

Centro Numismático de las Sierras del Tandil
C.D. Período 2014 – 2015

Presidente: Ricardo Alberto Hansen.

Vicepresidente: Darío Sánchez Abrego.

Secretario: Héctor Alberto Trevisón.

Tesorero: Pablo Armando Chervero.

Vocal Titular: Juan Francisco Inza.

Vocal Titular: Miguel Angel Pena.

Revisor de cuenta titular: Darío Pey. Nahuel Santana.
Reinaldo Santiago Coatti.



XXXV JORNADAS NACIONALES DE NUMISMÁTICA Y MEDALLÍSTICA

Con fecha 15 Y 16 de agosto se celebraron las XXXV Jornadas Nacionales en Córdoba y nuestro centro se hizo presente con 5 de sus miembros. Uno de ellos – Darío Sánchez Abrego – presentó un trabajo de investigación. Felicitamos a los organizadores por el éxito total que significaron estas jornadas.



Darío Sánchez Abrego y su conferencia.



Parte del grupo de miembros de nuestro centro que asistieron



Presentamos una nueva edición de nuestro boletín electrónico con 4 nuevos artículos, que esperamos sean de su agrado. A continuación brindamos el índice de los mismos.

INDICE

<u>Una nueva perla del Buenos Aires olvidado</u>	4 - 6
<u>Las cuentas de vidrio del fuerte Sancti Spiritus</u>	7 - 21
<u>Conociendo África: Cabo Verde</u>	22 - 30
<u>Carlos Malmén</u>	31 - 38

Una nueva perla del Buenos Aires olvidado

Curiosamente, en Argentina, otro país en el que la huella de lo hispano no fue tan marcada, la presencia de obras de arquitectura "neoárabe" es muy numerosa. En su capital, Buenos Aires, se dieron notables ejemplos como el "Salón de reposo del ruso y finlandés" o "Sanatorium del Palacio Árabe" de la Calle Suipacha 60, de inspiración nazarí, abierto a principios del siglo XX para tratamientos de hidroterapia y como sanatorio modelo, casa de baños de los doctores Carreras, Leiguarda y Carrasco.



Pieza utilizada como control en los baños del Palacio Árabe.

Metal blanco. Acuñaador desconocido. Monograma con iniciales de los doctores Carrasco, Leiguarda y Carreras.

Colección del autor.

El hecho de que la tuberculosis fuera una enfermedad tan seria, para la cuál en realidad la medicina científica no tenía una terapia curativa eficaz, llevó a que muchos enfermos confiaran en las diferentes posibilidades ofrecidas por otros sistemas o prácticas. Según lo señalado por Diego Armus en 1917, el peruano Rogelio Holguín, autocalificado idóneo y sin estudios formales en medicina, llevó a cabo en diferentes instituciones sanitarias su cura de la tuberculosis con medicinas vegetales y aunque en principio recibió el apoyo de los

profesionales, luego éstos se pusieron en su contra. Holguín manifestaba recibir multitud de cartas de enfermos interesados en su terapia vegetal, aún después que fuera desaconsejada por la medicina científica.

Diferentes avisos publicitarios, aparecidos en diarios de Buenos Aires a finales del siglo XIX, expresaban la enorme variedad de posibilidades abiertas a los pacientes a partir de la curación por electricidad, hidroterapia y magnetismo en ecléctica combinación. El interés por utilizar terapéuticamente la electricidad se originó a partir de diferentes experimentos realizados a mediados del siglo XIX sobre la existencia de un fluido similar en el cuerpo humano. El impacto de estos descubrimientos fue notorio en medicina, tal como puede observarse en el manual de Castex, quién consideraba la aplicación de electroterapia en hemiplejías, parálisis, neuralgias y migrañas, epilepsia, neurastenia, reumatismo, atrofas musculares y artritis, así como enfermedades de la nutrición, como gota, obesidad y raquitismo y también en dolencias estomacales, intestinales, de la piel y del sistema reproductor.

Los baños de electricidad aparecían junto con los aire comprimido y los baños de vapor en el Instituto Médico-Hidroterápico del Dr. Juan Lacroze, o bien en una Casa de Sanidad que ofrecía además de los servicios anteriores el uso de aparatos eléctricos. Tanto en publicaciones médicas como en la prensa normal se publicaron desde mediados del siglo XIX avisos sobre supuestas medicinas eficaces a partir de la electricidad. En 1902, la *Revista de la Sociedad Médica* publicaba una Casa de Baños de los doctores [Carrera, Leiguarda y Carrasco](#), donde se proponía a varones y mujeres baños en piscinas separadas y se discriminaban entre los servicios baños romanos, turcos, medicinales, rusos y duchas de luz eléctrica y de aire comprimido.

Los ejemplos anteriores permiten entrever el confuso panorama que atravesaban las prácticas médicas oficiales, que debían competir frente a multitud de otras opciones, por lo que era preciso señalar continuamente las diferencias existentes entre los sistemas alternativos y los académicos. En 1897, una nota del famoso higienista José María Ramos Mexía analizaba la apertura de un sumario en el Juzgado Criminal de la Capital, donde el Departamento Nacional de Higiene denunciaba las prácticas ilegales de un sanatorio, el Instituto Künista. Pero el fiscal no había observado delito en esa institución, por lo que Ramos Mexía se disponía a probarlo, aduciendo que en la misma se ejercía la medicina sin que su director, Max Hauff, de la Sociedad Künista, tuviera título expedido por la Facultad de Medicina. Seguramente, el fiscal había desestimado la denuncia considerando que el Instituto citado no hacía ni más ni menos que otras “casas de baños” que pululaban en la ciudad porteña y en otras ciudades de la región pampeana. El mismo Hauff decía que no daba ningún medicamento a los enfermos y, repitiendo los que tradicionales argumentos ante la acusación de ejercicio ilegal de la medicina, que solo aconsejaba a los pacientes sobre una alimentación sana y saba en ocasiones agua fría. Para el Departamento Nacional de Higiene, el delito estaba dado en la medida en que Hauff realizaba visitas a domicilio, atendía a enfermos, les daba instrucciones por carta y hacía analizar su orina, todo lo cuál eran

actos de charlatanismo. Ya había sido multado e inspeccionado, pero sus avisos continuaban saliendo en los periódicos y el establecimiento seguía funcionando, para desesperación de las autoridades sanitarias.

Comienzo de los doctores

El primer hospital oftalmológico de América fue creado por un decreto del 2 de enero de 1823, y firmado por el General Martín Rodríguez en cuya administración participaba Bernardino Rivadavia como ministro. Rivadavia, que en 1825 asumiría la presidencia del país, fue el creador de la sociedad de Beneficencia de la Capital que comenzó su labor solidaria el 12 de abril de 1823. A iniciativa de su presidenta Dolores Lavalle -hija del héroe que combatió por la independencia de la patria- la Sociedad de Beneficencia propició la creación del Consultorio Oftalmológico que las Hermanas Hijas de María instalaron en la calle Moreno 932. Este fue el paso inicial para que el 21 de octubre de 1878, se creara el Servicio de Enfermedades de los Ojos que dio origen a este hospital.

