

Salvando Omisiones

Lastarria, Budge y Harnecker

Capítulo del libro que, con el título *Nuestros Ingenieros*, aparecerá próximamente.

Al finalizar el capítulo destinado a reseñar sintéticamente la historia del desarrollo de la ingeniería en Chile, hicimos una selección personal de diez colegas, ya fallecidos, y que se habían destacado en el campo profesional, dando de cada uno de ellos una corta biografía, pero, declarando que los nombrados no sólo habían nacido en nuestro país, sino también que habían optado su título en nuestra Universidad del Estado.

Después, considerando lo anterior, hemos comprendido haber procedido con espíritu estrecho, sino injusto, guiados únicamente por conceptos de un extremo nacionalismo.

Para salvar esta exclusividad, seguramente ingrata e inconveniente, ya que otros colegas, sin tener aquellos restringidos requisitos, también habían sabido honrar la ciencia nacional y laborar el progreso de la patria, hemos procedido a salvar tales omisiones, agregando este corto *Apéndice*, destinado a dar a conocer las actividades de otras distinguidas personalidades, como ser, las de los ingenieros Victorino Aurelio Lastarria, Eduardo Budge y Otto Harnecker, que bien sirvieron al país y que fueron en vida hon-

ra de la ciencia y personas de muy destacada y prolífica acción profesional.

De ellos, los dos primeros fueron chilenos de nacimiento, pero que optaron sus títulos en Universidades extranjeras, y el último, aunque nacido en Alemania, pudo titularse en Chile y servir así, durante una larga existencia al progreso y cultura nacionales.

Nos parece, pues, que en tal forma salvamos una exclusividad que no tiene razón de ser y contribuimos asimismo al pago de una deuda de gratitud, que será grata a nuestra colectividad profesional, siempre ajena a prejuicios y sinceramente amante de la justicia.

He aquí el origen de lo que pasamos a exponer.

* * *

Don *Victorino Aurelio Lastarria* nació en Santiago en 1844 e hizo sus estudios humanistas en el Instituto Nacional, concluidos los cuales su ilustre padre, el conocido hombre público don José Victorino Lastarria, determinó en 1862, que se trasladara a Europa, para ingresar a la famosa Universidad de Gantes (Bélgica)

en cuyo acreditado centro científico fué un alumno sobresaliente y el preferido del eximio matemático Boudin, que entonces regentaba la cátedra de Resistencia de Materiales.

Tan pronto como obtuvo su título profesional, en 1867, resolvió regresar a su patria, iniciando su carrera en algunas obras portuarias de Valparaíso, entonces en ejecución.

No encontrando en tales trabajos el ambiente que deseaba, se puso en contacto con el prestigioso hombre de negocios don Enrique Meiggs, que acababa de dar feliz término a la construcción del ferrocarril de Santiago a Valparaíso y marchó con él al Perú, a fin de colaborar con tan insigne empresario en las grandes construcciones emprendidas en aquella nación por el Presidente Pardo, según lo hemos referido en nuestro libro *Los Hermanos Clark*.

Se inició así en forma trascendental.

Sus primeras actividades las hizo como ayudante del ingeniero polaco Malinowsky, sirviendo lucidamente en el estudio y construcción del ferrocarril de Lima a La Oroya, siempre considerado como una de las obras más atrevidas de la ingeniería mundial, por las grandes dificultades que fué necesario vencer: pero habiéndose resentido su salud a causa del tremendo clima de aquellas alturas, hubo de regresar a Chile, donde colaboró al lado de don Domingo Matte, en los estudios del ferrocarril urbano de la capital, entonces en plena actividad.

Más tarde, en 1873, volvió nuevamente al Perú y entonces uno de los más acreditados industriales de aquella nación, don Dionisio Derteano, le encomendó el estudio y construcción de una obra de señalada importancia, el mejoramiento de las represas de Huarochiri, destinadas a regularizar el regadío del

valle del Rimac, lo que supo realizar en forma tan acabada y novedosa, que le mereció aplausos especiales de los hombres de ciencia y señaladas distinciones honoríficas de revistas científicas de Europa y de los Estados Unidos.

