

EL VIADUCTO: ANÁLISIS DE UNA TOPOGRAFÍA MÍTICA

MARIÓN BENAVIDES GARCÍA

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA

FACULTAD DE EDUCACIÓN

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN ETNOEDUCACIÓN Y DESARROLLO COMUNITARIO

PEREIRA

2010

EL VIADUCTO: ANÁLISIS DE UNA TOPOGRAFÍA MÍTICA

MARIÓN BENAVIDES GARCÍA

TESIS DE GRADO

DIRECTOR DE TESIS: ALBERTO ANTONIO BERÓN OSPINA

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA

FACULTAD DE EDUCACIÓN

ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN ETNOEDUCACIÓN Y DESARROLLO COMUNITARIO

PEREIRA

2010

NOTA DE ACEPTACIÓN:

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Pereira, Noviembre 29 de 2010

DEDICATORIA

A todas las personas que creyeron en la posibilidad de que este ejercicio investigativo aproximara esa otra mirada de Clío, rabiosa por ser contada.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, a Alberto Antonio Berón, por ser mi maestro y confiar en mis ideas algo exóticas. A Rigoberto Gil Montoya por leer y revisar de manera paciente las extenuantes hojas de ésta tesis, a Cecilia Luca Escobar por creer en sus estudiantes y a los obreros que resultan ser espectros que recorren e iluminan este nuevo sendero para interpretar el paisaje urbano pereirano.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	1
1. EL VIADUCTO COMO SÍMBOLO DE PROGRESO PEREIRANO	4
1.1 El Viaducto: el nacimiento de un sueño o su lado infantil.	4
1.2 El Viaducto: un sueño hecho concreto	8
1.3 Un lotero o El soñador del Viaducto	13
1.4 El viaducto: símbolo de progreso	17
1.5 César Gaviria Trujillo o el nacimiento del nombre del Viaducto	23
1.6 César Gaviria Trujillo o el prohombre pereirano	25
2.EL VIADUCTO COMO SÍMBOLO DE DESARROLLO	31
2.1 La era del desarrollo	39
3. EL VIADUCTO COMO SÍMBOLO	48
3.1 Representar- Revelando	50
3.2 Evocando-Reemplazando	51
3.3 Tipificando	52
4. EL VIADUCTO EN SU LENGUAJE OBISPAL	58
4.1 Recubrimiento del discurso	61
5. EL VIADUCTO COMO SÍMBOLO DE MODERNIZACIÓN	63

6. EL VIADUCTO COMO HACEDOR DE VÍCTIMAS O EL ROSTRO OCULTO DEL PROGRESO	67
6.1 El segundo accidente del viaducto o el hercules no era tan fuerte	70
6.2 Los obreros se sublevan	74
6.3 Resultados técnicos del segundo accidente	76
6.4 La muerte del último obrero: Héctor Iván López Ramírez	78
6.5 EL obrero del Viaducto como autómeta	85
6.6 La vida continúa o los sobrevivientes del viaducto	86
6.7 Los obreros del viaducto: se recuerdan para olvidarlos	87
7.EL VIADUCTO: OTRAS CONSIDERACIONES	94
7.1 El viaducto o el gran invento pereirano	94
7.2 El viaducto y los de abajo	96
7.3 El viaducto: Lenguaje exagerado o el homenaje a la herencia antioqueña	99
7.4 El viaducto como lenguaje pos-adámico	101
7.5 El viaducto: símbolo de suicidio	103
7.6 El viaducto como concepción artística	105
7.6.1 Poemas alusivos al viaducto o loas al progreso	106
8. IMAGEN PUBLICITARIA DEL VIADUCTO	110
8.1 El viaducto como el crisol de orgullo, progreso, desarrollo y obra titánica	114
8.2 El viaducto como expresión futurista	114

8.3 El viaducto y el reforzamiento de sus prohombres	114
8.4 El viaducto como expresión de orgullo pereirano	115
8.5 El viaducto como expresión de desarrollo y progreso pereirano	115
8.6 El viaducto como expresión de símbolo	116
8.7 El viaducto reconocimiento de las víctimas	116
8.8 El viaducto como obra titánica	116
8.9 El viaducto expresión de ciudad-región	117
9. CONCLUSIONES	118
10. BIBLIOGRAFÍA	125
11. ANEXOS	130

INTRODUCCIÓN

El interés por realizar un trabajo investigativo sobre **“El Viaducto: análisis de una topografía mítica”**, tiene su origen en las primeras palabras que me acompañaron desde la niñez cuando mi padre hablaba de la ciudad, del nacimiento de la ciudad de Pereira. La narración o mejor aún la fuerza de las palabras de mi padre, hicieron que la ciudad, esa ciudad que él añoraba entre maleza, juegos y pequeños caseríos, cobrara vida entre los únicos dos matices que podría imaginar: blanco y negro. Dos colores que se proyectan continuamente entre fotografías, álbumes de familia, documentos, imágenes. Dos colores que aún se proyectan como senderos hacia el conocimiento, dos colores que hablan del nacimiento de una ciudad por la que decidí andar y ahondar.

La ciudad que empiezo a conocer está inmersa con esos recuerdos heredados, recuerdos cargados de una “primera mirada”, de la mirada mítica, una mirada que nace de una bocanada de naturaleza, en donde las mangas, charcos, sapos, culebras, convivían con los primeros pobladores de un incipiente territorio que anhelaba ser *ciudad*.

El gran paso de ser *ciudad-aldea* a ser *ciudad-región* se logra gracias a la construcción del megaproyecto el Viaducto “César Gaviria Trujillo” que fomentará tras de este nuevo símbolo, una nueva era: la *era del progreso y el desarrollo* relegando con ello la muerte de los obreros sucedida en él mismo, intención que muestra la filosofía que esconde el nuevo dios moderno: el progreso.

La ciudad cuando se nombra guarda implícitamente diferentes matices que se dejan entrever de manera objetiva y sensitiva; la ciudad huele, se muestra, se escucha, y se siente; su paisaje urbano guarda las huellas de los que han querido leerla, describirla y entenderla.

La ciudad se asume desde las tradicionales miradas o campos de conocimiento de la política, economía, ambiental y socio-cultural.

En el primer campo (política) los aspectos que la incluyen y le dan forma son las categorías de lo cívico, el espacio público, los deberes y derechos, normas de convivencia ciudadana, la gestión, la participación pública, los planes de desarrollo que se tejen alrededor de ella, en síntesis, lo político. En el segundo campo (economía), las categorías que la regirán serán: la industrialización, el capital, los procesos productivos, la supervivencia, la globalización informática, la rentabilidad, la eficiencia, la internacionalización y por supuesto la competitividad. En el tercer campo (ambiental) la componen las categorías que también podríamos nombrar como conceptos binarios, en las cuales encontramos: el campo/la ciudad, urbano/rural, edificio/árbol, espacio/naturaleza, ciudad gris/ciudad verde, calle/agua, sustentabilidad/sostenibilidad, construcción/reconstrucción, todo lo concerniente en síntesis al medio ambiente, que por ende incluye la normatividad para la construcción urbana, plan vial, transporte sostenible, planes de desarrollo y ordenamiento territorial, dejando entrever el proyecto urbano que se inscribe de manera más consiente con lo real y normativo para generar un cambio cualitativo y cuantitativo, y como último campo encontramos la socio-cultural, que se estructura a través de la cultura, el hábitat, lugar, pertenencia, mapa mental, imaginarios, relación hombre-entorno, símbolo y significado.

Ahora bien, para ser ciudad y modernizarse se es necesario el elemento de la ensoñación, esto es el deseo del mejoramiento o del bienestar, que para el caso pereirano se traduce en un sueño capitalista, conservando una imagen de cambio, una imagen que intenta resplandecer siempre, una imagen donde la transformación es sinónimo reiterativo de construcción.

Así la ciudad empieza un proceso de renovación urbana, que se materializa con el proyecto vial del viaducto, teniendo en cuenta para ello los programas internacionales económicos para realizarlo. Pretendiendo brindar adelantos en materia de desarrollo social, económico y cultural.

El viaducto no sólo representará una idea de progreso incesante para la ciudad, éste hormigón atirantado reflejará como ningún otro símbolo el mejor invento de esta

topografía pereirana. Un invento que tendrá varias connotaciones, tanto artísticas, como suicidas.

Este plan vial del viaducto significará una ensoñación o deseo colectivo capitalista del sector comercial pereirano, sin embargo este estado inconsciente contiene a sí mismo el momento del despertar. Este concepto responde tanto a la tradición psicoanalítica como a la tradición marxista. El despertar implica desde Benjamin una mirada crítica, distante que invita a la reflexión; ésta solo se logra mediante la interpretación del deseo colectivo. Esta interpretación interpela a la *memoria*. Ésta por su parte es un proceso consciente, el deseo es un proceso involuntario, pero la recordación en Benjamin es voluntaria y trae sus insumos en el acto de recordar. La memoria recoge tanto lo “importante” que debe ser conocido como también lo nimio. La memoria entonces, en un sentido benjaminiano es la atinente al sufrimiento, surgida en un estado de peligro y que en este caso particular se relaciona con las muertes de los obreros como *víctimas* que arrojó el sueño del progreso pereirano, simbolizado en la construcción del Viaducto “César Gaviria Trujillo”.

1. EL VIADUCTO COMO SÍMBOLO DE PROGRESO PEREIRANO

1.1 El viaducto: el nacimiento de un *sueño* o su lado infantil

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) Sección: Viaducto. 3C

POR: Editorial

TÍTULO: Más de una década gestando un sueño

“El viaducto se definió como el sueño de toda una región hecho realidad, puesto que los inicios de su planeación datan de 1979.”

Finalizando la década de los 70s se empieza a soñar con el viaducto. El viaducto empieza a gestarse, a vivir. Su proyección se encuentra sumergida en el halo de la ensoñación.

Este sueño, será el motor de una ciudad *aldea* con el deseo de dejar serlo para asomarse al sueño moderno de ciudad *región*. Este sueño moderno del viaducto reuniría y movilizaría el comercio de dos adolescentes municipios: Dosquebradas y Pereira.

El sueño que decide vivir la ciudad se encuentra sumergido; y esto debe aclararse, no en el sueño nocturno donde los hombres de manera individual relacionan su vida cotidiana, sus vicios, temores, deseos para aunarlos con el delgado hilo de la memoria, sino el sueño que decide vivir la ciudad es el que se comparte *simbólicamente* en donde se recoge una mirada ancestral, sin entender muchas veces su procedencia. Esto es lo que Jung llama *inconsciente colectivo*, entendido entonces como *sueños colectivos*, que con ayuda de éstos van tejiendo una red imaginaria para este caso de ciudad.

El sueño por la mejoría o el bienestar es algo con lo que las diferentes sociedades y grupos humanos imaginan. El sueño por salir adelante no es un sueño cualquiera, es el sueño colectivo que lleva en sí la idea del *progreso*.

Ahora bien, Pereira para muchos mandatarios estaba destinada a progresar, se le veía así iniciando el siglo XX. En la década de los sesenta Pereira era una ciudad agitada en

términos de desarrollo industrial, contaba con fábricas grandes, medianas y pequeñas; su producto para ese entonces podía calcularse entre 300 millones de pesos anuales en vía de crecimiento constante. “Por el aspecto comercial, Pereira influye más allá de los linderos municipales y departamentales, sobre un volumen de población que pasa del millón de consumidores. Éste radio irá ensanchándose a medida que se prolonguen las vías de acceso y prospere el transporte aéreo de mercancías.” “No es mucho optimismo calcular por lo tanto, que Pereira, si la favorecen la viabilidad y el crecimiento migratorio nacional y extranjero, podría iniciar el nuevo siglo con el millón de habitantes y una producción fabril más o menos igual a lo que vale hoy la de todo departamento”¹

Estas palabras son el aliciente para que Pereira empiece a crecer en sintonía con el espíritu del progreso; que se traduce tanto en acceso vial y aéreo, crecimiento migratorio, construcción de fábricas como en número de habitantes. En esta década Pereira contaba con “600.000 pobladores”, según el columnista de El Tiempo Luis Enrique Osorio, esta cifra exagerada llenaba de orgullo al alcalde pereirano de ese entonces Mario Delgado Echeverry (1963), puesto que Medellín y Cali contaban con la misma cifra. Una cifra bastante excedida puesto que 42 años después Pereira cuenta con 428.397 según cifras del Censo del 2005.

Pereira paulatinamente emprende el camino no ya del ferrocarril. Sino que sus rieles estarán marcados por el hormigón atirantado que diseñará el proyecto urbano más ambicioso que date en la ciudad.

El Viaducto desde su concepción arquitectónica genera grandes expectativas desde el sector comercial. Se aprovechará esta sensación de confianza que genera ésta planeación urbana para considerar de manera seria la problemática entre los municipios de Pereira y Dosquebradas, provocada por la calzada de La Popa que daba en palabras de los planificadores urbanos y algunos ciudadanos críticos, para una solución urgente, puesto que se contabilizaban 21 mil automotores en 24 horas según

¹Osorio Luis Enrique. Pereira: Ciudad- síntesis del progreso. En: El Tiempo. (27 de Enero al 3 de Febrero., 1963.) P. 24.

la versión del Ministerio de Obras públicas y Transporte. De allí que desde 1983 se inicie una convocatoria para evaluar cuál sería la mejor alternativa para aliviar el problema de circulación vehicular. Se analizaron siete alternativas y la del puente atirantado fue la más opcionada.

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) Sección: Viaducto. 3C

POR: Editorial

TÍTULO: Más de una década gestando un sueño

'De las siete era la más agresiva en el sentido de que las demás trabajaban con la vía existente, algunas ampliaban a más carriles, otras en túnel. Realmente el viaducto tenía varias ventajas frente a las obras. La primera mejoraba ostensiblemente la pendiente que se manejaba en la Popa, casi que se cambia por una pendiente mínima y la distancia se reducía ampliamente, casi en un 50 por ciento. Una de las cosas importantes que se tenía era que durante el proceso de construcción no se interfería con el flujo vehicular de la Popa' dijo Zuleta Rincón." (2E)

La propuesta vial de la construcción del Viaducto, era sin duda alguna la más seductora, en el sentido de que ésta misma construcción atraía por el cambio, por el desligamiento de no contar con la ya tradicional vía de la Popa y su puente Mosquera, una vía por varias décadas empleada, una vía principal que se convirtió rápidamente en una vía local por el uso tanto de vehículos como de transeúntes dosquebradenses y pereiranos. La propuesta vial urbana del Viaducto, alimentará el anhelo del mejoramiento y de transformación.

Las ideas nuevas proyectan de manera vital a una ciudad-aldea que se ampara bajo un nuevo estado de embelesamiento que la modernización y con ella sus megaproyectos traen a su paso. Desde esta consideración la opción por la propuesta de la construcción del viaducto sugiere como una ciudad necesita soñar con el cambio, apostarle al futuro en la misma línea de un *sueño moderno* que para este caso se alimenta de la ausencia, la necesidad e inclusive de la urgencia vial. Ahora bien, este sueño moderno seduce de manera pronta a los ejecutivos de Camacol, ellos a su vez, seducirán y transmitirán este sueño colectivo de manera más cercana a sus conciudadanos.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección E (6E)

TÍTULO: “Colombianos que aportaron al viaducto.”

POR: Katherine Villamaría, Sandra Lorena Duque y Ana Milena Duque

“Queda en el recuerdo de todos el comienzo y final de un sueño, también queda la imagen de los ingenieros brasileros e italianos, los cuales se llevan una imagen positiva de los colombianos, ya que hasta llegaron a decir que si pudieran llevarse personal colombiano para trabajar, no vacilarían y aquí estarían.”

Desde estas marcas discursivas “*Queda en el recuerdo de todos el comienzo y final de un sueño,*” es la evidencia de cómo el viaducto se entiende y se relaciona con un sueño. En su tono un poco nostálgico se enuncia la culminación de un sueño que se revela bastante positiva para el escenario pereirano.

En estas palabras se descubre el deseo del progreso, que para el caso pereirano se debe cumplir a través de la obra misma y que en este caso representará no sólo la idea de una construcción simbólica para la incipiente ciudad, sino que ella misma hablará del salto de la cosmovisión pueblerina a la *citadina*, un sueño que combina un pensamiento ingenuo² y fascinado con la idea de la modernidad, que para el caso pereirano resulta ser realmente un proceso de modernización.

² me refiero con ello a un pensamiento infantil, correspondiente al embelesamiento que provoca los grandes mega-proyectos en la topografía urbana.

1.2 El viaducto: un *sueño* hecho *concreto*

...soñemos, alma, soñemos otra vez; pero ha de ser con atención y consejo de que hemos de despertar de este gusto al mejor tiempo;...(P. Calderón de la Barca)

Cada época sueña con la siguiente. (Walter Benjamin.)

Las sociedades modernas se alimentan de un “mundo ensoñado”, diría Benjamin, un mundo que existe de manera tangible gracias al *sueño*. El sueño nace del mundo arcaico y simbólico de la mitología; sin embargo este mundo ensoñado se materializa en la cultura de masas como “re-encantamiento del mundo social” y “reactivación de los poderes míticos”³, es decir que desde esta experiencia *surrealista* despierta hacia una nueva realidad, produciendo en efecto cosas novedosas, creaciones sintéticas que hablan del espíritu moderno por excelencia.

Bajo estas mismas lógicas la construcción del Viaducto se alimenta en primera instancia del *sueño*, que como vemos hace parte de la construcción colectiva de la humanidad y que en su afán por ser real o materializarse aunará esfuerzos extra-humanos, reflejándose tanto en planeadores urbanos como en arquitectos, ingenieros y obreros, los tres primeros catalogados como los *productores de la imaginación colectiva moderna*, desde una concepción benjaminiana, gracias a ellos se vuelve a *re-encantar* el mundo urbano, generando sin pensarlo un nuevo orden mítico. En este sentido se reactivan los poderes míticos, augurando en el caso pereirano, un nuevo cambio socio-cultural para la ciudad.

A continuación las palabras del Área Metropolitana que dan cuenta de la necesidad y urgencia de realizar el proyecto vial del Viaducto:

“Las zonas urbanas de los municipios de Pereira y Dosquebradas, en el departamento de Risaralda, se han desarrollado en dos mesetas ubicadas aproximadamente al mismo nivel y separadas por el río Otún, que corre por una hondonada la cual tiene una diferencia de elevación cercana a los 60 m con dichas mesetas. La comunicación vial entre las dos ciudades se hace únicamente a través del puente Mosquera, al cual se llega por vías con una pendiente muy elevada, confirmando un sistema de especificaciones muy pobres.

³ Buck-Morss Susan. Dialéctica de la mirada. Walter Benjamin y el proyecto de los pasajes. Ed. La balsa de la medusa. Madrid. 2001. P. 280.

Sobre este eje se ha venido desarrollando un tránsito automotor a nivel nacional, regional y urbano, que lo ha saturado ostensiblemente, dando origen a enormes congestiones de tránsito desde hace muchos años y entorpeciendo, a la vez, el desarrollo urbano de las dos ciudades.

Para dar solución definitiva a este problema, el Fondo Vial Nacional, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, abrió el concurso de Méritos para la ejecución de los estudios y diseños, y elaboración de los documentos necesarios para la licitación de la construcción del viaducto que comunique a los dos municipios, incluyendo lo correspondiente a los empalmes con las vías existentes en los extremos del viaducto y demás obras complementarias.

El estudio le fue adjudicado a INTEGRAL S.A. que, consciente de la importancia del mismo, le dio participación a varias firmas de ingeniería nacionales especializadas en diferentes áreas, así: Siete Ltda., firma de Pereira, participó en la obtención de la información existente, ejecución de los levantamientos de campo y del censo predial y dio el apoyo logístico necesario para las labores de la exploración geotécnica; el Grupo Ur Ltda., de Medellín, se encargó de realizar los estudios de tránsito; la firma Mejía Millán y Perry Ltda., de Bogotá, se encargó de la evaluación económica y financiera del Proyecto; la firma Grupo Habitar Ltda., de Medellín, trabajó en el área de urbanismo.”⁴

Este documento da prueba del sueño del Viaducto y la posibilidad de que éste se haga realidad a través de los planes de desarrollo a mediados de la década de los 80. Los periodistas de ambas prensas locales suponen que este sueño por el Viaducto se gesta finalizando la década de los 70 (1979).

El *progreso* visto desde las marcas discursivas de la prensa local fluye y se confunde con la idea de un sueño; sueño que como lo dice y escribe un artículo en primera plana del “Diario del Otún” es un *sueño hecho concreto*.⁵

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección E. (1, 2 y 3 E)

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

TÍTULO: “Un sueño hecho concreto.”

POR: editorial

En el pie de foto dice: “El viaducto César Gaviria Trujillo con 18 años de historia.

⁴ Area Metropolitana. Estudios y diseños iniciales M.O.P.T. Viaducto Pereira D. bradas. Pereira. Estudios del viaducto intermunicipal limítrofe entre los municipios de Pereira y Dosquebradas en el departamento de Risaralda. Informe final. Volumen 2: Urbanismo. Tomo 2. PEUT 130. Pereira. 1985. P. vii.

⁵ Redacción General. “Un sueño hecho concreto.” En: El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P.

“Desde 1979 se concibió la idea del Viaducto cuando se incluyó dentro del Plan de Desarrollo Mendoza y Olarte. Fue entonces cuando el ingeniero de Siete Limitada, Augusto Ramírez Barrera, empezó a empujar el proyecto y lo presentó en la asamblea de Camacol Risaralda de 1979” (1 E)

El Plan Mendoza y Olarte al que hacen mención, no queda ningún vestigio en los archivos de los planes de desarrollo de la ciudad, colocando al descubierto la dificultad para acceder a la información documental. Al respecto el periodista Alonso Molina Corrales recuerda lo siguiente sobre este plan urbanístico:

“Me reuní con algunos profesionales de Pereira con el objeto de revisar cómo ha sido la planeación en la ciudad y para establecer el grado de cumplimiento de aquellos planes, trazados para orientar el crecimiento de la urbe.

Muy pronto se mencionó el realizado por la firma Mendoza y Olarte a comienzos de los años setenta de él se dijo que las obras de infraestructura ejecutadas en las últimas décadas eran las identificadas en esa consultoría, que definió la forma como debía crecer la capital de Risaralda en materia vial. También se afirmó que sólo a partir del final de los sesenta y comienzos de los setenta se puede empezar a hablar de planeación en Pereira y quizás a nivel nacional.

...La discusión que se dio alrededor de este punto, lamentablemente, murió por falta de combustible. Nadie pudo establecer a ciencia cierta dónde están la totalidad de los volúmenes del Plan de Mendoza y Olarte, y mucho menos el plano acotado, pues en la ciudad no hay archivo único que preserve documentos tan importantes como los mencionados.”⁶

El sueño por esta megaconstrucción o llamado técnicamente por los planificadores locales: “el plan urbano del viaducto”, empezó hace 18 años (contando con la fecha de inauguración de éste mismo); ésta idea se le veía utópica y de manera reiterada se enuncia cómo este sueño o idea se percibe de manera *descabellada*. Es Silvio Girón quien utiliza este calificativo para referirse al sueño o al proyecto del viaducto, en la crónica *El comentario no breve pero sí histórico. El visionario del viaducto*, de la siguiente manera

“En ésta época todos aún considerábamos la obra como una utopía prácticamente descabellada.”⁷

Esta idea absurda, desatinada, salida de los cabellos, será la fuerza embrionaria que empuja el deseo pereirano del progreso.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

⁶ Molina Corrales Alonso. Desde las Termópilas. Periodismo para la memoria. Fondo Editorial de Risaralda. Pereira. 2009. P. 111.

⁷ Girón Gaviria. Silvio. El comentario no breve pero sí histórico. El visionario del viaducto. En: La Tarde. (16 al 23 de Noviembre., 1997) Editorial. 4A-5A

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección E. (5 E)

TÍTULO: “El empuje local, un gran aliado del Viaducto”

POR: editorial

En este artículo se le reconoce la labor y pujanza al ingeniero Civil pereirano y coordinador del Área Metropolitana, Jorge Enrique Zuleta, que brindó toda la confianza y dedicación para que éste megaproyecto se hiciera realidad. A continuación, palabras del célebre precursor del desarrollo regional

“Conocerlo desde que no era nada, que eran unos simples documentos, hasta lo que es hoy, es una satisfacción que es difícil de describir. Una de las mayores experiencias ha sido desde el punto de vista administrativo y técnico. Lo primero porque el hecho de codearse con Ministros, con el Banco Interamericano de Desarrollo y a toda hora con las puertas políticas de la región, le da a uno cierto manejo y aprende a tomar decisiones rápidamente. En lo técnico, estar al lado de ingenieros con una experiencia Internacional increíble, el hecho de compartir con ellos inquietudes, conocer los detalles mínimos, también es muy positivo.” (5E)

Estas palabras testimonian cómo el viaducto deja de ser una ensoñación *efímera*, que en palabras del coordinador del Área Metropolitana expresan la *nada*, para convertirse en *realidad*, en algo tangible, literalmente material. Ésta fantasía se concretiza gracias a las labores de los organismos internacionales y nacionales. Un megaproyecto urbano hecho a muchas manos que habla de los empalmes económicos, tecnológicos y técnicos para hacerlo concreto.

La proyección soñada del Viaducto se alimenta en su inicio de un grupo de pequeños comerciantes pereiranos con la intención de mejorar el flujo masivo vehicular de La Popa y desde esta necesidad y urgencia vial se acreditará el plan vial del viaducto, como una puerta donde podrá transitar libremente no sólo carros, camiones, busetas y tractomulas sino el comercio local, regional y nacional por las piernas abiertas de esta megaconstrucción.

Esta gran fantasía sólo podrá realizarse con la ayuda del conocimiento técnico y científico que se emprende en todo viaje por la ansiedad de modernizar la escenografía urbana. Ella por lo pronto se fusionará con la envolvente idea, *futurista*, contagiando a la nueva época, una nueva sensibilidad motivada desde lo simétrico. Para introducir en las cosas u objetos, idea, sentido, armonía, en primera instancia es preciso configurarlas simétricamente, equilibrar las partes del todo, ordenarlas en

torno de un punto central. En las imágenes simétricas, el racionalismo adquiere forma visible por primera vez.

La mirada futurista sumerge de manera contagiosa a la mayoría de los habitantes de Pereira y Dosquebradas. Esta mirada hilará el sueño colectivo, nacido de unos pocos comerciantes, en donde todos al parecer, pueden incluirse. Ésta nueva fantasía urbana converge en la mirada *expresionista* de la era moderna

“Una firme creencia en el futuro y en la fuerza victoriosa de su naturaleza une a los expresionistas. El expresionismo, sin duda alguna, mira hacia adelante; nunca languidece en el pasado. Enemigo del presente, adversario de la realidad, lucha por vencer a ambos [...]. Está dispuesto a involucrase en la acción; su actitud básica es afirmativa.”⁸

Bajo esta mirada, lo moderno desde la topografía urbana pereirana se devela seducida por la mirada expresionista que logra el espíritu del progreso y el futuro. Desde aquí podemos afirmar que la ensoñación por el Viaducto generó no sólo un ambiente propicio de fascinación por la idea de éste megaproyecto en sí mismo, sino que esta idea nacida de unos cuantos comerciantes, puso a imaginar conscientemente a toda una ciudad, delatando el embrujo y el encantamiento que encierra lo nuevo de las grandes construcciones.

⁸ Frisby David. *Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas*. Colección Las ciudades y las ideas. Universidad Nacional de Quilmes. Cambridge. 2007. P. 277.

1.3 Un lotero o El *soñador* del Viaducto

PUBLICACIÓN: La tarde.

FECHA: 19 de Noviembre/1997 Editorial. 4A-5A (Edición especial)

POR: Silvio Girón Gaviria.

TÍTULO: “El comentario no breve pero si histórico. El visionario del viaducto.”

“Ahora que estamos a las puertas de la inauguración del Viaducto Pereira Dosquebradas, con presidente de la república y el rebautizado César a bordo, debemos confesar que nunca fuimos amigos del proyecto y lo criticamos inútilmente en todas las formas, acompañados en ese entonces por el ingeniero Gustavo Aristizábal Zuluaga que la calificó de ‘obra faraónica’. Sin embargo, si hay alguien merecedor de un póstumo homenaje, es un humilde lotero de nombre Luis José Cardona, si no estamos mal, el cual desde que regresé a mi ciudad en 1969 luego de veinte años de ausencia, ‘dio lata’ a los periodistas con la construcción de un puente entre el sestadero y La Popa que serviría para solucionar los serios problemas del transporte, a cuyo caos no ha sido capaz de poner coto, ninguno de los burócratas especializados que distrajeron sus remunerados ocios haciendo crucigramas o sacándoles humo a muelles asientos de la inútil y costosa institución.

Conocí a este sencillo y cordial lotero más o menos en 1970. Con él dialogábamos en cafés, metederos pecaminosos, calles, oficinas estatales y hasta en la Voz Amiga, donde nos visitaba no para vendernos un ‘quinto’, sino para explayarse sobre su tema favorito, el puente que ocupaba y copaba todas sus horas y del cual llegó a hacer un dibujo maravilloso, que ojalá alguien conservara para que comprendiéramos la magnitud del pensamiento de este obsesionado, al cual le ‘mamábamos gallo’ en compañía de Nelson Gómez y Alonso García Bustamante, ambos fallecidos recientemente. En ésta época todos aún considerábamos la obra como una utopía prácticamente descabellada.

Durante años seguimos encontrándolo y tomando tinto con él, llevándole la idea hasta que lo rindió la vejez, las enfermedades y la pobreza. Moriría en el barrio Cuba en la casa de sus hijos en la década de los ochenta, cuando seguramente ya se hablaba de esa obra que en ese entonces costaba cinco mil millones de pesos suma enorme para la época.

El ingeniero Aristizábal escribiría muchos artículos contra el proyecto, aduciendo que para solucionar el problema vial había mejores y menos caras opciones, sin que nadie le hiciera caso. Sus críticas solo lograron la burla despectiva de sus colegas ingenieros, quienes contra viento y marea sacaron a avente la iniciativa cuyos costos deben superar los 60 y 70 mil millones de pesos, que seguramente deberemos pagar los que en estos momentos celebramos y hacemos colas insufribles y alucinantes, para que nos permitan transitar por el Viaducto, que seguramente en el futuro inmediato nos pondrá a llorar, cuando los inteligentes y acuciosos alcabalers de siempre, nos pasen la cuentas de cobro correspondientes.⁹

Por eso, a riesgo de resultar irrespetuoso con el más ilustres de los pereiranos vivos, consideramos que en la inauguración del Viaducto ‘César Gaviria Trujillo’, debe reconocerse el nombre de ese humilde y visionario lotero que a la manera de un Julio Verne a la pereirana, nos convenció de que es viable embarcarse en proyectos de envergadura y soñar perfectamente con la realización de lo imposible.”¹⁰

A manera de crónica Girón señala que la idea original del Viaducto se la debemos no al ex mandatario pereirano sino a un humilde lotero habitante del barrio Cuba, que no precisa con exactitud cuál era su nombre si Luis José Cardona o José Luis Cardona, quien imaginó y soñó el puente de manera persistente. Puesto que es importante señalar y reconocer que, los homenajes más sentidos en plena inauguración del

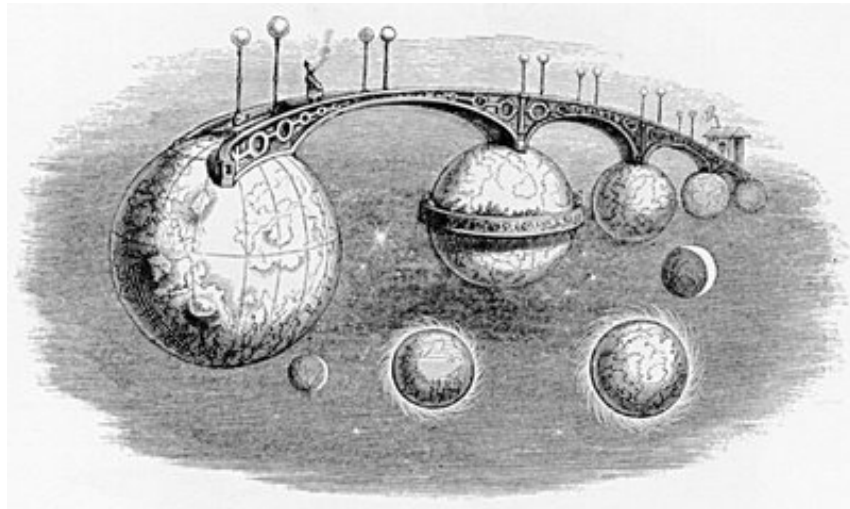
⁹ El subrayado es mío.

¹⁰ Girón Gaviria Silvio. El comentario no breve pero sí histórico. El visionario del viaducto. En: La Tarde. Pereira (16 al 23 de Noviembre., 1997) p. 4A-5A.

viaducto fueron hechos para el exmandatario César Gaviria Trujillo, por su apoyo y empeño en este megaproyecto.

Silvio Girón, por su parte será el primero en reconocer al *visionario o soñador mítico*, según él, de este megaproyecto, saliéndose así de las convencionalidades periodísticas en que muchos de los columnistas cayeron, conservando para ello una mirada crítica tanto sobre el plan vial urbano del viaducto como de quien lo imaginara por primera vez.

En tono nostálgico, Girón devela lo significativo de reconocer a una figura desconocida del pueblo, un humilde lotero interesado por las cuestiones de la ciudad; un visionario que pensó desde su localidad, como sería la ciudad de Pereira con un puente en los aires, que pudiera conectar ambos municipios de Pereira y Dosquebradas. La visión de éste soñador mítico pereirano, subraya la importancia de la imaginación al servicio del hombre y no el hombre al servicio de la tecnología. Esta misma visión fue compartida por el dibujante y caricaturista francés decimonónico J.J Grandville, que lo refleja de manera irónica en su dibujo: "*Puente interplanetario. El anillo de Saturno es un balcón de hierro.*" que a continuación se presenta:



Este dibujo

“proviene de una obra de 1844-Grandville, *Otro mundo*, y relata las aventuras de un fantástico duendecillo que, estando precisamente aquí, quiere orientarse en el espacio cósmico: ‘Un puente del que no se podían divisar a la vez ambos extremos, y cuyos pilares se apoyaban en planetas, conducía, sobre un asfalto maravillosamente alisado, de un orbe a otro. El pilar trescientos treinta y tres mil descansaba en Saturno. Vio entonces nuestro duende que el anillo de este planeta no era otra cosa que un balcón que discurría a su alrededor, en el que los habitantes de Saturno tomaban el fresco por la tarde’”¹¹.

El dibujo de Grandville no sólo expresa un acercamiento y crítica al espíritu moderno que se respiraba en el siglo XIX, sino que además coloca en la palestra el insumo que hace posible esta revolucionaria idea del progreso: *el hierro*. Las construcciones decimonónicas en hierro tienen buena recepción en América Latina, Pereira no queda exenta de estas prácticas de ingeniería moderna e implementará, finalizando el siglo XX, éste metal maleable para hacer del viaducto una realidad, confiando en los óptimos resultados que le ha brindado a la cultura europea; construyendo estaciones, puentes colgantes y cubiertas de los invernaderos. Las 2.758 toneladas de estructura metálica del Viaducto dan prueba de la confianza depositada en este material de construcción revolucionaria.

“Las caricaturas de Grandville imitan la hubris de una humanidad tan envanecida por sus nuevos logros que se ve a sí misma como la fuente de toda creación y que de manera brutal imagina la vieja naturaleza totalmente subsumida bajo sus formas.”¹²

Este dibujo satiriza el mito de la omnipotencia humana frente a la naturaleza, delineando y recreando el mundo a su imagen, para beneficios propios. Esto es conocido como el elemento central de la ideología moderna. Ante esta lógica de dominación planetaria se revela Silvio Girón; pues éste artículo se inscribe en la lógica de la contrahistoria o cepillar la historia a contrapelo como lo diría Benjamin. Desde esta mirada benjaminiana se refleja la importancia de seres anónimos que piensan también la ciudad y que en la mayoría de los casos no son escuchados, ni tenidos en cuenta por los planeadores urbanos.

