

LAND TRANSPORT COMPANIES AND COMPLEMENTARY BUSINESSES IN SINCELEJO,
1950 – 1970**Autor(es):**Aylin Patricia Pertuz Martínez¹John Arturo Buelvas Parra²Álvaro Enrique Santamaría Escobar³**RESUMEN**

Este artículo tiene como finalidad interpretar el desarrollo de las empresas de transportes y empresas de negocios complementarios en la ciudad de Sincelejo entre los años de 1950 a 1970. La investigación fue de enfoque cualitativo, de tipo descriptivo y de diseño documental. Las fuentes fueron primarias. La unidad de análisis fueron las empresas del sector transporte y sus negocios relacionados; la unidad metodológica correspondió a los protocolos notariales de la ciudad de Sincelejo. En los años cincuenta y sesenta la ciudad de Sincelejo contó con un grupo de empresas que facilitó el transporte de pasajeros al interior de la ciudad como con pueblos circunvecinos, así como de carga. Fueron pocas las empresas que superaron un capital inicial de \$120.000. En algunos casos, el negocio del transporte estaba unido a una actividad económica principal por parte de la sociedad. Generalmente se conformaban para un periodo de tiempo no superior a diez años. Característica del sector fue la asociación entre personas para la constitución de sociedades.

Palabras clave: empresas de transporte, sociedades, empresarios, Sincelejo.

ABSTRACT

The purpose of this article is to interpret the development of transport companies and complementary business companies in the city of Sincelejo between the years of 1950 and 1970. The research was of a qualitative approach, descriptive and documentary design. The sources were primary. The unit of analysis was the companies of the transport sector and its related businesses; the methodological unit corresponded to the notarial protocols of the city of Sincelejo. In the fifties and sixties, the city of Sincelejo had a group of companies that facilitated the transport of passengers within the city and with neighboring towns, as well as cargo. Few companies exceeded an initial capital of \$120,000. In some cases, the transport business was linked to a main economic activity on the part of the company. Generally they were formed for a period of time not exceeding ten years. Characteristic of the sector was the association between people for the constitution of companies.

Keywords: transport companies, Sincelejo, companies, businessmen.

¹ Doctora en Ciencias Sociales. Universidad de Sucre, Colombia. Correo electrónico: aylin.pertuz@unisucra.edu.co Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-2414-336X>

² Administrador de Empresas y Abogado. Especialista en finanzas, Mg. En Gestión de Organizaciones. Dr. En Ciencias Sociales mención Gerencia. Docente de Planta de la Universidad de Sucre. Correo: john.buelvas@unisucra.edu.co Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-1894-3712>

³ Doctor en Ciencias Sociales. Universidad de Sucre, Colombia. Correo electrónico: alvaro.santamaria@unisucra.edu.co. <https://orcid.org/0000-0002-7710-5973>

INTRODUCCIÓN

Esta Esta investigación expone el desarrollo de las empresas de transporte y negocios relacionados en la ciudad de Sincelejo (Colombia) en las décadas del cincuenta y sesenta del siglo XX. El objetivo general es interpretar la historia empresarial de las empresas de transportes y de negocios complementarios en la ciudad de Sincelejo en el periodo señalado. Los objetivos específicos son: identificar los negocios del sector transporte terrestre en la ciudad de Sincelejo y su desarrollo en el periodo; identificar a los empresarios del sector; describir la conformación de las sociedades y su capital.

La historia empresarial persigue, mediante los recursos con los que se cuente, reconstruir los sucesos empresariales que se hayan dado en el transcurso del tiempo. Se investiga los acontecimientos empresariales porque dichos sucesos están integrados a una sociedad, y son investigados en cuanto al tiempo, porque al ser hechos sociales transcurren, cambian, se movilizan, perseveran y se mantienen. (Roncancio, 2016). Para Dávila (1992, p.10) “la historia empresarial es aquella disciplina que explora el pasado del actuar empresarial, es decir, es evolución de las empresas y empresarios, centrándose en temáticas como el poder, el empresario como conformante de la élite empresarial, su relación con facciones de la burguesía, su papel en el país político y económico, y, en general, el papel del empresario como actor económico del país o región”.

La historia empresarial se dedica al estudio de los sucesos empresariales en el tiempo. Del empresariado pueden estudiarse los procesos económicos y sociales que se relacionan con los orígenes, la estructura de un sector; las estrategias, la evolución, el desempeño; los empresarios, los grupos económicos; los gremios empresariales, entre otros. (Roncancio, 2016)

La empresa se concibe como una entidad que tiene la finalidad de poner en marcha una actividad económica de manera organizada, para lo cual cuenta con un grupo de personas que realizan un trabajo con base en su cualificación, todo ello para lograr utilidades (Andrade (1997), como se citó en Julio (2020). Dentro de sus decisiones la RAE (2023), la definen como un “unidad de organización dedicada a actividades industriales, mercantiles o de prestación de servicios, con fines lucrativos”.

Un sector empresarial lo constituyen las empresas de transporte, entendiéndose el transporte como la movilización de personas y productos. El transporte de personas se denomina transporte de pasajeros y el de productos se denomina de carga. El transporte urbano se refiere a los desplazamientos de las personas y de los productos al interior de una ciudad (Kruger, 1993; Ferraz y Torres, 2001; Rojas, 2005, como se citó en Dangong, Francois, Monteoliva, Rojas, 2011). El transporte urbano se clasifica de tres formas: el privado o individual en el que los desplazamientos se realizan en un vehículo particular; el público, colectivo o masivo, el que se presenta un desplazamiento en forma simultánea de grandes volúmenes de pasajeros por distintos corredores de alta demanda; y el semipúblico, en el que los desplazamientos se realizan en vehículos de carácter intermedio entre los dos anteriores, caso típico son las van. (Kruger, 1993; Ferraz y Torres, 2001; Rojas, 2005, como se citó en Dangong, Francois, Monteoliva, Rojas, 2011). Según el Ministerio del Transporte (2005) el transporte intermunicipal de pasajeros es el transporte por carretera que es ofrecido en condiciones de “libertad de acceso, calidad y seguridad de los pasajeros sujeto a una contraprestación económica” (p.31). En el país, puede ser llevado por una empresa de transporte o por empresas propietarias de vehículos que requieren estar vinculadas a una empresa de transporte para ofrecer el servicio.