También estudió y realizó en esa época en el Perú, dos ferrocarriles de importancia, los de Callao a San Pedro y de Lima a La Magdalena.

Con posterioridad nuestro Gobierno lo llamó al país para que confeccionara los reconocimientos y estudios de un ferrocarril que, partiendo del puerto de Talta, se internara en la región salitrera, que recién se abría al comercio mundial; trabajo de gran aliento y de enormes dificultades a causa de la inclemencia del desierto, entonces carente de caminos y aguadas para el sustento.

Vino después la cruenta guerra del Pacífico (iniciada en 1879 entre Chile, y el Perú y Bolivia aliados) lo que movió al señor Lastarria a trasladarse a Iquique, a fin de colaborar a las órdenes del Ministro de la Guerra en campaña, don Rafael Sotomayor, quien, para bien aprovechar sus actividades, lo designó Jefe Político de Tarapacá, tarea que más tarde completó trazando, por órdenes del Gobierno, un ferrocarril que desde ese puerto se internara a Bolivia, en demanda de Oruro y La Paz.

En 1882 el Presidente Santa María, atendida su ya muy reconocida capacidad profesional, le encomendó nuevos trabajos en el sur, como ser el trazado del ferrocarril de Santiago a Valparaíso (vía Melipilla, Casablanca y Quilpué) y los de Angol a Traiguén, de Renaico a Victoria y de Valdivia a Osorno, importantes tramos de la red ferroviaria central, en los cuales dió pruebas de excepcional competencia, ya que en esa época toda esa región, poblada de bosques impene-

trables, era del todo geográficamente desconocida y de un clima excepcionalmente crudo, por lo lluvioso y frío.

En uno de ellos, en el de Renaico al sur, a la salida de la estación de Collipulli y para atravesar el ancho río Malleco proyectó el señor Lastarria un viaducto que es una maravilla, por su hermoso perfil y extraordinaria altura, obra que él alcanzó a iniciar, mas no a ver concluida. Fué entregada solemnemente al servicio del público en noviembre de 1890, siendo que él había fallecido dos años antes, en julio de 1888, cuando aun no contaba 44 años de edad...

Este viaducto (formado por una viga continua de 350 metros de largo, apoyada en cuatro tramos de acero y dos estribos de mampostería, tiene cerca de cien metros de altura sobre las aguas del río) fué construido en Francia por la acreditada firma Schneider, del Creusot, en forma tan concienzuda, que durante 40 años ha podido prestar servicios de gran tráfico, pero en 1926, dados los grandes pesos de los trenes y locomotoras modernas, ha sido necesario reforzarlo.

Esta obra verdaderamente genial y las antes citadas represas de Huarochiri, en Perú, han immortalizado el nombre del señor Lastarria, dentro y fuera del país, como lo acredita una serie de diplomas honoríficos que le otorgaron instituciones científicas del extranjero.

De ahí que su muerte, acaecida en una edad tan temprana, constituyera una verdadera pérdida nacional, porque este insigne ingeniero fué siempre considerado no sólo como una lumbrera profesional, sino todavía como el más acreditado proyectista de Sudamérica.

* * *

En forma tan destacada y brillante como la ya expuesta para el señor Las-

tarria, floreció también y en la misma época, su colega don *Enrique Budge*, pues eran de la misma edad y merecimientos.

Nació en Valparaíso, en noviembre de 1844, siendo hijo de un distinguido marino de guerra británico, don Eduardo Budge, que al radicarse definitivamente en nuestro país, formó entre nosotros su ilustre hogar, desposándose con la virtuosa señora doña Ana Luisa Prats, hermana del conocido político don Belisario, que tan destacada actuación tuvo durante la Administración Pérez; Errázuriz. Pinto, Santa María y Balmaceda.

