



Centro Numismático Buenos Aires

Av. San Juan 2630 - CABA

[Inicio](#) [Institucional](#) [Calendario de actividades](#) [Biblioteca virtual](#) [Museo virtual](#) [Enlaces](#) [Contacto](#)



Las fichas de tranvías a caballo de los Lacroze

Entre la década de 1860 a 1870, la ciudad de Buenos Aires, que crecía y progresaba rápidamente, quedaba unida con el interior a través de varias líneas férreas. A mediados de dicho decenio ya circulaban los ferrocarriles del Oeste, del Norte y del Sud; Precisamente estos dos últimos fueron los que habilitaron por primera vez líneas de tranvías a caballo para acercar a sus pasajeros al centro de la ciudad.

Así fue como el 14 de Julio de 1863 el Ferrocarril del Norte inaugura un servicio de tranvías que une su estación terminal del Retiro con la Plaza de Mayo, circulando por el entonces Paseo de Julio (hoy Leandro N. Alem) hasta Rivadavia, Junto a la casa de Gobierno. Por su parte, el Ferrocarril del Sud inaugura el 2 de Enero de 1866 su tramway a lo largo de unas diez cuadras por la calle Lima, partiendo de la estación Constitución hasta la calle Belgrano donde poseía una pequeña estación subsidiaria.

Pero estos servicios eran simplemente una prolongación de la red ferroviaria para uso exclusivo de sus pasajeros; recién algunos años después se inaugurarían los verdaderos tranvías urbanos, aunque debemos señalar que a los efectos legales, no se hacía diferenciación alguna entre ambos medios de transporte. Así, la ley del 17 de febrero de 1899 define en su artículo 2º: "se designa bajo la denominación de tranvías, los ferrocarriles establecidos sobre las vías públicas al nivel de las mismas y cuyos trenes no sean formados por más de tres vehículos".

Sin embargo, los ferrocarriles si bien tuvieron alguna oposición en la campaña, fueron en principio un medio aceptado por todos, no así los tranvías urbanos que despertaron grandes discusiones en ambas cámara del congreso por la tenaz oposición de muchos vecinos que, siendo propietarios en las calles por donde circularía tan "infernál" vehículo, tenían la desvalorización y hasta el derrumbe de sus propiedades. Estos prejuicios se habían extendido aún entre familias importantes como los Estrada, Unzué, Insiarte, Atucha y hasta el futuro presidente Nicolás Avellaneda.

No obstante, los empresarios peticionantes de servicios no se amilanaron y contando con el apoyo del nuevo gobernador Emilio Castro y de algunos funcionarios progresistas como el ministro de Hacienda Dr. Pedro Agote y el senador Marcelino Ugarte, presionaron al Congreso para vencer la resistencia que el proyecto aprobado el 24 de agosto de 1868, despertaba.

Finalmente, el 26 de Octubre del mismo año se promulga la tan debatida ley de tranvías, y casi simultáneamente obtienen la concesión para el tendido de rieles y puesta en marcha del servicio los Lacroze para su "Tranway Central" y los hermanos Méndez para su empresa "11 de Septiembre".

Con todo, los tranvías fueron uno de los medios de transporte más populares y un periodista en 1872 los describía gráficamente denominándolos "veredas que caminan". Si en 1868 se concedieron dos líneas, al año siguiente ya se habían otorgado cinco. Al 30 de Junio de 1871 tenían permiso para circular 16 diferentes líneas que representaban 131.280 metros de vías (131 kilómetros). Un informe de 1877 señala que en nueve meses estas compañías habían transportado 3.393.755 pasajeros y recorrido 578.173 millas con sólo 121 carruajes y 1.366 caballos y producido en el mismo lapso un ingreso a sus propietarios de 7.299.952 pesos moneda corriente ⁽¹⁾.