Respecto a las sociedades, la sociedad comercial es una de las modalidades de lo que se denomina “derecho de asociación” que está consagrado en la Constitución Política de Colombia de 1991. Una sociedad comercial posee tres elementos: un acuerdo de voluntades en el que unas personas se obligan a seguir un estatuto; presentan cierta permanencia; un objetivo común relacionado con el lucro para los asociados. (Velázquez (2004) como se citó en Espinosa (2009). Las sociedades pueden clasificarse según distintos criterios. De acuerdo con la tipificación del Código de Comercio, las formas societarias comunes son: sociedad colectiva, sociedad en comandita, sociedad de responsabilidad limitada, sociedad anónima. (Espinosa, 2009)

En la sociedad colectiva, los socios deben ser como mínimo dos, responden frente a terceros de manera solidaria, subsidiaria e ilimitada por las obligaciones que ha contraído la sociedad, el capital se conforma con los aportes de los socios el cual se divide en partes de interés; la razón social utiliza los términos de “hermanos”, “hijos”, “y compañía”. La sociedad en comandita puede ser simple o por acciones; existen dos clases de socios que

son los socios gestores y los socios comanditarios; la razón social utiliza los términos sociedad en comandita – S en C -, o sociedad en comandita por acciones - SCA -; la sociedad en comandita por acciones requiere de cinco accionistas para su constitución y funcionamiento. En la sociedad limitada la responsabilidad de los socios está limitada al monto de lo aportado; el número máximo de socios es de veinticinco; en la razón social debe figurar la expresión “Limitada” o “Ltda”. La sociedad anónima no puede funcionar con menos de cinco accionistas; la responsabilidad de los accionistas se ajusta al monto de sus aportes; en la razón social debe especificarse el término “sociedad anónima” o “S.A”. (Espinosa, 2009)

El concepto de empresario proviene desde el siglo XVIII. En este siglo Cantillón (1996) diferenciaba al empresario capitalista del emprendedor. El empresario es el que tiene como soporte su capital y es el propietario, fabricante o comerciante, mientras que el emprendedor es quien trabaja solo o depende de su propio trabajo. Por su parte, el empresario, es para Schumpeter (1996) como se citó en Gaviria (2006) aquel que introduce en el mercado diferencias fundamentales que pueden expresarse en: nuevos productos, nuevos métodos de producción, nuevos mercados, nuevas materias primas, nuevos tipos de organización. También se concibe como el agente que descubre y explota las oportunidades que permiten el tránsito desde el “desequilibrio hasta el equilibrio” (Hayek (1937) como se citó en Primo y Turizo (2016).

METODOLOGÍA.

La investigación fue cualitativa. El enfoque cualitativo se “centra en la comprensión de una realidad considerada desde sus aspectos particulares como fruto de un proceso histórico de construcción y a vista a partir de la lógica y el sentir de sus protagonistas” (Quintana, 2006). El tipo de investigación fue descriptivo, considerada como aquella que tiene el objetivo de obtener la precisión y caracterización de un evento de estudio en un contexto especial (Hurtado, 2012). El diseño fue documental. Este es aquel en el que el investigador utiliza documentos diversos como fuente para la recolección de los datos, de tal manera que le permita responder el interrogante de investigación (Hurtado, 2012). Las fuentes fueron primarias y correspondieron a los protocolos de la Notaria primera y Notaría Segunda de Sincelejo.

DESARROLLO

Las Empresas De Transporte Terrestre De Pasajeros

El Departamento de Sucre fue creado en el año 1966 y la ciudad de Sincelejo se convirtió en su capital. Con anterioridad, la región pertenecía al Departamento de Bolívar, igual que el actual departamento de Córdoba. Para el año 1964, lo que hoy es el departamento, contaba con 312.588 habitantes (Censos Nacionales de Población, como se citó en Murad, 2003). Las actividades empresariales que impulsaron el desarrollo económico en la década del cincuenta y sesenta del siglo XX lo constituyeron la ganadería y el comercio. En el sector comercio se destacaron sociedades y empresarios particulares en distintas ramas y en el sector servicios desarrollaron su actividad empresarial sociedades y negocios en el campo de la educación, salud, talleres de reparación, entretenimiento, tipografía y el transporte. (Pertuz, 2015)

En el caso del sector transportes, una de las empresas fue la sociedad Transportes Chasoco Ltda, la cual se constituyó en 1951 por Jorge Chagüi, Jorge Anaya, Néstor Anaya y José Gómez. En 1958 se retiró de la sociedad Jorge Chagüi, quien retiró de su aporte, por valor de \$6.200, la suma de \$3.000 (mitad de un bus que aportó en compañía de Jorge Anaya). La sociedad continuó con dicho vehículo como aporte de Jorge Anaya. Así, el aporte de Chagüi quedó en \$3.200 y el de Jorge A. se elevó a \$6.000, según escritura 339 de 1958 de la Notaría Primera.

En 1959 se retiró de la sociedad Jorge Anaya Martínez a quien se le devolvió su aporte de \$6.000. Jorge Chagüi retiró la suma de \$3.000, quedando en la sociedad con un interés social de \$200. Como nuevo socio ingresó Dolly Vallejo de Gómez con un aporte de \$3.000. Jorge Gómez aumentó su capital hasta llevarlo a \$9.100. Néstor Anaya Villareal se retiró de la sociedad con una suma de \$100. Por lo tanto, el capital de la firma quedó así según escritura 414 de 1959 de la Notaría Primera.

Gómez Álzate	:	\$ 9.100
Dolly Vallejo	:	\$ 3.000
Jorge Chagüi	:	\$ 200

La sociedad Transportes González Ltda, se creó en 1955 por Nicanor González y Carmen M. de González. En 1959 se retiró de la sociedad Nicanor González, quien recibió en pago los tres buses que aportó, así como sus utilidades. Ingresó a la sociedad Amber González Márquez quien fue designado administrador. El capital quedó en \$10.000 y el término de existencia se amplió a cinco años más, como lo expresa la escritura 233 de 1959 de la Notaría Segunda.

En 1962 se retiró de la sociedad Amber M. González Márquez y entró nuevamente a la sociedad Nicanor González Tapia, quedando como gerente. Dos años después, se amplió el plazo de existencia hasta 1974, según escritura 362 de 1964 de la Notaría Segunda. Su capital era de \$140.000 y contaba con 3 buses, 2 camiones, un jeep. De acuerdo con la escritura 1.007 de 1964 de la Notaría Segunda. En 1966 se aumentó el capital a \$140.000, de los cuales Nicanor González aportó \$70.000 y Carmen Márquez \$70.000.

La empresa contaba con los siguientes elementos para sus operaciones:

Bienes de Transportes González	
Cantidad	Bienes
1	Bus modelo 54 con 43 puestos
1	Camión marca Ford, modelo 52
1	Camión modelo 56
1	Bus modelo 54 de 36 puestos
1	Jeep modelo 55
1	Escritorio, máquina de escribir, archivador metálico

Cuadro 1. Activos Transportes González.