Inicialmente ocupó un modesto espacio en el Hospital General de Mujeres (hoy Hospital Rivadavia). La internación de los operados se realizaba en la Sala Santa Lucía, de donde proviene el nombre que se perpetúa hasta el presente. La Dirección técnica fue confiada al Dr. Pedro F. Roberts, quien sería el primer Director del Hospital. Con el tiempo, fue secundado en sus tareas por los practicantes **Pedro Carrasco**, **Ramón Leiguarda**, C. Madariaga y Ricardo Guerrico.



Pieza en Museo Ciudad de Buenos Aires

Ricardo A. Hansen – Agosto 2015
E mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar

Fuente: <https://books.google.com.ar/books>

Fuente: <http://www.hospitalsantalucia.com.ar>

LAS CUENTAS DE VIDRIO DEL FUERTE SANCTI SPIRITUS

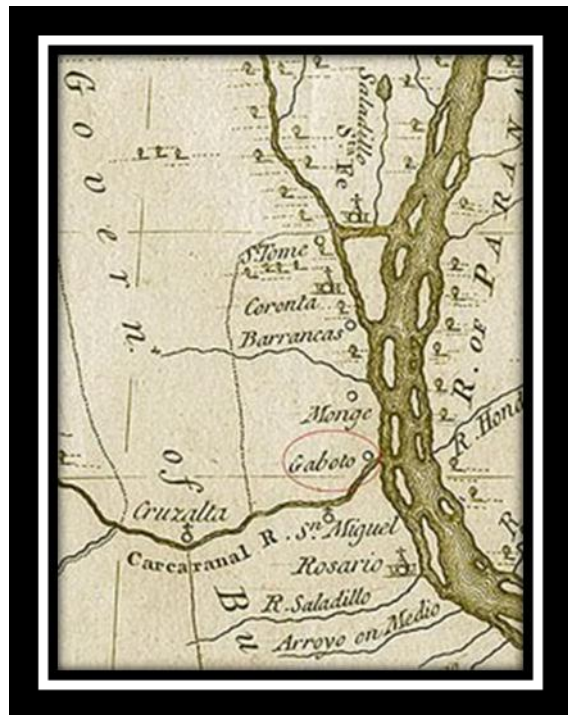
Por Dr. Darío M. Pey y Constanza Russo
Agosto 2015.

Después de ser objeto de más de cien años de infructuosa búsqueda, a partir de 2006 los arqueólogos Guillermo Frittegotto, Fabián Letieri y Gabriel Cocco dirigen el grupo interdisciplinario que ha dado con la localización precisa del primer asentamiento español en la Cuenca del Río de La Plata: el Fuerte Sancti Spiritus.

Su fundación se remonta a 1527 cuando Sebastián Gaboto, desobedeciendo las órdenes del Rey de España de seguir la ruta de Magallanes-El Cano para obtener especias en las islas Molucas (actual Indonesia), decidió entrar en el Río de la Plata y remontar el Paraná en búsqueda de metales preciosos. En la confluencia de los ríos Coronda y Carcarañá construye este fuerte que le serviría de base a sus incursiones hacia el Norte, pero al cabo de dos años resultará incendiado por los nativos debiendo abandonarlo.



Desde entonces su ubicación fue perdida, y recién el trabajo de estos arqueólogos auspiciados por el Ministerio de Innovación y Cultura de Santa Fe, ha permitido localizar el sitio, en la localidad de Puerto Gaboto, y recuperar numerosos objetos de cultura material europea debidamente procesados en el laboratorio del Museo Histórico Provincial Dr. Julio Marc de Rosario.





Entre los elementos hallados podemos mencionar fragmentos de botijas, platos, cuencos, una hebilla, una llave, cascabeles, dados, clavos de hierro y numerosas *cuentas de vidrio*.



En total suman 1070 cuentas, la mayoría enteras y otras fragmentadas, además de algunos bloques de cuentas derretidas por el fuego.

El 66% son de tipo indeterminado (cuentas anulares de escasos milímetros), el 15% del tipo Chevron y un 19% de las llamadas Nueva Cádiz. Fueron estos los “espejitos de colores” con los que los conquistadores pagaban a los naturales, quienes aceptaban con agrado estos objetos translúcidos de colores brillantes antes que las monedas metálicas tan apreciadas por los europeos.



Desde tiempos Prehistóricos los humanos se han sentido atraídos por las cuentas o abalorios.

CUENTAS o ABALORIOS

Objetos pequeños, estéticamente atractivos, generalmente sin inscripciones, **perforados** para enhebrarlos en grupo evitando su extravío y permitiendo su exhibición, transporte y/o manipulación.

ABALORIO

Etimología:

- del árabe hispánico *alballúri*, "el que tiene brillo"
- ↑
- árabe clásico *billawr*, "brillante"
- ↑
- griego βήρυλλος (*bērullos*), *beryllos*, "berilo", palabra alusiva al color azul verdoso y brillante. (Su latinización *beryllus* da origen al nombre de las rocas del grupo del Berilo o Beryllium, que incluye aguamarinas y esmeraldas, caracterizadas por su aspecto vítreo)
- ↑
- India: prakrit *veruliya*, pali *veluriya*, término derivado del antiguo dravídico *Velur*, nombre de la actual ciudad de Belur famosa por sus esmeraldas.



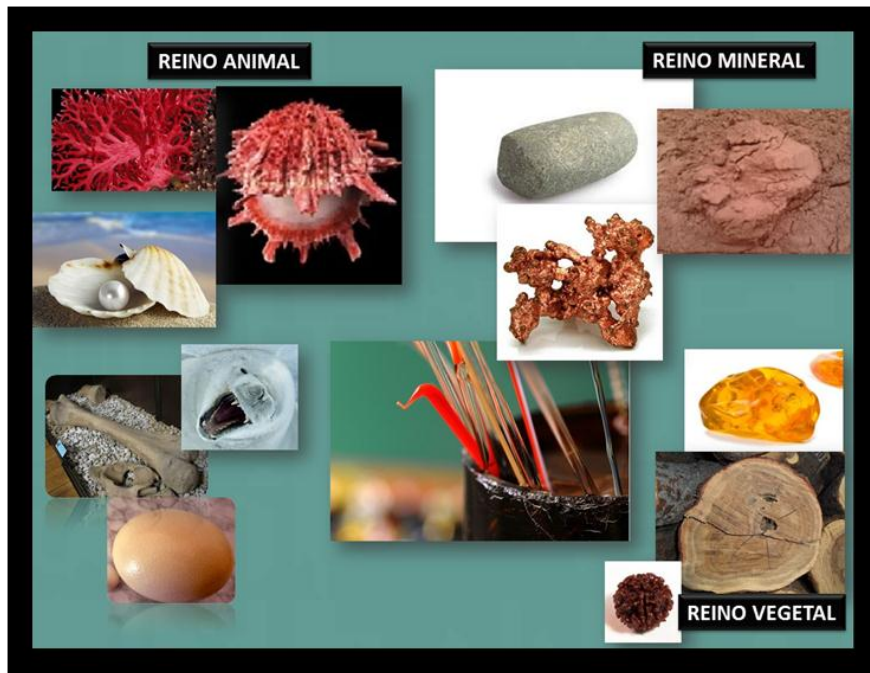
LAPIS LÁZULI	TURQUESA	AMAZONITA	SERPENTINA	JADE
				

