



*S. Brian*

INGENIERO SANTIAGO BRIAN

(1849 - 1923)

Eminente especialista, el ingeniero Santiago Brian, compañero de Huergo y White en el curso inicial del Departamento de Ciencias Exactas, inaugurado en 1865 por iniciativa oportunísima del Rector Juan María Gutiérrez, este gran trabajador nació en Gualeguaychú en el año 1849 y alcanzó, como decíamos, el diploma de ingeniero civil en 1870, con el primer grupo de graduados de esos estudios en la Universidad de Buenos Aires.

No bien terminó su carrera, a invitación del ingeniero Bateman, contratado por el gobierno provincial para dirigir los trabajos del puerto de Buenos Aires,

se incorpora a dichos estudios en donde inicia su práctica profesional, que continúa luego junto al otro gran ingeniero inglés, D. Juan Coghlan, ocupado por entonces en proyectar y construir puentes para facilitar la vialidad nacional, cuando las líneas férreas eran aún incipientes en el país.

De aquí pasa el ingeniero Brian al campo que había de ser su vocación, incorporándose al Ferrocarril Oeste en donde también se hallaba Coghlan; entonces tenía Brian sólo 24 años. Sin desentenderse de los grandes problemas nacionales ni de los restantes intereses públicos, pasa a ser en 1876 gerente general del mismo Ferrocarril Oeste.

Abandona entonces, 1886, el Ferrocarril y se dedica a la acción privada, instituyendo un estudio de arquitectura que tuvo gran renombre en su tiempo y desde el cual ejecutó numerosas obras de importancia.

Al desprenderse la provincia de Buenos Aires del Ferrocarril Oeste, el Directorio londinense lo designa representante legal en Buenos Aires y así reanuda su contacto con esta poderosa actividad pública que se hallaba entonces en su proceso ascendente más pronunciado, hacia 1891.

Su eficacia, decisión y honestidad bien asentada, lo llevan luego a representar la técnica en las comisiones locales de los ferrocarriles Sud, Buenos Aires y Rosario, Central Argentino y Dock Sud de Buenos Aires.

Desde ellos auspicia insistentemente la electrificación de algunos tramos principales, así como el bajo nivel de Once a Caballito.

En la acción universitaria, aparece Santiago Brian constantemente, por elección gubernamental y por gravitación propia, designándose profesor de Construcciones en el Departamento de Ciencias Exactas.

La gran crisis universitaria de 1874, uno de los tantos movimientos profundos que agitan a las instituciones vitales y vigorosas, determinó en Buenos Aires la transformación del Departamento de Ciencias Exactas, que se desdobló en dos institutos: Facultad de Matemáticas y Facultad de Ciencias Físico-Naturales. El gobierno de la provincia de Buenos Aires lo designa miembro titular de la Academia, en la Facultad de Matemáticas, Academia que era a la vez, entonces, cuerpo Directivo del Instituto.

Desde ella intervino en la dirección de los estudios con iniciativas constantes de perfeccionamiento y así, cuando la Universidad se nacionalizó en virtud de la capitalización de Buenos Aires, en 1880, pasó a integrar la nueva Academia de la Facultad de Ciencias Físico-Matemáticas por superior resolución del 16 de febrero de 1881.

Nuevas crisis agitaron a la Universidad, casi nunca nacidas en su escuela de matemáticas o ingeniería; convulsiones prolongadas conmovieron sus aulas,

sus estudios se modificaron o trastornaron, sintiéronse otros acentos y alientos: y la reforma de 1906 puso en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, otros hombres y otras directivas. Empero, don Santiago Brian, formó en la nueva Academia que dirigía siempre en la Facultad, de cuya Academia figuró desde luego, como miembro fundador.

Nada es tan difícil como distinguirse entre un grupo de académicos, cada uno de los cuales es un eminente especialista, rodeado del reconocimiento público, por su larga acción científica, por su incesante espíritu de iniciativa, por su encumbrado desinterés y dedicación a los intereses colectivos. Sin embargo, Santiago Brian, logró señalarse entre sus colegas de la Academia, quienes lo designaron para ocupar la presidencia del alto cuerpo que desempeñó durante cinco años, no los menos propicios, por cierto, del alto cuerpo.

No sorprenderá, pues, que se le designara Socio Honorario del Centro Argentino de Ingenieros, del Club de Ingeniería del Río de Janeiro, miembro del Instituto de Ingenieros Civiles de Londres y de otras instituciones de magnitud.

Al final de su vida, tocóle realizar una obra de gran importancia nacional e internacional.

Se le llamó para organizar, dirigir y presidir un certamen de tanta jerarquía como el Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, que debía constituir, con los años y acaso desde la primera hora, un verdadero instrumento gobernante, un vínculo de unión continental, un centro de acción, coordinación y significación y una vía general de progreso para toda la América Austral.