Desde aquí es importante el reconocimiento ofrecido intencionalmente al lotero visionario, pues invierte el *discurso* prevaleciente en la prensa local de quienes

¹¹ Benjamin Walter. Libro de los pasajes. Akal. Madrid. 2005. P. 877.

¹² Buck Morss Sussan. Op. Cit. P.175.

“soñaron el viaducto”. Sorprende entonces que para este caso no provenga de la clase comerciante y dirigente sino desde el pueblo raso. Esto es altamente sugestivo, de allí que Girón vea con otros ojos el *progreso*, un progreso que se muestra, se expresa y se ilumina a través de los ojos y voz de un lotero, es decir, a través de los ojos y voz del pueblo y no a través de los ojos de el ex mandatario César Gaviria Trujillo, ante lo cual toma una considerable distancia, tanta que se opondrá a la idea de construir este megaproyecto, puesto que él y otros críticos pensaban, incluyendo el Ingeniero Aristizábal que había mejores soluciones y menos costosas.

1.4 El viaducto como símbolo de progreso

El anhelo del *progreso* es algo con lo que todos los hombres notables o no, sueñan. Es algo que indudablemente nos hermana. El progreso, es el sueño que se comparte en todas las sociedades antiguas, medievales y modernas. Desde el pensamiento clásico se evidencia en los grandes pensadores griegos como Hesíodo, que expresa como los dioses no develaron todo el conocimiento, pero éstos, en cambio, desde sus búsquedas lo van encontrando en el curso del tiempo.

El progreso tiene la cualidad de propagar su planteamiento de salir adelante, hacia el futuro y estar a la vanguardia, refuerza el imaginario de que éste debe seguirse a escala planetaria.

Pereira, no queda exenta de esta lógica mundial que envuelve la dinámica de la modernidad, en donde por excelencia lo económico, social, político y cultural cambia de manera vertiginosa y en donde convive de manera ambigua y antagónica tanto lo tradicional como lo libertario.

La *razón*, como principio axial de la modernidad, responderá al espíritu de la época que anhela de manera evidente progresar, ir adelante, avanzar. Algunas afirmaciones notables del progreso presentes en el ensayo "*La idea del progreso*" del sociólogo norteamericano Robert Nisbet, nos ayudan a entender la naturaleza de éste movimiento de manera clara.

Bajo este ensayo, el progreso se funda históricamente exaltando las características más prominentes de su onírica forma. Demuestra, desde las diversas miradas entre literatos, filósofos y políticos, cómo la idea de progreso es un *juicio de valor* acerca de la historia, una historia que resulta ser diferente para cada uno de los actores que intervienen desde su interpretación más sentida frente al *progreso*. Se devela como el progreso suele ser sinónimo de impulso, perfección, evolución, desarrollo, necesidad, esperanza, fe; valores de hecho positivos que envuelven el ideal del *progreso* en un *aura* de estado superior a alcanzar, un estado de superación suprema, que vira incansablemente hacia el futuro, hacia la conquista de un mejor mañana. El texto de

Nisbet también atisba de manera crítica como la cultura occidental sea tratada como la más noble y superior frente a las otras, por la confianza y la fe depositada en la razón y en el conocimiento científico y sobre todo por la aceptación del valor del crecimiento económico y los adelantos tecnológicos.

Para el caso pereirano, esta última premisa subrayada por Nisbet encaja con los planes de desarrollo que, aunaron las esperanzas por fortalecer el sector terciario a través de la puerta que abrió el viaducto para movilizar el sector comercial y de servicios. Entrando así al panorama futuro de las sociedades actuales y modernas.

Pereira va construyendo lentamente su prototipo de ciudad ejemplificada por otras. Como toda ciudad que se levanta en pro de desarrollo y progreso debe emular las que se han atrevido al cambio y la transformación, y en esto al parecer la ciudad se dispone abierta, dando razón a su lema: *“La ciudad sin puertas”*.

Las dinámicas del progreso y de lo moderno inscriben a la humanidad en el ritmo veloz del cambio, de constante renovación en donde se abriga la esperanza de progresar. Este progreso se traducirá en el anhelo de constantes construcciones que hablen del espíritu revolucionario, creador y transformador del hombre.

El progreso se irgue como el motor de la historia humana, es la esperanza puesta en un mañana mejor, sin embargo el progreso moderno, es el progreso que se despliega materialmente, representado en grandes construcciones que desde el paisaje urbano pereirano, se representará en el Viaducto; el nuevo invento urbano que traerá progreso y desarrollo a su paso:

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) Comentarios 5^a

TÍTULO: El viaducto y el tránsito vehicular.

POR: Carlos Humberto Isaza.

Este artículo se inscribe más en la línea que avala el progreso y el sueño colectivo que en él se teje representado en la monumental obra del Viaducto:

“Hoy el área Metropolitana se viste de fiesta con ocasión de la inauguración de su viaducto. Esta obra la más significativa que se haya realizado en los tiempos en la región, corresponde a un anhelo colectivo orientado no sólo a hacer más fluido el tránsito vehicular entre las dos ciudades que conforman la conurbación, sino principalmente a procurar la integración real de ambas localidades.

Esperamos que con la puesta en funcionamiento de tan monumental obra y las complementarias que junto con ellas fueron concebidas, se obtenga una sustancial mejora en las condiciones actuales de tránsito vehicular, al menos en la ciudad capital, porque, ¡quien lo creará!, en eso Dosquebradas está mucho mejor; y si lo quieren constatar, aprovechen para darse un paseo por el viaducto, que incluya un **tour** por ese vecino municipio.”

El Viaducto se muestra como la alternativa tecnológica eficiente que solucionará el problema vial que aquejaba a la ciudad. Aparece un nuevo símbolo moderno y *útil* que desplazará al “Bolívar desnudo” del artista Rodrigo Arenas Betancourt. Este nuevo símbolo se encumbra como la invención más soñada y esperada para la ciudad aquejada por los ruidos de pitos de policías de tránsito, de trancones y accidentes viales.

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) Sección: Viaducto. 2C

POR: Editorial

TÍTULO: El viaducto: el orgullo cafetero

“Hoy 19 de noviembre de 1997, la historia de la región cafetera se divide en dos. A las puertas del siglo XXI esta imponente y pomposa obra de extraordinaria importancia a nivel mundial, es el fruto del esfuerzo de la gente, que con su trabajo, sacrificio y empeño lograron realizar esta obra para nuestro porvenir y progreso.

Nuestra región risaraldense poblada por hombres visionarios y pujantes, en su mayoría de Antioquia, nunca se imaginaron que aquel inicial caserío sería una de las más importantes del país.

134 años después, no sólo conservamos la pujanza, sino que nuestra herencia visionaria nos permitió soñar con la construcción arquitectónica más importante del país en su género.

Y por sobre todo, símbolo de orgullo de una sociedad pujante y batalladora como es Pereira.

Recordemos que la unión de ideas, esfuerzo y trabajo, hoy ve los frutos del mancomunado despliegue de ingeniería y fondos, todo esto aportado por un gran número de personas. El Viaducto generó más de 1450 empleos, demostrando la garra, la laboriosidad y apego de los que creyeron en la meta final de ver hecho realidad el Viaducto, que como arco iris une a Pereira Y Dosquebradas.”

Desde estas marcas discursivas se devela el discurso impetuoso que el viaducto genera como símbolo de progreso. Alimenta desde su tono, la esperanza y la confianza en la sociedad pereirana develándose en las líneas del columnista. El tono exageradamente optimista y triunfador, es contagiante, la mayoría de los articulistas de ambos periódicos lo utilizan de manera reiterativa cuando se refieren a ésta obra.

Coinciden, en su peculiar estilo de aseverar la importancia de la “herencia antioqueña” para *soñar, planear y culminar* con el proyecto más ambicioso de la ciudad.

La resonancia de la herencia antioqueña adquiere connotaciones grandilocuentes; en ella se refleja una *raza* que simboliza empuje, emprendimiento, laboriosidad, pujanza que habla de la idiosincrasia “paisa”, término que hace referencia a los arrieros de antaño que se encontraban en los caminos de herradura transportando café, oro y otras mercancías. El término como tal, proviene de los usos del lenguaje que los arrieros utilizaban cuando se cruzaban en el camino; el uno le preguntaba al otro de dónde venía. “Al responder, ambos admitían que venían del mismo país: ‘Antioquia’; por consiguiente, los demás colombianos, al advertir aquel saludo, comenzaron a apodar a los antioqueños como los ‘paisas’, porque decían que venían del mismo país.”¹³

La herencia antioqueña es un llamado filial que responde en términos históricos y antropológicos a reconocer nuestro pasado envuelto entre laderas, monte, arrieros, hacha, machete, que recuerda una colonización importante en términos socio-económicos y culturales para el país. La Colonización Antioqueña se relaciona con el espíritu aventurero, el crecimiento colosal de las familias, el afán de riqueza, el agotamiento de la minería, la pobreza, la mala distribución del suelo, el desempleo y la búsqueda incesante de tesoros indígenas (guaquería), así como también el cultivo del café y su influjo en la economía rural y urbana para las topografías de Caldas, Quindío, Valle del Cauca, Tolima y Risaralda.

“[...] la Colonización Antioqueña, fue toda una Arcadia, en donde se originó, en gran parte, la tenencia democrática de la tierra.”¹⁴

“Así la Colonización Antioqueña, a simple vista, parecía hacer realidad el sueño liberal de la propiedad democrática de la tierra y las clases terratenientes colombianas, de paso, lograban darle salida, temporalmente, al problema de la tierra, incorporando, a su vez, a la economía nacional grandes extensiones de tierras de laderas, aptas para el cultivo de café.”¹⁵

¹³ Restrepo Jaramillo María Isabel. En:<<http://www.asihablamos.com/word/palabra/Paisa.php>> [En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

¹⁴ Escobar. B Carlos. *Café, capitalismo y Región*. En: Revista. Estudios Históricos Regionales. N° 1. Dic. De 1996. Pereira. Universidad Tecnológica de Pereira. P. 82.

¹⁵ *Ibíd.* P. 85.

Consecuencias de la Colonización Antioqueña:

“2. Unificación geográfica del occidente colombiano, no sólo porque se unieron económicamente las altiplanicies habitadas desde los tiempos de la Colonia con las llanuras cálidas, sino porque a través de ella Antioquia y la región del Valle del Cauca, quedaron integradas en la economía al descuajarse la selva que los separaba.

3. Ampliación de las vías de comunicación, para conectar los nuevos centros poblados entre sí, y a la región con el mar y el Magdalena, por medio de caminos y ferrocarriles. A esto contribuyó también el café que fue el principal producto de la zona, puesto que para su exportación no bastaban las trochas que sí eran suficientes para transportar el oro, sino que requería buenos caminos y ferrocarriles.”¹⁶

La Colonización Antioqueña abre la necesidad de ampliar los límites geográficos; esta necesidad hace eco en el paisaje pereirano después de más de un siglo. La construcción del Ferrocarril que se inició en 1915, con la intención de comunicar Puerto Caldas, sobre el río Cauca, y Manizales, sirvió para aumentar la producción cafetera, facilitando la salida del grano a los puertos de exportación, aumentando el consumo de café al interior del país, permitiendo su competencia en el mercado exterior, convirtiéndolo de hecho, en el primer producto de exportación colombiano y disminuyendo los costos del transporte interno. Esta construcción será el paradigma a seguir, conscientes de que el progreso se levanta sólo a través de un sendero firme.

La exaltación de la Colonización Antioqueña, se entiende en términos de proeza y heroísmo dentro de las marcas discursivas usadas en la prensa local. La idea de la Colonización es seductora por naturaleza, ella está hecha de prohombres, gestas e ideales que tienen como consecuencia, el ritmo vertiginoso de urbanización para las tres ciudades: Manizales, Armenia y Pereira. Por ello, exaltar el pasado antioqueño es una condición pereirana que demuestra empatía, superioridad, civilización, orgullo, pero sobre todo *progreso*.

La colonización Antioqueña será la máxima expresión de un pasado que dignifica y se expresa abiertamente en señal de hacer un sentido homenaje a la gesta de la cual se hereda el espíritu estrictamente moderno y desarrollista. Sin embargo habrá otro

¹⁶ Tirado Mejía. Álvaro. Introducción a la historia económica de Colombia. La Carreta. Medellín. 1976. P. 152-153.

símbolo que recree el espíritu del progreso, personificado en este caso, en un prohombre típicamente pereirano.

1.5 César Gaviria Trujillo o el nacimiento del nombre del Viaducto

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección F (4F)

RESUMEN: *un nombre para una monumental obra “César Gaviria Trujillo”*

POR: Editorial.

Desde este artículo se resalta como la ciudadanía participó activamente en la nominación del viaducto para darle el toque de “identidad” y “distinción” aunque la idea originariamente fueron de las autoridades departamentales y municipales. Para ello se contó con una junta que representaría las “fuerzas vivas del Área Metropolitana” como también la prensa hablada, escrita y audiovisual. En el subtítulo

Nombres Propuestos

“Surgen nombres curiosos y de personajes de la vida política. Los votos tendieron a ser seleccionados por los electores hacia personajes que hubiesen tenido alguna trayectoria en el campo de la política y cívico. Postularon nombres como: Sol y Luna, La Paz, El Monumental, El Metropolitano César, La obra del Millón, Puente Integración, Puente del Cielo, Los Muertos, El Titán, Ciertamente Gaviria, Luis Carlos Galán Sarmiento, Gonzalo Vallejo Restrepo, César Gaviria Trujillo, Diego Patiño Amariles, Ernesto Samper Pizano, entre otros. *La escogencia del nombre se centró en los que tuvieran ascendencia en el ámbito político y local.*¹⁷

La escogencia del nombre para el Viaducto habla por sí misma. Aunque los habitantes hayan escogido un nombre que se aproximara a la realidad, gustos, preferencias, imaginarios, las fuerzas del Área Metropolitana y la prensa local delimitaron el nombre dependiendo de su *ascendencia en el ámbito político y local* como lo asienta al final este párrafo. Lo anterior denota dos factores a considerar:

-el nombre se estipula como una elección aparentemente “democrática”, en el cual participa la ciudadanía en masa, sin embargo la característica *decisionista*¹⁸ de la *ascendencia en el ámbito político y local*; característica política que no se le advierte a la ciudadanía con anticipación, develando una pseudo-democracia, en donde quienes

¹⁷ El subrayado es mío.

¹⁸ Con ello me refiero al decisionismo esbozado con profundidad por el filósofo alemán Carl Schmitt, en el que relaciona el decisionismo con las formas de gobierno autoritarias europeas como el nazismo y el fascismo. El decisionismo se expresa en la idea de anteponer y prevalecer la *decisión* del soberano. Ver: Schmitt Carl. Catolicismo y Forma Política. Tecnos. Madrid. 2000. P. 53

deciden en este caso las formas de participación y escogencia del nombre son las autoridades departamentales y municipales, el Área Metropolitana y el cuarto poder.

El nombre “César Gaviria Trujillo”, estaba casi que anunciado, a pesar de que leyes en ese entonces vigentes se lo impedían. El art. V del decreto 1678 de 1958, se prohibía hacer honor a una persona en vida: Sin embargo el presidente Ernesto Samper dio a conocer un *decreto excepcional* en el que lograban autorizar el nombre de César Gaviria Trujillo, gesto que manifiesta de antemano, el interés de figurar en la historia oficial local.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección F (4F)

RESUMEN: *un nombre para una monumental obra “César Gaviria Trujillo”*

POR: Editorial.

“Convocar a la ciudadanía a ponerle nombre a la obra más grande de este siglo por medio de una elección libre y espontánea, fue el reto propuesto por los entes comprometidos de esta monumental obra, orgullo de los risaraldenses, Colombia y el mundo, que llevará por siempre el nombre de un hombre que ocupó la presidencia de la república y que le aportó a su departamento ‘Viaducto César Gaviria Trujillo’.”

El cierre del artículo, connota desde su tono un orgullo exagerado con tinte progresista. El adverbio de *más* y la frase...“*fue el reto propuesto por los entes comprometidos de esta monumental obra, orgullo de los risaraldenses, Colombia y el mundo*”, dentro del párrafo final, son sólo unos breves ejemplos en donde se muestra y se demuestra el espíritu paisa que recorre invisiblemente a Pereira, es decir, el espíritu del derroche de palabra que los caracteriza. Se nota también la “trascendentalidad” que despierta el Ex mandatario César Gaviria, “trascendentalidad” que alcanzará para ser recordado como *prohombre*, traspasando los límites del tiempo.

1.6 César Gaviria Trujillo o el prohombre pereirano

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) Sección: Viaducto. 2C

Por: Editorial

Título: El viaducto: el orgullo cafetero

“El pueblo risaraldense, quiso plasmar su eterno agradecimiento al máximo gestor de esta monumental obra, César Gaviria Trujillo, el más ilustre de los hijos pereiranos, que desde el solio de Bolívar determinó regalarle a su ciudad natal el anhelado Viaducto, que no sólo cumplirá nuestro sueño, sino que solucionaría el cotidiano atranco de La Popa. Por eso, con una unánime decisión se le dio el nombre a esta obra de Viaducto ‘César Gaviria Trujillo’”

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) 6A política

POR: Editorial

TÍTULO: Risaralda se parte en dos

“Tal vez como en ningún otro, en César Gaviria Trujillo se vive una estirpe emprendedora y pujante, audaz y creativa que no reconoce ni cadenas ni metas inalcanzables ni egoísmos que frustren su alma solidaria. Hijo del temple, el donaire, del civismo y de la generosidad de un señor como don Byron y de una señora como doña Mélida, eran estas razones suficientes para que, con razón, el sanador Juan Guillermo Ángel, afirmara que tenía la obstinación del colono y la audacia del fundador.

Esta forma de ser, tan suya y tan particular, esa manera de ir edificando cambios y rompiendo injusticias, esa forma suya de ejercer el poder no a favor de las aspiraciones personales sino en beneficio colectivo, se evidenció durante su periplo por el Concejo Municipal, la Alcaldía de Pereira, el congreso de la República y los Ministerios de Hacienda y de Gobierno, bien sea en épocas de agitación y en conflicto o de paz y de convivencia.”

Publicación: La Tarde

Fecha: Jueves 20 de noviembre/1997. 2ª

Por: Editorial

Título: “El ex presidente recibió tres menciones de honor. Gaviria recibió honores en su tierra”

“Dijo que el viaducto se constituye en el símbolo del progreso de esta región y debe servir para la integración del occidente colombiano”

“Hemos dejado atrás querellas y animosidades y avanzamos en integrar nuestros mercados desde Alaska hasta la Patagonia”

“Dijo además que asimiló algunas de las características de la colonización paisa, de templanza, de trato y serenidad, las adversidades, pero también adquirió una visión optimista de nuestras posibilidades como nación”

“Dijo estar seguro de la integración de los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío, y también del Occidente colombiano con esta obra que será símbolo del progreso.”

Estos artículos reivindican la figura trascendental del ex mandatario pereirano César Gaviria Trujillo. Desde las marcas discursivas utilizadas por los columnistas, él y el

viaducto que lleva su nombre, representarán los nuevos símbolos que personifican el progreso para la región risaldense.

Desde las anteriores palabras del ex mandatario, el Viaducto adquiere una connotación explícitamente de *ir hacia adelante*, de *avanzar* y por ende de *progresar*. Un megaproyecto sin precedentes desde la topografía urbana, que se enruta como la infraestructura más importante de la ciudad, forjándose como el baluarte de orgullo para mostrarse ante las demás ciudades pro-desarrollistas de Colombia y del mundo.

La importancia que adquiere la herencia antioqueña, es decir la herencia del colonizador, en la manera de construir y apalabrar el progreso para la ciudad, resulta ser el espectro que sustenta el *ideal* del *progreso*. Un ideal que conserva el rostro y el espíritu de un pueblo laborioso, que sirve en términos concretos para ejemplificar como se emprende por el camino complejo del *desarrollo*.

Con las palabras expresadas por el ex presidente Gaviria, específicamente desde el tercer párrafo, se devela que es gracias a la colonización Antioqueña que se posee el espíritu visionario, las acciones creativas, emprendedoras en pro del progreso, éstas entonces se exhalan a flor de piel. Esto es tan sintomático, pues en la mayoría de los artículos de esta edición especial se reitera incisivamente en el hecho de ser “casi” paisas. Este imaginario ha recorrido la manera de ver y construir la ciudad de Pereira en aras de la modernidad.

La ciudad- región se muestra aquí como un hecho enunciado desde el cuarto párrafo, logro incalculable que demuestra y acredita la construcción del viaducto como símbolo del progreso y desarrollo de una ciudad visualizada e imaginada para ser ciudad-región, y crear lazos de unión entre los departamentos cercanos.

Bajo estas marcas discursivas se asoma la importancia que el Viaducto en sí mismo connota; una solución e integración vial no sólo local, regional, nacional sino también internacional. El viaducto resulta ser indiscutiblemente el nuevo símbolo integrador y generador de *progreso* para Pereira finalizando la década de los noventa.

Patiño Amariles afirmó:

Publicación: La Tarde

Fecha: Jueves 20 de noviembre/1997. 2A

Por: Editorial

Título: "El ex presidente recibió tres menciones de honor. Gaviria recibió honores en su tierra"

"...el ex presidente Cesar Gaviria Trujillo había introducido cambios al país, conduciéndolo por el camino de la modernidad y que las reformas en su mandato generaron tal confianza, que la democracia cambió su dimensión y mejoró en gran manera."

El respaldo que adquiere César Gaviria Trujillo es doble; en primera instancia resulta ser para la gran mayoría de los funcionarios y columnistas más que un hombre, significará para ellos un auténtico *prohombre*, que personificará de manera contundente, el nuevo símbolo del *progreso y modernidad* para la ciudad. Ambos calificativos los logró conquistar en su período presidencial de 1990-1994, con su política de "apertura económica" que favoreció a la economía extranjera, colocando en crisis la economía nacional.

PUBLICACIÓN: LA TARDE

MIÉRCOLES: 19 DE NOVIEMBRE/1997.

POR: -Editorial-

TÍTULO: "Se lo debemos al doctor Gaviria"

En este artículo se le rinde un sentido homenaje a Gaviria Trujillo por haber promulgado y apoyado la propuesta arquitectónica del Viaducto para aliviar la problemática vial del embotellamiento entre Pereira y Dosquebradas. Importante enfatizar el siguiente párrafo, donde se muestra al ex mandatario como el nuevo *prohombre* desde la topografía pereirana:

"Sin duda, el doctor Gaviria le ha dado una razón más a la historia regional para admitirlo en la galería de *nuestros prohombres* en compañía de quienes fundaron nuestras ciudades, pusieron sus primeras bases, crearon el departamento y por eso comparte los honores y las loas con que un pueblo rinde culto y demuestra su agradecimiento por los beneficios que una personalidad salida de sus goteras le ha deparado."

El ex mandatario resulta ser el personaje más ilustre que genera en sus ciudadanos respeto, un respeto conseguido gracias a su labor por confiar y llevar a cabo la idea ambiciosa que deparaba esta construcción arquitectónica para Pereira. Ahora bien, desde estas marcas discursivas emerge explícitamente un lenguaje épico, donde se compara y equipara a los fundadores de la ciudad y el departamento con la figura

trascendental, que desde estos términos resulta ser César Gaviria Trujillo. Él y su obra serán tomados como la mayor hazaña moderna que date en la historia local.

“La presidencia del doctor César Gaviria Trujillo fue definitiva para mover este anhelo comarcano, que hoy recibimos con singular orgullo y que se constituirá mañana en el puente que nos acerque al siglo XXI.”¹⁹

En el artículo de Rodrigo Rivera Correa, el columnista enuncia que el pueblo pereirano siente inmensa gratitud frente su ex presidente, pero que igualmente existe gente envidiosa o adversarios políticos que se proclamaron frente al hecho de llamar el viaducto con el nombre de César Gaviria Trujillo

“hay disposiciones legales que prohíben exaltar de este modo a personas que aún viven.”²⁰

Sin embargo el autor señala que el pueblo debe conservar la nobleza que caracteriza al pueblo pereirano ante sus servidores y cita a un poeta (no aclarando su nombre) que enseña a dar las gracias, a amar a las personas en vida.

“Si en verdad quieres a tus hermanos, ayúdalos hoy, EN VIDA HERMANO, EN VIDA...”²¹

Termina afirmando como el viaducto

“debe permanecer bello no con indeseables o sucursal de las galerías.”²²

Esta afirmación contundente, devela, desde su lenguaje proclive al prejuicio y a la exclusión, el hecho de despreciar lo que estéticamente no se presenta como algo *bello, agradable y armónico*, más allá de ser un comentario aparentemente simple y benévolo, servirá de excusa, teniendo los “argumentos de sobra” para que años más tarde se destruya el corazón de la ciudad, un corazón oscuro, mal oliente, licencioso, lupanar de las más bajas pasiones humanas, el corazón oscuro conocido como la antigua galería, con su destrucción en pro del *desarrollo*, presentado ahora resplandecientemente en la Plaza y el Centro Comercial Victoria, desplazó a sus moradores a la *periferia* llamada “La Churria”, en donde los planeadores urbanos junto con la alcaldesa pensaron que deberían estar los que no deberían *mostrarse* en

¹⁹ Mesa Abadía Alberto. Inauguración del viaducto. En: La Tarde. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P. 4A.

²⁰ Rivera Correa Rodrigo. Horario. En: La Tarde. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P. 4A.

²¹ *Ibíd.*

²² *Ibíd.*

la ciudad-región. Los supervivientes del corazón oscuro conocidos también como “indigentes”, “desechables” o “habitantes de calle”, vulgarmente nombrados, resisten de manera diciente y sintomática en la ciudad.

A propósito de nuestros *héroes y heroísmo* Rigoberto Gil Montoya en su libro, Pereira: Visión caleidoscópica, se refiere a ello, citando a Hugo Ángel Jaramillo de la siguiente manera:

Esta tipificación del héroe criollo ha hecho carrera en las visiones de los historiadores locales y en algunos casos nacionales. Su máxima encarnación se encuentra en la prolija obra de Hugo Ángel Jaramillo. Sus libros, producto del trabajo en archivos pertenecientes a entidades oficiales, favorecen el uso de un lenguaje que escenifica las dinámicas de un colectivo. Expresiones y afirmaciones como ‘desvelado impulsor del progreso patrio’, La épica antioqueña, tan sólo comparable a la Colonización del Oeste de los Estados Unidos’, ‘gesta’, ‘prohombres’, ‘Valor humano de inconmensurables condiciones y méritos’.²³

Esta costumbre es herencia de la colonización antioqueña, que, entiende la historia como los hechos gracias a la intervención no de los dioses sino de los hombres; sin duda alguna esta consideración atravesará la ciudad pereirana demostrándose en las anteriores apreciaciones de manera muchas veces excedida e inquietante.

Inquietante porque el lenguaje que se utiliza para nombrarlo, habla de una intención por demostrar en el fondo que lo realizado por el ex mandatario es una hazaña; por supuesto, la ausencia de eventos o fenómenos “trascendentales”, es casi un imperativo en la ciudad “sin puertas”, en la “ciudad prodigio.” Sin embargo en esa ausencia que se gravita surgen serias intenciones por ir construyendo y legitimando lo “épico”, como categoría que cumple la función por condensar y aunar un discurso que acerca a sus habitantes a la “identidad” que genera el ex mandatario o prohombre para éste caso, César Gaviria y con él la idea de un *progreso* en marcha.

“La heroización de algunos destinos acerca al humanista Ángel Jaramillo, un tanto peligrosamente, a la oficialidad en aquello que narra y quizá por ello se entienda que la clase dirigente lo haya elegido como su voz parlante, al condecorarlo y promoverlo al estatus de

²³. Gil Montoya Rigoberto. Pereira Visión caleidoscópica. Publiprint Pereira. Primera impresión. 2002. P. 55

hombre insigne. También por ello se interpreta su inclinación por narrar la historia de la ciudad desde la intervención desde la intervención de las entidades oficiales y privadas: Ornato y Embellecimiento, La Alcaldía Municipal, la Sociedad de las Mejoras Públicas, el Club Rotario, la Andi, el Club Rialto.”²⁴

Lo interesante que dejan al descubierto los comentaristas y periodistas es que en su lenguaje se devela el culto a la colonización antioqueña, un culto que se encuentra en acuerdo con éste hecho histórico, así como con los valores que éste construyó a su paso.

Los periodistas se muestran de acuerdo en ensalzar de manera ejemplar la imagen del ex presidente Gaviria como la figura o el ícono que mejor representa a la ciudad, en su anhelo de ser semejante a las grandes ciudades del país que han dado el salto al desarrollo.

Es importante afirmar que tanto el símbolo del Viaducto, así como César Gaviria Trujillo, representan desde las marcas discursivas utilizadas de la prensa local, *el progreso, el empuje o ir hacia adelante.* Palabras que recuerdan el pasado colonizador antioqueño y sus valores heredados bajo este proceso de dominación. Estos valores atravesarán la escritura de los periodistas de esta época en ambas prensas locales. Creando con ello una atmósfera de credibilidad y confianza frente a la idea novedosa del progreso.

Así pues el Viaducto como la figura insigne del progreso en Pereira, es la prueba tangible de la posibilidad de progresar, tanto es así que ésta construcción viene acompañada por el apellido “César Gaviria Trujillo”, apellido que se convierte también en insignia encarnando por excelencia al prohombre pereirano.

El progreso en síntesis y gracias a esta construcción sigue recorriendo la topografía pereirana. El actual programa de gobierno de Israel Londoño (2008-2011) nombrado « más oportunidades para progresar » lo confirman.

²⁴ *Ibíd.* P. 56.

2. EL VIADUCTO COMO SIMBOLO DE DESARROLLO

El desarrollo es el nuevo nombre de la paz. (Juan Pablo II)

Del sueño que esbozara en un dibujo el lotero del barrio Cuba José Luis Cardona y recuperara en palabras el periodista Silvio Girón, del sueño redactado para un plan de desarrollo, solo queda jirones de esa ensoñación colectiva, pues la materialización del hormigón atirantado borró con su presencia los ecos de esa colectividad.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) sección 8A Inauguración del Viaducto

TÍTULO: Misión cumplida, el viaducto está listo.

POR: Gerardo Mora (Redacción local)

“...Es por eso que más que una meta, el viaducto, no acabará los problemas económicos, si es un gran ejemplo de que aquí se pueden hacer cosas grandes. *Dijo además que el viaducto Pereira-Dosquebradas, sin duda se constituye en un buen paradigma de un pueblo que mantiene viva la llama de la imaginación*²⁵.”

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) secciones D e I. Sección D (4, 5 y 6D)

Título: “El viaducto paso a paso.”

Por: Gerardo Mora.

“Esta obra vial, sin duda la más importante en la historia de Risaralda y el occidente colombiano, y una de las más significativas del país y Suramérica, empezó a ser pensada, más o menos como hoy está construida, hace aproximadamente *30 años*.”

El tono épico y un tanto exagerado que Gerardo Mora introduce, subraya la importancia que esta construcción sea importante tanto a nivel local, nacional como *internacional*, sugiere además desde éste último párrafo que el Viaducto haya sido planeado finalizando la década de los 60, es decir 30 años atrás, sin embargo el Plan Mendoza y Olarte enunciado en la prensa local (Edición especial) desmiente este versión, pues este Plan vial, data según este medio informativo, finalizando la década de los 70, para mayor precisión 1979, lo cual supone que hace sólo *20 años* atrás y no 30 se empezó a planear la posible construcción del Viaducto.

El sueño por el *progreso* o el bienestar resulta ser el alimento primario que necesita la ciudad moderna para vivir y dejar atrás el pasado envuelto entre tierra, monte y

²⁵ El subrayado es mío.

nostalgia; pero el sueño debe concretarse, o en términos benjaminianos debe “despertar” y sólo despierta desde *las narraciones capitalistas*²⁶.

El sueño tiende a agrietarse para darle paso a lo tangible, a la supremacía de los planes de desarrollo, a lo operativo. El sueño pierde peso, de hecho su peso etéreo, es nada pero paradójicamente lo es todo. Sin embargo, es esto etéreo que conmueve y hace a los hombres virar hacia adelante como una consigna que la modernidad lleva a su paso. Es en síntesis el gran logro y el gran orgullo de ver el “sueño hecho realidad”, en donde los planes estrictamente económicos son predominantemente más importantes que la misma humanidad. Esto es el espíritu moderno que florece planetariamente y se devela para nuestro caso desde la prensa local en la topografía pereirana.

Es importante aclarar que el sueño al que hago referencia y que posteriormente le da paso al desarrollo, no se refiere a una primera mirada; me refiero a la mirada primitiva despojada de adelantos científicos y tecnológicos; el sueño para éste caso, se basará en el sueño *moderno* del capitalismo, fetichista por excelencia, haciendo de éste sueño, un uso, más no una contemplación seria que connota trascendentalidad.

Porque en términos concretos el capitalismo es algo más que un modo de producción; apunta como sabemos más lejos, como se expresa con la figura de pensamiento "*mercado mundial*". Ello implica el proyecto de transportar todo el contexto vital de los seres humanos que se hallan en su radio de acción a la inmanencia del poder de compra, generando desarrollo y progreso desde distantes latitudes. Se hace necesario preguntarnos entonces, qué significa el *desarrollo*, para comprender su naturaleza y como ella de manera particular interviene en la cultura pereirana por medio del proyecto vial El Viaducto.

Se entiende por desarrollo,

²⁶ Por narraciones capitalistas se entiende las ensoñaciones colectivas que en palabras de Benjamin despiertan siempre en el capitalismo. Ver: Buck Morss Susan. Op cit. P. 279.

[...] ¿Qué significa pues el desarrollo? Si por tal entendemos el crecimiento del PNB, el desarrollo significa la eliminación del hambre y la pobreza y la creación de la zozobra y la prisa, el paso de la liberación del hombre a la esclavitud de la abundancia; el cambio de la calidad por la cantidad; la transformación de unas mentes que conocen el WHY a otras que conocen el HOW, que saben cómo hacer las cosas pero no el por qué y el para qué de las mismas. El desarrollo supone pues un nuevo estilo de vida. Un estilo de vida que impone la racionalidad económica como modelo de conducta y la cuantificación en términos abstractos -monetarios como fin de la misma. Tal es desarrollo que se vislumbra como más probable para gran parte del mundo menos avanzado materialmente. Tal desarrollo es el desarrollo que parecen proclamar y recomendar muchos autores y que se traduce y concreta, como dice Heilbrouner, en un proceso de Americanización sucesiva. Este estilo de vida estadounidense o <American way of life>> es denominado por Toynbee el ideal de Madison Avenue y lo describe con las siguientes palabras: en el Occidente moderno la función de demonio tentador está desempeñada, por lo que respecta a la sociedad, por las agencias publicitarias de Madison Avenue.²⁷

Como vemos el desarrollo hace parte de la ideología capitalista contemporánea, interesada en que las condiciones de vida actual mejoren. Para ello se traza el proyecto de elevar los niveles y calidad de vida; esto se refiere a la *posesión*, el *uso* y el *consumo* de ciertos artículos, así como también bienes y servicios; que permitan a cada individuo satisfacer de manera digna por lo menos una mínima parte de las necesidades que demanda. Esta interpretación incluye dos miradas que históricamente han sido antagónicas: la masa y el individuo. El capitalismo unifica ambas figuras de manera perspicaz. Sin embargo debe explicarse que la masa a la que hace referencia, no es la masa convencida y crédula de un partido político revolucionario en pro de alcanzar la victoria; esta no es la masa que le interesa al capitalismo, sí, en cambio, la masa que unifica e iguala; es decir, la masa que nivela y permite la producción en serie y las economías de escala. Este proceso de masificación conlleva a lo que algunos sociólogos y economistas han llamado *emulación*; que se entiende como el proceso de configuración con otras personas logrando identificarse con ellas mismas.

