

Capítulo 1

Desde el puerto de lo deseado



Está en 2011 en la estación Fitz Roy riel¹ hecho para la construcción patagónica en 1910².

Apuntando a Lago Nahuel Huapí

Como los otros ramales de trocha ancha, éste era un ferrocarril de fomento con la intención de estimular el desarrollo del territorio. Pero no tuvo éxito durante los cincuenta años de su explotación. Se ve en los datos demográficos que indican que servía solamente a 7.000 personas en su 320 km de longitud. Además, la traza era paralela a la costa con el resultado de que el tráfico con destino Comodoro Rivadavia tendría que viajar hasta 550 km por ferrocarril y vapor o por camión en un cuarto de esa distancia. El resultado es obvio.

La intención original era que ésta debía ser la ruta principal por la Patagonia con dirección al noroeste donde se uniría con la línea desde San Antonio Oeste a un punto cercano al Bariloche actual. En su traza habría formado empalme con el FC Comodoro Rivadavia en algún punto de su traza en el oeste, camino a Lago Buenos Aires. También es posible hubiera tenido ramales a Trevelin o Esquel.

II. — FERROCARRIL PUERTO DESEADO A COLONIA LAS HERAS (Trocha 1,676 m.)

La Ley Nº 5559 y decreto de septiembre 16 de 1908 dispusieron la construcción de esta línea.
El decreto de enero 20 de 1910 aprobó los estudios y el presupuesto de la primera sección hasta el Km. 120,500. El decreto de agosto 4 de 1910 aprobó los estudios y presupuesto de la segunda sección hasta el Km. 240,000.
Los estudios y presupuesto de la tercera sección hasta el Km. 320 fueron aprobados por decreto de mayo 24 de 1911.
Por decretos de octubre 19 de 1914 y agosto 25 de 1915 se hizo entrega de la parte construida hasta el Km. 283 a la Administración de los Ferrocarriles del Estado para su explotación.
El decreto de noviembre 14 de 1935 reglamentó los planes del transporte para cargas y haciendas.

Las leyes y los decretos tratando de la línea Colonia Las Heras.

Se comenzaron las obras de la línea de Puerto Deseado al Lago Nahuel Huapí (quiere decir el lugar conocido hoy como San Carlos de Bariloche) bajo la dirección del Ingeniero Juan Briano, cuyo superior era el Ingeniero Guido Jacobacci, residente en San Antonio Oeste unos 720 kilómetros al norte como vuela el pájaro.

La autorización de la iniciación de las obras de la línea Puerto Deseado a Lago Nahuel Huapí (quiere decir el lugar conocido hoy como San Carlos de Bariloche) fue hecho por decreto del Poder Ejecutivo de fecha 1 de marzo de 1909.

1 **G H H** = *Gute Hoffnung Hütte* el fabricante en Alemania.

2 Fotografía, © Martin Coombs.

Desembarcó del *Neuquén* el Ingeniero Briano, director de construcción, el 4 de mayo de 1909³, y comenzó de inmediato, con el capitán Doderó del *Neuquén*, determinar un sitio apto para el muelle necesario para el desembarco de los materiales necesarios para el ferrocarril.

Se iniciaron las obras el día 6 de mayo.

Ingeniero Juan Briano, escribió sobre su viaje al sur⁴.

Comenzó el día 28 de junio de 1910 su sucesor, el ingeniero Andriote Giovacchini, quien ha terminado sus deberes en la construcción del FC Andagalá a Tinogasta. Él volvió a Buenos Aires para asumir su nuevo oficio, Vicedirector de Ferrocarriles, con fecha el 13 de octubre de 1911.

Su re-emplazamiento era el ingeniero Oscar Wahlquist. Después asumió el oficio como jefe el ingeniero Emilio Stoltz Petersen quien quedó hasta la transferencia del ferrocarril desde Obras Públicas al FC del Estado cuando asumió el oficio de gerente de la línea.

N.º 113

REPÚBLICA ARGENTINA  TELÉGRAFO DE LA NACIÓN

Oficina de *P. Descaudo* Fecha *3 Mayo* 190*9*

Número *180* TRANSMISIÓN

Palabras

Oficina	Hora	Empleado

Recibido á las..... m

Categoría del despacho

ESCRÍBASE CLARO

DESTINATARIO *Culio Bertolami*

DOMICILIO *Paseo de Julio 646*

VÍA *por Aires*

Diga, cuantos hombres vienen en vapor Quintana y cuantos puede mandar por vapor Mendoza. Saludalo

Juan A. Briano

El telegrama dice:

Diga cuantos hombres vienen en vapor Quintana y cuantos puede mandar por vapor Mendoza. Saludalo(firma) Juan A Briano

- 3 Hay un escrito Adicional por Ingeniero Juan Briano de sus recuerdos de 1960 de su viaje al sur abordo el vapor Neuquén.
- 4 Vea Apéndice Ap 1 (16A).

El día 8 del mismo mes, él envió el telegrama al señor Tulio Bertolans en Buenos Aires, presumiblemente el agente de reclutamiento de peones, pidiendo información sobre la cantidad de peones enviados por el vapor *Quintana* y que serían enviado por el vapor *Mendoza*. Tal comunicación rápida era posible gracias a la construcción de la línea telegráfica por lo largo de la Patagonia entre Conesa y el faro Cabo Vírgenes en la entrada al Estrecho de Magallanes. No similar a los telegramas posteriores, que eran escritos a máquina, este es escrito a mano.

Pero antes de su salida de Buenos Aires, el Ingeniero Briano ha sido ocupado en estas obras como se ve en el telegrama. Está preguntando al comisario de policía sobre la disponibilidad de leña para combustible en la zona, presumiblemente para determinar la cantidad de carbón de piedra que era necesario para tareas humildes, como cocinar. Se vale la pena recordar que la construcción del ferrocarril necesitaba la introducción de un personal muchas veces más numeroso que el poblado residente, cientos de kilómetros desde una ciudad establecida de bastante tamaño. Probablemente la más cerca era Carmen de Patagones.

Fórm. N.º 143

REPÚBLICA ARGENTINA  **TELÉGRAFO DE LA NACIÓN**

Oficina Fecha *Abril 5* 190*9* \$ m/o Cent.

Número TRANSMISIÓN Nacional
Palabras Oficina Hora Empleado
Recibido a las m Total
Categoría del despacho *Cont paga 15 P.*

ESCRÍBASE CLARO

DESTINATARIO *Comisario Policía*

DOMICILIO *Puerto Deseado*

Estímase me informe que distancia de esa hay leña y si es abunda
Salúdale
Ingeniero Juan A Briano
Director Construcción Ferrocarril
Cont paga 15 P.

Arenales 2864

El telegrama dice:

Estímase me informe que distancia de esa hay leña y si es abunda
Salúdale

(firma) *Juan A Briano*

Director Construcción Ferrocarril

N.º 113 23955

REPÚBLICA ARGENTINA  **TELÉGRAFO DE LA NACIÓN**

Oficina de Fecha Julio 10 1909

Número **TRASMISIÓN**

Palabras

Oficina	Hora	Empleado

Nacional...	
otras líneas	
Total...	

Recibido á las m

Categoría del despacho

ESCRÍBASE CLARO

DESTINATARIO Ingeniero Schickendantz

DOMICILIO Dirección Ferro-Carriles

VÍA Buenos Aires

Diminución personal fue debida á expulsión de ciento treinta peones incompetentes, inútiles, rebeldes y subversivos.

He pedido otras nuevas para equilibrar.

Por vapor Camarones va nota explicativa.

Salúdolo
Director

El telegrama dice:

Fecha *Julio 10 1909*

DESTINATARIO *Ingeniero Schickendantz⁵*

DOMICILIO *Dirección Ferro-Carriles*

VÍA *Buenos Aires*

Diminución personal fue debida á expulsión de ciento treinta peones incompetentes, inútiles, rebeldes y subversivos.

He pedido otras nuevas para equilibrar.

Por vapor Camarones va nota explicativa.

Salúdolo

Director

⁵ Ingeniero (Emilio) Schickendantz era jefe de ferrocarriles en Buenos Aires.

Es claro que este telegrama es una repuesta para la explicación de una reducción obvia en la cantidad de peones trabajando sobre las obras denunciada sin comenta en una de las memorias semanales. No tiene pelos en la lengua en la descripción de los obreros despedidos.

0011

Fórm. N.º 148

REPÚBLICA ARGENTINA  **TELÉGRAFO DE LA NACIÓN**

Oficina de Desemb. Fecha 5 Septiembre 1910

Número 190

Palabras URGENTE

Recibido á las 10 m.

Categoría del despacho Urgente Recomendado

ESCRÍBASE CLARO

DESTINATARIO Ingeniero Guido Jacobacci

DOMICILIO San Antonio Oeste

\$ m/n Cent.

TRASMISIÓN		
Oficina	Hora	Empleado

Nacional... 10

otras líneas 0

Total... 10

VIA Parte del 28 Agosto al 3 Septiembre

2- 3.925 Kms.; entre Km. 76.380 y Km. 114.300 terminados; entre Km. 76.600 y Km. 115.500 tenemos en ejecución 12.380 Kms.

3- 5.400 Kms. hasta Km. 74.700 general

7- Casa Dirección Km. 0.000 terminado-Torre tanque-Casa camión-Casa bomba Km. 0.000 en ejecución

8- 4.600 Kms. hasta Km. 32.600 general

10- Dirección 464--Contratistas 476

G. Jacobacci

Un telegrama a Ingeniero Guido Jacobacci, ingeniero-en-jefe para el Ministerio de Obras Públicas en la Patagonia. El progreso de la construcción trata de la semana terminando el 3 de septiembre de 1910. Se vale notar que en esta semana el Departamento de Obras Públicas tenían 464 empleados; en adición estaban 476 sub-contratistas.

Se asumió la dirección de las obras el Ingeniero A[ndriodante] Giovacchini en lugar del Ingeniero Juan Briano. Tales cambios de dirección eran comunes, porque el personal superior se rotaron entre las varias obras en ejecución por el Departamento de Obras Públicas.

REPÚBLICA ARGENTINA TELÉGRAFO DE LA NACIÓN

Oficina de Deseado Fecha 26 Septiembre 1920

Número TRASMISIÓN

Palabras

Recibido a las m.

Oficina	Hora	Empleado

\$ m/n	Cent.

Categoría del despacho Recomendado Urgente

 ESCRÍBASE CLARO 

DESTINATARIO Gele División Construcciones

DOMICILIO Ministerio (B)

ARGOS, imprenta y Encuadernación, Buenos Aires

Buenos Aires



Parte del 18 al 24

2-1.890 Kms.; entre Km.86.825 y Km.115.500 terminados; entre

Km.86.850 y Km.115,500 tenemos en ejecución 7,235 Kms.

3-2.000 Kms. hasta Km.83.944 general

7-Torre tanque Km.0.000 terminado--Casa camineros Km.0.000 en ejecución

10-Dirección 471--Contratistas 426

002088

p.a. Ingeniere Petersen

Emilio Stoltz Petersen
Alfredo Giovacchini
Octavio

Precisamente tres semanas más tarde se envió este informe semanal, pero esta vez al Jefe División Construcciones en Buenos Aires. Era firmado por el Ingeniero [Emilio Stoltz] Petersen en la ausencia del Ingeniero Giovacchini.

Ferrocarril de Puerto Deseado al Lago Nahuel-Huapi

013

Deseado 18 de Setiembre de 1911

002330

Virgilio
Juan
Palmiro
Juan P.
Candido
Hipolito
Juan
Eduardo
Juan
Enrique
Aurelio
Luis
Antonio
Alejandro
Santiago
Pedro
Angel
Felipe
Domingo
Juan
Carlos
Alejandro
Gaspar
Antonio
Juan
Cosme
Benite
Silvano
Pedro
Antonio
Angel
Eker
Domingo
Isidro
Toraxi
Juan
Mijo

Señor Director de la Construcción
Ingeniero Ariodante Giovacchini.

Comunico a Vd. el nombre de todo el personal ocupado en las Secciones a mi cargo y el empleo que ocupan.