El presidente Sarmiento escribía por entonces a su amigo Eduardo Davison, residente en Nueva York: "La novedad que hay en Buenos Aires es la introducción del tramway en las calles, que presentan hoy el aspecto de las ciudades de por allá, por el movimiento y por la revolución que hacen en el alquiler de las casas del centro que baja, mientras la población se distribuye tomando mayor espacio".

La ley tranviaria

La ley del 24 de Agosto de 1868 regulaba en sus quince artículos el establecimiento y funcionamiento de las líneas, que por su detalle es interesante mencionar. Así, los concesionarios debían presentar planos de los proyectos, las tarifas a cobrar por carga y pasajeros, comprometiéndose a conservar el empedrado en buen estado y en las calles donde no lo hubiera, debían construirlo a su cargo. La vía se extendería a una distancia no inferior a 60 centímetros del cordón de la vereda para las calles angostas y en el medio de la calle cuando fueran de más de diez metros de ancho.

Por el artículo 10 se establecía que los horarios de salida de los coches, o los cambios en los mismos, debían publicarse con 15 días de anticipación en los diarios locales. El artículo 11 decía que cada tren deberá componerse de un solo carruaje tirado por dos caballos, excepto cuando la pendiente fuera de más de tres grados en cuyo caso se podrá agregar un caballo más.

Todos los rieles debían tener un ancho uniforme para poder ser utilizados por las diversas compañías y el ancho de los carruajes no podía exceder los dos metros. Asimismo delante de cada coche debía ir un hombre de a caballo sonando un cornetín, anunciando el paso del vehículo y previniendo a los transeúntes que se apartaran.

El artículo 12 establecía que la distancia entre dos coches que circulaban en la misma dirección no podía ser menor a 130 metros, como también la prohibición de detenerse en las bocacalles. Otro artículo interesante es el 13 que obligaba a circular a una velocidad máxima de 6 millas por hora, que representaba aproximadamente el trote natural de los caballos.

Los coches, desinfectados periódicamente, sólo conducían pasajeros sentados y se permitía hasta tres personas en las plataformas traseras.

A partir de esta reglamentación se pone en marcha la carrera constructora y el tendido de rieles durante todo el año 1869, actividad que se desarrollaba con muchas dificultades ya que se constituían pandillas antitransviarias que atacaban a las cuadrillas de trabajadores y en algunos casos hubo que destinar otras cuadrillas que protegieran a éstas.

Los hermanos Lacroze

Mencionar a los Lacroze es sinónimo de transporte. Federico nació en Buenos Aires en 1838 y se educó en colegios de esta ciudad; siendo un joven ingresó como empleado en la casa Mallman y ya entonces se obsesionaba pensando en crear un medio de transporte público que todas las mañanas acercada al habitante de Buenos Aires a su empleo y lo devolviera luego a su hogar.

Al poco tiempo se radicó en Chivilcoy donde realizó afortunadas inversiones en el campo, dedicándose a la comercialización de granos con lo que logró reunir una considerable fortuna, y a partir de allí comienza a cristalizar su anhelado sueño.

Por su parte Julio Lacroze, que había cursado estudios de ingeniería en París, se había especializado en ferrocarriles y proyectó varias líneas, pero tanto su nombre como el de su hermano (más difundido el de este último) quedarían ligados a las empresas de tranvía, donde crearían una verdadera dinastía dedicada a esta popular servicio.

De regreso a Buenos Aires, Federico se asocia con su hermano Julio y gestionan ante las autoridades municipales y provinciales, allá por 1867, la concesión de un servicio tranviario urbano, que posteriormente cuando es otorgado, se convertiría en el famoso "Tramway Central". Pero esta empresa fue solo el comienzo, al poco tiempo una nueva concesión les permite poner en funcionamiento su segunda línea: El Tramway de la Boca y Barracas".

Por ese entonces todo se transportaba en tranvía: los había especializados que transportaban carne entre los mataderos, verdura entre los mercados, basureros que alquilaba el municipio para recolectar residuos, carboneros o de cargas en general.

