

# **Origen, apogeo y decadencia de la ciudad de Justo Daract y sus implicancias sociales.**

Esteban Gabriel Arias y Héctor José Lázzari.

Cita:

Esteban Gabriel Arias y Héctor José Lázzari (2008). *Origen, apogeo y decadencia de la ciudad de Justo Daract y sus implicancias sociales*. IX Congreso Argentino de Antropología Social. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales - Universidad Nacional de Misiones, Posadas.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-080/119>

## “Origen, apogeo y decadencia de la ciudad de Justo Daract y sus implicancias sociales“

**Autores: Lic. Esteban Gabriel Arias<sup>1</sup> -**

**Lic. Héctor José Lázzari<sup>2</sup> - Universidad Nacional de San Luis – Facultad de Ingeniería y Ciencias Económico sociales**

**[estarias@yahoo.com](mailto:estarias@yahoo.com) [hjlazzari@fices.unsl.edu.ar](mailto:hjlazzari@fices.unsl.edu.ar)**

### Abstract

Este trabajo intenta reflejar la expansión y decadencia de una población nacida de la especulación de un negocio inmobiliario, ligada desde su origen al ferrocarril que fue motor del desarrollo y progreso de las comunidades a finales del XIX.

Esta población fue mayoritariamente extranjera, que puso esfuerzo, capacidad y conocimiento para intentar vivir y proveerse de un mundo mejor. Sus descendientes, que a pesar del tesón que supieron demostrar, no pudieron torcer el curso de las decisiones políticas y como consecuencia de la historia, que repercutió con especial fuerza deteriorando a la población de Daract.

Intentamos dar explicaciones de la situación surgida a partir del golpe de estado del año 1955 y las consecuencias posteriores que van a determinar el deterioro y empobrecimiento de la población a finales del siglo XX.

Toda esta información la hemos tomado de bibliografía existente producida por miembros de la comunidad de Justo Daract y a través de entrevistas a miembros de diferentes sectores y de distintas generaciones, que viven y han vivido en la zona.

**Palabras claves: Modelos de acumulación, familia, pobreza y neoliberalismo.**

---

<sup>1</sup> Investigador de PROICO N° 52005 “Estrategias de reproducción familiar en familias en situación de pobreza” UNSL - FICES

<sup>2</sup> Investigador PROIPIPO N°51905 “Teorías éticas contemporáneas: la Ética discursiva ante los desafíos sociales y políticos actuales” UNSL -FICES

**IX CONGRESO ARGENTINO DE ANTROPOLOGIA SOCIAL – 2008**  
**Mesa de Trabajo: Antropología Urbana “2.- Sentidos y conflictos en el espacio urbano regional.”**

**“Origen, apogeo y decadencia de la ciudad de Justo Daract y sus implicancias sociales“**

**Autores: Lic. Esteban Gabriel Arias<sup>3</sup> - Lic. Héctor José Lázzari<sup>4</sup> - Universidad Nacional de San Luis – Facultad de Ingeniería y Ciencias Económico sociales – [estarias@yahoo.com](mailto:estarias@yahoo.com), [hjlazzari@fices.unsl.edu.ar](mailto:hjlazzari@fices.unsl.edu.ar)**

**Génesis**

La ciudad de Justo Daract posee una historia atípica con respecto a su fundación, podemos teorizar sobre su origen fundacional; según el periodista e historiador Ramón Raúl Díaz se toma como fecha de fundación de la localidad el 10 de marzo de 1907, cuando se produce el remate público por parte de Juan Martín Albisu fundando la colonia bautizando el Pueblo con su nombre: “Colonia y Pueblo Juan Martín Albisu” frente al Kilometro 650 donde se establecería con posterioridad la estación de trenes de Justo Daract. Sin duda este es el primer antecedente de fundación de un pueblo en la zona.

El 12 de mayo de 1907, pocos meses después, Enrique Salles realiza el remate público de lotes ubicados al sur del patio de construcción del ferrocarril que une Buenos Aires al Pacífico que será en los años siguientes la Estación de trenes del Kilometro 654 (que hoy se conoce como Playa Avanzada) en la zona norte de la Colonia y Pueblo Juan Martín Albisú. Este es el segundo antecedente de fundación poblacional en la zona.