---Sección---Tracción---

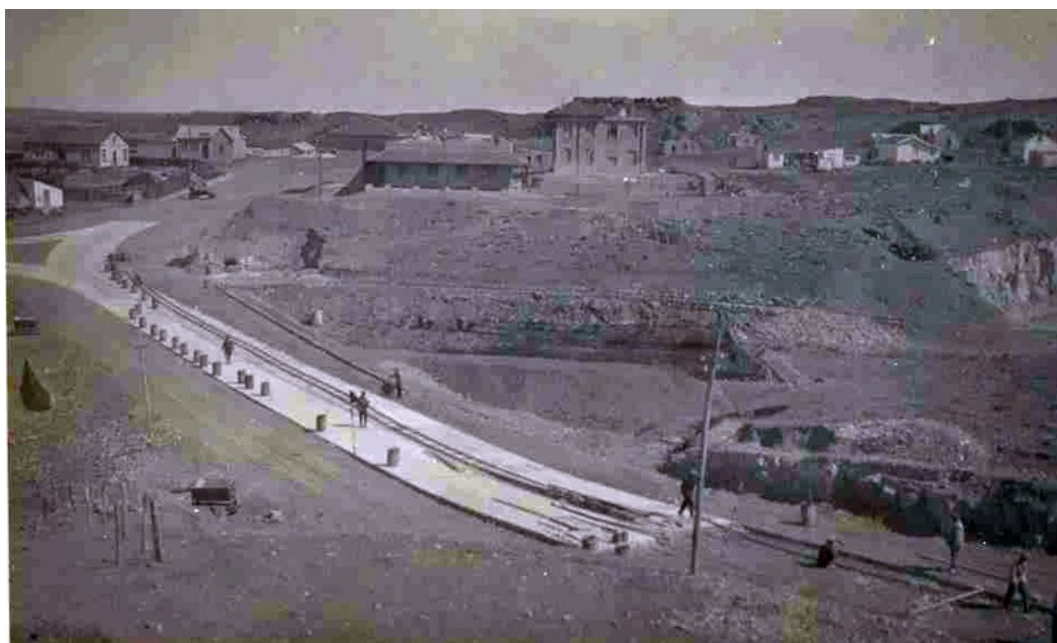
Alejandro	Blanc	Inspector
Santiago	Schofield	Revisor de Maquinas
Pedro	Merling	Maquinista
Angel	Forcadell	"
Felipe	Mazzuchelli	"
Domingo	G. Blanco	"
Juan	Perego	"
Carlos	Campestri	Foguista
Alejandro	Giusepponi	"
Gaspar	Merayo	"
Antonio	Bosicovich	"
Juan	Caramignoli	"
Cosme	Beascovich	Guinchero
Benite	Alvarez	"
Silvano	Navarrino	Encendedor de Maquinas
Pedro	Chachich	Limpiador
Antonio	Anteneniuc	"
Angel	Aguado	"
Eker	Peikel	"
Domingo	Blanco	Engrasador
Isidro	Martinez	"
Toraxi	Chuta	Peon Carbonero
Juan	Monrriques	"
Mijo	Majevis	"

Total 24 obreros.

En septiembre de 1911, se preparó una lista de todo el personal de la función talleres. Se ve en la lista que fueron empleados 24 en tracción, incluyendo Alejandro Blane, inspector. Este apellido es el único de origen británico en la lista. Hay 40 apellidos en la función mecánico, quiere decir los que armaban las máquinas y los vagones, enviados desarmados (para hacer más fácil su descargo) y 36 más en carpintería que trabajaban en la carrocería de madera de los vagones y para todo la carpintería en los edificios a lo largo de la línea.



Están trabajando en los terraplenes y las zanjas principales. Parece que están en la subida saliendo de Puerto Deseado⁶.



Esta es una vista⁷ del ramal al puerto próximo a la finalización de las obras, pero antes del tendido de la vía de trocha ancha.

6 Fuente perdida. Dominio público.

7 Fuente perdida. Dominio público.

Señor Ingeniero Director de la Construcción del F.C.
de Puerto Deseado al Lago Nahuel Huapí

PUERTO DESEADO

S/Material galpones Exposición Ferroviaria

Autorizado por la Superioridad, tengo el agrado de dirigirme á Usted pidiéndole se sirva tener á bien facilitar á esta Construcción los materiales que se indican á continuación, correspondientes á los galpones de la Exposición Ferroviaria, y que se necesitan aquí para terminar la construcción del galpón de coches y locomotoras:

(1) Columnas completas con zapato y capitel	24	
(2) Bulones para anclaje de las columnas	60	
(3) Chapas de 15"x6"x3/8" para unir bulones anclaje	60	
(4) Fierros I de 4.3/4"x1.3/4"x4,90 m para largueros paredes .	40	
(5) Escuadras de 3"x3"x3/8" para ensamble largueros con co	200	lúmnas
(6) Escuadras de 3"x3"x3/8"x 7,50 m. para diagonales pared	24	
(7) Barras de suspensión para paredes de 1/2"x1,90 m.	40	
(8) Fierros I de 4.3/4"x1.3/4"x5,00 m para carriolas	20	
(8) Fierros I de 4.3/4"x1.3/4"x5,20 m para carriolas	40	
(9) Fierros escuadra de 5"x3 1/2"x3/8"x5,20 m	8	
(10) Fierro escuadra de 3"x3"x3/8" para diagonales techo .	8	
Chapa de 5/16" para varios ensambles	m2	5

Los números de la izquierda corresponden á los indicados en carmín en el plano adjunto.-

Pidiéndole me avise telegráficamente cuándo puede remitirme estos materiales, por tener urgente necesidad de ellos,

lo saluda muy atentamente.-

(JAC)

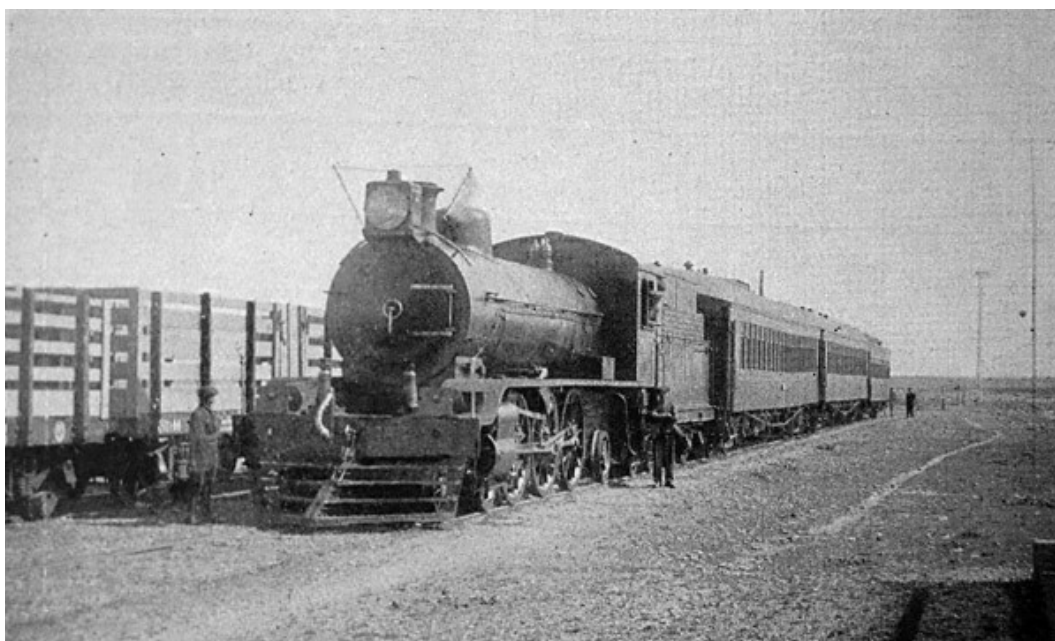
MINISTERIO de OBRAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN GENERAL DE FERRO-CARRILES

Antes 1914, el orden del día era la economía. En 1912, habían sido armados unos galpones usando material de la Exposición del Centenario en 1910. Pero en septiembre de 1914, se recibió esta carta autorizada por la Superioridad desde las obras en Comodoro Rivadavia pidiendo la transferencia de parte de este material para permitir la finalización del galpón para máquinas y coches. Era especificado como un equipo de Mecano gigante. Uno presume que la organización, en Buenos Aires o San Antonino Oeste, sabía que este material debía ser disponible en Puerto Deseado, habiendo sido enviado allá por error, o claramente excedente de lo usado.

Las mediciones para la traza fueron hechas entre 1908 y 1910. Por decreto de 20 de enero de 1910 los primeros 120 km fueron aprobados a un costo de 21.210 pesos oro por kilómetro. En realidad la

construcción ha comenzado en mayo de 1909. El ingeniero nombrado para tener a su cargo las obras principales fue el Ingeniero Juan A Briano. Algunas secciones de su diario fueron publicadas, editadas por su hijo⁸.

Al tiempo del comienzo de la guerra en 1914, el ferrocarril había llegado a Colonia las Heras, 293 km de su cabecera. Las obras pararon, nunca más se reanudaron. Las razones financieras y políticas han sido discutidas en la primera página de este libro. En aquel tiempo una docena o más de locomotoras y unos cientos de vagones habían sido traídos, solamente lo necesario para ese momento de la línea. Mucho de este material, listado en la página siguiente, era de segunda mano traído desde otros ferrocarriles argentinos. Se sospecha que se desmantelo mucho cuando fue descubierto que la línea no iba a ser extendida.



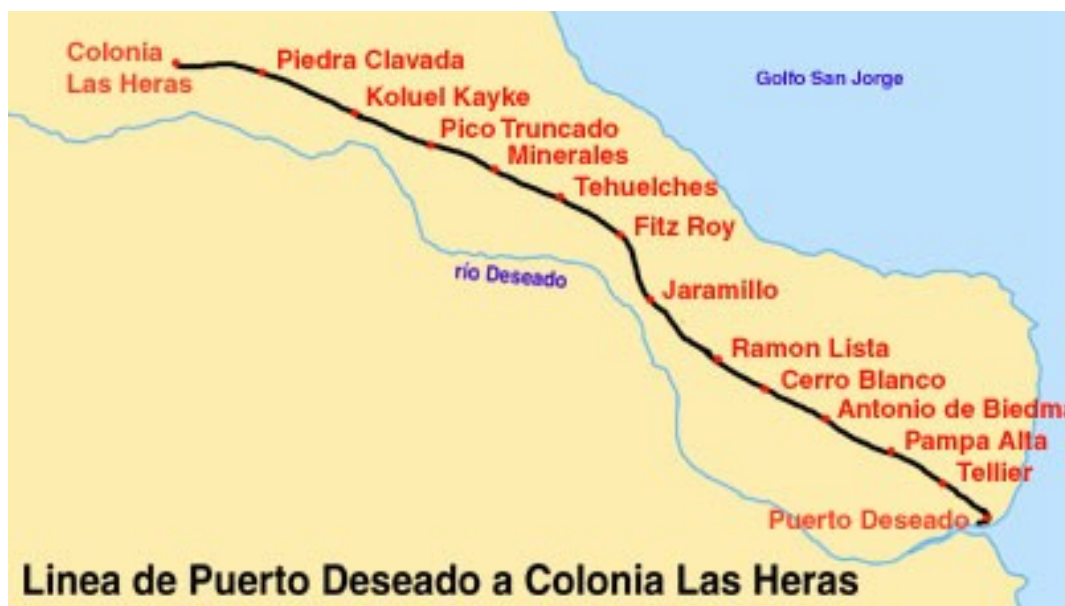
Una de las pacífico *Haine St Pierre* o *Cockerill* del **FCE** en cargo de un tren de pasajeros en Las Heras al fin de la década 20 como se ve en el horario de 1930 para pasajeros. Los dos coches delanteros fueron contruidos por *Harlan y Hollingsworth* y el tercero es ex Andino por *Lancaster*⁹.

La Memoria Anual¹⁰ de 1922 muestra que se pretendía que el ferrocarril se extendiera ahora hasta el Lago Buenos Aires (a 480 kilómetros de Puerto Deseado) y no hasta Bariloche como se indicó cuando se iniciaron las obras una década antes. Se informó que se han relevado unos 420 kilómetros de la línea a Bariloche, es decir unos 137 kilómetros más allá de la Colonia Las Heras. Se desconoce en qué medida esto seguía siendo relevante para el nuevo destino. Se desconoce el motivo de este cambio. Se propuso una conexión con la línea Comodoro Rivadavia, como también ocurría en las propuestas originales. Sin embargo, esto nunca sucedió.

8 *El Ferrocarril de Puerto Deseado al Lago Nahuel Huapi*. 1991, y edición revisada 1999, 123 páginas. Héctor A. Briano. Editorial Dunker, Buenos Aires.

9 Fuente perdida. Dominio público.

10 *Memoria de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado correspondiente al año 1922*.



Detalles de la ruta

La línea comenzaba en el pequeño puerto pesquero de Puerto Deseado o *Port Desolation* (Puerto Desolación) como Fitz Roy lo nombró originalmente. El puerto se ubica en una ría segura dado los alrededores rocosos y su clima tibio, parece ante los ojos británicos como un puerto pesquero del noroeste de Escocia.

Suministro de Agua

En la Patagonia árida hay poca agua evidente en la superficie y la intención original era la provisión de cañerías sobre largas distancias desde las manantiales en los cañadones. El suministro de agua para los primeros pobladores era por la cosecha del agua caída sobre los techos de edificios. En cada estación propuesta se descubrió agua potable a una profundidad de 5 hasta 20 metros. Para Puerto Deseado se trajo agua de las estaciones Km 20 y Km 40¹¹.

