

LA HUELLA DEL DESARROLLO

Veinticinco años será siempre una edad digna para la reflexión, en especial si ésta ha sido alcanzada por una institución cuya agitada vida ha transcurrido entre los auges y caídas de un país joven como el nuestro.

Para celebrarlos, hemos querido tener presentes a los ausentes, a sabiendas de que a veces nuestra juventud nos lleva a omitir el pasado. Por la misma causa compartimos con nuestros colaboradores y clientes, a quienes consideramos grandes amigos, esta mirada al siglo que esta por finalizar, a través de la evolución de los tractores y maquinarias pesadas con las que ha estado tan vinculado el desarrollo de nuestro país.

En breve recopilación de los datos y recuerdos pretende apenas dejar una huella en aquellos que de algún modo nos han ayudado a construir estos primeros cinco lustros de historia, alentado a nuestro ahínco juvenil para continuar adelante con la aventura de dejar nuestra impronta en el tiempo, y por cuya causa será posible también construir juntos nuestras futuras nostalgias.

Rossana Roncaglia

Máquinas y herramientas

Desde épocas remotas, el hombre se ha valido de herramientas y de máquinas para modificar el medio donde habita. Con el transcurso del tiempo, esas herramientas y máquinas se han hecho más sofisticadas y especializadas, a medida que lo exigen las necesidades.

Es así como viejas y nuevas ideas, seleccionadas después de muchos triunfos y fracasos, se han unido dentro del campo de la ciencia y la tecnología, para dar por resultado un vehículo de fuerza poderosa y alto rendimiento, que nos ha permitido cambiar la cara del mundo. Nos referimos al tractor.

El Tractor

La máquina es relativamente nueva, aunque el hombre es antiguo: proviene del latín *tractus* y éste de *trabere*, que significa arrastrar. Y si al nombre nos atenemos, podemos decir que, el tractor, es un vehículo que se mueve por autopropulsión, y está especialmente diseñado para arrastrar o empujar cargas u otras maquinarias en todo tipo de terreno.

Los primeros modelos de tractores estaban impulsados por máquinas de vapor. Ya en 1863 se emplearon excavadoras de vapor en la construcción del canal de Suez (en Egipto), aunque todavía el trabajo fuerte recayó sobre hombres y animales. En la

agricultura también se comenzaron a usar tractores de vapor para remolcar arados, pero resultaban menos eficientes y más caros que los animales. La carrocería de estos primeros vehículos de arrastre era de manera y tenían grandes ruedas de metal con tacos o puntas, para agarrarse mejor del terreno.

Fue tan sólo a fines del siglo XIX, con la invención del motor de combustión (debida a dos alemanes: Nikolaus August Otto, quien inventó el motor de gasolina; y Rudolf Diesel el motor que trabaja con gasóleo), cuando se aseguró el futuro de este poderoso vehículo.

Contando con eficientes motores, el desarrollo del tractor no se hizo esperar. Y ya en 1912 se fabricaba en diversas partes del mundo. Fue así como su uso comenzó a extenderse a diversos campos del trabajo, principalmente a la agricultura, la construcción y al trazado de vías y carreteras. Más adelante, con la invención del motor eléctrico, su uso se ha extendido a las plantas industriales, puertos, aeropuertos, estaciones de trenes y almacenes de gran tamaño.

El cambio en la estructura también ha sido un factor de avance. Las ruedas de metal fueron sustituidas por neumáticos con dibujos profundos, para agarrarse mejor al terreno. Pero quizá lo más importante ha sido la adopción de las bandas de metal, conocidas como *orugas*, las cuales giran alrededor de engranajes de ruedas. Esto ayuda a repartir el peso del vehículo y lo hace más estable y eficiente para moverse en terrenos difíciles.

Todos estos cambios son parte de una historia reciente, pues, es apenas hacia la I Guerra Mundial cuando se construyeron los primeros tractores de *oruga* y, siete años antes del comienzo de la II Guerra Mundial, cuando se emplean los primeros neumáticos.

Según el uso al que esté destinado, el tractor mueve una gran cantidad de maquinaria especializada. El tractor agrícola puede mover arados, plantadoras, cultivadoras, fumigadoras y recolectoras. El tractor de construcción mueve herramientas (o incluso las tiene adaptadas, gracias a un sistema de fuerza hidráulica) como palas mecánicas, hojillas o cubas dragadoras, con el fin de excavar, nivelar o dragar diferentes clases de terreno. Esta gran capacidad para adaptarse a múltiples tareas, lo convierten en un recurso de trabajo indispensable, ya que se calcula que la labor que antes realizaban unos 100 hombres, la puede realizar ahora un maquinista y su tractor.

El tanque de guerra es, también, una adaptación del tractor de *oruga*, sólo que utilizado para portar armas. Los primeros modelos fueron usados en la I Guerra Mundial. El curioso nombre de *tanque* le viene de los ingleses, quienes para evitar que los aviadores alemanes los detectaran y bombardearan desde el aire, se ingeniaron una manera de camuflarlos debajo de estructuras cuadradas de lona, en la que escribían la palabra *tank*. Así los pilotos los tomaban por tanques de agua y no les arrojaban bombas.

El Tractor en Venezuela

En nuestro país, antes de los años veinte, todo el trabajo del campo y de la construcción se hacía por medio de tracción sanguínea. Cuando se leen los presupuestos del Ministerio de Obras Públicas de aquellos años, solamente se mencionan los gastos relacionados con gastos de materiales como barrenos de dinamita y de pólvora; herramientas como picos, palas, mandarrias; y el pago de obreros y carretas para transportar la tierra extraída. La carga de materiales de construcción se hacía a través de los escasos ferrocarriles. Lo mismo sucedía con el transporte de los productos del campo, en los que arrieros y recuas eran de la mayor importancia, ya que los caminos carreteros estaban muy deteriorados y algunos eran intransitables en época de lluvias.

