



Don Rafael Edwards Sutil

ANALES

DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE

Calle San Martín N.º 352 - Casilla 487 - Teléf. 88841 - Santiago - Chile

COMISIÓN DE REDACCIÓN:

Don Raúl Simon (Presidente de la Comisión),

Don Carlos Alliende, don Enrique Palma R.,

Don Feo, Javier Domínguez y don Marcos Orrego P.

Año XXIX

♣

Marzo de 1929

♣

Núm. 3



Necrología

Don Rafael Edwards Sutil

UN lacónico telegrama llegado a Santiago en los primeros días de Marzo último, nos anunciaba la triste nueva del prematuro fallecimiento de don Rafael Edwards S., ocurrido a bordo del «Cap. Arcona», rumbo de Montevideo.

El Instituto de Ingenieros contó al señor Edwards entre sus miembros más destacados, y ya fuera como socio, como director o Presidente de la Institución, dejó siempre un grato recuerdo por su espíritu de cooperación, su vasta preparación profesional y su exquisito don de gentes. Por eso, como un postrer homenaje a su memoria, ha querido recordar en estas páginas los hechos prominentes de su vida.

* * *

Nació en Valparaíso el 24 de Enero de 1879, y fueron sus padres don Ben-

jamín Edwards Garriga y doña Josefa Sutil de Edwards.

Educado en los Padres Franceses de aquella ciudad, el joven Edwards dió muestras olocuentes desde edad temprana de sus grandes dotes intelectuales, especialmente en las ciencias físicas y matemáticas.

Guiado por su vocación se incorporó a la Escuela de Ingeniería, alcanzando tras brillantes pruebas el grado de ingeniero civil, el 10 de Junio de 1901.

Sus estudios sobresalientes en la Universidad de Chile le valieron un viaje a Europa por cuenta del Gobierno en calidad de pensionado para perfeccionar sus conocimientos de ferrocarriles.

Ingresado al Nord francés como empleado de la Compañía, el novel ingeniero chileno al poco tiempo había dominado a fondo el programa que se le trazara al partir, en tal forma que él

mismo solicitaba y obtenía de la Universidad la autorización necesaria para dedicarse a la ingeniería eléctrica.

La Escuela Superior de Electricidad de París, uno de los más antiguos y prestigiosos establecimientos del viejo mundo, lo contó entre sus mejores alumnos y el 31 de Julio de 1903 le otorgó el diploma de Ingeniero Electricista con la votación más alta que hasta entonces se hubiera dado a un ingeniero extranjero.

De regreso en el país en 1905, se incorporó en calidad de ingeniero civil y electricista a la Compañía General de Electricidad que a la sazón daba sus primeros pasos en el que fuera más tarde su camino próspero y fecundo.

Y sucesivamente las centrales e instalaciones eléctricas de Buin, Rancagua, San Fernando, Curicó, Talca, Concepción, Chillán y Temuco tuvieron en el señor Edwards al técnico sabio y experimentado que las supo llevar a feliz término, cuando aun escaseaba enormemente en el país el ingeniero electricista que dirigiera y el operario competente que ejecutara.

Sus prestigios como profesional determinaron al Gobierno a encomendarle un estudio sobre las conveniencias de electrificar el ferrocarril de Santiago a Valparaíso. En colaboración con los señores Horacio Valdés y Arturo Salazar, el señor Edwards puntualizó en un luminoso informe las ventajas incontestables de esta electrificación, que en aquellos años 1910, fué considerada de una audacia rayana en lo inconcebible.

La enseñanza de la electricidad y sus aplicaciones en el país contrajo una gran deuda con el Sr. Edwards, desde su regreso de Europa profesó la cátedra de Electrotecnia en la Universidad Católica y fué también Ayudante y Profesor su-

plente de igual cátedra en la Universidad de Chile.

En ambos establecimientos dejó un justo renombre como catedrático por la forma clara, precisa, atrayente y de alto vuelo que sabía comunicarle a sus lecciones.

Decano más tarde de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad Católica, fundó un gran instituto politécnico para formar operarios competentes en los diversos oficios industriales. Aquel establecimiento, bajo su sabia dirección, alcanzó un éxito extraordinario sobre todo en cuanto a electrotecnia, viéndose el caso de que aún no terminaban sus cursos los alumnos cuando ya estaban colocados en la industria del país.

* * *

Capítulo especial merece su obra profesional de vasto aliento como precursor y creador en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Corría el año 1914 en que acababa de dictarse, tras arduo debate en las Cámaras, la ley de reorganización de la Empresa de los Ferrocarriles. Autonomía, gastos con sus propias entradas y autorización para contratar un gran empréstito a fin de modernizar sus anticuadas instalaciones eran los puntos básicos de la ley.

Deseosa de avanzar en esta modernización, la Dirección de aquel tiempo abrió un concurso mundial de planos y presupuestos para construir una maestra central y cuatro seccionales, ofreciendo dos valiosos premios a los mejores proyectos que se presentaran.