²⁷ Gradilla Gallego José A. Significación del concepto de Desarrollo.
<<http://ressources.ciheam.org/om/pdf/r08/CI010391.pdf>>[En línea] [citado en 5de agosto de 2009]

La transformación representada en la figura del Fausto de Goethe se encarna para el caso pereirano en un grupo social que teje una idea de desarrollo para la ciudad, una idea que procurará realizar una nueva vía, pero que también pretenden transformar la mirada tradicional que los habitantes mismos y de afuera suelen tener sobre Pereira como una típica *ciudad-aldea*. Con esta nueva transformación urbana la ciudad dejará de ser aldea, pasando a convertirse en lo que algunos anhelan: una *ciudad- región*:

“Esta es una categoría de reciente uso en el análisis de la planificación y la sociología latinoamericana que hace referencia a diferentes unidades territoriales fuertemente urbanizadas, en estrecha relación mutua y con un alto grado de conexión con otras regiones en las denominadas redes globales. Las ciudades-región globales se encuentran en un rango que va desde aglomeraciones metropolitanas dominadas por un fuerte desarrollo de la ciudad central (opción que no es la nuestra), hasta unidades policéntricas estructuradas en redes urbanas, cuyos destinos se encuentran atados a las redes locales y globales.

En Colombia, aunque el concepto de Ciudad Región no tiene un explícito referente constitucional, sí permite una aproximación a las realidades naturales y socio-ambientales de un territorio a efectos de conseguir una intervención en donde se puedan respetar tanto los derechos de la sociedad, como los de la naturaleza.”²⁸

La ciudad-región como se viene entendiendo y trabajando para la ciudad de Pereira, implica tener en cuenta otros municipios y ciudades que se incluyen para hacer realidad este proyecto, como es el caso del famoso triángulo del café que contempla las ciudades de Armenia, Manizales y Pereira. Este proyecto por excelencia socio-económico trata de aunar estas ciudades y algunos de sus municipios que la conforman, mediante una perspectiva tanto urbano como rural; el desarrollo que de aquí se desprende se entiende como un *desarrollo sostenible*; esto quiere decir, que sus recursos naturales, ambientales y socio-económicos se tiene en cuenta en pro de realizar un desarrollo más armónico y consecuente con sus realidades. Este proyecto se traza tres objetivos presentados a continuación:

²⁸ Universidad Tecnológica de Pereira. Ciudad Región. Eje cafetero. Hacia un desarrollo urbano sostenible. <http://www.almamater.edu.co/Publicaciones/Ciudad_Region_Eje_Cafetero_Hacia_un_Development_Urbano_Sostenible.pdf>[En línea] [citado en 4 de agosto de 2010]

- El desarrollo de su área metropolitana, incluirían para el caso pereirano los municipios de Dosquebradas y La Virginia, así como también los municipios de influencia directa como lo son: Santa Rosa de Cabal y Cartago.
- La integración efectiva a la conurbanización del eje cafetero, y por ende con Armenia y Manizales.
- La conexión del anterior escenario con el Triángulo de Oro de Colombia, con el Pacífico y el Atlántico, y con las rutas aéreas internacionales.

Este imponente proyecto tratará de acercar estas ciudades con sus respectivos municipios, en la economía tanto regional como nacional e internacional, con la intención de hacerlos partícipes en *la economía de apertura*, aprovechando su punto geoestratégico para llevar a cabo dicho proceso.

Este proyecto también conocido como el corredor urbano, viene desarrollándose desde hace diez años, el plan Mendoza y Olarte en la década de los setenta esbozó la necesidad de ampliarse en términos de materia vial; este anhelo abrió las puertas para que se contemplara la idea y la necesidad de construir el Viaducto; este sería el primer megaproyecto que fortalecería el empalme para erguirse Pereira y las demás ciudades anteriormente citadas como *ciudad-región*. Este proyecto empieza a ser viable desde estas dinámicas de querer modernizar la ciudad y con ella acceder a otros círculos más amplio en donde el desarrollo se asomaría de manera contundente.

Publicación: El Diario del Otún.

Fecha: Miércoles 19 de noviembre/1997. Sección: Viaducto. 3C

Título: Más de una década gestando un sueño

Por: Redacción General

“Este proyecto busca ofrecer una solución vial, urbanística y paisajística a Pereira y Dosquebradas y que posteriormente hará parte del proyecto vial de conexión entre Risaralda y Antioquia. El viaducto se definió como el sueño de toda una región hecho realidad, puesto que los inicios de su planeación datan de 1979.”

Publicación: El Diario del Otún.

Fecha: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección G (2, 3 y 4G)

Título: “Desarrollo y crecimiento social para Dosquebradas.”

Por: Octavio Cardona González (Redacción General)

Es importante señalar lo que afirmó el alcalde de Dosquebradas, Argemiro Cárdenas:

“Estamos promoviendo a nivel regional y nacional el viaducto como la puerta de entrada en Dosquebradas, a la ciudad región. Queremos tener inversionistas en el municipio y ello implica que se pueda incrementar la instalación de fabricas y por ende tener más empleo y más impuestos para Dosquebradas.”

Este es el desmantelamiento del viaducto como contemplación onírica, ya entonces sus necesidades prácticas, racionalistas y funcionalistas se asoman con más vehemencia y naturalidad. Estas palabras del alcalde del municipio de Dosquebradas de ese entonces refleja la idea fáustica por el desarrollo; por la necesidad de romper con la mirada idílica que implica los sueños, no más sueños entonces, sino planes de desarrollo, planes concretos. El viaducto se muestra desde estas marcas discursivas como la puerta necesaria para dejar pasar el progreso; es decir dejar que florezcan las empresas y por ende el crecimiento de más empleos, pero también se esboza su costo, esto es más impuestos en este caso para el municipio de Dosquebradas. El lenguaje cada vez más directo y escueto se traslucen en el ex alcalde Cárdenas que enuncia cual es *el costo real* de dejar pasar el progreso por las piernas abiertas del viaducto, un costo que Silvio Girón se había adelantado a profetizar en el artículo anteriormente citado. Así entonces, los dosquebradenses deben pagar el costo del progreso con más impuestos, por dejar construir el carril donde sólo transita la esperanza de progresar.

“La historia se puede partir en dos: antes del viaducto y después del viaducto, si lo sabemos manejar, si lo sabemos proyectar, si lo sabemos promocionar, si sabemos responder para hacer de Dosquebradas una ciudad grande.”

Desde estas marcas discursivas que utiliza la prensa local para referirse al Viaducto se evidencia la tendencia de usar lingüísticamente la metáfora temporal del *antes* y *después*, que remiten al nacimiento de Jesucristo comparándola con la obra misma. Sin embargo en este caso remiten al *antes* y *después* del Viaducto. El Jesucristo de occidente, la reencarnación de Dios sobre la tierra, el mesías esperado por el cristianismo o el simple judío predicador y profeta representará en síntesis la *promesa* del reino de los cielos sobre la tierra. Esta promesa mil novecientos noventa y siete años después se representa con la construcción del Viaducto; esta será entonces la

reencarnación de la *promesa* moderna, la promesa del mito de la razón representado desde la técnica y la tecnología.

La metáfora del *antes* y el *después* hablan de la firme creencia en la cronología, en la temporalidad. El *antes* y el *después* al que hacen referencia los editorialistas se ampara en una mirada moderna de la historia, en donde muerto Dios o mejor aún la creencia en él (desde una concepción nietzscheana), se reemplaza o aparece en cambio, un nuevo sentido de vida, que se revelará en un espíritu festivo, en donde lo significativo será el *nacimiento* de la primera gran obra de un puente atirantado, representando a su vez la nueva realidad análoga a Dios.

Sin embargo no solamente el gran hormigón atirantado será determinado cronológicamente en un *antes* y un *después*, sino también la figura del exmandatario César Gaviria Trujillo o el típico *prohombre* pereirano del siglo XXI.

Publicación: El Diario del Otún.

Fecha: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) 6A Política

Título: "Risaralda se parte en dos."

Por: Editorial

"La historia de Risaralda se partirá en dos antes y después del viaducto Pereira-Dosquebradas o lo que quiere decir antes y después de César Gaviria Trujillo, afirmó el gobernador de Risaralda, Diego Patiño Amariles, al imponer al exmandatario la condecoración Gran Cruz de Risaralda en el grado de collar..."

"Hay quienes a su paso dejan una imborrable estela de obras y recuerdos. Para los constructores de historia, realizadores de sueños y creadores, la vida es la mejor oportunidad de servir, y así, sin quererlo, llegan a trascender a su tiempo."

El *antes* en términos temporales nos remitirá a la ciudad aldea, una ciudad provincial, arrojada al atraso, pero con muchas ganas de salir de éste estado.

"'Ciudad aldeana, estática, de rostros anónimos y demoliciones, donde juega un maduro sol con el cemento' (Eduardo López Jaramillo)"²⁹.

El *después* entonces hablará de esa ciudad en pro de alcanzar el progreso, una ciudad que emprende el viaje por hacerse atractiva y moderna.

"Entrábamos así a la ciudad escrita, moderna, compleja, víctima de la violencia derivada del narcotráfico y las inmigraciones forzadas, de una economía de emergencia que sumió al país de

²⁹ López Jaramillo Eduardo. En: *Gil Montoya Rigoberto*. Op Cit. P. 40

los años ochenta en una suerte de prosperidad que no demoró en deshacerse por su propio peso. La misma ciudad que el poeta Luis Carlos González deja traslucir con rabia en uno de sus bambucos –*porque se volvió ciudad, murió mi pueblo pequeño*–,³⁰

Ambas temporalidades representarán en síntesis la magnificencia de la construcción del Viaducto como un *hito* sin precedentes para la ciudad. Con esta obra titánica se refunda la ciudad, e instaura un nuevo tiempo, una nueva era, la era del *progreso*.

El viaducto se asume así, como el nacimiento y muerte de Cristo. La relación entre el lenguaje político y religioso fomenta la idea de que la historia tanto de Dosquebradas y Pereira se parte en dos. El viaducto es la primera megaconstrucción y por ello se proyectará como la idea más clara y contundente para generar *progreso* y felicidad para ambos municipios.

La figura insigne del exmandatario César Gaviria Trujillo propicia entre los periodistas un estado máximo de embelesamiento, aún más cuando se le otorga, lo que debe ser ofrendado a los prohombres y personajes de la región: una cruz.

“El gobernador Diego Patiño Amariles le impuso la ‘Gran Cruz de Risaralda, el Area Metropolitana le entregó un acta de honor y la Asamblea aprobó un proyecto de resolución en el cual se exaltan sus servicios al departamento.”³¹

Una cruz que recuerda no sólo la muerte de Cristo, los vejámenes de la cruzada, probablemente también que todos llevamos una cruz, sin embargo los hombres insignes sólo llevan una Gran Cruz.

La Gran Cruz de Risaralda significa en palabras de Rigoberto Gil Montoya analizando el caso de la crucifixión simbólica del historiador pereirano Hugo Ángel Jaramillo “...la distinción de ‘Ciudadano Emérito’”³² “¿Qué significa tanta crucifixión simbólica? Estos actos, más allá del sentido de reconocimiento y aceptación que puedan tener al interior de unas convenciones culturales acordadas por los grupos, buscan afirmar una visión ideológica, mantener un estado de cosas, valorar las miradas que se prefieren para nombrar un proceso histórico, al parecer, ajeno a las discusiones con el

³⁰ *Ibíd.* P. 65

³¹ Redacción General. Con decreto de excepción queda confirmado como César Gaviria Trujillo. El viaducto, trascendental. *En*: La Tarde. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P. 1

³² Gil Montoya Rigoberto. *Op cit.* P. 61.

mundo de la contemporaneidad, incluso, con el concierto nacional, centralista, hegemónico y clientelista.”³³

2.1 La era del desarrollo

Publicación: El Diario del Otún.

Fecha: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección G (2, 3 y 4G)

Título: Desarrollo y crecimiento social para Dosquebradas.

Por: Octavio Cardona González (Redacción General)

John Jaime Jiménez, presidente ejecutivo de la Cámara de Comercio de Dosquebradas, afirma:

“se está observando con alguna preocupación el modelo de incremento en valor de las tierras. Esa plusvalía de la que estamos hablando puede también ser exagerada. Estamos compartiendo con grandes sectores de propietarios de tierras para que no exageren los precios de venta de los predios, para que en vez de ahuyentar al empresario inversionista, por el contrario den precios atractivos que jueguen dentro de la zona de influencia con relativa armonía con los del suelo que hoy por hoy se tienen.”

Desde aquí se descubre la verdadera razón de ser del Viaducto “César Gaviria Trujillo”, su construcción responde a la lógica de los pequeños y medianos comerciantes que urgen de una amplia vía donde pueda circular tanto sus mercancías como sus inversiones y establecerse en una zona reconocida industrialmente por un precio módico. Dosquebradas se erige frente a esta lógica para generar empresa pero también fomentar lazos con Pereira y en últimas formar una ciudad-región conforme a la lógica en que está pensada realmente la nación colombiana, en donde los municipios se congregan para fortalecerse entre sí y apostarle a la lógica indiscutible del *progreso y desarrollo* en que viran las naciones.

Razones dosquebradenses y pereiranas para apostarle al tren del desarrollo y el progreso:

Publicación: El Diario del Otún.

Fecha: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) P1Y 2A

Título: Más que una obra de arte, es una solución

Por: Editorial

³³ *Ibíd.*

“Estas obras integrarán a Caldas con Risaralda por diferentes vías: por la carretera del Parque de los Nevados y el Viaducto César Gaviria Trujillo.”

En esta misma sección el alcalde de Dosquebradas Argemiro Cárdenas Agudelo afirma que esta ciudad no debe vérsela como turística sino que

“Según Cárdenas Agudelo, con esta obra, Dosquebradas tendrá un auge más importante, con más visión hacia el desarrollo.”

“Destacó que son muchos los episodios en la historia de Pereira que hablan de la grandeza de su gente, de su espíritu indomable y emprendedor que se transformaron en obras que nos hablan todavía el lenguaje de la solidaridad y el triunfo del empeño colectivo. Advirtió que las anteriores fueron construidas con el aporte solidario de una comunidad.”³⁴

“El presidente dijo que el Viaducto se constituye en un hito en la historia del eje cafetero; también simboliza un cambio en la forma de concebir; planificar, diseñar y ejecutar las obras en el ámbito del desarrollo vial.”³⁵

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) sección 6A Política

TÍTULO: Justo homenaje de la región.

POR: Editorial

Palabras del ex gobernador de Risaralda Roberto Gálvez:

“Añadió que Gaviria Trujillo siempre, ha llevado esta tierra no solamente en su corazón y sentimiento, sino en sus ejecuciones y ha utilizado el instrumento de poder para que el departamento de Risaralda se haya podido enrutarse por caminos de progreso y desarrollo...”

Agrega que es necesario que Pereira y Risaralda dejen de ser tímidos y se conviertan como otras regiones más competitivas.

‘Creo que el viaducto es como la avenida rápida que nos habrá de conducir a colocar a Pereira y Risaralda hacia el nuevo milenio.’ ”

En: *Un momento histórico para Pereira*: Juan Guillermo Ángel Mejía, al sentirse incluido por César Gaviria Trujillo expresó:

“Vamos pa'lante con todos los fierros.”

La fusión entre heroísmo y herencia antioqueña suelen ser como se ha venido demostrando, los conceptos más destacados dentro de estos artículos analizados, ambos guardan la estrecha relación de un pasado colonizador-colonizado. Bajo esta historia y este pasado no olvidado, el intento de escribir una nueva historia se cruzará

³⁴ Redacción General. El viaducto obra que engrandece a los risaraldenses. En: El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P. 2A.

³⁵ Redacción General. Samper se acordó de los muertos. En: El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P. 3A

con un sentimiento de nostalgia y melancolía frente a sus antepasados y los valores heredados que se despiertan y se recrean desde la prensa local, ante el caso especial y sin precedentes de la construcción del Viaducto. Este hito engrandecerá a una ciudad carente de hechos realmente significantes. El hecho histórico de la construcción del aeropuerto Matecaña, en el que la mayoría de las habitantes de la ciudad participaron en convites, da muestra sobre la solidaridad y el espíritu cívico de esta tierra. Sin embargo la ausencia de grandes hechos *trascendentales* o hechos históricos importantes que rebasen la cotidianidad, hará que desde la prensa local se promueva un espíritu de orgullo e identidad frente a la construcción de éste mismo, fomentando un aparente espíritu de pujanza y constancia antioqueña encarnándose desde el paisaje urbano pereirano en su nuevo símbolo atirantado.

Desde aquí se infiere como este espíritu guerrero y colonizador por excelencia es ensalzado, de tal manera que desde las marcas discursivas que introducen los periodistas creen un ambiente propicio de celebración, orgullo y agradecimiento constante frente a la colonización y herencia antioqueña desde esta montañosa topografía.

Ahora bien, este mismo discurso valdrá para aprobarse o mejor aún legitimarse el *desarrollo* de manera natural, y con él argumentar que el *desarrollo* se lleva de manera inherente por la sangre, por las venas, pues desde esta asimétrica topografía se comparte un pasado emprendedor, colonizador y vencedor. Visto así la antigua gesta ha dado sus frutos gracias a la labor punzante de la prensa local, que ha recreado este imaginario desde sus particulares marcas discursivas al hacer referencia al proceso colonizador antioqueño, borrando con ello el pasado colonizador caucano.

El viaducto representa desde la prensa el nuevo rostro del siglo XXI, un nuevo rostro en donde el *desarrollo* y el *progreso* local son la gran aventura por emprender que van de la mano con la nueva tendencia capitalista *mítica*; llamada así por Benjamin

“El capitalismo es mito. El capitalismo del siglo XX no es ya el del siglo XIX. Si el secreto de éste estaba en la fábrica, el de aquel está en el escaparate. El centro de gravedad no es la producción sino el consumo.”³⁶

Pereira no queda exenta de estas dinámicas globales; dos momentos confirman la anterior apreciación benjaminiana:

Década de los 50s y 60s: proceso desarrollista por el lindero febril, el caso del municipio de Dosquebradas lo ejemplifican.

Década de los 80s y 90s: proceso de desarrollo urbano que abrió la brecha con la ampliación de la avenida de la 14 en 1989. Es sin duda desde este hecho que la ciudad empieza a virar en la posibilidad de construir de manera moderna la ciudad, desplazando en este caso a los moradores del barrio “San José”, rompiendo violentamente con la idea de hogar.

Con la ampliación de la avenida 14 se demuestra la posibilidad de realizar grandes construcciones a gran escala; este es el caso del Viaducto (1994-1997) que para construirse compró 300 predios a los moradores del barrio Bavaria.

Década de los 90s y año 2000: proceso desarrollista en torno al consumo. La proliferación de Centros Comerciales lo corrobora. El proyecto Centro Comercial y Plaza Victoria que para poder construirse desplazó a los moradores de la “antigua galería.” Afirman el nuevo capitalismo del siglo XX.

Desde estas rápidas dinámicas y grandes construcciones, Pereira se empieza a edificar como una *ciudad* en donde tiene en alta estima la estrategia de fortalecimiento de la actividad empresarial industrial, comercial y de servicios en el Plan de Desarrollo Municipal de 1995 así se demuestra:

“artículo 25. Turismo: Promoción de la ciudad.

- a. Elaborar un plan de concertación entre las oficinas del turismo del sector público, privado y mixto, la promoción y el

³⁶ Reyes Mate. Del *Proletariat* al *Lumpen*. Sobre el sujeto político en el capitalismo contemporáneo. (Artículo inédito)

mercadeo turístico de la ciudad, que conlleve a la elaboración de un producto definido y competitivo a través de los paquetes turísticos que consoliden la oferta regional a mercadear.

- b. Comercialización y mercadeo de la ciudad a través de los operadores de turismo tanto nacionales, con el fin de realizar ruedas de negocios que determinen finalmente la comercialización de la ciudad.
- c. Planificar el desarrollo turístico de Pereira a través de políticas estratégicas de capacitación, mercadeo y promoción de la ciudad.
- d. Diseñar, ejecutar y participar en eventos especiales que permitan posicionar a la ciudad a nivel nacional e internacional.”³⁷

Este Plan de Desarrollo se asume bajo la alcaldía de Juan Manuel Arango Vélez, desde este plan se contempla la necesidad de incrementar el nivel de desarrollo del municipio para alcanzar una mayor efectividad y competitividad en la ciudad. Desde esta planeación, la ciudad empieza a cristalizarse como la ciudad de paso, como regional, nacional e internacionalmente se conoce a Pereira, se demuestra desde la planificación municipal, como la ciudad es vitrina, se vende, se compra y se alquila. La ciudad se piensa para el inversionista extranjero, es la ciudad del consumo, hecha para la competencia, etérea forma en la que se inscribe el paisaje urbano pereirano para desarrollarse.

Así, la topografía pereirana avanza mediante un proceso de “progreso planificado” lejos de la connotación revolucionaria política-social (marxismo del siglo XIX) y del progreso cultural-educativo para aproximarse más a la connotación progresista del desarrollo capitalista en el que la economía predominante es el *mercado*. Esto se entiende por la inserción en la economía mundial a nivel local, regional, nacional e internacional que la CEPAL propone para América Latina.

Esta Comisión Económica Para América Latina decretó su propuesta para la década de los 90's titulada “*transformación productiva con equidad (CEPAL, 1990)*”, bajo la cual se adaptaron las políticas de desarrollo inspiradas en los nuevos tiempos de apertura y globalización; que en Colombia se ejemplificaron fehacientemente en el gobierno de

³⁷ Planificación Municipal. Plan de Desarrollo Municipal 1995. Centro de documentación. N° PD. 74-105

César Gaviria Trujillo con su política neoliberal de “La apertura económica”. La propuesta cepalina se trazó la

“conquista de una mayor competitividad internacional "auténtica", basada en la incorporación deliberada y sistemática del progreso técnico al proceso productivo. Se destaca el carácter sistémico de la competitividad, que incluye toda una red de vinculaciones entre los agentes productivos y la infraestructura física y educacional. Se subraya la formación de recursos humanos y las políticas tecnológicas activas como fórmula decisiva para la transformación productiva a largo plazo. La industria permanece como eje de la transformación productiva, pero se destacan sus articulaciones con la actividad primaria y de servicios. Así mismo se pone de relieve la importancia de proveer un ambiente macroeconómico saludable. Y se propone modificar el estilo de intervención estatal, sin que esto signifique aumentar o disminuir el papel del Estado. Además, se propone *una mayor apertura de la economía, gradual y selectiva, como medio de introducir el progreso técnico y el aumento de la productividad.*”³⁸

El programa cepalino de la década de los 90's esbozó además de éste eje principal, 4 temas para mejorar eficientemente la política económica internacional; entre ellos se encuentran:

- El “Regionalismo abierto”
- La fragilidad financiera de la región
- El tema fiscal
- El desarrollo sostenible

El primer tema sobre referente al “Regionalismo abierto” resulta ser el más concerniente a la construcción del Viaducto, en él se destaca

“...las virtudes de la simultaneidad entre la apertura comercial de América Latina al resto del mundo y la intensificación del comercio intrarregional a través de los esquemas de integración vigentes.”³⁹

Bajo estas consideraciones cepalinas, se contemplan las políticas de la globalización, bajo ella prevalece el mercado. Desde el *Plan de desarrollo Metropolitano. Pereira – Dosquebradas*, del Área Metropolitana se entiende éste mercado como el comercio exterior

³⁸ Acerca de la CEPAL.

<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getprod.asp?xml=/noticias/paginas/4/13954/P13954.xml&xsl=/tpl/p18fst.xml&base=/tpl/top-bottom_acerca.xsl#evolucion>[En línea] [citado en 23 de octubre de 2010]

³⁹ *Ibíd.*

“Dirigido a países de todo el Mundo, pero la mayor participación se ubica en los Estados Unidos y Canada con un 50.06%, seguido de los países de Centro América y el Caribe con un 28.02%, el Grupo Andino con 10.59% y en menor cuantía a países de la comunidad económica Europea, Oceanía, Japon y Corea.”⁴⁰

Y el comercio interior que se compone desde lo local a lo nacional

“La inserción del Area Metropolitana Pereira-Dosquebradas dentro del contexto regional, adquiere gran importancia cuando de su ubicación se habla; ésta constituye un factor preponderante para el desarrollo Económico, dado que se encuentra en el centro geográfico de la Economía Nacional, equidistante de los tres grandes polos de la Actividad Industrial, financiera y del servicio del país. Esta ubicación se convierte en el elemento dinamizador de la Actividad Económica de la conurbación, a través de los intercambios comerciales en que puede intervenir la región y que se dan entre las Ciudades de Bogotá, Cali y Medellín.”⁴¹

La intención de unir dos municipios como Pereira y Dosquebradas tiene su razón, puesto que en éste caso ambos municipios comparten estrechas relaciones de orden físico, social y económico, constituyéndose como una Área Metropolitana; entendida ésta, como una entidad administrativa homogénea formada por dos o más municipios, en este caso tres, siendo Pereira el núcleo principal, Dosquebradas y la Virginia como municipios satélites, creada por la Ordenanza No. 20 de 1981 y modificada por la Ordenanza 020 de 1991 con una población de 656.178 de habitantes.

Es claro que la construcción del Viaducto fortalece el desarrollo físico, económico y social a nivel local, regional y nacional.

Las reales intenciones de esta construcción se encuentran registradas en el archivo histórico del Área Metropolitana del año 1985:

“Con el proyecto del viaducto el crecimiento del área urbana de ambos municipios se centrará fundamentalmente en el área urbana del Municipio de Dosquebradas, ya que el centro de Pereira se conectará por medio de vía urbana del Municipio de Dosquebradas, ya que el centro de Pereira se conectará por medio de una vía urbana de muy buenas especificaciones (el viaducto) con la terraza de Dosquebradas, que es un sector aún muy poco desarrollado y allí se dispone de un área de aproximadamente 110 hectáreas en un sitio intermedio, localizado a 1.500 m del centro de Pereira y a 1.000 del centro de Dosquebradas (Véase el plano N°. 2). Otro motor fundamental de desarrollo de esta zona lo será la construcción del Avenida del

⁴⁰ Cámara de Comercio de Pereira: Indicadores Económicos. 1988. Plan de Desarrollo Metropolitano. Pereira-Dosquebradas. Desarrollo Económico. Doc. N° 3. Departamento Administrativo de Planeación Metropolitana. Noviembre de 1989. P. 31.

⁴¹ *Ibíd.* P.22.

Ferrocarril. *Conviene tener muy en cuenta que el carácter principal de esta conurbación es comercial y de servicios, sobre todo en lo que hace relación con su motor principal, que es el área urbana de Pereira.*⁴²

Dadas estas circunstancias, la meseta de Dosquebradas aparece con una ubicación óptima para complementar el centro de Pereira y el centro de Dosquebradas con áreas de vivienda de alta densidad, además de una reserva de tipo industrial.⁴³

“Con la construcción del viaducto debe cambiarse el uso de parte de ella para lograr una zona de vivienda de alta densidad. Por ningún motivo pueden permitirse en un sector de ubicación tan privilegiada como éste, desarrollos de vivienda de baja o mediana densidad. Otro impacto importante para esta zona será el producido por la construcción de la Avenida del Ferrocarril y su empalme directo al viaducto.”⁴⁴

“Con el viaducto, en lo que hace relación a Dosquebradas, se estima que la tierra más próxima al proyecto se valorizará en un 100%, mientras que en tierras periféricas, como la zona oriental, se valorizará en un 80%. La tierra urbana de Pereira no tendrá cambio de precio significativo por estar ya desarrollada.”⁴⁵

“El viaducto se concentra en una vía urbana de primer orden que une el centro, a escala peatonal, con una amplia zona para futuro desarrollo de Dosquebradas.”⁴⁶

“Dosquebradas recibirá un impacto muy fuerte con la construcción del Viaducto.

-Se propone que buena parte de la zona que actualmente está demarcada como industrial en las proximidades del viaducto se convierta en zona de habitación de alta densidad para multifamiliares de clase media. Esta solución absorberá gran parte del crecimiento de Pereira y Dosquebradas. Fuera de los beneficios económicos se tendrá una masa de población, a escala peatonal del centro de Pereira, en donde está más del 50% del empleo de todo el área metropolitana.

...] Debe restringirse drásticamente la construcción fuera del perímetro urbano para evitar un crecimiento desordenado pues el viaducto acelerará el crecimiento urbano de toda la zona de Dosquebradas.”⁴⁷

“Con esta solución se logra una integración paisajística del volumen del viaducto a la malla urbana, a la vez que se crea un espacio público de gran significación; también es indispensable como área de protección por objetos que puedan caer del viaducto.”⁴⁸

Así contemplado, el proyecto vial del Viaducto no solamente sirvió para unir materialmente a dos pequeñas ciudades y aliviar el insoportable tráfico de La Popa,

⁴² El subrayado es mío

⁴³ Op. Cit. Estudios del viaducto intermunicipal limítrofe entre los municipios de Pereira y Dosquebradas en el departamento de Risaralda. P.10.

⁴⁴ Ibíd. P. 12.

⁴⁵ Ibíd. P. 13-14.

⁴⁶ Ibíd. P.17

⁴⁷ Ibíd. P. 19-20.

⁴⁸ Ibíd. P. 22.

sino también, con él edificado se hizo posible desarrollar el municipio de Dosquebradas más que el municipio de Pereira, que bajo las anteriores palabras, se encontraba a mediados de la década de los 80 ya desarrollada.

La valoración de la tierra en mayor estima para el caso de Dosquebradas con la intención de albergar, tanto inversionistas extranjeros aprovechando su tradicional vocación industrial, como también nuevos pobladores que moren en la amplia zona de vivienda de alta densidad, es decir en sus edificios multifamiliares, viviendas bifamiliares y casas en hileras, generando así un proceso de urbanización bastante significativo. Y por último la participación del entorno físico natural de Pereira y Dosquebradas junto con el entorno construido, logran una integración paisajística atractiva que suele ser utilizada para promocionar la ciudad en tono turístico.

Visto así, el Viaducto brindó los elementos necesarios para desarrollar ordenadamente el sector comercial y de servicios en la conurbación Pereira-Dosquebradas, sector económico que ha preocupado durante mucho tiempo. El viaducto entonces satisfaría las necesidades y brindaría además significaciones imaginarias a sus habitantes. Podríamos decir entonces que la ideología del desarrollo genera en los líderes de los países en desarrollo una idea-fuerza cargada de sentido emotivo generando que los Planes de Desarrollo se conviertan no ya en documentos económicos realizados por planificadores técnicos sino en documentos políticos de primera clase.

3. EL VIADUCTO COMO SÍMBOLO

El símbolo es uno de los conceptos más polisémicos dentro de las ciencias semióticas. Posee la cualidad de representar y evocar valores y sentimientos. El símbolo alberga la capacidad identitaria de una sociedad. Como la cultura, se crea y se recrea a través de una imagen de realidad que incluye sus cosmovisiones.

El símbolo viene a entenderse como la representación perceptible de una realidad, con rasgos asociados por una convención socialmente aceptada. Carl Jung hace referencia al símbolo como "... la mejor representación de algo que nunca puede ser totalmente conocido."⁴⁹ Sin embargo antropólogos y semióticos reconocidos se han dado a la tarea de tratar de estudiarlo y conocerlo. Entre los más destacados estudiosos desde el ámbito antropológico se encuentra el francés Lévi-Strauss que sitúa el símbolo desde la dimensión psíquica del inconsciente, el norteamericano Clifford Geertz afirmará que el símbolo es un signo interpretable, el escocés Víctor Turner se refiere al símbolo como una marca, un mojón que permite conectar lo desconocido con lo conocido.

Desde el ámbito semiótico se encuentra entre sus máximos representantes el suizo Ferdinand de Saussure que establece una diferenciación entre signo y símbolo, el signo suele ser arbitrario, (inmotivado), mientras que el símbolo nunca es completamente arbitrario (motivado), existe un lazo natural entre significante y significado, el símbolo desde esta acepción conserva su naturaleza icónica. El norteamericano Sanders Peirce aborda el símbolo como un representación, un signo, perteneciente a la tríada índice, ícono y símbolo. El semiótico ruso Iuri Majailovich Lotman sustenta que el símbolo es un contenido que sirve de plano para expresar otro contenido más valioso percibido desde la cultura. Por último el semiótico francés Roland Barthes afirmará que el símbolo es una representación psíquica, analógica e inadecuada, influenciado por la corriente saussureana.

⁴⁹ Jung Karl. El hombre y sus símbolos. Op cit.

“...los símbolos son intentos naturales para reconciliar y unir los opuestos dentro de la psique.”⁵⁰

Desde este arsenal de autores y síntesis sobre el símbolo es importante anotar que el símbolo conserva también una cualidad funcional, es decir que es posible operativizar el símbolo desde los parámetros investigativos

“c) Entre la realidad y el símbolo existe una relación dialéctica. El símbolo produce la realidad pero al mismo tiempo es producido por ella; por tanto, este postulado se diferencia de la postura que sostiene que lo simbólico determina a la realidad (Lévi-Strauss) o viceversa, que ésta determina a aquél. No obstante es conveniente señalar que los semiólogos, como postula Haidar, diversamente consideran que entre la realidad y el funcionamiento simbólico puede existir una relación paralela, una relación de causalidad, una relación especular, una relación de covariación, una relación dialéctica y una relación constructiva de la realidad (Haidar, 1994: 137).”⁵¹

Desde esta acepción, el símbolo hace referencia a la representación de una idea, convencionalmente aceptada, pero esta convencionalidad sólo se logra gracias a la realidad dialéctica que el símbolo como tal crea y recrea. En el caso pereirano, el símbolo del Viaducto, es un *hecho* que representa el discurso del *progreso*, del *desarrollo* y del *futuro*; es un hecho en síntesis dialéctica, discursivo, que se evidencia desde sus marcas discursivas involucrando desde ellas, una argumentación y validación del símbolo como tal, todo ello atravesado por el discurso de la prensa local pereirana a mediados de la década de los 90.

d) Propongo que representar revelando es la función principal del símbolo, pero que también evoca, reemplaza, tipifica o transporta. En consecuencia, además de la función principal, el símbolo puede representar evocando, reemplazando, tipificando o transportando.”⁵²

Desde estas cinco funciones que el autor menciona de manera sinóptica me interesa rescatar cuatro de ellas, que considero, guardan estrecha relación con las marcas discursivas de la prensa local cuando abordan el Viaducto como símbolo: *revelando*, *evocando*, *reemplazando* y *tipificando*. Funciones que el Viaducto “César Gaviria

⁵⁰ Ibíd.

⁵¹ El símbolo: Acepción, Diferencias conceptuales y Definición operativa-monografias.com. <<http://www.monografias.com/trabajos52/el-simbolo/el-simbolo2.shtml>>[En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

⁵² Ibíd.

Trujillo” representará desde el discurso de la prensa local y el trabajo investigativo de Imaginario femenino y ciudad.

3.1 Representar- Revelando

El símbolo del Viaducto representará y revelará la idea moderna por excelencia desarrollista, que encumbrará el espíritu humano del *bienestar* y del *comfort* sólo conquistable por el sendero del *progreso*. De esta manera el Viaducto será catalogado como el símbolo moderno pereirano del progreso y desarrollo:

-“Dijo que el viaducto se constituye en el símbolo del progreso de esta región y debe servir para la integración del occidente colombiano”⁵³

“Nuestra gente siente y con razón, que tienen nuevos elementos para desarrollar su sentido de pertenencia, mejorar su espíritu cívico y elevar el autoestima colectiva. Con la inauguración del viaducto ‘César Gaviria Trujillo’ los habitantes del Área Metropolitana podemos afirmar que tenemos un nuevo símbolo de convivencia, un nuevo emblema para seguir avanzando en la procura del bienestar social de las comunidades, el impulso y desarrollo a las actividades productivas y el mejoramiento de la calidad de vida de los risaraldenses.

