



# Centro Numismático Buenos Aires

Av. San Juan 2630 - CABA

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



## Concordia: Sus tranvías y sus fichas de viaje

### Antecedentes

Concordia, capital del departamento homónimo en la provincia de Entre Ríos, sobre el río Uruguay y frente a la ciudad uruguaya de Salto, no pudo sustraerse en las últimas décadas del siglo pasado a la fiebre tranviaria que, iniciada en Buenos Aires, se extendió por todo el país.

Los primeros antecedentes sobre el tranvía de Concordia aparecen en el diario local "La Libertad" del 19 de Agosto de 1871, donde en dos columnas se da cuenta de los proyectos para establecer una línea y al conveniencia de la misma para el adelanto de esa ciudad. El 21 de Agosto se llama a licitación para comprar 3.500 durmientes de ñandubay o algarrobo, siendo don Edelmiro Costa el representante de la empresa, que se denominaba "Tramway del Comercio".

En Junio de 1874 el cura vicario dirige una nota a la Corporación Municipal pidiéndole suspender el servicio alrededor de la Plaza 25 de Mayo durante la procesión del Hábeas y en Abril de 1875, el señor Manuel Marengo solicita al Consejo Deliberante autorización para construir un ramal del tramway que uniera su propiedad con el ferrocarril. Ese mismo mes, al visitar el presidente Avellaneda la ciudad, se utilizaron los carruajes del Tramway para la concentración de alumnos, preceptores y profesores que le dieron la bienvenida. El costo del servicio fue pagado por el Consejo Deliberante.

Por la misma época, una nota presentada por un grupo de vecinos de la calle 1° de Mayo al municipio, da cuenta del mal estado de las vías del tramway, entre los comercios "El Trocadero" y "La Marina" ubicados en dicha arteria. Manifiesta la queja. "Se hace imposible el tránsito por la calle debido al pésimo estado que presentan los espacios de calzada ubicados entre ambos rieles".

### Nuevas propuestas a principios de siglo

El 8 de Noviembre de 1906 el empresario Arthur Geo Pruden eleva una nota al Intendente de Concordia proponiendo se otorgara a la denominada "The Concordia Argentine Electrical Tramway Company Limited" una concesión por 99 años, ofreciendo pagar a la comuna un 4% mensual de impuesto sobre las entradas brutas. La empresa se haría cargo de instalar una usina que generara la electricidad necesaria para el funcionamiento de dicho servicio y el excedente sería vendido para el comercio y la industria y transformado en luz para el alumbrado público.

Posteriormente, el 1° de Diciembre de ese año, el señor Fernando G. Méndez, director de "El amigo del Pueblo" y representante del empresario Tomás B. Holway, solicita a la Municipalidad el permiso correspondiente para instalar una línea de tranvías a tracción eléctrica en el centro urbano y a sangre, fuera de los bulevares.

El proyecto de Holway era amplio y ofrecía un servicio combinado de transporte de pasajeros y carga que uniría el centro con el puerto, la estación del ferrocarril, las tabladas, el matadero, el polígono de tiro, la sociedad rural y el cementerio. El servicio de cargas se cubriría con vehículos especiales con desvíos a barrancas y establecimientos industriales. Los destinados al transporte de reses serían construidos de acuerdo a estrictas normas de higiene. En la propuesta se destacaba que: "La municipalidad prohibirá el transporte de carne de los mataderos al mercado en carros, exigiendo que se haga en coches especiales del tramway" y que "La empresa por su parte no podrá cobrar tarifas mayores que las siguiente: animal vacuno 1 peso; ternera o cerdo, 40 centavos; carnero u oveja 20 centavos y cordero o lechón 10 centavos".

Las tarifas, se aclaraba, podían ser rebajadas por la empresa pero nunca aumentadas sin autorización municipal; ofrecía una garantía real de 15.000 pesos y exigía como plazo de la concesión un mínimo de 50 años.

