

La cuestión urbana en ciudades intermedias patagónicas

El caso de Puerto Madryn



Arq. Carlos E. Sanabra

La cuestión urbana en ciudades intermedias patagónicas

El caso de Puerto Madryn.

Arquitecto Carlos Sanabra

diseño



Sanabra, Carlos

La cuestión urbana en ciudades intermedias patagónicas : El caso de Puerto Madryn -
1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : diseño, 2023.

188 p. ; 21×29 cm

ISBN 978-1-64360-774-0

1. Arquitectura. 2. Urbanismo. I. Título

DISEÑO EDITORIAL	d.g. Gustavo Latini
REVISIÓN LITERARIA	prof. Luisina Tonda
PATROCINA	Aluar S.A.

Hecho el depósito que marca la ley 11.723

Impreso en Buenos Aires, Argentina

La reproducción total o parcial de esta publicación, no autorizada por los editores, viola derechos reservados; cualquier utilización debe ser previamente solicitada.

© 2023 de la edición, diseño editorial

ISBN 978-1-64360-774-0

Septiembre de 2023

En venta:

LIBRERÍA TÉCNICA CP67

Florida 683 - Local 18 - C1005AAM Buenos Aires - Argentina

Tel: 54 11 4314-6303 - Fax: 4314-7135 - E-mail: cp67@cp67.com - www.cp67.com

FADU - Ciudad Universitaria

Pabellón 3 - Planta Baja - C1428BFA Buenos Aires - Argentina

Tel: 54 11 4786-7244

Agradecimientos

Las ideas, conceptos, perspectivas y reflexiones volcadas en este libro, han surgido como consecuencia de la evolución de mi pensamiento urbanístico e histórico local y regional, en estos últimos 40 años de actividad profesional ininterrumpida.

Por ello es que comienzo reconociendo a quienes –en los primeros tiempos– me acompañaron en el ámbito público del Municipio de Puerto Madryn, aportándome sus valiosos criterios y puntos de vista para poder aplicar los conocimientos adquiridos con mayor eficacia y eficiencia a la realidad local.

A quienes –en los orígenes del Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn– compartieron conmigo la búsqueda de un **“futuro para nuestro pasado”**, intentando rescatar la historia local y patagónica, nutriéndome de testimonios y documentos a través de los cuales pude entender los procesos iniciales de urbanización y ocupación del territorio. También me permitieron

valorar la contribución de los pioneros, sus sueños y puntualmente sus realizaciones, muchas de ellas hoy presentes pero ignoradas y/o menospreciadas por las urgencias cotidianas y la mirada superficial que caracteriza estos tiempos que vivimos.

No puedo dejar de mencionar, en esta apretada síntesis de agradecimientos, a Don Victoriano Salazar por haberme permitido formar parte de su equipo de trabajo, de quien debo destacar su ejemplo de honestidad, compromiso real y concreto con la Comunidad desde su sencillo lugar de vecino, demostrando sus cualidades de buen político, de gran ejecutor de obras de infraestructura para la ciudad, de celoso administrador de los dineros públicos y su natural vocación por hacerlas claras y transparentes.

Al Licenciado Eduardo Berton –consultor en Planificación Estratégica de Municipios– por brindarme las herramientas y enseñarme de qué manera un conjunto de personas –en “común unidad”– pueden imaginar un futuro deseado para

alcanzarlo en un tiempo determinado.

Y cómo llegar a ese lugar, programando, coordinando y midiendo las acciones de cada uno orientadas con ese fin. Y en esta tarea, la rica experiencia que fue para mí, sumar la contribución de cada uno de los integrantes del equipo técnico de aquel Plan Estratégico, con quienes fuimos descubriendo las virtudes de ese trabajo y lo trascendente que podría ser para una Comunidad.

Agradezco a mis colegas arquitectos, especialmente a aquellos con quienes compartimos preocupaciones y en diferentes oportunidades pudimos confrontar amistosamente puntos de vista, lo cual me permitió afirmar ideas propias en algunos casos y en otros desecharlas o modificarlas.

Al Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn, por permitirme disponer del material documental y fotográfico histórico para transmitir con mayor claridad la evolución urbana de Madryn.

A la Profesora en Letras Luisina Tonda, quien desinteresadamente –y con mucha y sana curiosidad– se concentró en la revisión del texto, aportando cambios y sugerencias que sin duda mejoraron la narrativa y la comprensión de muchas de las ideas que intentaba transmitir.

Al diseñador Gustavo Latini, quien pacientemente fue interpretando mis ideas de composición del libro y fue creando un modelo de expresión gráfica más apropiado y de mayor calidad para el mensaje que quiero transmitir.