Una semana después, el 19 de mayo, los hermanos Renaco hacen el remate de lotes contiguos al de Albisú fundando Colonia La Esperanza, a dos kilómetros del loteo de Salles y a dos kilómetros de la Colonia y Pueblo Juan Martín Albisu. Este es el tercer antecedente fundacional producido por loteos destinados a dar origen a una población.

Debemos aclarar que los terrenos o lotes donde se construyó el pueblo tenían propietarios, que enterados a través del comentario de terceros, sabían la ubicación del trazado de una nueva estación de trenes que cumpliría funciones de interconexión de líneas ferroviarias, superando a la de Villa Mercedes en movimientos y cargas con mayor capacidad instalada. Por eso se cree que estos señores compraron a sus dueños originales estas tierras con un sentido especulativo ya que conocían el proyecto y la ubicación exacta donde se asentaría la nueva estación de trenes y, por ende, el nuevo pueblo.

Estas tres fundaciones van a conformar una geografía que va a estar determinada a lo largo de cuatro kilómetros de la línea del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. La

---

<sup>3</sup> Investigador de PROICO N° 52005 “Estrategias de reproducción familiar en familias en situación de pobreza” UNSL - FICES

<sup>4</sup> Investigador PROPIPO N°51905 “Teorías éticas contemporáneas: la Ética discursiva ante los desafíos sociales y políticos actuales” UNSL -FICES

Estación Justo Daract se fue a Ubicar frente a la Colonia y Pueblo Juan Martín Albisú, a dos kilometro de distancia hacia el oeste la Colonia La Esperanza o también conocida como kilometro 652 y a dos kilómetros de esta, la localidad de Villa Salles, esta estación de trenes y los tres asentamientos poblacionales son, en conjunto, el origen de la ciudad de Justo Daract.

El Profesor Diaz nos relata en su libro “Justo Daract. Auténtico hijo del riel” que debido a la centralización de las líneas que pasaban por Daract se produjo el traslado de talleres que funcionaban en la ciudad de Villa Mercedes hacia la nueva estación ferroviaria. Con la construcción de ramales, los obreros comienzan a instalarse en campamentos y los comerciantes se radican definitivamente en el lugar que auguraba un gran futuro.

Los hoteles, casa de hospedaje, fondas y casas de ramos generales comenzaron a establecerse en las inmediaciones de la estación, mientras al oeste a unos dos mil metros comenzaría a crecer otro centro urbano, llamado barrio de los obreros y mucho mas lejos comenzaba a surgir Villa Salles cada uno de ellos en los loteos realizados en 1907.

El crecimiento era desordenado y casi fuera de toda planificación urbana y poco a poco se iban incorporando los servicios indispensables. Para obtener los alimentos básicos e imprescindibles, en principio se compraban en la estación de trenes “Paunero”, cercana a la nueva población o en Villa Mercedes (pan, carne y agua).

La construcción del puente de Cañada Verde y el ramal ferroviario a Villa Valeria generó una fuerte demanda de mano de obra, esto permitió la expansión del comercio.

La gran demanda de ladrillos para la construcción de las obras civiles del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, como así también las viviendas de los primeros pobladores, promovieron la instalación de un importante horno de ladrillos perteneciente a la firma Grosso. Además del puente de Cañada Verde, al oeste se construía el puente sobre el río Quinto que unía a Daract con la estación de “La Paz”, provincia de Mendoza. Para la misma época se iniciaba la construcción del edificio de la Estación ferroviaria, los talleres de Locomotoras (Kilómetro 652, Colonia La Esperanza) y el Patio de Construcciones en Avanzada (Villa Salles). Todo este proceso de adquisición de propiedades, ejecución de obras civiles y las primeras cargas de mercadería originó una acuciante demanda de mano de obra y de bienes que generó una expansión y crecimiento tanto en lo económico como en lo demográfico. En pocos años Justo Daract se convirtió en la tercera ciudad de la provincia de San Luis, después de la capital y de la ciudad de Villa Mercedes.

En la década del 1940 se traslada la Estación Pacifico que se encontraba en Palermo hasta la Estación Retiro, esto va provocar el cambio de la numeración de los kilómetros que tomaban la primera ubicación como referente de la medición. La Estación Daract pasa de ser el Kilómetro 650 al 654, La Colonia La Esperanza se transformara en Paradero o kilómetro 656 (ex 652) “Teniente Coronel Felix Castro” y por último Avanzada que era el Kilómetro 654 pasa a ser el Kilómetro 658.