La historia de la humanidad y de las grandes ciudades están signadas por las grandes obras de progreso que terminan convertidas en *símbolo*⁵⁴ y orgullo de sus comunidades.” (Palabras de Juan Manuel Arango Vélez, alcalde de Pereira)⁵⁵

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) sección 8A Inauguración del Viaducto

TÍTULO: Misión cumplida, el viaducto está listo.

POR: Gerardo Mora (Redacción local)

“*Viaducto. El nuevo símbolo de la ciudad.*”⁵⁶ (Imagen frontal tomada desde Dosquebradas del Viaducto ‘César Gaviria Trujillo’)

El viaducto es ya un punto de referencia en la ciudad de Pereira. Está cumpliendo con uno de los roles esenciales de la vida de la sociedad, como es la de servir de símbolo ciudadano y de diferenciación con otra ciudad.”⁵⁷

Es importante resaltar como desde este trabajo investigativo sobre *Imaginario femenino y ciudad* se nombra al viaducto, es interesante por ejemplo que no lo llamen

⁵³ Redacción General. “El ex presidente recibió tres menciones de honor. Gaviria recibió honores en su tierra.” En: La Tarde. (16 al 23 de Noviembre., 1997) P. 2A.

⁵⁴ El subrayado es mío.

⁵⁵ *Ibíd.*

⁵⁶ Bedoya Olga Lucía. Castiblanco Amanda *et al.* Imaginario femenino y ciudad. Pereira y su evocación de mujer. TM editores. Santa Fe de Bogotá. 1999. Pie de foto. P.77

⁵⁷ *Ibíd.* P. 80

por su nombre “César Gaviria Trujillo” demostrando, una intención de cercanía e inclusive podríamos afirmar de sentirla muy propia. Esto sugiere que si se alude al viaducto por su nombre propio, sufre un distanciamiento, como si al hacerlo, sugiriera que perteneciera a una clase económico-política tradicional. Se podría concluir que se siente una apropiación del viaducto desde lo popular o como lo afirman los autores, desde los imaginarios colectivos de los ciudadanos.

En este trabajo investigativo se menciona reiteradamente el *progreso* visto a través de los imaginarios que los ciudadanos construyen de la ciudad de Pereira, a pesar de ello, éste no se cuestiona desde una manera crítica. Existe por ende una ausencia frente a esta categoría, asumiendo desde su silencio como el progreso tiende a ser un evento natural en la ciudad.

3.2 Evocando-reemplazando;

“La evocación que hacen las personas sobre el viaducto como el acontecimiento más importante que ha ocurrido en la ciudad, por encima de la creación del departamento, los sismos y otros fenómenos, no dejan ninguna duda sobre la aparición de un nuevo símbolo que ha desplazado a un segundo plano el que por muchos años había sido importante para la ciudad, como el ‘Bolívar desnudo’”⁵⁸

“ya no será el Bolívar desnudo el ícono por excelencia pereirano sino que será de ahora en adelante el Viaducto Pereira- Dosquebradas.”⁵⁹

Desde este aire nostálgico que introducen los autores, se devela como el símbolo del Viaducto produce sentimientos encontrados. Por un lado existe un sentimiento de orgullo al ver culminar la obra icónica de dos municipios que se unifican más, gracias al puente inter-municipal, un puente que desplazará el símbolo libertario del Bolívar Desnudo, desvestido de su típico ropaje militar, de sus medallas de oro y revertido desde estas marcas discursivas por un sentimiento embriagante de melancolía, al ser desplazado por el símbolo moderno del siglo XX : El Viaducto, que revelará y entrará con él a una nueva era: **la era del desarrollo y el progreso** que se manifiesta en las siguientes palabras de los investigadores del imaginario femenino y ciudad:

⁵⁸ *Ibíd.*

⁵⁹ Redacción General. El viaducto casi listo. *En:* El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre., 1997) P. 4A

“El fenómeno anterior, de desplazamiento de símbolos, reafirma el hecho de que las transformaciones que se producen en la ciudad, en su entorno, van modificando paulatinamente los usos y las evocaciones que los ciudadanos hacen de ella. El otro fenómeno que se puede observar es el hecho de que al aparecer el viaducto como una vía rápida que comunica a Pereira con Dosquebradas, desaparece la antigua evocación de aquel punto sobre el cual está construido el viaducto, como un área de gran congestión vehicular. Entonces era usual hablar del ‘trancón de la Popa’”⁶⁰.

El Viaducto se sintetiza desde estas marcas discursivas como un cuerpo tecnológico diseñado y creado para generar bienes y servicios para la ciudad. El puente con sus pilones, tirantes, pilas, metales y tablero se sintetiza en una vía, construcción artificial, que vira desde su simbólica forma hacia el porvenir

*“Viaducto. El tránsito hacia el futuro”*⁶¹

“Ahora, con la construcción de esta obra, todas aquellas evocaciones desaparecen y le dan paso a las que tienen que ver con la rapidez, la agilidad en el tráfico, e infortunadamente también a evocación de suicidios, pues ya son varias las personas que se han quitado la vida lanzándose al vacío desde el viaducto.”⁶²

“La tradicional postal donde aparecería el prócer desnudo sobre su caballo ha desaparecido de las casetas que inundan las calles de la ciudad para darle paso a las fotos de todos los tamaños sobre el viaducto.”⁶³

*“Viaducto. Una marca entre el pasado y la modernidad”*⁶⁴

La construcción y culminación del Viaducto genera un profundo sentimiento de nostalgia, de vacío, de rememoración. Ejercicio melancólico que recordará con agrado y dolor el trancón de la Popa, las casas y habitantes del Barrio Bavaria, la fotografía familiar con el Bolívar Desnudo, todo ello que habla de un tiempo ido, pasado, ráfagas de recuerdos que vienen después cuando la ciudad se desprende de su piel aldeana, montañera, una piel dispuesta ahora a colocarse el traje de luces de la *ciudad-región*.

3.3 Tipificando

Ahora bien, con el Viaducto hecho símbolo se logra ir *Tipificando* una clase social que gracias a su empuje, heredado por la colonización antioqueña, logra etiquetar y

⁶⁰ Bedoya Olga Lucía. Op Cit. P. 80

⁶¹ Ibíd. Pie de foto. P. 78.

⁶² Ibíd. P. 80.

⁶³ Ibídem.

⁶⁴ Ibíd. Pie de foto. P. 79.

homogenizar a la sociedad pereirana bajo el rótulo *desarrollista*, que sobresale como rasgo característico desde esta topografía. Frases de la prensa local así lo demuestran: “El empuje local, un gran aliado del viaducto.”⁶⁵ “El Viaducto, otro símbolo de la pujanza de esta región.”⁶⁶

Sin embargo Esta tipificación se logra gracias a la labor ejecutiva del ex mandatario César Gaviria Trujillo, que logra personificarse por partida doble: *representación del símbolo de progreso hecho carne* y *representación simbólica de una clase social pujante*, que se manifiesta en el nombre mismo del Viaducto.

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) Sección: Viaducto. 2C

TÍTULO: El viaducto: el orgullo cafetero

POR: Editorial

“El pueblo risaraldense, quiso plasmar su eterno agradecimiento al máximo gestor de esta monumental obra, César Gaviria Trujillo, el más ilustre de los hijos pereiranos, que desde el solio de Bolívar determinó regalarle a su ciudad natal el anhelado Viaducto, que no sólo cumplirá nuestro sueño, sino que solucionaría el cotidiano atranco de La Popa. Por eso, con una unánime decisión se le dio el nombre a esta obra de Viaducto ‘César Gaviria Trujillo’. Hoy 19 de noviembre de 1997, la historia de la región cafetera se divide en dos. A las puertas del siglo XXI esta imponente y pomposa obra de extraordinaria importancia a nivel mundial, es el fruto del esfuerzo de la gente, que con su trabajo, sacrificio y empeño lograron realizar esta obra para nuestro porvenir y progreso.”

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) 8A Inauguración del viaducto

POR: Gerardo Mora

TÍTULO: Misión cumplida, el viaducto está listo.

“Juan Manuel Arango Vélez, precisó que realizaciones como estas son para gentes que han ganado todo por el honor de haberlo merecido, tal como ocurre con las emprendedoras personas de Pereira y Dosquebradas. Es por eso que más que un meta, el viaducto no acabará los problemas económicos, si es un gran ejemplo de que aquí se puede hacer cosas grandes. Dijo además que el viaducto Pereira-Dosquebradas, sin duda se constituye en un buen paradigma de un pueblo que mantiene viva la llama de la imaginación.”

“Damos gracias al Dios del cielo que nos ha dado esta tierra buena poblada por personas de recio empuje y ánimo decidido que no le temen al cambio, que están dispuestas a superar los obstáculos que crean

⁶⁵ Redacción General. El empuje local, un gran aliado del Viaducto. En: El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P. 5E.

⁶⁶ Ibíd. Publicidad Olímpica.

separaciones que saben correr riesgos cuando se trata de tomar el sendero del progreso y del bien común”⁶⁷

Bajo estas palabras se devela la confianza que se deposita en la idea del progreso desde la topografía Pereirana, con el anhelo de asomarse a la ventana de la modernidad, en el cual un discurso religioso que es también discurso político pacta con la filosofía del progreso, una filosofía que se podría llamar de la astucia, que aúna sutilmente las voces y discursos tanto en el ámbito político con sus más representativos íconos convencionales como también en el ámbito religioso para reforzar, aprobar y validar una idea de aventura, pujanza y lucha como consignas para alcanzar el espíritu de la nueva era; cambiante, rápida, turbulenta, contradictoria, afanosa por buscar lo novedoso volviendo inconscientemente a lo clásico.

Aunque se esmere no se podrá abarcar y agotar todas las significaciones e interpretaciones del símbolo y de él mismo, que en este caso representa el Viaducto. Para algunos habitantes de la ciudad, el Viaducto puede significarle algo, un “objeto” por el que simplemente se transita desde un Megabus, a pié, en bicicleta, en motocicleta; para otros un escenario de “memoria” que recuerda un desplazamiento (en el caso de los habitantes del barrio Bavaria), otros reforzarán la idea que es un lugar que simboliza “muerte” (suicidas del viaducto y familiares de los obreros muertos), sin embargo para la gran mayoría, el viaducto es la imagen principal que se exporta para fortalecer el imaginario de una ciudad que va a la vanguardia del *progreso y desarrollo*. Así se evidencian en las siguientes imágenes:

⁶⁷ Redacción General. Con decreto de excepción queda confirmado como César Gaviria Trujillo. El viaducto, trascendental. En: La Tarde. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P. 2C.



El pensador español Manuel Castell conserva una mirada crítica frente a la idea de la estructura simbólica en las transformaciones urbanas y su manía de linguisticar el paisaje urbano.

“El espacio está cargado de sentido. Sus formas y su trazado se remiten y se articulan en una estructura simbólica, cuya eficacia sobre las prácticas sociales pone de manifiesto todo análisis concreto. Pero esta estructura simbólica no es el equivalente de un *texto urbano* organizado por la cristalización formal de la acción social. En efecto, bajo la influencia de la lingüística se ha visto nacer una peligrosa tendencia a desarrollar un análisis semiológico del espacio urbano, según la cual éste es *significante* del *significado-estructura social*.”⁶⁸

Esta tendencia de linguisticar el espacio urbano con sus sentidos y significados que genera una obra en sí, hace pensar y desconfiar a Castell de generar una difusión de significados tendenciosos a centrarse sólo en el hecho del símbolo en sí mismo y de lo que él representa, despojándolo de otros discursos socio-económicos, políticos, culturales que la componen de manera vital. A continuación un breve ejemplo sobre ello desde el paisaje pereirano

“El acceso al símbolo en el panorama urbano, genera sucesivos relatos en donde el sujeto domina, desde su inconsciente, la trama de la colectividad, las pulsaciones del deseo y el modelamiento de su experiencia vital. Desde esta interiorización el sujeto elabora un discurso, en cuyas afirmaciones y ambigüedades, subyace tanto el acto creador como la representación de una realidad hecha lenguaje.”⁶⁹

⁶⁸ Castell. Manuel. *La cuestión urbana*. El fenómeno urbano. Siglo veintiuno. Bogotá. 1980. P. 256.

⁶⁹ Calle Guerra Margarita. Londoño Villada Mónica. Dominios de arte en el escenario urbano. En: Revista Ciencias Humanas. N° 23. Editorial. Botero Gómez. Pereira. P. 76.

Esta crítica sobre semiologizar el espacio urbano responde a la necesidad de observar los procesos y fenómenos urbanos desde una crítica marxista en la que Castell había lindado y ahondado en la década de los 70's. El cuerpo urbano desde esta particular mirada se asume como un espacio que guarda una *intencionalidad* desde una ideología que atraviesa su cuerpo dejando marcas a su paso.

"[...] hay también una cierta especificidad de la instancia ideológica a nivel del espacio urbano. Esta especificidad ideológica se manifiesta, principalmente de dos maneras:

1. Por la componente ideológica que, a nivel de una realidad histórica, está presente en todo elemento de la estructura urbana. Así, por ejemplo, toda vivienda o todo medio de transporte, se presenta bajo una cierta *forma*, producida por las características sociales de este elemento, pero que, al mismo tiempo, las refuerza, pues dispone de un cierto margen de autonomía.
2. Por la expresión, a través de las formas y los ritmos de una estructura urbana, de las corrientes ideológicas producidas por la práctica social. *Es a este nivel de la mediación, por el espacio urbano, de las determinaciones ideológicas generales, donde se debe colocar el tema de la simbólica urbana.*⁷⁰

Esta aseveración introduce dos categorías pertinentes para analizar de manera crítica desde el panorama pereirano: El *componente ideológico* que racionaliza ciertos intereses, a fin de presentar su dominación de manera pública como expresión del interés general y el *componente de expresión* que introduce tanto las formas espaciales como las formas culturales, y éstas a su vez, como expresión de las ideologías sociales imperantes, que se logra esclarecer por medio del lenguaje y su conjunto de sistemas expresivos, constituidos gracias al conjunto ideológico dominante. Para analizar estas formas que se imponen, sigilosa y prontamente se debe partir, por consiguiente, "del encuentro entre una teoría general de las ideologías y de la consideración del ritmo propio a las formas culturales existentes."⁷¹ "Una ideología no se define por ella misma, sino por su efecto social, el cual permite comprender, a cambio, los contornos propios del discurso ideológico."⁷²

Bajo estas consideraciones la ideología tiene como función reproducir sistemas de dominación que suelen ser sutilmente reveladores desde los procesos de *significación*

⁷⁰ Castell Manuel. Op Cit. P. 258.

⁷¹ *Ibídem.*

⁷² *Ibídem.*

que remiten a su construcción discursiva para poder constituirse socialmente; es decir, desde los sistemas de creencias y de representación, características distintivas de la cultura. La ideología pretende mantener unas determinadas dominaciones incluyendo por ende desigualdades y para ello se vale de la elaboración del discurso; esto es, de estrategias de construcción simbólica que a su vez resultan funcionales para los modos de operar típicos de las ideologías, para sus exigencias estratégicas centrales. Para defender la ideología, entendida como la situación de dominación/desigualdad, es necesario presentarla como *legítima* (modo o la forma de operar), es decir describir esa realidad como racional y universal, como formando un todo perteneciente al universo narrativo del gran relato histórico (estrategias de construcción simbólica).

Así vista, la ideología se propaga entre personas, grupos e instituciones que al estar interesados en mantener situaciones de dominación o de poder son emisores de discursos ideológicos que pretenden legitimarlas. Los canales por los que se produce la transmisión de esos discursos son diversos, uno de los principales es el de los medios de comunicación, y que el caso de éste paisaje investigativo, se presenta desde el discurso de la prensa local pereirana, tratando de legitimar el gran relato histórico positivista del *progreso*.

4. EL VIADUCTO EN SU LENGUAJE OBISPAL

Linguisticar el espacio urbano y sus transformaciones gracias a megaproyectos exuberantes no sólo hace investigar, reflexionar, y escribir a la academia sino también al clero pereirano. A continuación palabras destacadas del Obispo Fabio Suescún Mutis:

PUBLICACIÓN: La Tarde. Inauguración 2C.

FECHA: JUEVES 20 DE NOVIEMBRE/1997.

TÍTULO: Hoy entra al servicio el puente atirantado. Símbolo de integración y hermandad.

POR: Editorial

“Las enormes diferencias económicas, políticas y sociales requieren conciencia y Colombia, necesita muchos viaductos espirituales y afectivos, construidos sobre el fundamento de un sólido cimiento moral y cuya resistencia provenga del poder divino”.

“El Viaducto en estas épocas de luchas absurdas, aparece en el panorama de la tierra del café, como símbolo digno de los anhelos de un pueblo que nunca pierde la esperanza, de un tiempo de paz que vendrá gracias a la voluntad y esfuerzo de todos y a la ayuda de Dios, señaló”

Este lenguaje del obispo Fabio Suescún devela la unión intrínseca y legendaria entre política y religión, que hace mención a lo esbozado por Carl Schmitt en su texto *Catolicismo y forma política*, al referirse a ellas en términos de decisión (para la política) e inapelable (para la religión). “De Maistre siente especial afición a la soberanía, que en él significa esencialmente decisión. El valor del Estado estriba en que decide, el de la Iglesia en ser última, inapelable; infalibilidad del orden espiritual y soberanía del orden político son esencialmente una misma cosa; ambos vocablos, infalibilidad y soberanía son ‘*parfaitement synonymes.*’”⁷³ A partir de esta definición se deduce que la política bajo estos términos es sinónimo de decisión-decisionismo, o soberanía y que la iglesia y con ella la religión es sinónimo de inapelabilidad, infalibilidad o lo que es mejor decir juridicidad. Lo que en síntesis demuestra ésta definición es la estructura esencialmente racional del catolicismo.

Desde aquí se hace relevante la disociación entre las nociones de *oficio* y *carisma* que recuerdan a la teoría weberiana. De esta manera, prevalece la noción del oficio apostando hacia una lógica institucional resguardada en la irrupción personalista

⁷³ Schmitt Carl. *Catolicismo y Forma Política*. Tecnos. Madrid. 2000. P. 14

carismática, que en principio encuentra fundamentación en el intuicionismo o sentimentalismo logrando quebrantar en consecuencia las mediaciones institucionales. Esta disociación entre oficio y carisma, introduce la importancia de la particular representación sacerdotal, en tanto participación del sacerdocio de Cristo. De allí que el hecho ritual de la misa sea una celebración del sacrificio plácido de Cristo en tanto actualización de este hecho trascendente y no representación simbólica de la muerte y la resurrección. El lenguaje metafórico del obispo pereirano Fabio Suescún utilizado en la prensa local representa tanto el *oficio* como el *carisma*, disociación que encarna desde sus marcas discursivas cuando hace mención de Dios y su voluntad y a su único hijo Cristo, recordando su nacimiento y su muerte con una clara intención de hacer visible y reconocible su *oficio*

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún.

FECHA: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) 3A.

TÍTULO: Necesitamos viaductos espirituales.

POR: editorial.

“Dios dibujó en el firmamento el arco iris después del diluvio que purificó a una humanidad pecadora, era una señal de alianza de la voluntad de Dios, de no volver a castigar al hombre borrándolo de la faz de la tierra.

Cristo vino al mundo a unir a los dispersos; por consiguiente todo lo que contribuye a que los hombres se unan ya que la construcción de nuevas vías de comunicación y el progreso técnico en los transportes acortan las distancias existentes y suprimen la separación que existe entre los hombres a causa de las montañas.”

Las siguientes frases aluden a su irrupción personalista carismática, edificando espiritualmente a la comunidad cristiana pereirana:

“El valor del viaducto va más allá de su utilidad, de su servicio ciudadano; de la majestad de su infraestructura. El viaducto a partir de hoy se convierte en un signo de esperanza para un país que necesita de tantos lazos que unan extremos y salven abismos.

El viaducto en esta época de fraticidas crece en el panorama de la tierra del café como signo de los anhelos de un pueblo que nunca pierde la esperanza de un tiempo de paz, que vendrá gracias a la voluntad de todos y con la ayuda de Dios.”

Esta autoridad obispal carismática recrea tanto lo divino como lo humano a los ojos y oídos de los curiosos participantes en plena inauguración del Viaducto, esto lo hace en primera instancia, desde el lenguaje o el discurso oral, para posteriormente convertirse en lenguaje escrito susceptible de análisis y reflexión ante los ojos

investigadores. Este acto parlante público por parte del obispo pereirano, representa el episodio litúrgico dentro del cual se ofrece el sacrificio eucarístico que recuerda la “santa cena” y la palabra de Dios, donde se actualiza la muerte y resurrección de Cristo, una comunión que entrelaza lo humano y lo divino por medio de los cuatro fines de esta Santa Misa de manera pública: 1°. Para honrar a Dios como conviene; esto, desde los parámetros litúrgicos recibe el nombre de **latréutico**. 2°, para agradecerle sus beneficios, por esto se llama **eucarístico**; 3°, para aplacarle, y por medio de éste darle alguna satisfacción de nuestros pecados y para ofrecerle sufragios por las almas del purgatorio, por esto se llama **propiciatorio**; y 4°, para alcanzar todas las gracias que nos son necesarias, y por esto se llama **impetratorio**. Partiendo de estos fines la alocución del obispo Fabio Suescún Mutis cumple a cabalidad con los fines trazados para llevar a cabo la “Santa Misa” al Viaducto en el instante apoteósico de la inauguración del Viaducto

Honrar y Agradecer a Dios o el gesto latréutico - eucarístico

“El viaducto nos debe llevar a reconocer que Dios ha sido el primero en tomar la iniciativa de superar el abismo del pecado que crea divisiones y enfrentamientos entre los hombres. Cuando el padre Dios envió al mundo a su hijo único, gracias a su amor; con dos realidades infinitamente extremas: la divinidad y la humanidad.”⁷⁴

Implorar perdón por los pecados a Dios o el gesto propiciatorio

“Colombia debe enfrentar el enorme vacío creado por una gran inmoralidad de un pecado social; Colombia requiere de muchos viaductos de justicia construidos sobre el fundamento de un sólido cimiento moral y cuya resistencia provenga del poder divino.”⁷⁵

Pedir a Dios para alcanzar las gracias necesarias o el gesto impetratorio

“Pidamos al señor que bendiga a quienes han trabajado en la construcción de este viaducto Y proteja con su ayuda a los usuarios. Recibamos la palabra de Dios que nos habla por medio de la sagrada escritura.”⁷⁶

⁷⁴ Redacción General. Necesitamos viaductos espirituales. En: El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre ., 1997) P. 3A.

⁷⁵ *Ibíd.*

⁷⁶ *Ibíd.*

4.1 Recubrimiento del discurso

El Viaducto representará desde las marcas discursivas obispales el cuerpo de Cristo, dispuesto a unir lo fragmentado, lo caótico y lo disperso, logrando homogenizar mediante un sentimiento de unión a dos municipios hermanos que se entrelazan por un amor compartido: *El progreso*. El puente atirantado será el fruto de este buscado y obsesionado amor.

PUBLICACIÓN: La Tarde. Inauguración 2C.

FECHA: JUEVES 20 DE NOVIEMBRE/1997.

TÍTULO: Hoy entra al servicio el puente atirantado. Símbolo de integración y hermandad.

POR: Editorial

“En su bendición, Monseñor lanzó una oración en homenaje tanto a quienes con su inteligencia lograron consolidar la obra como a quienes murieron desempeñando su labor.

Muchas inteligencia⁷⁷s lo han proyectado, muchas manos de obreros valientes lo han construido, es fruto de un propósito de la técnica y del trabajo.”

En su ritual litúrgico, el Monseñor Fabio Suescún reconoce el trabajo arquitectónico, ingenieril y obrero de esta obra, así como también la magna inteligencia humana y las vidas desperdiciadas que sucumbieron por este sueño del Viaducto; sin embargo desde sus marcas discursivas como (muchas inteligencias, muchas manos de obreros valientes, técnica y trabajo) se sintetiza el espíritu y la era del *progreso*. Ahora bien, esto es entendible si consideramos que el clero bebe de la tradición literaria cisterciense de Joaquín de Fiore y de su tríada teórica sobre las tres edades que connotan la idea revolucionaria del *progreso*. Sin embargo éste progreso se encuentra despojado de ese halo divino, de ese paraíso perdido que sólo es encontrado siglos más tarde en la tierra, por demiurgos capacitados para teatralizar el paraíso terrenal con novedosos artefactos, electrodomésticos y megaproyectos. Un intento posiblemente para frenar el apocalipsis en la tierra.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún.

FECHA: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) 3ª

TÍTULO: Necesitamos viaductos espirituales.

⁷⁷ El subrayado es mío.

POR: editorial.

“Colombia requiere muchos viaductos espirituales para unir extremos y salvar abismos, dijo el obispo de Pereira, Monseñor Fabio Suecún Mutis, al tiempo que invocó efectuar una alianza de amor y comprensión entre los colombianos; pues la reconciliación es algo plenamente realizable; explicó el prelado.

Las enormes diferencias económicas, políticas y sociales requieren con urgencia un viaducto de comprensión, de tolerancia, de diálogo de respeto.

Señor que este viaducto que une a Pereira y Dosquebradas lo sepamos usar para buscar mejor calidad de vida, que tengamos presente que es posible la reconciliación,”

Todos estos rasgos que distinguen las marcas discursivas del obispo Suecún dan cuenta de la intención y el afán de resaltar la *humanidad* tanto del catolicismo como del progreso mismo; revestir a ambas de este discurso trascendental logra frenar el proceso de cosificación llevado a cabo por el determinismo técnico-economicista. Esto quiere decirnos como tanto *la fe católica* como el *progreso técnico* logran la misma estimación, o lo que es aún mejor decir como el progreso técnico conquista también su fe inspirada en la primera bajo sus representantes más excelsos. Así, se logra enlazar el desicionismo político y la soberanía del progreso técnico representado en el Viaducto mismo, que conserva entre sus múltiples características un aura de divinidad, obtenido por el valor de la Iglesia que se asume desde el discurso como instancia inapelable e infalible, razón por la cual su discurso es tomado con alta seriedad, confianza y trascendentalidad. Soberanía e inapelabilidad son dos caras de una misma moneda que se conjugan para brindarle *legitimidad* desde el discurso político-religioso al incipiente *progreso* que se teje con la construcción del Viaducto. Así pues, el Viaducto se inscribe como la gran obra *salvadora*, cubierta desde esta imagen en el lenguaje teológico-político, que tendrá la facultad de redimir la injusticia, la inequidad, la inmoralidad, en tiempos de guerra.

5. EL VIADUCTO COMO SÍMBOLO DE MODERNIZACIÓN.

La modernización para el caso pereirano llega dibujada sobre rieles que recuerdan los ferrocarriles nacionales y el tranvía; construcciones que datan del inicio del siglo XX. Finalizando este siglo, la próxima gran representación de la modernización pereirana será el Viaducto “César Gaviria Trujillo”; así lo señala Franklin Molano periodista del periódico La Tarde cuando señala y enuncia en su artículo *Pereira en la era de la modernidad* como ésta construcción nos introduce a la nueva era moderna.

Publicación: La Tarde

Fecha: 19 de noviembre de 1997 sección 5E

Título: Pereira en la era de la modernidad

Por: Franklyn Molano G.

Desde el título se nos sugiere como la construcción del Viaducto introduce a la sociedad pereirana en el espíritu de la nueva época, lentamente, ésta ciudad lindará sobre lo moderno repetidamente. Esta modernidad que es realmente *modernización*; por el proceso socio-económico de industrialización y tecnificación que el Viaducto representa, refuerza la idea de lo siempre nuevo, expresado tanto en esta mega-construcción como posteriormente en los centros comerciales de la ciudad.

Desde éste artículo se resalta la alta ingeniería del viaducto y como éste se encumbra como ícono o símbolo por excelencia hacia la modernidad. Molano compara el Viaducto “César Gaviria Trujillo” con las pirámides de Egipto, conservando un tono onírico desde su escritura:

“Legendarias pirámides que luego de muchos siglos de estar allí son todavía motivo de estudio por arquitectos, ingenieros, matemáticos, arqueólogos, sociólogos y toda ciencia humanística que se dedique a estudiar la historia universal y sus aportes. Lo mismo sucederá con el viaducto Pereira-Dosquebradas. Monumento Universal arquitectónico que le robará a más de uno horas eternas de estudio y profundo análisis. Análisis que lo conducirán a respuestas que magnifican al hombre en su afán por generar cambio. Ser motor de progreso e incrustar a Pereira en la era de la modernidad...”

La comparación del Viaducto con las pirámides de Egipto que realiza Molano suele ser exagerado. Sin embargo, es inquietante cómo esta mirada local un tanto ingenua, es la mirada que lleva implícitamente el progreso, avalando una idea de resplandor producida por las construcciones fulgurantes, como una manera de imponerse y

legitimarse. De allí que en la mayoría de las grandes ciudades, países y sociedades, la construcción de proyectos desmesurados, sea vista de manera seductora y necesaria, en donde la capacidad técnica y tecnológica complazca los apetitos modernos de manera magistral y conmovedora.

Nuestra historia, es una historia atravesada por lo onírico. En la redacción de Franklin Molano, el sueño pereirano vira hacia la gran civilización egipcia, hacia las imponentes construcciones de sus pirámides. El sueño será entonces el primer motor que apruebe inconscientemente el sueño del progreso, un sueño que vuelve de manera nostálgica a la imagen de lo arcaico o clásico; esta imagen que se representa para ser puntual en las pirámides de Egipto desde las marcas discursivas de Molano, detentan una imagen de lo supremo comparándolo con el Viaducto mismo. Desde aquí la comparación entre el Viaducto y las pirámides de Egipto suele ser tan fatua que obliga a sus lectores a sumergirse en este símil candoroso, un símil que descansa sobre la idea o la ilusión de ser tan grandes como la “civilización egipcia”. Sin embargo desde su escritura, se devela la necesidad de creer en lo que se hace o se construye de manera local, sugiriendo que en muchas ocasiones no goza de la confianza que se merece al erigir estas grandes obras que hablan de la ciudad en sí misma.

Lo que demuestra tanto la escritura de Benjamín en el libro de los pasajes como el artículo de Molano es la aparición del *inconsciente colectivo* que se cristaliza a través del sueño moderno consolidándose en la idea tangible y hechizante del capitalismo y este por ende, en la idea tangible de construcción, una idea amparada en el progreso atravesada por el cambio incesante de forjar nuevas cosas.

“Pero hay que detenerse a mirar esa magnificencia que no sólo sirve de punto de unión, sino es la excusa perfecta para elogiar a la ingeniería, la arquitectura y la apología al esfuerzo. Me refiero al esfuerzo, pues quienes somos escépticos de obras de tal talante y que se las dejamos únicamente a los antiguos egipcios, con la construcción del Viaducto queda totalmente desvirtuada esa teoría.” (Ibíd.)

Desde aquí, se descubre como el viaducto tiende a ser la puerta al cambio, el giro obligado para dejar de ser *ciudad-aldea* por una visión moderna: *la ciudad-región*. El viaducto, se irgue pues, en la lógica de representar el símbolo por excelencia que acerque prontamente lo moderno al escenario pereirano. La modernidad se entiende entonces desde estas apreciaciones como algo que le ha sido esquivo a esta ciudad,

algo con lo que la mayoría de sus pobladores han soñado vehemente; el sueño de la modernidad atravesará el imaginario de quienes la habitan, tratando de irrumpir en las mismas lógicas que ésta exige en otras latitudes para llegar a *modernos*; puesto que este sueño lleva inherentemente un alto costo, que en la mayoría de los casos serán humanos.

“Con el Viaducto, Pereira avanza hacia la modernidad. Éste fenómeno es similar a lo sucedido en Alemania, a finales de la década de los ochentas con la caída del Muro de Berlín, lo que dispuso a que toda Europa empezara una nueva época.” (ibíd.)

Desde aquí se logra atisbar la transformación que suscitará la construcción del Viaducto, desde lo socio-económico y lingüístico. Ambas transformaciones estarán relacionadas con el proyecto de fondo, señalado anteriormente. La ciudad-región, será entonces un sueño colectivo que se concretiza con la construcción del viaducto, desde allí las dinámicas sociales, económicas, políticas y lingüísticas serán otras y estarán atravesadas sobre todo por un discurso económico, ampliando los lazos comerciales que este requiere para consolidarse como es su anhelo.

El viaducto es el síntoma por excelencia de que la modernidad ha llegado por fin a la topografía pereirana, reflejándose en las palabras de los periodistas de ambos periódicos que relacionan la era de la modernidad con las construcciones en cemento y hierro,

“Estructura altiva que acelera el ritmo cardíaco por su espectacularidad y por la dinámica que le brinda a toda la región del departamento de Risaralda.

Su gran dimensión épica semeja a las grandes alas del cóndor que se eleva en la más lejana altura, para ver como la humanidad gira en torno a él y hace que el viaducto sea parte de nuestra historia, de nuestra vida...

Como la más magistral obra arquitectónica hecha en Colombia, el viaducto ‘César Gaviria Trujillo’ se impone como un trabajo único e irrepetible sobre la faz de la tierra.

Esta construcción única y primea en el país, ocupa el quinto puesto a nivel latinoamericano y el treceavo lugar en el mundo.”⁷⁸

La modernidad llega por otros hombres de otras exóticas latitudes que enseñan los valores adecuados para alcanzar el estado superior moderno,

⁷⁸ Redacción General. El viaducto: ¡el orgullo cafetero! En: La Tarde. (16 al 23 de Noviembre.,) Sección E P. 5E.

“Nuestra región risaraldense poblada por hombres visionarios y pujantes, en su mayoría de **Antioquia**, nunca se imaginaron que aquel inicial caserío sería una de las más importantes del país.

134 años después, no sólo conservamos la pujanza, sino que nuestra herencia visionaria nos permitió soñar con la construcción arquitectónica más importante del país en su género.

“Con la construcción del viaducto se pone a prueba la mentalidad colombiana y se reafirma que cada pensamiento que hubo implícito en esta obra son símbolo de apertura hacia el cambio y la evolución de un pensamiento encaminado hacia el siguiente milenio

Y por sobre todo, símbolo de orgullo de una sociedad pujante y batalladora como es Pereira.”⁷⁹

La modernidad introduce un elemento interesante que Franklyn Molano intuye bien, y es la aceleración y acortamiento característico de esta era nueva

A Pereira le va a suceder lo mismo. Su cotidianidad después de inaugurado el viaducto será otra. La economía va dar un giro total. Las distancias se acortarán. Se gestará un nuevo lenguaje con el significado y lo que implica el viaducto para esta parte del país [...]”⁸⁰

Desde estas marcas discursivas se expresa entonces la modernidad; sin embargo habrá un término para nuestro entorno que se acomoda más, y es el término de la modernización. Ahora bien, la modernización introduce un ritmo acelerado, veloz, es un tiempo que se escurre y se marcha rápidamente, es un tiempo etéreo como lo señala Berman, un tiempo que decae para darle paso a la postmodernidad, pero éste también ha entrado en desuso según algunos filósofos haciendo su aparición entonces un concepto más moderno; la transmodernidad, resultante del proceso mundial globalizador que crea otras lógicas y maneras narrativas introducidas por las nuevas tecnologías de la comunicación, la nueva dimensión del mercado y de la geopolítica.

Desde el paisaje urbano pereirano y dosquebradense, la modernidad se dejó vivir y los pobladores se entregaron a ella con desenfundada urgencia. Se dejaron vivir en pequeños instantes, contemplando su construcción más simbólica que muestra el ascenso en la escala infinita del progreso.

