

## EL “MURO DE BERLÍN” DE RÍO CUARTO

LOURDES DEBIA - AGOSTINA PETENATTI - AGOSTINAPETENATTI@GMAIL.COM

La revolución industrial fue un proceso de transformación económica, social y tecnológica que se inició en el siglo XVIII- XIX en Inglaterra. En este contexto comenzó a difundirse la utilización de maquinarias a vapor en la producción. Así, el ferrocarril devino en uno de los transportes terrestres más revolucionarios, que facilitó y agilizó los traslados y la comunicación.

La expansión del ferrocarril llegó a América Latina y a la Argentina en el siglo XIX junto con el modelo agroexportador. Tal modelo se basaba en la producción de materias primas y su exportación hacia los países centrales europeos como la principal fuente de ingreso.

La gestación de la red ferroviaria argentina comenzó en 1855 con un contrato entre las empresas inglesas y el Estado Nacional. Uno de los motivos del asentamiento de la red ferroviaria fue el de facilitar la comunicación entre las enormes extensiones existentes en el país.

El primer ferrocarril en el país se construyó en 1855 y abarcaría desde el río Paraná hasta la ciudad de Córdoba. Hacia 1870 la región sur de la provincia de Córdoba era prácticamente un desierto y tenía una escasa población, pero esta creció rápidamente debido a la inmigración de origen europeo llegada entre 1869-1914 precisamente por la influencia del ferrocarril.

En este marco, Río Cuarto comenzaba a ser una de las poblaciones más pujantes del sur de Córdoba y un punto estratégico para el traslado de la producción agrícola ganadera del país. Por esa razón, la empresa Ferrocarril Andino no dudó en presentarse a licitación para construir la red que vinculara al “Imperio” con el resto del país.

De esta manera, en 1873 se puso en funcionamiento la línea Villa María – Río Cuarto y en octubre de 1875 quedó

inaugurado el tramo Río Cuarto - Villa Mercedes, ese acontecimiento promovió el viaje a esta ciudad del presidente de la Nación de aquel entonces, Nicolás Avellaneda.

### La construcción del paredón y el nacimiento del “Muro de Berlín”

El ferrocarril transitaba entre los barrios de la ciudad y, por dicha razón, en 1883 se construyó un paredón perimetral,

alrededor de la estación, que tenía como objetivo evitar accidentes con los trenes, proteger a los habitantes y a los capitales ingleses. Por más de 100 años dicho paredón dividió el macrocentro de la ciudad de Río Cuarto con el barrio Alberdi. El muro fue levantado por las mismas empresas nacionales (Ferrocarriles Argentinos), contaba con ochocientos metros de largo y casi tres de alto y estaba ubicado entre las calles Luis Pasteur (norte) y Pedro Goyena (sur).





Con el pasar de los años el paredón perimetral, que solo tenía como funcionalidad la protección de las instalaciones, se convirtió en un símbolo de división social entre el centro de la ciudad y el barrio Alberdi.

Su presencia abrió una herida profunda en la ciudad, construida por la misma sociedad, al instaurarle connotaciones particulares y negativas. Estas consideraciones conformaron un estereotipo del barrio Alberdi como un barrio humilde vinculado con la delincuencia. Esta herida permaneció en silencio por mucho tiempo.

Recién en 1975 existen indicios acerca de un primer debate sobre la necesidad de demoler el paredón perimetral. Los habitantes del Alberdi testificaban que el muro no les concedía un acceso directo a la ciudad y que poco a poco fueron marginados y discriminados por el sector céntrico. Los testimonios recogidos en los diarios de la época demuestran la inquietud de los vecinos y sus constantes reclamos para que el paredón, que les generaba varios inconvenientes, fuera derrumbado.

Carlos Antonio Caminos denominaba al paredón como “meridiano” y postulaba que no creía que esa división fuera intencional, que lo habían construido los ingleses para proteger su capital, las vías, los galpones y la estación. Para este ciudadano la intención del ferrocarril no fue aislar a los vecinos del pueblo Alberdi si no que con el tiempo la existencia de ese paredón fue construyendo esa mirada negativa.

Por su parte, la secretaria de prensa de la

Sociedad Argentina de Escritores (SADE) y directora de Alberdi en 1994, Mercedes Dama, opinaba que las divisiones nunca son físicas si no que están en la mentalidad de la gente pero que de todas formas si el paredón se lo consideraba como un simbolismo físico de división y la demolición del mismo significaba una apertura, estaba de acuerdo con su derrumbe.

Queda claro que tal marginalización no fue planeada y no hay por qué buscar culpables intencionales, el paredón se había transformado en un “muro de Berlín” sin que nadie se lo haya propuesto. Sin embargo, el conflicto estaba presente y la polémica también: ¿debía caer el muro? La respuesta fue afirmativa y obedeció a varias causas.

Por un lado, en 1990 dejaron de circular los trenes por la Estación y, luego de un periodo de abandono, la Municipalidad se hizo cargo del predio y del edificio ante la solicitud de los propios trabajadores ferroviarios, quienes se vieron invadidos por malvivientes que habían hecho suyo ese

espacio para sus actividades ilícitas. Este fue otro de los motivos para derribar ese muro.

Fue en 1992 cuando funcionarios municipales de la Secretaría de Obras Públicas viajaron a la ciudad de Rosario para analizar, de forma conjunta con las autoridades de la empresa Nuevo Central Argentino, el proyecto elaborado por la ciudad para demoler el paredón.

En 1994 la empresa propietaria del predio apoyó el proyecto de la Municipalidad de Río Cuarto para derribar parte del muro que rodeaba la estación, integrando así al Alberdi con el resto de la ciudad. El intendente Benigno Antonio Rins fue quien anunció la medida. Se había planificado su demolición en 2 instancias, la primera de las cuales comenzaría en febrero de 1995, pero finalmente no se concretó.

Durante esos años, también se debatieron diferentes proyectos sobre qué hacer en el predio del ferrocarril. Tras previas reuniones con los dirigentes barriales, quienes expresaban su apoyo para integrar su barrio al macrocentro, surge en 1995 el Centro Cultural del Andino con la finalidad de transformar la imagen de aquella dicotomía entre los habitantes del centro y del Alberdi en un espacio urbano sin fronteras sociales.

Después de tantas idas y vueltas, finalmente el “Muro de Berlín” fue derrumbado en 1998 y con él aquella división física, no así la social, que actualmente aún sigue siendo reconocida por los habitantes del barrio Alberdi y la sociedad rioquiense.

