

# ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES

Revista de Geografía

ISSN 1853-4392 [en línea]

 revistaest@fch.unicen.edu.ar  
 (0249) 4385771 Int. 5107

Centro de Investigaciones Geográficas (CIG)  
Instituto de Geografía, Historia y Ciencias Sociales (IGEHCS)  
Facultad de Ciencias Humanas (FCH)  
UNCPBA/CONICET

## ARTÍCULO CIENTÍFICO

EL PUERTO MADRYN OLVIDADO: LOS PROLEGÓMENOS DEL  
CRECIMIENTO URBANO (1865-1970)

*THE FORGOTTEN PUERTO MADRYN: THE EARLY STAGES OF URBAN GROWTH (1865-1970)*

*Sergio Andrés KAMINKER*

Nº 25 enero-junio 2019, e019  
Sitio web: <http://revistaest.wix.com/revistaestcig>



Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía disponible en <http://revistaest.wix.com/revistaestcig>  
se distribuye bajo una **Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual 4.0 Internacional**

# El Puerto Madryn olvidado: los prolegómenos del crecimiento urbano (1865-1970)

*The forgotten Puerto Madryn: the early stages of urban growth (1865-1970)*

Sergio Andrés Kaminker<sup>(a)</sup>

Recibido: 15 de febrero 2017 || Aprobado: 14 de marzo 2019

## Resumen

A través de una reconstrucción de naturaleza cualitativa, del relevamiento documental y de entrevistas en profundidad, este artículo aborda el origen y características estructurales de la ciudad de Puerto Madryn previo a su estallido demográfico y urbano de 1970. Se recomponen allí el lugar del puerto, del ferrocarril, la concentración de la propiedad y la estructural informalidad urbana. Se recupera la ambigüedad del lugar de la naturaleza en la historia de un espacio de la desértica Patagonia Central y se busca comprender qué sucedió con la segregación residencial y las distancias entre barrios y grupos sociales del pueblo antes que el mismo creciera por sobre los siete mil habitantes.

Palabras clave: Patagonia; Crecimiento urbano; Ferrocarril, Segregación residencial

## Abstract

This article approaches the origin and structural characteristics of Puerto Madryn, prior to its demographic and urban outburst of 1970's through a qualitative reconstruction. The review of historical documents and in-depth interviews help to recompose the place of the port, the train, urban informality and the concentration of land property. We recover the ambiguity of nature in the history of a desert-like space of Central Patagonia and looks to comprehend social differentiation and distance between neighborhoods and groups in a town before it grew over seven thousand inhabitants.

Key words: Patagonia; Urban growth; Train; Urban informality

(a) Doctor en Sociología. Investigador Asociado. Laboratorio de Problemáticas Socio-Ambientales. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas (IPCSH-CONICET-CCT CENPAT). Bvd. Brown 2915 (CP 9120) Puerto Madryn, Chubut, Argentina, sakaminker@gmail.com

## INTRODUCCIÓN

“En el último medio siglo todo cambió y los jóvenes habitantes de Madryn ignoran completamente todo lo que ocurrió hace sólo una generación, por eso mi intención es ubicar a los que actualmente habitan Madryn en la forma real de cómo se pobló el Chubut” (Meisen, 1983, p. 1)<sup>[1]</sup>.

Puerto Madryn ha sido una de las ciudades de mayor crecimiento urbano y demográfico relativo desde 1970 en la Argentina. Desde la instalación y puesta en funcionamiento de la planta de aluminio primario más grande de América Latina, ALUAR S.A.I.C.<sup>[2]</sup>, la ciudad pasó de apenas seis mil habitantes a más de ochenta mil en cuarenta años, multiplicando su población por trece (Kaminker y Ortiz, 2016). Este artículo se inserta en la discusión acerca de las causas y formas de comprensión de la segregación residencial en ciudades intermedias de América Latina, y, particularmente, hace un aporte exploratorio a las condiciones históricas y, en consecuencia, estructurales que luego tendrán efecto sobre las formas que tome el proceso de segregación residencial<sup>[3]</sup>. En este punto, busca dar cuenta de cómo en la historia de las ciudades existen claves locales de comprensión de estos procesos (Alegría, 2010), más explicativas que aquellas visiones que reifican el rol de las variables socioeconómicas o de origen, confundiendo la caracterización de los hogares, como si fueran causantes directos de

las residencias (Kaminker, 2016).

En definitiva, este trabajo constituye una primera aproximación al proceso de segregación residencial<sup>[4]</sup> del pueblo, en especial, a las circunstancias que condicionaron las formas que adquirió la posterior urbanización de la ciudad desde 1970 en adelante, lo que en palabras de Juan Meisen es el *Madryn Olvidado*.

Aquí se caracteriza la construcción histórica del espacio residencial antes de la década de 1970, es decir en el siglo previo a la instalación de ALUAR. Para ello, se identifican los principales procesos y acontecimientos que estructuraron el crecimiento de la ciudad, y que aún hoy lo condicionan más allá del paso del tiempo. Se trabajó con técnicas cualitativas de recolección de datos. Se relevaron documentos históricos disponibles en distintos archivos institucionales y personales, como el del Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn, o documentación facilitada por funcionarios o ex funcionarios de la municipalidad local, escritos de memorialistas locales, como Meisen (1983), Albaini (2005) o Pancho Sanabra (2012), trabajos de historiadores de la región, como Ibarra y Hernández (2003) y Jones (2004), y se realizaron entrevistas en profundidad y analizaron escritos de personas que resultaron informantes claves centrales como Jorge Monochio<sup>[5]</sup> o Carlos Sanabra<sup>[6]</sup>. Cabe advertir que, a pesar de la natura-

[1] Se agradecen las lecturas generosas de Patricio Castillo Meisen, nieto de Juan Meisen y una de las personas que más conocen de la historia de Puerto Madryn, y de los historiadores Marcos Sourrouille y Julio Vezub, quienes contribuyeron a que el texto tuviera mayor exactitud histórica. Los errores y opiniones no son responsabilidad de ninguno de ellos.

[2] Aluminio Argentino Sociedad Anónima Industrial y Comercial (ALUAR S.A.I.C.) abrió sus puertas en 1974 y posee en Puerto Madryn la planta de aluminio primario más grande de América Latina. La obra comenzó en noviembre de 1971, para junio de 1972 ya había más de trescientos obreros trabajando en la construcción de la planta, siendo concluida hacia julio de 1974 cuando comenzó a producir, empleando a más de novecientas personas (Rougier, 2011).

[3] Existen estudios que hacen esfuerzos interesantes similares referidos a ciudades patagónicas, para los casos de San Carlos de Bariloche (Matossian, 2010) y Neuquén (Perren, 2011), donde dan cuenta de los efectos de las historias locales en la forma en que se expresa la segregación residencial en las localidades.

[4] Se entiende segregación residencial como “el proceso por el cual los distintos sectores sociales se distribuyen en un territorio mediante mecanismos o vehículos colectivos, públicos o privados, con importantes consecuencias sobre su experiencia de vida. Sus efectos pueden ser positivos o negativos y sus principales dimensiones son la tendencia a la concentración de grupos, la conformación de áreas socialmente homogéneas, su proximidad física y las formas en que éstas son percibidas. Se constituye en la intersección de diversas formas de desigualdad social, pero no es una expresión especular de ninguna de ellas” (Kaminker, 2015, p. 5).

[5] Jorge Monochio es parte del Directorio de la firma San Miguel S.A., está casado con una descendiente de Julio San Miguel y es tercera generación de nacidos en la región.

[6] Carlos Sanabra es uno de los arquitectos más prestigiosos de la región. Fue presidente del Colegio de Arquitectos de la Provincia del Chubut y Secretario de Obras Públicas de la municipalidad hacia fines de la década de 1990 y trabaja como urbanista de algunas de las principales desarrolladoras inmobiliarias de la actualidad como San Miguel S.A. y El Doradillo S.A.

leza no profesional, personal y en algunos casos asistemática de varias de las visiones citadas en este trabajo, éstas permiten advertir indicios de conflictos actuales e históricos de Puerto Madryn que de otra manera no serían accesibles.

Se caracteriza el lugar que ha tenido el puerto natural y el desembarco galés de 1865 en las costas de lo que hoy es Puerto Madryn, previo al asentamiento estable. Se reconstruye el origen ferroviario a partir de 1886, el lugar de la compañía ferroviaria y el legado que significó para la expansión futura de la ciudad. Se recompone la historia del vínculo con la costa como condición y atractivo magnético para la ciudad. A su vez, se identifica el carácter, también olvidado, de las tomas de tierras en Puerto Madryn, para finalmente concluir con una caracterización de la división social de la ciudad antes de su explosión demográfica de la década de 1970.