Este libro no estaría en sus manos sin la ayuda de la empresa ALUAR que lo incluyo en su Programa de apoyo a proyectos de la Comunidad, con la finalidad de difundir y fortalecer la cultura urbanística en Patagonia y especialmente la de Puerto Madryn.

Finalmente, al acompañamiento y los buenos consejos de María Angélica Isuardi y a mi entorno de amistades que permanentemente me alenta-

ron a continuar este desafío...y aunque no se enteraran nunca...a muchos vecinos madrynenses tan ejemplares como anónimos, a quienes observo que cotidiana y sanamente intentan hacer una Comunidad mejor.

A todos, ¡Muchas gracias!

Julio de 2023

Índice

Presentación	9	Madryn en la década del Centenario de Argentina.	26
		Contribución del Ingeniero Beke	27
Parte I		Las casillas de verano y su apoyo transparente.	28
Las ciudades intermedias en Patagonia.	11	Agonía del modelo original de Madryn.	30
Nacimiento de las ciudades patagónicas	12	El Madryn de los '60.	31
La contribución del Pionero	13	El Madryn que imaginábamos en 1970	32
Buscando una lógica de ocupación del territorio	14	El crecimiento explosivo.	35
		Inundaciones y erradicación de la Loma Blanca.	40
Parte II		Parte III	
Perspectiva urbanística del origen y desarrollo de Puerto Madryn		El Madryn que imaginamos.	
Introducción	15	Actualización crítica del Plan Estratégico Madryn Siglo XXI.	45
El origen de la propiedad de las tierras en Puerto Madryn	17	¿Cómo construimos nuestro futuro?	47
Propuesta de ubicación de la estación ferroviaria.	18	¿Por qué un Plan Estratégico es la herramienta apropiada?	52
El Primer caserío. La casa Derbes.	20	Antecedentes: Reconociendo nuestra región ambiental.	53
El trazado urbano del Pueblo de Madryn.	21	¿Cuáles son los valores de la organización que planifica?	54
El Muelle Piedra Buena.	23	La participación ciudadana	55
Evolución de la ciudad.	25	Recomendaciones de los vecinos para un modelo ideal de ciudad	57

Definiciones consensuada del Modelo Futuro Deseado	78
Estrategias para alcanzar el Modelo	78
Plan Urbano Integral	89
Estructura urbana al momento del inicio del Plan Integral (1996)	91
Modelo territorial del plan estratégico.	95
Estructura urbana futura	96
Componentes del Plan Urbano Integral	97
1. Ordenamiento de Uso del Suelo	97
2. Código de Planeamiento Urbano Distritos Urbanos	99
3. Código de usos de la vía pública	105
4. Ordenamiento del tránsito y transporte	106
5. Gestión de residuos urbanos e industriales	107
6. Control de aluvionales y desagües pluviales	109
7. Abastecimiento de agua	111
8. Desagües cloacales	112
9. Abastecimiento de energía eléctrica	113
10. Red de distribución de gas natural	114
Aspectos no alcanzados en el Plan Urbano Integral	115
La Ciudad “correcta” y la cama de Procusto	116

Un modelo deseado construido (no impuesto)	117
Enseñanzas de la experiencia del Plan Estratégico	119
Una visión ferropuertaria para Puerto Madryn	119
Un puerto sin ferrocarril es un puerto rengo.	119

Parte IV

Aportes para el debate de la ciudad que queremos

Introducción	123
¿Qué impulsa a algunas personas pretender ser Intendentes?	124
El plan de Desarrollo Urbano 2014	125
Propuesta alternativa al CPU del año 2018.	131
Críticas a la Reforma del CPU de 2022	140
De Juicios y Prejuicios.	143

Parte V

Aciertos incómodos y equívocos progresistas

Introducción	145
La defensa del Medio Ambiente.	146
Su majestad El Trámite	150

El rey desnudo.	154
Perdido como Alicia en el País de las Maravillas.	155
Las calles de Madryn.	157
El sembrador de árboles	161
La dulzura del agua de mar	169
Parte VI	
Panorama del presente	171
Introducción	171
La ciudad compacta en examen.	172
Una ciudad apretada y un centro de medianeras.	174
Conclusión	177
Bibliografía	183
Arquitecto Carlos Enrique Sanabra	185

Presentación

El presente libro pretende ser un aporte al conocimiento de la ciudad en general y de Puerto Madryn en particular, y al mismo tiempo revisar con espíritu crítico algunas ideas y concepciones profesionales del urbanismo que por repetidas y difundidas prejuzgan y generan recetas a veces anacrónicas y a veces ajenas a la idiosincrasia del lugar, cuyo resultado es, generalmente, insatisfactorio.