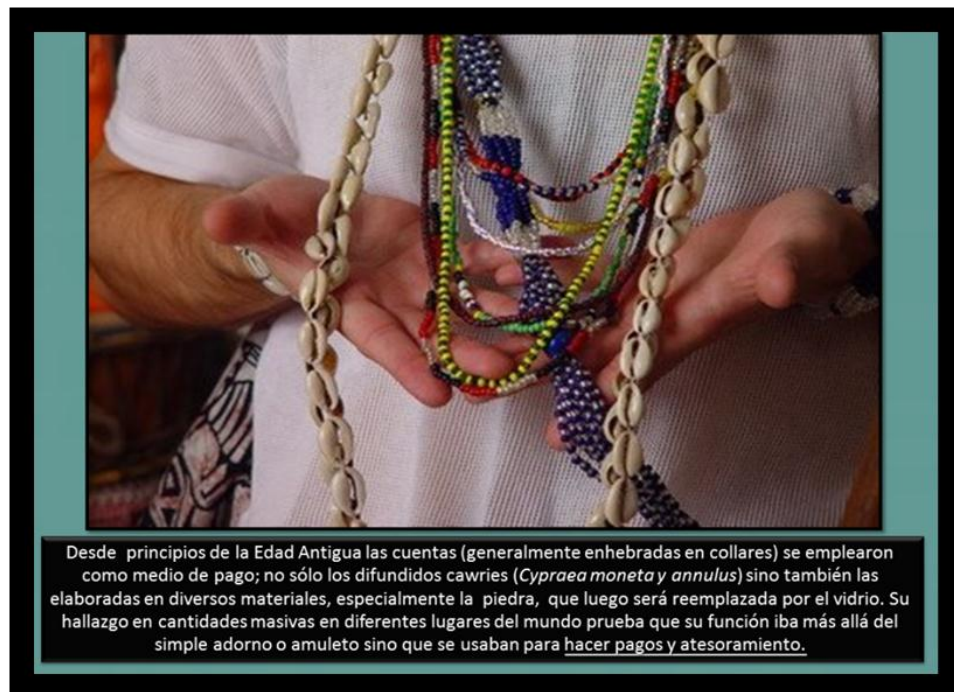
En la antigüedad no se diferenciaba el azul del verde. Como eran el mismo color, tanto en egipcio, chino clásico y antiguas lenguas indoeuropeas, se usaba la misma palabra para designarlos. Los especialistas modernos la traducen con un nuevo término inglés: *grue* (fusión de green y blue).

Era el color que representaba la Naturaleza: el celeste del cielo, el azul-verde



Para elaborar cuentas se han empleado los materiales más diversos provenientes de los tres reinos de la Naturaleza: animal (moluscos, corales, hueso, dientes, huevos), mineral (rocas, metales, arcilla, vidrio) y vegetal (madera, ámbar, semillas).





**MONEDA:**

*Es todo objeto manufacturado con el fin específico de cumplir con las funciones de medio de **pago**, **cuenta** y (eventualmente) **atesoramiento**.*
Damián Salgado

Atendiendo a esta definición amplia, los autores de este artículo no tienen la menor duda que las cuentas elaboradas para emplearse como medio de pago deben ser consideradas "monedas" y por consiguiente ser objeto de estudio de la Numismática

Primeras cuentas de moluscos (*Nassarius kraussianus*) perforados, hallados tanto en Marruecos como en Israel (100.000 a.C.) testimoniando los primeros pasos del *Homo sapiens* fuera de África.

Nótense los restos de tintura ocre




Moluscos perforados por los Neanderthales en Europa

La CORNALINA es un tipo de ágata donde predomina el color rojo uniforme. Al tallar otras ÁGATAS se descubren vetas que permiten producir una cuenta que exhiba hermosas bandas de distintos colores, proveyéndola así de formas alargadas (fállicas) representativas de lo "masculino", mientras que lo "femenino" podrá simbolizarse con la forma dada (elipsoidal o bicono)







Cuentas elipsoidales de ágata con bandas

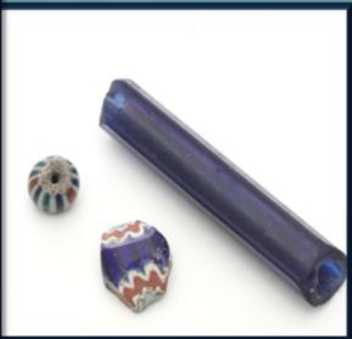


Las vetas del ágata permitían obtener diseños naturales con forma de "ojos" que resultaron muy apreciados desde comienzos de la historia.



Después de los fenicios, tanto romanos, musulmanes, venecianos, africanos, como también pueblos de Extremo Oriente emplearon el vidrio para elaborar cuentas con "ojos".

La presencia de "ojos" da "vida" a las cuentas, y por su asociación con "lo divino" (fuerza benevolente creadora, vigilante y dispuesta a ayudar), las convierte en amuletos protectores.



Cuentas de vidrio veneciano, del tipo CHEVRON y NUEVA CADIZ, halladas en el Fuerte Sancti Spiritus (1527), primer medio de pago empleado en nuestro territorio para comerciar con los pueblos originarios.

Desde fines del siglo XV las fábricas de vidrio de Venecia y Murano empezaron a producir cuentas con una fórmula secreta muy difícil de imitar consistente en cilindros (“rosetta”) u ovoides (“Chevron”) de siete capas de vidrio en diferentes colores (desde afuera hacia el núcleo: azul, blanco, rojo, blanco, celeste o verdoso, blanco e incoloro). Se emplearon extensamente para el comercio con los nativos tanto de África como de América y las capas fueron variando con el



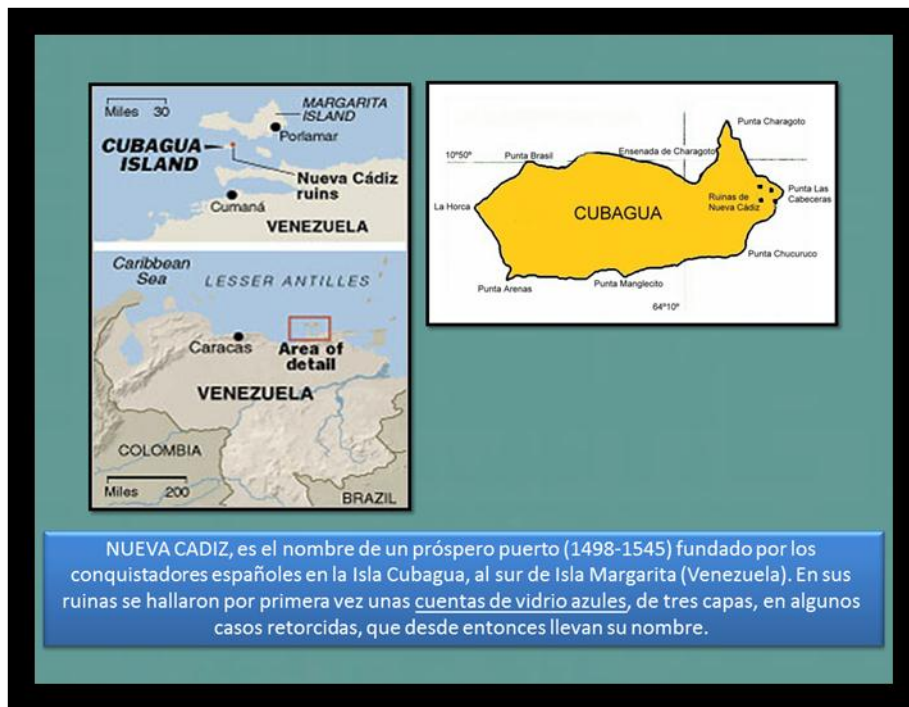
transcurso del tiempo hasta fines del siglo XIX, lo cual permite su datación. Esta morfología compleja reúne potente simbología acumulada desde tiempos prehistóricos, ya sea en sus formas, bandas fálicas, colores y hasta el “ojo” radiado de chevrones concéntricos que se observa en sus extremos.