El señor Budge padre, durante su larga residencia en Valparaíso se glorió con la amistad de don Diego Portales, el severo y enérgico fundador del Chile viejo y relataba amablemente a sus contertulios muchas de las curiosas incidencias de su vida de marino, entre las cuales nos cabe recordar la de haber sido encargado de la custodia de Napoleón, cuando preso de los Aliados se le condujo en destierro a la isla de Santa Elena, después de la cruenta derrota de Waterloo, en 1815.

En la Galería Tate de Londres se exhibe, en recuerdo de tales hechos, un famoso cuadro, debido al pincel de Orchardson, en que se ve sobre la amplia cubierta del Bellerophon y en primer término, la figura magnífica del gran Emperador destronado, mirando con profunda tristeza y filosofía la costa francesa, que ya no volvería a contemplar y que se iba más y más esfumándose en sus ensueños, pletóricos de victorias y de grandezas, dibujándose al fondo un grupo de apuestos oficiales galoneados, que comentaban en silencio y admiración las actitudes y proezas del gran capitán del siglo.

¿Sería alguno de ellos el padre de nuestro ingeniero?

Don Enrique nació y creció, pues, en un hogar ilustre, lleno de curiosos recuerdos e hizo sus estudios humanistas en los

mejores y más acreditados colegios de Valparaíso, concluidos los cuales fué enviado a Inglaterra, con las expectativas de seguir la carrera del padre; pero allá cambió de rumbo, dedicando sus actividades a la ingeniería, en la cual pudo graduarse tras serias enseñanzas en las Universidades británicas.

Regresó a Chile en 1860, ingresando de inmediato a la construcción del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, a cargo entonces del acreditado ingeniero norteamericano don Guillermo Lloyd y sirviendo de ayudante a don Lorenzo Joffoy, en la sección de Quillota, pudiendo decirse que desde entonces y por muchos lustros, vivió adherido a las actividades y manejos de esa Empresa, en diversas y muy variadas actuaciones.

En 1865, atendiendo la construcción del tramo de San Fernando a Curicó; en 1867, al de Salto a Quilpué y en seguida al de Llay-Llay a San Felipe y Los Andes, terminado el cual se le encomendó, en 1878, la muy honorífica comisión, en vísperas de la Guerra del Pacífico, de atender en Europa y los Estados Unidos, la adquisición de materiales que el Gobierno requería para la prosecución de diversas obras públicas entonces en ejecución.

En los comienzos de 1880 volvió al país, tocándole en primer lugar la ardua tarea de construir el muelle fiscal de Valparaíso, a cuyo feliz término marchó nuevamente al extranjero en busca y selección de la utilería requerida para la utilización de tan magna obra.

Su regreso, en 1884, coincidió con la dictación de la primera ley administrativa de los ferrocarriles del Estado, iniciada bajo las sabias directivas de los señores Eulogio Altamirano y Hermógenes Pérez de Arce y entonces el señor Budge ingresó al alto escalafón de la Empresa en el carácter de jefe de la Sección de la

Vía y Edificios, en cuyas labores estaba cuando el Gobierno le encomendó, primeramente como interino y más tarde en propiedad, la propia Dirección General, en la que pudo actuar en forma sobresaliente y con algunas intermitencias, hasta 1894, año en que, por serias dificultades con el entonces Ministro de Industrias y Obras Públicas, fué ruidosamente exonerado de su cargo.

Después de tan dolorosas incidencias, aunque no perdiera la confianza de los hombres de Gobierno, se dedicó a labores particulares; pero en 1906 se le llamó nuevamente a la Dirección de la Empresa de los Ferrocarriles estaduales, que pasaban entonces por un período de honda desorganización administrativa y económica, y ahí estaba cuando ocurrió el gran terremoto de agosto de aquel funesto año, que destruyó la capital y Valparaíso, y entonces fué comisionado para que tomara a su cargo la ardua tarea de reconstruir la zona del Almendral de aquel puerto, tras de lo cual hubo de dirigirse otra vez al extranjero, en el delicado cargo de Inspector Técnico de Materiales, a fin de controlar y recibir diversas obras requeridas por nuestro progreso constructivo y que importaban millones y millones de pesos.