11 Veá Apéndice 1 (16A).

Km. – primitivo antes 1912	Km. – definitivo 1912 y en adelante	Estaciones	Altitud	Puntos de interés P = pasajeros; E = encomiendas; C = cargas; T = telégrafo; H = hacienda
-1,46		Fin de línea		El puerto
	-1,033			Alcantarilla de bóveda luz 3 m.
-0,08	0	Puerto Deseado	13,5	Estación P. E. C. T. H. (1958) Ciudad, 4,000 habitantes en 1957 Frigoríficos Muelle, larga 50 m. Báscula de vagones, 70 toneladas Almacenes Galpón de máquinas Galpón de coches motor Talleres de metales y maderas Tanques petroleros Tanques de agua Puente giratorio Desvíos particulares para CAP frigorífico "Habilitado únicamente para el recibo y despacho de cargas por vagón completo únicamente." (1958); SA Importadora y Exportadora de la Patagonia "Habilitado únicamente para el recibo y despacho de cargas por vagón completo." (1958); Cía. Argentina del Sud "Habilitado únicamente para el recibo y despacho de cargas por vagón completo únicamente." (1958); Dirección General Ingenieros del Ejército "Habilitado únicamente para el recibo y despacho de cargas por vagón completo." (1958); Dirección General de Aviación Naval "Habilitado únicamente para el recibo y despacho de cargas por vagón completo." (1958). Desvíos 5.579 m o 6.314 m Empalme con las líneas de la Administración General de Puertos
	0,339			Alcantarilla de bóveda luz 2 m.
	5			Puente, luz 7 m.
	1,012			Alcantarilla de bóveda luz 5 m.
	1.422			Alcantarilla de bóveda luz 5 m.
	4,936			Alcantarilla de bóveda luz 7 m.
	7,8	Kilómetro 8		Apeadero P. "Habilitado únicamente para subir y bajar pasajeros. El equipaje que no sea bulto de mano, deberá ser cargado o descargado, según el caso, por el interesado directamente en el furgón." (1958)

				Desde la costa hasta aquí la carga máxima de máquinas era 250 toneladas. Por consiguiente se combinaban los trenes ascendentes aquí.
Km. – primitivo	Km. – definitivo	Estaciones	Altitud	Puntos de interés P = pasajeros; E = encomiendas; C = cargas; T = telégrafo; H = hacienda
	15,1	Kilómetro 15 (T. Aux.)		No está en la lista de estaciones, 1958.
20,500 20,200	21,1 21,077	Tellier*	108,95	Construido como estación 3a clase Estación P. E. C. T. H. "Recibe y despacha hacienda con previo arreglo únicamente." (1958) Estanque <i>Piggott</i> 94 m ³ 49,000 1 rampa de costado Apartadero 638 m Capa freática a 12.10 m Caseta caminero
		* También conocida entre ferroviarios como Km 20, originalmente intentada ser denominada <i>Duyon</i> .		
	25,850			Alcantarilla de bóveda luz 3 m.
	31,410			Puente, luz 10m.
	35,226			Punto de terminación del uso de « <i>Dowlais rail</i> » (de 32,73 kg/m, y 1161 durmientes/kilómetro)) segunda mano ex FCCA ¹² y comienzo de riel <i>Argentino</i> (de 31 kg/m) de largo 10 m (1300 durmientes/kilómetro) ¹³ .
	41,2 41,190	Pampa Alta*	123,06	Construido como estación 3a clase Embarcadero P. "Habilitado únicamente para subir y bajar pasajeros. El equipaje que no sea bulto de mano, deberá ser cargado o descargado, según el caso, por el interesado directamente en el furgón." (1958 1o suplemento) C. "Se emita guía, con indicación del embarcadero, a o de la estación más allá. Habilitado únicamente para el recibo de cargas con flete pagado en procedencia y para el despacho de cargas con flete a pagar en destino. Recibe y despacha cargas por vagón completo únicamente." (1958) Apartadero 613 m Estanque <i>Piggott</i> 32 m. Capa freática a 9,15 m Caseta caminero
		* También conocida entre ferroviarios como Km 40,		

12 **FCCA** = Ferrocarril Central Argentino.

13 Vea Apéndice Ap 1 (16A).

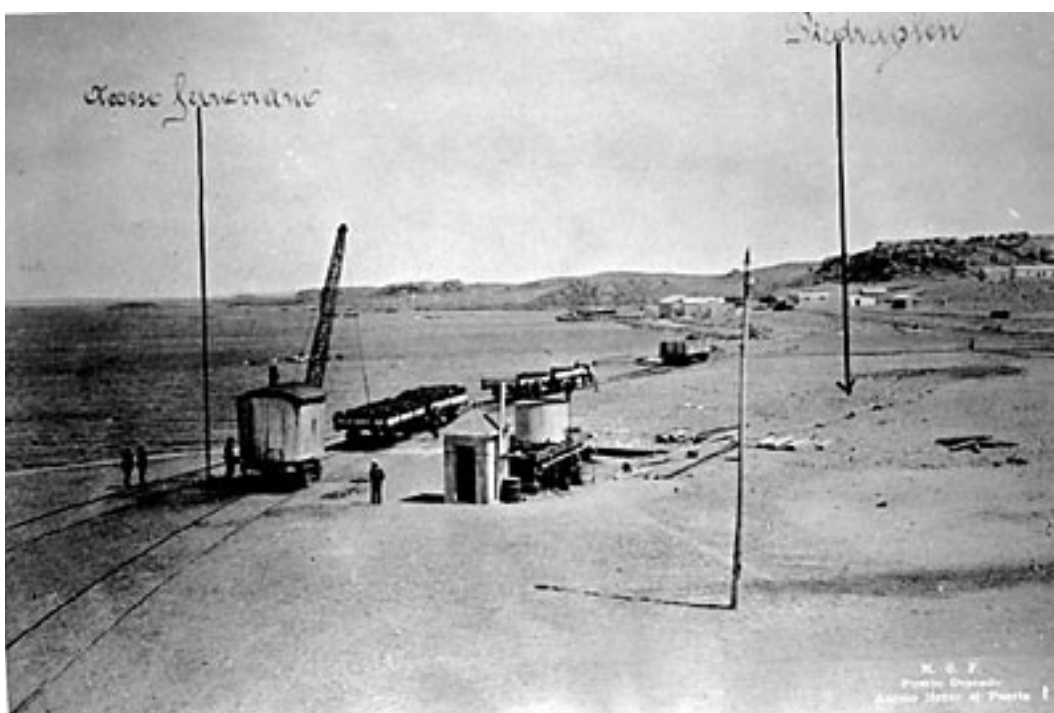
		originalmente intentada ser denominada <i>Ing. Giovacchini</i>		
Km. – primitivo	Km. – definitivo	Estaciones	Altitud	Puntos de interés P = pasajeros; E = encomiendas; C = cargas; T = telégrafo; H = hacienda
59,98	61,2 61,165	Antonio de Biedma	138,86	Construido como estación 2a clase Estación P. E. C. T. H. "Recibe y despacha hacienda con previo arreglo únicamente." (1958) Apartadero 653 m Desvíos 666 m Estanque <i>Piggott</i> 49 m³ 1 rampa de costado Capa freática a 16,80 m Caseta caminero
		* También conocida entre ferroviarios como Km 60, originalmente intentada ser denominada <i>Pengüin</i> .		
	80,9 80,884	Cerro Blanco*	156,0	Construido como estación 3a clase Embarcadero P. C. H. "Se emita guía a o de la estación más allá. Habilidad opara el recibo de cargas con flete pagado en procedencia y para el despacho de cargas con flete a pagar en destino únicamente. Recibe y despacha hacienda con previo arreglo únicamente." (1958) Apartadero 623 m Corral 577 m² 1 rampa de costado Capa freática 20,00 m
		* También conocida entre ferroviarios como Km 80.		
94,250 94,000	95,2 95,181	Ramón Lista*	163,02	únicamente para el recibo de cargas únicamente por vagón completo y con flete pagado en procedencia y para el despacho también por vagón completo con flete a pagar en destino." (1958) E. sacado (1958 1o suplemento) Apartadero 813 m Desvíos 733 m Estanque <i>Piggott</i> 16 m³ 1 rampa de costado Capa freática a 14,20 m Caseta caminero
		* También conocida entre ferroviarios como <i>Km 100</i> , originalmente intentada ser denominada <i>Mazaredo</i> como la aldea cercana.		
	121,3 121,181	Jaramillo	189,50	Construido como estación 3a clase Estación P. E. C. T. H. (1958) Apartadero 613 m Desvíos 630 m Estanques <i>Piggott</i> 49 m³, 32 m³

				originalmente. Corral 577 m ² 1 rampa de costado Capa freática a 18,40 m Caseta caminero
Km. – primitivo	Km. – definitivo	Estaciones	Altitud	Puntos de interés P = pasajeros; E = encomiendas; C = cargas; T = telégrafo; H = hacienda
	142,1 142,130	Fitz Roy*	234,24	Construido como estación 3a clase Estación P. E. C. T. H. (1958) Apeadero 623 m Estanque <i>Piggott</i> 16 m ³ Corral 577 m ² 1 rampa de costado Capa freática 12.60 m
		* Originalmente intentada ser denominada <i>El Molle</i> como la estancia cercana.		
	151,631			Cambio en logitud de de riel de 10 m (1300 durmientes/kilómetro) a 12 m
	162,5 162,628	Tehuelche s*	255,60	Construido como estación 2a clase Estación P. E. C. T. H. (1958) Apartadero 721 mDesvíos 636 m Estanque <i>Piggott</i> 45 m ³ Corral 577 m ² 1 rampa costado Capa freática 26,00 m Caseta caminero
		* Originalmente intentada ser denominada <i>La Tehuelcha</i> .		
	182,6 182,628	Minerales	270,77	Construido como estación 3a clase Embarcadero P. "Habilitado únicamente para subir y bajar pasajeros. El equipaje que no sea bulto de mano, deberá ser cargado o descargado, según el caso, por el interesado directamente en el furgón." C. "Se emita guía, con indicación del
				embarcadero, a o de la estación más interesado directamente en el furgón." C. "Se emita guía, con indicación del embarcadero, a o de la estación más allá. Recibe cargas con flete pagado en procedencia y despacha cargas con flete a pagar el destino." (1958) Apartadero 591 m Estanque <i>Piggott</i> 32 m ³ Capa freática 11,55 m
	202,0 202,028	Pico Truncado	284,50	Construido como estación 1a clase Estación P. E. C. T. H. (1958) Apartadero 792 m Desvíos 1.437 m Puente giratorio 18.36 m diámetro Estanques <i>Parcus</i> 45 m ³

				Galpón 118 m ² Corral 700 m ² 1 rampa de costado Capa freática a 12.00 m Caseta caminero
Km. – primitivo	Km. – definitivo	Estaciones	Altitud	Puntos de interés P = pasajeros; E = encomiendas; C = cargas; T = telégrafo; H = hacienda
220,800 222,775	224,4 224,404	Koluel Kayke	304,39	Construido como estación 3a clase Estación P. E. C. T. H. (1958) Apartadero 673 m Estanque <i>Piggott</i> Corral 577 m ² 1 rampa a costado Capa freática a 12.75 m
242				¿Tenía la intención de formar una estación aquí?
	251,1 251,128	Piedra Clavada	328,11	Estación P. E. C. T. H. (1958) Apartadero 721 m Desvíos 90 m Estanque <i>Parcus</i> 45 m ³ Corral 577 m ² Capa freática a 9,50 m Caseta caminero
266,500				Intentada ser eliminada y reemplazada por Km 275
275,000				Intentada re-emplacer las estaciones eliminadas
281,350	283,0	Colonia Las Heras *	330,14	Intentada ser eliminada y reemplazada por Km 275 Estación P. E. C. T. H. (1958) Pueblo, 1.500 habitantes en 1957 Galpones, carga 326 m ² , carga de fácil deterioro 118m ² , y particular 166 m ² . Apartadero 715 m Desvío particular para SA Importadora y Exportadora de la Patagonia, "Habilitado únicamente para el recibo y despacho de cargas por vagón completo." (1958) Desvíos 2.260 m o 1.861 m Estanque <i>Parcus</i> 45 m ³ Triángulo Galpón para cuatro máquinas Corral 700 m ² 1 rampa de costado Capa freática a 4,95 m
		* Originalmente intentada ser denominada <i>Wenceslao</i> .		
302,900				
322,500	320			Fin de línea aprobada, necesitaría un puente giratorio



La ilustración¹⁴ muestra el primer muelle corto con un tope visible claramente. El frigorífico en esta época tenía su propio ferrocarril de trocha angosta hasta cerca de 1972.



Las dos fotografías¹⁵ (arriba y abajo) muestran un puerto de más complejidad. La anotada de arriba parece ser tomado desde el techo del galpón que está visible en la de abajo. Los automóviles en la segunda sugieren una fecha en la década 20 y el vagón tanque, el Nº 28, es casi seguramente uno de los *Ringhoffer* de 1910.

14 Fuente perdida. Dominio público.

15 Fotografía gentileza Archivo General de la Nación.



Las vías van al este del muelle por el lado bajo de la ciudad. Después su traza apunta al norte hasta el lugar principal de la estación. La estación fue sólidamente construida en piedra, ya que los constructores anticipaban que iba ser una importante terminal de un ferrocarril de 800 kilómetros de longitud desde el noroeste. También había un depósito para locomotoras, mesa giratoria, galpones necesarios y otras instalaciones. No había un taller, porque era intención que las máquinas y el material rodante pudiese correr por la vía al Lago Nahuel Huapí y San Antonio para hacer reparaciones. Esto nunca ocurrió.



El edificio nuevo de la estación en Puerto Deseado cerca de 1912¹⁶.

16 Fuente perdida. Dominio público.



Mesa giratoria en Puerto Deseado con el depósito para locomotoras detrás. La vía principal sobrevive (2001), pero muchos de los desvíos han sido eliminados¹⁷.

La región es muy árida y, como los otros ramales patagónicos de trocha ancha, es explotada para el ganado ovino. El carril sube rápidamente de la costa a Tellier de donde toma rumbo al oeste por una meseta casi vacía hasta Colonia Las Heras a cerca de 330 m sobre el nivel del mar.



Edificio de la estación Jaramillo y el tanque para la toma de agua. Jaramillo y Fitz Roy son las estaciones principales a lo largo de la línea, pero posiblemente solo servían poblaciones de doscientas personas¹⁸.

