LECTURAS RECOMENDADAS

CSAV

EL DIQUE DE VALPARAÍSO, DÉCADA DEL 60. ACUARELA DE RENZO PECCHENINO (LUKAS). PATRIMONIO DE LA COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES.

Título: "150 años cruzando los océanos".

Autores: Patricia Arancibia Clavel y Felipe Arancibia Clavel.

Editado por la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV).

Extensión: 642 páginas.

Precio: Gratuito. Descargable en csav.com

150 años cruzando los océanos

POR PATRICIA ARANCIBIA CLAVEL Y FELIPE ARANCIBIA CLAVEL. EXTRACTO DEL CAPÍTULO 2 *EL ZARPE Y PRIMERAS TRAVESÍAS*.

El primer acto oficial de la recién creada sociedad anónima fue la reunión extraordinaria de accionistas que se realizó, en el salón principal de la Bolsa Comercial de Valparaíso, el 4 de octubre de 1872, la cual fue presidida por Vicente de la Fuente, quien, con la presencia del quórum necesario de accionistas, aprobó sus estatutos, su capital y su directorio.

Luego de reafirmar que el nombre de la sociedad sería Compañía Sud Americana de Vapores, los estatutos establecieron que su objetivo sería "navegar en la costa del Pacífico y cualesquiera otros puntos donde conviniera"; que su capital estaría constituido por $2.500.000, designando como presidente del directorio a Maximiano Errázuriz -el mismo que había dirigido la Chilena de Vapores- y nombrando como director y principales ejecutivos de la firma a tres miembros de la familia Lyon Santa María, quienes poseían el 20% de las acciones. Todos los directores representaban la banca, el alto comercio y los negocios marítimos de Valparaíso, tenían prestigio, riqueza y formaban parte de la élite social. Lo mismo sucedía con la mayoría de los accionistas, entre los cuales se contaban aparte de los hermanos Lyon, su madre, Carmen Santa María vda. de Lyon, Federico Santa María, la firma Ossa y Cía., Hortensio Escobar, Aniceto Vergara Albano y Tomás Gervasoni, entre otros.

Los que en definitiva manejaron desde el primer momento la naviera fueron los hermanos Lyon Santa María, hijos de George Lyon Thomas, de ancestros escoceses, quien había llegado a Valparaíso en 1827, formando parte de la primera generación de comerciantes y empresarios británicos que pronto destacarían por su importancia económica, social y política.

Inicialmente, George trabajó con Diego Portales, en "Portales, Cea y Cía.", para luego independizarse y desenvolverse como corredor y agente de buques y consignaciones marítimas. Fundó la casa "Lyon y Santa María" que más tarde se denominó "Jorge Lyon e Hijos" y que, a su muerte en 1866, se transformó en "Lyon Hnos.".

Sus conocimientos y vínculos con los negocios marítimos, incluidos el de los seguros, fue traspasado a su numerosa descendencia. De hecho, tres de sus hijos, Santiago, Alfredo y Horacio, tuvieron un rol fundamental en la creación y asentamiento de la Sud Americana de Vapores, aportando no sólo capital, experiencia y organización, sino un genuino espíritu empresarial. A través de sus actividades, ellos representaban una verdadera integración horizontal de negocios: comercio, banca, seguros y naves.

Santiago, socio fundador, director, vicepresidente y luego presidente de CSAV, era quien veía los aspectos financieros y de política general. Diestro, prudente y prestigiado en los negocios, se había formado en Inglaterra y tenía un desarrollado espíritu social que lo mantuvo por más de 30 años en el directorio del hospital San Juan de Dios, el más importante del puerto.

Alfredo fue el primer gerente de la firma -hasta 1875- y cooperaba con sus hermanos en la parte estratégica y operativa. Era corredor de bolsa, aunque su principal actividad fue la de servir como alcalde de Valparaíso por cinco períodos consecutivos.

Sin embargo, el verdadero motor de la Compañía fue Horacio, quien se desempeñaba como subgerente en la Compañía Chilena de Vapores. Se mantuvo en ese cargo en la nueva firma, pasando luego a la gerencia, puesto que ocupó entre 1875 y 1909, es decir, por treinta y cuatro años. Conocía como ninguno el carácter de los trabajadores marítimos tanto de puerto como de mar y a su fuerza y empuje se debe gran parte del éxito de los primeros treinta años de la firma.

La Compañía no partió de cero, dado que traía el expertise de las navieras que le habían dado vida y especialmente, los conocimientos del negocio que poseían los Lyon Santa María.

En sus inicios, comenzó a operar en unas oficinas arrendadas en la calle Blanco, cerca de la plazuela de la Aduana, donde en ese tiempo se ubicaban todas las navieras con sede en Valparaíso.

La planta de empleados era muy reducida y no sobrepasaba las diez personas, incluyendo al gerente, al contador, al superintendente de mayordomos, cajero, guardalmacenes y dos auxiliares. Su flota estaba constituida por siete vapores, todos usados, excepto el Copiapó y el Limarí de reciente construcción en astilleros británicos. De aquí en adelante siguieron la tradición de bautizar a sus naves con el nombre de ríos y tomar como emblema de la Compañía la cruz de San Andrés, patrono de Escocia.

Además, la firma había dado órdenes de construcción de nuevos buques, el Rímac, Itata, Loa, Lontué y Amazonas, queriendo con ello aumentar su capacidad de pasajeros y carga.

Todos los buques de la Compañía eran a vapor, pese a que todavía se vivía en una etapa de transición coexistiendo con ellos, una gran mayoría de propulsión a vela. Tanto es así que en 1871 el 80% de los buques de la Marina Mercante Nacional eran a vela. Fue justamente la tecnología de los vapores, su versatilidad y la rapidez de sus desplazamientos los que incentivaron a los accionistas de la Sud Americana a optar por ellos, ya que les permitirían conquistar mejores rutas marítimas, con mayor seguridad e independencia del riesgo y dependencia que implicaba sólo estar a merced de los vientos.

Al igual que en otras navieras, los buques a vapor de la Compañía fueron diseñados con un doble propósito: transporte de pasajeros y de carga. El traslado de pasajeros era la fuente de mayor ingreso en tiempos que no tenían competencia interoceánica y en tierra sólo le competía el ferrocarril, que se encontraba en las primeras etapas de su desarrollo.

El lugar para la acomodación de los pasajeros se encontraba en una o dos cubiertas -dependiendo del vapor- y era allí donde se ubicaban los camarotes, comedores y salones. La distribución en un vapor en la década de 1870 seguía la disposición que tenían los veleros originalmente, es decir, a popa, circundando los salones principales, esto debido a que la maquinaria y la rueda de paletas se encontraban en el centro.

Una vez que se hubo generalizado el uso de la hélice como medio de propulsión, los armadores evidenciaron que no era ya conveniente ubicar los camarotes a popa, sino en la parte céntrica de las naves, ya que ofrecía mayores comodidades y estabilidad durante el mal tiempo.

Los primeros vapores fueron iluminados por medio de velas, las cuales, por hallarse protegidas por artefactos para evitar incendios, se denominaban "luces de patente". Más tarde se emplearon en gran escala lámparas de aceite.

En 1872/1873 se hizo un ensayo muy interesante con alumbrado a gas, que se vaporizaba del aceite por medio de un aparato especial. El efecto fue muy celebrado, significando un marcado mejoramiento sobre los sistemas en uso hasta esa fecha, pero el sistema tuvo que ser abandonado debido a constantes roturas en las cañerías producidas por el natural movimiento de la nave, siendo reemplazado por electricidad que se generalizó a fines de siglo. CS