La comunicación entre la estación Daract y los talleres ferroviarios se hacia a través de las calles laterales a las vías férreas y los peatones comúnmente se desplazaban por las vías debido a que resultaba mas firme que circular por la calle que poseía mucho guadal o bien transitaban a campo traviesa cruzando los alambres que delimitaban las propiedades.

En la Playa Avanzada (patio de construcciones) se había construido un embarcadero de ganado y los bretes respectivos, transformado la zona en puerto seco. Un importante lavadero de jaulas para transporte de ganado se había arraigado en dicho patio de construcción, que demandaba mano de obra de la zona, pero que producía

olores desagradables y un foco infeccioso que fue denunciado en muchas oportunidades por los vecinos.

En esta época se acostumbraba a pasear en “volanta” (especie de jardinera tirada por tres caballos) y también hacían sus paseos los jóvenes o las niñas montados a caballo.

Aproximadamente entre 1916 y 1918 según testimonios recogidos se produce el primer alumbrado público, con faroles a Kerosene en las calles circundantes a la estación de trenes. También para este mismo período se empieza a utilizar el material de descarte del combustible de las locomotoras (carbonilla) para consolidar las calles medanosas y hacerlas más firmes.

Para la década del 20 los tres sectores poblacionales se habían conformado en tres grupos bien diferenciados correspondientes a la ubicación geográfica en estas tres zonas, con diferencias sociales pronunciadas entre sí, por ocupaciones, por ingreso y por instrucción. Internamente cada uno de ellos presentaba una indudable homogeneidad.

El primero ubicado en la “Estación” geográficamente más al este que el resto, (el kilómetro 650), lo formaban los comerciantes más importantes, los hoteles, la administración pública, los guardas, inspectores y administrativos (ligados al gremio de la unión Ferroviaria), los funcionarios jerárquicos del ferrocarril y por último, los ingenieros ingleses del ferrocarril.

El segundo sector se ubicaba en forma contigua denominado Colonia La Esperanza, kilómetro 652, allí estaban los talleres ferroviarios y se había instalado la colonia ferroviaria que la integraban personal de vías y obras, el personal de conducción de locomotoras ligados al gremio de la fraternidad (maquinistas, ayudantes y fogoneros), herreros, artesanos, mecánicos, torneros, señaleros y capataces. Su ubicación en el orden de la jerarquía y prestigio ferroviario y social era menor que el grupo que habitaba la Estación. La fracción social más baja de este sector se ubicaba en el barrio Colonia Ferroviaria de viviendas edificadas con el estilo de la construcción de las estaciones de ferrocarril, ladrillo visto y techo a dos aguas de chapa formando un techo único para todas las viviendas, colocadas una a continuación de otra, que gracias al techo parecían una sola construcción con muchas puertas.

Por último la localidad de Villa Salles como tercer componente de la ciudad de Justo Daract se encontraba más al oeste, kilómetro 654, en Playa avanzada, este era un sector de maniobras y de depósito y carga de mercadería y de animales. Un sector de Villa Salles estaba ligado contractualmente con el ferrocarril, pero otro sector importante realizaba changas esporádicas para dicha empresa y un tercer sector participaba en tareas rurales (hacheros, reseros, esquiladores, domadores, etc.).

Los dos primeros conglomerados competían y rivalizaba entre sí, tanto en sus costumbres como en la realización de eventos sociales y era peligroso internarse en los eventos sociales de su rival, porque significaba como una invasión a los espacios perfectamente delimitados del otro.

Podemos decir que para la primera década de vida, Colonia La Esperanza había tenido, gracias a los talleres ferroviarios, un desarrollo importante con una dinámica social, recreativa y deportiva superior a su rival, reflejada en las dos instituciones deportivas y en la biblioteca pública que se asentaban en la zona.

En la Colonia La Esperanza se distinguía dos secciones, uno al norte el llamado barrio “Los sapos” que incluía a la colonia Ferroviaria, y otro al sur, el barrio “Las ranas”.