#### EL PUERTO NATURAL: EL DESEMBARCO GALÉS PREVIO AL ASENTAMIENTO ESTABLE

El 28 de julio de 1865<sup>[7]</sup>, un primer grupo de colonos galeses desembarcó del “Mimosa”<sup>[8]</sup> en la playa de un sitio costero del Golfo Nuevo conocido como Punta Cuevas, en el extremo sur de lo que hoy es Puerto Madryn, donde se alza el “Museo del Desembarco”, allí unas placas conmemoran la llegada. A pocos metros se erige la estatua del “Indio Tehuelche”, obra del escultor Luis Perlotti cuya piedra fundamental se erigió en el centenario en 1965. Es en las inmediaciones de este sitio, hoy declarado “Parque Histórico Punta Cuevas”, donde “(...) se celebra cada año, el pacífico encuentro entre colonos y nativos junto a la piedra consagrada por la comunidad mapuche-tehuelche”, según establece la Ordenanza Municipal N° 6966, del

[7] El 28 de julio de cada año se conmemora en Chubut la llegada de los colonos galeses, según la Ley Provincial N° 1-85 (1984). “El desembarco”, como se lo conoce, es una marca, un hito fundacional de la “gesta galesa”, pero también un mito central de la identidad provincial de Chubut en general y de Puerto Madryn en particular.

[8] El velero Mimosa es el barco en el cual llegó el primer grupo de familias de origen galés que se instaló en la región (Jones, 2004).

11 de diciembre de 2008.

Las migraciones transoceánicas y el proyecto colonizador galés con fomento de los gobiernos liberales han sido centrales en lo que Fernando Williams explicitó “como dispositivos de apropiación territorial” (2010, p. 33), que se dieron en la Patagonia central en el marco de la expansión y consolidación de los estados-naciones sudamericanos. En el caso patagónico argentino, la región se anexó conforme a la Ley N° 1532 de Territorios Nacionales de 1884, y Chubut adquirió estatus de provincia recién en 1955<sup>[9]</sup>, lo cual es un dato de primer orden al momento de historiar las políticas y las relaciones con el poder y las instituciones hasta la primera mitad del siglo XX (Bandieri, 2005; Ruffini, 2012). A pocos meses del desembarco, los colonos galeses abandonaron el asentamiento inicial de Puerto Madryn. La falta de agua potable y tierras aptas para el cultivo y la ganadería, determinaron que se instalaran en el Valle Inferior del Río Chubut, donde hoy se ubica Rawson, la capital provincial, unos 80 kilómetros hacia al sur. Regresaron solo ante la perspectiva de ir hacia otro espacio geográfico donde poder asentarse ante las dificultades sufridas. Decidieron volver para embarcarse en la misma bahía a la cual habían arribado, hecho que reafirma las ventajas que ofrecía este paraje costero como puerto natural de la región<sup>[10]</sup>.

El Golfo Nuevo, donde hoy se encuentra Puerto Madryn, es el único lugar de la costa atlántica argentina donde era posible un puerto natural de aguas profundas y calmas, casi sin oleaje por ser un cuerpo de agua con poco recambio, que aparece prácticamente cerrado<sup>[11]</sup>. Este hecho que facilitó el desembarco de los galeses en sus

[9] Entre 1944 y 1955 se creó la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia, que contenía y protegía la zona petrolera del sur del Chubut y el norte de Santa Cruz, que luego se volvió a unificar como parte de los territorios nacionales en los cuales se encontraban en el proceso de provincialización posterior (Carrizo, 2015).

[10] Nelcis Jones (2004) sostiene que fueron persuadidos de no dejar la región por caciques indígenas locales.

[11] Según relata Dumrauf (1993), los españoles llamaban al Golfo Nuevo “Bahía Sin Fondo”.

costas sería determinante más de cien años después en la decisión de instalar en la ciudad la planta de aluminio primario de ALUAR.

El primer poblado permanente en donde hoy se encuentra la ciudad data de 1886. No existen antecedentes previos de asentamientos estables en la actual Puerto Madryn, pero esto no significa que los galeses hayan llegado a un espacio vacío o desocupado. Si bien a los ojos de estos últimos, el área podía pensarse como desocupada, los estudios arqueológicos y las fuentes históricas dan cuenta de evidencia de más de 7.000 años de presencia continua de pueblos cazadores-recolectores, conocidos en las crónicas como tehuelches del norte, que poblaban la zona con lógicas de ocupación temporal-estacionales (Gómez Otero, 2007).

En 1881, el Estado nacional estableció la creación y habilitación de un puerto en las playas al sur de la bahía donde se erige Puerto Madryn, en un proyecto que denominaron “Puerto Roca”, donde se proyecta actualmente la construcción de una dársena deportiva (Imagen 1). Sin embargo, la licitación de la obra quedó desierta y la falta de acceso al agua potable “impidió que prosperara población alguna” (Sanabra, 2004, p. 119). Se llegó a construir galpones en este lugar, y en informes al Ministerio del Interior en 1885, el Primer Gobernador del Territorio Nacional del Chubut reclamaba inversiones para proveer un sistema de agua potable que per-

mitiera establecer el puerto y poblado, las que eran vistas como condiciones sine qua non para el progreso y administración de la región<sup>[12]</sup>.

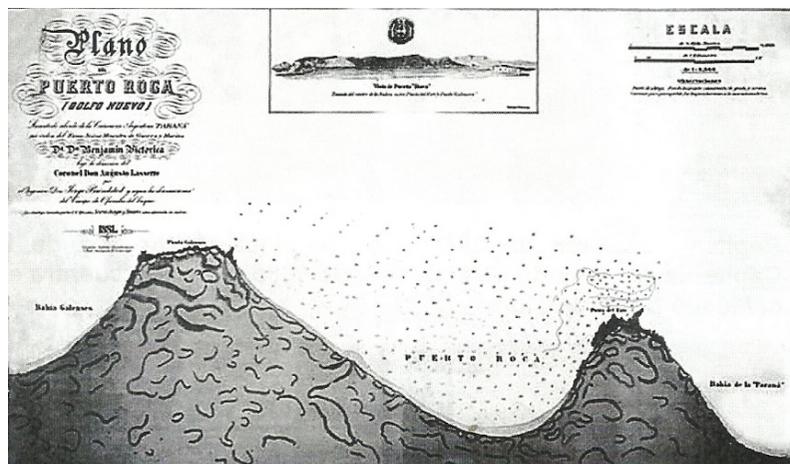
A pesar de las dificultades que imponía el territorio, el área estaba destinada a abrigar un puerto regional. Este hecho, y la vinculación de las producciones locales con los mercados internacionales, fueron (y continúan siendo) motores centrales para comprender el crecimiento del pueblo desde su conformación, y se mantienen hoy como rasgos que estructuran Puerto Madryn.

El primer muelle se construyó como obra complementaria al ferrocarril. Simultáneamente se estableció la primera autoridad formal en Puerto Madryn el 1° de enero de 1888, una “ayudantía marítima” dependiente de la subprefectura del Chubut, encabezada por Pedro Derbes<sup>[13]</sup> (Fotografía 1).

[12] Luis Jorge Fontana, primer Gobernador del Territorio Nacional del Chubut entre 1885 y 1894, expresó: “Sin la habilitación y población de Puerto Roca no creo, Excmo. Señor, la posibilidad de progresos rápidos y administración fácil en este territorio”. (Primer Informe de Fontana por la Habilitación del Puerto Roca al Ministro del Interior. Archivo de Provincia del Chubut, Libro de Notas N° 1, págs. 3 a 7, citado en Dumrauf, 1993).

[13] Pedro Derbes fue la primera autoridad oficial en Puerto Madryn. Posteriormente juez de paz, jefe del registro civil y comerciante importante del pueblo. Su casa frente a la costa, en el norte de la ciudad, es patrimonio histórico urbano y una de las pocas construcciones de esta primera época que se mantiene en pie. Cabe aclarar que recién en 1909 se creó la Corporación Municipal de Puerto Madryn. En 1910, se hicieron las primeras elecciones y Roberto Gómez fue electo primer presidente del Concejo Deliberante municipal (Albaini, 2005).

Imagen 1. Plano Puerto Roca (Golfo Nuevo), 1885



Fuente: Archivo del Centro de Estudios Históricos y Sociales Puerto Madryn

Fotografía 1. Puerto Madryn, puerto y ayudantía de la subprefectura de Rawson desde el norte. 1910



Fuente: Autor desconocido. Documentación reunida para el Concurso del Frente Costero  
 Archivo de la Municipalidad de Puerto Madryn

El puerto se terminó por establecer ante la cercanía a otros espacios productivos en las últimas dos décadas del siglo XIX. Las actividades productivas integradas al mercado internacional en la zona datan de estos años. Éstas han sido la cría extensiva ovina, la producción agrícola ganadera del Valle Inferior del Río Chubut y, durante un corto período de tiempo, la explotación de las salinas en la Península de Valdés, pero sobre todo los servicios vinculados al comercio de éstos a través de su puerto que conectaba el ferrocarril que llegaba de Trelew desde 1889 (Seibt, 2004; Sanabra, 2004; Coronato, 2010). También, durante el siglo XX fueron importantes las actividades que se generaron en relación a beneficios impositivos aduaneros, como la zona franca aduanera decretada en 1957 para tejidos sintéticos, y la pesca, en especial en una época previa a la Segunda Guerra Mundial de gran rentabilidad en la pesca del cazón, una variedad de tiburón (Sanabra, 2012). Es notorio, entonces, como la mayor parte de las actividades económicas del poblado estaban vinculadas en forma directa con la necesidad del puerto como nexo con el mercado internacional<sup>[14]</sup>.