Estudiadas las dos propuestas, el Consejo Deliberante resuelve conceder la línea al Sr. Tomás B. Holway por ser la más conveniente, con algunas modificaciones al proyecto original. El empresario se opuso a estas alteraciones y la municipalidad lo intimó para aceptarlas o dimitir, dándole un plazo de 8 días. Finalmente, la oferta no obstante ser la más conveniente, fue rechazada mientras se estudiaba una nueva concesión.

### La propuesta de Esteban Nocetti

El 8 de Abril de 1907, este empresario, encargado de la construcción de los muelles del puerto, propone al intendente Dr. Germán Vidal, instalar una

línea de tramways tracción a sangre que uniría el puerto con la Tablada Norte sin tocar los mataderos. Ella partía de la rivera por la calle Jujuy (hoy Sáenz Peña hasta Libertad (después, Presbítero del Castillo), por esta última a Constitución (hoy Mitre) hasta Entre Ríos, continuaba por la calle 3 de Febrero hasta San Luis y por ésta al Boulevard San Lorenzo para llegar finalmente a la Tablada Norte. Este recorrido tendría un ramal que saliendo de Libertad y Jujuy llegaría hasta la estación del ferrocarril.

Nocetti solicitaba la concesión por 50 años con eximición de impuestos, estableciendo las siguientes tarifas: 10 centavos del Puerto ala estación del Ferrocarril, 15 centavos del Puerto ala plaza y 25 centavos del Puerto a la Tablada. En sesión del 20 de julio de 1907 el Consejo Deliberante con el aval de la oficina de Obras Públicas, otorga al señor Esteban Nocetti el permiso para construir y explotar una línea de tranvías de tracción a sangre desde el Puerto a la Tablada Norte, destinando a pasajeros y carga por el término de 15 años.

Para la construcción y explotación de esta línea, Nocetti forma una sociedad el 3 de Octubre de 1907 con el Dr. Juan José Bilbao denominándose a la nueva línea "Tramway Concordia".

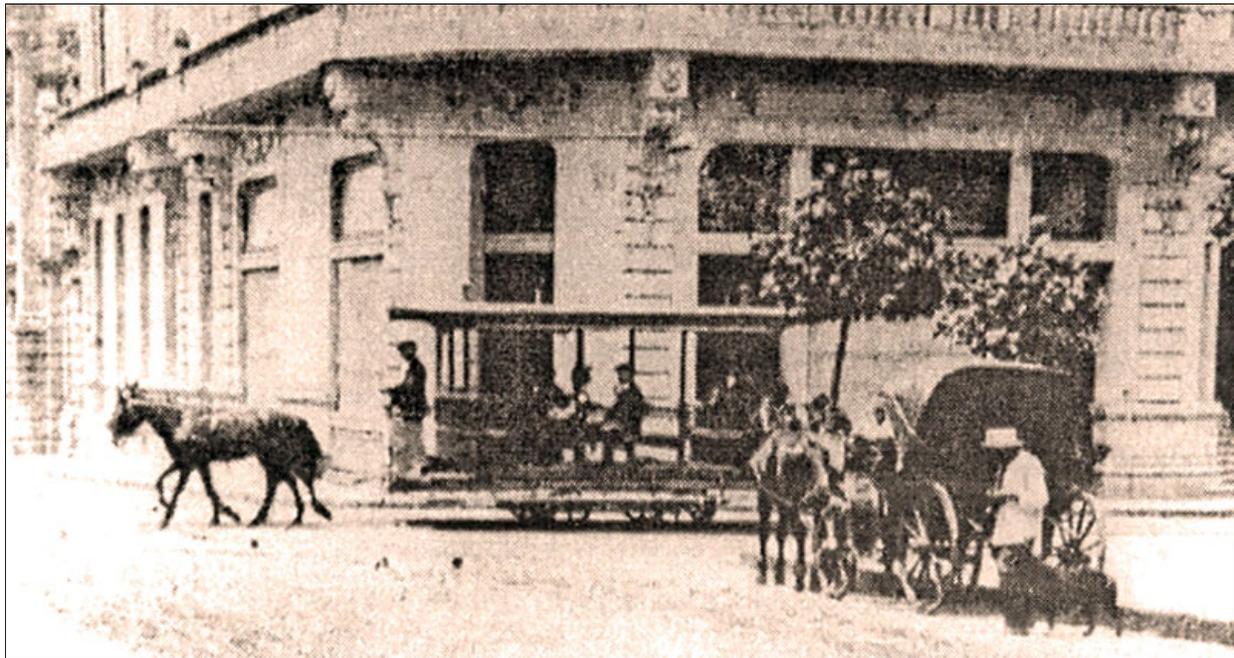
En Noviembre comienzos a llegar los primeros materiales y el 19 de Diciembre se dio comienzo al tendido de rieles desde el Puerto a la Plaza 25 de Mayo, a un costo de 6.746 pesos moneda nacional cada cien metros de vías.

