

MUSEO MUNICIPAL JUAN MURRAY FUNES Y EL FERROCARRIL -3



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE FUNES

www.funes.gob.ar



www.funes.gob.ar/museomurray

PRÓLOGO DEL INTENDENTE MUNICIPAL DE FUNES, ROLVIDER SANTACROCE

El Municipio de Funes, el cual hoy tengo el orgullo de conducir, valora en toda su dimensión el aporte que el Museo Juan Murray viene realizando año tras año en la construcción de pertenencia y la preservación de la historia de nuestra querida ciudad.

Es por eso, que nuestro Gobierno apuesta plenamente a la búsqueda de la excelencia, al estímulo de la creatividad y a la modernización de todos aquellos espacios y áreas que contribuyen a generar vínculos de aprendizaje, conocimiento, y revalorizan y reivindican personas y lugares que hicieron y hacen de Funes una ciudad digna y en pleno crecimiento.

En ese marco, y a través del desarrollo de la nueva página web del museo, hoy damos un paso más al ofrecerle a las instituciones de la ciudad, a toda la comunidad funense y a todas las personas del mundo, un espacio educativo y cultural a la altura de los tiempos y a través de él, redescubrir el hermoso Museo Juan Murray y la historia de la ciudad de Funes.

Rolvider Santacroce
Intendente de la ciudad de Funes

Gobierno de la Ciudad de Funes

Intendente, Rolvider Santacroce

Secretario de Gobierno, Dr. Martín Papini

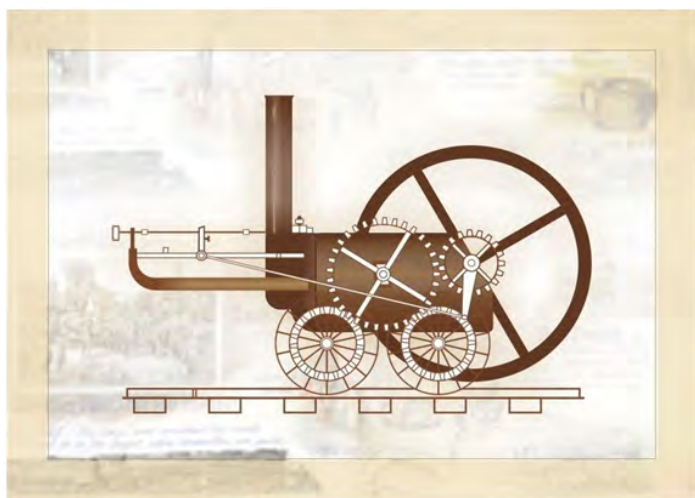
Coordinadora de Cultura, Lic. Jorgelina Grynblat

Directora del Museo Municipal Juan Murray, Lic. Jésica Savino

EL FERROCARRIL EN EL MUNDO

La aplicación de máquinas movidas por la fuerza del vapor en los diversos órdenes de la producción y del transporte fue uno de los hechos más sobresalientes de la evolución económica y técnica de la humanidad durante el siglo XIX. Las consecuencias del uso del ferrocarril fueron trascendentales en todos los aspectos de la vida humana:

- Se aceleraron las comunicaciones aumentando el contacto entre los pueblos, con las lógicas derivaciones sociales y culturales.
- Fue posible el transporte más rápido de gran cantidad de mercaderías y materias primas, contribuyendo a incrementar el comercio y la industria.
- Proporcionó un nuevo mercado para la inversión de capitales en un momento de plena expansión del capitalismo.



Richard Trevithck, el inventor inglés, fue el primero en concebir la idea de un vehículo que se deslizara sobre rieles y fuera acondicionado por la energía producida por una máquina a vapor. Después de alguna prueba positiva, Trevithck se vio obligado a abandonar sus proyectos a causa de la desconfianza de sus contemporáneos hacia la "terrorífica locomotora".

EL FERROCARRIL EN LA ARGENTINA

Las primeras ideas para la instalación de ferrocarriles en nuestro país se concretaron pocos años después de la Batalla de Caseros. Con vastos territorios cuyo centro de población y producción se encontraban aislados por enormes extensiones desiertas, el ferrocarril podía significar la solución a profundos problemas sociales y económicos. Al mismo tiempo que servía como medio de colonización y enriquecimiento, junto con el telégrafo que comenzó su difusión en las mismas décadas, podía ser un instrumento eficaz para consolidar la unidad de la Nación.