⁷⁹ *Ibíd.*

⁸⁰ Molano Franklyn. Pereira en la era moderna. *En*: La Tarde. (16 al 23 de Noviembre.,) Sección E P. 5E.

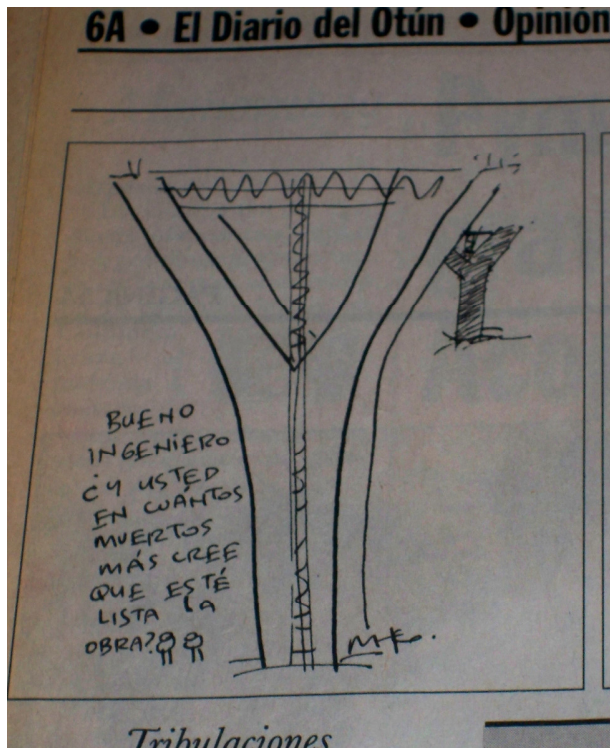
6. EL VIADUCTO COMO HACEDOR DE VÍCTIMAS O EL ROSTRO OCULTO DEL PROGRESO

"Imagínate que tú mismo construyes el edificio del destino humano con el propósito último de hacer feliz al hombre, al fin, paz y sosiego; mas para lograrlo te es absolutamente necesario e inevitable torturar sólo a una pequeña criaturita, digamos, esa pequeñuela que se daba golpes en el pecho, de modo que has de cimentar el edificio en esas lágrimas sin vengar."⁸¹

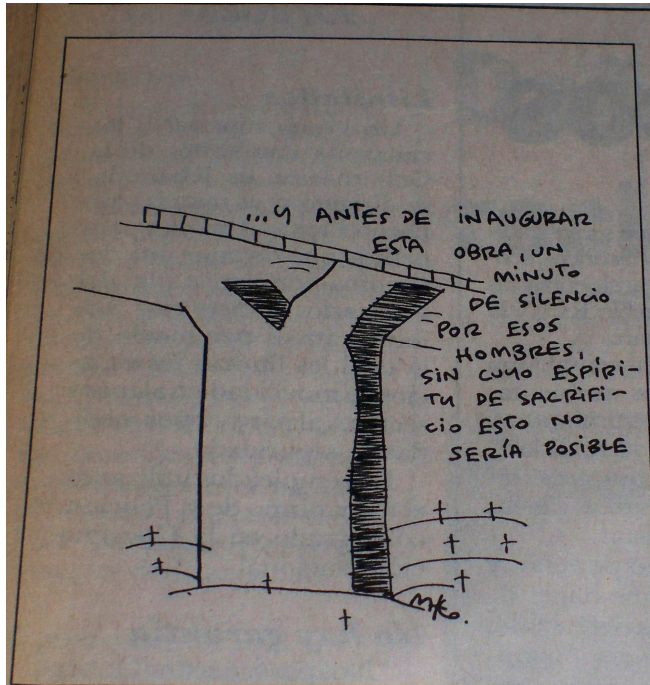
"Ahora que invade las ofuscadas mentes/Una piedad más áspera que la sangre y la tierra, /Ahora que nos mide en cada latido/El silencio de tantas muertes injustas, /Que se despierte ahora el ángel del pobre, /Superviviente nobleza del alma.../Que con el gesto inextinguible de los siglos/Descienda a la cabeza de su viejo pueblo, /En medio de las sombras..."

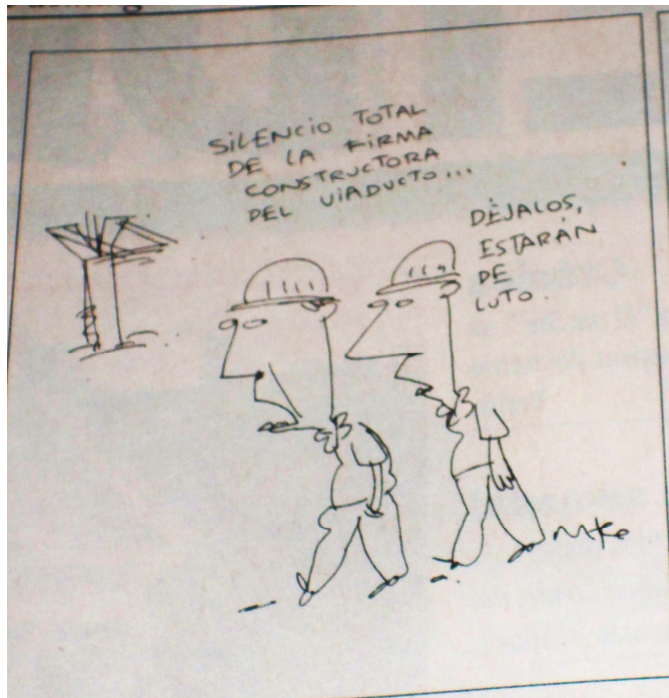
Giuseppe Ungaretti -El dolor-. Igitur/poesía"

"Yo inventaría las ruinas, contabilizo los muertos, peso la sangre derramada". (Louis Delaprée).



⁸¹ Dostoievski F. Los hermanos Karamazov. Madrid. Cátedra. 2000. P. 398.





Para levantar ésta colosal estructura de hormigón erguida entre Pereira y Dosquebradas no sólo se necesitaron 32 ingenieros colombianos; 20 brasileros; 22 italianos; 8 norteamericanos; 7 venezolanos; 5 alemanes; 5 franceses; 3 españoles; y, 3 portugueses; sino también 1450 obreros, todos ellos colombianos. 2.900 manos hicieron posible el gran sueño colectivo del progreso, al parecer sólo 12 manos se extinguieron en sospechosos accidentes laborales. 12 manos extinguidas es el costo del progreso pereirano.

Las muertes de los obreros como vemos desde estas caricaturas que las representan, lograron conmocionar no sólo al caricaturista del Diario del Otún, Meho, sino también a la prensa en general. Desde el discurso de esta misma, se infiere que la construcción del Viaducto sufrió al parecer varios letales accidentes, que no se especifican con precisión cuantos fueron. No obstante, se señalan dos fuertes accidentes en el que la prensa se esmeró por realizar un despliegue informativo considerable. Curiosamente el primer accidente donde muere John Freddy Acosta Gutiérrez, -siendo éste el primer obrero en morir accidentalmente- no hubo un despliegue informativo sobre este hecho. Sin embargo en la edición especial de Noviembre de 1997, ambos periódicos lo nombran, con el apelativo de haber sido sub-contratista. Perdiendo así al parecer, “el

carácter *de oficial por no ser empleado de Andrade Gutiérrez*.⁸² . Sin embargo, John Freddy Acosta Gutiérrez, aparecerá en la placa conmemorativa dedicada a los obreros muertos y que fuera hurtada tiempo después.

6.1 El segundo accidente del viaducto o el “hercoles”⁸³ no era tan fuerte

El periódico La Tarde narra así el supuesto segundo accidente de la construcción del viaducto que dejó a 4 obreros sin vida. Bajo las marcas discursivas de éste medio escrito se deja entrever algunas contradicciones y algunas ausencias de información frente al despliegue de los accidentes sufridos por los obreros. Bajo esta ausencia de información o desinformación no se logra detectar con claridad cuántos accidentes en total hubo en el desarrollo de ésta construcción ni cuántas víctimas fatales y reales cobró el viaducto.

Las víctimas que arrojó ésta construcción es entendida como una víctima fortuita; no hay crimen, los obreros laboran, mientras los artefactos fallan, yerran, un descuido y el abismo los espera. Sin embargo por encima de estas muertes accidentales está la obra en sí misma. Con esta sagaz excusa se esquivan las responsabilidades civiles que dejan en entredicho la seguridad industrial y social esquivada para los obreros.

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: 3 de mayo de 1996

TÍTULO: Accidente deja tres víctimas en el viaducto. Página 1.

POR: Ferney Tafur C. (Redactor de La Tarde)

En el pie de foto de la parte izquierda se encuentra una fotografía a color que muestra el escenario del accidente en el eje 10 con dos obreros respectivamente. En él señalan lo siguiente:

“CON ASOMBRO, Los demás obreros del proyecto miraban la magnitud de la tragedia. Hasta el momento no se conoce a ciencia cierta cuál fue la causa para que se desprendiera una cuerda del aparato.”

⁸² Ver: Redacción General. En una placa los inmortalizados del viaducto. En: El Diario de Otún. Pereira. (16 al 23 de Noviembre., 1997) p. 2H.

⁸³ El hercules fue el ascensor brasilero que los obreros e ingenieros utilizaron en la construcción para movilizarse desde las alturas. Al parecer este elevador fue el culpable del accidente que cegó la vida de los 4 obreros que la prensa reconoce como: *“muertes oficiales del viaducto”*. Según este mismo medio, el hercules causó otros accidentes; sin embargo la prensa los enuncia pero no realiza una cobertura sobre ellos.

En el pie de foto de la parte derecha se encuentra la imagen del eje 10 desde el ángulo de abajo. Desde él se afirma:

“DE CUARENTA METROS de altura aproximadamente cayeron los cinco obreros que descendían del eje 10 del Viaducto. Uno de ellos murió prácticamente al instante, los otros dos mientras recibían atención médica.”

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: 3 de mayo de 1996

TÍTULO: Accidente... Al Cierre. 8A.

POR: Ferney Tafur C. (Redactor de La Tarde)

Ambientan esta infausta noticia con dos fotografías; la primera ubicada en el centro, donde muestran el estado como quedó el ascensor después del fatal accidente, la segunda es la imagen del obrero Héctor Daniel Morales yacente en una camilla negra, alrededor dos mesas blancas de autopsia.

“Los obreros muertos responden a los nombres de Héctor Daniel Morales, de 37 años, natural del municipio industrial, Manuel Salvador Vélez y Gilberto Molina.

Las autoridades indicaron que en el mismo hecho resultaron lesionados. John Jairo Valencia quien presenta fracturas en las extremidades inferiores, traumas en diferentes partes del cuerpo y laceraciones y escoriaciones.

César Augusto García López tiene fracturas en los tobillos, laceraciones y escoriaciones en diferentes partes del cuerpo.

SEGUNDO ACCIDENTE

Este es el segundo accidente de gravedad que se registra en la construcción del Viaducto, *el primero fue en el mes de septiembre del año anterior, donde cinco obreros resultaron lesionados al doblarse las varillas de hierro de la torre número nueve.*

Todo transcurría normalmente hasta que a eso de las dos y 45 de la tarde, cuando los obreros debían bajar algunos materiales, abordaron el ascensor y este se vino abajo en cuestión de segundos.

En el momento se vivieron verdaderos instantes de desesperación por parte de ingenieros y obreros, quienes corrieron a auxiliar a sus compañeros, de inmediato los heridos fueron remitidos a la unidad de Urgencias de la clínica Pío XII.

Allí los esfuerzos realizados por los galenos para salvarle la vida a Héctor Daniel fueron infructuosos, pues falleció momentos antes de entrar al quirófano.

Por su parte, dos de sus compañeros heridos fueron sometidos a una operación; hasta el cierre de esta edición no se conocía el estado de salud y los resultados de dicha intervención.

Abrirán investigación

Ante el nuevo accidente registrado en la construcción del Viaducto Pereira-Dosquebradas, Rogerio Zanforlin, uno de los ingenieros de la obra indicó que se abrirán las respectivas investigaciones técnicas para establecer las verdaderas causas que originaron la tragedia.

'Por ahora no podemos establecer ninguna causa hasta no realizar un análisis concienzudo de lo que pasó, al parecer una de las cuerdas se aflojó, razón por la cual el ascensor se vino abajo'.

Ante la insistencia de algunos obreros en que se habían dado a conocer irregularidades relacionadas con el aparato de la torre número diez, el profesional de la construcción negó esto porque constantemente se hace mantenimiento a todos los ascensores.

Por otra parte, *el ingeniero lamentó el hecho e indicó que los trabajos se continuarán realizando en completa normalidad.*"

Días después de este trágico accidente, el periódico La Tarde no realiza averiguaciones sobre el estado de salud de los dos obreros al que hacen mención. El pobre cubrimiento de este hecho que paraliza por unos instantes a la ciudad sin puertas, se evidencia en la ausencia por indicar desde que altura, por ejemplo, tuvieron el accidente los obreros. Este pequeño detalle delata la intención de no generar alarma en la población civil y así estimular la especulación oral tan proclive en la esencia humana.

El Diario La Tarde tiene la tendencia de enumerar de manera reiterada varios accidentes sufridos en la construcción del Viaducto. (Esto se constatará más adelante). Este segundo accidente al que hacen mención, no realizan el desplazamiento informativo respectivo en el mes que se supone existió. En el mes de septiembre en éste mismo medio escrito, sólo se menciona el Viaducto escasamente dos veces en lo corrido de este mes: la primera vez en la fecha: Domingo 24 de septiembre en la sección Editorial, página 4A en un recuadro titulado: IMAGEN donde muestran una fotografía del viaducto en blanco y negro aún en escombros, levantadas 5 pilones, dos camiones de construcción y varios obreros alrededor del primer pilón: en él se señala que la obra avanza a buen ritmo pero cuestionan sobre sí la *veeduría cívica*, encargada por vigilar todo lo concerniente a este proyecto está actuando, puesto que existe una ausencia de sus acciones al respecto. La segunda y última mención data del Sábado 30 de septiembre de 1995, sección Hoy, página 3A en donde el titular Viaducto, modelo nacional, trata sobre la satisfacción del Controlador General de Nación en ese entonces Miguel Gómez Martínez al contemplar el proyecto en marcha. Por su parte El diario del Otún tampoco realiza un desplazamiento sobre el supuesto accidente. Se remite a la construcción en éste mes sólo una vez en la fecha 26 de septiembre de

1995 en primera plana en donde en el destacado se enuncia que a buen ritmo avanza la construcción anda a buen ritmo.

Esta falsa enunciación, tergiversación de la información permite develar que la prensa escrita también fomenta ciertos hechos que se convierten en mitos, como ocurre también con los usos del lenguaje de manera oral.

“La compleja construcción del viaducto que en un futuro desembotará el tráfico vehicular comprendido entre La Popa y Bavaria, cobró ayer *las primeras 3 víctimas oficiales*.⁸⁴ En medio de un accidente de trabajo ocurrido en el eje 10 del Viaducto, perecieron tres de los cinco obreros que se transportaban en el ascensor construido para poder ascender o descender de la torre, mientras otros dos quedaron gravemente heridos.

Eran aproximadamente las 2:30 de la tarde cuando Gilberto Molina Alvarez, Manuel Vélez, John Jairo Valencia, César Augusto García y Héctor Daniel Morales subieron al ascensor.

Debido a fallas mecánicas que son motivo de investigación por parte de las autoridades, una de las poleas que hace posible el movimiento y sustentación del aparato se reventó, ocasionando que se descolgara velozmente con los ocupantes en su interior.

En cuestión de segundos el ascensor estuvo en el piso, después de caer de una altura de 45 metros, de los 48 que mide en total la construcción. Los ingenieros a cargo de la obra no se explican por qué el freno de seguridad que el ascensor tiene no se activó y, si así se hizo, por qué no funcionó a tiempo.

En comunicado entregado por el consorcio Constructora Andrade Gutiérrez- Walter Bau AG, se explica que Héctor Daniel Morales, quien maniobraba el ascensor falleció al llegar a la Clínica Pío XXI, mientras que Manuel Salvador Vélez y Gilberto Molina dejaron de existir algunas horas después de haber sido sometidos a intervención quirúrgica. Por su parte, César Augusto García sufrió heridas leves y John Jairo Valencia lesiones de consideración.

Quiénes eran

Héctor Daniel Morales tenía 33 años; era natural de Pereira, casado y residente en el barrio El Girasol, en el municipio de Dosquebradas.

Gilberto Molina Alvarez contaba 31 años de edad, era natural de Pereira y estaba casado; era hijo de José Molina y Rosa Alvarez y residente del barrio Corrales en Cuba.

Manuel Salvador Vélez, tenía 43 años, era natural de Pereira y vivía en Villasantana casa uno manzana 22. Por su parte César Augusto García quien sufrió heridas leves tiene 27 años y es natural y residente de Armenia. Finalmente John Jairo Valencia, de 28 años, aunque sufrió heridas de consideración, hasta el cierre de esta edición su estado de salud era estable. Trascendió que reside en el sector de Villavicencio y es natural de Pereira.”⁸⁵

⁸⁴ El subrayado es mío.

⁸⁵ DelCampo G Doris. Tragedia en el viaducto. En: El Diario del Otún. (28 de abril al 5 de mayo., 1996). P. 4C.

6.2 Los obreros se sublevan

El eje 10 conocido como el *eje de la muerte* por los obreros, suscita gran conmoción. La oleada de muertes accidentales desde el jueves 2 de mayo, hace que se rebelen frente a la amenaza de una muerte segura en este eje, los obreros deciden entonces organizarse sindicalmente y exigir mejores normas de seguridad frente a las constructoras: Andrade Gutiérrez, (brasileña) reconocida como una de las mayores empresas privadas de construcción pesada en América Latina y la Walter Bau, (alemana).

Ante la difícil situación que experimentan los trabajadores del viaducto, ante la muerte que les pisa los talones, así sea con el ascensor *Hercoles*, que muy a pesar de su nombre no inspiran la confianza necesaria y con una seguridad industrial y social muy baja, los obreros se sublevan. Realizando un paro que contó con la participación de 30 obreros de la construcción.

Esta sublevación que pide mejoras en la seguridad industrial y social recuerda históricamente los derechos postergados, vulnerados y suspendidos de los trabajadores en Colombia, sean mineros, recolectores de café o en este caso obreros de construcción.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Martes 7 de mayo de 1996. Primera página.

TÍTULO: Viaducto pide no especular

POR: (Redacción General del Diario del Otún.)

Al cierre de esta edición, el Consorcio Andrade Gutiérrez, que construye el Viaducto Pereira-Dosquebradas, expidió un comunicado en el que *descalifica cualquier versión no oficial* sobre las causas del trágico accidente que le costó la vida a cuatro trabajadores.

Mientras los obreros denunciaron el despido de por lo menos diez de sus compañeros, el Consorcio señaló que éstos son desvinculados por vencimiento de contratos.

El consorcio señala que viene cumpliendo cabalmente con las normas legales de seguridad industrial, además de la capacitación, desarrollo humano y calidad total.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Martes 7 de mayo de 1996. Sección Local. 2A

TÍTULO: Obreros del viaducto denuncian irregularidades

POR: (Redacción General del Diario del Otún.)

En esta página se encuentra una fotografía a blanco y negro de los obreros del viaducto concentrados en el lugar donde sus cuatro compañeros perdieron la vida: eje 10, cerca del barrio Bavaria.

En el destacado dice:

*Comisión de especialistas analiza causas del fatídico accidente que costó la vida a cuatro obreros del viaducto. Los obreros protestan por el retiro de por lo menos 10 compañeros que promovieron sindicato. El accidente fue algo insólito, dice la Interventoría. **Las víctimas pudieron haber sido ingenieros.***

Esta última afirmación de la interventoría sugiere que, si esta tragedia pudiese haberles sucedido a los ingenieros, hubiese sido aún más grave. Desplazando así la figura del obrero en menor estima y valorando en escala mayor a los ingenieros o *productores de la imaginación colectiva moderna* como lo señala Benjamín.

De acuerdo con las versiones de un grupo de obreros del viaducto Pereira-Dosquebradas, son varias las irregularidades que se registran de tiempo atrás en el proceso de construcción de esta magna obra vial y que ahora, con motivo del fatídico accidente que le costó la vida a cuatro obreros, han sido puestos al conocimiento de la opinión pública.

Las denuncias y reclamos están contenidas en un comunicado abierto respaldado por el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria de la Construcción, el cual es presidido por Jairo Castaño Ospina.

Son quejas y peticiones de tipo estrictamente técnico relacionadas con la debida seguridad industrial, así como también de carácter social.

Dicen los obreros que debido a los graves peligros a que están expuestos para la salud y la vida, se requiere la conformación de brigadas de seguridad industrial, por secciones o frentes de trabajo.

Grupos que deben estar integrados por personal del consorcio constructor, el cual está integrado por las firmas Andrade Gutiérrez y Walter Bau, la primera brasilera y la segunda, alemana.

Estas comisiones deben tener la autonomía respectiva para que en determinado momento puedan detener provisionalmente algún frente de trabajo si en él se detectan condiciones de riesgo que atenten contra la vida de los obreros, parálisis que quedaría superada una vez se adopten las medidas de seguridad respectiva que garanticen la no ocurrencia de accidentes como el del pasado jueves dos de mayo, que cobró la vida de Manuel Salvador Vélez, Gilberto Molina Alvarez, Héctor Daniel Morales y John Jairo Valencia.

En lo concerniente a la parte de la seguridad social, los obreros sostienen que no obstante de existir botiquines de primeros auxilios estos generalmente no poseen los elementos básicos.

Piden también al consorcio Andrade Gutiérrez-Walter Bau, que no se les descuente el tiempo que no se labora por causa de fuertes aguaceros que impiden continuar los trabajos.

Jefe

Otro factor que los obreros consideran fundamental para mantener un sólido esquema de buenas relaciones obrero-patronales es el del cambio de actitud del jefe del personal, Jorge Amaya, a quien acusan de ejercer presiones indebidas, como la firma de documentos cuyos contenidos no se conocen previamente, además de supuestamente cometer irregularidades como el no pago de horas extras. Argumentando los riesgos que tienen que afrontar, *los obreros piden el pago de una prima extra de riesgo.*

Simultáneamente, los trabajadores piden que se establezca un tiempo de 30 minutos para desayunar y una hora para almorzar sin que estos períodos sean descontados del salario, además de que no se les debe descontar el tiempo que usan para pedir citas médicas.

Posición del Area Metropolitana

... este organismo dijo que se encuentra a la espera de un planteamiento oficial y definitivo de la firma constructora Andrade Gutiérrez-Walter Bau.

El ingeniero Jorge Zuleta, quien es el coordinador de este proyecto por parte del Area, precisó que en tal sentido ya se hizo el requerimiento al consorcio internacional.

Zuleta dijo igualmente que este terrible accidente no debió ocurrir y especificó que las víctimas bien podrían haber sido ingenieros de cualquiera de las firmas que allí laboran, pues este ascensor, como todos los demás dispositivos que allí existen, son para el uso de todas las personas que tienen que ver con la obra, sin ningún tipo de discriminación a favor o en contra.

Respecto a la situación ahora planteada con los obreros, quienes han formulado varias críticas y peticiones, el ingeniero dijo que son asuntos que competen directamente al empresario constructor.

El Area confía también en que accidentes terribles como éste, no se vuelvan a registrar, para bien de los obreros y de las obra en sí.

Opina la Interventoría

Consultada la interventoría de la obra sobre toda esta problemática, el director de la misma en Pereira, ingeniero italiano Dante Luis, manifestó que el hecho donde murieron los cuatro obreros es poco usual y no debió suceder.

Agregó el profesional que con el contratista, es decir con Andrade Gutiérrez y Walter Bau se acordaron ya nuevos ajustes a los sistemas de seguridad.

El funcionario lamentó la muerte de los cuatro obreros y dijo que ya se inició el arribo a esta capital, de una comisión de especialistas, algunos brasileros y otros colombianos, para analizar el caso específico del desprendimiento del ascensor.

El ingeniero ratificó que el aparato que se descolgó violentamente, es de fabricación brasiler, pero que el cable que los sostenía y que se reventó, era de producción colombiana.

El nuevo ascensor que se condicione tendrá más cables y más seguridad como frenos de emergencia, dispositivos que tenía el que cayó al suelo y que no se sabe si fue que no respondió o sencillamente no fue accionado.

Dante Luis enfatizó en que accidente no debió ocurrir y explicó que ese mismo ascensor es utilizado por los propios ingenieros tanto del consorcio constructor, como del que hace la Interventoría. No era sólo para el uso de los obreros.

Respecto a las protestas obreras y al despido de varios trabajadores, el ingeniero se abstuvo de opinar, considerando que esto es sólo del resorte de Andrade Gutiérrez-Walter Bau, aunque les interesa que haya un buen entendimiento obrero-patronal para que los trabajos no sufran ningún traumatismo.

6.3 Resultados técnicos del “segundo accidente”

Esta noticia transmite dos momentos que son pertinentes enfatizarlos: el resultado técnico del accidente del 2 de Mayo y el pacto colectivo de trabajo. Éste último con la tendencia de denigrar las acciones sediciosas de los 30 obreros declarados en paro y excluyéndolos de los “beneficios” de este pacto colectivo que servirá para menguar el

miedo latente de los obreros suspendidos por los aires incentivándolos con *primas de altura*.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Sábado 11 de mayo/1997. Sección Local. P. 2A.

RESUMEN: Primer resultado sobre accidente en el viaducto

POR: Redacción General

...] Específicamente, el análisis ratificó que el cable era exactamente el que se necesitaba para sostener el carro o ascensor como tal.

El cable era de fabricación europea. El ascensor es de marca Hercoles, el cual se construye en el Brasil y se distribuye para todo el mundo.

El diámetro del cable, se verificó que era de 5/8 conformado por seis hilos de 25 alambres de cada uno.

Nominalmente, es decir, según los libros instructivos de este producto, su capacidad de carga es de 11 toneladas, lo cual se verificó.

Al momento del accidente, el peso que estaba soportando el cable, no era superior a una tonelada, conformada así:

400 kilos, el peso de los cinco ocupantes que estaban en él, más 600 kilos correspondientes al peso del ascensor en sí.

Las pruebas efectuadas al cable por la Universidad Nacional de Manizales, precisamente que la parte que quedó más afectada por el súbito desprendimiento del ascensor, todavía posee una resistencia de 20 toneladas.

Es más, precisó Rogeiro Zanforlin, analizado uno de los seis hilos que conformaban el cable, entregó una resistencia de 4,8 toneladas, superior a la tonelada que cargaba el ascensor al momento del accidente.

Sin embargo, se continuarán detalladas investigaciones alrededor de otros aspectos como el ascensor mismo, aunque este se trajo de nuevo al país.

Zanforlin reiteró que ellos son los primeros interesados en conocer las causas del impase, al reiterar que por ese ascensor también subían y bajaban ellos.

Sin embargo, de más o menos 300 obreros que en promedio laboran en el viaducto, unos 30 se encuentran en paro, pero las labores han continuado en todos los frentes, se insistió.

Con relación a los 11 obreros que fueron separados de la obra, Lauro Tiradentes dijo que a varios de ellos, justo el día se les venció el contrato, pero por la misma conmoción que originó el hecho, no se les notificó ese día. A los otros, los contratos se les vencían por esa misma época.

...] *En lo concerniente a la forma de pago, se explicó que allí la remuneración se hace por horas laboradas, por eso, ni la hora del almuerzo ni la del desayuno será pagada, reclamo que han formulado los obreros que todavía se encuentran en cese de labores.* Desmintió que no se reconozcan horas extras.

Firmado pacto colectivo de trabajo

Un pacto colectivo que optimiza la seguridad social de los cerca de 300 obreros que trabajan en la construcción del viaducto Pereira-Dosquebradas, fue firmado entre la firma constructora, consorcio Andrade Gutiérrez-Walter Bau y los directivos beneficiados.

Así lo precisó el gerente de recursos humanos de esta empresa brasilero alemana, David Guzmán, quien hizo la aclaración que *el pacto por el momento, no incluye a quienes se han declarado en paro, que son más o menos 30 obreros.*

El pacto comprende los siguientes aspectos:

Prima de altura, será de 500 pesos por prima, para aquellos obreros que tienen que subir alturas hasta de 80 metros.

Y será de 800 pesos diarios, para aquellos que tienen que ascender entre 80 y 105 metros. Los obreros recibirán también un bono escolar de 10 mil pesos.

Así mismo, obtendrán un bono de prevención de accidente por valor de 15.000 pesos.

El obrero que se case durante el tiempo de ejecución de esta obra, recibirá un auxilio de 20 mil pesos.

Los obreros a quienes se les ordene el uso de gafas, se les colaborará con 30 mil pesos.

Por la muerte de un familiar, el trabajador recibirá un subsidio de 25 mil pesos.

Y por el nacimiento de cada hijo, se le ayudará con 25 mil pesos.

De otro lado, David Guzmán, al referirse a la denuncia sobre varios obreros que habían sufrido accidentes, quedando casi inválidos, y que habían sido despedidos de sus puestos, dijo que los casos están siendo analizados por el Seguro Social, entidad responsable de asumir la debida pensión de invalidez, si hay lugar a ello.

'Estamos a la espera de estos resultados', recalcó.

Esta prima de altura, habla por sí misma, no se puede ocultar el miedo que sienten los obreros por ascender ante semejantes alturas: desde 80 hasta 105 metros. El miedo de los obreros que rehúyen a cumplir con sus actividades diarias, debe pagársele o "apremiarlo" por su osadía. Estas primas de altura y el bono de prevención de accidentes se contemplan como estímulos ante la ausencia de poder ofrecerle una seguridad industrial y social al trabajador.

6.4 La muerte del último obrero: Héctor Iván López Ramírez

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: 21 de diciembre de 1996. Página 1.

TÍTULO: Trágico viernes

POR: editorial.

"Dos hechos de gran magnitud se registraron ayer en Pereira y en Dosquebradas. El primer caso tuvo lugar en el viaducto, en el eje 10, donde resultó muerto un obrero de la construcción, cuando uno de los brazos del equipó para el montaje de las estructuras metálicas cedió.

El otro caso fue un incendio de grandes proporciones que se registró en el barrio El Balso."

Dos fotografías a color ambientan estas trágicas noticias; la primera al lado izquierdo revela el incendio en Dosquebradas del barrio El Balso y la segunda imagen al lado derecho una toma del ascensor del eje 10 con 3 personas; dos de ellas con casco naranja y el último con casco blanco suspendidos por los aires.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: 21 de diciembre de 1996 sección Judicial. P. 4D

TÍTULO: Otro víctima cobró el viaducto

POR: editorial.

En la entrada escriben:

*“Dos obreros de la obra quedaron aprisionados y uno de ellos murió. Hasta el momento no existe una versión oficial sobre las causas del accidente. Esta **es la séptima víctima** que cobra la construcción*

Desde aquí se hace palpable la contradicción de este versión del año 1996 con la de la publicación especial del año 1997 del mes de noviembre; esto resulta ser sintomático, pues la de este medio informativo afirmará que sólo fueron 6 víctimas fatales que cobró la construcción del viaducto; esto sin mencionar los obreros lesionados. De esta manera la prensa local no realiza el despliegue informativo sobre la primera muerte que corresponde según ésta misma al seis de abril de 1995, reportándose lo que sería la primera víctima fatal, que respondió al nombre de John Fredy Acosta Gutiérrez. Ésta víctima no aparecerá curiosamente registrada ni en el periódico semanal de La tarde y El Diario del Otún.

Un obrero de la construcción que unirá a Pereira con Dosquebradas, falleció ayer en un accidente en la ruina construcción.

El hecho se presentó a las 9:00 de la mañana aproximadamente cuando un brazo de Derrick (equipo utilizado en el montaje de la estructura metálica) cedió y cayó encima de los empleados de la construcción que se encontraban en lo alto del eje 10 de la obra, ubicada en la carrera 4ª.

Un obrero resultó muerto al quedar aprisionado entre el brazo mencionado y las vigas de la construcción y otro más salió herido del incidente.

La víctima fue identificada como Héctor Iván López Ramírez, de 33 años de edad y quien llevaba 10 meses trabajando en el sitio. ...]

Héctor Iván López Ramírez falleció en el mismo lugar y fue necesaria la participación de los Organismos de Socorro como la Defensa Civil, los Bomberos y la Policía Nacional para rescatarlo de los hierros que acabaron con su vida.

Según se estableció el hombre de 33 años era casado con Nancy Ortega y padre de dos hijos, con quienes residían en el barrio El Balso de la capital risaraldense.

El obrero era hijo de Carmen Ramírez e Iván López y el mayor de una familia conformada por seis hermanos.

'Ayer él tenía un temor oculto de ir a trabajar e incluso llegó a manifestar en la mañana que no iría a trabajar; finalmente fue y mire lo que pasó', comenta un familiar de Héctor Iván López.

En el intertítulo identifican a Héctor Iván López Ramírez con un número 7:

El séptimo

Con este, son siete las víctimas fatales que ha dejado la construcción del viaducto en lo que va corrido del año.

El accidente de mayor magnitud se registró el dos de mayo pasado cuando un ascensor de la obra se descolgó dejando como saldo 5 personas muertas.

La otra muerte en la construcción se produjo antes del accidente referido, cuando se dobló una emparrillada al no resistir el peso.

Contrario a los que sucedió en ocasiones anteriores, los Organismos de Socorro manifestaron que los representantes de la firma Andrade Gutiérrez, responsables de la obra, prestaron las facilidades para socorrer a los hombres aprisionados entre los barrotes.

Por su parte la misma firma expidió un comunicado en el que se lamenta el accidente y se manifiesta que se está adelantando las investigaciones correspondientes para demostrar las causas que lo originaron."

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: 21 de diciembre de 1996. Página 1.

TÍTULO: Viernes trágico en Pereira

POR: Editorial.

En el pie de foto de la imagen izquierda, apoyada por fotografía del incendio en el barrio el Balso de Dosquebradas afirman:

*"Es el **quinto accidente** que se presenta en el Viaducto Pereira- Dosquebradas desde que arrancó."*

En el pie de foto de la fotografía del accidente del eje 10 situada a la derecha afirman:

*"**EL EJE 10** del Viaducto Pereira-Dosquebradas se convirtió en el sitio marcado por la muerte, ayer en la mañana, otro accidente cobró la vida de un obrero, mientras que otro resultó gravemente herido cuando el brazo de unos de los Derrick se vino abajo. Los muertos en esta obra **ascienden a siete.**"*

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: 21 de diciembre de 1996. Sección: Al cierre. 8A.

TÍTULO: Eje 10, marcado por la muerte

POR: Ferney Tafur C. (Redactor La Tarde)

En esta sección se encuentra una amplia foto en blanco y negro tanto del eje 10 causante de la muerte del obrero Héctor Iván López Ramírez, se ve a él a mano

derecha con las manos cruzadas hacia atrás y al fondo el paisaje urbano del centro de Pereira.

“Es el quinto accidente presentado en el proyecto vial y con la cual son ya siete las víctimas. Se adelantan investigaciones para establecer las causas del hecho.

Un obrero muerto y otro gravemente herido es el resultado de otro accidente registrado en el Viaducto Pereira-Dosquebradas.

A las diez de la mañana de ayer, un brazo del derry, equipo utilizado para el montaje de la estructura metálica, se vino abajo, causando la muerte a Héctor Iván López Ramírez, de 33 años, quien quedó aprisionado por el pesado aparato en la torre número 10, ubicada cerca de la carrera cuarta.

En el mismo hecho resultó gravemente herido Ricardo Fidel Flórez Zapata, de 24 años, con fracturas, laceraciones y escoriaciones en diferentes partes del cuerpo, fue conducido a la unidad de Urgencias de la Clínica Pío XII de los Seguros Sociales.

Este es el quinto accidente que se presenta en lo que va corrido de este año, las víctimas del Viaducto ascienden ya a siete muertos.