[14] Las actividades que más impacto económico y demográfico generaron en la ciudad desde 1970 están fuertemente ligadas al mercado internacional, las cuales tuvieron momentos de gran

#### EL ORIGEN FERROVIARIO: PRIMER ASENTAMIENTO, LOTEOS Y LEGADOS EN LA EXPANSIÓN URBANA

El proyecto de construir el ferrocarril para aprovechar las aguas profundas y calmas de la llamada Bahía Nueva (hoy Golfo Nuevo) fue lo que derivó en la fundación del pueblo de Puerto Madryn. Sir Love Jones Parry, barón de Madryn<sup>[15]</sup>, quien había recorrido las tierras entre el Golfo y la desembocadura del Río Chubut unos años antes, había sido el encargado de hacer las tratativas para establecer la colonia galesa ante el Estado nacional (Jones, 2004) y, también, sería quien propondría en 1863 el trazado del ferrocarril entre la actual Trelew y Puerto Madryn (Dumrauf, 1992; Seibt, 2004), para afincar allí el puerto desde donde comercializar la futura producción regional.

Lewis Jones, otro colono galés, casi 20 años después realizó las gestiones para la instalación del ferrocarril ante el Estado nacional, lo que se cristalizó en la Ley N° 1539 del 22 de

expansión y otros de gran vulnerabilidad ligados a las subas y caídas de los precios internacionales de las tres mercancías principales: el aluminio, la pesca y el pórfido. A su vez, la otra actividad económica de gran relevancia en la ciudad -el turismo- es muy sensible a crisis económicas nacionales e internacionales.

[15] Localidad situada en Gales.

octubre de 1884<sup>[16]</sup> y consiguió financiamiento en Inglaterra para llevarlo adelante (Seibt, 2004). Explica Dumrauf (1993) que no fueron capitales galeses los que construyeron el ferrocarril como se suele repetir en la región, sino que lo construyó una compañía inglesa. Por el contrario, sostiene este autor que los galeses resultaron “explotados por las elevadas tarifas que debieron pagar para el transporte de sus productos” (Dumrauf, 1993, p. 20). Este sería el puntapié inicial para el poblamiento estable de las tierras donde se conformaría Puerto Madryn. Así, como sucediera en vastas partes del país, se daría esa máxima de Raúl Scalabrini Ortiz, “El ferrocarril crea vidas y pueblos”, lo que llevaría al surgimiento y crecimiento de cientos de pequeños y medianos poblados entre 1880 y 1914. Es decir que hubo que esperar a la construcción del ferrocarril para que Puerto Madryn existiera como pueblo.

El primer asentamiento estable lo conformaron aquellos que comenzaron la construcción del ferrocarril (Seibt, 2004; Sanabra, 2004). El tramo entre Puerto Madryn y Trelew se terminó en 1887 y se inauguró finalmente el 12 de junio de 1889. Un año antes se había creado la Compañía Ferrocarril Central Chubut Ltda. (Central Railway of Chubut Co. Ltd), la cual tendría los derechos de concesión (Seibt, 2004)<sup>[17]</sup>.

Paulatinamente, el crecimiento de la actividad económica del Valle y la ocupación de establecimientos ganaderos en los alrededores, harían

[16] Se le concedió por Ley N° 1539 del 22 de octubre de 1884 permiso para “la construcción y explotación del ferrocarril entre el pueblo de Chubut y el puerto de Bahía Nueva y de un muelle para carga y descarga en este último lugar” (art. 1°). La Ley se transcribe íntegramente en Dumrauf (1993, p. 59).

[17] Nuevamente, en otro barco procedente de Reino Unido, el Vesta, desembarcarían en la costa de la actual Madryn un 28 de julio, esta vez de 1886, 462 inmigrantes galeses y los materiales para construir el tren. Setenta kilómetros entre ambos extremos originales, Punta de Rieles, actual Trelew, y Puerto Madryn. En el primero los solteros, en el segundo los casados (Seibt, 2004). Poco a poco fueron reemplazados por gente de otras nacionalidades. Recién en 1915 llegó hasta Dolavon. Carlos Sanabra (2004) difiere en cuanto a la conformación de la mano de obra, sosteniendo que los obreros serían mayoritariamente italianos y españoles.

crecer la actividad del puerto y, en consecuencia, su población (Sanabra, 2004).

El origen ferroviario no es simplemente un hecho casual o anecdótico para la urbanización de Puerto Madryn. Muy por el contrario, las consecuencias de estos hechos se mantienen hasta hoy de diversas maneras, pese a que el ferrocarril quedó desactivado en 1961.

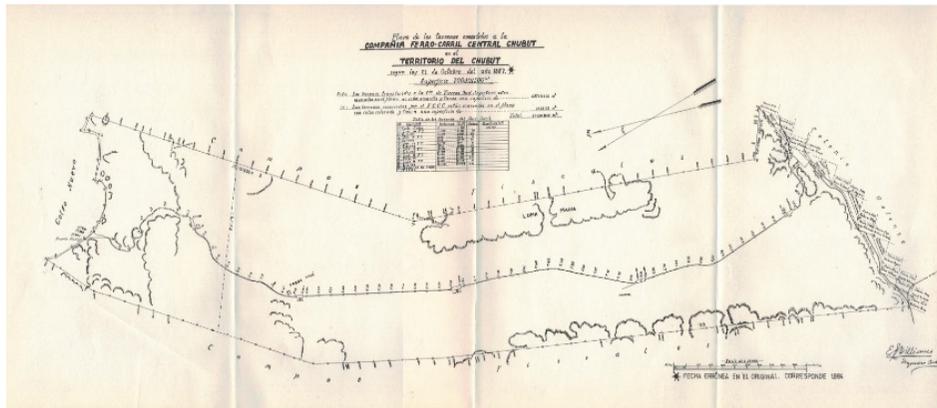
En primer lugar, en aquella primera ley de 1884, se le cedía a la empresa la propiedad de “(...) un área de tierra 5 (cinco) kilómetros de fondo a cada lado de la vía férrea” (Ley N° 1539, art. 4°, en Dumrauf, 1993), por la aplicación de lo establecido por ley nacional en 1872 (Imagen 2). Este constituía uno de los pagos a dicha construcción (Ibarra y Hernández, 2003; Seibt, 2004). A su vez, el Convenio para la Construcción del Ferrocarril establecería que esta cesión de tierras dejaba por fuera a aquellas que estuvieran “(...) destinadas a la colonización donde haya tierras fiscales” (Art 3° del Contrato)<sup>[18]</sup>, es decir que allí se establecía que una pequeña porción de tierra fiscal quedara en manos del Estado. Fontana, en una nota del mes de julio de 1888 al Ministro del Interior de la Nación, expresaba que

Por la concesión acordada la empresa del Ferrocarril citado resultaría que como la línea parte del mismo puerto, si el Gobierno al expedir las instrucciones de práctica cuando se trate de mensurar los campos que pertenecen a la compañía, no hace alguna salvedad tendiente a evitar que la empresa se apodere y monopolice los terrenos adyacentes al puerto a concederles puramente los lotes necesarios para estación, talleres, depósitos, etc. resultará, decimos, que el Gobierno se verá más tarde obligado a expropiar esos terrenos que por otra parte adquirirán un valor extraordinario, para delinear en ellos el pueblo que sin duda alguna deberá figurar en aquel punto a la par de otros muchos de la República para su progreso” (Archivo Histórico de la Provincia del Chubut, Fondo Gobernación del Chubut, Libro de Notas N° 1, Págs. 184-186, citado en Dumrauf, 1993, p. 71)<sup>[19]</sup>.

[18] Registro Nacional, años 1885-1886, Núm. 14.208, pp. 24-26 (Dumrauf, 1993, p. 60).

[19] Sobre Fontana ver nota al pie 7.

Imagen 2. Plano de los Terrenos entre Puerto Madryn y Trelew concedidos como parte de pago por la construcción del Ferrocarril Central de Chubut (Central Railway of Chubut Co. (Ltd)



Fuente: Dumrauf, 1993

Posteriormente, la Central Railway of Chubut Co. (Ltd) compañía inglesa que tenía dicha concesión, “(...) sería adquirida por la mayor compañía inglesa de tierras en Argentina, The Argentine Southern Land Company, interesada en que la línea férrea se extendiera hasta sus vastos dominios cordilleranos” (Ibarra y Hernández, 2003, p. 19). Más allá de este último interés, esto implicó que la compañía recibiera una gran cantidad de tierras a lo largo de los 70 km del camino entre Trelew y Puerto Madryn (Imagen 3), incluyendo tierras contiguas a los pueblos. De hecho, el valor de las mismas residía más en estar cerca de los poblados, antes que en su capacidad productiva. Buena parte de los terrenos llegando a Puerto Madryn, en efecto, eran arenosos y poco aptos para producción agrícola o ganadera. De esta compañía se desprendería después, en 1906, The Port Madryn (Argentina) Company Limited (Míguez, 1985, Minieri, 2006).