17 Fotografía, © Martin Coombs.

18 Fotografía © =?



Para los ojos de un extranjero el rasgo más obvio es el vacío del paisaje. Leyendo el horario uno ve que en los 100 kilómetros que siguen a Tellier había estaciones en Pampa Alta, Antonio de Biedma, Cerro Blanco y Ramón Lista antes de la llegada a Jaramillo y Fitz Roy. Tiene razón que ubica una estación cada 20 kilómetros. Pero es solamente cuando uno viaja a lo largo de los 100km que uno descubre que eso es precisamente lo que fue hecho - una sección de vía doble para cruzar trenes y una casa ferroviaria cada 20 km y nada más a la vista. En realidad se puede atravesar los 100 km completos sin ver ninguna casa, pero posiblemente alguna estancia a la distancia con binoculares¹⁹.

Casi llegó a ser empalme Pico Truncado, Km 202, cuando se propuso un ramal hasta los pozos petroleros en Cañadón Seco. Posiblemente sería la traza seleccionada para la unión entre la línea Puerto Deseado y la línea Comodoro Rivadavia como se propuso.



Esta fotografía²⁰ es Las Heras. Una pacífico está al frente del tren y hay también un furgón de cuatro ruedas. Carros típicos patagónicos están a la izquierda. Estos, y el farol de querosén, sugieren que la fotografía fue tomada antes la Segunda Guerra Mundial (1939-45).

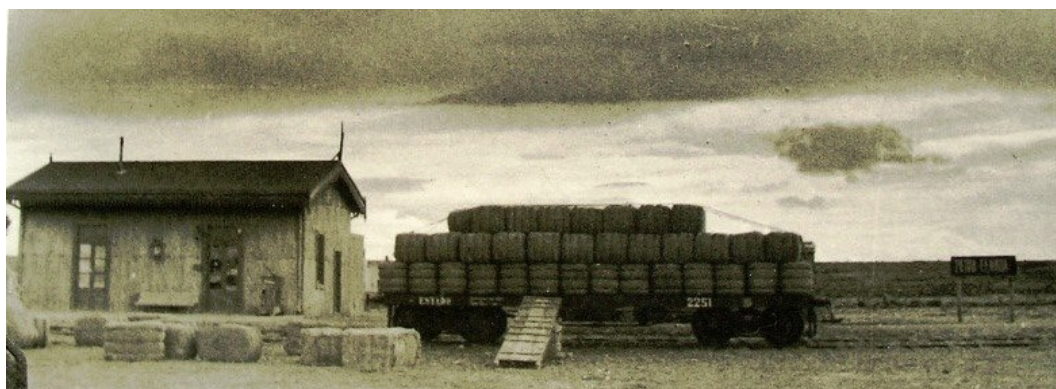
19 Fotografía © =?

20 Fuente perdida. Dominio público.

La vía era de rieles de 8, 10 y 12 metros de longitud y peso de entre 31 y 37 kg/m sobre durmientes de madera. La pendiente máxima era 1,7% cerca de la costa. Obviamente la línea era simple y con equipo básico. Había galpones en cuatro estaciones en total y una báscula para vagones en Puerto Deseado. El abastecimiento de agua era por pozos con molinos o de máquina de explosión.



Un viejo enemigo. Un convoy de camiones *Dodge* llega a Puerto Deseado desde el oeste en los años 1920²¹. Los camiones son cargados con bultos de lana.



Vistas en las estaciones intermedias son bastante raras. Aquí es una de Piedra Clavada que muestra un vagón de ocho ruedas sobre la vía secundaria habiendo sido cargado de bultos de lana. La rampa para la carga está removida del vagón (su extremo debía estar puesto sobre la parte superior del segundo estrato de bultos para permitir la carga del tercer estrato). El manchón blanca arriba de bogie de la derecha es el logotipo **PD** dentro del círculo²².

21 Fotografía revista *Argentina Austral* otros datos no notados. Dominio público.

22 Facebook, *Comodoro Rivadavia, Fotos Antiguas*. No disponible julio de 2026

Disposición de vías en las estaciones

A diferencia de la mayoría de los ferrocarriles que se construyeron para servir a una población existente, esta línea se construyó antes de que se colonizara la tierra. Así, la ubicación de las estaciones no dependía de los núcleos de población preexistentes, sino de otros criterios. No hay registro de cómo se tomó la decisión en relación a la ubicación, pero es evidente que inicialmente se pensó que una distancia de unos 20 km entre estaciones era adecuada. Esta distancia se utilizó hasta Koluel Kayke a unos 220 km, desde cual punto la distancia se aumentó a unos 30 km.

En su informe de enero de 1912²³ sobre la ubicación de las estaciones próximas a Colonia Las Heras, el ingeniero Stoltz Petersen confirma que la intención original era tener estaciones ubicadas cada 20 km. Apparently, una de las consideraciones en la selección de esta distancia fue la necesidad de llevar productos a cada estación y que, como el suelo era tan duro en esta parte de la Patagonia, y por lo tanto no estaba sujeto al mismo deterioro en tiempo lluvioso, era no tan crítico si la distancia a recorrer fuera mayor. Quizás valga la pena recordar que en la década de 1920 el FC Sud introdujo el concepto de las líneas secundarias de ferrocarriles agrícolas para superar las dificultades de los caminos sin pavimentar en tiempo lluvioso. No parece ser el caso que se pensara que un espacio de 20 km fuera crítico desde el punto de vista de la operación ferroviaria.

Aparte de Puerto Deseado, que se consideró un caso especial, las estaciones previstas en esta línea eran de primera, segunda o tercera clase.

Parecería que se proporcionaron estaciones de primera clase aproximadamente cada 100 km. Se proporcionaron en Ramón Lista (95 km) y Pico Truncado (202 km) y, se supone la intención original en la estación siguiendo Colonia Las Heras (283 km) a aproximadamente 300 km.. Pico Truncado estaba equipado con una mesa giratoria de 18,35 m [60 pies] de diámetro. Ramón Lista no tenía una turna mesa pero un desvío muerto fue clasificada como desvío de acceso a turnamesa. Se puede suponer que fueron designados así principalmente para fines de tracción.

La estación básica provista fue de tercera clase, que normalmente se proporcionó con un desvío de doble entrada para carga, ningún apartadero para el cruce de trenes y con un pequeño edificio de pasajeros.

Las estaciones de segunda clase parecen haber sido similares a las de tercera clase, pero con un apartadero para el cruce de trenes. Así funcionaban como un puesto de block.

Los planos de algunos de las disposiciones para las estaciones están disponibles en un apéndice²⁴, al igual que el diseño de los edificios de las estaciones de segunda y tercera clase.

Al parecer, la intención original era que los trenes no superaran los 600 m de largo, mientras que esta cifra parece haber aumentado a 700 m en las estaciones cercanas a Colonia Las Heras.

Estaban generalmente las estaciones en un área cercada de unos 960 m por 160 m, lo que permite que se requiera proporcionar un camino de circunvalación de 20 m de ancho dentro del área de 1 km por 200 m, lo que equivale a 20 ha, el área típica asignada en la Patagonia para la dotación de una estación (esta cifra se utilizó también con las estaciones de la línea **FCS Neuquén**).

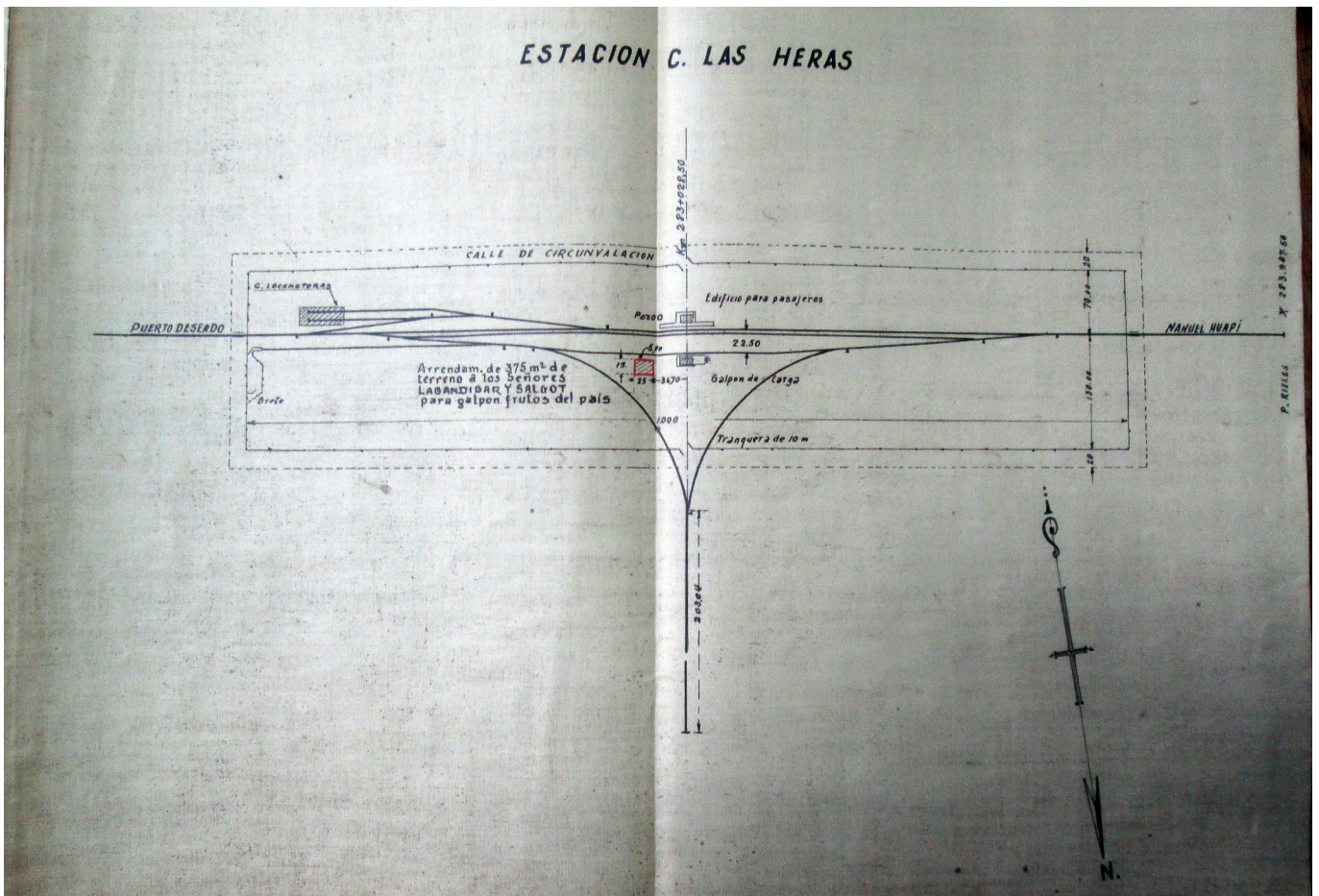
La mayoría de las estaciones (la única que no contó con suministro de agua para locomotoras en los años posteriores fue Cerro Blanco, aunque es posible que se tratara de un desarrollo posterior) tenían instalaciones de agua, la cantidad almacenada aparentemente era un múltiplo de 16 m³, dependiendo de la cantidad de agua que podría suministrar el pozo de suministro (se realizaron bombeos de prueba como parte de la investigación del sitio realizada en los sitios de las estaciones propuestas).

23 Vea Apéndice 2 (18).

24 Vea Apéndice 3 (11).

Disposición de vías y edificios – Las Heras

Las disposiciones de vías y edificios de la estación Las Heras como estaban en diciembre de 1935²⁵ muestran que la estación no era concebido como el terminal pero como una intermedia.



Se puede ver que la estación no es una terminal y, a pesar de todos los cortes y cambios de propuestas a fines de la década de 1910 y principios de 1920, todavía se muestra que la línea tiene Nahuel Huapí como destino. Observe también cómo el triángulo de inversión se ha colocado exactamente en el progresivo kilométrico de la estación. El punto norte apunta hacia abajo, ya que la convención parece haber sido que el kilometraje creciente debe realizarse de izquierda a derecha.

25 Plano tratando del arriendo de terreno, 25 de diciembre de 1935. Caja DGF853 Museo Nacional Ferroviario,



Una vista de Google (2023) del sitio de la estación Las Heras que muestra algunos edificios extraños en el sitio y una carretera que lo cruza, pero el lado de Puerto Deseado de la curva del triángulo de inversión aún es visible. Si la imagen se ve en su resolución máxima de 20 m, algunos de las vías están en sitio.



31/08/2

El punto de rieles – el trazado de la línea se puede ver justo encima de la carretera, que se curva hacia arriba mientras que la vía del ferrocarril continúa recta hasta una terminación obvia a poca distancia más allá de la carretera.

Las Obras continuaban

Aunque la línea terminaba en Colonia Las Heras la intención de ir adelante no falleció. Una comisión continuaba adelantar los estudios pero en un punto su destinación cambió a Lago Buenos Aires como se informó en una Memoria para 1921²⁶.

Antes de la excavación

En el museo de Puerto Deseado se conserva una colección de documentos relacionados con el establecimiento de la traza del ferrocarril Puerto Deseado a Lago Nahuel Huapí. La colección de documentos está lejos de ser completa. Incluye partes de los reconocimientos desde Puerto Deseado hasta el Lago Nahuel Huapí, incluidos algunos ajustes posteriores al alineamiento, algunos de los cuales datan de 1915. También de 1915 es lo que quizás sea el alineamiento original de lo que se convirtió en La Trochita, aunque si esto fue intencionado no se especifica que sea una línea de trocha angosta.

