



# Centro Numismático Buenos Aires

Av. San Juan 2630 - CABA

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



## El Tramway a caballos de San Juan y sus fichas de viajes

La ciudad de San Juan, que fuera fundada en 1562 con el nombre de San Juan de la Frontera sobre el legendario valle del Tulúm, también contó hacia fines del siglo pasado con su "Tramway" a caballos, por entonces el medio de transporte más popular en las principales ciudades de la República.

Como resultado de la política de concesiones exclusivas encaradas en 1885 bajo la administración del gobernador Dr. Carlos Doncel, se otorgan entre otras autorizaciones: organiza el Banco Agrícola de San Juan, dotar a la ciudad de un servicio telefónico y establecer una línea de tranvías tracción a sangre.

La concesión para explotar este medio de transporte fue otorgada a Don Domingo Igarzábal en 1889 con carácter exclusivo y por 25 años, debiendo estar de acuerdo con las ordenanzas sancionadas por los Concejos Municipales de la Capital y Concepción.

El documento de autorización por parte del concejo Deliberante de la capital, que curiosamente no lleva fecha pero fue labrado en 1889 según constancias anexas del mismo, existe inédito en el Archivo Jurídico-Histórico de la Corte de Justicia de la provincia y reglamenta los derechos y obligaciones del concesionario:

La concesión se otorgó por veinticinco años, con exención de impuestos para la empresa contratante; debía colocar las vías y arreglar la parte de camino que ocupara; igualmente aportaba los coches. Tenía la obligación de transportar gratuitamente a los empleados municipales, y debía cobrar solo 8 centavos por cada viaje no pudiendo aumentar la tarifa sin autorización municipal y previo aviso al pueblo con quince días de anticipación. Debía empezar los trabajos en el término de un año y prestar el servicio dentro de dieciocho a treinta meses, teniendo en cuenta que se concedían varias líneas. Todo ello a contar desde la aceptación de la concesión y prestar una garantía de 1.500 pesos.



Habiendo construido los rieles de hierro y adquirido los vehículos que transportarían a los usuarios. Domingo Igarzábal inaugura con entusiasmo el servicio con coches tipo "jardineras" abiertos por los costados, con asientos de madera y tirados por una o dos yuntas de caballos.

Algunas veces se agregaba un pequeño carricoche, semejante a lo que actualmente llamamos "trailer", destinado a transportar el equipaje.

En lugar del clásico cometín de bronce usado en Bs.As. que hacía sonar el "cornetero" de a caballo adelantándose al tramway, el conductor o mayoral anunciaba el paso del mismo tocando un cuerno de vaca.

Como la instalación de vías era deficiente, a menudo los vientos y en especial el Zonda las cubrían de arena impidiendo el normal desplazamiento del

coche, cosa conocida por los pasajeros, quienes viajaban dispuestos a prestar ayuda al Mayoral en casos de atascamiento.

Debido a esta circunstancia, y ya cuando los boletos reemplazaron a las primeras fichas, de las que hablaremos más adelante, nos cuentan por referencias orales que estos se otorgaban con cargo de "pechadita" o sin ella, gozando seguramente de alguna ventaja económica aquellos pasajeros que las adquirían dispuestos a empujar a pesar que la empresa no podía cobrar más de 8 ctvos. nacionales.

Teniendo presente que el acta de concesión se refería a varias líneas, sabemos que se habilitó una a Trinidad que llegaba hasta la escuela del "Topón", denominándose así porque en dicho lugar concluía la calle General Acha y la línea terminaba precisamente en la esquina de las actuales calles Abraham Tapia y General Acha.

Una segunda línea recorría la calle Tucumán hacia Concepción, llegando hasta una cuadra antes del puente de Calicanto, cercano a la actual Avda. 25 de Mayo. Otro de los primeros ramales que se habilitó fue la línea a Puyuta en Desamparados, partiendo de la Avda. España y la calle Laprida, donde se habilitó un galpón para guardar y reparar los tranvías, con vivienda para el concesionario y corral para la caballería de reserva. El recorrido llegó hasta la cercanía de la actual calle Rastreador Calívar, lugar que se comenzó a llamar Punta de Rieles usándose hasta hoy como punto de referencia.

### Las fichas de viaje

Aunque no se utilizaron en los primeros viajes, a partir de 1892 el "Tramway" San Juan se abonaba con fichas de ebonita al estilo de Buenos Aires, adquiriéndola fuera del vehículo y entregándola al guarda al ascender.

Se utilizaron dos modelos que describiremos a continuación, seguramente para cada uno de los dos primeros ramales de la compañía.

#### Número 1:

Anverso: TRAMWAY/SAN JUAN, en dos líneas; en parte superior y en forma semicircular el número de orden 174550, debajo una pequeña cruz y dos puntos. Gráfica de granetes

Reverso: En el campo liso con gráfica de granetes el N° 1 rayado en su interior

Material: Ebonita negra

Peso: 1,5 a 1,6 grs

Diámetro: 25 mm

Grabador: No figura

#### Número 2:

Anverso: Idem a la anterior

Reverso: Idem a la anterior, pero con el N° 2

Material: Ebonita roja

Peso: 1,9 a 2,2 grs

Diámetro: 25 mm

Grabador: No figura



Estas piezas de la numismática sanjuanina las consideramos bastantes raras, pues en años de relevar colecciones solo contabilizamos 10 negras con el N° 1 y 6 rojas con el N° 2; no creemos que haya muchas más, ya que su uso fue limitado y pensamos que no traspusieron la barrera del presente siglo. Nuestra curiosidad fue acicateada al observar la diferentes factura y hasta coloración de la ebonita con respecto a otras fichas tranviarias del país. Sospechamos que se fabricaron en otro lugar diferente al resto y la clave debía estar en ese número pequeño que se repetía invariablemente en todas.

Al cabo de cuatro o cinco años de poseerlas, cae en nuestras manos un catálogo de fichas salitreras chilenas y descubrimos con sorpresa que muchas de ellas tenían también un número de serie que se repetía para casa una de las empresas.

Nuestra sorpresa se convirtió en alegría cuando nos enteramos que a partir de 1880 casi todas las fichas de ebonita chilenas y otras de países limítrofes comenzaron a fabricarse en la Imprenta y Litografía Universo de Valparaíso, y que dichas casa grabadora les estampaba un número correlativo para cada empresa que encargaba su acuñación.

Así fue que dimos con un cuadro de fechación aproximado basado en esta numeración que dice. En 1892 se comenzó con el N° 156.000 y en 1893 con el N° 179.000; de manera que nuestras piezas sanjuaninas, que ostentan todas el N° 174.550 fueron acuñadas sin lugar a dudas en dicha imprentas durante el transcurso del año 1892, que por otro lado es lógico pensar por la vecindad de nuestra provincia cuyana con la hermana República de Chile. <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Agradecemos al Sr. Pascual Ruffa de San Juan por la documentación suministrada.

**Lic. Miguel A. Morucci**

**Wilson R. Becerra**

**Publicado en El Telégrafo del CNBA - Febrero 1997 - Pág 4**

**- Hacete socio del Centro Numismático Buenos Aires -**

---

[| 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