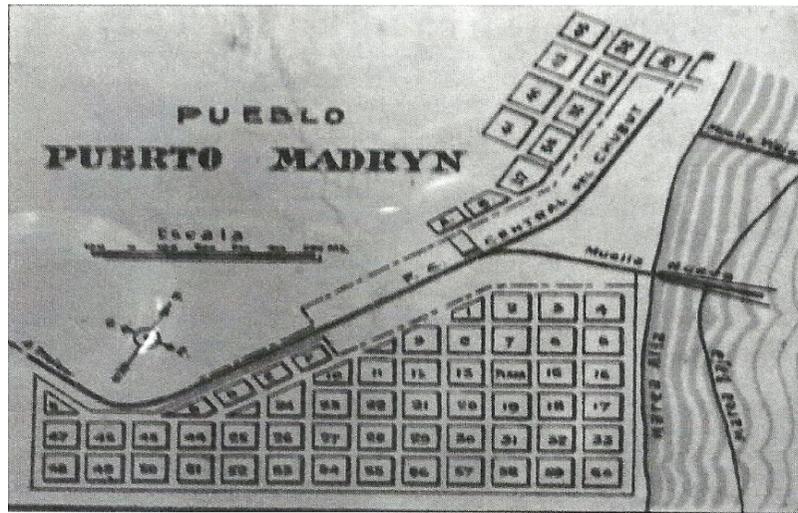
En segundo lugar, esta empresa se constituiría en la primera “operadora inmobiliaria” en el pueblo (Ibarra y Hernández, 2003, p. 20) y llevaría adelante el primer trazado moderno de la ciudad, a cargo del ingeniero inglés Allan Lea (Imagen 4).

Imagen 3. Plano de los campos entre Puerto Madryn y Trelew que serían puestos en venta por la Port Madryn Company Ltda



Fuente: Archivo Barletta. Juicio entre San Miguel S.A. y la Municipalidad de Puerto Madryn. Sin datos de la causa. Autor desconocido. Año 2011

Imagen 4. Plano de la planta urbana de Puerto Madryn diseñada por el Ingeniero Allan Lea. 1906



Fuente: Archivo del Centro de Estudios Históricos y Sociales Puerto Madryn

El plano respondía a los siguientes parámetros:

(...) una trama de manzanas de 100x100 metros separadas por calles de 20 metros, se organizaban al sur del tendido ferroviario, dejando sus lados orientados al NE (paralelo a la orilla del Golfo Nuevo) y NO. Destinaba una manzana a plaza pública, distanciada a dos cuadras del mar y del tendido ferroviario” (Sanabra, 2004, p. 120-121).

Así, en Puerto Madryn, como también en Trelew (Ibarra y Hernández, 2003), una empresa privada planificó la expansión urbana, decidiendo cuándo vender lotes y cuándo donar para usos públicos, escuelas, plazas, edificios públicos en general, etc. De esta manera, a partir de la puesta en venta paulatina y controlada, evitaba la sobreoferta para tener control sobre los precios de la misma y sobre las tasas de renta urbana a consecuencia de éstos. A su vez, explicitaba cláusulas en los contratos de venta con plazos de hasta seis meses para iniciar la construcción (Ibarra y Hernández, 2003; Seibt, 2004), caso contrario no se escrituraba la venta. Como todavía recuerdan algunos de los familiares de aquellas familias establecidas en las primeras décadas del siglo XX, la forma de acceso a la tierra en esos años era comprando a la Port Madryn Company, que establecía el precio y les brindaba facilidades de pago<sup>[20]</sup>.

[20] Carlos Sanabra señala: “Hasta no hace mucho tiempo, la única forma de acceder a la tierra era comprándola. Mi abuelo

Durante las primeras décadas del siglo XX, “Puerto Madryn comienza a crecer desarrollándose alrededor de las actividades ferroviarias, portuarias, de servicio y de comercio” (Sanabra, 2004, p. 101). Ya en 1910 se terminó de construir el muelle Luis Piedrabuena<sup>[21]</sup> (Seibt, 2004), hoy utilizado como muelle turístico, y tres años después una nueva estación ferroviaria.

El diseño original de Puerto Madryn se mantuvo relativamente estable hasta la década de 1930, adyacente al muelle y el ferrocarril, aquello que le daba vida al pueblo. En ese momento, comenzó a extenderse hacia el sur, hasta la actual calle Sarmiento y unas pocas cuadras hacia el oeste, en un espacio en el cual desde el municipio comienzan a pensar en la construcción de un hotel, vinculado a la idea de la promoción del tu-

—como la mayoría de los pioneros madrynses— le compró a la Port Madryn & Co. un lote que terminó pagando en cuotas que pactó con el vendedor. El vendedor había recibido esas tierras luego de haber cumplido su obligación de construir el ferrocarril patagónico, según el acuerdo establecido con el Estado Nacional. Del mismo modo otros pioneros de Madryn accedieron a su parcela de tierra, pagando por ella, pactando con el vendedor el precio y la forma de pago. Algunos de ellos accedieron a convenientes líneas de crédito para facilitarles el pago de su parcela de tierra. Todos ahorraron para comprarla. En el Madryn histórico y en el reciente, no había otra manera de acceder a una parcela de tierra que no fuera la normal, es decir comprarla”, (2014, p. 5).

[21] No tuvo nombre hasta 1981, cuando se le dio el actual (Sanabra, 2012).

rismo<sup>[22]</sup> (Sanabra, 2004). Unas cuadras más al oeste y sin solución de continuidad, se asentó un barrio rural, donde se destinaban los animales que había que remover del centro de la ciudad. Este traslado de la extensión de lo rural hacia la periferia es otra práctica corriente y continua, de la cual éste fue el primer antecedente.

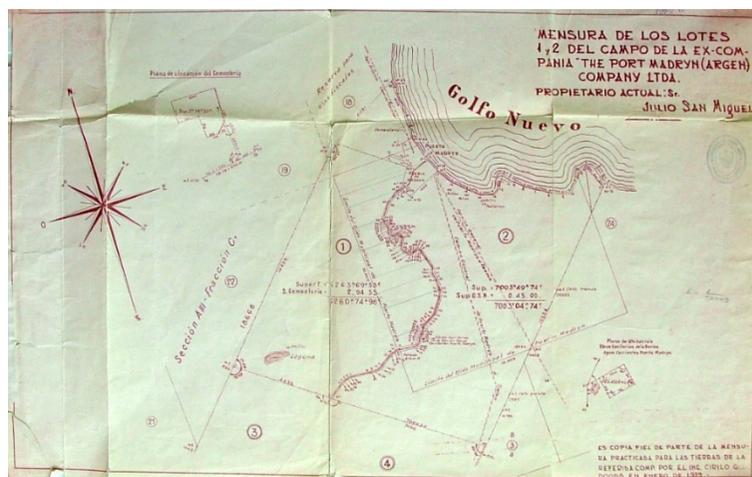
Se puede afirmar que ya en los primeros años fueron la iniciativa privada y la rentabilidad de la venta de tierras los impulsores de la lenta expansión urbana. La llegada del ferrocarril no solo hizo posible que se hiciera un asentamiento estable en Puerto Madryn, sino que las condiciones de los contratos de concesión y las propiedades otorgadas a la empresa, sentaron las bases para el control privado del mercado de tierras urbanas y rurales cercanas al pueblo. El hecho paradigmático fue que la empresa que loteaba planificara la forma que tendría la ciudad y su trama en 1906. Esta forma de urbanización, donde el dueño privado de tierras rurales impone las condiciones de la expansión, fue algo que se institucionalizó con el correr de las décadas y cuyos principales condicionantes fueron consti-

[22] Más allá de la construcción de hoteles en las décadas previas, la crisis económica que sufrió la ciudad entre las décadas de 1950 y 1960, generó que el turismo vinculado a las características naturales de la región apareciera como una alternativa para la generación de trabajo (Torrejón, 2005).

tutivos de la configuración que adquirió Puerto Madryn como pueblo por aquellos años. La otra acción que, años después se volvería práctica corriente fue que la empresa había construido las casas para su gerente y buena parte de sus trabajadores, en lugares distintos (Thomas, 1989).

La continuidad de estas prácticas estuvo vinculada con el crecimiento de la actividad económica en la región. Tal es así que, en los momentos de crisis, se dieron algunos hechos centrales. En primer lugar, en el período de entreguerras, la concesión del ferrocarril se transfirió a manos estatales (Seibt, 2004) y, en la década de 1930, la crisis económica mundial llevó a que la Port Madryn (Argentina) Company liquidara las tierras que aún poseía en el área rural. Por aquellos años, salieron a licitación la venta de los lotes marcados en el plano de mensura (Imagen 3), que equivalían a los 70 km del camino entre Puerto Madryn y Trelew en una franja de 10 km de ancho. Los lotes pastoriles N° 1 y 2 (Imagen 5) fueron adquiridos, en esta operatoria, por Julio San Miguel, oriundo de la provincia de Buenos Aires, que se dedicaba a la cría extensiva de ganado ovino y que ya poseía otras propiedades en las cercanías del pueblo. Esta persona consiguió un préstamo del Banco de Londres para completar el dinero necesario.

Imagen 5. Plano de mensura de los lotes 1 y 2 de los campos de la Port Madryn Company Ltda, luego de la compra de los mismos por Julio San Miguel



Fuente: Archivo Barletta. Juicio entre San Miguel S.A. y la Municipalidad de Puerto Madryn. Sin datos de la causa. Autor desconocido. Año 2011

Como resultado de esta operación, San Miguel adquiere 13.000 hectáreas contiguas a Puerto Madryn y entre ellas la “Estancia Madryn”. Se establecía en la escritura una pequeña reserva de tierras para el ensanche del pueblo de Puerto Madryn, que sería suficiente tan solo hasta mediados de la década de 1960. Paradójicamente, las tierras sobre las que iba a crecer buena parte de la ciudad estaban entre los campos más baratos por sus características naturales, la misma razón por la cual los colonos galeses no permanecieron en las mismas.