El público podía alquilarlos para paseos y casamientos y también gracias a una iniciativa de los Lacroze, cuando una de sus líneas se extendió hasta la Chacarita, mediante un acuerdo con la municipalidad, se da comienzo en 1888 con el servicio oficial de entierros en tranvía. Los había de 3 categorías: los de lujo o primera, diseñados en Estados Unidos, barnizados en negro con el portaféretro en su centro y asientos en los costados para los deudos, hasta los de tercera en coches comunes, que prestaban servicios gratuitos para los pobres de solemnidad.

En esa época, la ciudad de Buenos Aires terminaba en la calle Medrano, por lo que este servicio fúnebre cubría una verdadera necesidad: transportar al finado y a sus familiares desde el centro hasta el cementerio de la Chacarita, conformándose verdaderos cotejos fúnebres tranviarios.

Pero el sueño de Federico Lacroze no terminaba allí; en 1886 saca su tranvía al campo para recorrer la provincia de Buenos Aires y funda una nueva empresa denominada "Tramway Rural", que a través de distintos ramales fue uniendo pueblos como Pilar y Zárate, San Andrés de Giles y Carmen de Areco, culminando en Salto a más de 150 kilómetros de Buenos Aires. Como dice Aquilino G. Podestá: las líneas del tramway rural fueron las de tracción animal más largas del mundo, diferenciándolos de los ferrocarriles, y llegó a tener un servicio de tranvía dormitorio, único caso conocido ⁽²⁾. Por supuesto que para realizar todas estas actividades, los hermanos Lacroze debieron remover numerosos obstáculos y una competencia feroz que no daba tregua, especialmente la de los tranvías Anglo-Argentinos de Billinghamurst.

En 1877 Lacroze intentó romper el monopolio que este último tenía para transportar pasajeros a San José de Flores obteniendo la concesión para establecer una línea que saliendo de la Plaza de la Victoria, pasara por este pueblo y culminara en la Floresta donde pensaba instalar un circo de carreras. Pero hubo una gran oposición del vecindario de Flores y Lacroze debió desistir de su empeño; sin embargo, la guerra con Billinghamurst estaba declarada.



Cuenta Cunietti, que habiendo desmejorado notablemente los servicios de este último, Federico Lacroze “capitalizó el descontento introduciendo una nueva versión más moderna de los ómnibus a caballo que bautizó “Las Hormigas” y que hacían el trayecto a Flores. Los señores Billinghurst, de acuerdo con los cobradores de peaje en el Camino Real, les prohibieron la entrada. Se produjo un grave incidente el 11 de Octubre de 1880 con gente armada en los vehículos que pretendían pasar y los concesionarios, también armados que se lo impedían con gran escándalo público. Finalmente se llegó a un acuerdo y a partir del 15 de Noviembre “Las Hormigas” comenzaron a funcionar entre Almagro y Flores con carruajes atestados de pasajeros”. (3)

Pero el sueño nunca cumplido de Lacroze fue extender el recorrido del tranvía hasta las provincia de Santa Fe y Córdoba. Un 16 de Febrero de 1899 fallece Federico Lacroze, el hombre que puso sobre rieles a Buenos Aires. Anteriormente había fallecido su hermano Julio el 14 de Febrero de 1890.

El Tramway Central

El día tan esperado llegó: un 27 de Febrero de 1870 circula el primer coche del Tramway Central; fue un domingo de Carnaval y el éxito total; miles de personas viajaron en esas fiestas carnestolendas.

El recorrido partía de Cangallo y Suipacha, donde se encuentra el Mercado del Plata, continuando por la primera hasta Talcahuano, por ésta hasta la calle Piedad (hoy Bartolomé Mitre) y por esta última a la plaza 11 de Septiembre, popularmente conocida como Plaza Once. Así quedaban unidas la Plaza 11 de Septiembre con las cercanías de la Plaza 25 de Mayo. Los largos y amplios galpones que servían de estación en el Once fueron construidos en la calle Rivadavia entre las de Laprida y Bustamante, con salida a la calle Piedad; En esa época Laprida nacía en Rivadavia.