Un **chevrón**, o **cabrio**, es un símbolo usado en HERÁLDICA, que posee la forma de un compás. Habitualmente su vértice suele situarse en el centro del escudo, aunque en ciertas disposiciones se desplaza hasta su borde superior. Sus patas se apoyan en los vértices inferiores del rectángulo en que el escudo se inscribe. Su significado era el de protección o de *“inspiración de aquellos que hacen grandes obras por la fe”*.

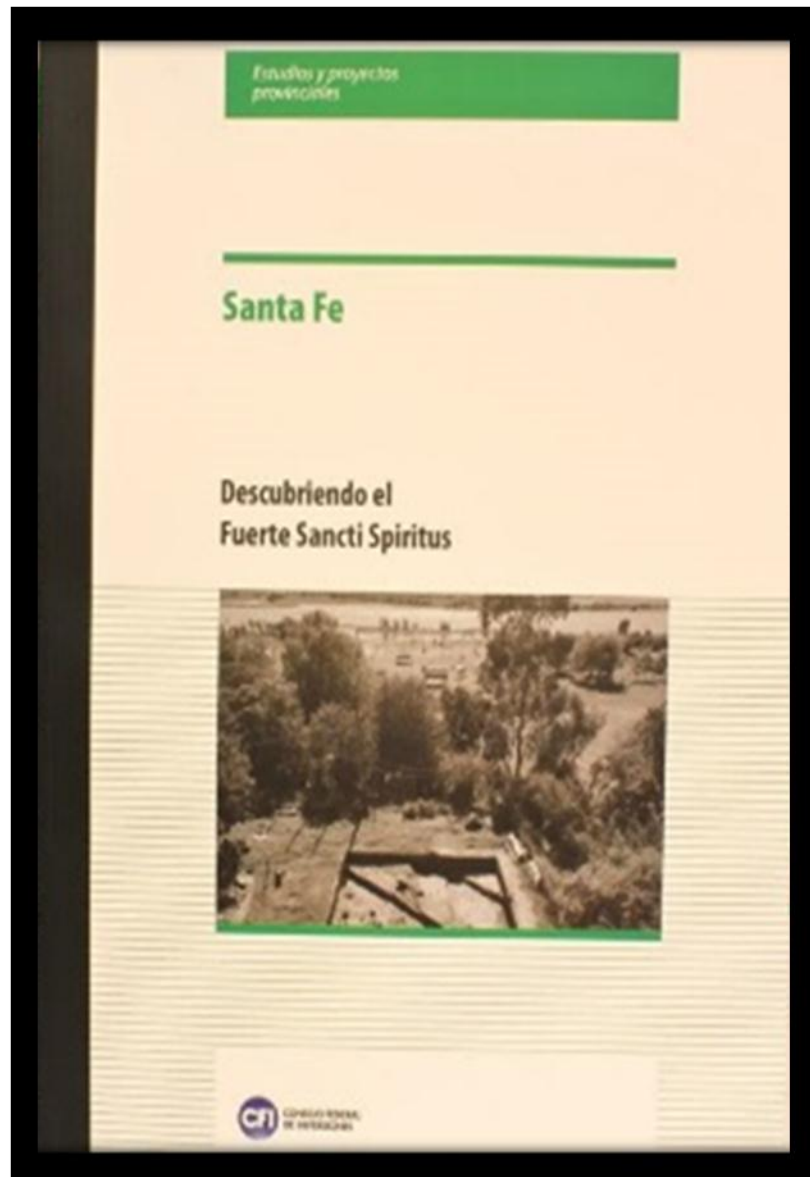
Esta figura se concede en armería a los que salen heridos en las piernas, y muchos la llevan como protección y conservación por la semejanza que tiene con el techo de un edificio, el cual resguarda de las inclemencias del tiempo. Actualmente, ya sea en su forma original o invertida, es muy utilizado para la distinción de rangos militares.



Durante la primera mitad del siglo XVI también se produjeron cuentas de vidrio tubulares, de sección cuadrada, algunas torsionadas, compuestas por tres capas: azul o turquesa, blanco opaco y núcleo transparente. Otras consistían en una sola pieza de vidrio transparente o azul oscuro.



El trabajo de campo y de laboratorio llevado a cabo en la localidad de Puerto Gaboto (Santa Fe), ha sido plasmado magistralmente en un libro de reciente aparición, a cuyos autores deseamos expresar nuestro agradecimiento por el material proporcionado para la redacción de este artículo





Bibliografía:

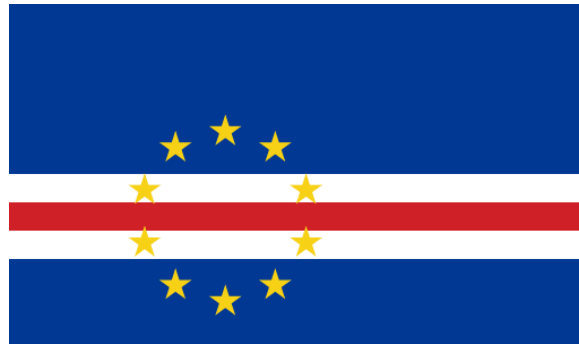
“Descubriendo el Fuerte Sancti Spiritus”. Lic. Guillermo Frittegotto, Lic. Fabián Letieri, Lic. Gabriel Cocco, Lic. Cristina Pasquali, Lic. María Eugenia Astiz y Lic. Marcela Valdata. Consejo Federal de Inversiones, Abril 2013.

“The History of Beads”. Lois Sherr Dubin. Abrams 2009.

“Cuentas, el primer medio de pago”. Dr. Darío M. Pey. Trabajo presentado en IV Jornadas Numismáticas de las Sierras. Tandil, mayo 2015.

Conociendo África

Cabo Verde



Historia

A excepción de algunos cuestionables y vagos informes de marineros fenicios o árabes sobre las desconocidas islas, lo cierto es que las islas de Cabo Verde estaban sin descubrir y deshabitadas cuando los portugueses llegaron en 1460.

El Príncipe Henrique "El Navegante" decide explorar la costa africana y junto con las innovaciones en navegación de la época (la invención del aparejo) se proporciona las condiciones para el descubrimiento de las islas por parte de los exploradores Portugueses. Que el capitán fue el primero que avistó las islas, es algo que está por discutir a causa de los informes inexactos a lo largo del tiempo - muchos de las cuales no fueron escritos hasta años después de los viajes. Pudo haber sido el veneciano Alvise Cadamosto o el Genovés Antonio de Noli o Diogo Gomes (todos los que estaban al servicio del portugués). También hay de igual manera algunas preguntas sobre cuando exactamente fueron descubiertas las islas, no obstante a Diogo Gomes y Antonio de Noli se les atribuye el descubrimiento, siendo la fecha oficial el 1 de mayo de 1460. A Diogo Afonso se le acredita el descubrimiento de Santo Antao, Sao Vicente y Sao Nicolau.