Hasta entonces Puerto Madryn se había expandido y se estructuraba en torno a dos ejes centrales: el puerto y el ferrocarril. Las tierras de la Estancia Madryn estaban a pocas cuadras de donde terminaba el pueblo hacia fines de la década de 1960. Julio San Miguel fallece en noviembre de 1966 sin ver la expansión de Puerto Madryn sobre buena parte de sus tierras, pero no sin preparar antes parte de las condiciones para esta expansión posterior. Hasta ese momento, éstas estaban dedicadas a la producción. Con el transcurso de las primeras dos décadas posteriores a la compra, San Miguel realizó donaciones de terrenos o ventas a precios simbólicos o de fomento para distintas funciones públicas, desde la Base Naval de la Marina, parte de lo que luego serían los Parques Industriales, escuelas públicas, entre otras, vendiendo algunas porciones con fines específicos<sup>[23]</sup>. Como relató una descendiente, “(...) siempre había requerimientos, presiones... no es que iba a regalarles porque les gustaba... siempre eran pagas pero con precios simbólicos”. También hay relatos de ofrecimientos de pago de deudas por tierras. En aquel pueblo que apenas había pasado los 5.000 habitantes, la tierra para viviendas no era aún un problema importante. Pero como primer antecedente a un acuerdo, que luego se volvería práctica, San Miguel ofreció al municipio la venta de una fracción hacia el oeste de la ciudad

[23] En el sitio web de la firma San Miguel S.A. afirman que entre 1941 y 1969 se donaron, reservaron o vendieron a precio de fomento 1.617 hectáreas. Entre 1969 y 1999, fueron 888 hectáreas. Fuente: [www.tierrassanmiguel.com.ar](http://www.tierrassanmiguel.com.ar).

en 1964, donde había algunas familias tomando tierras, para desarrollar “programas de vivienda” a cambio de la exención del impuesto inmobiliario por diez años de una parte significativa de sus tierras, que habían sido recientemente anexadas a la planta urbana de la ciudad al sur de la Puerto Madryn (Ordenanza N° 20, 1964).

Recién a fines de la década de 1960, y previo al momento de explosión demográfica de la ciudad, los herederos y herederas de Julio San Miguel, constituyen San Miguel S. A. Esta sociedad anónima que fue, y sigue siendo desde entonces uno de los agentes principales del crecimiento inmobiliario.

Como ya se dijo, el ferrocarril fue un elemento central, ordenador y estructurante de la vida y la economía de la región hasta la década de 1960. La aparición del transporte automotor y el mejoramiento de las rutas determinaron que “el Ferrocarril fue perdiendo las cargas y los pasajeros” (Seibt, 2004, p. 90). A fines de esa década, “(...) se levantaron las vías y otras infraestructuras, haciendo irreversible la clausura” (Seibt, 2004, p. 91). Ibarra y Hernández señalan que “el impacto estrictamente económico” de la clausura del ramal “fue casi nulo” (2003, p. 75). Sin embargo, esto resulta contradictorio con el hecho de que se perdieron muchos puestos de trabajo. A su vez, como afirman Damín y Aldao (2015), no es solo económico el impacto del cierre de un ramal ferroviario. Así lo demuestran las estrategias de memoria vinculadas a recuperar el lugar primordial que tuvo el tren en la vida cotidiana de las comunidades ferroviarias, de las cuales Puerto Madryn formó parte y debe, en buena medida, su fundación y primeros años de historia. Aún hoy quedan rastros de una identidad ferroviaria<sup>[24]</sup>, que poco a poco se han tornado difusas, o aparecen como pruebas arqueológicas de la existencia de un pueblo que creció a costa de la construcción

[24] Entre ellos podemos citar el Museo Histórico de la Ciudad “Juan Meisen Ebene”, sito en la vieja estación del ferrocarril, que conserva el edificio original restaurado y algún fragmento de vía férrea atrás, el Club Ferrocarril y la Casa del Gerente del Ferrocarril, uno de los pocos edificios declarados patrimonio histórico y cultural de la misma.

de un ferrocarril que conectó los espacios productivos de la región con el puerto madrynense. Según Sanabra, a diferencia de lo que sostienen Ibarra y Hernández (2003), el levantamiento del ramal inició “un lento y dificultoso proceso de emigración” (2004, p. 126).

Más allá de la identidad ferroviaria que forma parte del pasado del pueblo madrynense, su origen asociado a este proyecto determinó que fueran intereses privados quienes definieran el trazado de una parte considerable del pueblo. Los dueños de la tierra –en primer término la empresa que gestionaba el ferrocarril, después pequeños ganaderos que devendrían en terratenientes de la región– estuvieron, en consecuencia, entre los agentes centrales de la expansión de la ciudad. Esta concentración de la propiedad de la tierra sería uno de los elementos constitutivos que dejó como legado el Madryn portuario y ferroviario al futuro Madryn industrial y turístico.

#### LA NATURALEZA COMO CONDICIONANTE Y ATRACTIVO: ENTRE LA PLAYA Y EL DESIERTO

Hasta aquí se identificaron dos elementos constitutivos y condicionantes del crecimiento de la ciudad o que, en buena medida, dieron origen al primer poblado estable a orillas del golfo: el puerto y la construcción del ferrocarril, con todo lo que implicó esta última en términos de quién diseñaría la ciudad o los niveles de concentración en la propiedad de la tierra. Un tercer elemento estructurante de la historia urbana de Puerto Madryn ha sido el lugar de la naturaleza, limitación y atractivo a la hora de comprender cómo y hacia qué espacios se expandió. De distinta forma, la playa o la costa, el clima desértico, la ausencia de agua potable de fácil acceso y la topografía de las tierras jugaron un rol central a la hora de comprender el derrotero de la ciudad.

Así como el puerto fue la causa primigenia del origen de la ciudad, el mar y la costa funcionaron en toda su historia con una suerte de magnetismo urbano (o inmobiliario), pero también social. Esto implicó que el primer muelle, las primeras viviendas, las instalaciones de la empresa ferroviaria, un hotel, la Prefectura Naval,

una panadería y los primeros comercios se fueran instalando en forma paralela a la costa, en lugares cercanos al mar. Esta “(...) localización del asentamiento, cerca de la orilla del mar, trajo algunos inconvenientes ya que las mareas extraordinarias invadían el poblado” (Sanabra, 2004, p. 120). Por ello, el trazado del ingeniero Allan Lea tuvo en cuenta “(...) la dirección de los vientos predominantes, la línea de las mareas y comenzó a trazar cuerdas exactas, de esquina a esquina, justos cien metros (...) que ningún viento las barra a lo largo” (Meisen, 1983, p. 65). También tenía en cuenta la altura, en cada calle, para un eficaz escurrimiento de las aguas de lluvia y ya marcaba un distanciamiento suficiente al mar (Meisen, 1983; Sanabra, 2004). Esto permitió que la rambla y la playa fueran escenarios privilegiados de la actividad social y recreativa local<sup>[25]</sup>. Se utilizaban los cauces naturales de agua, como los cañadones, para no tener inconvenientes con los avances del mar o la lluvia<sup>[26]</sup>. Sin embargo, las escasas precipitaciones de cada año, cuando se concentraban en unas pocas horas, inundaban las partes bajas de la ciudad y en especial lo más cercano a la costa donde el agua muchas veces terminaba desembocando en el mar, destruyendo en varias ocasiones parte de la rambla que se comenzara a construir en la década de 1930 (Sanabra, 2012).

A principios del siglo XX ya había algunas construcciones costeras para aprovechar la playa como lugar de encuentro (Sanabra, 2004).

[25] Los primeros metros de rambla comenzaron a construirse en 1936. La actual se edificó a partir de 1962, e implicó la erradicación de una línea de casillas que se habían instalado para hacer uso de la playa y tener reparo y que pertenecían a familias, instituciones y gremios (Sanabra, 2012).

[26] En la expansión posterior a 1970, no se continuó sistemáticamente con esta buena práctica de utilizar los cauces naturales del agua. En consecuencia, a pesar de tener un clima seco, con pocas precipitaciones al año (promedio inferior a 190 mm), la ciudad sufrió varias inundaciones hasta que se realizaron un par de obras de infraestructura para contención, como la Zanja de Guardia en la década de 1990, y contenciones aluvionales y pluviales en los últimos veinte años en el oeste de la ciudad. A su vez, desde 1970 se construyó sobre algunos lugares no aptos o muy complejos como lagunas secas, cañadones, etc., con las respectivas complicaciones a la hora de mantener esas viviendas, o en algunos casos, complejos habitacionales enteros.

Desde un balneario y casino que se adentraba en el mar, construido en las primeras décadas del siglo XX, hasta distintos puestos y casillas en la playa, reconocen el vínculo que desde temprano los habitantes de la ciudad tuvieron con el mar y su costa como espacio público de pertenencia, ocio y circulación central en la vida cotidiana de las personas.