TRABAJANDO

‘No tuvimos tiempo de reaccionar, cuando menos lo pensamos vimos ese aparato encima de nosotros, el compañero no pudo ni moverse,’ expresó uno de los trabajadores.

Estaban trabajando normalmente pero todo indica que una de las cuerdas que sostenía el derry se reventó.

Algunos testigos indicaron que el pesado aparato arrojó a varios trabajadores, pero solamente resultó herido Flórez Zapata, mientras que Héctor Iván quedó atrapado, falleciendo en forma inmediata.

RESCATE

Afortunadamente, en el momento en que se presentó el accidente pasaba por la vía una ambulancia de la Defensa Civil, en ella fue conducido el herido al centro asistencial.

Momentos de angustia se vivieron allí ya que muchos de los obreros subieron rápidamente para intentar ayudar, sin embargo sus esfuerzos resultaron nefastos.

En las labores de Rescate participó personal de la Defensa Civil, la Cruz Roja y el Cuerpo de Bomberos, para bajar el cadáver se hizo necesario utilizar una camilla de canasta, estas acciones duraron cerca de dos horas y media.

Posteriormente, el cuerpo fue llevado a la morgue del hospital San Jorge para las respectivas labores del levantamiento y la necropsia.

Por su parte, directivos del consorcio Andrade Gutiérrez-Walter Bau, entidad encargada de adelantar el proyecto, indicaron que los trabajos se suspendieron hasta hoy para permitir la facilidad en las investigaciones.

Igualmente, indicaron que hasta el momento es difícil establecer las verdaderas causas que originaron este lamentable accidente.

DOLOR Y DESESPERACIÓN

Horas más tarde, en la clínica Pío XII, los familiares de Ricardo Fidel, vivían verdaderos momentos de angustia, porque un medio de comunicación radial informó que había muerto, pero al llegar al centro asistencial verificaron que los datos suministrados inicialmente eran errados.

Por ello, don Fidel, padre del herido, expresó en medio de su confusión que un susto de estos no volvería a pasar, sobre todo porque su hijo, hace cerca de 20 días había sufrido allí también un accidente, en donde se descompuso un brazo.”

Ambos periódicos para el mes de Noviembre aportas de la gran inauguración del Viaducto deciden lanzar una edición especial, donde se informa paso a paso todos los vericuetos por lo que atravesó este megaproyecto. El sueño del viaducto, el soñador de viaducto, el concurso para elegir la mejor solución vial del famoso trancón de La Popa, el Plan Mendoza y Olarte que por primera vez lo contempló, el apoyo del exmandatario César Gaviria Trujillo, el préstamo millonario con el BID, El viaducto y su ficha técnica, en donde se contempla tanto la composición maquinaria como humana y técnica, el costo total de la obra: 58. 513 mil millones de pesos y el costo humano de este ambicioso proyecto.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección H (2H)

RESUMEN: En una placa, los inmortalizados del viaducto.

Por: Editorial

En el destacado dice:

“Una placa con el nombre de los seis obreros que perecieron durante la construcción, reposará en un rincón de los 640 metros de longitud que tiene la obra

La idea, concebida por los ingenieros que construyeron el viaducto, es simplemente la de recordar, como un homenaje a quienes por accidente en la obra, perdieron sus vidas.”

A partir del titular de este artículo que tiene la característica cromática de ser gris, los obreros que murieron en la construcción del viaducto, no serán llamados o tratados como *víctimas*, aunque en éste mismo se remita más tarde a él. Esto da a entender, como la acepción de víctima connota para muchos un símbolo de tragedia, por ende los portavoces se cuidan de utilizarla y por ello optan por ocultar de manera metafórica su enunciado. Sin embargo, el utilizar la palabra *inmortalizados* en el título induce a perpetuar en la memoria del habitante pereirano los nombres de los obreros que aunque murieron, no mueren en la memoria popular. Inmortalizarlos en una placa de cobre posteriormente hurtada presuntamente por “habitantes de la calle”, demuestra nuestra frágil memoria popular.

Esto hace que los obreros muertos, a pesar de que se les rindió un merecido homenaje, queden relegados a un segundo plano, en donde la obra misma como tal cobra un valor *trascendental* para los que habitan la ciudad, un valor que se descubre en la mirada de los curiosos y los detentores del poder.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección H (2H)

RESUMEN: En una placa, los inmortalizados del viaducto.

POR: Editorial

Seis fue el número exacto de obreros que perdieron la vida en los diferentes accidentes y no el número exagerado que nacía en la imaginación de mucho pereiranos, tal vez por la falta de costumbre ante una obra de esta magnitud.

Comentarios como ‘ya van casi ochenta muertos’ o ‘del viaducto se cae una persona diariamente’, o simplemente, ‘los constructores de la obra tienen tantos muertos presupuestados’ nacían de la fantasiosa imaginación popular.”

Esta marca discursiva: *Seis fue el número exacto de obreros que perdieron la vida*, contradice a ambos periódicos. En el Diario del Otún la afirmación hecha el 21 de diciembre de 1996 en el que identificaron a Héctor Iván López Ramírez con el número 7: “**El séptimo**. Con este, son siete las víctimas fatales que ha dejado la construcción del viaducto en lo que va corrido del año.”⁸⁶ Y el periódico La Tarde afirmó: “Los muertos en esta obra **ascienden a siete**.”⁸⁷ Este hecho es altamente sintomático más aún cuando éste medio comunicativo se traza como objetivo ser preciso, veraz e imparcial en su información. Este hecho devela que los principios comunicativos son frágiles y erran igual que las personas al decir una cantidad alucinante de obreros que este megaproyecto cobró a su paso, y que de hecho se critica fuertemente en este segundo párrafo.

Los seis supuestos obreros muertos registrados en la prensa local, serán utilizados posteriormente para desmentir cifras diferentes, altamente “fantasiosas” nacidas por personas del común; ahora bien, estas cifras son los que aparecerán en la historia

⁸⁶ Redacción General. Otra víctima cobró el viaducto. En: El Diario del Otún. (15 al 22 de Diciembre., 1996). P. 4D

⁸⁷ Ferney Tafur C. (Redactor La Tarde). Eje 10, marcado por la muerte. En: La Tarde. (15 al 22 de Diciembre., 1996). P. 8A.

oficial de la ciudad y por tanto el número de obreros muertos en la placa conmemorativa.

Los pormenores de los accidentes fatales...

“el seis de abril de 1995, se reportó lo que se constituyó en la primera víctima fatal en los accidentes laborales. Aquel día John Fredy Acosta Gutiérrez, un obrero de una firma que contrató temporalmente con la firma Andrade Gutiérrez, sufrió un accidente mientras dinamitaba y removía rocas del lugar.

El obrero, manifestaron entonces los portavoces del viaducto, se enredó en una polea, amarrada a una piedra y luego de que la piedra cayera, lo arrastró. John Fredy falleció de manera fulminante.

El subtítulo El ascensor, narra lo que se llamó las cuatro *muertes oficiales* del viaducto. Esta incipiente taxonomía entre obreros oficiales y no oficiales, entendidos como sub-contratistas, devela no sólo un gesto de jerarquía e importancia de la muerte, sino la manera sagaz de evadir responsabilidades laborales y civiles al respecto.

“El dos de mayo de 1996 aproximadamente a los 2:30 de la tarde, el viaducto para solucionar el problema del tráfico vehicular entre Pereira y Dosquebradas, cobró las cuatro primeras víctimas “oficiales” de Andrade Gutiérrez, como llamaron los representantes de la construcción a los fallecidos.

El anterior, por ser un sub-contratista, perdió el carácter de oficial por no ser empleado de Andrade Gutiérrez. Aquel dos de mayo, un ascensor ubicado en el eje 10 de la obra, en el que se encontraban cinco personas, se desplomó desde una altura de unos 40 metros.

Las personas que perdieron su vida en el desplome del ascensor, hecho que todavía es investigado por la posible participación de manos criminales, respondían entonces a los nombres de **Héctor Daniel Morales, Manuel Salvador Vélez, John Jairo Valencia y Gilberto Molina Álvarez.**

César Augusto García, el otro obrero que iba en el ascensor, sufrió serias lesiones y todavía no se recupera de ellas.

La lista de las seis personas fallecidas llegó a su fin el pasado 20 de diciembre cuando en un accidente pereció un joven obrero de 33 años de edad, quién respondía al nombre de **Héctor Iván López Ramírez.** El accidente se presentó en el eje 10 de la construcción cuando un brazo de Derrick (equipo utilizado para el montaje de la estructura metálica), cayó sobre el obrero, aprisionándolo contra las vigas de la construcción, a unos 60 metros de altura.

En el mismo accidente otro empleado resultó lesionado, un número indeterminado de trabajadores resultaron heridos en los incidentes ocurridos durante la construcción de la obra.

La placa dice así: *“Transeúnte que por aquí te vas, detén tus pasos y quédate un rato a meditar que, para realizar este inmenso puente entre 1994-1997, inmolaron su preciosa vida los trabajadores:*

John Fredy Acosta

Héctor Daniel Morales

Gilberto Molina Álvarez.

César Augusto García

John Jairo Valencia

Héctor Iván López Ramírez Reza por ellos y que nadie los olvide. Pereira, noviembre 19 de 1997”.

En el archivo físico de Medicina Legal registra las víctimas fatales del segundo y último accidente de la siguiente manera:

“2 de mayo de 1996, se presenta la muerte de 4 obreros la cual fue registrada en los protocolos de necropsia, manera de muerte Accidental, causa de la muerte Caída, según relatos de los hechos, por desprendimiento del ascensor el cual ocupaban los obreros: **Héctor Daniel Morales, Manuel Salvador Vélez, Jhon Jairo Valencia y Gilberto Molina**

20 de diciembre de 1996 se presenta la muerte del obrero: **Héctor Iván López Ramírez** registrada según el protocolo de necropsia, manera de muerte Accidental, causa de la muerte Contundente, al caerle una viga.”⁸⁸

Con respecto al primer accidente ocurrido el 6 de abril de 1995 que corresponde a la muerte del obrero **John Fredy Acosta Gutiérrez** coincidentalmente, no se encontró información al respecto, al igual que en la prensa local. Este medio informativo solamente menciona su muerte en la edición especial del mes de noviembre de 1997, dentro del ejercicio de recopilar la información pertinente sobre el Viaducto que tuvo una duración de tres años y que la prensa condensó en menos de una semana.

6.5 EL obrero del Viaducto como autómatas

¿Hasta qué punto el obrero asalariado es el 'alma' del movimiento fetichista de los objetos? El libro de los pasajes. Exposiciones, publicidad, Grandville. P. 214

Las construcciones suelen tener la característica de reducir a los trabajadores en autómatas, los obreros suspendidos en los aires, repitiendo rutinariamente movimientos de subir, bajar, cargar y descargar sacos de cemento, de materiales, ejecutar correctamente las instrucciones de los superiores, inspeccionar edificaciones a gran altura, alzar paredes, columnas, pilones que los sumergen en este ritmo de vida veloz y fatigoso. El obrero en su aspecto fuerte se hace presa frágil y vulnerable ante este ritmo. Un cuerpo convertido potencialmente en víctima.

El obrero como autómatas recuerda a la famosa película norteamericana “Tiempos modernos” (1936) dirigida, escrita y protagonizada por Charles Chaplin, en donde Charlot, el personaje principal pierde la razón a causa de los repetitivos y frenéticos

⁸⁸ Zapata Martínez Patricia Elena. Solicitud información sobre obreros muertos. [Correo electrónico]. Mensaje enviado a Marión Yurani BENAVIDES. 4 de noviembre de 2010. [Citado el 6 de noviembre de 2010]. Comunicación personal.

movimientos que la cadena de montaje les exige a sus trabajadores. Estos movimientos reiterativos suele ser la característica principal por los que los obreros postergan y pierdan paulatinamente su identidad.

Esta no-identidad por parte del obrero convertido en autómeta, va naturalizando la historia del sufrimiento, prevaleciendo los progresos del dominio frente a la naturaleza, ignorando entonces los retrocesos de la sociedad encarnados en los obreros mismos con sus ritmos veloces que ritualizan la injusticia embistiéndola de necesidad y dignidad frente al mito del trabajo.

6.6 La vida continúa o los sobrevivientes del viaducto

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección F (2 y 3F)

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

TÍTULO: En muletas se ve más largo

POR: Angel Gómez Giraldo.

Este artículo tiene algunas características de la crónica, en donde se comenta un pequeño relato sobre Alirio Restrepo obrero sobreviviente del viaducto quien sufrió un accidente

“en el eje once y a una altura de 14 metros, cayó como una piedra al ceder el andamio. En ese momento las miradas de los que tenía cerca le cayeron encima y le empezaron a preguntar por las víctimas y los demás damnificados de la monumental obra. De los muertos y de los otros obreros que terminaron incapacitados, habló poco porque estaba cansado.” (2F)

Este incidente le dejó las piernas inmovilizadas. El autor obvia tanto el accidente de Alirio Restrepo, sus detalles y las responsabilidades civiles para con él, así como la demanda impuesta al Instituto Nacional de Vías, omite además decir que Alirio Restrepo fue un sobreviviente del accidente propiciado en el eje 11. Sólo corrobora como éste a pesar de su limitación física, visita en muletas el viaducto en su inauguración. Gesto que habla de su afán por equilibrar los ánimos en son festivo por el momento coyuntural de la inauguración.

“Era que Alirio Restrepo estaba levantado desde las seis de la mañana del lunes, que era festivo y amaneció lluviosos. Cuando escampó ya había dejado de pensar en la demanda contra el Instituto Nacional de Vías, en la falta de dinero para pagar el arriendo de la pieza y en el hambre de sus dos hijas, y entonces empezó a dar los primeros pasos de muleta, contando que en hora llegaría a lo que todos estaban viendo desde hacía cinco días: el viaducto.”(2F)

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección H (1)

TÍTULO: Después del viaducto la nostalgia

POR: Alberto Rivera

Más que un artículo una crónica sobre Jorge Luis Henao el “todero” del viaducto, en el destacado escribe:

“Su corazón es la bodega de recuerdos y nostalgias del viaducto, pues no hay detalle que no sepa, personaje que no conozca y hombre que se le olvide”.

Sus ocupaciones iban desde conductor, mecánico, hasta el encargado de comprar los equipamientos, atender llamadas, recoger los planos en el Área Metropolitana hasta ser el asistente del Ingeniero Lauro Tiradentes. Afirma:

“No sé donde me va a caber tanto amor por el viaducto, Cuando hablo de él se me pone la carne de gallina. Para mí esto es hermoso, es un orgullo. Pero no me puedo dedicar a la nostalgia, tengo que seguir viviendo. Los momentos más difíciles que viví fueron cuando la muerte de mis compañeros.”

El hecho trágico de la muerte de los compañeros es un hecho límite que recuerdan los obreros nostálgicamente. Este hecho contiene una verdad inexpresable. La muerte tiene esa característica prominente, porque sólo ella conserva ese halo de misterio absoluto. Salvar la vida, seguir viviendo es la consigna entonces de nuestros tiempos. Una consigna que el pensador judío Franz Rosenzweig revela como una negación de la muerte por el miedo a ella, ante lo cual se antepone la vida. Esta idea está inscrita en la filosofía de la historia positiva que enaltece el progreso como principio motor del espíritu humano obviando la muerte, vista como un tropiezo en la lógica de los tiempos progresistas.

6.7 Los obreros del viaducto: se recuerdan para olvidarlos

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Jueves 20 de noviembre/1997. (Edición especial) 3ª

TÍTULO: Samper se acordó de los muertos

POR: editorial.

En su intervención el Presidente de ésta época Ernesto Samper Pizano (1994-1998) se refirió a las víctimas dejadas por la construcción del viaducto de la siguiente manera:

“Sería injusto no rendir un homenaje a todos y cada uno de los ingenieros, profesionales y obreros que participaron en la construcción de la obra. Me limito a mencionar, en su nombre, a los obreros Jhon Fredy Acosta, Héctor Daniel Morales, Manuel Salvador Vélez, Gilberto Molina Álvarez, Jhon Jairo Valencia Gómez y Héctor Iván López Ramírez, *quienes entregaron su vida* en el proceso de construcción de este monumento de la nueva ingeniería de Colombia. Paz en sus tumbas y solidaridad con los dueños.

Estas últimas palabras del entonces presidente de la República Ernesto Samper Pizano develan el sacrificio que el proceso desarrollista lleva implícito en él. *Quienes entregaron su vida*, se lee como si los obreros hubiesen querido dar su vida por la construcción misma. Esta frase aparentemente ingenua, aspira a sembrar olvido, tanto frente a los asistentes de la inauguración como a los lectores del Diario del Otún. Borrarse toda memoria de los accidentes letales y con él la responsabilidad de la firma brasilera Andrade Gutiérrez frente a éstos hechos dolorosos. *Quienes entregaron su vida*, se puede leer como una ofrenda al nuevo Dios moderno: *el progreso*.

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Sábado 15 de noviembre/1997. Primera plana y 2A

TÍTULO: “Dosquebradas le cumplió al viaducto”

POR: Gerardo Mora.

El director de la interventoría reconoce a los seis obreros víctimas en la construcción del Viaducto.

“Por su parte, Vincenzo Gozzi, director de la interventoría, recordó a los seis obreros que perdieron su vida en accidentes de trabajo. ‘Ellos aportaron más que cualquier otro ingeniero, técnico u obrero, pues *ofrendaron sus vidas por esta obra* que hoy se convierte en un triunfo del hombre sobre la naturaleza’.

Bajo estas palabras, se hace evidente la ausencia de resarcir el daño hecho, no se habla por ende del costo que el desarrollo genera. La ausencia de estos discursos, hablan o denotan la intrascendentalidad que genera la muerte o las víctimas del progreso mismo; un progreso que como lo afirmarían Hegel se representa como un tren que, para poder pasar, necesitará aplastar algunas florecillas en el camino, sin brindarle importancia alguna. Esta ausencia demuestra lo contradictorio de las fuerzas desarrollistas; en donde el *desarrollo* se levanta bajo el principio de pensar por el “bienestar de la humanidad”. Pero en estas acciones trágicas que algunos ingenieros de obra llamarían “gajes del oficio”, se devela el otro rostro; un rostro oculto que habla y contradice el principio benévolo desarrollista.

Éste será el rostro oculto de la modernidad, un rostro oscuro que recuerda a las fuerzas fáusticas que éste trae a su paso. Éste rostro se representa específicamente para el caso pereirano, en el rostro de los obreros que mueren a causa de la construcción del Viaducto. Rostros que se mencionan en el día de la inauguración y que aún así no logran resarcir ni redimir el dolor y sufrimiento que genera una muerte trágica en pro de construir un mañana mejor.

El rostro oculto hecho víctima; es el rostro que la modernidad guarda en secreto, en silencio para que no se le cuestione o condene. Este es el rostro que guarda una mueca cuando la modernidad y con él el progreso se representa con una sonrisa amplia y abierta; una sonrisa que invita a la felicidad y al rechazo por ende de la contradicción, sinónimo de confrontación.

PUBLICACIÓN: La tarde

FECHA: de noviembre de 1997 sección 5E

POR: Franklyn Molano G.

TÍTULO: Pereira en la era de la modernidad

“Así como cuando se han verificado los luctuosos accidentes en los cuales algunos obreros han dado su preciosa vida en el cumplimiento de su deber. Es sobre todo a ellos que hoy quiero dirigir mi conmovido pensamiento y agradecido recuerdo.

‘Son ellos los que merecen en primer toda nuestra consideración junto a nuestra sentida aflicción porque ellos no están aquí con nosotros a compartir la victoria del hombre sobre la naturaleza y a mirar este inmenso brazo de acero y de cemento al cual ellos han dado más que nadie’

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: miércoles 19 de noviembre/1997.

TÍTULO: “se lo debemos al doctor Gaviria”

POR: -editorial-

“La espera, contemplar paso a paso el levantamiento del viaducto, su montaje, los sacrificios para abrirle todo el campo necesario a su estructura. Las incomodidades de la ciudadanía con tal de verlo terminado, el trabajo mancomunado de los ingenieros y obreros, el llanto de las víctimas que no perdonó nuestro afán de desarrollo, el empeño de invías, de la oficina del Area Metropolitana, del municipio, por cumplir con los cronogramas; en fin , todos los esfuerzos y sacrificios humanos que se conjugaron para hacer posible lo que hasta hace muy pocos años sólo era un sueño, la utopía de un lotero o una elucubración imaginaria, tienen su crédito al pie de la que, de ahora en adelante, será nuestra ejecutoria para mostrar ante propios y extraños, con orgullo pereiranísimo.”

Los esfuerzos y sacrificios humanos tienden a desaparecer o no tienen la relevancia que se merece, en este segundo artículo. La encarnación de un sueño o utopía hecha realidad, borra todo lo aciago que este pudo haber acarreado.

El orgullo que esta construcción fomenta hace que los habitantes al parecer queden totalmente seducidos al obtener como símbolo representativo una megaconstrucción que habla al parecer de su espíritu pujante, emprendedor, que no se amilana a los obstáculos venideros. Sin embargo este lenguaje oculta el dolor, las lágrimas y el sufrimiento de algunas víctimas. El desprecio por lo que se oculta, se calla o se omite, en este caso particular, obreros que entregan su vida por ver terminada esta colosal obra habla en el fondo de una historia universal que acredita un discurso donde el vencedor narra sus victorias, premios y edificaciones encima de los restos de los vencidos; olvidando rápidamente su pasado, convirtiéndolos rápidamente en escombros y olvido.

En el artículo de Franklyn Molano *Pereira en la era de la modernidad* existe la intención de reivindicar la figura de los obreros como víctimas. El tono luctuoso que utiliza el autor, deja ver su anhelo por el reconocimiento de los obreros que murieron cumpliendo con su deber lo cual se manifiesta desde marcas discursivas de su artículo:

-La ausencia de enunciar estas muertes como *víctimas* que arrojó el proceso de construcción a su paso; esto no permite entender que estas muertes simbolizan la parte *trágica* que conlleva mencionado proceso. Esto no permite que exista una consideración crítica y por ende ética de los costos humanos que este mega-proyecto llevó a cabo.

-Estas muertes responden al orden “natural” con lo que cada proceso de progreso y/o desarrollo lleva a su paso.

-Prevalece el afán de demostrar la “superioridad” del hombre sobre la naturaleza. Desde aquí entonces el hombre al que se refiere es a un hombre superior y dominante, no al hombre débil e inferior. Éste último estará representado para este caso por los

obreros que entregan su vida por la “buena” causa del sueño del *progreso*. De allí que la teoría darwinista cobre aún valor en las marcas discursivas utilizadas en la prensa local.

-Se reconoce a través de la última frase del periodista, que este megaproyecto se debe al esfuerzo de los obreros que trabajaron y en donde algunos perecieron ; sin embargo incomoda la no consideración de estas muertes como un evento trágico En este orden de ideas es preciso afirmar que:

El sacrificio se hace a nombre de un futuro próximo, de un futuro que le sonríe al *progreso*. Reyes Mate sugiere que, mientras el pasado se narra y se cuenta, el “*futuro se prepara. La batalla por el futuro se decide en un presente que, no sabe todavía nada del porvenir*”.⁸⁹

La planeación del futuro es un asunto de intereses. La guerra, las medidas de Estado, los crímenes políticos, los planes urbanísticos, tienen como lugar un presente en donde cada uno de los contrincantes realiza como en un juego de ajedrez algún tipo de movimiento conducente a un fin futuro. Quien hace movidas con el futuro visualiza unos resultados, estando dispuesto a asumir, más no necesariamente a pagar los costos de su movimiento. La *preparación* del futuro nos pone ante el orden de lo que hay por hacer, de lo que se debe construir. Tengamos presente la imagen que hace de la historia Reyes Mate con respecto a Hegel: esta es una gran mesa de sacrificio donde hombres y mujeres concretos son sacrificados a nombre de algún propósito ubicado en el futuro pero que se padece o se vive en el ahora. Las mentes contemplativas no lo realizan, ya que este es un trabajo para el hombre de acción. Quien narra el futuro entra en el territorio de la literatura de *ciencia-ficción* o en el camino de una profecía que toma la forma del marketing político. Tenemos entonces que parte de la propuesta de un tiempo distinto al *continuo de la injusticia repetida* pasa por una narrativa filosófica de la historia que asuma un compromiso de justicia con aquellos

⁸⁹ Reyes Mate, *Medianoche en la historia, Comentarios a las tesis de Walter Benjamin, Sobre el concepto de historia*, Trotta, Madrid, 2006.

pasados inconclusos y olvidados, con esos pasados cerrados que aparecen registrados en la prensa local con nombres y fechas que hablan de accidentes al parecer inexplicables, imágenes eternas o eternamente inmóviles convertidas en acontecimientos trágicos, en muertes puras.

Las víctimas se refieren desde aquí a los hombres, en este caso obreros que perdieron su vida por la idea de una construcción que se sintetiza en *progreso*.

En las marcas discursivas de la mayoría de los periodistas en ambas prensas locales reflejan la impotencia de brindar un acercamiento profundo o trascendental a las muertes aparentemente esporádicas ocurridas en el Viaducto mismo. Esto se debe a que el lenguaje de la prensa local, es el lenguaje que refracta a los detentores del poder en la ciudad, de allí que no haya una seria cobertura sobre las noticias de carácter urgente frente a las muertes de los obreros. Así pues el lenguaje de la prensa local es cómplice del espíritu del progreso y por ende del lenguaje de la razón.

“El lenguaje de la razón es incapaz de conceder voz a la materia violentada, a los cuerpos que han sufrido. La razón identificadora, que es ya en sí misma dominio de la materia, nunca comprenderá ni acogerá la expresión de un sufrimiento que ella contribuye a causar; la razón afirmativa no hace más que absorberlo, integrarlo en sus discursos, y su tendencia es justificarlo.”⁹⁰

A pesar de que en este capítulo he querido mostrar a la víctima que deja la construcción del viaducto “César Gaviria Trujillo” a través de una teoría crítica o negativa orientada desde los parámetros de la escuela de Frankfurt, interesada en realizar una crítica sobre los costos humanos que deja el progreso a su paso, un paso que dibuja, diría Benjamín, un camino recto y eterno que no sirve sino para mantener las posiciones de vencedores y vencidos. Debo señalar que éste capítulo tiene sus limitaciones, pues no sólo con mostrar la víctima conocemos esa sensación extrema del sufrimiento padecido no sólo por la víctima en sí misma sino también por sus dolientes: allegados y familiares que muy pocas veces la prensa mostró en sus usos discursivos al referirse a los obreros muertos. De acuerdo con la doctora en filosofía Marta Tafalla experta en la obra de Adorno expresa al respecto que:

⁹⁰ Tafalla Marta. Theodor W. Adorno. Una filosofía de la memoria. Herder. Barcelona. 2003. P. 255.

“... tampoco la razón negativa de Adorno es suficiente para expresar lo que más rehuye los conceptos, lo que menos tolera la generalización y las abstracciones; la razón negativa toma fuerza del dolor para desmentir la filosofía de la identidad, para ejercer la crítica, pero tampoco logra darle una expresión plena, que sólo en el arte es posible. El dolor es algo que sólo puede decirse y comprenderse a través de las experiencias concretas de dolor, de las historias individuales, y el único lenguaje capaz de expresar lo individual es el arte.

Hay algo en la realidad que es reacio al conocimiento racional. Y es que esta forma de conocer le es extraño el sufrimiento porque cree poderlo determinar subsumiéndolo, cree tener medios para suavizarlo. Lo que apenas puede es expresarlo por propia experiencia: eso sería irracional. El sufrimiento, cuando se convierte en concepto, queda mudo y estéril: esto puede observarse en Alemania después de Hitler. En una época de horrores incomprensibles, quizá sólo el arte pueda dar satisfacción a la frase de Hegel que Brecht eligió como divisa: la verdad es concreta. (pie de p [ÄT,35] (TE, 33).”⁹¹

Bajo esta limitación de mostrar el sufrimiento puesto que éste sólo se experimenta en carne propia, “ella, sin embargo, no le podrá ser suministrada nunca por otro hombre. No se trata de un saber que se pone a disposición. No hay cómo inducirla ni cómo divulgarla. Se parece, por eso a la fe. [...] No hay acceso metodológico, intencional ni doctrinario al sufrimiento. Es ofrenda y nada más que ofrenda. Sólo se deja conocer al ser recibida.”⁹²

He intentado en cambio acercarme a esta experiencia del sufrimiento y del dolor de la víctima desde los usos o marcas discursivas de la prensa local porque a través de éste gesto trato de interpelar, invertir e interrumpir el continuo de la historia con pretensiones universalistas; el sufrimiento introduce la experiencia límite, el rostro que pretende ocultar y silenciar la historia positivista cubierta de injusticias a lo largo del tiempo.

⁹¹ *Ibíd.* P. 255-256.

⁹² Kovadloff Santiago. El enigma del sufrimiento. En: *La ética ante las víctimas*. Anthropos. P. 33

7. EL VIADUCTO: OTRAS CONSIDERACIONES

El viaducto en su manera singular de construcción construye diversas maneras para ir legitimando su razón de ser. Ello brinda las posibilidades discursivas que dan cuenta de los valores heredados de la colonización antioqueña; espectro que crea y recrea el progreso fundante desde la topografía pereirana.

7.3 El viaducto o el gran invento pereirano

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún.

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección G (1G)

TÍTULO: El viernes era domingo en Dosquebradas

POR: Alberto Rivera

En este artículo se evidencia como los ciudadanos celebraron la inauguración del viaducto. Realiza el artículo una descripción de cómo las personas se comportaban:

“miraba todo, cada tornillo, cada centímetro de calzada, las barandas, los detalles mínimos; en el fondo era para poder creer que ese anhelo de la comunidad por fin se terminaba, que la utopía se había derrumbado, que era cierta tanta belleza”

En estas líneas se refleja el encantamiento de ver la ciudad que prospera, la ciudad aldea rompe con su pasado de manera pronta convirtiéndose en ciudad moderna; macondiana descripción la que logra Alberto Rivera expresando la inocencia en que los pueblos pre-modernos miran lo tecnológico, su primera mirada, como algo sobrenatural. Gabriel García Márquez en su venerada novela Cien años de soledad realiza una interesante descripción del comportamiento de los macondianos frente al descubrimiento del hielo, que a propósito, hace mención en la primera página del libro:

“Muchos años después, frente al pelotón de fusilamiento, el coronel Aureliano Buendía había de recordar aquella tarde remota en que su padre lo llevó a conocer el hielo. ...]⁹³ Estaban obstinados en que su padre los llevara a conocer la portentosa novedad de los sabios de Memphis, anunciada a la entrada de una tienda que, según decían, perteneció al rey Salomón. Tanto insistieron, que José Arcadio Buendía pagó los treinta reales y los condujo hasta el centro de la carpa, donde había un gigante con torso peludo y cabeza rapada, con un anillo de cobre en la nariz y una pesada cadena de hierro en el tobillo, custodiando un cofre de pirata. Al ser destapado por el gigante, el cofre dejó escapar un aliento glacial. Dentro sólo había un enorme bloque transparente, con infinitas agujas internas en las cuales se despedazaba en estrellas de

⁹³ Márquez García Gabriel. Cien años de Soledad. Oveja Negra. Bogotá. 1984. P. 9

colores la claridad del crepúsculo. Desconcertado, sabiendo que los niños esperaban una explicación inmediata, José Arcadio Buendía se atrevió a murmurar:

-Es el diamante más grande del mundo.

-No-corrigió el gitano-. Es hielo.

José Arcadio Buendía, sin entender, extendió la mano hacia el témpano, pero el gigante se la apartó. 'Cinco reales más para tocarlo', dijo. José Arcadio Buendía los pagó, y entonces puso la mano sobre el hielo, y la mantuvo puesta por varios minutos, mientras el corazón se le hinchaba de temor y de júbilo al contacto del misterio. Sin saber que decir, pagó otros diez reales para que sus hijos vivieran la prodigiosa experiencia. El pequeño José Arcadio se negó a tocarlo. Aureliano, en cambio, dio un paso hacia adelante, puso la mano y la retiró en el acto. 'Está hirviendo', exclamó asustado. Pero su padre no le prestó atención. Embriagado por la evidencia del prodigio, en aquel momento se olvidó de la frustración de sus empresas delirantes y del cuerpo de Melquíades abandonado al apetito de los calamares. Pagó otros cinco reales, y con la mano puesta en el témpano, como expresando un testimonio sobre el texto sagrado, exclamó:

-Este es el gran invento de nuestro tiempo"⁹⁴

Algunos comentarios de los ciudadanos dosquebradenses alrededor de la pregunta

"¿Para usted que significa la culminación de esta obra?

José Ancízar Osorio: 'Es un gran progreso para nosotros. Estoy orgulloso y alegre porque lo terminamos.'

Armando Rendón: 'Es una obra maravillosa que se necesitaba hace muchos años. Los felicito a todos'

Oliva Tangarife: 'Siento alegría, ya que tenemos por donde pasar más rápido a Pereira. Los de la tercera edad vamos a caminar mucho por aquí'

Olga Pinzón: 'Esto es progreso, caramba. Qué orgullo y felicidad siento'.

Noé Jesús Vargas: 'No creía que esto iba a pasar. Tengo 50 años y todavía me parece mentira'."⁹⁵

Estas respuestas revelan cómo este es el gran invento pereirano del siglo XX. Visto así el discurso del progreso guarda un halo mágico que envuelve a los habitantes en un espíritu infantil, que se comparte y se venera. Es en síntesis, un espíritu que se invoca y que se necesita. De allí que también se evidencie la necesidad de creer y adular algo, en este caso totalmente pagano y que la sociedad acredita en sus discursos como una manera de reconocerse en él; identificándose con él mismo. Su resultado es gracias al espíritu de los progenitores antioqueños que siguiendo el hilo garciamarquiano representarían a los gitanos comerciantes que enseñaron a través de sus costumbres y valores la manera de sobrevivir a las dificultades impuestas por la naturaleza

⁹⁴ *Ibíd.* P. 21-22.

⁹⁵ Rivera Alberto. El viernes era domingo en Dosquebradas. *En:* El Diario del Otún.]16 al 23 de Noviembre,) sección G (1G)

7.4 El viaducto y los de abajo

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección H (3H) Faltan los 1 y 2 H en la B. Pública.

EDITORIAL: El Diario del Otún.

TÍTULO: El futuro visto desde la otra orilla.

POR: Redactor General.

El Diario del Otún. 4A. Opinión. 7 de noviembre de 1997



Este artículo pretende informar bajo un tono literario y antropológico sobre el mejor ángulo para mirar el viaducto, pero no se trata sólo de ello sino de lo que piensan los habitantes de lo queda del barrio Bavaria y San Judas que se encuentran ubicados *abajo*.

En el destacado

“Todas las miradas, en especial los que están abajo, ven que por el aire está pasando el futuro; son miradas de sorpresa, de asombro, pero a la vez, son miradas que piden compostura a los usuarios de ese futuro.”

Estas palabras espaciales: el *arriba* y el *abajo*, logran penetrar en la intuición de que el progreso conserva la direccionalidad desde arriba, sobre y encima de los *otros*. *Los de arriba*, representado para el caso pereirano, en el sector comercial y de servicios, va construyendo lentamente la idea de un progreso que pretenden sea trascendental para la vida de quienes habitan la ciudad. Visto así, el progreso tiende a aunar ambas espacialidades *los de arriba y los de abajo*, tratando de borrar ambigüedades y contradicciones históricas a su paso. Sin embargo el editorialista revela esta ambigüedad de manera natural en el que se percibe que quienes pagan la cuantiosa factura del progreso son los de abajo o las almas aldeanas perdidas en los polvos de antaño.

¿Qué creen ustedes que se imaginan quienes tienen sus casas abajo del viaducto?

Lo mínimo que se imagina es que se le va a venir un carro encima. Pero la mayoría de ellos estará pensando en que tendrá un ruido extra que soportar, ya que al rugir del río Otún cuando va crecido se le va a agregar el que producen los 35 ó 45 vehículos que diariamente pasarán por allí.