Colonización

La colonización de las islas comenzó en 1462 en Santiago y Ribeira Grande (ahora Cidade Velha). Para fomentar el establecimiento y la inversión, dieron a los colonos los derechos exclusivos de comercio a lo largo de la costa Oeste africana (controlada por los portugueses) y de sus ríos en el año 1466 . Los colonos tomaron esclavos del continente africano para cultivar la tierra y antes de 1582 había 13.700 esclavos que trabajaban la tierra en Santiago y Fogo, sin embargo, el delicado entorno de la isla era demasiado difícil para el desarrollo de una próspera agricultura (a excepción del algodón).

El verdadero valor de las islas, demostró estar en su localización estratégica como estación de fuentes de suministro para los barcos de vela, que aprovechándose de los vientos Alisios, se dirigían a América del sur. Tanto Cristobal Colón como Vasco da Gama, pararon en las islas de Cabo Verde durante sus viajes.

El comercio de esclavos

Las islas de Cabo Verde desempeñaron un papel importante en el Comercio transatlántico de Esclavos. La colonización Europea del nuevo mundo, requería mano de

obra para explotar la tierra y el mercado más barato de todos era la esclavitud. Junto con mercancías, las islas de Cabo Verde también tenían derecho exclusivo al comercio de esclavos en la costa Oeste africana. Separando la necesidad legal para que los esclavos pasasen a través de los mercados de Cabo Verde, las islas también ofrecieron a algunos comerciantes la posibilidad de aprovecharse de ventajas sobre el comercio directo con la costa africana. La dificultad del encarcelamiento y el trayecto por mar desde del continente africano, mataba a muchos de los esclavos más débiles, significando que la proporción de supervivencia en la travesía atlántica a América era más alta. En segundo lugar, los esclavos que estaban para la venta en Ribeira Grande recibían entrenamiento básico y aprendían algo de portugués. Los comerciantes también evitaban tener que negociar directamente en la costa africana, con los peligros que esto con llevaba. Al principio, el Comercio Esclavo hizo rica a Ribeira Grande que se convirtió en la primera ciudad europea en las zonas tropicales.

En 1560, Cabo Verde perdió el privilegio exclusivo de derecho de negociar a lo largo de la costa Oeste africana, y Ribeira Grande comenzó un largo declive en importancia y prosperidad. La Corona portuguesa concedió los derechos para negociar en la costa Oeste africana a varios monopolios, mientras, al mismo tiempo reducía los derechos de los caboverdianos a negociar con gente de fuera de las islas. Cabo Verde eventualmente llegó a ser evitado en el Comercio de Esclavos y a sus habitantes incluso le fueron prohibidos la venta de productos textiles a extranjeros (multado con pena de muerte).

La Guerra en Europa a principios del siglo XVIII y la destrucción de Ribeira Grande por parte del francés Jacques Cassard en 1712, detuvo temporalmente el Comercio transatlántico de Esclavos. Portugal, respondió a esta situación de calamidad en las islas y finalmente terminó con las restricciones comerciales en 1721.

La gente

Los primeros colonos europeos en las islas que eran sobre todo varones, se mezclaron con las Esclavas Africanas que habían sido traídas a las islas para trabajar la tierra. Un gran número de estos primeros colonos, eran los judíos que fueron expulsados de España y de Portugal en tiempos de la Inquisición.

Muchos de los descendientes de la primera generación entre colonos y esclavos, fueron a la costa africana, donde llegaron a ser de intermediarios entre Portugueses y las Tribus Africanas en el Comercio de Esclavos. Más adelante, en el Siglo XIX, Portugal envió sobre 2500 Europeos Degredados (presidarios) a las islas. Los descendientes de estos Colonos, Esclavos y Presidarios junto con los Piratas y Marineros que visitaron las islas, explica que el 70% de la población de Cabo Verde sea una raza de mezcla.

Hambruna

El mayor daño hecho al delicado ambiente de las islas, tuvo lugar durante la colonización. La mala calidad de la tierra combinada con el sobre-pastoreo, hizo un daño irrevocable a este medio ambiente, donde los periodos de sequías son comunes. El hambre y la hambruna, ha hecho estragos a las islas de Cabo Verde en numerosos momentos a lo largo de los últimos cinco siglos.

Inmigración

La emigración mayormente masculina, llegó a establecerse en el Siglo XIX, se inició sobre todo a bordo de los barcos balleneros de Nueva Inglaterra que hacían escala en Cabo Verde. La dificultad de la vida en las islas con sequía y hambre, solo incrementaba esta tendencia a emigrar y se estima que hay más caboverdianos viviendo fuera de Cabo Verde que en las islas. Las remesas enviadas por los emigrantes es el 20% del PNB y la fuente más grande de la moneda extranjera en el país.

Independencia

Un movimiento nacionalista, fundado por Amilcar Cabral y Aristides Pereira, buscó la independencia para las islas de Cabo Verde y Guinea portuguesa. Este movimiento fue evolucionando hasta convertirse en un ejército guerrillero cuando se inició la lucha en Guinea en 1963, que incluyó la participación de muchos caboverdianos. Esta campaña de la guerrilla ganó eventual la independencia para Guinea en 1973, aunque Cabo Verde permanecería bajo control de Portugal. Por este tiempo, Portugal, que ya estaba económicamente atrasado de los estándares Europeos, estaba aun más debilitado por sus guerras coloniales, hasta el punto de derrumbamiento. Los veteranos que volvían de los

conflictos africanos, derrocaron la dictadura fascista de Portugal y muchas otras colonias de Portugal ganaron rápidamente la independencia. A pesar de la renuencia inicial de Portugal para conceder el control de las islas de Cabo Verde, el caos continuado durante la transición a la Democracia en Portugal, permitió que Cabo Verde ganara independencia como parte de Guinea-Bissau el 5 de julio de 1975. El vínculo entre Cabo Verde y Guinea-Bissau se rompió en el año 1.980, después de un golpe de Estado en Guinea-Bissau. El PAICV (Partido Africano de Independencia de Cabo Verde) seguía siendo el gobierno del solo-partido de Cabo Verde hasta 1990, cuando las elecciones de multi-partidos fueron celebradas por primera vez.

Amonedación

El escudo se convirtió en la moneda de Cabo Verde en 1914. Reemplazó al real a una tasa de 1000 reales = 1 escudo. Hasta 1930 Cabo Verde utilizó monedas de Portugal. Sin embargo, los billetes emitidos por el Banco Nacional Ultramarino eran únicamente para Cabo Verde desde el año 1865.

Hasta la independencia del país en 1975, el escudo caboverdiano era similar al escudo portugués. A mediados de 1998, un acuerdo con Portugal estableció una tasa fija de 1 escudo portugués = 0,55 escudo caboverdiano. Desde la sustitución del escudo portugués por el euro, el escudo caboverdiano tiene una tasa de 1 euro = 110,265 escudos.



