

Revista de los estudiantes de la Escuela de Minas.

Precio: \$ 0.10 cys. Suscripción anual \$ 1.00

DYNA

Dirección:

D Y N A

Apartado Nro. 47, Medellín-Colombia

Director: Joaquin Vallejo — Admor. Arturo Montes

Año II

Julio de 1934

Nro 7

Editorial

Un triunfo de la ingeniería nacional

Basta dar una mirada a las obras que actualmente se desarrollan en el país, para evidenciar un hecho que marca un nueva era: la ingeniería nacional es capaz de resolver sus problemas técnicos sin recurrir a las compañías extranjeras, de ingratia memoria. Los talleres de Cali, la reconstrucción de Buenaventura, las obras fluviales del Magdalena, la pavimentación de Medellín, los edificios públicos, los trabajos del Sur, para no citar sino algunas de las que se apartan de nuestra vieja ingeniería de agrimensura, carreteras y ferrocarriles, son fieles testimonios de que los profesionales colombianos se abren campo, por entre los escombros de la Punchard, la Berger, la Ulen, la Siemens Baunion, los Torpen.

Acaban de inaugurarse en Cali los talleres centrales de Chipi-chape para el ferrocarril del Pacífico, cuyos planos y proyectos se deben al ingeniero doctor Neftalí Sierra, fielmente interpretados por el doctor Rubén Cardona S. como director de construcción. Después de salvarse el país de la precipitación y manejos dudosos de un ministro comenzó la lucha de las compañías extranjeras por la excelente presa que se media en millones de dólares. Influencias, intrigas, sobornos, todas las palancas de la política de reptil fueron movidas por agentes extraños que rastreaban en las altas oficinas nacionales. El 8 de junio despejó la situación para que el nuevo ministro pudiera llamar al eminente ingeniero doctor Sierra, constructor de los magníficos talleres de Bello, quien superó todos los proyectos extranjeros con un costo total de \$ 993.000 mientras que la G. H. H., cuya propuesta llegó a aceptarse en 1928, exigía 4'425.458 dólares.



El doctor Neftalí Sierra es acreedor al agradecimiento de la nación y muy especialmente de todos los ingenieros, porque con este triunfo señala una nueva éra.

La técnica es sentido común?

Es admirable la ciencia que posee el vulgo sobre estas cuestiones de ingeniería, que a nosotros nos da tanto trabajo calcular. A cualquier transeúnte, una simple inspección de un puente le basta para indicarle si resistirá el tráfico y hasta predice exactamente el día en que fallará. Cuando un edificio se viene al suelo, todos lo habían previsto de antemano y señalan la causa con el índice. Un río que siempre fué manso, salió de madre en un diluvio y se llevó una carretera para darle gusto a un buen vecino que previno con insistencia a los tercos ingenieros. Cuando las ferrovías sufren del mal de derrumbes, los cadeneros lamentan que los jefes del trazado no les hubieran seguido los consejos.....

Por extraña razón, los ingenieros son siempre los que menos saben del trabajo a su cargo, y lo único que aprenden en las Facultades es a perder el sentido común.

En días pasados se derrumbó un teatro en construcción.

—¡Yo lo había previsto, desde hace una semana!

—¿Cómo no se iba a caer con esa luz?

—¡Claro! ¡Si estaban pegando con cal!

—¡Se necesita ser ciego para no ver que esos muros no resistían!

En resumen, el único que no sabía era el ingeniero.

Esta es la historia de todas las obras que fracasan, donde el vulgo demuestra su sabiduría de sentido común y deshace reputaciones profesionales. Pero el hecho no tendría mayor trascendencia si no fuera porque muchos ingenieros toman parte en los comentarios, olvidando todo conocimiento técnico para entrar a juzgar con el "sentido común", con la inspección, como cualquier hijo de vecino.

En los profesionales debe existir una consigna tácita de velar por el prestigio de los colegas ante el vulgo de "sentido común".