En 1854 Urquiza encargó la realización de estudios con vistas a trazar un ferrocarril que uniera Rosario y Córdoba. Su intención era vincular el interior del país con el puerto más importante que poseía la Confederación en ese momento y que Urquiza pensó oponer al predominio de Buenos Aires. Los estudios se realizaron, pero la idea no pudo concretarse en ese momento, dada la situación interna de la Confederación Argentina.

En 1855 se lleva a cabo el tendido de las vías del Ferrocarril del Oeste, el primero instalado en el país. El 29 de agosto de 1857 se colocaron los primeros diez kilómetros de la línea cuya estación terminal se construyó en la plaza del Parque (donde hoy se levanta el teatro Colón) y se extendía hasta Flores. La primera locomotora que hubo en Argentina para realizar este recorrido, fue adquirida en Europa y se llamó La Porteña.



Locomotora "La porteña". Después de haber cumplido servicios durante la Guerra de Crimea, fue comprada en 1857 por la Sociedad Caminos de Fierro y traída a la Argentina.

La expansión ferroviaria fue en aumento desde sus comienzos. Durante la presidencia de Sarmiento las vías férreas unieron Córdoba con Rosario, se trataba del Ferrocarril Central Argentino, de propiedad privada. En Córdoba las vías empalmaron con dos líneas nacionales: Ferrocarril Central Norte y el Ferrocarril Andino, que comunicaba con las provincias cuyanas.

A fin del siglo prácticamente todas las capitales de provincia entonces existentes estaban unidas por los rieles. En 1910 el Transandino cuyo tendido comenzó en 1887 conectaba nuestro sistema ferroviario con el chileno.

Pese a los errores que en algunos momentos surgieron en la política ferroviaria, este medio de transporte fue un importante factor de progreso que contribuyó a desarrollar la riqueza de diversas regiones, sosteniendo además la unidad del territorio nacional.

HISTORIA DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE FUNES

Como tantos otros pueblos la ciudad de San José nació por iniciativa de la compañía de tierras del Ferrocarril Central Argentino, conformado en 1869 cumpliendo el anhelo de poblamiento del extenso territorio nacional.

Una estación en el centro de cada una de las colonias favorecía el mejor aprovechamiento del ferrocarril como medio de comunicación y transporte.



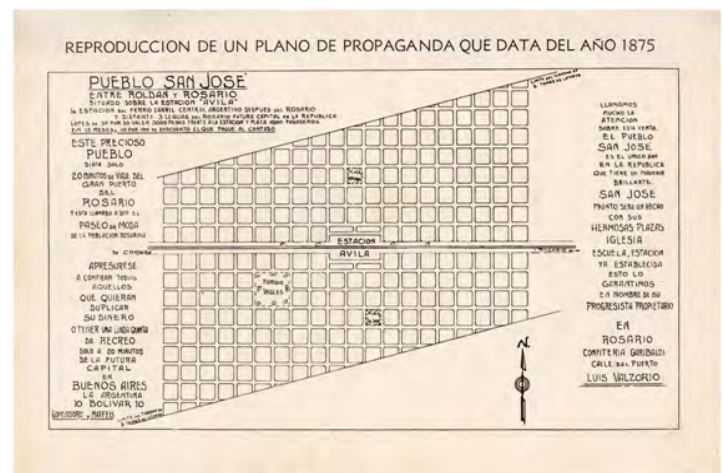
Juan Murray, Jefe de la Estación Funes, recibiendo a militares y políticos



Juan Murray en el andén de la estación

Tomás de la Torre, tomando como referente el tendido ferroviario Rosario-Córdoba, funda la localidad con un trazado casi simétrico con relación al mismo. Recién en el año 1875, consigue que el tren se detenga en San José por medio de un sistema de señales con banderas que indicaba el ascenso de los pasajeros. A raíz de esto la estación toma su primer nombre, "Bandera", posteriormente se llamó "Avila" y finalmente, el que tuvo hasta nuestros días, "Funes".