Los coches utilizados eran de procedencia inglesa, Starbruck & Co., o norteamericanos Stephenson, y circulaban a intervalos de media hora. Habitualmente lo hacían dos modelos: los abiertos de verano, con sus cortinillas reparadoras del sol y capacidad para 30 pasajeros, que fueron bautizados popularmente “jardineras”; y los de invierno o cerrados que transportaban 22 personas, apodados “cucarachas”.

En los primeros tiempos, estos tranvías eran operados por tres personajes que se hicieron muy populares y fueron inspiración para poetas y compositores: el cochero ejercía las funciones de conductor, el mayoral conocido posteriormente como guarda que oficiaba como control y cobrador, y el postillón o cornetero que cabalgado a una distancia de 40 ó 50 metros del coche, anunciaba su llegada con toques de corneta.

Eventualmente se podía agregar el “cuarteador” con uno o dos caballos que ayudaba a remontar las pendientes, sobre todo si el coche iba muy cargado. Dice H. Méndez Montarcé: “si a las campanadas agregamos las estridencias del cornetín, los gritos del conductor, el chirrido de ruedas sobre rieles de insegura fijación, el acompañamiento de algún cuarteador y una aprehensión colectiva hacia el invento, nos haremos una idea aproximada del fenómeno y justificaremos al peatón que después de santiguarse huye aterrorizado”. (4)

Por otra parte, nos cuenta González Podestá que no había paradas fijas y era costumbre detenerse para cumplir con el pasajero en la misma puerta de su casa, como el caso de un cochero radical que acostumbraba detener el tranvía delante del domicilio de Leandro N. Alem preguntando “si el doctor iba a viajar o no” para en todo caso esperarlo. También era común que alguna sirvientita esperara a su mayoral en el camino, con un mate dulce que aquél sorbía lentamente, con la paciente anuencia del pasaje. (5)

El primer accidente grave

Aparte de los destrozos en las propiedades, prejuicio bastante generalizado, el temor hacía los tranvías se basaba en lo peligroso del tránsito por una ciudad donde la gente acostumbraba movilizarse mayormente a pie. Para cubrir el aspecto legal de este último asunto, la ley de 1868 en su artículo 14 expresaba: “Toda vez que ocurra una desgracia, será inmediatamente reducido a prisión el conductor del carruaje y puesto a disposición de la justicia para el correspondiente castigo, si hubiere lugar a él, sin perjuicio de la indemnización por la empresa...”

Y el primer accidente que costó la vida de un pasajero se produjo el 17 de Enero de 1871. El señor Juan José Urioste, caballero vinculado a familias

principales de la ciudad, viajaba hacia Retiro para tomar un tren a San Fernando y apremiado por la hora intentó abandonar el tranvía en movimiento con tanta mala fortuna que perdió pie y cayó bajo las ruedas a la vista de una multitud que, horrorizada al principio quiso reaccionar luego prendiendo fuego al tranvía. (6)

Urioste recibió heridas tan graves que pocas hora después fallecía y su muerte acentuó la prevención popular hacia los tranvías, creciendo el descontento público en tal forma que los hermanos Lacroze debieron hacer una aclaración en los diarios: "Habiéndose generalizado en el día de ayer que el Tramway Central, de que somos propietarios, ha causado la muerte de una persona, declaramos que desde que esta línea se inauguró hasta la fecha, no ha habido ninguna desgracia que lamentar y esperamos que no lo habrá mientras la administración esté al cuidado de los SS. F. y f. Lacroze" (7).

Las fichas del Tramway Central

Durante muchos años, la moneda metálica en Buenos Aires fue muy escasa y la falta de cobres hacía que tanto pulperos, almaceneros y tenderos, se vieran obligados a emitir vales personales de papel o fichas metálicas para sustituir al cambio menudo.