Se designó como gerente a Nicanor González y en sus faltas podía ser remplazado por Carmen M. con las mismas facultades, de acuerdo con la escritura 423 de 1966 de la Notaría Segunda.

En 1959 se constituyó Transportes Damonarpa Ltda. por José Navarro, Miguel Dale, Sili Padilla y Emiro Montes, con la denominación inicial de Transportes Libertad Ltda. En 1959 elevaron el capital a \$16.000 y su duración se amplió hasta 1965, de acuerdo con la escritura 237 de la Notaría Segunda.

Posteriormente, Manuel Dale se retiró de la sociedad con su respectivo aporte de \$4.000 y sus utilidades, por tal razón, no continuó como administrador de la sociedad. Ingresó, entonces, Carina Padilla Gómez con un aporte de \$4.000 y se nombró como administrador por un año a Emiro Támara. Pero, en lo concerniente a la venta de vehículos, éste debía tener el consentimiento de los socios

según lo establecido en la escritura 273 de 1959 de la Notaría Segunda.

Transportes Torcoroma, se creó en 1957 con esta razón social por José Gómez Alzate y su esposa Dolly Vallejo, con cédula de Puerto Berrío. La empresa contaba con un Station Wagon marca International, modelo 1954 con capacidad para 13 pasajeros, un bus marca Ford, modelo 1952 con capacidad de 18 pasajeros y una caja para caudales de 30 arrobas. En 1957 aumentaron su capital a \$17.500, gracias a un nuevo aporte de José Gómez, según la escritura 63 de 1957 de la Notaría Segunda. En 1958 se retiró Dolly Vallejo, y en su remplazo ingresó Jorge Támara Contreras con un aporte de \$500, quedando el capital en \$10.000. Para la fecha la empresa sólo contaba con un bus, enseres y una caja de caudales. Para 1959 se retiró José Gómez Alzate, quien retiró su aporte de \$9.600, por lo cual la firma sólo quedó con \$500. Más tarde se retiró Jorge Támara y entró como nuevo socio Leonel Vallejo Castro, entregando \$5.000 (un bus de 25 pasajeros) y nuevamente la señora Dolly Vallejo con \$4.600 en efectivo. El término de la firma se estableció hasta 1966. La gerencia estuvo en manos de Leonel Vallejo, como lo establece la escritura 20 de 1962 de la Notaría Segunda.

La Sociedad Transportadora Expreso San Nicolás Limitada., fue una empresa conformada en 1964 por Leonel Vallejo y Manuel Dales Murillo para “explotar el ramo del transporte por carretera...; el establecimiento en forma directa o por cooperativa formada por los propietarios de vehículos y conductores afiliados en la empresa, mediante el pago de acciones para tal fin, de bomba de gasolina, estaciones para el lavado y el engrase de vehículos, almacenes de repuestos y representaciones...” con un capital de \$120.000, de los cuales Leonel Vallejo aportó \$100.000. En 1965 se retiró Leonel Vallejo y entró a la firma José Gómez Alzate con un capital de \$30.000 (2 buses de unos 53 pasajeros c/u). Manuel Dales contaba con 2 buses. El capital total fue de \$49.000, según escritura 734 de 1965 de la Notaría Segunda.

Leonel Vallejo también fue gerente de Transportes Torcoroma, como se anotó anteriormente.

En 1964 se fundó Expreso Sincelejo Ltda., por Antonio Valdelamar, Pedro Sierra, Armando Porras, Rodrigo Monterroza y Mario Lara, para dedicarse al transporte terrestre de pasajeros, carga y encomiendas, con un capital de \$63.000, representados en un camión Willys, un carro modelo 61, un automóvil y un camión Ford. Su tiempo de existencia se estableció en cinco años y como primer gerente se designó a Antonio Valdelamar. según

escritura 217 de 1964 de la Notaría Segunda. Posteriormente, ingresaron a la sociedad Rafael Sierra y Guido Buevas, y se retiraron Rodrigo Monterroza y Armando Porras, de acuerdo con la escritura 672 de 1964 de la Notaría Segunda.

Marco Tulio González C. & Cía. Ltda., se constituyó en 1964 por Marco González y Campo Elías Novoa, para “la explotación y venta de gasolina, aceites y repuestos automotores...”, con una duración de 10 años y un capital de \$70.000, según la escritura 269 de 1964 de la Notaría Primera.

En el año 1961 se creó la sociedad Zuluaga & Arrázola Ltda., por José María Zuluaga, mayor de 50 años, y Emiro Arrázola, para la compra y venta de abarrotes, víveres y licores, transporte terrestre, agencias, representaciones y distribución de mercancías en general, con un aporte de José Zuluaga por \$400.800,23. Emiro se constituyó en socio industrial.

El activo de la sociedad estaba conformado de la siguiente forma:

Mercancías en inventario: \$ 348.400
Muebles y enseres \$ 2.400
Vehículos (dos camiones) \$ 50.000

Emiro Arrázola tenía autonomía hasta contratos de \$100.000, cifras superiores requería de la autorización del socio capitalista. En cuanto a las utilidades, Emiro recibiría el 25% y no asumiría las pérdidas de la empresa, tampoco recibiría prestaciones sociales puesto que era socio y no empleado, de acuerdo a la escritura 357 de 1961 de la Notaría Segunda.

Al poco tiempo de duración esta sociedad se disolvió por mutuo acuerdo, culminando con un activo de \$467.680,81 y un pasivo de \$26.820,11. Las utilidades del negocio fueron de \$40.054,47. Don José tomó \$30.040,85, según escritura 666 de 1961 de la Notaría Segunda. La declaración de renta del año gravable de 1961 mostró la siguiente información del estado de los negocios:

Estado de resultados Zuluaga & Arrázola, 1961

Ventas brutas		\$2.504.503,05
(-) Costo de mercancías		2.495.206,84
Utilidades brutas		69.296,21
Otra venta bruta:		
Utilidad negocio del transporte		12.567,20
Total, venta bruta		81.863,41
Deducciones:		
Sueldos	19.094,00	
Intereses pagados	248,54	
Impuestos (distintos al		
De renta y Complementarios	1.414,70	
Arrendamiento local	7.500	
Otros jornales	780	
Prestaciones sociales		
Por liquidación del negocio	3.479,92	
Honorarios	500	
Gastos varios	8.521,78	
Total, de las deducciones		41.808,91
Renta líquida		40.054,47
Renta líquida gravable		40.054,47

Tabla 1. Estado de resultados de la sociedad Zuluaga & Arrázola en 1961

En 1962 Don José presentó denuncia contra su exsocio por retención indebida de la minuta de liquidación de la sociedad que ya pertenecía al archivo de la Notaría, según escritura 24 de 1962 de Notaría Segunda.