El pueblo creció alrededor de la estación: almacén de ramos generales, bar, estafeta postal, escuela, sociedad de fomento; con el correr de los años la población fue desarrollándose sin alejarse de la idea primigenia que tuvo su fundador: un auténtico "pueblo de recreo", como lo publicó La Capital el 6 de febrero de 1875.



El edificio fue construido en mayo de 1875 y el primer jefe de estación fue el Sr. Juan Murray, quien desempeñó el cargo hasta el año 1914.

PASE, BOLETO Y ABONO

...La estación de tren era lo único que había en ese entonces y unos poquitos coches contados nada más, se juntaba todo el pueblo. Luego de sus trabajos, los muchachos y las chicas iban a la estación para ver quien bajaba...

Natalia Spagnolli

...El reloj se controlaba cuando llegaba el tren, uno cronometraba su reloj, cuando lo escuchaba llegar. Para el pueblo era absolutamente todo...

Julio Di Giuseppe

..Colectivos en esa época no teníamos. Había un tren que llegaba a las 8 de la noche y allí la gente iba a ver quienes llegaban, era la única atracción que teníamos...

Manuel Basílico

...Veníamos en sulky, parábamos en la estación, metíamos las cosas de valor debajo del cuero del asiento, tomábamos el tren y nos íbamos a Rosario Central para ir a la cooperativa de tamberos, volvíamos a las cuatro o cinco horas, y las cosas estaban todas ahí...

Esteban, Tito y Lito Rodríguez

...El ferrocarril tenía algo muy especial, si éramos menores teníamos descuento, si sacábamos abono teníamos descuento, si éramos estudiantes teníamos descuento, entonces cuando te aplicaban todos los descuentos realmente se pagaba muy poco...

Hugo Carboni y Miguel Kainz



...La estación era punto de encuentro, porque veíamos quien iba o quien venía, y los sábados a la noche tarde cuando cerraban las confiterías bailables nos veníamos a la estación, nos sentábamos en los bancos y conversábamos, contábamos cuentos, era el lugar de reuniones...

Hugo Carboni y Miguel Kainz

“En la década del 30 allá por el año 37 o 38 aparecieron unos trenes locales hasta Roldan, coches nuevos pintados de rojo, viéndolos pasar desde el campo mi padre me solía decir, fijate en el reloj allá va el coloradito de las ocho y once.

Funes siempre estuvo vinculado a Rosario por el ferrocarril, lo usaban los que trabajan, los que estudiábamos, los que iban de compras o simplemente de paseo.

Quienes teníamos que usarlo diariamente o dos veces por día, obteníamos el abono mensual, los abonos comunes costaban 10, 60 por mes y los estudiantes pagaban 6,40 con este se podía viajar las veces que quisiera.

Había diferentes tipos de pasajeros, los que esperaban el tren y los que lo corrían, generalmente el guarda retrasaba la partida para esperar a algún rezagado y luego sonar el silbato y levantar la banderita verde para la partida.

En la época del apogeo de los trenes, los domingos al anochecer, la juventud y los no tan jóvenes iban a la estación a esperar la llegada de los trenes, la concurrencia era enorme, había quienes se acercaban para ver el tren o para charlar con amigos.

El tren tenía un atractivo mágico, no se si era por confort, las amistades que surgían por los continuos encuentros, ver otras personas o el misterio de adiós que siembra el tren. Otro capítulo era el vértigo que producía el paso del rápido, con su locomotora resoplando como un brioso corcel.

En las madrugadas los cargueros hacían maniobras para dejar o llevar vagones, que traerían o llevarían alguna mercadería, trabajo para el cambiasta y el auxiliar, los que no habían logrado el sueño oían los choques de paragolpes y silbatos de la locomotora que accionaba el maquinista.

No se puede hablar de la estación sin recordar al personal que allí trabajaba. El jefe con su gorra bordada para imponer autoridad, los auxiliares que debían saber telégrafos y cambistas, más adelante los guardabarreras.

En las noches frías de invierno, no faltaba en la oficina la estufa alimentada con carbón de piedra, creando un ambiente super agradable. El continuo trato con los pasajeros creaba relaciones de afecto con el personal.