Si bien la línea sólo se extendía hasta Colonia Las Heras, en realidad la traza estaba establecida para todo el trayecto hasta Lago Nahuel Huapí, luego mejor conocido como Bariloche.

La obra fue realizada por dos comisiones. Trabajaron el uno contra el otro desde Puerto Deseado y Lago Nahuel Huapí, con un encuentro previsto en Colonia San Martín. Los kilometrajes se tomaron a partir de estos dos puntos de partida.

Los resultados del trabajo de las comisiones se registraron en formularios de la siguiente manera:

A - Una definición de cada curva anotando el ángulo del cambio de dirección, las longitudes de las tangentes y la curva, junto con su radio.

B - Coordenadas poligonales.

C - Un plano de la línea que indique el kilometraje en kilómetros, una indicación de la topografía adyacente, los cuerpos de agua y la ubicación de las estructuras necesarias.

D - Una lista de niveles de la superficie, generalmente tomada a intervalos de 100 metros.

E - Una lista de puntos de referencia para las características identificables existentes.

F - Registro de tipos de tierra y movimiento de tierras (terraplén o desmonte).

G - Pasos a nivel requeridos, indicando el tipo de tráfico que los usaría. Muchos eran para uso del ganado.

H - Obras de arte requeridas, indicando la ubicación, el tipo de obra, incluido la luz requerida, el nivel de los cimientos. Muchas de las obras de arte propuestas consistían en alcantarillas abiertas de 2 m de luz. Estos consistían en dos estribos más paredes laterales con la vía que se extendía entre los estribos.

I - Hoja sencilla para plano de cruce de río.

J - Hoja sencilla para sección transversal de cruce de río.

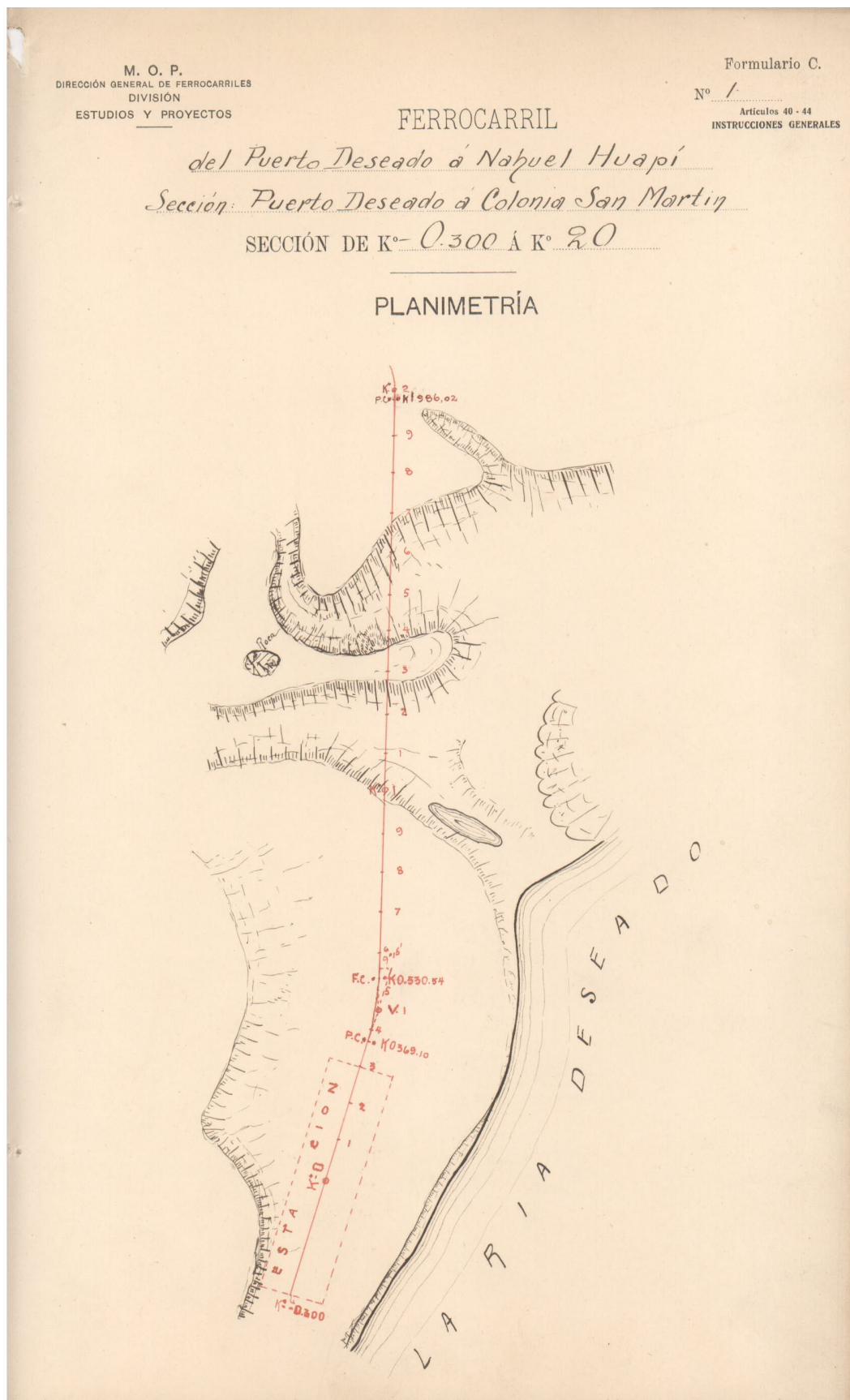
K - Propiedad de la tierra.

CMT²⁷ - Cálculo de los volúmenes de tierra a mover.

Las páginas relativas a la obra realizada desde Puerto Deseado se extienden hasta Km 669.500, donde parece que se pretendía ubicar una estación, y que sugieren que este era el punto de unión con la obra que se iniciaba en el Lago Nahuel Huapí. Sin la vista de los mapas topográficos actuales, no es posible identificar la línea en términos modernos.

27 **CMT** = cálculo movimiento de tierra

Puerto Deseado a Lago Nahuel Huapi



Todos los dibujos están reproducidos a 65% del tamaño original.

Formulario C

Esta hoja se puede identificar fácilmente como el inicio de la línea desde Puerto Deseado ya que, de manera única, se nombra un accidente topográfico que es fácilmente reconocible en la actualidad.

El kilometraje inicial se define a partir de -0,300 como se muestra en el área de la estación y, convencionalmente, el kilometraje de una estación, en este caso 0,000, se tomó como el kilometraje exactamente a la

mitad del sitio. Por lo tanto, el sitio de la estación se define como de 600 m de largo.

No se muestra ningún rastro humano en la hoja.

PASOS Á NIVEL

[illegible]

Este plano muestra unas obras de la mano de hombre. Se muestra un camino de carretas, así como una casa solitaria. Se anota el kilometraje

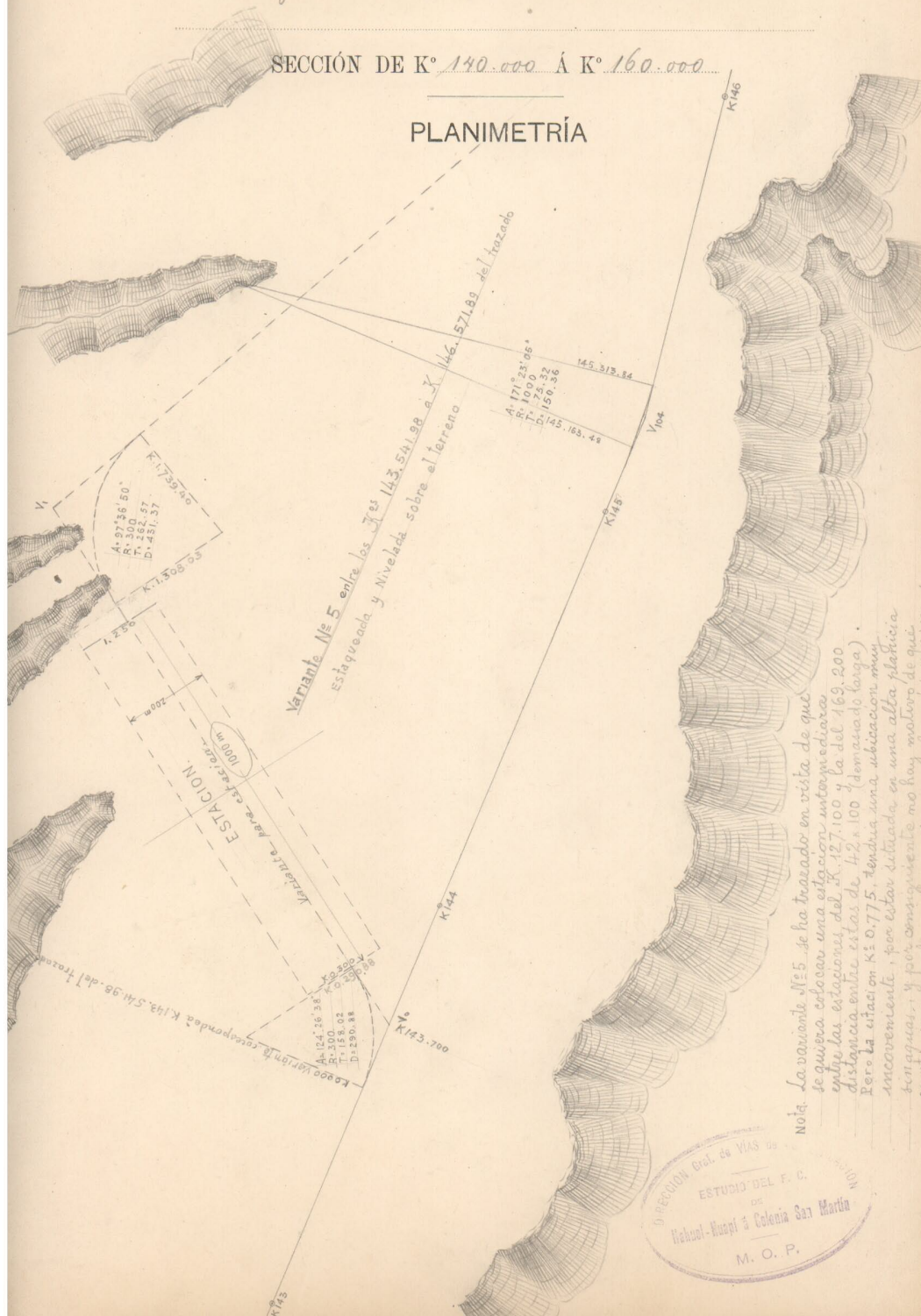
27

FERROCARRIL

Lago Manuel Huapi a Colonia San Martin

SECCIÓN DE K° 140.000 Á K° 160.000

PLANIMETRÍA



Formulario C

Esta hoja, correspondiente al tramo norte de la línea de Lago Nahuel Huapí a la Colonia San Martín, muestra un desvío del trazado propuesto para habilitar una estación adicional a la altura de Km 144. Las estaciones en la línea propuesta original se ubicaron en Km 127 100 y Km 169 200, por lo que la estación adicional redujo la distancia entre estaciones a 20 km nominales.

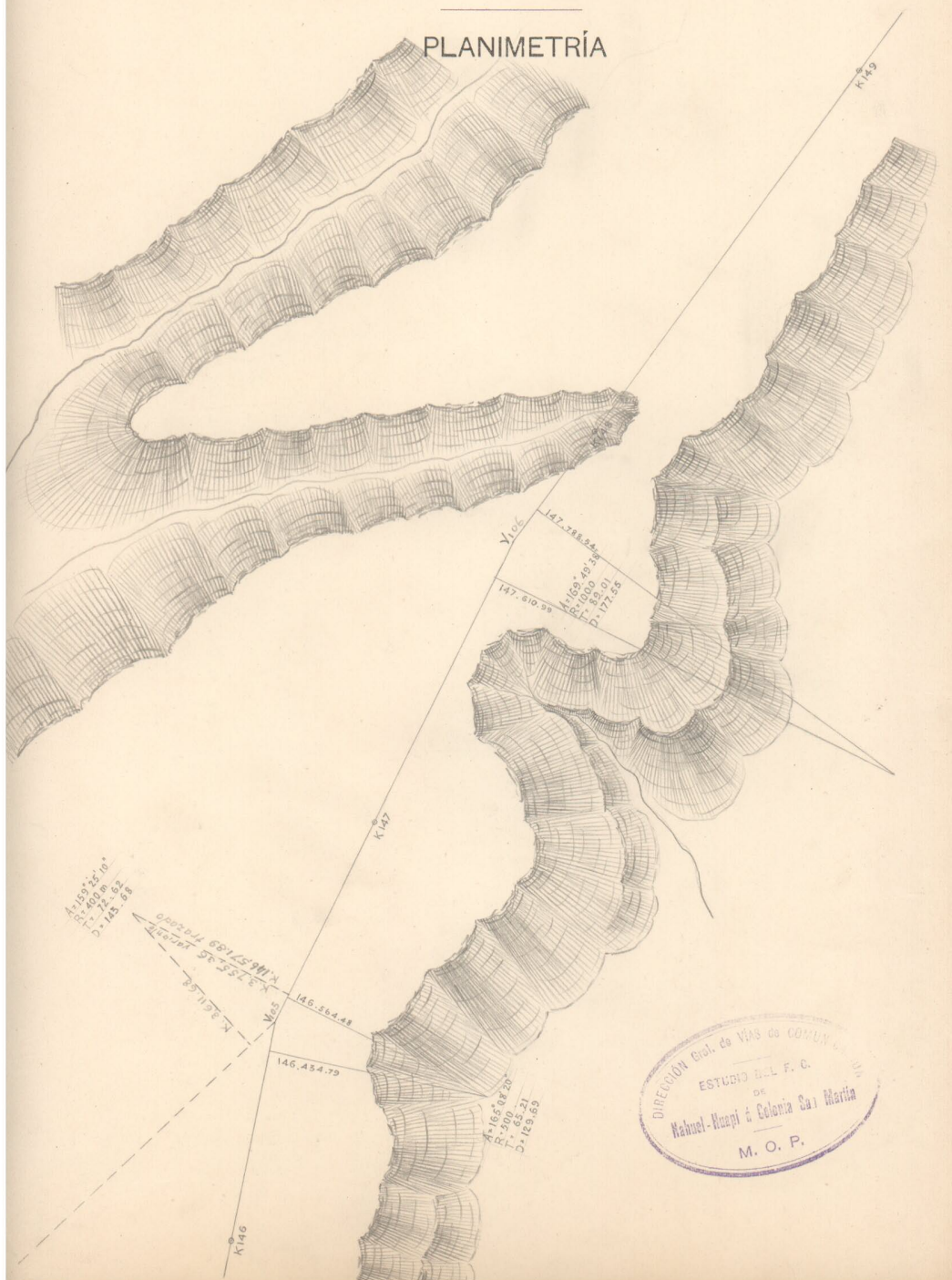
Se especifica que la estación ocupa un área de 1 km de largo por 200 m de ancho.