En el caso de los tranvías, se emitieron con autorización oficial fichas metálicas, como las utilizadas por el Tramway Central o el de Méndez Hermanos. Posteriormente se emitieron en ebonita o como señala constancia Fiorito (8) en "cauchout" negro y rojo, probablemente por ser más económicas.

El precio del viaje era de 2 pesos moneda corriente o de 0,08 centavos fuertes, de acuerdo a la nueva conversión del signo monetario. Las fichas se adquirían en la administración y cuando se ascendía al tranvía el guarda o mayoral se encargaba de canjearlas por el boleto correspondiente.

Alejandro Rosa da como fecha de iniciación del sistema de fichas metálicas de Lacroze el año 1869, o sea a partir de la inauguración de los servicios, pero como no llevan estampado año alguno, es difícil fijar con precisión el momento de su aparición. Lacroze las utilizó hasta en 1876 intentó cambiarlas por vales impresos de papel, episodio que culminó con la prohibición del gobierno de emitir estos últimos (9) y las fichas metálicas siguieron en vigencia hasta la promulgación de la Ley 1130 de amonedación nacional en 1881, para ir desapareciendo paulatinamente con el advenimiento de las nuevas monedas. Tampoco conocemos la fecha exacta en que se dispuso su retiro.

Las correspondientes al Tramway Central se ilustran a continuación:

Anverso:

Leyenda semicircular superior: TRAMWAY CENTRAL; inferior : BUENOS AIRES. En el centro, un tranvía con cochero, mayoral y pasajeros tirado por caballos marchando hacia la izquierda.

Reverso:

En el campo superior y en dos líneas : COMODIDAD / CELERIDAD / ECONOMIA. Debajo, una estrellita de 5 puntas. En el campo inferior y en 3 líneas: 25 DE MAYO / AL / 11 DE SEPTIEMBRE. (Haciendo referencia a las estaciones cabeceras del recorrido). En cinta central que divide ambos campos: F. & J. LACROZE.

Metal: Níquel. Diámetro 23 mm. Peso aproximado: 5 gramos.





Como dato curioso, en el reverso de algunas fichas aparece un error: CERELIDAD por CELERIDAD. Esto se debió a una falla deslizada en la primera emisión que, detectada, fue prontamente subsanada pero no impidió que un buen número de piezas salieran a circulación. La diferencia o variante de esta ficha no está solo en la palabra CELERIDAD, sino que todo el cuño de reverso es distinto por haberse empleado uno nuevo y además, el cospel es más liviano, pesando de 4 a 4,3 gramos en lugar de los 5 gramos de la emisión normal.

El grado de rareza del error CERELIDAD es mayor al de la pieza normal; para dar una idea, de 35 piezas vistas por el autor, sólo siete pertenecían a este primer grupo.

El Tramway de la Boca y Barracas

Mientras construía la traza del Tramway Central entre las Plazas 11 de Septiembre y 25 de Mayo, Federico Lacroze solicitaba permiso el 9 de Marzo de 1869, para extender otra línea hasta la Boca del Riachuelo. Cuando la concesión le fue otorgada, quedaron prácticamente unidas las Plaza 11 de Septiembre con los arrabales de la Boca, combinación mediante.

El 1° de Septiembre de 1870 sale el primer coche de la línea a la Boca que, partiendo de la Plaza 25 de Mayo circulaba por Defensa hasta Brasil y luego por Almirante Brown hasta Pedro de Mendoza para desembocar en la ribera del Riachuelo. Las características de los coches, su funcionamiento y personal, eran similares a los ya mencionados para el Tramway Central.

El 23 de Enero de 1871, nuevamente se presentan los señores Lacroze al gobierno solicitando la prolongación de la línea a la Boca por la ribera del Riachuelo hasta Barraca Peña y la concesión de un ramal que partiendo de Defensa y Brasil continuara por la primera hasta la ribera uniéndose en Barraca Peña con Febrero de 1873, quedando así constituida la gran línea de los "Tramway de la Boca y Barracas".