Durante más de 40 años me he ocupado y preocupado por la cuestión urbana, tanto desde el sector público como desde el sector privado. Esa preocupación me ha llevado a estar permanentemente atento al debate de ideas sobre la ciudad y a observar cómo se resuelven tales cuestiones aquí y en otras latitudes del mundo. Esa observación atenta, sumada a la experiencia concreta en la función pública y en la actividad privada me ha permitido consolidar mi pensamiento y postura profesional.

En otras palabras, he recorrido un largo cami-

no desde aquellas herramientas iniciales que me brindara la academia hasta hoy. Por lo tanto, es natural que la mayor comprensión de la materia que es mi práctica profesional, me permita tener una perspectiva diferente, más fundada y apropiada a este tiempo y lugar –Patagonia en general y Puerto Madryn en particular–.

Debo confesar que tengo un fuerte apego con el lugar, que en muchas ocasiones trasciende el interés personal y toma la forma de compromiso que se traduce en opinión con la mayor honestidad intelectual posible. Es por eso que siento la necesidad de revisar aquellas concepciones a que alude el primer párrafo de esta presentación, cada vez que las encuentro vetustas o ajenas a los problemas urbanos de nuestra ciudad.

Pero la tarea no resulta fácil.

Una primera dificultad es que dichas concepciones tienen a su favor la tranquilidad del *status quo* (**si todos lo hacen está bien y si nadie lo hace**

está mal). Pareciera que hay un temor por revisar ideas instaladas (generalmente importadas) y entonces quienes tienen la responsabilidad sobre la cuestión urbana prefieren ser eco de ellas, eludir el debate y renunciar a tener una voz propia, aun a sabiendas de convalidar una “verdad” que no es tal o que claramente el supuesto que la sostiene no se verifica en los hechos objetivos.

Una segunda dificultad radica en que se ha instalado –en el escaso debate público de estas cuestiones– una costumbre que reemplaza la complejidad de la realidad por una simplificación “conveniente”. Por ejemplo, la creación de áreas naturales protegidas resultó muy conveniente para algunas ONGs ambientalistas conservacionistas a ultranza, para algunas empresas turísticas y para los discursos oportunistas de algunos políticos, pero lejos están de asumir responsablemente la complejidad que implica su creación. El resultado queda claramente expuesto por la desprotección del área que denuncian los propietarios de campo y los recurrentes incendios descontrolados que acaban con “la flora y la fauna protegida”. Similares resultados se pueden encontrar en otras legislaciones urbanas (Códigos de Planeamiento, de construcción, normas de procedimiento administrativo, etc.)

Podría agregar dificultades de otro orden que contribuyen a la aceptación pasiva de aquel status quo y simplificaciones “convenientes”, pero me permito invitar al lector a transitar la lectura del presente texto, donde va a encontrar varias de ellas expuestas con mayor detalle.

Finalmente, no puedo dejar de señalar que en el presente trabajo subyace una aspiración a promover el debate de las ideas que contiene, para su acuerdo o desacuerdo fundado, total o parcial, especialmente para generar ideas novedosas y superadoras de estas. Pero, en cualquier caso, generar un debate creativo que nos permita construir una ciudad futura funcionalmente más transparente, económicamente más competitiva, ambientalmente más sustentable y socialmente más gobernable.

PARTE I Las ciudades intermedias en Patagonia.

En términos generales y según el origen del concepto, se entiende como ciudad intermedia aquella que se ubica en un rango de tamaño entre 20.000 y 200.000 habitantes (para la unión europea, por ejemplo) o entre 50.000 y 500.000 de habitantes para otros organismos (Ciudades y Gobiernos Locales Unidos –CGLU– UNESCO–).

Por encima de esos tamaños se encuentran las grandes ciudades, y por debajo de ellas las pequeñas ciudades.

En Patagonia en la actualidad no tenemos grandes ciudades, y las intermedias suman unas 15 o 20, de acuerdo a la perspectiva que se considere.

A las ciudades intermedias se les reconoce su mayor capacidad para alcanzar la sustentabi-

lidad –ambiental, social y económica–, brindar a sus habitantes una vida con menos estrés y con un mejor aprovechamiento de su tiempo, una vida con mayor contacto con la naturaleza y ser mucho más maleable para adaptarse a diferentes modos de vida según la preferencia de su población, y por lo tanto afirmar identidades locales y formas culturales particulares, propiciar el tejido de amplias y dinámicas redes de relaciones con el territorio, también con otras ciudades y principalmente una condición más favorable para proyectar su futuro y adaptarse a las condiciones cambiantes de un mundo con certezas cada vez más provisorias.