### La inauguración

El 23 de Mayo de 1908, Nocetti solicita por nota al Intendente Vidal autorización para poner en circulación los coches al día siguiente, víspera del 98 aniversario de la Revolución de Mayo.

Y llega el gran día. En medio de la expectativa y el entusiasmo de la población se pone en funcionamiento el nuevo tramway en Concordia, habilitado en forma precaria por el Consejo Deliberante desde el Puerto a la plaza principal.

En el acto inaugural hizo uso de la palabra el Intendente Dr. Germán Vidal. Los primeros coches en circular fueron "jardineras" abiertas con cuatro o cinco hileras de bancos que la atravesaban a lo ancho; sus respaldos eran móviles para adecuarlos al sentido de la marcha. A los costados colgaban cortinas de lona que se usaban como protección contra el sol o el mal tiempo, que se enrollaban en la parte superior.



Tranvías a caballo circulando en la esquina de Mitre y Pellegrini frente al antiguo edificio del Club Progreso.

Posteriormente llegó el material rodante definitivo y cerrado. Eran coches contruidos de madera y zinc galvanizado con dos puertas corredizas, una delantera y otra detrás; llevaban dos bancos de madera a lo largo del vehículo, uno a cada lado y se usarían en los días de inclemencia.

En tendido del segundo tramo hasta la Tablada Norte pasando por la Sociedad Rural, provocó una agitada polémica por la oposición del vecindario de la calle Entre Ríos, de Bartolomé Mitre al norte, que pretendía cambiar el recorrido por la principal arteria de la ciudad y solicitaban que la misma fuera convertida en vía franca. El Consejo Deliberante apoyó a la empresa y por ordenanza del 15 de Febrero de 1909 autorizó su construcción. Este tramo se inauguró el 25 de Abril y al principio fue boicoteado por comerciantes y vecinos.

### La empresa "La Comercial"

Ante el incumplimiento del contrato por parte de Nocetti en lo relativo a la importación de nuevo material rodante, la empresa "Tramway de Concordia" fue intimada por la Municipalidad. Frente a ello, la sociedad se transforma integrándose con los señores Koncke, Burmester y Bilbao con el nuevo nombre de "La Comercial".

En Septiembre de 1910 obtienen la aprobación del Consejo Deliberante para construir una estación terminal en un predio propio en la calle Entre Ríos entre Pirovano y General Las Heras, con fondos a la calle San Luis. En ese solar entre plantas de naranjo y grandes eucaliptos se construyeron los galpones que resguardarían el material rodante y proveerían de caballerizas al tramway.

El 30 de Noviembre, la empresa "Tramway Comercio de Concordia" se dirigió al intendente Juan Salduna señalando que la nueva empresa tenía la concesión transferida por Resolución N° 84 del Consejo Deliberante y solicitaban la ampliación del servicio hasta el Hipódromo y Matadero. Concedida la autorización, la construcción y habilitación se producen casi de inmediato; la prolongación entonces desde la Tablada Norte se hace por la actual calle Ricardo Rojas hasta el Matadero.