Este magnetismo que aparece como evidente en cualquier localidad costera turística, desconoce las complicaciones que puede tener la cotidianeidad cerca del mar. No es solo la dificultad ante crecidas y lluvias, sino también la hostilidad climática de estar en una primera línea de casas, sin defensa ante los vientos y el frío, ante la falta de acceso a red de gas domiciliaria. Recién los planes quinquenales durante el primer peronismo, entre 1945 y 1955, aportaron la obra del gasoducto, “(...) el abastecimiento de gas domiciliario mejoró la calidad de vida de todas las poblaciones por las que pasó, y que hasta entonces habían dependido de la leña traída de la meseta por carros y camiones” (Ibarra y Hernández, 2003, p. 77). Como sostiene Pancho Sanabra (2012), la obra del gas, en Puerto Madryn, solucionó el problema de la leña ante un clima frío en invierno, aunque primero generó cierta resistencia ante el temor que éste fuera peligroso. No todos accedían, pero “(...) la empresa Gas del Estado contribuía regalando las cocinas marcas Elvi y calefones para ayudar y demostrar los beneficios” (Sanabra, 2012, p. 111). Como explicó uno de los representantes de la empresa San Miguel, dueña de buena parte de las tierras privadas pasibles de ser urbanizables en las próximas décadas

*(...) la gente se alejaba de la playa para evitar los aires, porque no podía calefaccionar la casa... los médanos le generaban mucha arena... y hoy se matan por la playa... después ya te digo, con la calefacción la gente empezó a tenderse a ir hacia el sur.*

En el mismo sentido, el clima desértico y la falta de acceso a una fuente de agua potable fue (y es) otra de las limitaciones para la expansión de la ciudad. Así como los colonos galeses no se quedarían por ello en el paraje, el Estado

nacional desistió de hacer el puerto hasta que no estuvo en construcción el ferrocarril por la misma razón. Durante las primeras décadas, el acceso al agua era uno de los problemas centrales de la vida cotidiana en el pueblo. Hay relatos de que la gente juntaba el agua de lluvia y había encontrado alguna pequeña vertiente, pero estas fuentes ni siquiera eran suficientes mientras eran cientos de habitantes. Desde temprano, una de las mayores demandas de la población al Estado nacional era la inversión para traer agua potable desde el Río Chubut. Como repone Meisen en *El Madryn Olvidado*, “No existía en mi pueblo natal ni una sola casa que tuviera cañería de agua caliente, y el agua dulce sólo se juntaba en los techos con la escasa lluvia y se cuidaba como oro” (1983, p. 1).

Recién en 1927 se inauguró el primer acueducto que venía desde las inmediaciones de Trelew, realizado por Obras Sanitarias de la Nación, el cual iba en paralelo a las vías del ferrocarril. Por el crecimiento demográfico, con los años se llevaron adelante obras complementarias para tener reservorios de agua potable. Fue recién en la década de 1970, y como parte del Plan Nacional de Desarrollo que contemplaba la construcción de un nuevo puerto y la construcción de la presa de Futaleufú en la cordillera de los Andes chubutense para proveer de energía e infraestructura básica a ALUAR, que se hizo un nuevo acueducto que proveyó en forma relativamente eficiente<sup>[27]</sup> de agua potable durante cuarenta años a una ciudad cuya población creció en forma exponencial.

[27] Según los ingenieros de Servicoop, la cooperativa que brinda servicios de agua, saneamiento y electricidad en Puerto Madryn, el mayor problema respecto al acceso de agua potable es la capacidad de toma de agua y transporte hacia la planta potabilizadora en Trelew. Claro que, con el crecimiento de nuevos barrios, hay necesidad de extender redes o generar nuevas cisternas de agua porque la ciudad se ha expandido a pesar de los desniveles topográficos, los cuales no fueron utilizados para hacer la provisión de servicios y las obras sucesivas más sustentables.

“NUNCA ANTES HUBO ASENTAMIENTOS”: LA LOMA BLANCA Y LA INFORMALIDAD ESTRUCTURAL

En una entrevista sobre las tomas de tierras en la ciudad, Carlos Sanabra, un reconocido arquitecto local, señaló que “nunca antes hubo asentamientos así en el pueblo”. Él mismo sostenía en una nota de opinión que “la figura del ‘ocupa’ en la ciudad” es una novedad del siglo XXI, señalando que jamás se había llegado anteriormente a una situación que él entendía crítica (Sanabra, 2014). Sin embargo, al relevar distintas fuentes de información, en entrevistas o archivos de diversa naturaleza, oficiales y familiares, se encuentran distintos relatos de la salida de la informalidad urbana<sup>[28]</sup>, autoconstrucción de barrios, relocalizaciones por parte del Estado, y espera de soluciones habitacionales durante décadas por parte de personas que estaban de una u otra manera en situación de informalidad. En todo caso, estos relatos exponen que lo que ha cambiado es la visibilidad, el espacio y la relación que adquieren estos problemas con el mercado de tierra y la vivienda local.

Si bien hay distintos barrios cuyas historias están asociadas a tomas de tierra que no habrían tenido un carácter conflictivo -como Villa Padilla o Don Bosco-, donde muchas veces el propio Estado municipal facilitó que las personas construyeran con sistemas de ayuda mutua sus viviendas para después, eventualmente, regularizar la titulación, hay un espacio paradigmático de la ciudad cuyas tomas sucesivas recorren casi toda la historia de la ciudad: la Loma Blanca.

A escasos metros de la estación y las vías del ferrocarril, y de la terminal de ómnibus, se asentaron personas recién llegadas, o que circulaban continuamente entre los distintos pueblos, parajes y áreas rurales de la región. Era común que peones de campo, muchos de estos pertenecientes a los pueblos indígenas que ya poblaban

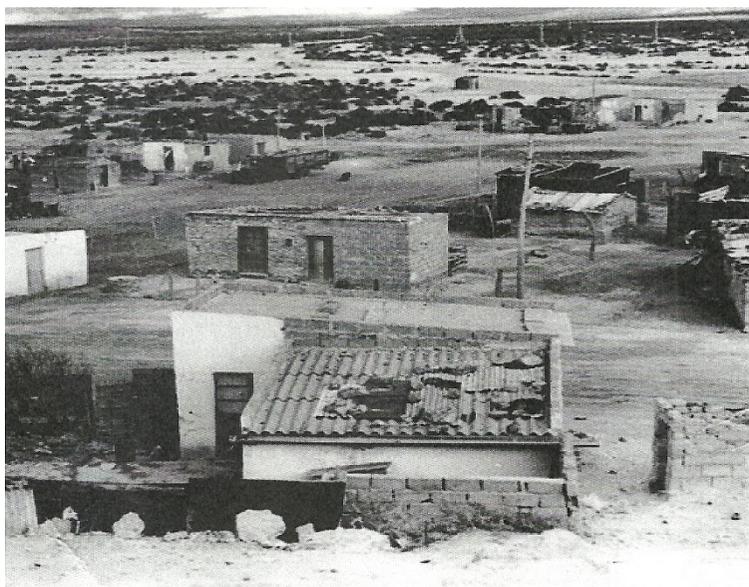
la región, después de la temporada de esquila, permanecieran durante días en alguna ranchada sobre la loma. La posibilidad de construir en tierras un poco más altas, ante las dificultades que se vieron en el apartado anterior, constituía una ventaja. Claro que esto creció de manera no planificada en tierras peligrosas para asentar casas, justamente por la inclinación y la composición geológica del suelo, pasible de desprendimientos y por la dificultad para dotarlas de servicios. Según el arquitecto Sanabra, que trabajó en lo que él caracteriza como el proceso que relocalizó a todas las familias que vivían allí, también había quienes tenían tierra o casa en otro lugar de la ciudad, pero que preferían instalarse en esta parte por la cercanía con el centro de Puerto Madryn. De hecho, La Loma (Fotografía 2), al norte de las vías del ferrocarril era el barrio donde se encontraban, en las partes altas, varias de las casas de las figuras prominentes de la ciudad (Sanabra, 2004; Sanabra, 2012). Justamente, en un fragmento del mismo se encontraba la Loma Blanca, espacio que iría cambiando su fisonomía con el correr de las décadas.

La realidad es que hubo procesos de relocalización de la población que vivía allí desde antes de la década de 1970. El primer registro que se encontró data de la década de 1960. El nacimiento de más de la mitad de las casas originales del barrio Don Bosco, un histórico sector céntrico al norte de este espacio, fue construido a partir del sistema de ayuda mutua para personas que vivían allí. “El que más trabajaba podía elegir con qué casa se quedaba”, relató la nieta de uno de los fundadores del barrio. La Loma Blanca se configuró como un espacio de entrada y salida constante de población, una suerte de primer asentamiento informal de la ciudad discontinua y periódicamente renovado, cuya relocalización permanente se demoraría cinco décadas y terminaría recién en 2015<sup>[29]</sup>.

[28] Al referirnos a informalidad urbana, damos cuenta de una forma de expansión que puede comprender transgresiones a aspectos dominiales y a la forma de la urbanización misma (Clichevsky, 2009). No implica pobreza o calidad socioambiental en forma directa, sino una relación específica con la regulación (Di Virgilio, Guevara y Arquerros, 2014).