Pero estas características no surgen de manera espontánea por el solo hecho de encontrarse en el rango de tamaño de una ciudad intermedia. Es

necesario un plan que oriente la conducta de sus habitantes.

En Patagonia, ninguna de sus ciudades intermedias surgió de un plan de alcance territorial.

Si bien desde la época colonial se registran asentamientos temporarios en la costa atlántica patagónica, los que prosperan lo hacen a partir de la Conquista al desierto llevada a cabo en el año 1879, luego fue impulsado su crecimiento y desarrollo por el ingreso de inmigrantes que llegaban al país en respuesta a la convocatoria “a todos los hombres de buena voluntad del mundo” para habitar el suelo argentino, que hace la Constitución Nacional de 1853.

La región patagónica se presentaba por entonces como una tierra sin ley y sin dueño, ya que su pertenencia estaba en discusión con el vecino país de Chile y los pueblos originarios se encontraban dispersos y sin control concreto sobre el territorio.

Recién para finales del siglo XIX, el actual territorio patagónico argentino fue reconocido como tal mediante el acuerdo de límites firmado en 1881, y refrendado con el encuentro del Presidente argentino Julio Roca y el Presidente chileno

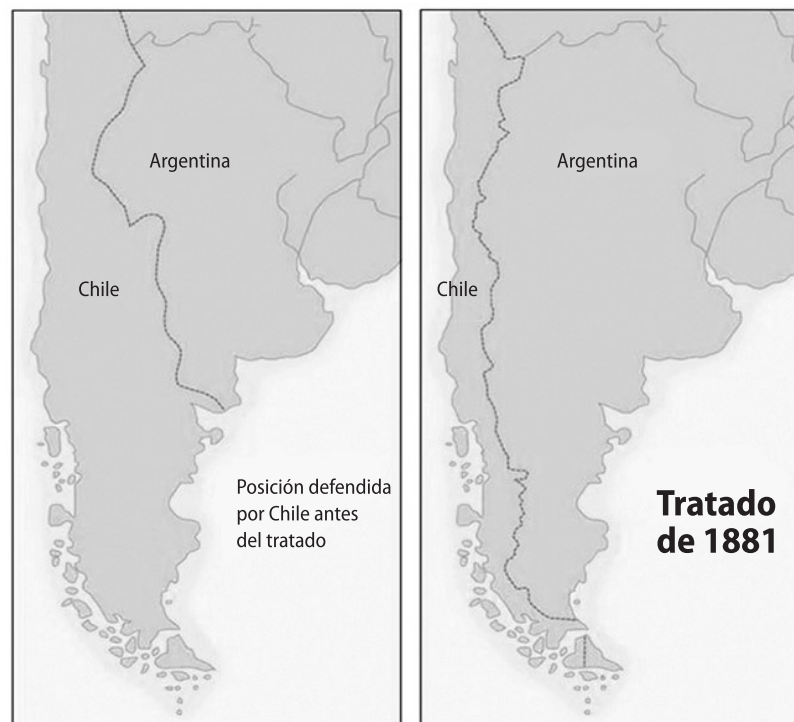
Federico Errazuriz, en la ciudad de Punta Arenas en 1899.

Nacimiento de las ciudades patagónicas

En consecuencia, las actuales ciudades en la Patagonia obedecen a proyectos aislados, motivados por diferentes intereses y situaciones particulares, e incluso por el azar.

Por ejemplo, la experiencia de la colonización galesa –que dio nacimiento a las actuales ciudades de Puerto Madryn, Trelew, Rawson, Gaiman y Dolavon– tuvo por finalidad instalar una colonia en el valle inferior del río Chubut, donde pudieran preservar sus costumbres y religión, las cuales en su país de origen estaban en riesgo de desaparecer por la dominación inglesa. Pero unos años más tarde fueron

Tratado de límites de 1881



capitales ingleses los que impulsaron un proyecto ferroviario para alcanzar sus estancias en el interior de la Patagonia (y eventualmente el Océano Pacífico), que consolidó tales asentamientos dando un nuevo significado portuario y ferroviario a los

mismos, pero fundamentalmente estableciendo los primeros trazados urbanos con una perspectiva de futuro. Es decir, contemplando las actividades económicas que las sostenían.

