

Dirección: REVISTA DYNA-Apartado Nro. 47-Medellin

Directores:

JORGE RODRIGUEZ  
C. GARTNER DE LA C.

Redactor

OCTAVIO ARANGO C.

1937 N° 3

## EDITORIAL

### Programa de "DYNA"

Habiendo aceptado el honroso e inmerecido cargo de director de esta revista, deseo dar comienzo a las labores que a él atañen haciendo en esta primera nota editorial un bosquejo de lo que ha de ser el programa de DYNA, órgano de publicidad de un instituto científico.

Fuéra de los artículos de índole científica relativos a las labores de la escuela de minas y a asuntos atañeros a la profesión de ingeniero, se publicarán en la revista informaciones detalladas de carácter técnico general sobre las obras públicas que se proyectan y se adelantan en Antioquia, y en todo el país, no solamente por la relación íntima que existe entre las dichas obras y aquellas labores, y por carecer este departamento de un órgano de publicidad que dé cabida a trabajos de esta índole, sino por la muy principal razón proveniente de la necesidad de ilustrar el criterio del hombre de la calle en asuntos de esta laya, persiguiendo con ello el laudable fin de evitar en cuanto ello sea posible en países como el nuestro—donde la cantidad de votos tiene primacía sobre la calidad—que la opinión unánime de gente más o menos ignorante prevalezca por su volumen sobre la opinión ilustrada de unos pocos cuando se discuta sobre la conveniencia y utilidad de tal o cual obra, mirada quizá por los unos como el sumo progreso y por las otras como el colmo del desacierto.

Gran copia de ejemplos de la utilidad que representa esta lenta ilustración del criterio público se ofrece a la memoria, pero bastan unos pocos. Cuando hablar de voltios, amperios y resistencias era como hablar chino o griego, de lo puro incomprensible que era esa habla, ingenieros



ignorantes o de mala fé engañaban fácilmente a los ingenuos concejos municipales proponiéndoles la construcción—por palos de romero—de miríficas plantas eléctricas allí donde o no existían los elementos necesarios o estos eran completamente insuficientes, lo que causó finalmente la ruina económica de muchos municipios. Viene a pelo la cita del ejemplo múltiple de la construcción de ferrocarriles, carreteras, cables aéreos, de un costo que se cifra en centenas de millones de pesos, construcción impuesta las más de las veces no por una real necesidad económica de esas obras sino por la propaganda que se les hace, dirigida a una opinión generalmente ignorante de los factores complejos que dominan la cuestión de los transportes en países como el nuestro. Hay ejemplos a porrillo. A causa de la ignorancia de esas nociones elementales una opinión unánime apoyó al doctor Silvio Villegas—indoctísimo en cuestiones ferrocarrileras—cuando desde la plaza mayor de Manizales invitaba a los habitantes de la ilustre ciudad a arrancar con sus manos los rieles del F. C. Troncal de Occidente si esa línea férrea no trepaba al alto risco andino donde mora la bella capital caldense. Habría bastado que el criterio público en las poblaciones del oriente de Antioquia conociera el hecho experimental e incontrovertible de que un ferrocarril es inexplorable económicamente cuando sus pendientes son superiores a la del tres por ciento para que muchos municipios de esa región no hubiesen ido a la quiebra de su tesoro consiguiendo empréstitos cuantiosos para adelantar la ruinosa obra del Tranvía de Oriente. Si nos salimos de Antioquia hallamos en el F. C. de Puerto Liévano un fracaso del departamento de Cundinamarca igual al del Tranvía de Oriente multiplicado por diez.... En estos particulares han ocurrido las cosas más estupendas en nuestro país: hay un puerto fluvial que era, es y será por muchísimos años el de mayor movimiento del país, y un puerto marítimo de condiciones óptimas para ser también uno de los primeros de la república por su riqueza y movimiento comercial, pero el Estado se vió obligado por la opinión pública a construir—a fuerza de muchos millones, naturalmente—un brazo de mar para que aquel puerto fluvial se convirtiera en el primer puerto marítimo del país, y a fabricar, abriendo de nuevo un antiguo canal, un río, para que aquel puerto marítimo se convirtiera en uno de los primeros puertos fluviales. Y todo ello para un comercio que en la escala internacional representa una infinitesimal del volumen comercial del mundo, aun en estos tiempos de paro. Conviene aquí apuntar este hecho, también estupendo: cuando se construía el F. C. Central de Bolívar era necesario transportar desde Cartagena el agua para el consumo de los trabajadores y para las obras de arte, pero mientras tanto había compañías extranjeras, como la Andian, que traían desde Panamá el agua potable para sus obreros y demás personal!

Y la marcha general del progreso del país puede sufrir desviaciones incalculablemente perjudiciales causadas exclusivamente por esa falta de información y conocimiento entre los dirigentes de la opinión a que vengo refiriéndome. De ello tenemos en Antioquia un ejemplo muy notable. Hace unos veinte años la llamada "Junta técnica del Ferrocarril de Urabá" hizo constar en el acta de una de sus secciones, talvez la pri-



mera, que la más urgente necesidad de este departamento era realizar su comunicación por medio del Ferrcoarril Troncal de Occidente con los de Caldas y el Valle. Pero la ambición de muchos, la incomprensión de otros, la aversión de aquellos y la indiferencia de los más, fueron parte para que los dirigentes y encargados de la cosa pública resolvieran detener en Cartago la construcción de esa vía con la mira de transmontar con ella la gran cordillera central y establecer la comunicación férrea entre Bogotá y Buenaventura, dejando a Antioquia encerrada entre sus montañas. Aquella comunicación—que al fin verá realizada la generación presente dentro de dos o tres años—está llamada a satisfacer necesidades vitales del pueblo antioqueño, cual es la de asegurarse de manera permanente su alimentación barata, que no exigiéndole como hasta hoy sucede el ciento por ciento y aún más del producto de su trabajo, podrá exportar éste en forma de productos industriales, porque ella traerá además transformaciones fundamentales en la marcha del progreso industrial de Antioquia. Cuán distinta a la de hoy sería la economía de este departamento si desde hace unos diez años se hubiera realizado el pensamiento vital de la Junta técnica del ferrocarril de Urabá.

Volviendo a lo que indica el título de este escrito, la revista tendrá de ahora en adelante una sección dedicada a las ciencias físicas y matemáticas, otra dedicada a la ingeniería, la tercera a la economía y la cuarta será de miscelánea, para dar en ella cabida a escritos de variada índole que no encajen en las otras secciones. El propósito es hacer de DYNA una revista de información científica y técnica en lo relacionado a la ingeniería, a la administración de las grandes empresas y al desarrollo industrial en nuestro país, y desde luego me permito solicitar, para cumplir ese propósito, el concurso no sólo de los ex-alumnos de nuestra escuela sino el de los demás ingenieros que se hallen al frente de empresas e industrias, cuya colaboración sería acogida con entusiasmo en la dirección de DYNA.

C. G. de la C.