Las monedas fueron introducidas en 1930 (bajo dominio portugués) en denominaciones de 5, 10, 20 y 50 centavos y 1 escudo. La moneda de 50 centavos era de bronce y la de 1 escudo, de bronce y níquel. En 1953 fueron introducidos la moneda de 2 y 1/2 escudos (de bronce), de 10 escudos (de plata) y de 50 centavos (bronce). En 1968 se introdujo la moneda de 5 escudos de bronce.

Después de la independencia, las monedas se emitieron en 1977 en denominaciones de 20 y 50 centavos, 1 2 y 1/2, 10, 20 y 50 escudos. Las monedas de 20 y

50 centavos eran de aluminio, la de 1 y 2 y 1/2 escudos eran de bronce y níquel y las otras denominaciones, de cupro-níquel.



Las monedas en circulación fueron emitidas en 1994 con denominaciones de 1 escudo (latón chapado en acero), 5 escudos (cobre chapado en acero), 10, 20, 50 escudos (acero niquelado) y bimetálicas de 100 escudos con tres temáticas diferentes.

Una moneda de 200 escudos se publicó en 2005 para conmemorar los 30 años de la Independencia.



En 1914, el Banco Nacional Ultramarino introdujo billetes de 4, 5, 10, 20 y 50 centavos y en 1921 emitió billetes de 1, 5, 10, 20, 50 y 100 escudos.





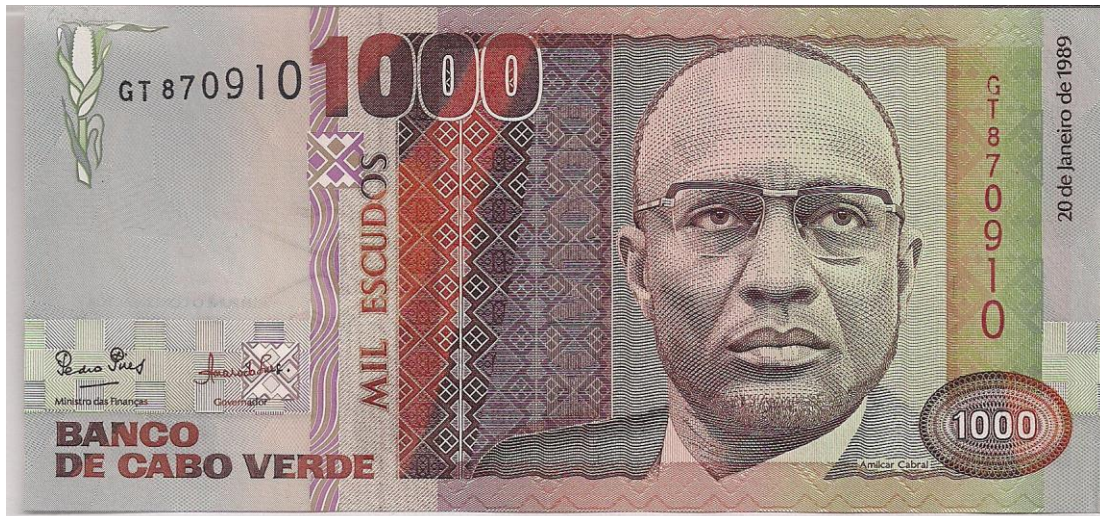
En 1945 se introdujo otra serie, con denominaciones superiores a 5 escudos (el billete de 5 escudos había sido sustituido por una moneda) y se incluyeron billetes de 500 escudos. Los billetes de 10 escudos fueron reemplazados en 1953 por monedas de 10 escudos.



Después de la Independencia, se publicaron billetes de 100, 500 y 1000 escudos, emitidos todos en 1977. La siguiente serie fue presentada en 1989 e incluía billetes de 100, 200, 500, 1000 y 2500 escudos. La tercera y última serie desde la independencia se introdujo en 1992 en denominaciones de 200, 500 y 1000 escudos, pero en 1999 se introdujeron también billetes de 2.000 y 5.000 escudos.



En 2005 los billetes de 200 escudos fueron rediseñados y los de 5.000 y 1.000 escudos, en 2007. Con lo cual actualmente podemos encontrarnos en circulación billetes por valor de 200, 500, 1.000, 2.000, 2.500 y 5.000 escudos.



Billetes y monedas colección del autor

Alberto Trevisón – Agosto 2015
e-mail: hatrevison@yahoo.com.ar

Fuente: <http://www.islascaboverde.com>

Fuente: <https://es.wikipedia.org>

Ing. Carlos Malmén

Historia del Ferrocarril al Pacífico

Origen

El ciudadano chileno Juan E. Clark obtuvo en el año 1872 una concesión para la construcción de una línea de ferrocarril desde Buenos Aires hasta Chile. En 1882 la compañía *Buenos Aires and Pacific Railway* (BA&P) se registró en Londres, y Clark pudo comenzar con la construcción de la línea. Inicialmente esta nueva compañía iba a construir la sección entre Mercedes, en la Provincia de Buenos Aires, y Villa Mercedes en la Provincia de San Luis. Los trenes de esta compañía iban a llegar a Buenos Aires desde Mercedes utilizando las vías del Ferrocarril Oeste. Hacia el Oeste se conectaría con el Ferrocarril Andino cuyos rieles llegaban hasta Mendoza y San Juan.

El trabajo comenzó en la línea en julio de 1882. En 1884 llega a Junín, donde 2 años después establece sus enormes talleres. El 8 de octubre de 1886 se abre al público la línea entre Mercedes y Villa Mercedes. Luego de un cambio de planes, la compañía pidió permiso y el Estado se lo concedió, para construir su acceso independiente a la ciudad de Buenos Aires. Este tramo entre Mercedes y Palermo dentro de la ciudad capital, comenzó a operar el 20 de marzo de 1888.

Luego de la finalización de estos trabajos, la nueva línea le permitía a las provincias de Cuyo una línea directa a la Capital Federal, en vez de la línea más larga que se usaba anteriormente, vía Villa María a Rosario y luego por barco a vapor hasta Buenos Aires.

En 1898 el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se hizo cargo de la compañía de capitales británicos Ferrocarril Villa María a Rufino y un año después John Wynford Philips asumió como presidente de la compañía, dicho puesto lo ocupó hasta 1938. Durante este período la compañía absorbió varias compañías regionales formando una red que llegaba de Buenos Aires a la Cordillera de los Andes y desde San Juan hasta Bahía Blanca. En 1907 el Ferrocarril Gran Oeste Argentino, un rival por muchos años de esta empresa, fue absorbida por ésta.

La línea entre Buenos Aires y Valparaíso en Chile se pudo completar finalmente cuando en 1910 se terminó el tramo entre Mendoza y Los Andes en Chile, construido por el Transandino Railway.

En 1908 el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico adquirió para oficinas parte de un edificio en la Calle Florida, en el centro de Buenos Aires. Como resultado, el lugar se denominó popularmente *Edificio Pacífico*, posteriormente remodelado y convertido en 1990 en el conocido centro comercial Galerías Pacífico.

Cuando la red de ferrocarriles se nacionalizó en 1948, durante la presidencia de Juan Domingo Perón, el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico pasó a ser parte de la nueva compañía estatal Ferrocarril General San Martín.