Para que las reses llegasen directamente al mercado fue necesario construir un ramal desde la calle Entre Ríos y Curupaití (hoy Urdinarrain) que llegaba hasta el predio del mismo, sito en Tucumán (actual Sarmiento) entre las de Aristóbulo del Valle y ex-Curupaití. De esta manera las reses faenadas en el matadero se transportaban al mercado en un coche convenientemente adaptado para el caso; por eso un artículo de "El Litoral" de Julio de 1984 se titulaba: "Cuando reses de lujo viajaban en el tranvía de Don Luciano".

Este último era don Luciano Giustozzi, quien de acuerdo a referencias estuvo vinculado desde el primer momento a la empresa, cuando se gestionaba la concesión como segundo del señor Nocetti. Este personaje se hizo legendario en la Concordia que festejaba el Centenario patrio, a tal punto que la mayoría le acordó la paternidad de los tranvías, a los que se comenzó a conocer como "los tranvías de Don Luciano".

Un hecho fortuito demoró una vez más la renovación del material rodante que exigía la comuna. Un incendio destruyó la fábrica de la ciudad de Spandau en Alemania donde se habían fabricado las cinco unidades adquiridas por La Comercial y por tal razón, la firma importadora no pudo cumplir con la entrega.

Esta circunstancia obligó a la empresa a recurrir a otro importador, adquiriendo los nuevos coches en Filadelfia, Estados Unidos; los tramways cerrados comenzaron a circular a mediados del mes de Mayo de 1911 y cada uno costó 1.900 pesos oro, puestos en la ciudad.

### Las fichas

Dos personajes estaban a cargo del tranvía, el mayoral que oficiaba de conductor y el guarda encargado de cobrar los pasajes. No había cornetín como en Buenos Aires que se adelantara con su caballo al tranvía, sino que la corneta la tocaba el propio mayoral anunciando su paso.

En cambio sí trabajaban cuarteadores a la salida del puerto donde los vehículos debían trepar una pronunciada pendiente. Una cuadra antes el tranvía era esperado por un muchacho a caballo y su cuarta de cadena, ayudando al vehículo cargado a llegar hasta la calle Buenos Aires donde otro cuarteador facilitaba la llegada hasta Pellegrini.

Este tramway funcionaba con fichas de ebonita muy similares a las usadas en Buenos Aires algunos años antes; el pasajero las adquiría fuera del vehículo y las canjeaba al guarda por el boleto al ascender, por lo cual su mecanismo era el mismo que en nuestra capital <sup>(1)</sup>.

La Comercial utilizó dos modelos, que seguramente correspondían a sus distintas secciones.



Anverso: Leyenda perimetral TRAMWAY COMERCIO DE CONCORDIA, separando el comienzo y fin de la misma una estrellita de seis puntas. En el centro del campo N° 1. (N°19)

Reverso: Un tranvía cerrado de la época visto de perfil y sobre rieles, rodeando a éste en forma circular, ocho estrellas de seis puntas.

Material: Ebonita negra. Diámetro: 23 mm. Peso: 1 gramo. Fabricante: No figura.



Anverso: Igual al anterior pero reemplazando el centro del campo por N° 2.

Reverso: Igual al anterior.

Material: Ebonita roja. Diámetro: 23 mm. Peso: 1,5 gramos. Fabricante: No figura.

Estas fichas son muy raras; en años de investigar y revisar colecciones sólo he visto 3 negras y 2 rojas, todas en muy buen estado de conservación, lo que induce a pensar que no fueron usadas por mucho tiempo. Lo cierto es que han desaparecido al igual que el "Tramway de Don Luciano".