No quiero dejar afuera de este relato a la cuadrilla. Tenía por misión mantener las vías limpias de yuyos y especialmente bien calzados los durmientes con balasto, ajustados los tornillos que unían los rieles de manera que los trenes pudieran circular rápidos y seguros.

Había un capataz, subcapataz y peones, se desplazaban por la vía en pequeños vehículos llamados zorras, primero a tracción manual, luego a motor, llevaban las herramientas hasta los lugares de trabajo.

Creo que todas las madres de aquella época recomendaban diariamente a sus hijos cuidado al cruzar la vías, cuidado en el paso a nivel.

Antonio Azurmendi



Silbatos y grandes escapes de vapor en el ferrocarril

En las décadas del 20 y del 30 comenzó a gestarse lo que representó uno de los desarrollos más notorios de la ciudad. El ferrocarril fue su protagonista, ya que las locomotoras a vapor eran las únicas en ese entonces, que permitían recorrer tramos largos. El Ferrocarril Central Argentino, línea Rosario Cañada de Gómez brindaba un servicio de trenes para pasajeros estupendo. En dos clases: primera y segunda. La segunda contaba con asientos de madera envarillada revestidos en ese mismo material machihembrado con lustre caoba.

La primera en cambio contaba con asientos reversibles que permitía modificar la dirección en la que uno se sentaba, mirando hacia el frente o el fondo del vagón. Tapizados en cuero verde y con artesanía ebanística en el revestimiento, contaba con cristales biselados y grabaciones esmeriladas en estilo art nouveau.

Así fueron los comienzos. Poco más tarde se unificaron las dos clases, incorporando los coches de clase única "U", mucho más modernos y de color rojo cardenal.

Con los años, ya en la década del 50, pasaron a ser marrones con dos líneas amarillas. Estos vagones tenían, al igual que los de primera, asientos de cuero verde, también reversibles. Pero además contaban con toilettes, dos compartimentos y un sitio para transportar equipajes.

En ambos extremos se podían observar unos exhibidores de forma ovalada con fotografías panorámicas de las sierras, promocionando el lugar con el slogan "Conozca Córdoba", siempre de temporada".

La frecuencia en el paso de los trenes era muy buena. Generalmente solían viajar los mismos usuarios en los mismos horarios, de acuerdo a sus quehaceres y obligaciones. Pero en cada una de las formaciones se destacaba alguien ya sea por su personalidad o relevancia o por algún suceso particular.

El de las siete y cuarenta y cinco a Rosario era frecuentado por muchísimos empleados y estudiantado. En el viajaba una señora pulcrísima de cabello recogido y trenzado en alto, correctísima indumentaria, ojos claros y mirada profunda y penetrante. Todas las mañanas improvisaba una tribuna, disertando para todos los pasajeros del vagón, temas que promovían la decencia, la honestidad y el bien, censurando el mal y lo inadecuado.

Otro de los trenes era el denominado de los "Comisionistas". Este venía desde Morteros vía Las Varillas, pasando por Funes a las dieciséis quince. En el viajaban numerosos comisionistas, apodados así porque realizaban compras y cumplían con encargos a pedido de terceros. Durante cuatro o cinco décadas el ferrocarril fue el único medio de transporte con el que contó la ciudad. Luego llegó el transporte automotor. En un principio se trataba de la "L", recibiendo más tarde los nombres de General Paz, Villa Diego, Las Rosas y Monticás. Pero siempre se añora el silbato de las locomotoras o los chistidos de los escapes de vapor".

Funes El Memorioso



Trabajadores ferroviarios. Donación Hugo Iamónico

FERROCARRIL Y TELEFONÍA

Durante siglos el hombre ha intentado enviar mensajes utilizando con ese fin el sonido producido al golpear troncos ahuecados o tambores, el humo de las fogatas y hasta el brillo producido por objetos al reflejar la luz del sol. En 1793, el francés Claude Chappe, inventó la palabra telégrafo (literalmente escribir desde lejos) para bautizar su máquina de mensajes consistente en brazos móviles montados sobre torres que señalaban letras y números, hoy lo conocemos con el nombre de Código Morse. En los siguientes 40 años aparecieron los telégrafos eléctricos y en 1876 Alexander Graham Bell inventó el teléfono, que permitió por primera vez enviar el habla a través de alambres. Su investigación en un aparato llamado telégrafo armónico le hizo descubrir una corriente eléctrica que podía modificarse asemejándose a las vibraciones producidas por la voz, principio en el cual se basó su teléfono.