FERROCARRIL

Lago Nahuel Huapi á Colonia San Martín.

SECCIÓN DE K° 140.000 Á K° 160.000

PLANIMETRÍA



Formulario C

Esta es la hoja de seguimiento desde el inicio del desvío que muestra cómo se reincorpora a la alineación prevista original.

Arroyo Pescado a Colonia San Martín

[illegible]

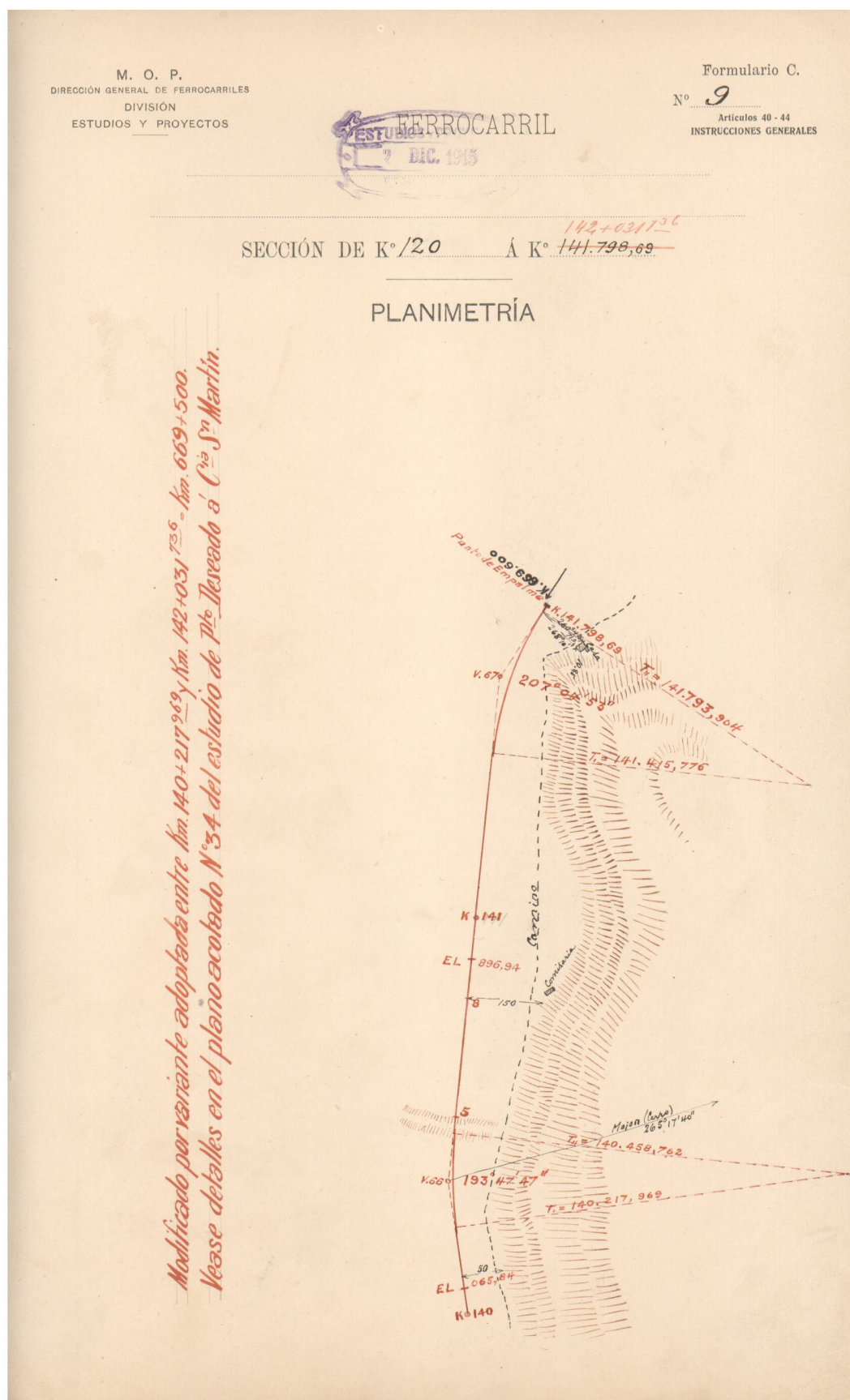
Formulario C

Este y el siguiente llamaron la atención por su título **Ramal de Arroyo Pescado a Colonia San Martín**. El título

sugeriría que esto estaba relacionado con un ramal. Sin embargo, consulte la página siguiente.

Algunos de los planos que llevan este título están fechados el 2 de diciembre de 1915.

El punto de partida de una alineación anterior se muestra como 91,039³⁵⁸ en una mano diferente; sin embargo, a poca distancia de la línea anterior, que se señala en dirección a Esquel, se encuentra Km 56.



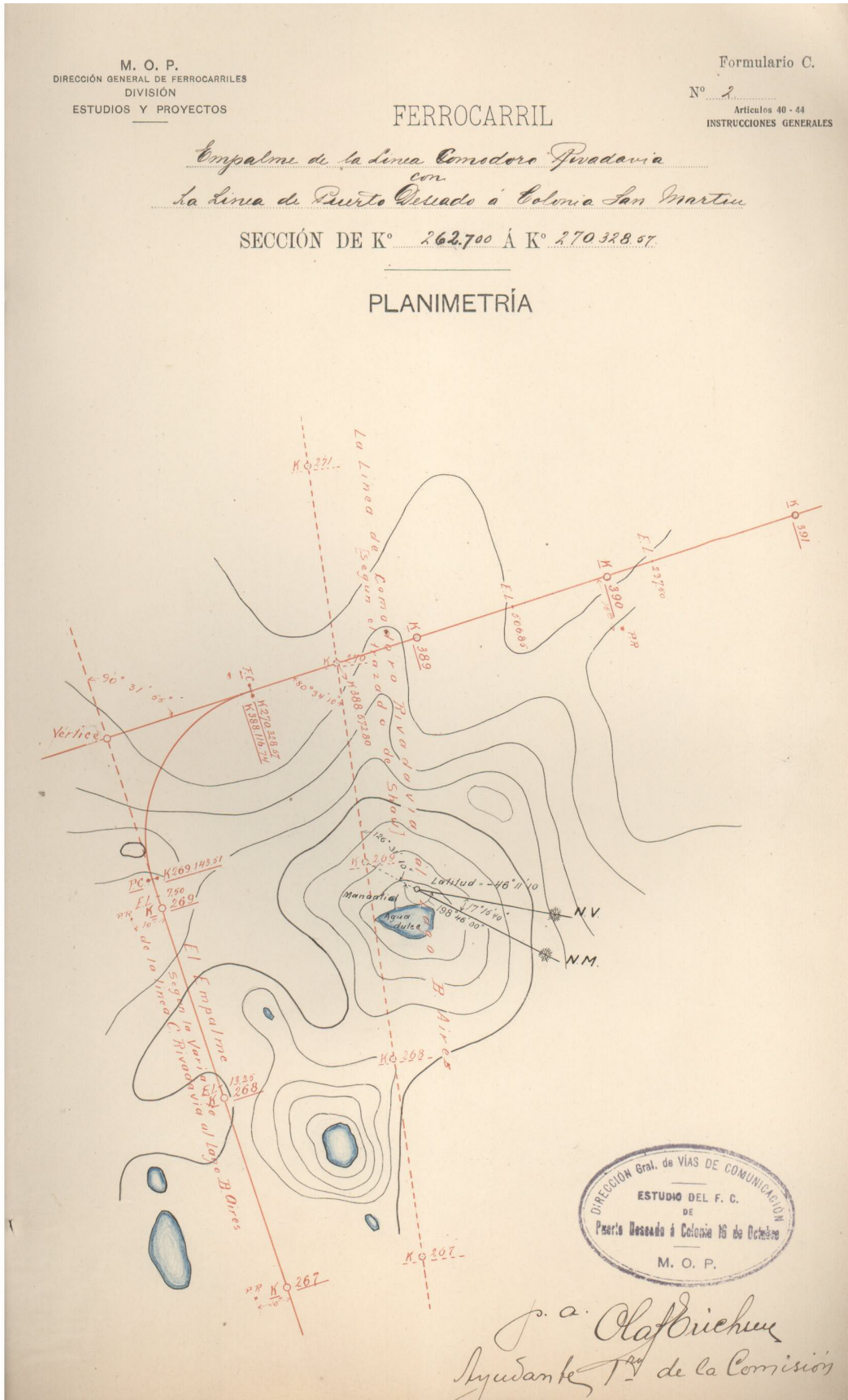
Formulario C

El kilometraje de esta línea está anotado como Km 0 al Km 141.798,69, modificado en lápiz rojo a 142+031.736. Una nota aclara que se trata de una re-elaboración (presumiblemente en 1915) de la línea propuesta original entre el Km 140+217.969 y el Km 142+031.736 - Km 669+500. Parecería que los dos últimos kilometrajes se refieren al mismo punto, el primero medido por la línea desviada (al milímetro!) y el segundo al kilometraje de la línea de Puerto Deseado.

Se observa que el punto de intersección de las tangentes de la curva inferior en el plano tiene un rumbo específico hacia un punto de referencia (un pico).

Las características hechas por el hombre registradas en el paisaje son una comisaria y un camino.

Empalme con la línea a Lago Buenos Aires



Formulario C

Este plano muestra el empalme propuesto entre la línea Comodoro Rivadavia a Lago Buenos Aires y la línea Puerto Deseado a Lago Nahuel Huapí.

En este plano se muestran tanto el norte verdadero como el magnético.

La línea que sube la página de izquierda a derecha viene de Puerto Deseado y va hacia Lago Nahuel Huapí, mientras que la línea Comodoro Rivadavia viene de Comodoro Rivadavia al pie de la página y sube hacia Lago Buenos Aires. El trazado permitiría así un recorrido directo desde Comodoro Rivadavia hasta Lago Nahuel Huapí y finalmente hasta Buenos Aires.

Se muestran las cotas, pero sin ninguna indicación

de valor. Se observa que la depresión con los lados menos empinados tiene un manantial que alimenta una lagunita de agua dulce (es decir, no salobre como podría esperarse en la Patagonia).