Aunque no figura la casa grabadora, es muy probable que se hayan fabricado en Buenos Aires. Como curiosidad observamos que se utilizó el mismo reverso con diferente anverso de las fichas del Tramway de la Unión que circulaba en Uruguay y del Tramway de Asunción, que lo hacía en la capital paraguaya. Son tan similares en peso, tamaño, factura y hasta en el material (ebonita negra y roja) que sólo es posible diferenciarlas leyendo el anverso donde en lugar de números figura el costo del pasaje: 10 y 20 centésimos tanto en las orientales como en las guaraníes; evidentemente estos tranvías eran contemporáneos entre sí.

### El Eléctrico Anglo Argentino

En la tercera década de este siglo, cuando Concordia discurría entre carros de caballos, refinados carruajes privados o de alquiler y uno o dos automóviles, comenzó a correr el primer tranvía eléctrico de la ciudad. Según "El Heraldo", el servicio se inauguró el 1° de Marzo de 1928 y en sus comienzos debe haber alarmado a los concordenses por su velocidad.

El tendido de vías cubría la distancia entre la Feria y la Estación del Ferrocarril, para más tarde extender su recorrido hasta la Plaza España.

Como no podía ser de otra manera, la empresa propietaria fue la poderosa Compañía Anglo Argentina de Electricidad, que comenzando por adquirir y electrificar los tranvías de Buenos Aires a fines de siglo pasado se extendía a las principales ciudades y capitales del interior a comienzos del presente siglo.



El Eléctrico de la Anglo circulando frente a la confitería Colón y el Banco Nación, 1928. Obsérvese en su costado la sigla C. A. A. DE E.

Para darnos una idea exacta de lo que significaba este nuevo medio de transporte para los habitantes de Concordia, transcribo una nota periodística de "El Heraldo" contemporánea a su inauguración en 1928:

*"Concordia se está acostumbrando al pasaje del eléctrico. Son en su tránsito novedoso y pintoresco la nota sensacional del ambiente. La metamorfosis de la aldea a la gran ciudad, tiene en la actividad eléctrica que rebosa y chisporrotea, por encima y por debajo de los lujosos, modernos y cómodos coches, su mejor aliado.*

*Los paseos por ahora limitados hasta la Plaza España y la Sociedad Rural, constituyen un motivo de esparcimiento ciudadano que el público aprovecha y que resulta barato.*

*Los primeros viajes suelen verse matizados de notas humorísticas: ayer vimos a un estanciero forcejeando por abrir la puerta de salida, cuando ésta se abrió automáticamente, el hombre se echó para atrás estupefacto y exclamó: lo que inventan estos gringos".*

Estos modernos vehículos poseían dos puertas plegadizas, una por cada lado que accionaba el motorman con palancas. Contaba con doble comando en sus dos frentes y doble "trolley" para el cable eléctrico, que se utilizaba de acuerdo al sentido de la marcha, de manera que no tenía necesidad de dar vuelta , sino ir y venir.

### Las fichas

Los primeros tranvías eléctricos de Concordia constituyen una curiosidad ya que quizá hayan sido los únicos que pusieron en práctica un sistema de pago con fichas que ya hacía años se había abandonado en Buenos Aires por la implantación de la Anglo Argentina del boleto único de 10 centavos para toda la red. Esto significó una rebaja e algunos casos de hasta un 60%, ya que había secciones que se abonaban 30 centavos. También se creó el boleto obrero en horas de la mañana, mediodía y luego de las 16 horas cuyo costo era de 5 centavos.

En Concordia, la compañía cobraba las mismas tarifas: 10 centavos para el recorrido completo y 5 centavos como boleto obrero y escolar. Pero la principal innovación la constituyeron una novedosas máquinas que llevaban los coches donde se insertaban las monedas, visionarias precursoras de las caprichosas boleteras de los actuales colectivos. La diferencia consistía en que el boleto lo seguía entregando el guardia pero sin manejar dinero, ni para cobrar ni para dar el vuelto. En los primeros tiempos, los pasajeros debían proveerse de los queridos níqueles de 5 o 10 centavos, ya que el aparato no registraba los de 20.