En 1875 se instala el primer telégrafo en la estación del ex Ferrocarril Central Argentino en la entonces Villa Lomas de Avila.



Al tiempo comienza a funcionar en la estación de trenes el primer teléfono marca Siemens, creándose una red telefónica que permitía la comunicación entre las estaciones ferroviarias de la línea. Si bien los vecinos podían acceder a este servicio nacido como consecuencia de necesidades propias de la empresa ferroviaria, este avance tecnológico no lograba satisfacer en cambio las necesidades de una población en creciente desarrollo. En 1932 se inauguró el servicio telefónico público en instalaciones de la Comuna de Funes, realizándose la primera llamada a la Jefatura de Policía de la ciudad de Rosario. Inicialmente la Sra. Ana Montagner se desempeñó como operadora; Pedro Nardi distribuía los mensajes telefónicos. En el año 1954 se reimplantó el servicio de mensajería, servicio que desempeñó el señor Roque Ovidio Nuñez para más tarde ser reemplazado por Ernesto Riener y luego por Carlos Marzioni.



24 de octubre de 1964. Inauguración oficial de la central telefónica, la primera comunicación correspondió al entonces Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación Dr. Miguel Ángel Martínez, quien colaboró activamente en todas las gestiones realizadas ante la ex-ENTel.

Ante la negativa de la Empresa Nacional de comunicaciones de instalar nuevos teléfonos en Funes, los vecinos se organizaron y formaron una cooperativa telefónica que comenzó a funcionar en 1962.



Telefonistas de la cooperativa telefónica

Recopilación histórica: Soraya Suarez, Julio Di Giuseppe, Rossana Colombero, Jesica Savino

Bibliografía:

- Ilary Omar "Una Comuna, una comunidad". Funes 1920-1987. Segundo Congreso de los pueblos en la Pcia. de Santa Fe 1987.
- Ilary Omar "Evolución del uso de la tierra en Funes". Coexistencia de la ocupación permanente y transitoria
- Grela Plácido "Lomas de Avila, Origenes del Villorio San José y Pueblo Funes. Ediciones Sociedad del Rosario 1981.
- El Diario de Funes/ Historias de la ciudad "Funes el Memorioso" año 2008.

PROPUESTA DIDÁCTICA

Funes y el ferrocarril

1/ Escribí el siguiente texto en código morse:

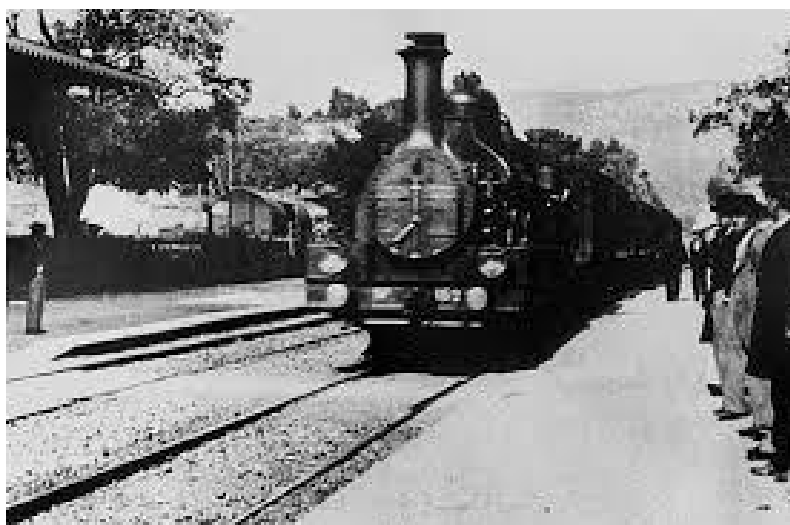
Erre con erre guitarra, erre con erre barril. Rápido ruedan las ruedas del ruidoso ferrocarril.