En cambio, el intento de establecer un puerto en el Golfo San Jorge para atender la demanda de la Colonia agrícola Sarmiento, luego del fortuito descubrimiento del petróleo cuando se buscaba agua, transformó ese lugar en un conjunto de campamentos mineros que paulatinamente se fue consolidando como ciudad, cuyo trazado y conformación urbana tiene su principio en ellos, los cuales comienzan a ser reconocidos como partes de una única ciudad por su distancia al centro de la ciudad: Kilómetro 3 es la parte de ciudad donde se localiza la administración de YPF, kilómetro 5 donde se localizan los Talleres de YPF y así hasta kilómetro 20, donde se asentó la empresa petrolera Astra. Sin duda, el uso y la disposición del suelo respondieron a la lógica petrolera y ello condicionó el resto de las funciones urbanas.

Otras tuvieron su origen en tareas administrativas y de defensa del estado nacional como Ushuaia, Río Gallegos, Rawson o Biedma, a partir de la creación en 1884, de los Territorios Nacionales de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

En este sentido es esclarecedor el comentario de uno de los viajeros –José Manuel Eizaguirre– que llega a Ushuaia en 1897 y comenta: “Ushuaia es sencillamente una población de empleados. No hay colonos ni agricultores, ni ganaderos y lo que se llama comercio se compone de un almacén bien provisto de alcohol y otra clase de provisiones que solo sirven a los mineros...” (pág. 129 J M Eizaguirre: Tierra del Fuego. Recuerdos e impresiones de un viaje al extremo austral de la República)

La contribución del Pionero

Aquella convocatoria a habitar el suelo argentino a todos los hombres de buena voluntad tuvo una enorme trascendencia para el país, pero muy especialmente para las primeras ciudades patagónicas ya que recibieron un importante contingente de inmigrantes del más variado origen transformándolas en socialmente cosmopolitas y aportando la riqueza de sus ideas, costumbres y trabajo propias de sus lugares de procedencia.

El trabajo y la visión de muchos de ellos contribuyeron en gran medida a la ocupación y desarrollo del territorio patagónico.

Así, parte de los colonos galeses del valle inferior del río Chubut se trasladaron al Oeste para asentarse al pie de la cordillera, en el valle 16 de Octubre (actual ciudad de Trevelin) y generaron un particular trazado urbano a partir de una plaza central de forma octogonal.

Otros liderados por el inmigrante italiano Pietrobelli se trasladaron hacia el valle del lago Musters para establecer la Colonia Sarmiento (actual ciudad de Sarmiento).

Más al sur, José Menéndez –un inmigrante asturiano– desarrolló su actividad económica mediante la crianza de ovejas, el comercio y la actividad naviera, mientras que al mismo tiempo, Mauricio Braun –un inmigrante de Letonia– prosperaba con similares actividades económicas. Unos años más tarde unieron sus intereses y crearon la firma Braun Menéndez, creando la red comercial y naviera más importante de la Patagonia en esos primeros años, especialmente en Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Paralelamente, Agustín Pujol (un inmigrante gallego –aunque su apellido genere el equívoco de suponerlo catalán–) generaba una amplia red de relaciones sociales y comerciales a través de sus

Ramos Generales, lo cual permitió la ocupación de la vasta meseta patagónica del norte del Chubut (actual ruta provincial N° 4, poblaciones de Telsen, GanGan, Gastre, Paso del Sapo, Colan Conhue, Ñorquinco sur).

Las recurrentes inundaciones en la confluencia del río Limay y Neuquén– naciente del Río Negro– llevaron a los primeros pobladores de esa región a convocar al ingeniero César Cipolletti, quien soñó con un enorme valle fértil y llevar el riego a miles de chacras aprovechando el enorme caudal de esos ríos y aplicando sus conocimientos de ingeniería hidráulica adquiridos en su Italia natal; dando origen a las ciudades de la región: lo que hoy conocemos como el Alto Valle del Río Negro y Neuquén.

Algunas de estas iniciativas prosperaron en gran forma, otras no tanto y otras fracasaron.

Esta muy sintética reseña solo pretende poner en evidencia que las ciudades patagónicas no fueron la consecuencia de ningún plan nacional para la región ni tuvieron un modelo urbano previo y que su crecimiento y desarrollo tuvo razones propias y específicas en cada caso.

Por supuesto que cada una de ellas puede ser

interpretada desde distintos ángulos ideológicos y/o conceptos urbanísticos, pero en cualquier caso se alcanzarán conclusiones de mayor trascendencia (y una mejor enseñanza para pensar el futuro) si se analizan las razones que motivaron las acciones de los actores en cada caso, en su contexto histórico y sin juicios previos que encasillen la mirada.