En 1964, el empresario José María Zuluaga inició su proceso de división de la sociedad conyugal, la cual registró los siguientes bienes:

Activo Bruto Social : \$3.658.477,00
Pasivo total : \$1.362.821,93

Le correspondió a José María Zuluaga la mitad de 19 propiedades entre casas, lotes y fincas; mercancías por \$68.887,79, vehículos, maquinaria (1 máquina de pilanza de arroz con su motor, 1 máquina limpiadora y clasificadora de arroz, 1 piladora de arroz por valor de \$68.263,64), acciones en el Banco del Comercio, Acerías Paz del Río, Banco de la Costa, Empresa de Energía Eléctrica de Sincelejo, Banco Popular, Banco Ganadero, Fábrica de Galletas Noel; semovientes, entre otros. Todo por valor de \$1.147.812,94.

Don José quedó obligado al pago del pasivo por \$1.362.821,93, entre los cuales estaban deudas a la familia, así como los proveedores Distribuidora Águila, S. A., Barbur Hermanos de Cartagena, Prada Hermanos, La Suprema, Inversiones Mancini, Feris & Cía., Licorera Colombiana, J. M. Sarabia e Hijos, Darío Sarmiento & Cía., Laboratorios Sahye, Zuluaga & Cía. Ltda., y Zuluaga & Roldan Ltda, de acuerdo con la escritura 522 de 1964 de la Notaría Primera. Como se evidencia, el transporte terrestre hizo parte del portafolio de esta empresa generando utilidades para la misma. El empresario poseía inversiones no sólo en la ciudad de

Sincelejo sino en empresas regionales y nacionales en el país.

La empresa Empresa Cooperativa Especializada de Transportes Torcoroma Ltda., fue una sociedad proveniente de la sociedad Transportes Torcoroma Ltda. En 1962 se retiró nuevamente Dolly Vallejo, quien recibió su aporte. José Gómez Alzate aportó a la sociedad \$40.584,27 derivado de las utilidades adquiridas por él en sus ejercicios comerciales en los años 1955 a 1961. Sus utilidades de 1961 comprendieron los beneficios recibidos por la sociedad Gasolinera San Nicolás que fue liquidada. Por lo tanto, el capital ingresado a la empresa por este socio fue de \$41.084,27, para un capital total de \$46.084,27. José Gómez se desempeñó como gerente, de acuerdo a la escritura 20 de 1962 de la Notaría Segunda. La existencia de la sociedad se prorrogó hasta 1970.

En 1962 afrontó algunas dificultades entre la gerencia y algunos conductores por el estilo autoritario del gerente de ese momento. (El Cenit, 1962)

En 1964 varios pequeños empresarios independientes del transporte compraron a José Gómez Alzate, Leonel Vallejo y Manuel Dales Murillo, su interés social. Dado que la sociedad no podía seguir funcionando bajo la figura de Responsabilidad Limitada, los compradores resolvieron en el año 1965 constituir una Cooperativa.

El Consejo Provisional de Administración se conformó de la siguiente manera:

Gerente principal:	Luis Fernando Redondo
Gerente Suplente:	Arturo Stanford
Auditor principal:	Manuel Alvis Betin
Auditor suplente:	Hernando Fadul
Tesorero principal:	Luis Carlos Tovío
Tesorero suplente:	Miguel Pérez

La duración de la cooperativa fue de término indefinido, según consta en la escritura 41 de 1965 de la Notaría Segunda. Se nombró gerente provisional a Luis Fernández Redondo.

Socios Empresa Cooperativa Especializada de Transportes Torcoroma Ltda.			
Socio	Ciudad	Certificado suscrito (\$)	Bien aportado
Manuel Alvis	Chimú	71.000	1 camión Ford
Segundo lozano	Chimú	\$41.000	1 bus Ford
Juan Sarmiento	Chimú	26.000	1 Willys
Aura de A. Castillo	Sincelejo	40.000	1 bus Ford
Miguel Naranjo	Chimú	1.000	
Jorge Castillo	Chimú	5.000	
Hernando Fadul	Chimú	5.000	
Arturo Stanford	Chimú	5.000	
Julio Figueroa	Chimú	1.000	
Eduardo Madera	Chimú	40.000	1 bus
Silvio Álvarez	Chimú	40.000	1 bus
Carlos Tobios	Chimú	1.000	
Luis Olmos	Sincelejo	1.000	
Victor Callejas	Chimú	1.000	
Rubén Marcilia		1.000	
Nel Figueroa	Chimú	1.000	
Miguel Pérez	Chimú	1.000	
Octavio Castillo	Chimú	1.000	
Claudio Naranjo	Chimú	1.000	
Roque Guevara	Chimú	1.000	
Marcos Figueroa	Sahagún	1.000	
Rafael Ordosgoitia	Chimú	1.000	
Pedro Hernández	Sincelejo	1.000	
Adalberto Carrascal	Sahagún	1.000	
Eduardo Tous	Sahagún	1.000	
José Ordosgoitia	Chimú	2.000	

Cuadro 2. Socios fundadores Cooperativa de Transportes Torcoroma.

En este año se elevó el capital a \$130.000 y su existencia se prorrogó hasta 1970, de acuerdo con la escritura 648 de 1964 de la Notaría Segunda.

Su gerente para 1967 fue Miguel Támara Sierra y el tesorero, Luis Carlos Tobío (Acta N° 3 del 3 de abril de 1966). En 1967 fueron elegidos miembros del Consejo de Administración Manuel Alvis Bettin (Presidente), Adalberto Carrascal (vicepresidente), Luis Tobío (Tesorero). También fueron nombrados como miembros de este órgano: Hernando Fadul y Juan Sarmiento.

Según informe del gerente, el contador no estaba cumpliendo a cabalidad sus funciones, y, por lo tanto, la contabilidad se hallaba atrasada, razón por la cual, no se había podido enviar a la Superintendencia Nacional de Cooperativas el informe trimestral exigido en los estatutos. Debido esta circunstancia se decidió remplazar al contador, nombrándose a Julio Martínez Montes (Acta N° 9 del 4 de abril de 1967), según la escritura 369 de 1967 de la Notaría Segunda.

En 1969 se reformaron los estatutos para cambiar la razón social de la firma, para buscar la capitalización de la empresa, lograr una mayor vinculación de los socios a sus labores cooperativas y autorizar al Consejo de Administración para hacerse socio del Instituto Nacional de Financiamiento y Desarrollo Cooperativo. La nueva denominación de la empresa fue entonces: Cooperativa Especializada de Transportadores TORCOROMA Limitada de Sincelejo, de acuerdo con la escritura 200 de 1969 de la Notaría Segunda.