[29] La Loma Blanca se ha reducido en su extensión, tanto como espacio de habitación como en la colina o promontorio que le da nombre, el que actualmente está ocupado por un grupo de una comunidad Mapuche-Tehuelche local, que lo considera espacio sagrado y ceremonial a recuperar.

Fotografía 2. Barrio Loma Blanca, parte oeste del barrio La Loma. 1940



Fuente: Autor desconocido. Archivo del Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn

Se puede afirmar que la informalidad, como sucede en buena parte de América Latina (Fernandes, 2007), es constitutiva de la experiencia urbana, y ha sido un espejo continuo para pensar hacia dónde y cómo se expande la ciudad. A diferencia de lo que sugieren distintos actores locales que identifican en las tomas de tierra de la última década un fenómeno extraño y novedoso para Puerto Madryn, los asentamientos informales son una constante que se repite históricamente, otra característica ‘olvidada’ de ese Madryn previo a 1970.

#### DEL MADRYN OLVIDADO: SEGREGACIÓN RESIDENCIAL Y EXPANSIÓN URBANA EN EL PUEBLO

Juan Meisen (1983) escribió uno de los pocos textos publicados sobre la historia de Puerto Madryn. En *El Madryn Olvidado* retrata, con cierta nostalgia, historias de personas y espacios de la ciudad, sus alrededores, circuitos sociales y comerciales, de la época en la que Madryn era un pequeño pueblo entre principios y mediados del siglo XX. En el relato se advierten las marcas de los avatares económicos que vivió la ciudad, sus déficit de servicios, la precaria colonización, el entramado de agentes que la fueron constituyendo hasta la década de 1970 y hasta historias

de prácticas especulativas con la tierra en un pueblo pequeño donde todos conocían quién lo hacía y a quién perjudicaba. Meisen advierte en su relato que, en 1949, existía “(...) un terrateniente que tenía a Madryn totalmente rodeado por sus tierras (...) un señor que tiene a Madryn asfixiado por un cerco de tierras abandonadas” (1983, p. 67)<sup>[30]</sup>. Pancho Sanabra (2012), en un aporte más reciente, da cuenta del Madryn de los años 1940 en adelante. Allí logran recompo-

[30] Meisen relata que al fundarse la Cooperativa Eléctrica de Puerto Madryn Limitada, en 1949, tuvieron necesidad de un terreno para instalar una nueva usina. Como el presidente del Consejo Administrativo de la misma “(...) era un terrateniente que tenía a Madryn totalmente rodeado por sus tierras (...) un señor que tiene a Madryn asfixiado por un cerco de tierras abandonadas” (1983, p. 67), creyeron que las iba a ceder a cambio de un resarcimiento. Sin embargo, hubo que hacer una licitación, en la cual ofreció “(...) un lote con las medidas mínimas, en una manzana pequeña de las afueras de la población (...) Aunque no era lo adecuado, se le aceptó la oferta, pero la mayoría de los miembros del Consejo opinaban que ya que se compraba tierra tan lejos del centro de pueblo, en lugar de comprar un pedazo tan pequeño, se comprara toda la manzana, a lo que aclaró el vendedor que ya estaba todo vendido y hubo que conformarse con ese pedacito de tierra dado la urgencia por comenzar a edificar la nueva usina, pero se solicitó que entrevistase a sus compradores para ver si cedían sus terrenos baldíos a cambio de otros iguales en distintas manzanas y en la siguiente reunión informó que sólo dos linderos aceptaban, siempre que se les pague una muy abundante recompensa por tal cambio” (1983, p. 68).

ner, de primera mano, muchos de los sentidos que un sector de la población local recupera al recordar a Puerto Madryn antes de su gran transformación en la década de 1970. Resulta particularmente interesante que también aparecen marcas de varios problemas que sufría la ciudad y algunos indicios de otros. Sus libros son paradigmáticos de un relato local que tiene una polifonía de voces no siempre recuperadas, que prioriza interesadamente unas narrativas sobre otras, pero que ha dejado marcas sedimentadas en las memorias del territorio.

El pueblo que no alcanzaba los 7.000 habitantes hacia 1970 reconoce varios estratos arqueológicos de crecimiento urbano, todos atravesados por los ejes que se explicitaron en este artículo. Desde su primer poblamiento estable hasta 1970, Puerto Madryn creció paulatinamente. El doble origen portuario y ferroviario del pueblo fue parte del proceso de colonización de tierras que aparecían áridas, desérticas e inhóspitas para quienes las habitaron, pero que, a la vez, contaban con una relación de magnetismo con su mar y su costa. Ese crecimiento lento sobre tierras públicas y privadas no producía, en principio, grandes conflictos sociales, pero la temporalidad y estacionalidad de la estadia en la ciudad generó que la informalidad fuera una práctica común desde un inicio.

Puerto Madryn tardó apenas veinte años en tener un trazado moderno, que incluía un conocimiento y aprovechamiento técnico del terreno. Por ello, la ciudad más antigua se encuentra en varios de los puntos elevados en el norte del pueblo. Allí

(...) se ubicaron las residencias de las personalidades de mayor prestigio de la ciudad (Chalet Pujol, casa del gerente del FCCC); en tanto que en la zona sur de esa época (hoy central) se ubicaron instituciones (municipio, iglesia, sociedad italiana, española, cosmopolita) y el comercio en general. (Sanabra, 2004, p. 123)

Algunos de estos edificios, construidos durante los primeros treinta años de asentamiento estable, están entre los pocos que se encuentran conservados y patrimonializados (Sanabra, 2004), en el centro y norte de la ciudad.

A partir de la reconstrucción realizada, se puede sostener que el trazado original de Allan Lea de 1906 se mantuvo relativamente estable hasta la década de 1930. Como relata Meisen (1983), los campos pastoriles comenzaron a poblarse a partir de 1925. El puerto y el ferrocarril dividieron Puerto Madryn. Al norte, en la parte alta del barrio La Loma, se encontraban las casas de una parte significativa de las personalidades más resonantes de las primeras décadas, como Agustín Pujol o el gerente del ferrocarril. Desde esta última se podían ver las instalaciones y el barrio que se encontraba al pie y cercano a la costa, donde vivían quienes trabajaban en la empresa ferroviaria (Sanabra, 2012). Ya en 1940

(...) el pueblo estaba dividido en tres sectores que conformaban los clásicos barrios, el Bajo, Villa Padilla, (el nombre provenía de un político local que fue intendente y escritor de ese entonces, Raúl Daniel Padilla), y La Loma que incluía sobre su parte oeste La Loma Blanca. (Sanabra, 2012, p. 36) (Fotografía 3)

Hasta la década de 1960, la vida comercial y social pasaba por los mismos espacios que hoy constituyen el centro administrativo y comercial de la ciudad, entre la playa y calle Bartolomé Mitre, en los cruces con 28 de Julio y Roque Sáenz Peña. A partir de la llegada de los servicios de agua y energía entre fines de las décadas de 1920 y 1940, Puerto Madryn se consolidó, completando muchos de los espacios baldíos de lo que hoy constituyen el centro de la ciudad, justamente en años donde el crecimiento poblacional fue moderado.

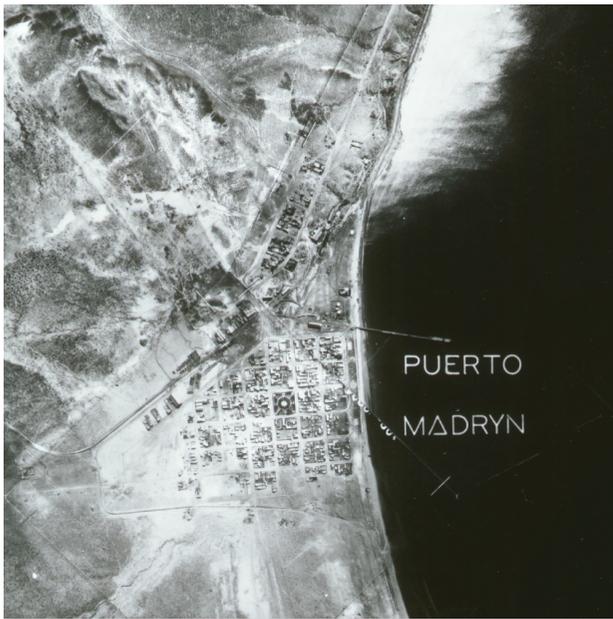
Hacia 1970 se puede afirmar que no había segregación residencial en Puerto Madryn. Las viejas centralidades de las primeras décadas estaban (o quedaron) en medio de la expansión de barrios populares en el norte de la ciudad. Las zonas comerciales empezaron a generar algún movimiento de población hacia el sur y al oeste también, pero muy pequeño. El crecimiento, poco a poco, derivó en un oeste central más vulnerable que el centro, en especial en términos de acceso a servicios, que hasta 1970 fueron autoconstruidos o autogestionados en

su parte principal<sup>[31]</sup>. El sur y el oeste eran todavía espacios rurales, como se puede apreciar en la Fotografía 4, y buena parte de los cuales constituían la Estancia Madryn, propiedad de

[31] Esta referencia es sobre las redes domiciliarias. Las grandes obras de infraestructura siempre fueron realizadas por el gobierno nacional, o provincial desde que Chubut se provincializó en 1955.

