

ANALES

DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE
Calle San Martín N.º 352 - Casilla 487 - Teléf. 88841 - Santiago - Chile

Año XXXVI A Enero - Febrero de 1936 A N.º 1 y 2

Necrología

Don Santiago Marín Vicuña

EL 16 de enero dejó de existir, trágicamente, don Santiago Marín Vicuña, a consecuencia de un accidente de autocarril, ocurrido cerca de Río Bueno. Aun cuando la personalidad del señor Marín Vicuña es harto conocida tanto en Chile como en los círculos profesionales americanos, la redacción de los ANALES rinde un homenaje al extinto transcribiendo la muy completa biografía aparecida en el Diccionario del señor Virgilio Figueroa.

Nació en La Serena, capital de la provincia de Coquimbo, el 28 de noviembre de 1871, en un hogar de viejas y honrosas tradiciones. Sus padres fueron don Ventura Marín del Solar y doña Carmen Vicuña Vicuña, y por ambos lados recibió la corriente racial de antiguos abolenos y jerarquías. Por el lado paterno, desciende en línea recta del fundador de La Serena, el conquistador don Francisco de Aguirre y del primer Marín que arribó a Chile en 1600. (De Marín José Gaspar); y por el lado materno, de dos Presidentes de la República, los señores Francisco Ramón y Joaquín Vicuña Larraín.

Educóse en el Liceo serenense hasta obtener su bachillerato de humanidades, en el cual dejó recuerdos tan gratos de su aprovechamiento, que en 1921, al celebrarse el primer centenario de ese plantel de educación, por acuerdo de la Rectoría, se acordó colocar su retrato en la galería de discípulos ilustres como lo fueron en épocas anteriores don Marcial Martínez y don José Alfonso.

Llevado por su vocación a las matemáticas, empezó en 1889 el curso de ingeniería de la Universidad del Estado y sus estudios merecieron elogiosos conceptos y hasta premios especiales en química y ferrocarriles. A pesar de tales disposiciones, tardó diez años en obtener su título profesional, que sólo lo recibió en 1899. Los diez años de tardanza los empleó en el desempeño de empleos administrativos y en comisiones oficiales ferrocarrileras, a la vez que en escribir obras de vastas proyecciones científicas, que han tenido repercusión dentro y fuera del país.

Inició su carrera administrativa en 1898, como oficial supernumerario del Ministerio de Obras Públicas y sucesivamente, fué ingeniero de la Dirección de Obras Públicas, de las fortificaciones de las costas, de la Comisión de Límites con la República Argentina, de los Ferrocarriles del Estado y de la Dirección de Impuestos Internos, en cuya repartición jubiló en 1926 con 28 años de servicios públicos. Ha

sido también tasador de la Caja de Crédito Hipotecario y del Banco Garantizador de Valores y constructor del Ferrocarril Longitudinal en la sección de Choapa a Illapel.

Mientras desempeñaba tales cargos administrativos asistió en representación oficial a varios Congresos Científicos: en 1909, al Panamericano de Santiago; en 1910, al Internacional Científico de Buenos Aires; en 1922, al Sudamericano de Ferrocarriles de Río de Janeiro; en 1923, a la Quinta Conferencia Panamericana de Santiago; en 1924, a una Jira Educativa de Caminos de los EE. UU., por invitación y muy honrosa de ese Gobierno; y en 1929 al Tercer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles en Santiago.

Después de su jubilación acordó un viaje particular a Europa y entonces el Gobierno lo nombró ad honorem, Agregado Comercial en Suecia; viaje que aprovechó para visitar Italia, Suiza, Francia, Bélgica, Alemania, Checoslovaquia, Austria y España.

En el mismo año 1901 publicó, sobre el laudo arbitral del Rey de Inglaterra en la cuestión de límites, un folleto de mucho interés y dió también a la luz, con el título «Los Ferrocarriles de Chile», una de sus obras maestras, premiada por la Facultad de Matemáticas de la Universidad de Chile y por la institución Carnegie de los Estados Unidos. Ha tenido cuatro ediciones hasta 1916. Simple monografía al principio, ha llegado a ser este libro, mediante pacientes y laboriosas investigaciones agregadas posteriormente, el repertorio más acabado y completo que se haya hecho hasta hoy en nuestro país con referencia a sus redes ferroviarias. De ahí el gran crédito que tiene en el extranjero.

En un volumen titulado «Por los Estados Unidos», publicado en 1925, refiere las impresiones recibidas en su viaje de 15,000 kilómetros a través de 14 Estados de Norte América, que rivalizaban en sus espléndidas calzadas, cuyas enseñanzas se esfuerza él en hacer prácticas en Chile.

Es un hecho evidente y por todos proclamado que la gran mayoría de las obras camineras, de regadío y de navegación fluvial que hoy se ejecutan en Chile han sido propiciadas por el señor Marín Vicuña en libros y conferencias que datan de diez o más años atrás.

Los temas relativos a la minería y a sus industrias derivadas, le han dado materia para diez publicaciones, que son otras tantas monografías relativas al cobre, al oro, al petróleo, a los esquistos vituminosos y demás riquezas naturales de nuestro suelo. Estudia en ellas la distribución y condiciones de explotación de cada producto, sus necesidades y la política minera más apropiada que debe seguirse para fomentar su desarrollo.