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA

La empresa de transporte de carga Transportadora Ganadera Ltda., se constituyó en 1959 por Octavio Otero, Alfredo Vergara V. y Guillermo Dajud, con un capital de \$40.000, con la finalidad de explotar negocio de transporte terrestre de carga, especialmente transporte de ganado, para ello Octavio O. y Alfredo V. aportaron un camión modelo 59, y Guillermo D. entregó su industria, según escritura 472 de 1959 de Notaría Primera.

En 1961 se retiró Octavio Otero retirando su aporte de \$20.000 (camión modelo 1959) y entró a la sociedad Guillermo Dajud, con un aporte igual al anterior. Guillermo se desempeñaba a la fecha como gerente, cargo en el cual siguió, de acuerdo a la escritura 62 de 1961 de la Notaría Primera.

En 1964 se retiró Alicia Dajud Vda. de Manotas, con su respetivo aporte y utilidades, quedando como socios José y Octavio Castillo Díaz Granados y Guillermo Dajud Castillo, acrecentándose el capital a \$135.000, de los cuales Rafael y Octavio aportaron \$50.000 cada uno, según escritura 23 de 1965 de la Notaría Segunda. Los socios decidieron en 1966 tomar las decisiones empresariales por mayoría absoluta de los votos correspondientes a sus respectivas cuotas, los balances se efectuarían cada seis meses y respecto a las utilidades, Guillermo Dajud recibiría el 60%. Se redujo el capital a \$85.000 por retiro del socio José Castillo. Guillermo Dajud poseía \$35.000 y Octavio Castillo \$50.000, según escritura 693 de 1966 de Notaría Segunda. La firma contaba con tres vehículos para desarrollar su actividad económica, de acuerdo con la escritura 387 de 1966 de la Notaría Segunda.

La empresa Flota de Transportes Ganadera de Sincelejo se conformó en 1961 por Plinio Díaz Herrera y Luis Galindo Garay con un capital de \$10.000 (camión Ford modelo 1960 y un camión Chevrolet modelo 56), para el transporte de ganado, mercancías, pasajeros y cargas, con un término de cinco años, según escritura 54 de 1961 de la Notaría Segunda.

LAS EMPRESAS DE PRODUCTOS COMPLEMENTARIOS

Una empresa que se creó antes de la década del cincuenta fue Gasolinera Mecha Ltda. Se organizó en 1943 por Moisés Mebarak Spath, y Alberto Mebarak S. En 1958, con un capital de \$195.678,43 prorrogaron la existencia de la sociedad hasta 1978, siendo el socio mayoritario Moisés M. De 1945 a 1958 el capital se incrementó en \$134.328,90, de acuerdo con la escritura 53 de 1958 de Notaría Primera. En 1958 Moisés M. vendió a la sociedad un inmueble en la Calle Nariño por \$40.000, incrementándose el patrimonio de la misma, según la escritura 389 de 1958 de Notaría Primera.

En 1957 Alberto Mebarak y Moisés Mebarak recibieron un préstamo de Shell Colombia, S. A., domiciliada en Bogotá, por valor de \$120.000, el cual sería pagado por mensualidades de \$5.000 en dos años, con un interés de 0.01 sobre cada galón de gasolina que la Shell vendió a la empresa hasta completar 900.000. Como garantía, hipotecó la estación N^o 13 ubicada en el corregimiento California (La Ye). La empresa también poseía la Estación de Servicio N^o 10 la cual estaba ubicada en Planeta Rica, según la escritura 20 de 1959 de la Notaría Primera.

Nuevamente, en 1958 la firma hipotecó bienes por la suma de \$70.000 a la Shell Colombia, S. A., más \$3.500 de interés por 15 meses a partir de 1959 en 14 cuotas mensuales de \$5.000 y una de \$3.500. Para garantizar el pago, hipotecó un inmueble situado en Chinú (Córdoba), constituida por tres casas, una de ellas llamada “Estación Mecha N^o 3”, según escritura 183 de 1958 (cancelada según escritura 5.292 de 1959 de la Notaría Primera). Si existiese incumplimiento la multa sería de \$25.000 adicionales. En 1959 arrendó un local para funcionamiento de la gasolinera en la Calle Real en Sincelejo, por un término de cinco años, es decir, hasta 1964, por \$150 pagaderos por anualidades anticipadas. El arrendador autorizó a la gasolinera para hacer las mejoras del caso.

Para 1960, la sociedad contaba con un capital de \$195.678,43 y no poseía pasivos. En la liquidación de la firma, le correspondió a Moisés \$102.839,22 y a Alberto \$92.839,21. A este socio se le adjudicaron los siguientes bienes: un “solar” ubicado en el barrio El Zumbado, una huerta localizada en el barrio Las Peñitas, un “solar” en la población de Planeta Rica (actualmente municipio de Córdoba), los camiones, equipos y enseres, las acciones del Banco Popular, de la Empresa de Energía Eléctrica de Sincelejo, las cédulas de la Sociedad Colombiana de Capitalización, S. A., y los créditos a favor de la sociedad incluyendo bancos, según escritura 344 de 1960 de Notaría Primera. Como puede observarse dentro de los

activos de la sociedad están incorporados bienes de los socios e inversiones en otras empresas, lo que muestra una diversificación de sus acciones empresariales.

El empresario Moisés Isaac Mebarak Spath, nació en Cartagena, hijo de Isaac Mebarak y Labibe Spath. En primeras nupcias se casó con Carmen María Chadid, de la cual quedó viudo y más adelante, en 1949, a los 45 años de edad, se casó en la población de San Jacinto con Ismenia Carolina Racini, quien era natural de Chalán. De estos matrimonios no tuvo hijos, como tampoco extramatrimonialmente. En su segundo matrimonio adoptó una niña de nombre Ismenia Ligia María. En 1959, a sus 55 años hizo su testamento dejando como herederas a su esposa y a su hija, pero ambas tenían que dar una pensión mensual de \$500 para su hermano “legítimo” Juan Emilio Mebarak Spath quien estaba internado en una entidad de salud en Bogotá.