Posteriormente la compañía manda a acuñar en Inglaterra fichas que reemplazaban a las monedas que podían ser adquiridas por los usuarios habituales. El señor Barbieri, gerente de la compañía en Concordia, fue el encargado de planificar y desarrollar las instrucciones al personal de la empresa para que este servicio público fuera un éxito. Escribió el periodista de "El Heraldo":

*"El uso de estos trenes requiere cierto grado de cultura al que Concordia ha respondido ampliamente, también han estado bien los 'motorman' y el personal de la empresa, en su interés de ilustrar al público la forma de operar".*

Los dos modelos de fichas son:



Tipo I:

Anverso: Sobre un fondo de celdillas romboidales concéntricas y dos aberturas caladas que dejan una franja central, la leyenda perimetral superior e inferior: TRANVÍA CONCORDIA separadas las palabras por dos pequeños rombicos. En la franja central C A A E (siglas de la Compañía Anglo Argentina de Electricidad)

Reverso: Sobre el mismo fondo y disposición: VIAJE DIRECTO en franja central: C A A E.

Material: Cuproníquel. Formato: Circular. Diámetro: 23 mm. Peso: 3,5 a 3,7 gr. Grabador: No figura.



Tipo II:

Anverso: Igual al anterior.

Reverso: Sobre el mismo fondo la leyenda: ESCOLAR-OBREROS y en franja central: C A A E. Los rombicos que separaban ambas palabras fueron reemplazados por dos manitos y cuatro puntos.

Material: Cuproníquel. Formato: Circular. Diámetro: 16 mm. Peso: 1,4 a 1,5 gr. Grabador: No figura.

Estos modelos de fichas no son tan escasas como las del tramway a caballo; he visto unas 12 o 13 de las pequeñas y 8 o 10 de las grandes, todas traídas de Concordia. Es estado de conservación que presentan las ESCOLAR – OBREROS, corresponde al boleto de 5 centavos, es mucho mejor al que se observa en general en las de VIAJE DIRECTO y costo de 10 centavos; ello nos induce a pensar que fueron más utilizadas estas últimas.

Desconozco la fecha exacta de su puesta en vigencia y de su retiro de la circulación, pero sospecho que el sistema no fue empleado por mucho tiempo.

De todas formas, estas piezas nos muestran algo diferente, la sustitución del vocablo inglés "tramway" por el castellano de "tranvía". Esto significa que entre 1925 y 1930 se comenzó a llamar a este transporte por su nombre castizo hasta su desaparición en 1963.

La regla entonces para los coleccionistas es que cuando encuentren la palabra TRAMWAY, seguramente pertenece a un transporte de tracción a sangre que circuló entre fines del siglo pasado y principios del actual, mientras su figura TRANVÍA pertenece a un eléctrico de 1920 o 1925 en adelante. Esta regla la he podido confirmar con otras fichas tranviarias sudamericanas de Uruguay, Paraguay, Perú y hasta una argentina del tranvía salteño, seguramente eléctrico que circuló alrededor de 1930 y cuya casa fabricante fue Barés.

(1) Ver artículo del autor "Las fichas de tranvías a caballo de los Lacroze". Cuadernos de Numismática N° 87, Junio 1993, pág. 23.  
[| Inicio](#) | [Institucional](#) | [Calendario de actividades](#) | [Biblioteca virtual](#) | [Museo virtual](#) | [Enlaces](#) | [Contacto](#) |

Lic. Miguel Angel ~~MORON~~ **CNBA** - Fundado el 26 de diciembre de 1968 | on line: Agosto 1998 / 2013 | © Derechos Reservados

Publicado en Cuadernos de Numismática - N° 96 - Junio 1995 - pág. 37