Construcción de la Línea



Red ferroviaria del centro del país hacia 1910

"Puente Pacífico", en el barrio de Palermo (Capital Federal). Forma parte del viaducto que se construyó a comienzos del Siglo XX para extender el servicio hasta el barrio de Retiro, en el centro de la ciudad.

La empresa del "Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico" fue constituida en Londres el 10 de octubre de 1882 con el objeto de adquirir parte del contrato de concesión otorgado

por Ley 583 a Juan E. Clark, por el cual se autorizaba la construcción de varias líneas férreas. La transferencia de dicha concesión, modificada por Ley 868 fue aprobada por Decreto del 16 de enero de 1883, junto con los estatutos de la nueva compañía, la cual se impuso la construcción de un ferrocarril desde Mercedes (Provincia de Buenos Aires) hasta Villa Mercedes en la Provincia de San Luis, empalmando allí sus rieles con el Ferrocarril Andino.

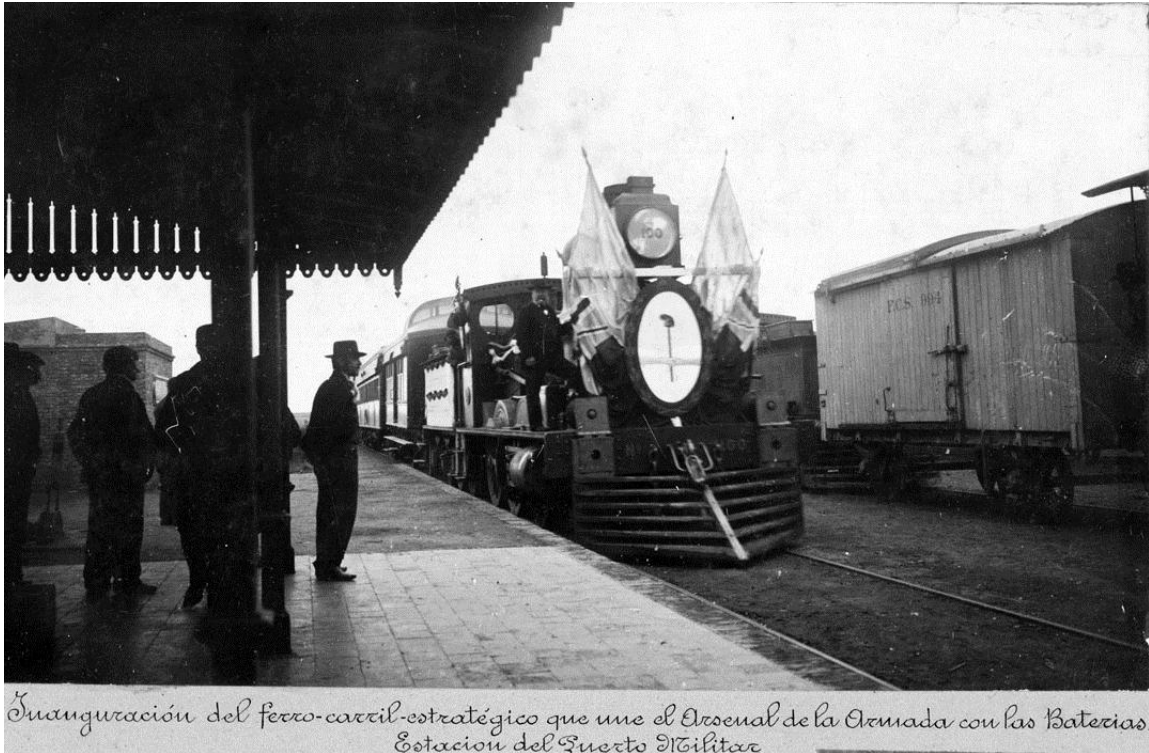
Este ferrocarril estaba llamado a ser próspero, ya que se constituía en el camino más corto entre el puerto de Buenos Aires y la región de Cuyo. Las obras comenzaron el 9 de julio de 1883, el primer tramo que se construyó fue de 98 kilómetros desde Mercedes a Chacabuco, habilitado el 10 de noviembre de 1884. Luego las vías prosiguieron a Diego de Alvear (antes Orellanos) y a Villa Mercedes, cuyos tramos fueron librados al público el 30 de enero y el 1º de octubre de 1886, respectivamente.

Poco antes de que finalizaran las obras, por ley del 6 de septiembre de 1886 se autorizó a la empresa a prolongar sus vías hasta la ciudad de Buenos Aires, mientras tanto para poder ingresar en la Capital Federal tuvo que empalmar con el FCO en Mercedes y pagar un “canon” por usar las vías de esta empresa.

El 17 de marzo de 1888 se habilitó la extensión desde Mercedes hasta Buenos Aires, construyéndose la terminal en la intersección de las actuales avenidas Santa Fe y Juan B. Justo (estación Palermo), con una extensión de 107 km, cuyo trazado fue varias veces criticado ya que no parecía muy conveniente. Por un convenio suscrito con el Ferrocarril del Norte, la nueva empresa utilizaba las vías de este último para acceder a la Estación Central. En el tramo que iba de Palermo a Pilar, sólo existieron inicialmente dos estaciones intermedias, que fueron Caseros y Muñiz. Paulatinamente se fueron incorporando nuevas estaciones producto del crecimiento de la Ciudad de Buenos Aires y del surgimiento de nuevas localidades que fueron desarrollándose junto con este ramal ferroviario, a partir de los sucesivos loteos de tierra rural. Con el correr del tiempo se fueron inaugurando las siguientes estaciones: En 1887 la Estación Chacarita que, en 1904 pasa a llamarse La paternal; en 1888 la Estación Devoto, en 1891 la primera estación Bella Vista, en 1896 la Estación General Sarmiento (actualmente San Miguel), en 1906 la Estación Santos Lugares, en 1907 la Estación Sáenz Peña y la Estación Villa del Parque y finalmente en 1908 la Estación El Palomar.

En 1901 le fue acordada la concesión para construir obras de acceso independiente entre Palermo y Retiro y recién para 1909 se construye en altura la actual estación Palermo. Años más tarde se finaliza el terraplén y el viaducto que conducía a la nueva terminal: la estación Retiro, cuyas instalaciones fueron libradas al público el 7 de julio de 1912. Esta cabecera fue inaugurada con carácter de provisoria aunque continuó siendo la misma hasta nuestros días.

El Ferrocarril Sud y el Ferrocarril "Estratégico"



El 2 de junio de 1898 se aprobaron las bases del contrato entre el Gobierno y la compañía ferrocarrilera.

"Artículo 1: La Empresa del Ferro-carril del Sud se compromete á construir y explotar por su cuenta, sin prima ni garantía, un ramal de Ferrocarril y telégrafo, que, partiendo de la estación "GRÜNBEIN", termine en una estación en Punta Alta denominada "ARSENAL"

Artículo 9: El Ferrocarril del Sud construirá, además, por cuenta del Poder Ejecutivo, un ramal estratégico desde la Estación "ARSENAL" (Punta Alta) hasta el paraje conocido "Punta Sin Nombre", y tres ramales secundarios, de acuerdo con el plano, presupuesto y especificación que apruebe el ingeniero Director de las obras del Puerto Militar"

La obra se ejecutó en forma veloz, según lo proyectado por el ingeniero encargado de los estudios de la traza, **Carlos Malmén**, responsable también de la línea Bahía Blanca-Neuquén.