Los aportes de la sociedad conyugal estaban representados en las sociedades Gasolinera Mecha Ltda., y Mebarak & Cía. Ltda., de acuerdo a la escritura 43 de 1959 de Notaría Primera, lo cual era común en la ciudad. Para el año gravable de 1959 Moisés Mebarak y su señora hicieron la siguiente declaración de su patrimonio, según escritura 124 de 1962 de Notaría Primera:

Renta y patrimonio Moisés Mebarak y Señora, 1959

	Patrimonio	Impuesto
Activo patrimonial	1.112.019,70	
(-) PASIVO	738.015,67	
Patrimonio líquido	374.004,03	
Patrimonio gravable	374.004,03	
Resta		
Bruta	-	
Renta líquida	-	
Renta gravable	-	
Exceso de utilidades	-	
Total a cargo del contribuyente		2.153,04
Patrimonio:		
Capital en industrias Polares Ltda.	47.000,00	
Capital en Gasolinera Mecha Ltda.	102.839,22	
Otros activos	902.180,48	
Suma	1.112.019,70	

Tabla 2. Renta y patrimonio Moisés Mebarak y Señora, año gravable 1959

En 1961 el Banco Central Hipotecario canceló la hipoteca de Ismenia Racini Vda de Mebarak, según escritura 319 de 1961 de la Notaría Primera.

En 1962 Ismenia R. de Mebarak, residente en San Jacinto Bolívar, dio apertura al juicio sucesorio de su extinto esposo Moisés Mebarak Spath, quien murió de una “bronolinguina” el 11 de Septiembre de 1960 a los 56 años de edad en los Ángeles (Estados Unidos). En este año Ismenia hipotecó al Banco de Colombia una casa, recibida en herencia de su esposo Moisés Mebarak, como garantía hasta por \$70.000, según la escritura 261 de 1952 de la Notaría Primera. Después vendió a José Bitar una casa por \$150.000, según la escritura 368 de 1962 de la Notaría Primera, y dio en dación de pago una propiedad en Tolú a Gloria Mejía vda de García, Según la escritura 410 de 1962 de la Notaría Primera.

Reencauchadora Italiana Ltda., fue fundada en 1955 por Pierangelo Gotta O., Néstor Valero y Misael Reyes Solano, quienes la disolvieron en 1958, sin haber terminado su tiempo de existencia. Pierangelo G. recibió \$15.000, Néstor \$4.000, Misael R. \$11.000, de acuerdo a la escritura 109 de 1958 de la Notaría Segunda.

Nuevamente se conformó en 1958 con los socios Erlinda Fadul Barachi, Misael Reyes Solano, y Néstor M. Velero, para dedicarse al reencauche de llantas, con una duración de dos años y un capital de \$40.000, de los cuales Erlinda aportó la mayor suma (\$20.000), según escritura 11 de 1958 de Notaría Segunda.

En 1959 vendió a Industria Cauchera Hércules Ltda., de la ciudad de Cartagena, la maquinaria que hacía parte de su objeto social por un precio de \$30.000, pagando inicialmente \$12.000 y el resto a seis meses.

Esta maquinaria constaba de: una máquina Bacon XI Completa, 4 máquinas matriz 600-X 16, una matriz 750X-16, un compresor, un batidor de cemento (eléctrico), un motor sobre trípode para limpiar caucho, un raspador de llantas con un motor eléctrico de 3HP, un pegabandas, una caja vulcanizadora de llantas, una plancha rectangular de vulcanizar, un abridor de llantas de mano, varios rines, una caldera de vapor, un tanque de depósito y otros elementos, de acuerdo a la escritura 469 de 1959 de notará Segunda.

En 1959 Lubrigás Ltda. por Julio Vargas Romero, procedente de Cartagena, y su esposa Carmen Payares de Vargas con un capital de \$40.000, para explotar “el negocio de combustibles, lubricantes, y todo lo relacionado con automotores y otros negocios”, en un período de 10 años, tal como quedó establecido en la escritura 366 de 1959 de la Notaría Segunda.

Una empresa regularizada en 1959 fue Gasolinera San Nicolás, sociedad que funcionó de hecho para el negocio de transporte y venta de combustible, conformada por José Gómez Álzate y Dolly Vallejo C., para desarrollar el negocio de transporte automotor, venta, distribución y establecimiento de surtidores de combustible para automotores, grasas, lubricantes y repuestos de los mismos, con una duración de siete años y un capital de \$31.545,18. Como puede observarse esta empresa manejó dos líneas de servicios que se complementaron.

Dolly Vallejo transfirió a la sociedad el inmueble El Bongo, salida a Sampués con una extensión de tres cabuyas, según escritura 22 de 1959 de Notaría Segunda. Es de anotar, que la cabuya corresponde a 100 pasos de 84 cms en línea recta de una persona adulta.

Una empresa muy reconocida en Sincelejo fue el Taller Ford, de la sociedad García & Samudio. La empresa tenía personal cualificado por la Ford Motor Company para la prestación del servicio de mecánica, latonería, soldadura eléctrica y autógena, lavado y engrase. El taller otorgaba garantía por sus trabajos. Entre sus clientes tuvo a entidades del sector público. Así, por ejemplo, en el primer quinquenio de los cincuenta vendió un automóvil Mercury Monterrey a la Alcaldía de Sincelejo en \$13.200 (Gaceta Departamental de Bolívar, 1947). En 1957, solicitó, con base en el Acuerdo N° 41 del 5 de abril de 1956 del Concejo Municipal de Sincelejo, la exoneración del impuesto municipal de industria, el cual le fue otorgado por cinco años, según escritura 305 de 1957 de la Notaría Segunda.

La empresa Servicio Automotriz Bolívar Ltda., fue una sociedad constituida en 1962 en Bogotá y reformada en 1965 en Sincelejo. La sociedad tomó un crédito con Jorge Rumié por \$50.000 para lo cual le hipotecó un torno, una rectificadora de cigüeñales, una escaladora de cojinetes de biela, una rectificadora de válvulas y otros elementos, según la escritura 122 de 1968 de la Notaría Segunda. Ricardo Hernández Falla fue su representante legal.

Por su parte, el Centro Diesel Ltda., se fundó en 1964 por Arturo Álvaro Vergara Fernández y Alfredo De la Hoz, con base en la Ley 124 de 1937 y demás disposiciones del Código de Comercio Terrestre, con un capital de \$50.000 aportado por Arturo Vergara. El aporte de Alfredo D. la H. consistió en sus conocimientos técnicos. El objeto del negocio fue la reparación de máquinas que usaran el sistema diesel, al igual que la venta de repuestos de dichas máquinas. Alfredo D. la H. estaría al servicio permanente de las operaciones, incluso a domicilio, y no podía realizar trabajos independientes. En caso dado que la sociedad fallase, Alfredo D. la H. no podría desarrollar

esta actividad en la ciudad de Sincelejo por espacio de un año, en forma particular o como empleado de otra empresa. El tiempo de la sociedad se estipuló en 20 años. Las utilidades se distribuirían por mitad, de acuerdo con la escritura 48 de 1964 de la Notaría Primera.