En esta dilatada vida profesional al servicio del Estado, el señor Budge emitió alrededor de medio ciento de informes técnicos sobre los más variados temas, que figuran nominativamente en su «hoja de servicios», parte de los cuales fueron publicados en varios folletos, manifestativos de extraordinaria preparación y su innegable dedicación a las funciones que le tocó llenar; pero muchos otros, quizás los más, han quedado aún inéditos en los archivos de Gobierno.

A pesar de aquella no común actuación fiscal, el señor Budge, según se ha dicho, fué también un útil y muy prolífico co-

laborador en empresas particulares de bien público, destinadas al servicio colectivo, entre las cuales prima la fundación, en 1883, de la denominada Sociedad de Fomento Fabril, en unión de otras personas, de la que fué uno de sus directores en 1898, su presidente efectivo en 1902 y su presidente honorario en 1909.

La labor que el señor Budge logró realizar en esta Sociedad fué de grande y muy útil eficiencia, mereciendo cita especial la creación de escuelas industriales en Santiago, Valparaíso, Talca, Chillán, Concepción, Valdivia, La Serena e Iquique, como asimismo la organización de la Exposición Nacional de 1904, en cuyas directivas pudo aprovechar la experiencia adquirida años atrás, cuando en 1901 desempeñó las altas funciones de Comisario General, en representación de Chile, en la famosa Exposición Universal de Búfalo, en los Estados Unidos.

Debemos también recordar entre sus actividades privadas las funciones directivas que le cupo desempeñar por años y años, en la Compañía de Gas de Santiago y en la fundación de la Sociedad de Cemento del Melón, estimada hoy como las empresas de mayor magnitud en nuestro mundo industrial.

De ahí que sean de absoluta y evidente justicia lo que de sus actividades dijera el Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, en cierta ocasión, al comentar sus actividades:

«A lo largo de esta vida tan bien llevada, expresa, hay tal cúmulo de obras para el bien del país que apenas es posible mencionarlas todas. De un extremo a otro del territorio hay trabajos públicos, grandes empresas industriales, mineras, agrícolas, fábricas y explotaciones de todo género, pasos de progresos positivos y que en su tiempo fueron atrevidos, que se deben a la iniciativa de don Enrique

Budge o en los cuales ha colaborado personalmente».

Su hijo político y notable hombre público, don Agustín Edwards, al favorecerme con algunos datos sobre el carácter y la vida privada de tan insigne ingeniero, por su parte añade:

«Como Ud. lo sabe, aunque seco en apariencias en su trato familiar, poseía un corazón de oro y un espíritu público del cual sólo encontramos paralelos en los hombres de su generación. Desarrolló siempre una labor abrumadora para cualquiera que no hubiera tenido su extraordinario vigor físico, y hasta la época de su muerte caminaba como un joven, a un paso tan rápido que yo, andando de prisa, apenas podía seguirlo.

He ahí diseñada en términos generales y sin ampulósidades, la laboriosa existencia de don Enrique Budge, que se extinguió plácida y dulcemente en su ilustre hogar de Santiago, en los comienzos de junio de 1924, en los propios linderos de su centenario.

Sus funerales fueron de gran solemnidad y ahí, al borde de su tumba uno de sus más constantes colaboradores en las directivas de la Sociedad de Fomento Fabril, trazó de mano maestra, los principales rasgos de su personalidad moral, diciendo:

«Era enérgico, sin olvidar las más exquisitas formas en su trato. Era duro para exigir el cumplimiento del deber y tenía al mismo tiempo el corazón bondadoso y sensible. Era un espíritu eminentemente práctico y vivía soñando ideales de grandeza para Chile, enamorado de su patria, con una fe profunda en sus destinos».