Otros están pensando en que las trasnochadas serán muchas (hasta cuando se acostumbren a ese ruido.”

La mirada de abajo es una mirada expectante, pero también excluyente; es la mirada como lo afirma el editorial de ver pasar el futuro, de verlo pasar simplemente y que pasa, además por los aires, es una mirada inalcanzable, inasible, etérea que se traduce en esquivo para los de abajo; que en este caso por supuesto representa un pueblo con anhelos de alcanzarlo, atraparlo, obtenerlo, para estar dentro de los planes de desarrollo, del futuro que se plantean anulando la oportunidad de cambiar realmente su condición.

El artículo hace evidente como se verán afectados los habitantes en su intimidad con la megaconstrucción:

“Las damas tendrán que pensarlo dos veces para salir en su pijama al patio a hacer algún oficio, como extender la ropa o lavar. Desde lo alto del viaducto los peatones no se perderán detalle alguno. Igual sucederá con aquellas damas que quieran broncearse, y que antes lo hacían en solitario en las terrazas de sus casas, en donde no eran interrumpidas por nadie. Ahora su intimidad también se verá afectada.

Esta alusión a la interferencia de la intimidad sugiere como el progreso produce una doble mirada. La mirada panóptica y sinóptica⁹⁶. La primera que se refiere no sólo a

⁹⁶ZIGMUNT BAUMAN. Modernidad líquida. Fondo de cultura económico. Buenos Aires. 2001. P. 35.

ver el todo de manera detallada pero también vigilante que anhela observar todo lo que pasa a su alrededor de manera sigilosa pero también incluye. La segunda mirada que detectará algunas especificidades que le interesa mirar de manera mórbida y es en este caso la intimidad de los seres que habitan sus barrios, desde allí que se interprete esta segunda mirada más excluyente que le interesa cosas más particulares donde asoma la cotidianidad a flor de piel.

“¿Y los de abajo?”

Pero a los que más difícil les queda mirar el viaducto es a los de abajo. Hay que verlos. Las miradas empiezan desde las mismas busetas que van o vienen de Dosquebradas. La gente trata de sacar la cabeza por la ventanilla para tener su mejor visión. Y quienes están sobre la avenida de Bavaria indiscutiblemente miran hacia arriba, por más que conozcan el viaducto. Mejor dicho, es una obra que no pasa inadvertida, por más que se quiera obviar”

El progreso no pasa inadvertido, más aún cuando existe todo un discurso propagandístico que acredita y afirma su razón de ser; sin embargo esta lógica pierde su norte cuando el progreso y el desarrollo se confunde simplemente con la construcción de megaproyectos que ocupen y eclipsen el panorama habitado por hombres, en donde sus necesidades más elementales pretenden solucionarse por medio de mega-estructuras que aplastan paradójicamente la condición humana.

7.5 El viaducto: Lenguaje exagerado o el homenaje a la herencia antioqueña

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) secciones D e I. Sección D (4, 5 y 6D)

TÍTULO: El viaducto paso a paso.

POR: Gerardo Mora.

“Esta obra vial, sin duda la más importante en la historia de Risaralda y el occidente colombiano, y una de las más significativas del país y Suramérica, empezó a ser pensada, más o menos como hoy está construida, hace aproximadamente 30 años.”

PUBLICACIÓN: La Tarde

FECHA: miércoles 19 de noviembre/1997. 2c. la tarde. Viaducto

TÍTULO: “¡El viaducto: el orgullo cafetero!”

POR: Redacción General

“Estructura altiva que acelera el ritmo cardíaco por su espectacularidad y por la dinámica que le brinda a toda la región del departamento de Risaralda.

Su gran dimensión épica semeja a las grandes alas del cóndor que se eleva en la más lejana altura, para ver como la humanidad gira en torno a él y hace que el viaducto ahora sea parte de nuestra historia, de nuestra vida...”

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección D. 2D.

TÍTULO: El viaducto y su ficha técnica

POR: Gerardo Mora

“Algunas curiosidades se pueden deducir de los componentes de la parte técnica. Por ejemplo, si las varillas de acero utilizadas en la construcción del puente, fueran convertidas en un cordón, su longitud nos alcanzaría para ir y volver a la luna. El peso de la estructura metálica equivale a 600.000 sacos de café, y con el volumen total del concreto de la obra se podrían llenar 10 piscinas olímpicas.”

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección F (5 y 6F)

TÍTULO: Una veeduría al viaducto Pereira-Dosquebradas. Un modelo para imitar

POR: Redacción General

Varios comentan que en un lugar no precisado escucharon a alguien de la obra decir que para romper todos los cables que sostienen el gran puente se requiere un peso aproximado al de unos 12 mil 800 elefantes adultos.”

El delirio que despertó esta obra se deja entrever en estas excedidas palabras, recordando la memoria colonizadora paisa y su peculiar propensión a la exageración, ello se es evidente cuando Gerardo Mora afirma que el Viaducto es una de los puentes *más* significativos para Suramérica.

Los editorialistas penetran así en un lenguaje que pretende ser poético, sin embargo desde su tono se alcanza un lenguaje patético y circense, la comparación del Viaducto con *las grandes alas del cóndor que se eleva en la más lejana altura* da prueba de ello. Esta comparación del cóndor, ave insigne del orgullo colombiano, concatena la identidad y la pertenencia que se empieza a construir a través del ícono del viaducto Pereira- Dosquebradas, como símbolo de orgullo alado que alcanza la alta esfera de lo nacional y por ende de lo regional, local e individual desde la topografía pereirana.

El encantamiento que adquiere el símbolo del viaducto es tan considerable que en este estado de contemplación y afición no se cuestiona si esta obra era realmente necesaria para todos los habitantes como tampoco se menciona sobre si sus costos fueron justos.

La necesidad de exaltar el progreso se hace tan notorio que estas exageraciones delatan la urgencia de avalar la idea del progreso con el Viaducto como obra insigne de esta proeza, utilizando para ello este medio informativo, sus corresponsales, periodistas y columnistas, borrando con ello cualquier intención crítica que intente develar el costo real del progreso.

7.6 El viaducto como lenguaje pos-adámico⁹⁷

PUBLICACIÓN: El Diario del Otún extrapolar

FECHA: Miércoles 19 de noviembre/1997. (Edición especial) sección I (4 y 5I)

TÍTULO: Dialectos como en la torre de Babel.

POR: Wilmar Jaramillo Velásquez.

En el destacado se hace referencia a una afirmación de Lauro Tiradentes:

‘Los primeros tres meses fueron una tragedia, donde a uno no le daban sino ganas de llorar, ante la dificultad en la comunicación’, dice el director del proyecto, viaducto Pereira- Dosquebradas, Lauro Tiradentes.”

Este artículo conserva un estilo literario en el cual me interesa resaltar los siguientes puntos:

1. El título corresponde a una cuestión intrínsecamente bíblica.
2. Las diferentes lenguas y culturas en esta construcción hacen que la comunicación sea casi imposible o como lo comenta Tiradentes sea vista como una tragedia. y
3. Algunas comparaciones o símiles del viaducto suelen ser relevantes.

En esa confusión de lenguas, portuguesas, italianas, alemanas, inglesas, españolas etc....

“Ya después de los tres meses resolvieron finalmente hablar una nueva lengua que ellos mismos crearon para poder avanzar, porque de lo contrario no habían podido despegar. Se resolvieron por el “Portuñón”, una especie de ‘sancocho’ entre portugués y español” Mas adelante continúa afirmando: “Es que estos hombres, expertos en construir puentes por todo el mundo, nunca habían tenido que afrontar una situación tan crítica en materia de idiomas; todo se trastocaba y así como lo cuenta la Biblia, cuando a varios hombres les dio por construir una torre tan grande para llegar al Cielo, terminaron confundidos en sus dialectos y nadie se entendía con nadie.” (4I)

Aquí se encuentra la primera comparación: El viaducto como la gran torre de Babel (mítico- bíblico). En la que se sustenta la idea de que el viaducto es casi tan

⁹⁷ Este concepto benjaminiano quiere decirnos como el origen del lenguaje, es una cuestión intrínsecamente teológica atravesada por la idea de que antes existió un lenguaje adámico; esto es, perteneciente al paraíso, en donde los padres de la humanidad podían entenderse *nombrando* de manera correcta las cosas, ahora bien, cuando Adán y Eva son expulsados de éste paraíso por el pecado original, se habla a partir de este suceso trágico en el lenguaje pos-adámico. En él entonces el caos reinará, como por ejemplo reino en la construcción de la torre de Babel y que Para el caso de la construcción del viaducto se repite cuando se habla en diferentes lenguas por los diferentes ingenieros y obreros que trabajan en él. Ver: Benjamin Walter. Para una crítica de la violencia y otros ensayos. Taurus Humanidades. Madrid. 1991.

importante como la torre de Babel; en donde se remiten a este mito para transmitir y hacer valer la idea de que se considera importante construir una gran ciudad o civilización; de nuevo se recrea desde la prensa la idea sobre ello, así como lo hace Molano columnista también de este periódico. La idea empieza a tener todo el peso que al parecer se merece para enaltecer la idea de gran ciudad o ciudad-región como se ha venido planteando. La imagen de la civilización es una idea que recrea los sueños o las utopías a conseguir y aferrarse a ella, como forma de salir del atraso y vender la idea de avance y desarrollo a través de este medio informativo, por parte de algunos grupos comerciantes interesados en generar confianza en un mañana que se consolida a través del progreso.

“Hoy, concluida la obra, con todo el éxito esperado, el ingeniero Tiradentes se detiene para observarla y no vacila en decir que es como un arpa tirada sobre Pereira,...” Segunda comparación: El viaducto como un arpa tirada sobre Pereira. (Artístico). (51)

Se evidencia desde aquí como una obra totalmente práctica y útil se convierte en una obra de arte, de allí que el encantamiento tenga una función de corroborar una idea plana y gris que quiere sustentarse desde lo trascendental o metafísico.

Culmina el ingeniero afirmando que:

“Pero de todas estas angustias y momentos de tensión que debió soportar este ingeniero de 38 años, durante tres años ininterrumpidos, incluyendo la muerte de varios de sus trabajadores, la más dura prueba sigue siendo la del idioma, al punto de tener que construir primero un idioma, fusionar varias lenguas, antes de comenzar el desarrollo del puente.” (51)

Aquí se devela como la muerte de los obreros o las víctimas que este arrojó a su paso, pasan a un segundo plano, en donde estas muertes no tienen la resonancia y trascendencia que tiene el lenguaje común para entenderse. De esto se deduce que la condición humana ocupe un segundo plano en pro de generar progreso y desarrollo para una región. El desplazamiento de la condición humana es contradictorio, pero sin duda alguna, estas son las relaciones que se tejen dentro de la modernidad, la cual como sabemos ha quedado plasmada en la obra de Kafka. La condición humana se olvidará, es el olvido del ser del que comenta Heidegger con tanto ahínco, en donde la sociedad moderna construye sus grandes instituciones y mega-estructuras para olvidarlo lentamente en su paisaje gris que lo embriaga y lo desplaza.

7.7 El viaducto: símbolo de suicidio

Ay maldita sea me gustaría estar/muerta –absolutamente no existente– /ausente de aquí –de/todas partes pero cómo lo haría/Siempre hay puentes –el puente de Brooklyn/Pero me encanta ese puente (todo se ve hermoso desde su altura/y el aire es tan limpio) al caminar parece/tranquilo a pesar de tantísimos/coches que van como locos por la parte de abajo. Así que tendrá que ser algún otro puente/uno feo y sin vistas –salvo que/me gustan en especial todos los puentes –tienen/algo y además/nunca he visto un puente feo

Marilyn Monroe (sin fecha)

Socorro, socorro./Socorro./Siento que la vida se me acerca/cuando lo único que quiero/es morir./Grito –/empezaste y terminaste en el aire/pero ¿qué hubo en medio?

Marilyn Monroe, 1961

El viaducto tiende a representarse como sacrificio no tanto por los obreros que mueren en la obra misma, sino gracias a los rituales suicidas que emprendieron diferentes personas por diversos motivos. Rigoberto Gil Montoya señala al respecto en su artículo: los suicidas del fin del mundo como esta encumbrada construcción se presta para darse muerte a sí mismo.

“A falta de un Salto del Tequendama, los suicidas aprovecharon esta monumental construcción para hacer públicas sus muertes, indiferentes al pudor que implica exponerse, desinflados y a ras de tierra, a los ojos de los estupefactos transeúntes, motociclistas y conductores de vehículos, que una vez más habían corrido con la suerte de no *cargar con el muerto*, en el sentido literal de esta expresión.

Pero como la realidad es lo que menos creemos, necesitábamos abrir las páginas de los periódicos locales para comprobar la verdad del acontecimiento nefasto. En efecto, leíamos en la sección de judiciales titulares que no lograban transmitir, sin embargo, la gravedad de los hechos: “Un suicidio que todos esperaban (28/01/98)”; “Acabó con su vida arrojándose del Viaducto (16/02/98)”; “Viaducto cobra el cuarto suicidio (6/03/98)”; “El viaducto suma otra víctima (20/06/98)”; “Lanzándose del Viaducto, pereció hermano del Defensor del Pueblo (12/04/99)”.

Registré en mis apuntes once fechas, once muertes trágicas sucedidas entre el miércoles 28 de enero de 1998 y el lunes 12 de abril de 1999. Fueron muchas más las muertes y es posible que por un asunto de repulsa y temblor decidiera cerrar la lista en once víctimas. Pero fueron muchas más y algunos casos aterradores, como el de aquel joven que decide lanzar primero a sus dos hijos y luego lanzarse él; una familia en el aire, como en *Lecciones de vértigo*, la novela de Badrán Padauí. En un estudio elaborado por expertos del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses sobre el suicidio en Pereira, en el periodo comprendido entre 1992 y 2001, las estadísticas revelan que entre 1998 y 2001 el índice de suicidios se elevó del 4.5%, al

33.6%, bajo el argumento de que después de habilitado el Viaducto, los “suicidios por lanzamiento aumentaron dramáticamente”.⁹⁸

Estos rituales suicidas practicados en una obra que es aún símbolo del desarrollo urbano por los suicidas, revela paradójicamente, una forma de tener reconocimiento después de la muerte.

⁹⁸ Gil Montoya Rigoberto. Los suicidas del fin del mundo.
<<http://www.latarde.com/blogs/perrosdepaja/?p=136>> [En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

7.8 El viaducto como concepción artística

“Pero el aspecto que más primó fue el artístico. ‘La verdad es que *esta es una obra de arte que pretende embellecer a la ciudad*, consideramos que el rojo es el color más hermoso y hace lucir más el Viaducto’, advirtió el alto funcionario.”⁹⁹

“Hoy, concluida la obra, con todo el éxito esperado, el ingeniero Tiradentes se detiene para observarla y no vacila en decir que es como un *arpa tirada sobre Pereira*,...”¹⁰⁰

“Esto es como si fuera un *florero o un trofeo* que se ganaron Pereira y Dosquebradas, porque la gente sólo piensa que es muy bonito o que es una obra monumental; nadie menciona si esto es realmente una solución o si se justifica la inversión.”¹⁰¹

La construcción del viaducto logró reunir muchos sentimientos encontrados tanto para los que trabajaron en la obra como para la gente del común. Pero Sin lugar a dudas esta colosal construcción logró arrebatar a todos un sentimiento de admiración estética al contemplarla, comparándola con una arpa, florero o trofeo que expresan un sentimiento de alegría y orgullo frente a ella.

Benjamin recuerda en su libro de los pasajes como en el París decimonónico los artistas protestaron en contra de la Torre Eiffel, les parecía esta obra arquitectónica, insoportable a la vista de tan sensibles ojos

“Protesta contra la torre Eiffel: ‘Nosotros, escritores, pintores, escultores, arquitectos, venimos... a protestar... en nombre del arte y de la historia francesa, amenazados, contra la erección en pleno corazón de nuestra capital de la inútil y monstruosa Torre Eiffel... que aplasta con su bárbara masa Notre-Dame, la torre Saint-Jacques, todos esos monumentos humillados, todas nuestras arquitecturas pisoteadas.’”¹⁰²

Al contrario de París, Pereira celebró alegremente con juegos pirotécnicos la inauguración de esta obra, más aún, recibe el premio Nacional de arquitectura; máximo reconocimiento que entrega la Sociedad Colombiana de Arquitectos (SCA) a los proyectos que se destacan por su aporte a la ciudad y por la calidad del diseño.

⁹⁹ Redacción General. El rojo, un color perfecto para una obra de arte. En: El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P 1F.

¹⁰⁰ Jaramillo Velásquez Wilmar. Dialectos como en la torre de Babel. En: El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre., 1997). P. 5I

¹⁰¹ Redacción General. Una veeduría al viaducto Pereira-Dosquebradas. Un modelo para imitar. En: El Diario del Otún. (16 al 23 de Noviembre., 1997).5F

¹⁰² Benjamin Walter. Op cit. [F 8, 2]. P. 188.

7.8.1 Poemas alusivos al viaducto o loas al *progreso*

En el siguiente poema, que considero es más bien poema-copla, en donde sus líneas son más bien ingenuas, carentes de metáforas profundas se resaltó el orgullo que genera la obra del Viaducto culminada, pero más que ella misma, lo realmente importante es el símbolo que logra representar la obra en sí; ésta significará entonces, el progreso, el desarrollo, el esfuerzo y la lucha corporalizado en una obra arquitectónica y también en su prohombre más ensalzado: César Gaviria Trujillo, algo por ende muy diciente.

Es importante subrayar como el símbolo del viaducto representará, no sólo un sueño hecho realidad, sino como el puente mismo es el empalme de dos ciudades sumergidas en las aguas del progreso; este puente simbolizará como lo dice el poema una *lucha*, ardua y dolorosa en la que ambas ciudades emprenden, para la construcción de un futuro que promete esperanzadoramente *desarrollo*. Sin duda el prohombre; ese ser leyenda, prócer, cuasi sobrenatural y que en éste caso se representa en el exmandatario César Gaviria Trujillo, se exalta por considerarle el que creyó no sólo en un mega proyecto, sino en la región del eje cafetero; loando de tal manera que lo considere –el poeta- buen mandatario.

A través de mis gafas

Viaducto Pereira- Dosquebradas.

El viaducto del Otún

Es un empalme cordial

El abrazo espiritual

De Pereira y Dosquebradas.

El tesón de dos ciudades

Las colosas del progreso

En aras del buen suceso

Hay cantan felicidades.

Gaviria en su buen mandato

Del gran eje cafetero
Se lució como escudero
Y hoy su viaducto es ornato.

Pereira la de Cañarte
con su joven Dosquebradas
Son dos potencias aliadas
Por su puente de combate.

Risaralda agradecida
A la nación colombiana
Su corazón engalana
Y a Gaviria está cosida.
El viaducto es redención
De toda Colombia entera
Que será la gran cantera
Del flujo de conducción.

El Otún y su viaducto
Es un ejemplo cordial
Un brazo espiritual
Que viene por un conducto.

Extasis

Por: Fanny Sepúlveda Mejía.

Con las alas abiertas como un cóndor
Majestuoso y altivo él se levanta
Inmóvil espera los acordes
Que encenderán la luz de la esperanza.
Colombia a una voz te aclama
Y glorifica a Dios por la imponente
Obra,

Los corazones palpitan de alegría
Mientras las almas en silencio oran.
Pereira y Dosquebradas hoy se abrazan
En un gesto cordial de gente hermana
Ha llegado a su fin la colosal jornada
Que abrirá nuevas fronteras a la patria.

La nobleza ancestral sigue viviente
En la hermosa y fértil Risaralda
Tan solo ayer construían los caminos
Al son del tiple y empuñando el hacha.

Elevemos con amor una plegaria
Por los abuelos que siempre te añoraron,
Quizás desde el más allá nos acompañan
Y bendicen orgullosos la grandeza de su raza.

Este segundo poema sigue exaltando el progreso que el viaducto simboliza, su tono es más religioso y se devela en él un lenguaje decimonónico, en el que raza, patria y Dios se hacen presente, es relevante un ambiente nostálgico en su prosa, expresado por ejemplo cuando evoca esa ciudad aldea, en el que el tiple y el hacha hacían parte de ese paisaje ciudad-aldea.

Viaducto 'César Gaviria Trujillo' Dedicado al ex presidente Gico al ex presidente César Gaviria.

'Mole de encaje y de ilusión, cascada.'
Juan Lozano y Lozano
Surge el progreso y de la tierra
Su mole gigantesca de acero y de granito
que abraza en campo abierto la hondonada como un genio
familiar que viniera de la raza
en los albores de incógnito milenio
o como una flecha de aleaciones poderosas

que avanza veloz a las Cruzadas del Siglo XXI
esperando llegar a las fronteras de felicidad
o como un Ruc desmesurado y palpitante
que hubiera descendido del cielo estupefacto
y firme sobre su patas grises de hormigón
quisiera proteger con sus plegadas alas de acero
el ancestro luciferino de la estirpe antioqueña
inmersa en sus sueños de grandeza
o como si fuera un acorazado pleno de luces
anclado en la rada contemplativa de la noche
mientras el diestro Capitán de mil tempestades
desde el agresivo puente de mando
escruta en la distancia con su visión de faro
los imprevistos y ondulosos caminos del futuro para
conducir segura la nave que porta la Perla
hasta el puerto de jaspe de las realizaciones fulgurantes
donde los virtuosos paladines del progreso merecen los
aplausos triunfales de sus pueblos bajo las empavesadas
bordas victoriosas.

Este último sigue avalando el espíritu contagiante del progreso. Sin embargo existe algo que me inquieta y es cuando el autor se refiere a la estirpe antioqueña como al “ancestro luciferino.”

8. IMAGEN PUBLICITARIA¹⁰³ DEL VIADUCTO

“La publicidad se convierte en el arte por excelencia, con el cual Goebbels, lleno de olfato, la había ya identificado: el arte por el arte, publicidad por sí misma, pura exposición del poder social”

“Moda y arquitectura permanecen en la oscuridad del instante vivido, pertenecen a la conciencia onírica del colectivo. Ésta despierta, p. ej., en la publicidad.”¹⁰⁴ Walter Benjamin



¹⁰³ Se refiere a la publicidad estatal, institucional de carácter público.

¹⁰⁴ *Ibíd.* [K 2 a, 4] P.398



Tanto en la imagen como en el texto publicitario municipal se vende el eslogan del mito moderno; el lenguaje expresado es útil para vender la idea del viaducto como símbolo de desarrollo y de progreso.

“La publicidad es una forma de comunicación masiva, onerosa, controlada y persuasiva con contenidos simbólicos dirigida a un público objetivo que hacen las empresas comerciales, organizaciones sin fines de lucro o las instituciones oficiales a través de expertos con objeto de informar e influir en la compra, contratación o aceptación.”¹⁰⁵

¹⁰⁵ Mejía Guerrero Dayan. FORMAS SIMBÓLICAS: LA RELACIÓN ENTRE PUBLICIDAD Y CULTURA. En: http://www.espm.br/ConhecaAESPM/Mestrado/Documents/COLOQUIO%20BXM/S4/dayan_mejia.pdf [En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

La imagen del viaducto es una imagen que se vende, convirtiéndose así en objeto que se exhibe, como indicadores de ciertas identidades sociales y colectivas que se proyectan en forma de símbolos. El receptor no es por ende pasivo, y esto lo entiende bien el lenguaje publicitario o el emisor. El receptor capta selectivamente la información emitida y la infiere de acuerdo a su marco de intereses, deseos, hábitos, o formas simbólicas.

“Esta adquisición de *formas simbólicas* es una predisposición del sujeto, ya que el hombre es productor de símbolos, de un pensamiento simbólico el cual utiliza para entender y adaptarse a su medio a través del intercambio de información con su *alter*, a través de la comunicación. Ya que el hombre es un ser simbólico, cualquier producción de éste resulta una acción simbólica como la comunicación y, el proceso de comunicación publicitaria, Simbolismos que se encuentran en lo racional y emocional donde contienen *formas simbólicas*, ya que hasta el pensamiento más racional es una construcción simbólica.”¹⁰⁶

Se hace importante destacar que la imagen publicitaria gira en torno a la obtención de un beneficio comercial como lo muestra la primera imagen publicitaria, en donde se resalta la importancia del mejor comercio e industria a un solo paso en la topografía dosquebradense; sin embargo existe también un respaldo a la idea del progreso que es evidente en la mayoría de la publicidad de ambos periódicos locales. Esta propagación reiterativa de una idea política como lo es el *progreso* y el *desarrollo* genera una comunicación ideológica conocida como la propaganda. Estos fragmentos comunicativos comerciales incluidos en ambas prensas locales evidencian la simbiosis entre publicidad y propaganda; dos instrumentos que develan el lenguaje en su máxima instrumentalidad; retórica contemporánea que cumple su función de persuadir e hipnotizar.

“Propaganda para cambiar el mundo: ¡qué tontería! La propaganda hace de la lengua un instrumento, una máquina. Fija la constitución de los hombres tal como se han vuelto bajo la

¹⁰⁶ Ibíd.

injusticia social en el momento mismo en que los pone en movimiento. La propaganda cuenta con poder contar con ellos. En lo íntimo cada cual sabe que a través del medio él mismo se convierte en medio como en la fábrica...

La propaganda manipula a los hombres; al gritar libertad se contradice a sí misma. La falsedad es inseparable de la propaganda. Los jefes y los hombres gregarios se reencuentran en la comunidad de la mentira a través de la propaganda, aun cuando los contenidos de esta sean justos. Para la propaganda, incluso la verdad se convierte en un simple medio más para conquistar adherentes; la propaganda altera la verdad en el acto mismo de formularla. Por ello, la verdadera resistencia ignora la propaganda. La propaganda es antihumana. Da por descontado que el principio según el cual la política debe nacer de una comprensión común no es más que una forma verbal.

En una sociedad que fija prudentemente límites a la superabundancia que la amenaza, todo lo que nos es recomendado por otros merece desconfianza.”¹⁰⁷

La publicidad es la invitación al sueño que necesita los pobladores para alimentarse y sentir que es necesario para vivir en la modernidad. Su intención última es que los ciudadanos creen en él y que a partir de esta creencia onírica no se pueda vivir sin el sueño, el sueño de la mercancía, que sólo despierta a través de la publicidad misma, es el sueño que se concretiza, es el sueño que se hace realidad. En este caso la ciudad de Pereira se muestra desde su publicidad como una ciudad que se vende, se alquila gracias a las políticas de mercadeo turístico y promoción de la ciudad; así expresado en el plan de desarrollo de 1995 bajo la alcaldía de Juan Manuel Arango Vélez¹⁰⁸

“La ciudad es una mercancía que se ofrece a la mirada. Las calles céntricas de la ciudad, sus centros comerciales, reúnen, sus avisos publicitarios se ofrecen a la mirada. No son los transeúntes quienes les llaman, sino las fantasmagorías de una imagen, un simulacro de cuerpo, de un fragmento de objeto lo que causa el sobresalto en quien camina o recorre la ciudad. Los monitores de la televisión desprenden un aluvión de imágenes que la mirada recoge en un instante.”¹⁰⁹

La publicidad entonces, es la fuerza atrapante, enceguecida, es el rostro abierto, positivo y amable que se muestra para que los pobladores no sólo creen sino que acepte éste nuevo ímpetu de manera voluntaria, animada y convencida de éste nuevo relato que se le *vende*. El progreso, entonces, para el caso pereirano, se vende para seducir y convencer de que se es necesario para salir *adelante*, para apostarle a un

¹⁰⁷ Horkheimer M. Adorno W Theodor. Dialéctica del iluminismo. Editorial Sudamericana. México. 1969. P. 299.

¹⁰⁸ Planificación municipal. Centro de documentación. Op. Cit. P. 18

¹⁰⁹ Verón. Alberto. *Walter Benjamin: pensador de la ciudad. Usos y recepciones en América Latina*. Postergraph. Pereira. 2005. P.140.

futuro cierto. Desde aquí se puede percibir como la ciudad también se muestra (a través de su publicidad estatal para este caso) para venderse. De allí entonces, la importancia de la publicidad para generar seducción frente a lo que se muestra y se vende; porque el Viaducto, visto así, se proyecta como una mercancía que se muestra y se vende para la ciudad y para otras ciudades que sirven como engranaje del movimiento comercial; de allí que se piense que la ciudad muestre sus intenciones pragmáticas, de compra y venta.

La publicidad refuerza la idea de turismo y del desarrollo contemplado en los planes de desarrollo de más de dos décadas. Es una intención en este caso estatal. Esta publicidad la he Clasificado de la siguiente manera:

8.1 El viaducto como el crisol de orgullo, progreso, desarrollo y obra titánica

-“**Felicitaciones** ‘Queremos unirnos hoy al orgullo de toda la comunidad de Risaralda por la histórica oportunidad de tener la monumental obra del Viaducto ‘Pereira- Dosquebradas’, signo de progreso que le abre al departamento auspiciosos horizontes de crecimiento y proyección económica’ CREDISOCIAL CAJA FINANCIERA COOPERATIVA.

-“**EMPRESA DE ASEO DE PEREIRA**

EL PATRULLERO DEL ASEO

La basura está mandada a recoger. Se necesitaron 18 años Para que la Perla del Otún Tuviera el primer puente Atirantado de Colombia Hoy nos sentimos orgullosos de nuestro empuje paisa entregando a la comunidad y al mundo el ‘Viaducto Cesar Gaviria Trujillo’, el puente que nos unirá con el nuevo siglo.”

8.2 El viaducto como expresión futurista

-**La Alcaldía Municipal de Dosquebradas-Risaralda.** “Dosquebradas, ciudad que se coloca a las puertas del Siglo XXI con la inauguración de la más importante obra construida en la región. *Viaducto César Gaviria Trujillo*. Nos sentimos orgullosos de presentar a Colombia esta maravillosa obra. **Felicitaciones a sus gestores.**

-EL OCCIDENTE COLOMBIANO LA REGION DEL FUTURO. CORPES DE OCCIDENTE.

8.3 El viaducto y el reforzamiento de sus prohombres

“EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE PEREIRA S.A. E.S.P. En nombre de la Empresa su Gerente General José Fernando Giraldo Ríos, agradece al señor presidente de la república doctor Ernesto Samper Pizano, al ex presidente César Gaviria Trujillo y al Director del Instituto Nacional de Vías doctor Guillermo Gaviria Correa LA ENTREGA DEL VIADUCTO PEREIRA DOSQUEBRADAS ¡POR LA CALIDAD DE VIDA!”

8.4 El viaducto como expresión de orgullo pereirano

-AGENCIA DE MADERAS GRISALES. “Hoy más que nunca nos sentimos orgullosos de ser pereiranos. El viaducto es un sueño hecho realidad”

-El viaducto, una buena razón para visitar a Pereira. BANCAFÉ.

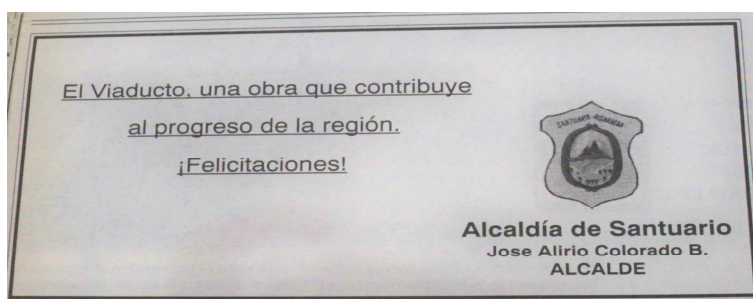
-“Claro que sí, todos estamos orgullosos de nuestro viaducto. Centro de Diagnóstico Automotor de Risaralda.

-En la publicidad BANCAFÉ: “Con orgullo inauguramos el Viaducto Cesar Gaviria Trujillo Magna obra de los risaraldenses”.

-“Hotel termales Santa Rosa de Cabal. Orgullo para Pereira y sus alrededores la majestuosa obra del Viaducto Pereira Dosquebradas Felicitaciones.

-Ferretería TAMA: “presente siempre en las grandes obras y en la realización del viaducto César Gaviria Trujillo para orgullo de nuestra región.”

8.5 El viaducto como expresión de desarrollo y progreso pereirano



-Seguridad Esparta Ltda. “Una obra pensando en el desarrollo y progreso del Eje Cafetero y el país. Felicitaciones Risaralda.

-PUBLICIDAD: INSTITUTO MUNICIPAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE PEREIRA: “VIADUCTO CESAR GAVIRIA TRUJILLO. *¡Una vía hacia el desarrollo de la ciudad!*”

-“El Viaducto Pereira-Dosquebradas es un... *¡SEÑOR COMUNICADOR! Pereira una señora ciudad que nos comunica Hidalguía, Paz y Progreso. Mensaje que generamos desde la CHEC MANIZALES para todos. ¡FELICITACIONES! CHEC. Nueva Generación. Nueva Energía.*”

“Estamos presentes en el desarrollo y progreso del occidente colombiano. Felicitaciones Risaralda por su Viaducto Pereira- Dosquebradas. Comité Departamental de Cafeteros.”

-Federación Nacional de Cafeteros de Colombia. “Presentes en la inauguración del viaducto ‘César Gaviria Trujillo’ augurando que esta magnífica obra genere progreso para nuestra región. Felicitaciones a sus gestores y realizadores.”

-DIAN: Felicita y festeja con todos los pereiranos el ímpetu de progreso con esta imponente obra.

-Restaurante el Vitral: “unidos en la celebración por inauguración del viaducto César Gaviria Trujillo símbolo de progreso para nuestra región.”

- "OBRAS COMO ESTA, DEMUESTRAN EL PROGRESO Y LA PUJANZA DE UNA REGION. FELICITACIONES EJE CAFETERO. TERMINAL DE TRASPORTES DE PEREIRA S.A"

- "Galletas LaRosa. Viaducto Pereira- Dosquebradas, una obra hecha con calidad para el progreso del pueblo risaraldense ¡Felicitaciones!

- FONDO ROTATORIO DE VALORIZACIÓN DOSQUEBRADAS. "EL Viaducto, la obra que más valoriza nuestro Municipio ¡Felicitaciones!

_"Porque creemos en el progreso de la región apoyamos sus obras, hacemos empresa y generamos desarrollo".

AUSTIN REED Y St'iago

-CARTONES Y PAPELES DEL RISARALDA LTDA.

TEJAS CAMPESINAS

PAPELES SUAVES IRIS.OLA.

"Nos vinculamos orgullosos a la inauguración del Viaducto 'César Gaviria Trujillo', exaltando a sus gestores por esta obra de desarrollo para la región."

_ "La ejecución del VIADUCTO PEREIRA-DOSQUEBRADAS constituye un aporte de gran significación para el progreso del país y un punto de referencia para mejorar la calidad de la comunidad." Integral Ingenieros Consultores.

8.6 El viaducto como expresión de símbolo

"El Viaducto, otro símbolo de la pujanza de esta región ¡Felicitaciones! OLÍMPICA.

"El viaducto se convierte en símbolo de progreso y ejemplo digno de imitar para los proyectos venideros. ¡Felicitaciones en su inauguración! Concejo Municipal de Dosquebradas"

8.7 El viaducto reconocimiento de las víctimas

- "Felicitaciones a quienes con su trabajo, su esfuerzo y hasta con su vida, hicieron realidad este sueño" CONTRALORÍA MUNICIPAL DE DOSQUEBRADAS.

8.8 El viaducto como obra titánica

- "Cuellar y Velasquez Ltda. (Palmira Valle) Estamos presentes en la inauguración de esta gigantesca obra como si fuéramos pereiranos. Felicitaciones Eje Cafetero.