A	..-	J	.-.-.-	S	...-	2	..-.-.-
B	-...-	K	-.-.-	T	-.-.-	3	...-.-.-
C	-.-.-.-	L	.-.-.-	U	..-.-	4-.-
D	-.-.-	M	-.-.-	V	...-.-	5-
E	.-.-	N	..-.-	W	.-.-.-	6	-.....-
F	...-.-	O	-.-.-	X	-.-.-.-	7	-.-.-.-
G	-.-.-	P	.-.-.-	Y	-.-.-.-	8	-.-.-.-
H-	Q	-.-.-.-	Z	-.-.-.-	9	-.-.-.-
I	..-.-	R	.-.-.-	1	.-.-.-.-	0	-.-.-.-

2/ La estación de tren se convirtió en escenario ideal para el arte y para el despliegue de sentimientos, despedidas, encuentros y desencuentros. El ferrocarril se incorpora al universo creativo y se convierte en objeto de representación artística. El cine, la fotografía, las artes plásticas, la música y la literatura, convertirán al tren en protagonista de sus obras.

Te presentamos algunos ejemplos:

Cine



La llegada de un tren a la estación de La Ciotat es un documental mudo francés dirigido por Louis Lumière en 1895.

Pintura



William Turner, "Lluvia, vapor y velocidad. El grand ferrocarril del oeste" de 1844.



Rene Magritte, "Le tens traverse" de 1939.



Joaquin Torres Garcia, "Los ferroviarios" de 1928.

Literatura

Fragmento del poema "Los andenes" de Leopoldo Alas Múguez: Los trenes sólo pasan cuando no se los espera, y nos sorprenden: hay que agarrarse a los trenes con las uñas cuando pasan por delante, aunque te den la espalda, hay que montarse en marcha porque los trenes no paran, eres tú el que está parado con la maleta cerrada.

Fotografía



Alfred Stieglitz, "The hand of man" de 1903.

Música

"Penelope" Juan Manuel Serrat

<https://www.youtube.com/watch?v=GXGYBybj5qo>

Actividad:

Podes inspirarte en la Estación de tren de Funes, hoy Museo Juan Murray y transformarte en escritor! En las estaciones de tren pasaban cosas mágicas... Te imaginas una historia de Amor en la estación de tren? puede ser que los protagonistas sean personas, o sabías que había perros que acompañaban a las personas hasta la estación y los esperaban a que regresen? esa también es una historia de amor.

También podes escribir una historia de risa, como el que corria el tren y se le perdía un zapato...Te animas a inventar una historia? O podrías ser actor! Qué te parece la actuación...podes representar en una obra de teatro alguna de las historias que inventaste, o una película, o filmar un video!

O te podes dedicar a la música... sin repetir y sin soplar nombra canciones que hablen del tren. También podes transformarte en artista plástico y crear una escultura o una maqueta de un tren, de las vías del tren, de la estación...etc

3/ Conversá con tus abuelos, vecinos, tíos y preguntarles si ellos tomaron el tren alguna vez. ¿Qué recuerdos tienen? ¿Qué cosas extrañan del tren? ¿A dónde iban en tren? Qué sonidos se escuchaban?

4/ Averigua cuántos kilómetros hay hasta Rosario y cuanto tiempo se demora para ir en auto? Cuánto demoraba el tren? Por donde pasaba el tren? Es el mismo recorrido que la ruta actual?

Las propuestas son abiertas y las actividades pueden realizarse de manera individual o colaborativamente ¿Tenés más preguntas sobre este tema? ¡Comunicate con nosotros! También podés mandarnos tus producciones para que las publiquemos en nuestras redes. Escribinos a museomurray@funes.gob.ar



Contacto:

0341 493-0836

Tomás de la Torre 1726, S2132 Funes, Santa Fe.

museomurray@funes.gob.ar

Gobierno de la Ciudad de Funes

Intendente, Rolvider Santacroce

Secretario de Gobierno, Dr. Martín Papini

Coordinadora de Cultura, Lic. Jorgelina Grynblat

Directora del Museo Municipal Juan Murray, Lic. Jésica Savino