Los primeros tractores de gasolina o gasóleo llegaron a Venezuela a fines de los años veinte, bajo el gobierno del General Juan Vicente Gómez. Es allí cuando comienzan a transformar el perfil de la geografía nacional.

Todavía en la primera década de este siglo, el programa de Carreteras Centrales, emprendido para mejorar las escasas carreteras existentes y crear otras con el fin de enlazar las diferentes regiones del país (tales como la Gran Carretera Transandina, la carretera de Caracas a La Guaira, la carretera de Caracas a Maracay, y otras), fue ejecutado a fuerza de picos, mandarrias, palas, explosivos y carretas de carga. Sólo alguna que otra trituradora y aplanadora de vapor ayudó en el proceso de construcción.

Se cuenta que el General Gómez encargó el trazado de la---para aquel entonces “nueva”--- carretera de La Guaira a un grupo de ingenieros; después de muchos estudios de *factibilidad*, concluyeron que el proyecto resultaba poco menos que imposible debido a los grandes obstáculos naturales del terreno y a la carencia de una tecnología adecuada. Gómez no se dio por satisfecho y mandó a llamar a un compadre suyo que le había construido la Carretera Nacional del Táchira, en la primera etapa de la Carretera Transadina (concluida en 1925). Y, el compadre, entendido en los problemas que se presentan en la construcción de carreteras montañosas, llevó a cabo la labor a fuerza de pulso y tesón humanos. En muchos lugares, la montaña hubo de ser recortada y literalmente “labrada” a fuerza de pico.

Muchos agricultores particulares, gracias a las facilidades de crédito que daban algunos comercios y sin las incomodidades del papeleo burocrático, se decidieron por la compra de tractores para actividades en sus haciendas, lo cual reportó un despegue agrícola no conocido en años anteriores.

A finales de los años cuarenta y principio de los cincuenta, la figura del tractor era familiar en los espacios de nuestra geografía. Sobre todo en las ciudades, donde una fiebre de modernidad arrasaba con antiguas casas y edificios. Y el retrato más peculiar de aquellos días---según dice Mariano Picón Salas en una crónica de 1957---es el de un hombre sentado a su mesa de ingeniero, contemplando desde una ventana "funcional" el paisaje de estructuras arquitectónicas inconclusas que tienen de fondo el perfil de una *carterpillar*.

En medio de este aire de renovación, la venta y distribución de tractores se convierte en un negocio atractivo. Y junto a casas comerciales de cierta tradición, aparecen nuevas empresas que se abren al ramo de la representación y venta de tractores y piezas de repuesto para los mismos. Esto trajo como consecuencia que el mercado nacional se llenara de las más variadas marcas y modelos, muchas de las cuales, por una razón o por otra, desaparecieron con la misma prisa con la que habían llegado. Sólo sobrevivieron aquellas marcas que contaron con el respaldo de un servicio técnico adecuado y una línea de repuestos garantizados en el mercado nacional.

Acerca de SBR

En Enero de 1972 abrió sus puertas SBR, C.A., empresa dedicada a la comercialización de repuestos para tractores y maquinaria pesada. Especial énfasis tuvo la comercialización de trenes de rodaje para maquinaria *Caterpillar*.

En Febrero de 1980, inicia actividades Tracto Repuestos Guayana, segunda empresa del grupo, ubicada en San Félix, estado Bolívar, con la finalidad de apoyar el auge de grandes proyectos en el Sur, como Hurí, Los Pijiguaos y Macagua. Diez años más tarde la empresa se desplaza a Puerto Ordaz, desde donde continúa fortaleciendo su presencia en la zona.

A finales de 1983, SBR, C.A. comienza a desarrollar el área de repuestos agrícolas con el surgimiento de *Mec-Tracr*, empresa radicada en Caracas y destinada a abastecer los requerimientos de las zonas productoras de cereales y otros renglones agrícolas de Guárico, Portuguesa y Lara. Dicha empresa pondrá su acento en los suministros para tractores agrícolas *Fiat* y cosechadoras *Laverda*. Seis años después, en 1989, se crea *Repuestos y Equipos Maveroca*, con la intención de ampliar la presencia y brindar un mejor servicio a los productores agrícolas del área centro occidental del país.

En 1990, abre sus puertas *Self Service Parts*, con sede en Maturín, estado Monagas, dedicada a la comercialización de repuestos para maquinarias pesadas y agrícolas en el oriente del país. Este proyecto originalmente concebido como un hipermercado de repuestos, hubo de transformarse en una empresa destinada a abastecer los estados Sucre, Anzoátequi y Monagas.

Finalmente, en septiembre de 1997, todo el grupo de empresas se unifica bajo la denominación legal de *Inversiones SBR, C.A.* reuniendo así el producto de 25 años de experiencia y presencia en el mercado venezolano.

Obras consultadas

- BARAÑAO, Teófilo (1945): El tractor en agricultura, Buena Aires, Sudamérica.
- FARIA, Arcila (1961) Historia de la ingeniería en Venezuela, tomo I y II, Caracas, Colegio de Ingenieros de Venezuela.
- PICON SALAS, Mariano (1988): Suma de Venezuela, Tomo II, Caracas, Monte Avila Editores.
- RIALP (1973): Gran Enciclopedia Rialp, Madrid.
- SCHAEL, Alfredo; STOHR, Carlos y BELLO DOMÍNGUEZ, Jorge (s/f): Transportes en Venezuela, volúmenes I y II, Caracas, Fundación Museo de Transporte.
- SCHAEL, Guillermo José (1969): Imagen y Noticias De Caracas, Caracas, Gráficas Ediciones De artes.