Esta empresa fue transferida unos años después a la sociedad formada por Saturnino Unzué e Hijos y Zemborain Hermanos, quienes eran originariamente fiadores de los Lacroze. Finalmente, tanto el Tramway de la Boca y Barracas como el Tramway Central, en 1887 y 1889 respectivamente, fueron adquiridos por la poderosa compañía Anglo-Argentina, que procedió a electrificarlos hacia 1902.

Las fichas del Tramway de la Boca y Barracas

De esta línea se conocen dos tipos, siendo su uso, adquisición, costo y canje por el boleto central del vehículo, similares a lo ya comentado por el Tramway Central.



Tipo 1

Anverso: Leyenda perimetral: TRAMWAY DE LA BOCA Y BARRACAS. En el centro del campo un gran número 2.

Reverso: En el campo liso un tranvía con cochera, Mayoral, y pasajeros tirado por dos caballos y marchando hacia la izquierda.

Material: Ebonita negra. Formato rectangular de 23 por 16 mm. con lados curvos. Peso aproximado: 1 gramo.



Tipo 2

Anverso: Similar al anterior pero con número 3 en el centro.

Reverso: Similar al anterior pero con ligeras diferencias de cuño.

Material: Ebonita roja. Formato: igual al anterior. Peso aproximado: 1,5 gramos.

Estas fichas del Tramway y de la Boca y Barracas son de mayor rareza que las del Tramway Central, tal vez por ser de material más frágil y como dato estadístico señalaremos que han aparecido más rojas que negras, siendo las primeras de mayor espesor y peso. En cuanto a los números que ostentan en el anverso, muy probablemente representen a los diferentes ramales de cada propietario del Tramway, en este caso, las líneas 2 y 3 de los Lacroze.

Todas estas piezas por sus características y su uso como medio de pago por falta de moneda corriente son verdaderas fichas y por lo tanto no deben considerarse ni incluirse en los catálogos de medallas, como lo hicieron en el pasado tanto Alejandro Rosa como Humberto F. Buzio. Estos sustitutos monetarios en algunos casos pagaban trabajo realizado, en otros servían para la adquisiciones de bienes y en este caso, las fichas tranviarias se utilizaron para el pago por la prestación de un servicio.

- (1) El Nacional. Edición del 24 de Agosto de 1877. Artículo "Los tranvías de Buenos Aires".
- (2) A. González Podestá. Los tranvías de Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvía, Buenos Aires, 1986
- (3) A. Cunietti-Ferrando, A Flores en tranvía, Fundación Banco Boston, Buenos Aires, 1989.
- (4) H.Méndez Montarcé, El primer tranvía llega al barrio, Ateneo de Estudios Históricos Parque de los Patricios, Publicación N° 1, Marzo 1971.
- (5) A. González Podestá, Los Tranvías de Buenos Aires, Asociación Amigos del Tranvía, Buenos Aires, 1986.
- (6) El Nacional. Ejemplar del 18 de Enero de 1871.
- (7) El Nacional. Ejemplar del 18 de Enero de 1871.
- (8) C. Fiorito, El primer tranvía a la Boca, Ateneo Popular de la Boca, Buenos Aires, Julio-Agosto 1939.
- (9) Ver sobre el particular "Cuando los Lacroze emitieron moneda", de Aquilino González Podestá, en Cuadernos de Numismática N° 71.

Lic. Miguel A. Morucci

- Hacete socio del Centro Numismático Buenos Aires -
Publicado en Cuadernos de Numismática - N° 87 - Junio 1993 - pág. 23

[| Inicio | Institucional | Calendario de actividades | Biblioteca virtual | Museo virtual | Enlaces | Contacto |](#)

CNBA - Fundado el 26 de diciembre de 1968 | on line: Agosto 1998 / 2013 | © Derechos Reservados