En 1923 figuró como delegado técnico de Chile en la V Conferencia Panamericana y el Director General de la Unión Panamericana en Washington, Dr. Leo S. Rowe, lo propuso para que formara parte del Comité Permanente del ferrocarril panamericano, grande obra proyectada a través de las tres Américas y cuya ruta debería fijarse por el Comité Permanente, en que sólo tienen representación Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos y Méjico. Dos de sus trabajos: «Política Ferroviaria de la América» y «Sobre ferrovías internacionales», fueron dedicadas a este tema y presentados oficialmente a la Sexta Conferencia Panamericana reunidas en La Habana en 1928 y sirvieron de verdadera orientación en la materia.

En los años 1924, 1926 y 1929 intervino como organizador, en las asambleas

denominadas Semana de la Moneda, del Salitre y de la Agricultura, a las cuales presentó diversos trabajos de mucho interés, que han sido después publicados en sendos folletos, muy comentados y apreciados.

En 1927 inició, en compañía de don Francisco del Campo, una gran campaña nacional en pro del aprovechamiento industrial de los esquistos bituminosos, llamados a producir petróleo nacional, dando con ello origen a la publicación de diversos reportajes y folletos muy exparcidos por todo el país y que han suscitado una gran polémica minera.

Para reforzar sus tesis publicó en 1928 un folleto titulado «Problema del petróleo y la explotación de los esquistos bituminosos», y en 1929 dió con el mismo objeto una conferencia pública en el Salón de Honor de la Universidad de Chile, que mereció los honores de comentarios entusiastas de la prensa. Esta campaña de enriquecimiento nacional produjo resultados inmediatos: Después de algunas conferencias privadas con el Presidente de la República, el Gobierno dispuso en 1929, la construcción del ferrocarril de Curacautín a Lonquimay y la apertura del túnel de Las Raíces, de 4,500 metros de largo, el de mayor longitud en América.

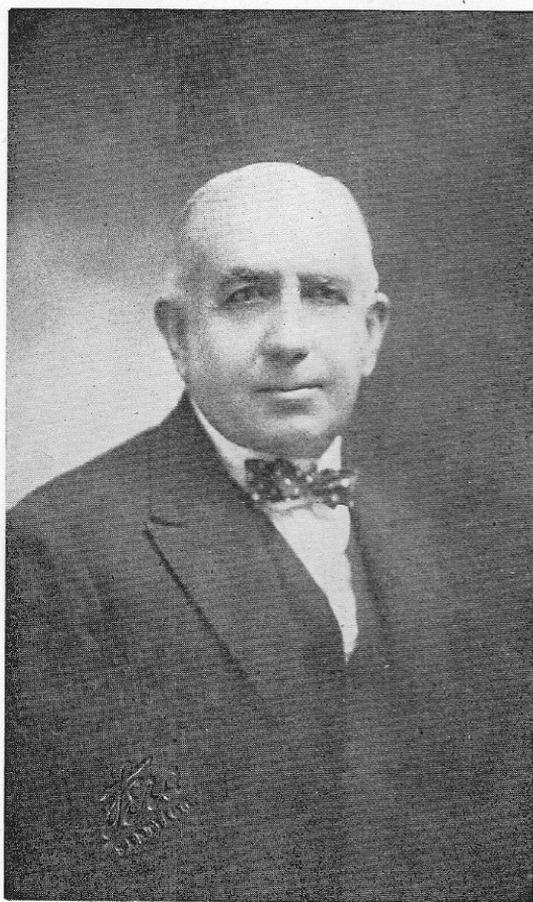
A sus iniciativas constantes y afianzadas en publicaciones que llevan su firma, se deben también la construcción de los ferrocarriles de Freire a Cunco y de Cocule al Lago Ranco, como muchos años antes se le había debido la construcción del Ferrocarril Longitudinal, de La Calera a Iquique.

En 1929 formó parte del Comité Organizador del Tercer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, celebrado en Santiago en diciembre de ese año, y al cual presentó dos trabajos y un mensaje para elevar un monumento a los hermanos Clark, los grandes constructores del ferrocarril transandino y que fué aceptado por aclamación de la Asamblea. Los trabajos a que hemos hecho referencia se titulan: «Medios de fomentar la construcción de los ferrocarriles particulares» y «Los Hermanos Clark», que es un libro de 400 páginas dedicado a enaltecer la memoria de aquellos concesionarios.

En su carrera profesional ha recibido numerosos diplomas de honor y es miembro honorario de los Institutos de Ingenieros de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Perú y Venezuela, de la Sociedad de Historia y Geografía de Santiago y de Lima y de Academias de Ciencias Económicas de diversos países.

A pesar de tanta figuración como publicista y entusiasta propiciador de obras públicas, no ha manifestado hasta ahora interés por la política activa, en la cual ha figurado como miembro del Partido Liberal; pero su nombre se ha dado en diversas ocasiones para cargos de diputado, senador y Ministro de Estado, sin que aquello se haya convertido en una realidad. Más todavía, queremos en esta ocasión recordar un hecho curioso y que le honra.

Poco antes de asumir el mando don Emiliano Figueroa Larraín, en cuya campaña había tomado señalada actuación, «El Mercurio» tomó la iniciativa de averiguar en una encuesta pública cuál sería el elenco de su primer Ministerio, y después de un mes de votaciones privadas, el nombre del señor Marín resultó con una enorme mayoría para el Ministerio de Fomento, que no resultó en el hecho, pero que vino a constituir algo así como un reconocimiento público de sus merecimientos en la materia.



Don Santiago Marín Vicuña