Amancio Alcorta - Guillermo White

El Congreso de la Nación Argentina aprueba el proyecto y su estricta ejecución, a pesar de que durante su construcción fueron cambiando el trazado de la línea y algunos materiales.

La obra del trazado de más de 500Km. estuvo bajo la dirección del Ingeniero **Carlos Malmén**.

El Ferrocarril Estratégico - año de 1898 - Base Puerto Belgrano

A principios del siglo XX, la zona de Bahía Blanca dependía del capital de origen inglés, invertido en forma de rieles y de muelles. El Ferrocarril del Sud que llegó en 1884 y que con sus vías extendidas por toda la provincia de Buenos Aires y el Valle de Río Negro y su puerto cerealero, Ingeniero White, constituyó prácticamente un emporio comercial en el sudoeste bonaerense.

Fue por eso que, cuando se proyectó extender las vías desde Bahía Blanca al puerto militar

en construcción, el Ferrocarril del Sud fue el encargado de realizar la tarea. El 2 de junio de 1898 se aprobaron las bases del contrato entre el Gobierno y la compañía ferrocarrilera. La obra se ejecutó en forma veloz, según lo proyectado por el ingeniero encargado de los estudios de la traza, **Carlos Malmén**, responsable también de la línea Bahía Blanca-Neuquén, recientemente establecida. A los 48 días de comenzada la obra, de 21 km. de extensión desde Grünbein a P. Alta, se colocaba el último riel según lo informado por el ingeniero Luiggi. El ramal estratégico en total "tiene 28 kilómetros de largo, fue construido en 85 días a pesar de las dificultades de tener que construir un puente de 220 metros. Finalmente, el 26 de septiembre de 1898 comenzó a funcionar el servicio de carga y el 1º de noviembre el de pasajeros.

La inauguración del Ferrocarril Estratégico en el Arsenal de la Armada fue abierta por el Ministro de Guerra y Marina Tte Gral. Dn. Nicolas Levalle el 30 de Agosto de 1898. A partir de ese entonces, se mejoraron sustancialmente las condiciones de comunicación y de aprovisionamiento del área. A tal punto que el grueso de la población abandonó el campamento de Arroyo Pareja y Ciudad Atlántida y se trasladó en proximidades de la flamante estación. Al pueblo naciente, el ingeniero Luiggi lo llamó Uriburía, en homenaje al presidente José Evaristo Uriburu, efector de las obras en puerto Belgrano.

En octubre de 1898, rápidamente se levantaron edificios de toda suerte. Meses más tarde, el naciente poblado contaba con casas de ladrillo, hoteles, fondas, almacenes y toda clase de comercios. Ya lo habitaban no solamente obreros de la construcción sino también quienes venían a tentar fortuna, abasteciendo de alguna manera al creciente mercado local.

Celebración

El 21 de junio de 1899 se realizó en Buenos Aires, en el salón del Prince George's Hall, un banquete ofrecido por los viajeros que habían sido invitados a la inauguración de la línea a Neuquén, efectuada el 01 de junio de 1899. La fiesta había sido organizada por una comisión cuyo presidente era el dr. Ernesto Frías.

Describía la crónica:

"El vasto salón había sido adornado con flores e iluminado con profusión de lamparillas incandescentes. En el centro del salón se había colocado una gran mesa en forma de herradura, preparada con verdadero lujo. Frente al asiento de honor y en medio de las mesas laterales, se destacaban los planos del ferrocarril a Neuquén. Poco antes de las ocho de la noche, tomaban asiento en esa mesa más de 130 comensales."...

Ubicados en el centro estaban los homenajeados:

Ministro de Inglaterra W.A.C. Barrington, Ing. Guillermo White, H.C. Allen, Frank Henderson, C.W. Mills, C.H. Krabbé, R. Gould, G.T. Crane, **Ing. Carlos Malmén**, D.J. Hickey

El doctor Frías fue interrumpido, varias veces durante su discurso, por los aplausos y al final del mismo recibió “una verdadera ovación.” Terminó su discurso brindando por el Directorio Local del F.C.S., por el Ministro Barrington, por el sr. Allen, por la prosperidad de nuestro país y por la Reina Victoria. La orquesta ejecutó a continuación el “God save the Queen”.

Después el ingeniero Guillermo White agradeció la demostración en nombre del Directorio del F.C.S., de su secretario Allen, de la Comisión Local, del gerente Henderson, de todo el personal de la explotación y del ingeniero **Malmén** constructor del Ferrocarril al Neuquén.

De Bahía Blanca a Chos Malal

Más allá de las negociaciones y sus resultados exageradamente concesivos del gobierno, basados en la necesidad y urgencia, el acuerdo firmado el 16 de marzo de 1896 con el F.C. Sud (que suscribió el ingeniero Guillermo White) hasta que fue superado el debate parlamentario de aprobación y el ingeniero **Carlos Malmén** puso manos a la obra, la suerte capitalina de Chos Malal estaba echada. Es que de esta manera quedó lapidado el contrato previo de concesión ferroviaria otorgado a Mc Phail y Cía. para la construcción de una línea férrea desde Bahía Blanca a Chos Malal.

A principios de 1896 se celebró el contrato entre el ministro de Relaciones Exteriores Dr. Amancio Alcorta, a cargo también del Ministerio del Interior, y el Ing. Guillermo White, apoderado de la empresa F. C. del Sud, por medio del cual esta última se comprometía a terminar la obra en dos años. Se encomendó la construcción de la línea al Ing. **Carlos Malmén**



Fig. 29.

Dr. Amancio Alcorta Firmaron el contrato para la construcción de la línea Bahía Blanca-Neuquén el 16 de marzo de 1896.	Ing. Guillermo White Firmaron el contrato para la construcción de la línea Bahía Blanca-Neuquén el 16 de marzo de 1896.	Ing. Carlos Malmén Constructor de la línea Bahía Blanca-Neuquén
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

Contactos entre coleccionistas

Estimados socios y amigos: este lugar es para que Ud. publique gratuitamente su anuncio, para hacer contactos con otras personas que compartan nuestra pasión. Se aceptan solo temas relacionados con la numismática nacional e internacional.

- Compro medallas credenciales masónicas de Argentina, fichas argentinas de minería y quebrachales, monedas sudamericanas reselladas, contramarcadas o sobreacuñadas (siglos XVIII y XIX). Moneda mexicana de necesidad (siglo XIX) - Darío Sánchez Abrego. Email: lu3dr@hotmail.com
- Colecciono fichas de Canteras de Tandil y mineras, latas y fichas de esquila y otras (Tramways, viñedos antiguas, etc). Contactar para canjes o venta a Ricardo A. Hansen (0249-154657748) E mail: ricardohansen2003@yahoo.com.ar
- Compro monedas de África y Brasil, y billetes de África. Contactar con Héctor Trevisón. Email: hatrevison@yahoo.com.ar o hatrevison@hotmail.com Teléfono Celular: 0249-154563312
- Busco vales de Patagonia, Tierra del Fuego y Malvinas. Monedas como la de Popper. Comunicarse con Carlos Pedro Vairo. Email: cvairo@fibertel.com.ar