alberto, Manrique medina Alfonso. Dimensión histórica de la agroindustria arrocera, *“una reflexión empresarial para el Huila 1930 - 1990”*. Grupo de investigación PYMES, Universidad Surcolombiana 2007. Pág. 125

MARTIN ACEÑA, La historia de la empresa en España. Cátedra Corona. Universidad de los Andes. Bogotá 2002, p.11.

MOLINA LONDOÑO, Luís Fernando. Francisco Montoya Zapata. Familia, política y negocios en Colombia 1800-1860. Trabajo de investigación para optar al título de Maestría en Historia. Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, Facultad de Ciencias Humanas. Bogotá. 2002. p. 1-13.

Notaría Primera de Bogotá, escritura 2945 diciembre 13 de 1924.

OSORIO VALENZUELA, Ananías. Empresas y vías de transporte. Historia general del Huila, tomo III. 1996 Pág. 217.

ORDOÑEZ, Luis Aurelio. Industria y empresarios pioneros Cali 1910-1945. Facultad de Ciencias de la Administración, Universidad del Valle. 1995.

OSPINA Vásquez, Luís. Industria y Protección en Colombia 1810-1930. Medellín. 1955.

PAULSON Anna, TOWNSEND, Robert y KARAIVANOV, Alexander. Distinguishing Limited Liability from Moral Hazard in a Model of Entrepreneurship. Journal of Political Economy, 2006, vol. 114, no. 1.
<http://ideas.repec.org/a/ucp/jpolec/v114y2006i1p100-144.html>

Periódico el Símbolo N° 104. Agosto 5 de 1916. p.2

QUINTERO Alexander y TRILLERAS Alvaro. Coomotor, medio siglo impulsando el desarrollo de Colombia. p.27. Documento corporativo. 2011.

QUINTERO BONILLA, Alexander. CENTENO TAPIERO, Rolando. Hacendados, Negociantes y Comerciantes de Neiva a finales del siglo XIX. Editorial Universidad Surcolombiana. 2007

RODRIGUEZ, Becerra Manuel, Anotaciones de la historia del desarrollo empresarial como campo de investigación de las facultades de administración, en cuadernos de administración No 11: Universidad del Valle Pág. 16

TOVAR ZAMBRANO, Bernardo. La economía Huilense entre la tradición y la modernidad (1900-1960), en: Historia general del Huila. Neiva Academia Huilense de Historia, 1996. v. 3, p.207-214.

TRILLERAS ROA, Álvaro. La rebelión de los taxistas, la historia de Coomotor. 2004.

Torres Villanueva, Eugenio (1997): Funciones empresariales y desarrollo económico, en López García y Valdaliso. Pag 53.

VALDALISO JESUS MARIA y LOPEZ SANTIAGO. Historia económica de la empresa. Editorial Crítica, nuevos instrumentos universitarios. Madrid. 2008.

VELILLA, Moreno Pilar. Desafiar la geografía, una historia del transporte en Colombia. Fondo editorial museo de Antioquia 2002. Pág. 15