-"La imponente de esta obra se ve reflejada en el orgullo de cada uno de los pereiranos que contribuyeron a su construcción. Felicitaciones Risaralda. CONCEJO MUNICIPAL DE PEREIRA"

- "EL VIADUCTO UNA GRAN OBRA DE INGENIERÍA. FELICITACIONES RISARALDA. UNIVERSIDAD CATOLICA DE MANIZALES 'Nuestro presente construye el futuro'

- Sin Palabras... Ante la majestuosidad e imponente del viaducto, las palabras sobran. AREA METROPOLITANA DEL CENTRO OCCIDENTE.

- "EL VIADUCTO UNA GRAN OBRA DE INGENIERÍA. FELICITACIONES RISARALDA. UNIVERSIDAD CATOLICA DE MANIZALES 'Nuestro presente construye el futuro'

-“Universidad Libre Seccional Pereira. Saludamos a propios y extraños y felicitamos a los gestores de esta magnífica obra”

-En la publicidad BANCAFÉ: “Con orgullo inauguramos el Viaducto Cesar Gaviria Trujillo Magna obra de los risaraldenses”.

Felicitaciones a toda la región por la inauguración de tan magna obra.”

-“Hotel termales Santa Rosa de Cabal. Orgullo para Pereira y sus alrededores la majestuosa obra del Viaducto Pereira Dosquebradas Felicitaciones.

_ Nos unimos a la ciudadanía de Pereira y Dosquebradas, al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS y al ÁREA METROPOLITANA CENTRO-OCCIDENTE, en la celebración por la culminación de tan importante proyecto.

8.9 El viaducto expresión de ciudad-región

-“A Pereira y Dosquebradas quienes con grandeza han forjado una gran ciudad región. Felicitaciones por esta magna obra. BANCO CAJA SOCIAL.

-“*Felicitaciones Risaralda por el aporte al engrandecimiento de la región.*” LICEO FRANCÉS DE PEREIRA.

-Felicitaciones a toda la región por la inauguración de tan magna obra.”

17. CONCLUSIONES

Después de leer y realizar un proceso hermenéutico desde la prensa local y sus marcas discursivas en pleno “boom” de la construcción del viaducto “César Gaviria Trujillo” se devela intrínsecamente los valores heredados de la colonización antioqueña como lo han sido el empuje, la pujanza, el orgullo entre otros, que conllevan al gran sueño moderno: *el progreso*. Sin embargo, y aunque mencionados valores recurrentemente aparecen nombrados en la prensa local, no existe un artículo dentro del cuerpo informativo que reflexione de manera seria sobre esta mencionada categoría. Si bien es cierto, la prensa habla por lo que escribe, por lo que nombra, también habla por sus silencios, sus ausencias, lo cual demuestra:

El *progreso* o *desarrollo* se asume tácitamente sin explicación consecuente que sustente su contenido o filosofía. Esta consideración refuerza el hecho de que el progreso se asuma de manera natural y necesaria. Las marcas discursivas en el cuerpo de la prensa local así lo demuestran: “Pereira: ciudad-síntesis del progreso”, “Más de una década gestando un sueño” “El viaducto: un sueño hecho concreto” “El empuje local, un gran aliado del viaducto”, son sólo unos breves ejemplos para enunciar el valor imperativo que adquiere la idea del progreso desde la topografía pereirana. Ahora bien, estos breves ejemplos descansan en dos breves ideas que a continuación subrayaré: *el espectro de la colonización antioqueña* y *el sueño del Viaducto despierta otros sueños*.

El espectro de la colonización antioqueña

“Nuestra región risaraldense poblada por hombres visionarios y pujantes, en su mayoría de Antioquia, nunca se imaginaron que aquel inicial caserío sería una de las más importantes del país.

134 años después, no sólo conservamos la pujanza, sino que nuestra herencia visionaria nos permitió soñar con la construcción arquitectónica más importante del país en su género.”¹¹⁰

El espectro de la colonización y herencia antioqueña sustenta en primera instancia la idea del progreso, reflejando en éste caso la historia del vencedor, y que desde las marcas discursivas se quiere emular y por lo cual resulta ser motivo de orgullo. Esta

¹¹⁰ Redacción general. El viaducto: el orgullo cafetero. (16 al 23 de Noviembre., 1997) P. 2C.

exaltación a la cultura antioqueña refleja las estrategias discursivas tratadas durante mucho tiempo en los libros de historia, educación y prensa en donde se encuentra resignificada la colonización antioqueña, con sus prohombres y hazañas que dan cuenta de una legitimidad discursiva que se desarrolla y se mantiene. La colonización antioqueña y su exaltación a ella resulta ser el eco que conserva un lenguaje producido por las élites y reproducidos a través de sus instituciones hasta la actualidad. Palabras como *raza, emprendedora, empuje, pujanza, estirpe, prohombre, hombre visionario, herencia*, no sólo resultan ser un espectro que sobrevive de ese pasado colonizador sino que también construye un nuevo vocabulario que connota progreso desde el paisaje urbano pereirano, en donde la figura del ex mandatario César Gaviria Trujillo encarnará estos valores convertidos en principios categóricos para progresar.

El sueño del Viaducto despierta otros sueños

El sueño como lo he señalado, antecede al progreso. Así lo demuestran las marcas discursivas usadas en la prensa local: “Más de una década gestando un sueño” “El viaducto: un sueño hecho concreto”. El sueño pereirano es el sueño inspirado desde el capitalismo, seducido por los megaproyectos, planes urbanísticos, planes de desarrollo. Un sueño donde la calle y la ciudad se revisten de una nueva escenografía urbana. El sueño capitalista conserva una imagen de cambio, una imagen que intenta resplandecer siempre, una imagen donde la transformación es sinónimo constante de destrucción-construcción. A ello, por ejemplo responde el proyecto vial: *el viaducto* y con él los planes de desarrollo departamentales que lo contienen. Estos planes datan desde antes de empezar la construcción del viaducto; 1992 hasta el año de la culminación de la obra; 1997. El primero titulado “Risaralda una empresa con futuro”, bajo la gobernación de Roberto Gálvez Montealegre (1992-1994) en el que reconoce “el nuevo contexto de apertura” en que se enmarcaba la economía del departamento, al considerar que la dinámica del territorio debía estar articulada al proceso planetario que imponía dicho modelo de apertura (Gobernación de Risaralda,

1992).¹¹¹ Y el segundo titulado “El desarrollo al servicio de la gente” bajo la gobernación de Diego Patiño Amariles (1995-1997) en el que se destacó *el desarrollo de la infraestructura física en el departamento*. Estos planes de desarrollo departamentales lograron fortalecer al sector terciario o de comercio y servicios a través de la puerta que abrió el viaducto para movilizar el comercio. El viaducto se devela desde la prensa local, como el *sueño* ineludible que traerá prosperidad para la región. El viaducto como sueño hecho realidad, desplaza el imaginario de ciudad-aldea por ciudad-región, develando como éste megaproyecto resulta ser un caso ejemplar para la ciudad, continuando así con el progreso incesante en ella. Este proceso desarrollista que se emprende con la construcción del Viaducto, y éste convertido en símbolo conlleva a verse como ejemplo cargado de orgullo y esperanza para la mayoría de los ciudadanos. Orgullo de poder *progresar* y esperanza de seguir progresando. Pereira va construyendo así lentamente su prototipo de ciudad inspirada por otras. Quizás su mayor paradigma sea Medellín.

Sin embargo el anhelo de ser una gran ciudad no es un deseo solo de resplandecer regionalmente sino que, su sueño traspasa desde las fronteras de lo nacional para inscribirse en las dinámicas internacionales. Lo que refleja que este proceso de desarrollo no sólo se vea natural sino que se acepte como una premisa necesaria para el cambio. Ahora bien, después del Viaducto vendrá el “boom” de los centros comerciales, que será en palabras de FENALCO el gran sueño por convertir a Pereira en un “Gran Centro Comercial”, *“Tenemos un sueño: Pereira, Gran Centro Comercial, con un ambiente de confort, con accesibilidad, con parqueaderos, con transporte interno, con renovadas técnicas de mercadeo relacional y fidelización. Tenemos un sueño: El Eje Cafetero, con Manizales, Armenia y Cartago integradas en un sistema de transporte, con oferta de bienes y servicios, con logística de distribución atendiendo la Megaglomeración Bogotá –Medellín – Cali y a manera de almacén ancla, Pereira, Gran Centro Comercial.”*¹¹² Este es el nuevo sueño provocado por el sueño hecho realidad del

¹¹¹ Gaviria Ríos Mario Alberto. Risaralda, evolución y perspectivas de desarrollo. <<http://www.almamater.edu.co/sitio/Archivos/Documentos/Documentos/00000133.pdf>>[En línea] [citado en 2 de octubre de 2010]

¹¹² FENALCO. La fuerza que une. El Comercio de Pereira, el sector con mayor encadenamiento en

Viaducto, un sueño que se devela como una ciudad que se muestra, que se vende, inscrita a las lógicas del mercado. Revelando como el lenguaje, en este caso tiene una función económica: favorece el *commercium* cosmopolita.

"Pereira: ciudad-síntesis del progreso",

El progreso al ser una filosofía positiva de la historia, entendida adornianamente como la conciencia de la época moderna, logra atravesar e invadir todas las mentes humanas, convirtiéndose desde el uso en una idea práctica, una idea del pensar habitual más que una teoría antropológica, filosófica e histórica. Desde la prensa local se hace presente éste espíritu de la nueva época materializado en la construcción del Viaducto, desplegando toda la atención informática en primera plana de la obra misma, desplazando con ello la figura de los obreros a un segundo plano. El hecho que haya elaborado en la edición especial y en las fechas correspondientes a sus accidentes (en algunas ocasiones) un espacio para los seis obreros que murieron en ella sugiere dos posibilidades: la primera, para desmentir cifras alucinantes de obreros muertos diariamente fruto de la "imagería popular"¹¹³ y la segunda que devela la intención de dismantelar ésta "imagería popular" instaurando entonces el propósito claro de *oficializar la historia*, una historia que se escribe a diario, entre letras, signos, párrafos, imágenes, una historia que se muestra producto de una *ideología* dominante elaborada desde el sector terciario, en el que impera el espíritu de la nueva época, la época del *progreso*.

Bajo estas consideraciones, la ideología tiene como función reproducir sistemas de dominación que suelen ser sutilmente reveladoras desde los procesos de *significación* que remite a su construcción discursiva para poder constituirse socialmente; es decir, desde los sistemas de creencias y de representación, características distintivas de la

la competitividad local. Dimensiones – Visiones – Retos. <[http://www.amco.gov.co/Gaceta/Anexp_No. 8 - El comercio de Pereira, Dimensiones, Visiones y Retos.pdf](http://www.amco.gov.co/Gaceta/Anexp_No.8_-_El_comercio_de_Pereira_Dimensiones_Visiones_y_Retos.pdf)> [En línea] [citado en 2 de octubre de 2010].

¹¹³ Con ello hago referencia al lenguaje "exagerado" usado por algunos pereiranos, evidenciándose en las siguientes expresiones: "del Viaducto cae diariamente un obrero", "en la columna principal del Viaducto quedó enterrado y tapado con cemento un obrero" o "ya van como cien obreros muertos" son algunos ejemplos de lo que la prensa local llamó la "imagería popular", ante lo cual se escribe desde ella misma para desmentirla y confirmar el número "exacto" de los obreros muertos en la construcción, para oficializar de esta manera no sólo datos técnicos, cifras, nombres sino *oficializar la historia* local.

cultura. La ideología pretende mantener unas determinadas dominaciones incluyendo por ende desigualdades y para ello se vale de la elaboración del discurso; esto es, de estrategias de construcción simbólica que a su vez resultan funcionales para los modos de operar típicos de las ideologías, para sus exigencias estratégicas centrales. Para defender la ideología, entendida como la situación de dominación/desigualdad, es necesario presentarla como *legítima* (modo o la forma de operar), es decir describir esa realidad como racional y universal, como formando un todo perteneciente al universo narrativo del gran relato histórico (estrategias de construcción simbólica).

Así vista, la ideología se propaga entre personas, grupos e instituciones que al estar interesados en mantener situaciones de dominación o de poder son emisores de discursos ideológicos que pretenden legitimarlas. Los canales por los que se produce la transmisión de esos discursos son diversos, uno de los principales es el de los medios de comunicación, y que el caso de éste paisaje investigativo, se presenta desde el discurso de la prensa local pereirana, tratando de legitimar el gran relato histórico positivista del *progreso* siendo cómplice de éste y complaciente con el statu-quo.

La intención de *oficializar la historia* a través de la prensa local pone en evidencia, aunque ella haya hecho esfuerzos considerables para ocultarla, la intrascendentalidad que la muerte genera en el proceso modernizador para la ciudad. Esta intrascendentalidad demuestra lo contradictorio de las fuerzas desarrollistas; en donde se supone que el espíritu de *desarrollo* se levanta bajo el principio de pensar por el “bienestar de la humanidad”, pero en estas acciones trágicas que algunos ingenieros de obra llamarían “gajes del oficio”, se devela el otro rostro; un rostro oculto que habla y contradice el principio benévolo desarrollista. Los obreros muertos expresan el costo real del bienestar que procura el capitalismo. El bienestar de unos pocos se traduce en dolor de espalda para otros. Los obreros muertos como víctimas del viaducto y por ende del *progreso*, son costos humanos, dolorosos por lo general que pretenden interpelar el continuo de la historia, una historia que pretende seguir construyéndose como lo dice Adorno en *identidades negadas*, o identidades que no fueron, desechadas y lanzadas al vacío. Identidades que en este proceso investigativo pretendió mostrarse, hacerse visible y confrontar la historia oficial plagada de

sufrimientos humanos. Una historia oficial que somete a los lectores al dominio de la técnica. Una dominación que no es violenta, sino armada con una estrategia mítica que consiste en asumir el fracaso de otros, en este caso, los obreros víctimas. Destino infeliz de las víctimas que legitima la felicidad de una ciudad que progresa, borrando con ello todo sufrimiento del obrero como víctima potencial del progreso técnico pereirano.

“ No puede haber progreso alguno... mientras no se incremente la felicidad y plenitud de las mismas almas que antes padecieron bajo un estado carente de plenitud”¹¹⁴

Desde el análisis del discurso y sus marcas discursivas en la prensa local podríamos sintetizar en ellas una oda al progreso, al desarrollo, a la modernidad. Oda que demuestra la urgencia por asentar y afirmar el mito del progreso. El análisis del discurso devela una clase social, en este caso la del sector terciario o comercial y de servicios interesada en legitimar a través de su lenguaje, su posición, su ideología y su sueño.¹¹⁵ El lenguaje cumple una finalidad, con él se logra la legitimación de su ideología positiva. Una ideología que se muestra indiferente frente al evento trascendental de las muertes de los obreros aparentemente esporádicas ocurridas en el Viaducto mismo. Esto demuestra la intención de no crear conmoción y estupor en los pereiranos con referencia a los accidentes y víctimas que éste arroja a su paso.

La prensa local configura una idea de progreso pensada y aplicada desde un quehacer práctico, destinada a satisfacer las necesidades económicas demandantes desde esta topografía. La prensa local exalta desde su lenguaje la obra del viaducto cumbre de desarrollo y progreso. Logra así que su forma de representación de la realidad entre en consonancia con la visión de las élites.

¹¹⁴ Benjamin Walter. Libro de los pasajes. Op cit. [N 13, 3]. P. 256.

¹¹⁵ Pierrette Malczynski M. Sociocríticas prácticas textuales: cultura de fronteras.

<http://books.google.com.co/books?id=ci8TsVyl9cQC&pg=PA45&lpg=PA45&dq=lucien+Goldman+sobre+sociocr%C3%ADtica&source=bl&ots=medS0kcsQ3&sig=27bVotodi6whl4hky70bkkvMEkA&hl=es&ei=h8neTOH0ElbGIQe8p5HkAw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=2&ved=0CCQQ6AEwAQ#v=onepage&q&f=false> [En línea] [citado en 5 de octubre de 2010]

La clase comercial tiene el poder para situarse como la representación natural del hecho narrado. Razón por la cual luego, es difícil erradicar dichas representaciones de naturalidad ante las muertes y la injusticia, perdiéndose prontamente la capacidad reflexiva y crítica.

La necesidad de recordar la tragedia del viaducto tiene su razón en educar a una sociedad pereirana conformista con la ideología actual, proclive a olvidar los sacrificios convertidos en sufrimiento humano. Sufrimiento que delata la infelicidad de éstas almas y la incapacidad de pensar el progreso de manera más incluyente y ética para la ciudad que prospera por el sendero comercial. Este progreso pues, debe ser mirado con ojos críticos, debe incluir desde esta mirada *otros* sueños de la gente común que también sueña con el derecho a la ciudad, a una ciudad más humana.

BIBLIOGRAFÍA

ACERCA DE LA CEPAL.

<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getprod.asp?xml=/noticias/paginas/4/13954/P13954.xml&xsl=/tpl/p18fst.xsl&base=/tpl/top-bottom_acerca.xsl#evolucion> [En línea] [citado en 23 de octubre de 2010]

ADORNO TH. W. Mínima Moralia. Reflexiones desde la vida dañada. Madrid. Akal. 2006. 275 p.

AREA METROPOLITANA. Estudios y diseños iniciales M.O.P.T. Viaducto Pereira D. bradas. Pereira. Estudios del viaducto intermunicipal limítrofe entre los municipios de Pereira y Dosquebradas en el departamento de Risaralda. Informe final. Volumen 2: Urbanismo. Tomo 2. PEUT 130. Pereira. 1985. 255 p.

BAUMAN ZIGMUNT. Modernidad líquida. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica 2001. 117 p.

BEDOYA OLGA LUCÍA. CASTIBLANCO AMANDA Y ET AL. Imaginario femenino y ciudad. Pereira y su evocación de mujer. Santa Fe de Bogotá. TM editores. 1999. 123 p

BENJAMIN WALTER. *Libros de los Pasajes.* Madrid. Akal. 2005. 1102 p.

----- Para una crítica de la violencia y otros ensayos. Taurus Humanidades. Madrid. 1991. 164 p.

BUCK-MORSS SUSAN. Dialéctica de la mirada. Walter Benjamin y el proyecto de los pasajes. Madrid. Ed. La balsa de la medusa. 2001. 418 p.

CALLE GUERRA MARGARITA. LONDOÑO VILLADA MÓNICA. Dominios de arte en el escenario urbano. En: Revista Ciencias Humanas. N° 23. Pp.

CÁMARA DE COMERCIO DE PEREIRA. Indicadores Económicos. 1988. Plan de Desarrollo Metropolitano. Pereira-Dosquebradas. Desarrollo Económico. Doc. N° 3. Departamento Administrativo de Planeación Metropolitana. Noviembre de 1989. 78 p

CASTELL. MANUEL. La cuestión urbana. El fenómeno urbano. Bogotá. Siglo veintiuno. 1980. 517 p.

DELCAMPO G DORIS. Tragedia en el viaducto. En: El Diario del Otún. Pereira. 3 de mayo de 1996.

EL SÍMBOLO: Aceptación, Diferencias conceptuales, y Definición operativa-monografías.com. <<http://www.monografias.com/trabajos52/el-simbolo/el-simbolo2.shtm>> [En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

ESCOBAR B. CARLOS. Café, capitalismo y Región. En: Revista. Estudios Históricos Regionales. N° 1. (Dic., 1996). Pereira. Universidad Tecnológica de Pereira. Pp.81-98.

FENALCO. La fuerza que une. El Comercio de Pereira, el sector con mayor encadenamiento en la competitividad local. Dimensiones – Visiones – Retos. <<http://www.amco.gov.co/Gaceta/Anexp No. 8 - El comercio de Pereira, Dimensiones, Visiones y Retos.pdf>> [En línea] [citado en 2 de octubre de 2010]

FERNEY TAFUR C. Eje 10, marcado por la muerte. En: La Tarde. Pereira. 21 de diciembre de 1996.

GAVIRIA RÍOS MARIO ALBERTO. Risaralda, evolución y perspectivas de desarrollo. <<http://www.almamater.edu.co/sitio/Archivos/Documentos/Documentos/00000133.pdf>> [En línea] [citado en 2 de octubre de 2010]

GIL MONTOYA. RIGOBERTO. Pereira visión caleidoscópica. Pereira. Publiprint Pereira. 2002. 176 p.

----- Los suicidas del fin del mundo. <<http://www.latarde.com/blogs/perrosdepaja/?p=136>> [En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

GIRÓN GAVIRIA SILVIO. El comentario no breve pero si histórico. El visionario del viaducto. En: La Tarde. Pereira. 19 de Noviembre de 1997.

OSORIO LUIS ENRIQUE. Pereira: Ciudad- síntesis del progreso. En: El Tiempo. 27 de Enero al 3 de Enero de 1963

GRADILLA GALLEGOS JOSÉ A. Significación del concepto de Desarrollo. En:

<<http://ressources.ciheam.org/om/pdf/r08/CI010391.pdf>> [En línea] [citado en 5 de agosto de 2009]

HORKHEIMER MAX. W. ADORNO THEODOR. Dialéctica del iluminismo. México. Editorial Sudamericana. 1997. 302 p.

JARAMILLO VELÁSQUEZ WILMAR. Dialectos como en la torre de Babel. En: El Diario del Otún. Pereira. 19 de Noviembre de 1997.

JUNG CARL. El hombre y sus símbolos. Acercamiento al inconsciente. En: <<http://phisikolibro.blogspot.com>> [En línea] [citado en 5 de junio de 2009]

KOVADLOFF SANTIAGO. El enigma del sufrimiento. En: *La ética ante las víctimas*. Mardones José M. Barcelona. Anthropos. 2003. Pp. 27-49.

MARDONES. J. M. Filosofía de las ciencias sociales y humanas. Barcelona. Anthropos. 1991. 415 p.

MÁRQUEZ GARCÍA GABRIEL. Cien años de Soledad. Oveja Negra. Bogotá. 1984. P. 325

MATE REYES MANUEL. Medianoche en la historia. Comentarios a las tesis de Walter Benjamin "sobre el concepto de historia". Barcelona. Trota. 2006. 338 p.

MEJÍA GUERRERO DAYAN. FORMAS SIMBÓLICAS: LA RELACIÓN ENTRE PUBLICIDAD Y CULTURA. En: <http://www.espm.br/ConhecaAESPM/Mestrado/Documents/COLOQUIO%20BXM/S4/dayan_mejia.pdf> [En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

MOLANO FRANKLYN. Pereira en la era moderna. En: La Tarde. 19 de Noviembre de 1997.

MOLINA CORRALES ALONSO. Desde las Termópilas. Periodismo para la memoria. Pereira. Fondo Editorial de Risaralda. 2009. 250 P.

OSORIO LUIS ENRIQUE. Pereira: Ciudad- síntesis del progreso. En: El Tiempo. Bogotá. 28 de enero de 1963.

PIERRETTE MALCUZYNSKI M. Sociocríticas prácticas textuales: cultura de fronteras. <<http://books.google.com.co/books?id=ci8TsVyl9cQC&pg=PA45&lpg=PA45&dq=lucien+Goldman+sobre+sociocr%C3%ADtica&source=bl&ots=medS0kcsQ3&sig=27bVot>>

odi6whI4hky70bkkvMEkA&hl=es&ei=h8neTOH0ElbGlQe8p5HkAw&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=2&ved=0CCQQ6AEwAQ#v=onepage&q&f=false [En línea]
[citado en 5 de octubre de 2010]

REDACCIÓN GENERAL. Con decreto de excepción queda confirmado como César Gaviria Trujillo. El viaducto, trascendental. En: La Tarde. Pereira. 20 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. El viaducto: ¡el orgullo cafetero! En: La Tarde. Pereira. 19 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. El viaducto obra que engrandece a los risaraldenses. En: El Diario del Otún. Pereira. 20 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. “El ex presidente recibió tres menciones de honor. Gaviria recibió honores en su tierra.” En: La Tarde. Pereira. 20 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. El empuje local, un gran aliado del Viaducto. En: El Diario del Otún. Pereira. 19 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. El rojo, un color perfecto para una obra de arte. En: El Diario del Otún. Pereira. 19 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. En una placa los inmortalizados del viaducto. En: El Diario de Otún. Pereira. 19 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. Necesitamos viaductos espirituales. En: El Diario del Otún. Pereira. 19 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. Otra víctima cobró el viaducto. En: El Diario del Otún. Pereira. 21 de diciembre de 1996.

REDACCIÓN GENERAL. Samper se acordó de los muertos. En: El Diario del Otún. Pereira. 20 de Noviembre de 1997.

REDACCIÓN GENERAL. “Un sueño hecho concreto.” En: El Diario del Otún. Pereira. 19 de Noviembre de 1997

REDACCIÓN GENERAL. Una veeduría al viaducto Pereira-Dosquebradas. Un modelo para imitar. En: Pereira. 19 de Noviembre de 1997.

PLANIFICACIÓN MUNICIPAL. Plan de Desarrollo Municipal 1995. Centro de documentación. N° PD. 74-105. Pereira. 1995. 47 p.

RESTREPO JARAMILLO MARÍA ISABEL.
En:<<http://www.asihablamos.com/word/palabra/Paisa.php>> [En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

SCHMITT CARL. Catolicismo y Forma Política, Tecnos. Madrid. 2000. 49 p.

TAFALLA MARTA. Theodor W. Adorno. Una filosofía de la memoria. Barcelona. Herder. 2003. 302 p.

TIRADO MEJÍA ÁLVARO. Introducción a la historia económica de Colombia. Medellín. La Carreta. 1976. 310 p.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA. Ciudad Región. Eje cafetero. Hacia un desarrollo urbano sostenible. En:
<http://www.almamater.edu.co/Publicaciones/Ciudad_Region_Eje_Cafetero_Hacia_un_Development_Urbano_Sostenible.pdf> [En línea] [citado en 4 de agosto de 2010]

VATTIMO GIANNI. Hermenéutica y racionalidad. Grupo Editorial Norma. Santafé de Bogotá. 1994. 436 P.

VERÓN. ALBERTO. Walter Benjamin: pensador de la ciudad. Usos y recepciones en América Latina. Pereira. Postergraph. 2005. P.177.

VILLA JESÚS ALEJANDRO. La hermenéutica y el estudio cualitativo de la política. Crítica. Cl. En:
<http://www.critica.cl/html/ciencias_sociales/villa_giraldo_03.htm>[En línea] [citado en 3 de octubre de 2010]

ZAMORA JOSÉ A. MODERNIDAD, SECULARIZACIÓN, APOCALÍPTICA. En: Crítica Revista de Filosofía. N° 38. (Octubre., 2008). Pp. 117-131.

Zapata Martínez Patricia Elena. Solicitud información sobre obreros muertos. [Correo electrónico]. Mensaje enviado a Marión Yurani BENAVIDES. 4 de noviembre de 2010. [Citado el 6 de noviembre de 2010]. Comunicación personal.

ANEXOS

FICHA DE SEGUIMIENTO

DISCURSIVO

PUBLICACIÓN: LA TARDE	FECHA: JUEVES 20 DE NOVIEMBRE/1997. 2ª
RESUMEN	PALABRAS CLAVES
<p>“El ex presidente recibió tres menciones de honor. Gaviria recibió honores en su tierra”. Editorial</p> <p>En este artículo se reivindica la figura trascendental de C.G.T; en él se le muestra como el símbolo de progreso y modernidad para la región risaldense. Algunas de sus afirmaciones importantes:</p> <p>“Dijo que el viaducto se constituye en el símbolo del progreso de esta región y debe servir para la integración del occidente colombiano”</p> <p>Frente a su política de apertura económica :</p> <p>“Hemos dejado atrás querellas y animosidades y avanzamos en integrar nuestros mercados desde Alaska hasta la Patagonia”</p> <p>“Dijo además que asimiló algunas de las características de la colonización paisa, de templanza, de trato y serenidad, las adversidades, pero también adquirió una visión optimista de nuestras posibilidades como nación”</p> <p>“Dijo estar seguro de la integración de los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío, y también del Occidente colombiano con esta obra que será símbolo del progreso.”</p> <p>Patiño Amariles afirmó:</p> <p>“...el ex presidente Cesar Gaviria Trujillo había introducido cambios al país, conduciéndolo por el camino de la modernidad y que las reformas en su mandato generaron tal confianza, que la democracia cambió su dimensión y mejoró en gran manera.”</p>	<p>- Símbolo de Progreso y Modernidad</p> <p>-Colonización paisa.</p>
<p>OBSERVACIONES:</p> <p>-Se demuestra en este artículo como C. G. T es el símbolo del progreso, modernidad y la pujanza paisa, demostrando entonces porque es un <i>pro-hombre</i>.</p> <p>-La colonización paisa aparece reiterativamente relacionada con la construcción del viaducto. Esto puede servir para realizar una nueva lectura para el caso pereirano.</p> <p>-En “Reacciones”. Todos los 4 funcionarios públicos están de acuerdo con que el ex presidente se merece este homenaje. (Concejal electo de Pereira, candidato al senado y presidente de la Asamblea.</p>	

PUBLICACIÓN: LA TARDE	FECHA: JUEVES 20 DE NOVIEMBRE/1997. Editorial 4ª
RESUMEN	PALABRAS CLAVES
<p>En esta sección se encuentra varios artículos que recepcionan el hito de la siguiente manera.</p> <p>En <i>Horario</i>. Por: Rodrigo Rivera Correa. En el que afirma que el pueblo pereirano siente inmensa gratitud frente su ex presidente; pero que igualmente existe gente envidiosa o adversarios políticos que enmarcaron que “hay disposiciones legales que prohíben exaltar de este modo a personas que aún viven.” Sin embargo el autor señala que el pueblo debe conservar su nobleza ante sus servidores y cita a un poeta (no aclarando su nombre) que enseña a dar las gracias, a amar a las personas en vida.</p> <p>“Si en verdad quieres a tus hermanos, ayúdalos hoy, EN VIDA HERMANO, EN VIDA...”</p> <p>Y afirma que el viaducto debe permanecer bello no con indeseables o sucursal de las galerías.</p> <p>Y En <i>Inauguración del viaducto</i>. Por: Alberto Mesa Abadía. En que expresa sentir orgullo por el ex presidente C.G.T agradeciéndole su entrega por sacar adelante este megaproyecto. El cual servirá “para que vengan muchas personas a visitarnos y a quedarse, al menos espiritualmente con nosotros, para que se cumpla la sentencia del padre Cañarte y se dé oportunidad de mostrarnos como establece la tradición de la ciudad y la idiosincrasia de los habitantes de esta tierra maravillosa”</p> <p>“La presidencia del doctor César Gaviria Trujillo fue definitiva para mover este anhelo comarcano, que hoy recibimos con singular orgullo y que se constituirá mañana en el puente que nos acerque al siglo XXI.</p>	<p>-Homenaje a César Gaviria Trujillo</p> <p>-Orgullo pereirano</p>
OBSERVACIONES:	
<ul style="list-style-type: none"> - En Los artículos se devela su agradecimiento y orgullo frente al ex mandatario pero también la importancia que adquiere la modernidad en pleno siglo XXI para Pereira, demostrando a otras regiones el peso que empieza adquirir la ciudad frente al desarrollo. - En <i>Al cierre</i>. Especial del Viaducto se agotó. Editorial. En el que la tarde narra cómo ofrecieron el especial de la tarde del 19 de noviembre (entrada de la casa editorial) y como este se agotó rápidamente; este especial lo catalogan en este artículo como: “...Un documento histórico de Pereira.” 	

PUBLICACIÓN: LA TARDE	FECHA: JUEVES 20 DE NOVIEMBRE/1997. Editorial sección B
RESUMEN Inauguración del Viaducto	PALABRAS CLAVES
<p>Exaltan Gestión del ex presidente César Gaviria Trujillo. Viaducto es una excepción. –Editorial-.</p> <p>En este artículo se retoma y enfatiza que el nombre del viaducto será una excepción y sólo se podrá realizar a petición de la comunidad concerniente, en la cual la persona viva haya por ende servido a la nación.</p> <p>Este escrito narra cómo se llevó a cabo el programa de inauguración en el cual afirman que se inició una hora más tarde puesto que la llovizna apareció. Se inició con la ópera de Carmina Burana, posteriormente (7:25 p.m) se entona el Himno Nacional y se prendieron algunas velas en señal de duelo y paz.</p> <p>Después comenzaron los discursos; habló tanto Juan Manuel Arango como Ernesto Samper Pizano y por último se destapó las placas, incrustadas en el eje 10 y 11, en donde se exaltan las figuras de las cuales esta construcción fue un hecho.</p> <p>En el ítem de <i>reacciones</i> todos los que comentan coinciden en que la obra marca un hito en historia de Pereira y Risaralda, además que es motivo de orgullo por permitir acercar a las capitales del eje cafetero (Armenia, Manizales y Pereira).</p>	<p>-Inauguración del viaducto: Evento que partió la historia de Risaralda en dos.</p> <p>-El viaducto marca un hito en la historia.</p> <p>-El nombre “César Gaviria Trujillo” como una excepción.</p>
OBSERVACIONES:	
<p>-A Juan Manuel Arango no le vuelven a recordar su pasado en la cárcel; al parecer esto no era importante. Lo absuelven el miércoles 12 de noviembre; una semana después y de nuevo aparece la amnesia</p> <p>-Se demuestra enfáticamente como el viaducto se ensalza como el ícono de moda y superación para la región.</p>	
PUBLICACIÓN: LA TARDE	FECHA: JUEVES 20 DE NOVIEMBRE/1997. La Tarde. Inauguración 2C

RESUMEN	PALABRAS CLAVES
<p>Hoy entra al servicio el puente atirantado. Símbolo de integración y hermandad. –Editorial-</p> <p>En él se destacan las palabras del Obispo de Pereira, Fabio Suescún Mutis:</p> <p>“Las enormes diferencias económicas, políticas y sociales requieren conciencia y Colombia, necesita muchos viaductos espirituales y afectivos, construidos sobre el fundamento de un sólido cimiento moral y cuya resistencia provenga del poder divino”.</p> <p>“El Viaducto en estas épocas de luchas absurdas, aparece en el panorama de la tierra del café, como símbolo digno de los anhelos de un pueblo que nunca pierde la esperanza, de un tiempo de paz que vendrá gracias a la voluntad y esfuerzo de todos y a la ayuda de Dios, señaló”</p> <p>“En su bendición, Monseñor lanzó una oración en homenaje tanto a quienes con su inteligencia lograron consolidar la obra como a quienes murieron desempeñando su labor.</p> <p>Muchas inteligencias lo han proyectado, muchas manos de obreros valientes lo han construido, es fruto de un propósito de la técnica y del trabajo.”</p> <p>Más adelante bendice...</p> <p>“Damos gracias al Dios del cielo que nos ha dado esta tierra buena poblada por personas de recio empuje y ánimo decidido que no le temen al cambio, que están dispuestas a superar los obstáculos que crean separaciones que saben correr riesgos cuando se trata de tomar el sendero del progreso y del bien común”</p> <p>En: Algo de orgullo: (ítem) “Como ‘el final feliz de la historia un sueño colectivo llamado C.G.T’, calificó el alcalde de Pereira, Juan Manuel Arango Vélez la inauguración del megaproyecto.”</p>	<p>-símbolo de esperanza.</p> <p>-empuje.</p> <p>-No le temen al cambio.</p> <p>-Progreso.</p> <p>-Sueño colectivo.</p>
<p>OBSERVACIONES:</p> <p>-El viaducto da para todo; se juega con el lenguaje metafórico cristiano.</p> <p>- En el ítem de <i>reacciones</i>: el directos de consorcio Andrade Gutiérrez (Lauro Tiradentes) junto con el Integrante grupo de interventores (Dante Luis) y el Director de la interventoría (Vincenzo Gozzi); coinciden que este proyecto tuvo varias dificultades sobre todo en la construcción e instalación de los pilones con una forma de diamante. “Sus 105 metros de altura, no sólo representó un peligro físico para los obreros sino las cargas que tenían que subirse y su equilibrio. Los demás comentaristas sostienen que es una obra de alta envergadura no sólo para los pereiranos sino también para los latinoamericanos.</p>	