En 1966 ingresó como socio Roque Vergara Fernández con una contribución de \$50.000, quedando el capital social en \$100.000. El socio Alfredo De la Hoz continuó siendo socio industrial, de acuerdo con la escritura 427 de 1966 de la Notaría Segunda.

Nuevamente volvió a conformarse en el año 1968 con los socios Arturo Vergara, Alfredo De La hoz y Roque Vergara Fernández, con un capital de \$100.000. En la repartición de utilidades, Alfredo de la hoz recibiría el 50%, según la escritura 436 de 1968 de la Notaría Segunda.

La sociedad Remotor Ltda., fue una empresa creada en 1969 por los hermanos Miguel Rodríguez Carrascal, Armando Carrascal y Carmen Rodríguez de Monterroza, con un capital de \$60.000, de los cuales Carmen R. aportó \$30.000. Su duración se estipuló hasta 1989, y su objeto social fue la compra y venta de toda clase de repuestos, accesorios y elementos propios de la industria de automotores; distribución y ventas de mercancías nacionales que tengan relación con el renglón automotores y maquinaria en general, al igual que artículos electrodomésticos, según la escritura 10 de 1970 de la Notaría Primera.

En el sector solidario, la Cooperativa de Distribución de Repuestos de los Choferes Profesionales de Sincelejo Limitada., se fundó en 1964 según Resolución N° 03 de la Superintendencia Nacional de Cooperativas. El acta de constitución fue firmada por 35 socios y su primer gerente fue Liborio Díaz. Su finalidad: “comprar toda clase de repuestos de automotores y venderlos a los afiliados; comprar lubricantes y combustible para suministrarlos a los afiliados; prestar a sus afiliados servicio de mantenimiento de vehículos”. Capital inicial: \$1.506, según la escritura 563 de 1964 de la Notaría Segunda.

La Estación de Servicio Shell N° 4., ya estaba ubicada en la ciudad en el año 1969. En Este año, la Shell Colombia S.A vendió a Eduardo García Hernández la Estación de Servicio Shell N° 4 ubicada en al Barrio La Peñitas. Esta estación la había adquirido a la sociedad Gasolinera Mecha Limitada en el año 1959 (Escritura N° 5.292 del 15 de septiembre de 1959). El precio de venta fue de \$350.000.

Antonio García Hernández almacenaría, anunciaría y vendería en forma exclusiva los productos combustibles

y lubricantes suministrados por Shell Colombia S.A por el término de 2 años. El precio del arrendamiento fue de \$1.000 que la Shell pagaría al comprador por mensualidades vencidas por espacio de 36 meses. Finalizado este tiempo el comprador seguiría vendiendo los productos de la firma Shell por los 10 años pactados.

El siguiente era el inventario de la Estación N° 4:

Inventario Estación Shell No 4		
Muebles	Construcciones	Equipos e instalaciones de la estación
Un escritorio metálico y una silla de madera	Un edificio para oficina, lavado para automotores y engrase de vehículos, un apartamento para la administración, una bodega, una enramada de madera y zinc en el patio alado para reparación de automotores y un tanque de cemento para recolectar agua.	6 surtidores, 2 tanques, 5 tanques subterráneos, una bomba engrasadora, una bomba lavadora, un compresor, un gabinete para aceites, una torre para aire, una bomba lavadora, un tanque cilíndrico, un aviso mural Shell, dos lámparas de isla sencilla, 2 lámpara de patio, un aparato telefónico, un contador eléctrico, instalaciones eléctricas

Cuadro 3. Inventario Estación Shell No 4, según escritura 394 de 1969 de la Notaría Segunda.

UNA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO

Aunque este artículo tiene como delimitación las empresas de transporte terrestre de pasajeros y de carga, se expone, aun así, el nacimiento de la sociedad Aerosucre Limitada. Esta empresa fue creada en 1969 por Arturo Vergara Hernández, Jaime Correa Gutiérrez (proveniente de Puerto Salgar y residente en Sincelejo) con un capital de \$400.000, para dedicarse al transporte aéreo de pasajeros con una duración de 10 años, según la escritura 601 de 1969 de la Notaría Segunda.

Un año después celebraron un contrato de arrendamiento con el Fondo Aeronáutico Nacional para la administración del aeropuerto del Municipio de Sincelejo, que poseía una extensión superficial de 19 has colindante con un predio de Rogelio A. Támara & Cía. La empresa se comprometió a mantener los linderos del aeropuerto despejados y a permitir el uso de las aeronaves debidamente autorizadas. Por este uso podían fijar y cobrar tarifas, con la aprobación previa del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil. El valor del arrendamiento fue de \$1.500 y la duración del contrato se dio por dos años, el cual podía ser prorrogado, según la escritura 91 de 1970 de la Notaría Segunda.

CONCLUSIONES

Las empresas de transporte en la ciudad de Sincelejo en los años cincuenta y sesenta del siglo XX dieron respuesta, en la medida de sus posibilidades, a las necesidades de movilización de las personas de un lugar a otro, ya sea al interior de la ciudad o con ciudades vecinas, así como del suministro de mercancías en el caso de las empresas de carga, en este último caso estuvieron dedicadas al transporte de ganado. No se observó empresas con un solo propietario, generalmente se constituyeron sociedades, utilizando la figura de la sociedad de responsabilidad limitada, principalmente. En el periodo de tiempo no se evidenció la conformación de sociedades anónimas. El capital de las empresas fue bajo, reflejándose en sus activos. En algunos casos, las empresas eran diversificadas, en otros casos, el transporte de pasajeros o carga era la única línea de negocios.

Dentro de las empresas con mayor capital estuvieron: Transportes González Ltda., Sociedad Transportadora Expreso San Nicolás Ltda., y la Cooperativa Especializada de Transportes Torcoroma Ltda. Esta última, se modificó societariamente, creció en su capital y nuevos socios. Empresarios destacados fueron: Leonel Vallejo, Manuel Dales, Nicanor González y José Gómez Alzate. En el caso de las empresas de productos complementarios, la familia García y Samudio, así como Moisés y Alberto Mebarak, fueron empresarios que constituyeron empresas muy reconocidas por parte de la comunidad sincelejana.

Los empresarios fueron personas oriundas de la ciudad, de otras regiones o descendientes de migrantes extranjeros. En ellos está presente un espíritu asociativo, aunque se dieron algunas disoluciones de sociedades. Ciertos empresarios fueron socios en distintas empresas como José Gómez Alzate y Dolly Vallejo. Fueron empresarios que aprovecharon las nuevas oportunidades y abrieron nuevos mercados.

BIBLIOGRAFÍA

Cantillon, R. (1996). Ensayo sobre la naturaleza del comercio en general. FCE.