FERROCARRIL

*Empalme de la línea de C. Rivaraja al Lago B. Aires
con la de Puerto Deseado a Nahuel Huapi*

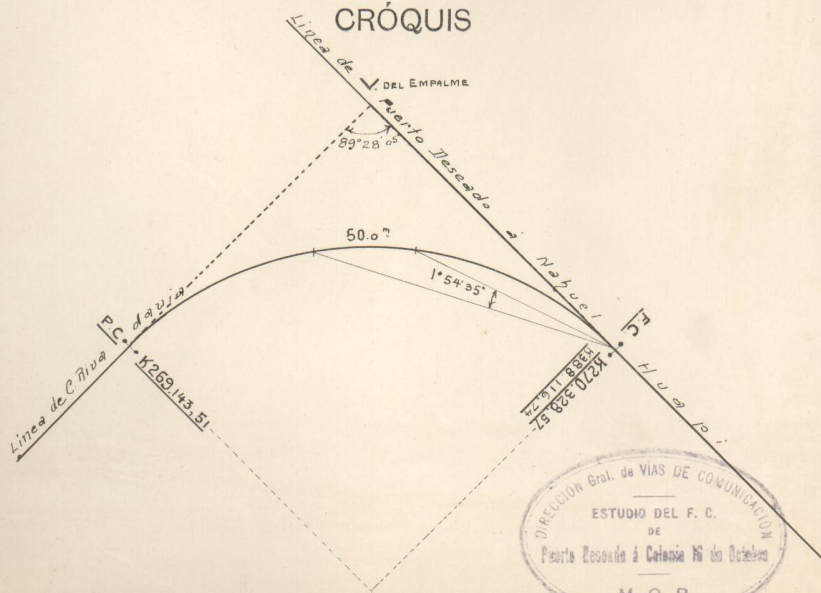
SECCIÓN DE K° Á K°

CURVAS

VÉRTICE N°

NONIO	Número de repeticiones	LECTURAS		DIFERENCIAS DE LECTURAS
		DE ARRANQUE	FINALES	
A	3	303° 45' 20"	212° 10' 00"	268° 24' 40"
B	"	123° 47' 20"	32° 11' 00"	268° 23' 40"
Suma de diferencias				536° 48' 20"
Ángulo definitivo del vértice				89° 28' 05"
Radio		750	en metros	
Tangente		756.99	en metros	
Desarrollo		1185.06	en metros	

CRÓQUIS



Trazada con ángulo de flección

J. a. Olaf Erichsen

de 19... Ayudante 1° de la Comisión

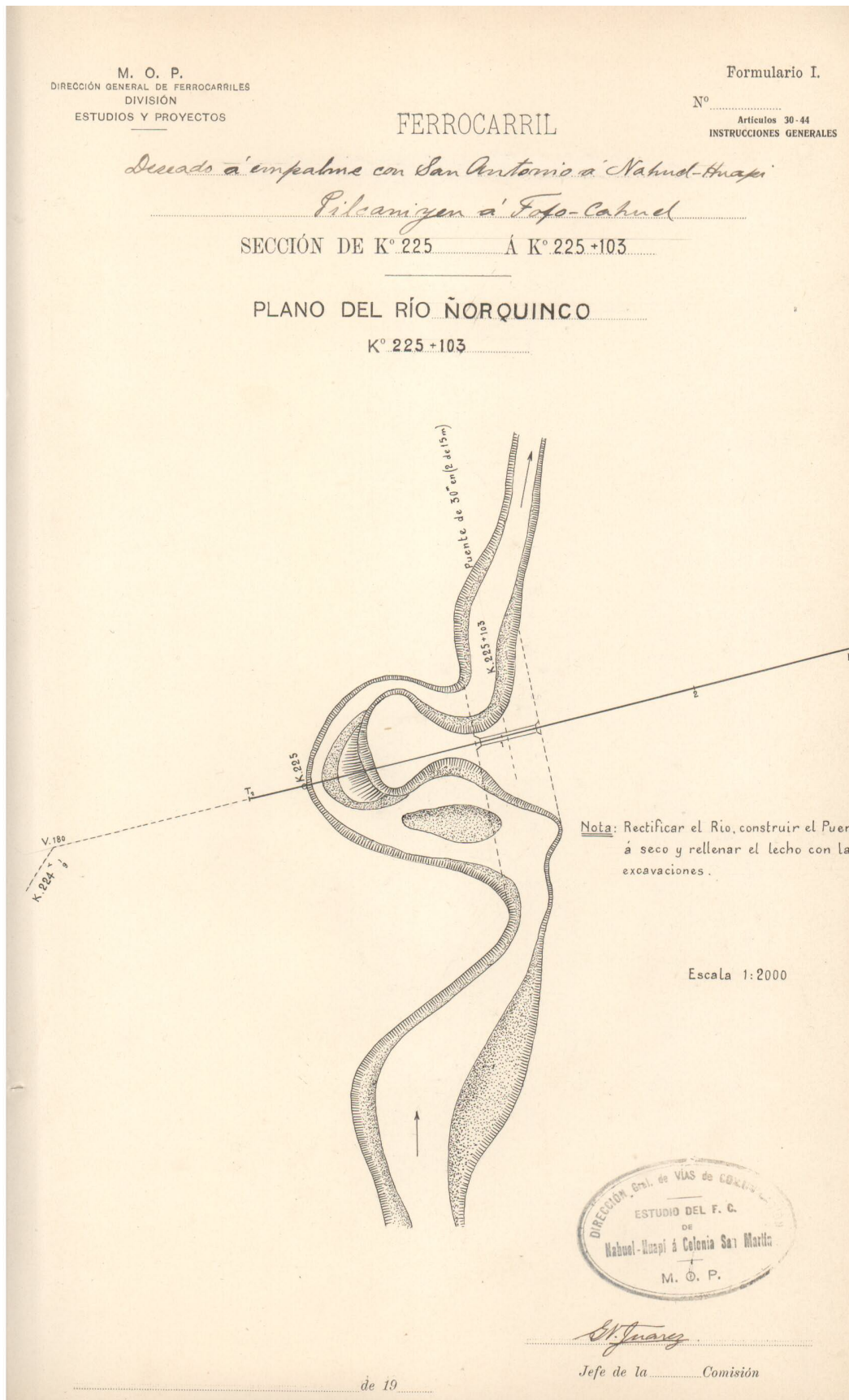
Formulario A

Esto muestra varios datos relacionados con la unión que se

muestra en la anterior, entre ellos que su radio sería de 750 m y su longitud de 1185 m.

Este formulario y el anterior han sido firmadas por su autor, Olaf Erichsen, y sellados como relativas al estudio de la línea Puerto Deseado a 16 de Octubre, en lugar de Colonia San Martín.

Desviación del río



Formulario I

Esto demuestra la intención de cruzar el río Ñorquínco mediante un puente de dos luces de 15 m cada una. La propuesta ilustrada fue construir el puente en seco, luego desviar el río para pasar por debajo del puente, aprovechando el material excavado para bloquear el antiguo cauce.

Nótese cómo se ha cambiado la definición de la línea Puerto Deseado a Lago Nahuel Huapí a línea Puerto Deseado al empalme con la línea de San Antonio a Lago Nahuel Huapí, reconociendo que la aproximación final a Bariloche sería la misma que la línea San Antonio.

Este tramo de línea se define entre Pilcaniyeu (en la línea San Antonio a Lago Nahuel Huapí) y Fofó Cahuel, un lugar en medio de la nada, pero era un punto en el que se bifurcaban rutas alternativas hacia el sur y Colonia

San Martín.

La proforma ha sido firmada por G V Juarez y no tiene fecha.

Señales

Las señales fijas se limitaron a un solo poste con un brazo para cada dirección ubicado en estaciones de tercera clase frente al edificio de la estación y fuera del desvío de cruce, pero entre este y el desvío de cargas en las estaciones de segunda clase. Sin embargo, la estación de primera clase Ramón Lista contó con dos postes de señales con un brazo cada uno, y se supone que estos se ubicaron como señales de entrada en los cambios que conducen al desvío de cruce. El razón para dos señales se descubre en la traza de las vías acercando la estación. En una dirección hay curvas que impidiera la vista de una señal al lado del edificio de la estación.

Luchas a fusiles en las estaciones

Las noticias de la Revolución Rusa de 1917 fueron saludadas con entusiasmo por secciones de los habitantes en terrenos que tenían dueños sin simpatía alojados a gran distancia fuera de sus propiedades. Durante los años siguientes ocurrían huelgas, rebeliones e insurrecciones que fueron terminadas con gran dificultad y de vez en cuando gran ferocidad por las

fuerzas armadas enviadas al Sur desde la Capital Federal. El ramal Puerto Deseado estaba en el foco de estos eventos. Un informe típico recibido en Buenos Aires habla de los insurgentes por la línea en Jaramillo y Pico Truncado y de una batalla a fusiles en que unos 40 o 50 rebeldes fueron vencidos dejando quince muertos²⁸. Eventos como esos fueron el tema de la película .

La película tratando de estos eventos está disponible en *YouTube*²⁹.

Progreso Inicialmente

Al fin de 1912 se emitió una memoria tratando del progreso llevado a cabo. Esta en un apéndice³⁰

Operaciones

Dada la demografía reducida en Puerto Deseado y Las Heras (y casi la falta total a lo largo de la línea) es sorpresivo que el ferrocarril llevara tanta carga. Aun en los años 1920, antes de la rivalidad camionera, corrían solamente dos trenes mixtos cada semana en cada dirección.

El itinerario más antiguo descubierto es fechado 1928. Un tren mixto corría dos veces cada semana en cada dirección, afuera a Las Heras los jueves y domingos, volviendo los martes y viernes. La duración de la carrera era 8 horas con 30 minutos pendiente arriba, y solo 8 horas pendiente abajo. No habían otros trenes. En el itinerario de noviembre de 1930 (verano) hay dos trenes cada semana pero hacia Las Heras los lunes y jueves, volviendo el día siguiente.

Ha sido estudiado el itinerario de 1946, y el horario público del fin de 1955. En 1946, había solamente un tren mixto cada semana saliendo de Puerto Deseado a las 09.00 horas los lunes y llegando a Las Heras antes 17.30 horas la misma tarde. Volvió los miércoles.

Antes de 1955, fue reemplazado el tren mixto por un servicio de coches motor tres veces cada semana, saliendo afuera de Puerto Deseado a las 13.30 horas los lunes, miércoles y viernes, cada vez el retorno era el día siguiente. Se nota que la carrera pendiente arriba del coche motor ocupaba 5 horas con 45 minutos, comparado con 8 horas con 30 minutos del tren a vapor. En ambos casos la carrera pendiente abajo era de 30 minutos menos.

28 *Review of the River Plate*, 30 de diciembre de 1921, páginas 1709-11.

29 *La Patagonia Rebelde*, <https://www.youtube.com/watch?v=h1rlk-lMkWo>, Entrado julio de 2026.

30 Veá Apéndice 5 (16)

F. C. de Puerto Deseado a Colonia Las Heras

Horario de trenes en vigencia desde el 1.º de Noviembre de 1930

Pto. DESEADO A COLONIA LAS HERAS			COLONIA LAS HERAS A Pto. DESEADO		
Kilóms. desde P. Deseado	ESTACIONES	1 Mixto	ESTACIONES	2 Mixto	
0	Puerto Deseado . sale	9 00	Col. Las Heras . sale	9 00	
21	Tellier »	10 05	Piedra Clavada . »	9 55	
41	Pampa Alta . . . »	10 50	Koluel Kayke . . »	10 40	
61	A. de Biedma . . »	11 35	Pico Truncado . . »	10 25	
81	Cerro Blanco . . . »	12 15	Minerales »	V	
95	Ramón Lista . . . »	12 45	Tehuelches »	12 30	
121	Jaramillo »	13 40	Fitz Roy »	13 05	
142	Fitz Roy »	14 20	Jaramillo »	13 45	
163	Tehuelches »	15 00	Ramón Lista . . . »	14 27	
183	Minerales »	V	Cerro Blanco . . . »	14 53	
202	Pico Truncado . . »	16 15	A. de Biedma . . »	15 30	
224	Koluel Kayke . . . »	16 55	Pampa Alta »	16 05	
251	Piedra Clavada . . »	17 40	Tellier »	16 50	
283	Col. Las Heras . llega	18 30	Puerto Deseado . llega	17 30	

NOTA. — Estos trenes llevan coche comedor.

ADVERTENCIA. — V Significa que los trenes pararán para subir o bajar pasajeros, debiendo éstos avisar previamente al Guardatrén.

TRENES N° 1 y 2 de los días Jueves y Sábados correrán desde el 1º de Diciembre hasta el 28 de Febrero de 1931 solamente.

F. C. PUERTO DESEADO A COLONIA LAS HERAS

Tarifas para pasajeros, equipajes y encomiendas desde Estación Puerto Deseado a las estaciones abajo indicadas y viceversa

ESTACIONES	PASAJEROS		Exceso de equipajes. Por cada 10 kg. divisibles en 5 kg.	Encomiendas por cada 100 kg. divisibles en 5 kg.
	1ª Clase	2ª Clase		
Tellier	1.80	1.00	0.21	2.02
Pampa Alta	3.50	1.95	0.31	3.03
Antonio de Biedma	5.20	2.95	0.41	4.03
Cerro Blanco	6.90	3.90	0.51	5.04
Ramón Lista	8.10	4.55	0.56	5.55
Jaramillo	10.30	5.80	0.71	7.06
Fitz Roy	12.05	6.80	0.81	8.07
Tehuelches	13.85	7.80	0.90	9.00
Pico Truncado	17.15	9.70	1.09	10.82
Koluel Kayke	19.05	10.75	1.18	11.72
Piedra Clavada	21.35	12.05	1.31	13.09
Colonia Las Heras	24.05	13.60	1.45	14.45

— 340 —

Note que antes 1936 uno de los dos trenes semanales se ha convertido a coche motor.

El informe del Señor Rodney Long en 1926³¹ indica los siguientes datos para 1915 y 1923:

Cosas	1915	1923
	Toneladas	Toneladas
Mercadería	9,698	7,081
Lana y pelo	3,023	9,502
Piedras	---	1,028
Alfalfa	315	464
Leña (combustible)	248	681
Cuero y pieles	74	226
Ganado	623	381
Vinos y licores	---	287
Madera	260	252
Palos y estacas	---	466
Trigo	57	407
Frutas y verduras	---	116
Varios	107	1,105
Tráfico público total	14,405	21,996
Tráfico servicio total	70	164

Nótese que era poca la carga de hacienda. El Señor Long comenta que los estancieros continuaban enviando sus animales a pie a los frigoríficos.

Una segunda tabla, abajo, muestra que en los años tempranos la línea tuvo algunas veces situaciones negras, pero yo sospecho que fue tan pronto cuando el transporte automotor comenzó, que los ingresos se desplomaron.