La vida del señor Budge pareció, pues, haberse inspirado en una hermosa frase que un compatriota de su padre, el ilustre duque de Wéllington, solía decir a sus subordinados:

«Hay bien pocas cosas en este mundo por las que valga la pena de vivir, pero todos debemos marchar rectos delante de nosotros y cumplir nuestro deber».

* * *

Y llegamos así a don *Otto Harnecker*, cumplido exponente de un elemento extranjero que dedicó a su segunda patria todos los esfuerzos de su gran inteligencia y de una perseverancia constante en bien de la industria minera, que constituyó siempre su extraordinaria especialización.

Nacido en Berlín (Alemania), en mayo de 1845, llegó a Chile, a Valdivia, en 1852, como compañero de su padre, que también era ingeniero, cuando apenas contaba siete años de edad, para radicarse definitivamente entre nosotros, constituyendo en nuestra patria su hogar, estimado siempre como modelo de eficiencia; pero nunca quiso optar nuestra ciudadanía porque, en su honrado criterio, una persona de bien jamás debía cambiar de patria, ni creencias religiosas.

No obstante lo anterior, siempre se esmeró en inculcar a sus hijos el amor a Chile y el ser ciudadanos útiles a su progreso.

Recordamos a este respecto haberle oído a uno de sus íntimos, que en cierta ocasión que escribía a su hijo Luis, a la sazón en Alemania, notó que secaba las carillas de su carta usando arenilla en vez de papel secante que tenía a la mano, y al interrogarle del porqué de tal procedimiento, se limitó a contestarle:

—Quiero, en tal forma, hacerle llegar un poco de la tierra de su patria.

Y así, tan extremoso en todo lo que afectara al progreso de Chile, podríamos aún agregar que cada vez que nosotros publicábamos algún libro o mero artículo de índole nacionalista, jamás dejamos de

recibir de su parte una afectuosa y sincera felicitación, que mucho nos halagaba y más nos estimulaba en nuestra labor.

Tales detalles, al parecer de poca cuantía, manifestaba todo un carácter y toda una afectación.

El señor Harnecker hizo sus estudios en Valdivia, y más tarde en Santiago, bajo la inmediata dirección del ilustre sabio don Diego Barros Arana, pudiendo así en 1869, optar en nuestra Universidad el título de ingeniero de minas.

Sus primeras actividades profesionales las ejerció en la minería de la provincia de Atacama, donde atendió las pertenencias de Labrar, Caracoles y Descubridora, trasladándose después, en 1875, a las provincias de Antofagasta y Tarapacá, para dedicarse a la industria del salitre, en esa época en pañales, atendiendo diversos puestos en las Oficinas Bearnés, Santa Catalina y El Toco, pudiendo, con tales experiencias, proponer en los beneficios importantes mejoras.

A este respecto queremos aún decir algo, por lo general ignorado, como ser que el tan ponderado *Sistema Schank*, que estuvo en planta hasta que fuera substituído por el denominado Guggenheim, en gran parte se debe al espíritu inventivo del señor Harnecker.

Años más tarde, en 1895, regresó ya definitivamente al sur, radicándose en la provincia de Aconcagua, donde fundó dos establecimientos metalúrgicos de importancia, los de Peña Blanca y Cabildo, que él mismo regentaba con envidiable tesón y constancia, hasta los propios días de su lamentable fallecimiento, ocurrido en agosto de 1929, cuando él ya contaba 84 años de edad.

Durante su larga y muy prolífica existencia publicó diversos trabajos de índole minera y también suele ser citado con merecidos aplausos un estudio de indiscutible mérito, dedicado a la sismología

regional, que revela al respecto una rara acuciosidad y preparación técnica.

* * *

Y con esto damos por terminada esta

síntesis biográfica, dedicada a tres ilustres profesionales, los señores Lastarria, Budge y Harnecker, que, por sus conocimientos y constancia en el trabajo fueron honra de la ingeniería que ejercieron y del país que sirvieron.