Dangong, C., Jolly, J., Monteoliva, A. y Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. Pap. Polít. 16 (2), 485-514

Dávila, C. (1992). Historia empresarial de Colombia: Estudios, problemas y perspectivas. Monografía seriada 20. Universidad de los Andes.

Espinosa, L. (2009). Teoría general de las sociedades comerciales. Tercera edición. Universidad Sergio Arboleda.

<https://repository.usergioarboleda.edu.co/bitstream/handle/11232/1484/Teori%CC%81a%20General%20de%20las%20Sociedades%20Comerciales.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Gaviria, J. (2006). De empresas y empresarios: reflexión en torno al sentido y significado de estos conceptos desde la etimología y teoría económica. Semestre Económico, 9 (17), pp. 127-137. <https://www.redalyc.org/pdf/1650/165013668004.pdf>

Hurtado, J. (2012). Metodología de la investigación. Guía para la comprensión holística de la ciencia. Cuarta edición. Quirón, CIEA Sygal

Julio, P. (2020). Importancia del modelo de gestión empresarial para las organizaciones modernas. Revista de Investigación en Ciencias de la Administración ENFOQUES, 4(16), pp. 272-283. <https://www.redalyc.org/journal/6219/621965988007/html/>

Ministerio del Transporte (2005). Caracterización del transporte en Colombia del transporte en Colombia. Diagnóstico y proyectos de transporte e infraestructura. file:///C:/Users/Ailin%20Pertuz/Downloads/Caracterizacion_Transporte_Colombia-1.pdf

Pertuz, A. (2015). Historia empresarial de Sincelejo, años 1951 – 1970. Pensamiento Gerencial, 3. <https://revistas.unisucre.edu.co/index.php/rpg/article/view/151/177>

Primo, W., y Turizo, H. (2016). Emprendedor y empresario: una construcción desde la dinámica del pensamiento económico. Inquietud Empresarial. 16 (1), 13-52.

https://revistas.uptc.edu.co/index.php/inquietud_empresa_rial/article/view/7625/5872

Quintana, A. (2006). Metodología de investigación cualitativa. Psicología. Tópicos de actualidad. UNMSN

Real Academia Española, RAE (2023). Diccionario de la lengua Española. <https://dle.rae.es/empresa>

Roncancio, C. (2016). La historia empresarial: elementos conceptuales, teoría, metodología e incidencias en la formación del administrador de empresas (Monografía, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia). <https://repositorio.uptc.edu.co/bitstream/handle/001/1854/TGT-648.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

ARCHIVO HISTORICO Y PRENSA

Periódico El Cenit del 18 de febrero de 1962.

Gaceta Departamental de Bolívar, 1947

PROTOCOLOS NOTARIALES

N.S. Escritura N° 63 del 15 de febrero de 1957.

N.P. Escritura N° 53 del 11 de febrero de 1958.

N.S. Escritura N° 11 del 22 de marzo de 1958.

N.P. Escritura N° 389 del 18 de septiembre de 1958.

N.S. Escritura N° 109 del 22 de marzo de 1958.

N.P. Escritura N° 183 del 20 de mayo de 1958. Cancelada N° 5.292 del 15 de septiembre de 1959, N.P. de Bogotá, adscrita a la Escritura N° 257 del 21 de junio de 1957 de la N.P de Sincelejo.

N.P. Escritura N° 414 del 29 de octubre de 1959.

N.S. Escritura N° 469 del 26 de septiembre de 1959.

N.P. Escritura N° 20 de enero 28 de 1959.

N.P. Escritura N° 472 del 7 de diciembre de 1959.

N.P. Escritura N° 339 del 25 de agosto de 1958.

N.S. Escritura N° 233 del 20 de mayo de 1959.

N.S. Escritura N° 366 del 1 de agosto de 1959.
N.S. Escritura N° 22 del 23 de enero de 1959.
N.P. Escritura N° 344 del 4 de julio de 1960.
N.P. Escritura N° 62 del 14 de marzo de 1961.
N.S. Escritura N° 666 del 16 de diciembre de 1961
N.S. Escritura N° 54 del 16 de febrero de 1961.
N.P. Escritura N° 319 del 20 de septiembre de 1961.
N.S. Escritura N° 357 del 27 de Julio de 1961.
N.P. Escritura N° 97 del 27 de marzo de 1962.
N.S. Escritura N° 20 del 17 de enero de 1962.
N.S. Escritura N° 24 de marzo de 1962.
N.P. Escritura N° 124 del 6 de abril de 1962.
N.S. Escritura N° 20 del 17 de enero de 1962.
N.P. Escritura N° 261 del 5 de julio de 1962. Cancelada por la N° 368 del 14 de septiembre de 1962.
N.P. Escritura N° 368 del 14 de septiembre de 1962.
N.P. Escritura N° 410 del 20 de octubre de 1962.
N.P. Escritura N° 410 del 20 de octubre de 1962
N.P. Escritura N° 261 del 5 de Julio de 1962. Cancelada por la N° 368 del 14 de septiembre de 1962.
N.P. Escritura N° 368 del 14 de septiembre de 1962.
N.S. Escritura N° 176 del 25 de marzo de 1963.
N.S. Escritura N° 362 del 18 de mayo de 1964.
N.S. Escritura N° 1.007 del 30 de diciembre de 1964.
N.S. Escritura N° 217 del 3 de abril de 1964.
N.S. Escritura N° 672 del 12 de septiembre de 1964.
N.P. Escritura N° 269 del 28 de julio de 1964
N.P. Escritura N° 522 del 28 de diciembre de 1964.
N.P. Escritura N° 48 del 20 de febrero de 1964.
N.S. Escritura N° 563 del 29 de julio de 1964.
N.S. Escritura N° 648 del 3 de septiembre de 1964.
N.S. Escritura N° 563 del 29 de Julio de 1964.
N.S. Escritura N° 734 del 17 de noviembre de 1965.
N.S. Escritura N° 41 del 3 de febrero de 1965.

N.S. Escritura N° 423 del 4 de julio de 1966.
N.S. Escritura N° 427 del 7 de julio de 1966. Sociedad constituida por la Escritura N° 48 de 20 de febrero de 1964.
N.S. Escritura N° 387 del 21 de junio de 1966.
N.S. Escritura N° 369 del 15 de junio de 1967.
N.S. Escritura N° 436 del 18 de mayo de 1968.
N.S. Escritura N° 122 del 16 de febrero de 1968.
N.S. Escritura N° 394 del 4 de junio de 1969.
N.S. Escritura N° 601 del 9 de agosto de 1969.
N.S. Escritura N° 200 del 28 de marzo de 1969.
N.P. Escritura N° 10 del 13 de enero de 1970.
N.S. Escritura N° 91 del 12 de febrero de 1970.