Siete firmas europeas y una americana respondieron al llamado de la Empresa.

Una comisión de expertos, entre quie-

nes figuraba el señor Edwards, estudió detenidamente los proyectos y finalmente dictaminó a favor del proyecto de la conocida firma americana, especialista en máquinas herramientas Niles Bement Pond.

El informe expedido fué tan favorable que la Empresa acordó ejecutar inmediatamente la construcción del proyecto Niles, adquiriendo al efecto 120 hectáreas de terreno contiguas a la ciudad de San Bernardo, a fin de instalar allí la Maestranza y la población obrera que había de servirla.

Al efecto llamó al señor Edwards y le encargó la preparación de las bases para pedir propuestas públicas. La licitación dejó en claro como la más conveniente la oferta de la Compañía Holandesa para construir la Maestranza en concreto armado en vez de acero estructural, en atención al alza extraordinaria alcanzada por el acero con motivo de la guerra.

Y aquí le correspondió al señor Edwards preparar los numerosos planos de construcción de los talleres, al mismo tiempo que vigilar la construcción más grande que se había hecho en el país con este material y una de los mayores del mundo en el ramo.

Además adquirir la maquinaria de los talleres, equipar las centrales eléctricas, de aire comprimido, de vapor, etc. que abastecieran a la futura Maestranza.

No había en aquel tiempo la experiencia que hoy se tiene en la construcción de concreto armado y justo es reconocer que la presencia del señor Edwards al frente de aquel importante trabajo dispó la sensación de duda con que se acogió en los primeros momentos la edificación de aquellos inmensos talleres con el nuevo material.

Gran preparación técnica, enorme dedicación, firmeza de carácter, ecuanimi-

dad, fueron en el señor Edwards las dotes sobresalientes que le hicieron captarse la simpatía general de contratistas y subalternos.

El tiempo confirmó las previsiones del señor Edwards: tanto la Compañía Holandesa cumplió fielmente su contrato cuanto la Niles Bement Pond entregó con toda oportunidad la maquinaria comprometida, a pesar de las grandes alzas provocadas por la guerra mundial.

Y cuatro años después de iniciados los trabajos, la Maestranza Central comenzaba su explotación que habría de ser más tarde una fuente de renovación del material ferroviario y de grandes economías para la empresa, tal como lo había concebido el señor Edwards.

La electrificación de la primera zona es otro de los grandes progresos alcanzados por la Empresa de los Ferrocarriles, que hay que cargarle en un alto porcentaje al ingeniero Edwards Sutil.

Comisionado por la Empresa en colaboración del señor Ricardo Solar, estudió en 1918 la explotación a vapor de la línea Santiago-Valparaíso, experimentando los consumos de carbón por caballo de fuerza, el desgaste del material por la acción del frenaje en el Tabón, el costo de este remolque, la acción incrustante de las aguas, el personal requerido para la explotación y las economías que sobre este sistema podría procurar la explotación eléctrica de la línea.

Este estudio constituyó un trabajo magistral de experimentación, que proyectó luz meridiana sobre las ventajas de electrificar dicha zona.

Comisionado en 1920 por la Empresa de los Ferrocarriles, para imponerse en Estados Unidos de los últimos progresos de la electrificación, pudo verificar una vez más en las grandes líneas del Oeste americano, especialmente en la Chicago

Mineapolis Saint Paul los buenos resultados obtenidos con el nuevo sistema de tracción.

De regreso en el país quedó, como en el caso de la Maestranza, a cargo de las propuestas públicas que se pidieran para ejecutar la electrificación, esto es. línea aérea y postación, subestaciones y aprovisionamiento del equipo motor, pues se resolvió comprar la energía eléctrica más bien que montar central propia.

La firma Errázuriz Simpson se llevó la propuesta con la firma americana Westinghouse.

También como en el caso de la Maestranza, el señor Edwards supo llevar a feliz término este trabajo único en el país, entregándolo en poco tiempo al intenso tráfico del servicio; y lo mismo que en aquellos trabajos, esta vez con firmeza, buen criterio profesional, laboriosidad y prudencia se captó una vez más las simpatías universales y el aplauso y agradecimiento de la Empresa.

Retirado del servicio al ejercicio libre de su profesión, en 1924, el Senado de

la República lo designó su representante ante el Consejo de los Ferrocarriles del Estado, cargo que desempeñó con gran versación hasta 1927, en que renunció con la nueva reorganización de aquel servicio.

Buscando mejoría a su quebrantada salud partió a Europa en 1928 y ya de regreso al país, en Marzo último sucumbió de un ataque al corazón, poco antes de llegar a Montevideo.

* * *

Sería interminable detallar un sinnúmero de actividades profesionales que honran la memoria del señor Edwards y de la profesión a la que tanto brillo supiera darle.

Pero sus colegas del Instituto de Ingenieros recordarán siempre con especial cariño al amigo de ingénita modestia, servicial y de gran nobleza de alma que siempre fué el primero en la hora del sacrificio y el último en la hora del premio.