Cosas	1915	1923
Longitud (millas)	178	178
Recibos brutos (pesos)	213,296	417,481
Gastos (pesos)	287,984	402,941
Ganancia (pesos)	---	14,539
Pérdida (pesos)	74,688	---
Proporción trabajadora (%)	135	96
Recibos, pasajeros (pesos)	46,708	54,393
Recibos, carga (pesos)	143,041	342,697
Total tren-millas, pasajero	---	88
Total tren-millas, mixto	19,860	18,453
Total tren-millas, carga	1730	5705

31 *Railways of South America – Part I Argentina*. 1926. Rodney W. Long.

Total pasajeros,	6,275	5,545
Total pasajeros-millas	637,535	553,667
Viaje promedio (millas)	102	100
Carga total (toneladas de EEUU)	14,475	22,160
Total toneladas-millas de carga	600,687	1,579,356
Promedio viaje de carga (millas)	41.6	71.4

Se nota los datos hasta los años 1940 en los informes estadísticos anuales.

Puerto Deseado - Colonia Las Heras Datos de tráfico entre 1916 y 1942.			
Año	Longitud Kms.	Pasajeros	Carga Toneladas
1916	286	7376	24947
1917	286	8215	29078
1918	286	7577	26897
1919	286	7750	13671
1920	286	6588	25850
1921	286	5866	18521
1922	286	6396	20558
1923	286	5545	22160
1924	286	6220	36619
1925	286	6310	30714
1926	286	6877	30245
1927	286	5914	26180
1928	286	5252	25506
1929	286	4665	15761
1930	286	3507	12887
1931	286	3124	11808
1932	286	4172	12437
1933	286	3922	30475
1934	286	5320	30859
1935	286	5988	33268
1936	286	6910	38558
1936-7	286	6254	45719
1937-8	286	6007	33235
1938-9	286	5304	42341
1939-40	286	6062	35647

1940-1	286	6039	38665
1941-2	286	6762	47155

La historia de los ferrocarriles argentinos³² indica los datos principales para carga y pasajeros en el comienzo de los años 1940.

Año	Carga productiva	Pasajeros
1940	14,226	
1941	14,313	6,146
1942	21,326	5,150
1943	23,765	4,811
1944	43,620	5,677

Claramente el tráfico de cargas incrementó en 1942-44, posiblemente por consecuencia del precio alto de combustible para camiones en la época de insuficiencia de combustible en la guerra.

FC Patagónico

Después de la nacionalización de los ferrocarriles extranjeros en 1948 por el Presidente Perón, los ramales patagónicos se convirtieron en el FC Patagónico. Después, para la explotación, formaron parte del FC Roca. En esta era los gerentes no se hacían ilusiones sobre el futuro de la línea. Un informe del FC Patagónico de 1957³³, es deprimente de leer. Se ve que, como los otros ramales patagónicos, podía ser explotada solamente en conjunto con el mal servicio marítimo hacia el norte.

El informe de 1973³⁴ hace un compendio del tráfico de carga durante la década del '60 como sigue:

Año	Carga despachada Toneladas	Pasajeros despachados
1961-2	7,696	9,085
1962-3	25,028	5,933
1963-4	6,850	7,723
1965	4,071	6,765
1966	10,270	7,143
1967	3,510	6,429

Todo esto es muy deprimente; el tráfico principal en aquellos tiempos era cargamento de plomo y cinc llevado por carretera a través de la frontera desde Puerto Cristal, cerca de Puerto Aisén en Chile. La lana y badanas eran la segunda categoría más amplia.

En los años '70 los coches motor de pasajeros eran operados uno o dos veces semanales en invierno y tres a cuatro veces durante el verano, siempre retornando el día siguiente.

³² *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, 1947, Ferrocarriles del Estado, Buenos Aires.

³³ *Vea Apéndice 6 (14E)*

³⁴ *El Ferrocarril de Puerto Deseado al Lago Nahuel Huapi*. 1991, y edición revisada 1999, 123 páginas. Héctor A. Briano. Editorial Dunken, Buenos Aires. Informe incluido como apéndice.

Boletos

Los cuatro boletos³⁵ son de la era post 1948 del FC Patagónico, pero es posible que hayan sido usados todavía en el tiempo del FC General Roca, porque no valía la pena re-imprimirlos.



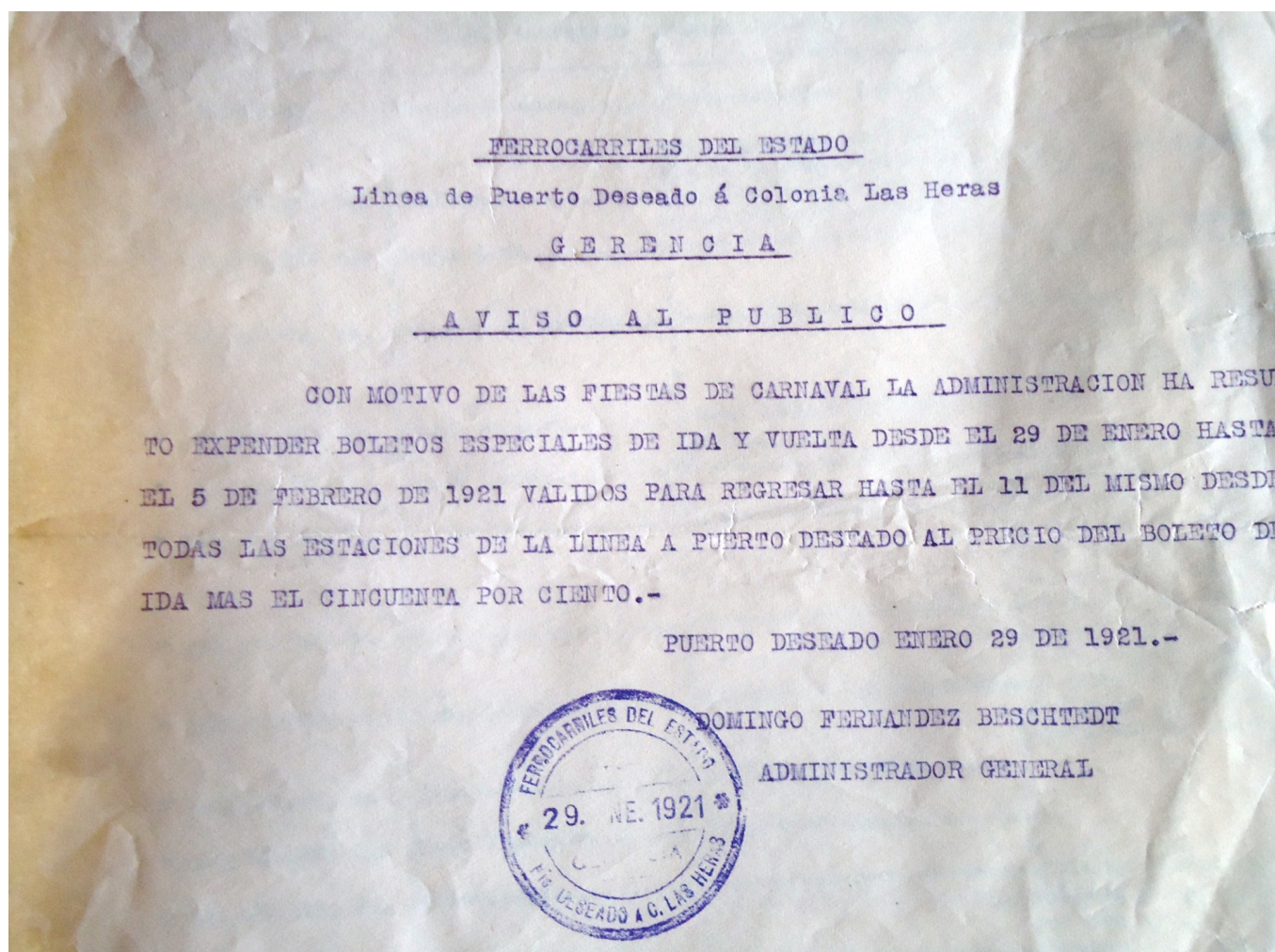
Tres de los boletos son para clase única, lo normal en los coches motor. El segundo es de primera clase.

El precio no es especificado en los primeros dos boletos, una precaución prudente en un tiempo de cambio rápido en el valor de la moneda y una situación donde no se usaban muchos boletos.

El tercero tiene el precio indicado y es válido solo para el día de emisión.

Finalmente, el cuarto es uno simple para empleados para recorrer la longitud total de la línea.

35 Gentileza colección Sergio Barral.



Se usaban promociones como se ve claramente en este aviso de 29 de enero de 1921. Un boleto de ida y vuelta desde cualquiera estación dentro el tiempo de la promoción era el peaje de dirección única y 50%³⁶.

Miscelánea

En 1946, Puerto Deseado estaba al punto de recibir un sistema de agua potable público; es claro que se cambiaba la relación entre el municipio y el ferrocarril tratando del abasto de agua. El municipio escribió al ferrocarril indicando que era necesario arreglar su propio abasto de agua para su personal. En octubre del mismo año, una nota del jefe de vía y obras en Buenos Aires fue recibido indicando al gerente que se había alocado dinero para la distribución de agua a los empleados del ferrocarril y indicó el título del presupuesto.

En 1952, por razones ignoradas, se hizo un inventario de ropa de cama en el coche reservado. En marzo de 1979, se apareció de nuevo el inventario indicando la ubicación de los artículos varios.

En 1977, el jefe de obras y servicios públicos del municipio escribió al jefe de estación pidiendo las cifras de la precipitación para los años 1972 a 1976. Dos días más tarde se envió la repuesta indicando que la precipitación variaba entre 101 mm y 250 mm y nieve entre 1½ cm y 8 cm. Es necesario asumir que uno de los deberes del jefe ferroviario era la mensura de lluvia.

³⁶ Escaneo desde la colección en la vieja estación Puerto Deseado del Señor Carlos Gómez Wilson, el último jefe de estación en Puerto Deseado. Agradecemos su bondad de permitir su uso.

Aunque ha cerrado definitivamente la línea en 1978, el ex-jefe de estación de Puerto Deseado recibió instrucciones por Ferrocarriles Argentinos desde Comodoro Rivadavia que los peones del contratista de demolición deben alojarse en los vagones que fueron ser demolidos hasta la llegada de los agentes del contratista y ferrocarril.

Declinación lenta y clausura

Durante décadas la línea continuó la lucha, probablemente porque no era políticamente viable cerrarla. En los años 1970 se recuerda que la mayoría de los trenes de pasajeros eran explotados por los dos coches motores *Drewry*, y los viajes a cargo de la tracción a vapor eran solamente uno o dos cada mes³⁷. El único salvamento posible era la construcción del FC Transpatagónico, proyectado desde hace muchos años, hacia el sur desde San Antonio. Nunca fue construido.

Ferrocarriles Argentinos		TELEGRAMA DE SERVICIO			
Región Sudoeste		NUMERO	HORA	PALABRAS	FECHA
DEBE TELEGRAFIARSE ANDO CON CARTA PUEDE LLENARSE EL OBJETO					14/1/78, 10.- Hs.
De		A <i>toda la linea</i>			
Ref.-) <i>2A</i>		G.R. 15124/B. NOTAR DE ACUERDO A LO DISPUESTO			
POR RESOLUCION P. N° 2101/77 DE FERROCARRILES ARGENTINOS A PARTIR		DEL DIA 15 DEL CTE. MES QUEDARA DEFINITIVAMENTE CLAUSURADO PARA			
TODO TRAFICO RAMAL PATAGONICO DESEADO COL. LAS HERAS ESTACIONES		ACUSARAN RECIBO A SU JEFATURA DE ZONA.-			
Firma.....		Hora.....			
Recibido de.....		Hora.....	Empleado.....	Hilo N°.....	
Trasmitido o } Retrasmitido }		a.....	Hora.....	Empleado.....	Hilo N°.....
A - B - B - 00225 - 3.500.000 - 4/71					

El telegrama anunciando la clausura de la línea³⁸.

Desde la clausura en enero de 1979, se ha clamado por su rehabilitación. Un informe detallado, de autor desconocido fue preparado y un vagón bimodal fue probado por la vía. Como resultado del estudio, la mayoría de los rieles están en su sitio, pero frecuentemente cubiertos de arena o quitados para facilitar el cruce por granjeros. Muchos de estos rieles eran usados y no pueden portar mucho después de sesenta años de mal tratamiento y otros casi cincuenta de estar abandonados. Pero su existencia continuada ha impedido otros usos de la tierra invadiendo la traza.

37 *World of South American Steam*, 1973, K. Mills y R. Christian. Publicado particularmente.

38 Escaneo desde la colección en la vieja estación Puerto Deseado del Señor Carlos Gómez Wilson, el último jefe de estación en Puerto Deseado. Agradecemos su bondad de permitir su uso.



Vista³⁹ desde la vía en Fitz Roy, diciembre de 2000.

Más fotografías y otro material

Hay otras fotografías no necesarias en este momento que están más adelante para el aficionado.

Estuve una reseña breve de la historia y unas fotos en un sitio educativo⁴⁰.

Estuve también un escrito por Humberto Brumatti que trataba del servicio postal ferroviario⁴¹. 26/10/12

39 Fotografía © =?

40 www.educar.org/puertodeseado/breveh.htm No disponible julio de 2026.
www.educar.org/puertodeseado/galeria.htm No disponible julio de 2026.

41 *El Correo en Puerto Deseado - Las Heras, El Servicio Postal Ferroviario más austral del mundo*, Humberto Brumatti
<https://www.drault.com/pdb/correo/correo-puertodeseado-lasheras.html> Entrado 9/5/22, no disponible julio de 2026.