Eran los años consagratorios de 1910. La Argentina llegaba hacia el final de una etapa magnífica de su desenvolvimiento, estaba gestando la Nación bajo el signo del pensamiento elaborado por Alberdi, por Mitre, por Sarmiento, continuadores efectivos y fundamentales de la hora de Mayo, pero las décadas corridas desde 1810 algo habían agregado a las luces del espíritu universal y lo que en 1810 fue una vibración europea trasladada al Plata, potencia: en formación, en 1860 fue una vibración americana que volvía los ojos a Europa, eterno milagro de juventud, poderío y creación, que venía a la América con la sangre europea, con la alta ideología del siglo, con los capitales europeos y entre ellos, con el fulguroso plan del riel.

Pero en 1910, era preciso dar un paso nuevo en la marcha augural de la Nación; este paso era el de retornar los ojos a los hermanos de América, sin abandonar el vínculo sagrado de Europa.

Una de las fórmulas de este retorno fue el primer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, ya mencionado, que congregó representantes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela y que en los subsiguientes.

certámenes reuniría todos los países sudamericanos.

La iniciativa de la gran reunión con que nacía una nueva política ferroviaria, trasponiendo cada nación al conjunto de naciones, correspondió al ingeniero civil Santiago Brian, quien a principios de 1906 propuso al Ministerio Nacional de Obras Públicas la celebración del quincuagésimo aniversario de la inauguración del primer ferrocarril argentino, con una exposición y un congreso ferroviario sudamericano.

El proyecto fue acogido por el Superior Gobierno por Decreto del 1º de marzo de 1906, firmado por el presidente Figueroa Alcorta y el ministro Orma. El 30 de agosto de 1907, fecha que correspondía al gran cincuentenario, no vio inaugurarse ni el Congreso ni la Exposición, pero ambos se realizaron con extraordinaria resonancia mundial el año 1910 del Centenario nacional.

En toda la tramitación, desde 1906, hasta el momento de inaugurarse el certamen, Santiago Brian fue propulsor personal y exclusivo, por lo menos durante los tres primeros años.

El ingeniero Carlos Maschwitz, durante su ministerio de Obras Públicas, recibió con viva atención las sugerencias de Brian, que permitieron dar forma al Congreso, transformándose posteriormente en la entidad que aún subsiste: "Asociación Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles", la cual acaba de transformarse en Panamericana a impulsos de su posterior presidente, doctor Leguizamón y el secretario general, ingeniero Núñez Brian, celebrándose el quinto Congreso en Montevideo, en 1945.

La insistencia del ingeniero Brian, tomó forma en diversas comunicaciones dirigidas al Ministerio de Obras Públicas, en una de las cuales expresaba: "Debería reconocerse con el concurso de los mejores elementos, la situación actual de los ferrocarriles en esta parte de América, así como *estudiar e investigar* los mejores medios que puedan introducirse para su construcción y explotación en sus relaciones locales y también internacionales".

Tales son las raíces del movimiento de retorno de las naciones hermanas del continente, que se advierte en toda América, desde el instante en que lograron su independencia todos los grupos importantes que aún se mantenían con vínculos coloniales y en que el Canadá, miembro de la Gran Congregación Británica, goza de una independencia verdaderamente envidiable y en parte importantísima de la colectividad americana.

Es así como el pensamiento del ingeniero Santiago Brian fue dilatándose lentamente desde su acción profesional de la primera hora, a los problemas de los servicios generales, a los intereses públicos, a la vida nacional y a la alta visión política interamericana, que es hoy objetivo central de todos los intereses continentales.

Las numerosas e importantes publicaciones de los Congresos Ferroviarios sudamericanos ya realizados, son la mejor expresión de las resonancias de esta gran idea de Santiago Brian, que ha llevado dichos congresos por las capitales de América: Buenos Aires, Río de Janeiro, Santiago de Chile, Bogotá.

El Quinto Congreso de Ferrocarriles, de que hicimos ya referencia, integró como un cuerpo aguerrido y poderoso el Primer Congreso Panamericano de Ingeniería de 1945.

Aun nos faltaría agregar la acción del ingeniero Santiago Brian en la Sociedad Científica Argentina, de la cual, en 1872, figuró entre los fundadores. Durante muchos años, Brian intervino en las discusiones científicas y técnicas de la gran entidad, en cuya Junta Directiva tuvo intervención personal preponderante, alcanzando a la presidencia de la institución en el año 1883, sucediendo en el alto cargo al eminente naturalista doctor Carlos Berg.

La consagración pública del ingeniero Brian tomó forma en una placa colocada en el dique de cabotaje por él construido y estación de carga y descarga que toma su nombre, en cuya placa se lee esta solemne inscripción: "Ingeniero Santiago Brian —1849-1923— Primer Presidente del Directorio local del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires. Desde 1890 hasta 1915. Uno de los ingenieros argentinos de más destacada actuación en los ferrocarriles establecidos con capital extranjero".

Sirvió con lealtad digna del mayor encomio los intereses confiados a su experiencia y a la vez propendió al engrandecimiento de su patria.

Tal fue la vida laboriosa del insigne ingeniero argentino don Santiago Brian, que alcanzara la dignidad de Presidente de la Academia Nacional de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Buenos Aires.

Una biografía del Ing. Brian fue publicada en *La Ingeniería*, 27, 1923, págs. 206-208.

(La presente biografía es debida al Ing. Nicolás Besio Moreno y fue publicada en los ANALES de la Academia, tomo 16, pág. 69-72, [1963]).