Julio San Miguel. Tal vez la Loma Blanca (en medio del centro norte de la ciudad), y parte de Villa Padilla, eran lo más semejante a la concentración de las familias más pobres. Sin embargo, la distancia física entre los distintos sectores socio-económicos era muy pequeña, se compartían las escuelas y muchos de los espacios de socialización.

Fotografía 3. Toma aérea de Puerto Madryn. 1940



Fuente: Autor desconocido. Instituto Geográfico Nacional

Fotografía 4. Toma aérea de Puerto Madryn. 1970



Fuente: Autor desconocido. Instituto Geográfico Nacional.

Se puede afirmar que el pueblo y su población crecieron o decrecieron al compás de la actividad económica. Entre los 100 hombres solteros que comenzaron a construir el Ferrocarril Central del Chubut en 1886 y los más de seis mil registrados en el Censo de 1970 (Kaminker y Ortiz, 2016), se dieron 80 años de lenta expansión, de momentos de emigración y de inmigración. Las crisis y los beneficios económicos hacia la región marcarían el ritmo, pero nunca a la velocidad posterior a la llegada de ALUAR. La planificación realizada por la compañía de tierra inglesa en 1906, y las obras que se realizaron desde la década de 1920 como el acueducto y el gasoducto, posibi-

litaron que el pueblo no sufriera grandes problemas y creciera en forma relativamente ordenada. Otras serán las necesidades de la metamorfosis posterior, cuando Puerto Madryn se transforme de pueblo en una ciudad intermedia.

Para concluir, podemos afirmar el hermetismo de la costa, el acceso al agua dulce, la informalidad urbana estructural y, sobre todo, la alta concentración de la propiedad de las tierras aledañas al pueblo en una sola familia, se transformaron en condiciones estructurales de la ciudad, por lo que condicionaron la forma en que creció la ciudad hasta 1970, y tendrán un rol decisivo en las décadas subsiguientes.

## REFERENCIAS

- Albaini, H. (2005). *Puerto Madryn: vuelo hacia el recuerdo*. Puerto Madryn: Impresora Golfo Nuevo.
- Alegria, T. (2010). Contribuciones para una teoría de la segregación residencial y los mercados étnicos de los inmigrantes en ciudades de América Latina. *SSIIM Paper Series*, 4, abril. IUAV, Venice, Italy.
- Bandieri, S. (2005). *Historia de la Patagonia*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Carrizo, G. (2015). Cuando Perón supera a Mosconi. Populismo, política y re-escritura de la Historia en la Gobernación Militar de Comodoro Rivadavia, 1944-1955. *Anuario del Centro de Estudios Históricos Prof. Carlos S. A. Segreti*, año 15(15). Córdoba.
- Clichevsky, N. (2009). Algunas reflexiones sobre informalidad y regularización del suelo urbano. *Bitácora Urbano Territorial*, (14), 63-88, enero-junio. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- Coronato, F. (2010). *El rol de la ganadería ovina en la construcción del territorio de la Patagonia*. Tesis de Doctorado. Escuela Doctoral ABIES: Agricultura, Alimentación, Biología, Medio ambiente y Salud. París.
- Damin, N. y Aldao, J. (2015). *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Di Virgilio, M.; Guevara, T y Arqueros, M. (2014). Un análisis comparado sobre la implementación de políticas de regularización de asentamientos informales en Argentina, Brasil y México. *Revista INVI*, 29(80), 17-51. Santiago de Chile.
- Dumrauf, C. (1992). *Historia de Chubut*. Buenos Aires: Plus Ultra.
- Dumrauf, C. (1993). El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn. *Chubut Documentos de su historia*, (2).
- Fernandes, E. (2007). *Políticas de regularización de la tenencia de la tierra: confrontando el proceso de crecimiento informal de las ciudades latinoamericanas. Regularización de asentamientos informales en América Latina*. Lincoln Instituto of Land Policy.
- Gómez Otero, J. (2007). *Dieta, uso del espacio y evolución en poblaciones cazadoras-recolectoras de la costa centro-septentrional de Patagonia durante el Holoceno medio y tardío*. Tesis Doctoral. FFyL-UBA.
- Ibarra, H. y Hernández, C. (2003). *Estado, Economía y Sociedad. Trelew y su hinterland: 1899-1999*. Informe final. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.
- Jones, N. (2004). Vinieron para quedarse. Breve historia de los galeses en Chubut. *Cuadernos de Historia Patagónica*, (1). Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn. Puerto Madryn.
- Kaminker, S. (2015). Descentrar el estudio de la segregación residencial. Cargas, legados y reflexiones para su estudio en ciudades intermedias de América Latina. *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos*, (15). Universidad Católica del Maule. Talca. Chile.
- Kaminker, S. (2016). *Segregación Residencial en Puerto Madryn, Chubut (1991-2010). Formas y efectos de una urbanización acelerada en una ciudad intermedia de la Patagonia Central*. Tesis de Doctorado en Sociología. Instituto de Altos Estudios Sociales. Universidad Nacional de San Martín.
- Kaminker, S. y Ortiz, D. (2016). Puerto Madryn, de pueblo a ciudad intermedia. La dinámica poblacional local a través de cinco retratos censales (1970-2010). *Papeles de Población*, 22(89), 223-254. Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México.
- Ley de Territorios Nacionales N° 1532 (1884). Congreso de la Nación Argentina. Buenos Aires.
- Ley Provincial de Feriados Provinciales I-85 (1984). Honorable Legislatura de Chubut. Rawson.
- Matossian, B. (2010). *Migración chilena y segregación residencial: el caso de San Carlos de Bariloche*. Tesis de Doctorado en Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo.
- Meisen, J. (1983). *El Madryn Olvidado*. Puerto Madryn: Editorial Golfo Nuevo.

- Miguez, E. (1985). *Las tierras de los ingleses en Argentina*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- Minieri, R. (2006). *Ese ajeno sur*. Viedma: Fondo Editorial Rionegrino.
- Ordenanza Municipal N° 6966 (2008). Municipalidad de Puerto Madryn.
- Ordenanza Municipal N° 20 (1964). Municipalidad de Puerto Madryn.
- Perren, J. (2011). Segregación residencial socioeconómica en una ciudad de la Patagonia. Una aproximación al caso de Neuquén (1991). *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, (10), 65-101.
- Rougier, M. (2011). *Estado y empresarios de la industria del aluminio en la Argentina: el caso ALUAR*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Ruffini, M. (2012). Estrategias del poder. La Revista "Argentina Austral" y la cuestión de la ciudadanía política en la Patagonia Argentina 1929-1939. *Estudios Avanzados*, año 2012, (17), 99-121. Santiago de Chile.
- Sanabra, C. (2004). Desarrollo urbano de Puerto Madryn. Desde sus orígenes hasta 1970. *Cuadernos de Historia Patagónica*, (1). Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn.
- Sanabra, P. (2012). *Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn*. Puerto Madryn.
- Sanabra, C. (2014). ¿Se puede acceder a la tierra sin pagarla...y sin que lo metan en la cárcel por ladrón? *Revista Candelario*, año 3, (20), enero-febrero.
- Seibt, P. (2004). Ferrocarril Central del Chubut. Ferrocarril Patagónico 1886-1961. *Cuadernos de Historia Patagónica*, (1). Centro de Estudios Históricos y Sociales de Puerto Madryn. Puerto Madryn.
- Thomas, J. (1989). La lucha por el barrio (1961-1978). En V. Accorinti, V. Ibañez, C. Siciliano, A. Maliqueo, P. Seibt, R. Robert, J. Thomas, E. Calderón, I. Bernárdez, G. Krotevich y G. Hughes *Los ferroviarios que perdimos el tren. Chubut, Patagonia*. Buenos Aires: Ediciones Culturales Argentinas.
- Torrejón, A. (2006). *Historia de Puerto Madryn y el turismo*. Recuperado de <http://www.madryn.com/vimor/torrejón/turismo.htm>.
- Williams, F. (2010). *Entre el desierto y el jardín. Viaje, literatura y paisaje en la colonia galesa de la Patagonia*. Buenos Aires: Prometeo.

*Sergio Andrés Kaminker* es Doctor en Sociología por el Instituto de Altos Estudios Sociales de la UNSAM y Licenciado en Sociología por la UBA. Es Investigador Asociado al Instituto Patagónico de Ciencias Sociales Humanas, CONICET CCT CENPAT en Puerto Madryn, Chubut, Argentina, donde fue becario doctoral y posdoctoral. También es Investigador del Instituto de Políticas Públicas en Derechos Humanos del MERCOSUR (IPPDH). Docente de Sociología en la UNPSJB y de Práctica Profesional en el Instituto de Educación Superior Provincial N° 803. Ha publicado diversos artículos en revistas académicas y capítulos de libro sobre segregación residencial, informalidad urbana, migraciones y refugiados y participado de congresos y jornadas nacionales e internacionales. A partir de la investigación, el autor está involucrado en diversos procesos de transferencia y extensión científica y social para el diseño y evaluación de políticas públicas. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Instituto Patagónico de Ciencias Sociales y Humanas (IPCSH-CONICET-CCT CENPAT). Bvd. Brown 2915 (CP 9120) Puerto Madryn, Chubut, Argentina, [sakaminker@gmail.com](mailto:sakaminker@gmail.com)