No resulta menor en este análisis las consideraciones respecto al ambiente natural y cultural en el que se desarrollan y que en conjunto generan un sustrato de razones para entender el sitio donde cada una se instala.

La sumatoria de los casos proveerá de conclusiones que permitirán alcanzar acuerdos para entenderlas desde una perspectiva general y verificar sus características comunes y variantes.

Buscando una lógica de ocupación del territorio

Es necesario reconocer en cada caso una primera lógica que impone la actividad económica de la población (y sus amplias redes de vinculaciones) sobre el territorio, para caracterizar luego el debate sobre la cuestión urbana en orden a re-

solver su conformación para atender las demandas de esa actividad económica –y otras que generen desarrollo– pero al mismo tiempo identificar aquellas características que resulten más convenientes para generar prosperidad y calidad de vida a sus habitantes en forma sostenible en el tiempo, y así contrastarla con la experiencia concreta de cada Comunidad.

En el presente texto se pone la mirada en la ciudad de Puerto Madryn, con el convencimiento que los aspectos en discusión sirven para enriquecer el debate sobre la cuestión urbana en general y en particular sobre las ciudades patagónicas.

Al mismo tiempo en el análisis específico se cuestionan una serie de afirmaciones y conceptos generales ampliamente difundidos desde ámbitos académicos y profesionales que en la práctica condicionan la legislación urbana, lo cual se traslada a la construcción de la ciudad, limitando en gran medida su capacidad de generar espacios urbanos novedosos y/o ajustados a los nuevos modos y/o preferencias de vida de sus habitantes.

PARTE II

Perspectiva urbanística del origen y desarrollo de Puerto Madryn

Introducción

La historia de Madryn se ha contado desde perspectivas muy diversas. Desde la colonización galesa, desde la historia del ferrocarril Central del Chubut narrada y documentada por el reconocido historiador Clemente Dumrauff, desde el recuerdo de la vida cotidiana de destacados vecinos (Juan Meisen, Elida Fernández, Francisco Pancho Sanabra).

Esta parte pretende brindar una perspectiva desde el urbanismo:

Identificar aquellos hitos que permitieron que aquel primer caserío surgido improvisadamente a orillas del Golfo Nuevo hacia 1890 para atender necesidades muy primarias del desembarco de personas y cargas, se fuera encaminando a conformar la ciudad consolidada que encontramos 100 años

más tarde, hacia finales de 1990.

Entender las razones que llevaron a la inversión de importantes capitales privados en obras de infraestructura (el ferrocarril, el muelle Piedra Buena) y la encomienda a un profesional para el trazado urbano de un pueblo 10 veces más grande en superficie que el caserío inicial.

Comprender las razones que motivaron que esos inversores privados abandonaran su idea inicial, transfiriendo su infraestructura ferroviaria y portuaria al Estado Nacional, no obstante continuar con su presencia a través de la paulatina venta de sus lotes de tierras rurales y urbanas.

Analizar luego el crecimiento y desarrollo de la ciudad sobre la base de la impronta en el territo-



El primer caserío. La casa Derbes.

rio de aquellas ideas iniciales hasta su agonía con el cierre del ferrocarril en octubre de 1961. El rol de la obra pública en los años de incertidumbre y las expectativas futuras que animaron la imaginación de los escasos 5.000 vecinos de entonces.

Esta parte cierra con los años 70 y las fuertes inversiones públicas y privadas para las radicaciones industriales y pesqueras (y la portuaria como reflejo de las 2 primeras) que produce en el Madryn de entonces el fenómeno de crecimiento explosivo de su población, sus efectos en el territorio urbano y la aparición hacia fines de esa década de los primeros instrumentos de ordenamiento urbano tradicional (Códigos de Planeamiento y Construc-

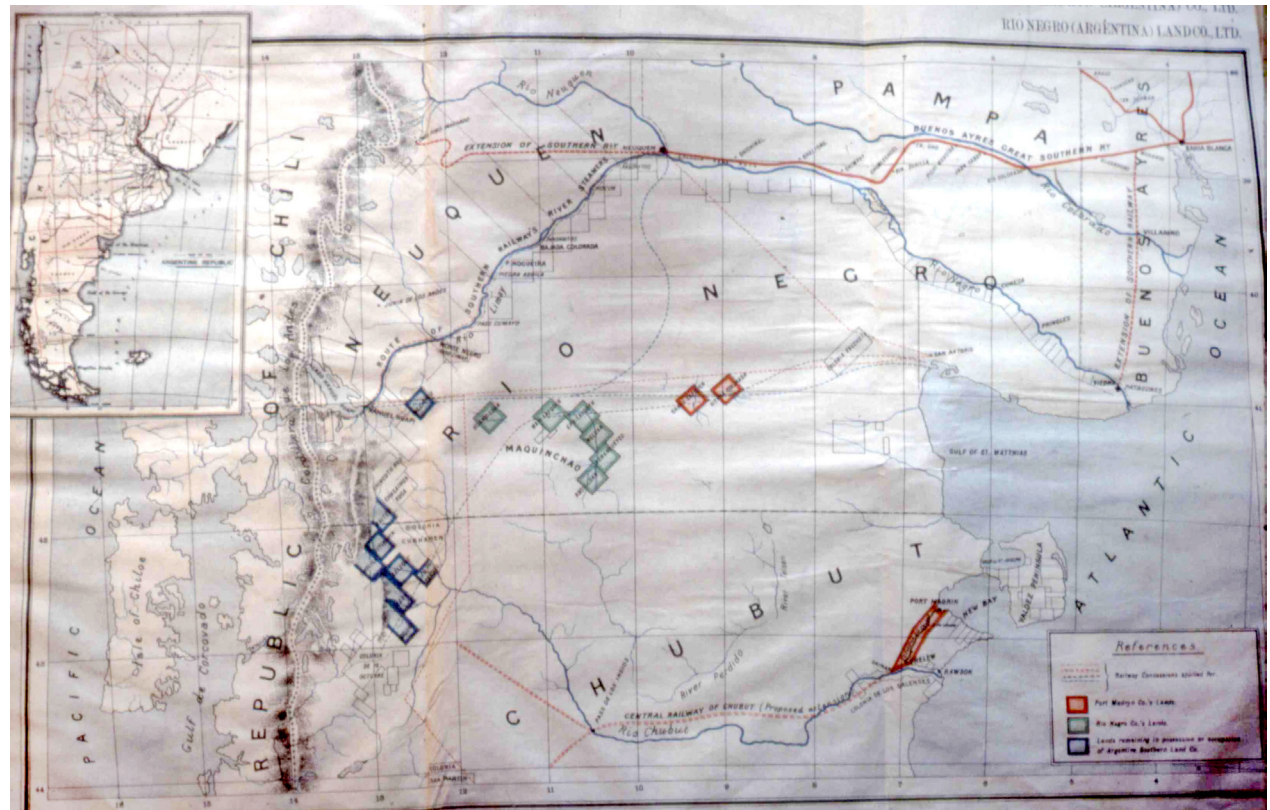
ción) elaborados desde el nivel provincial, como reflejo de otros similares que surgieron por entonces en distintos lugares del país.

Madryn había cambiado y la estructura urbana original basada en ideas y criterios de otros tiempos para una escala de ciudad menor, se revelaba insuficiente para los nuevos desafíos urbanos que planteaba la nueva realidad.

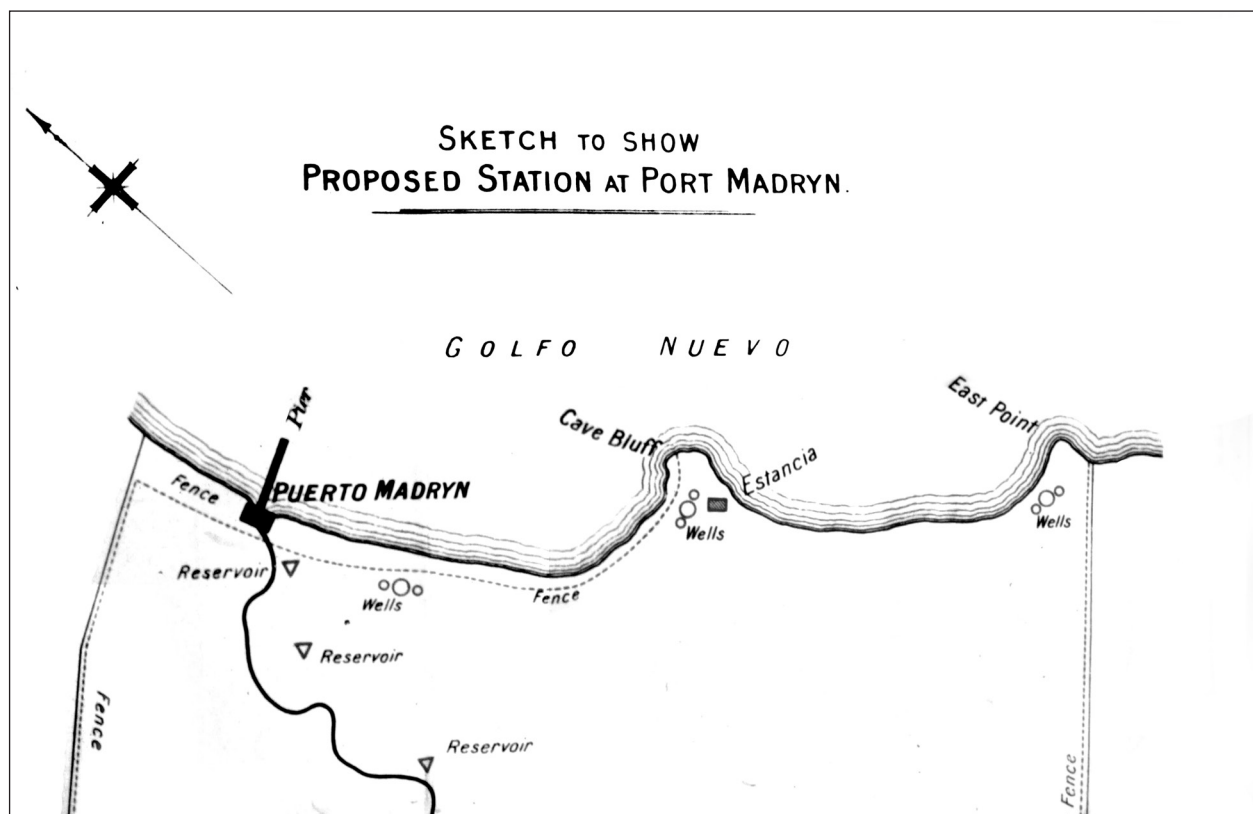
Pedro Derbes fue la primera autoridad nacional en el pueblo de Madryn con el cargo de Jefe de la Ayudantía Marítima. Su casa puede observarse en primer plano y por detrás las primeras instalaciones para cubrir las necesidades de la operación del primer muelle y el ferrocarril que se ven en la imagen. La vivienda construida en ladrillo de adobe y techo de zinc acanalado sobrevivió en su lugar hasta su demolición el 03 de agosto de 2019.

El origen de la propiedad de las tierras en Puerto Madryn

Una vez consolidada la colonia galesa del Chubut y asumido que el Puerto de la Colonia debía localizarse en el Golfo Nuevo, solo restaba la construcción del ferrocarril para hacer realidad aquella visión premonitoria que tuvo Love Jones Parry en su informe de 1863 dirigido a la Comisión Colonizadora. Lógicamente los colonos no tenían los recursos necesarios para concretar semejante proyecto y recurrieron a empresarios ingleses (La Compañía de Tierras Sud Argentina) que por entonces ya tenían establecimientos de campo en el suroeste de Río Negro (Maquinchao) y noroeste de Chubut (Cushamen, Leleque) y buscaban para su producción una salida al Atlántico y al Pacífico. Es así que con ese fin se conforma en Londres la Empresa del Ferro Carril Chubut (Central Railway Chubut). Ambas empresas con intereses “mancomunados” según afirma el Gobernador Lezana en una comunicación oficial al Gobierno Nacional en 1904.



Propiedades de la Compañía Inglesa en la Patagonia Central y el trazado proyectado del ferrocarril para alcanzar esas tierras y el Océano Pacífico



El croquis muestra el trazado ferroviario, la ubicación de la estación ferroviaria y el primer muelle, así como los senderos y la ubicación de pozos de agua y reservas para el FFCC. Obsérvese que ya se señala la ubicación (futura) de la Estancia Madryn (Luego Estancia San Miguel) y los límites de la tierra otorgada en propiedad a la Compañía del Ferrocarril por el Gobierno Nacional en compensación por la inversión ferroviaria.

Propuesta de ubicación de la estación ferroviaria.

Por esos años el Gobierno Nacional fomentaba la inversión ferroviaria en el país, disponiendo por ley que, en compensación por tales inversiones se otorgue en propiedad una legua de tierra (aproximadamente 5,5 Km.) a ambos lados del trazado ferroviario.

El 28 de Julio de 1886 el Vapor Vesta arribó a estas playas con los materiales y los obreros para la construcción del primer tramo entre Puerto Madryn y Punta Rieles (actual Trelew). Los trabajos se inician por ambos extremos trasladándose a Punta Rieles los operarios con familia y quedando en Madryn los solteros. Los trabajos estuvieron a cargo del Ingeniero Jones Williams con unos 450 obreros y finalizaron en poco más de 2 años cubriendo una extensión de unos 70 Km. El 12 de junio de 1889 se realiza el viaje inaugural. El viaje a la colonia que a caballo demandaba unas 20 horas, ahora se redujo a 2.