Los dos grupos poblacionales (La estación y La Colonia La Esperanza) se desarrollaban lentamente desde el punto de vista de la urbanización y entre ambos asentamientos se criaban chanchos y había muchos animales domésticos sueltos, que

frente a los reclamos de los vecinos por salubridad y por seguridad, se elaboró una ordenanza prohibiendo la crianza de chanchos como la existencia de animales sueltos dentro el ejido.

En 1927 más precisamente en el mes de febrero se inaugura el servicio eléctrico. Después de mucho “trajinar” según sus pobladores, se contrató los servicios de don Francisco Bonzano para que proveyera de energía eléctrica a los hogares de Daract. Esta obra fue uno de los adelantos más notables del pueblo, pero causó graves daños económicos a su propietario que no pudo administrarla, por lo que terminó vendiendo las propiedades, la usina eléctrica y su red de distribución a la Compañía Sudamericana de Servicios Públicos.

La provisión de energía eléctrica por parte de la Compañía Sudamericana, era deficiente y sus usuarios se quejaban en forma permanente al municipio. Para escuchar radio se debía colocar dispositivos especiales para que filtraran los ruidos molestos que provocaba perturbaciones en la onda de transmisión radial, a eso se sumaba la falta de mantenimiento en el alumbrado público y la baja potencia energética suministrada a los hogares.

Para el año 1944 podemos hacer un balance de acuerdo a lo recogido por el Profesor Díaz, de las organizaciones e instituciones que poseía la comunidad de Justo Daract.

“Contaba con cuatro escuelas primarias: Escuela Nacional N° 138 “Capital Federal”, Escuela Provincial N° 49 “Juan Bautista Alberdi”, Escuela Provincial N° 99 (hoy General Las Heras) y Escuela Nacional N° 107 de Villa Salles.

Entre las instituciones privadas que existían estaba: La Sociedad de Beneficencia; Biblioteca Popular Domingo Faustino Sarmiento; Asociación Amigos de la Educación; Asociación Cooperadora Pro Escuela N° 49; Asociación de Comerciantes e industriales; Club Pringles; Club Deportivo y Cultural Sarmiento; Pacific Tennis Club; Club BAP Tracción; Centro Recreativo Independiente; Escuela Técnica Ferroviaria, etc.

La sala de Primeros Auxilios contaba con dos médicos un director, el Dr. Ernesto Pompeo Borsani y un médico de planta el Dr. Alejandro Bonzano.

Correos y Telégrafo poseían dos oficinas, una mixta en Justo Daract (estación) y una Oficina Postal en el kilómetro 656.

El alumbrado era suministrado por la Compañía Sudamericana de Servicios Públicos S.A. y el servicio telefónico era atendido por Compañía Unión Telefónica”.

Para la segunda mitad de la década de 1940 se van producir muchos hechos relevantes para la comuna y para sus habitantes.

El primer hecho relevante es la asunción a través de elecciones de un Intendente Municipal peronista el Dr. Ernesto Pompeo Borsani un médico muy querido por los Daractenses. Afirmamos que fue importante la administración de Borsani, porque llevó adelante una tarea muy prolífica y logró cumplir con las ilusiones tantas veces postergadas de la población de Daract, algunas de expectativas se cumplieron. También es justo destacar que más allá de la afiliación político partidaria del intendente y del momento histórico, supo manifestar la capacidad y el intelecto de un dirigente que se adelantaba al futuro.

El segundo hito es la habilitación del suministro de agua potable a toda la comunidad (Estación y Paradero) el 10 de julio de 1947, emprendido por este intendente, no así a Villa Salles, mas allá de que la cañería de agua corriente, pasaba por el centro de esta población. Cuando se hizo el proyecto por error u omisión se dejó de lado Villa Salles y recién va a obtener el agua corriente, casi 50 años después.

Tercer momento de relevancia para gran parte de la comunidad es la creación de la Escuela de Artes y Oficio, que se había perseguido con mucho ahínco y sacrificio. La escuela había sido creada por Ley N° 12.902 promulgada el 23 de diciembre 1946. Iniciando sus actividades el 15 de marzo 1949 bajo la dirección del profesor Humberto Decheco

El cuarto momento es la toma de posesión por parte del Estado Nacional de la empresa de Ferrocarriles, dejando de estar constituida por capitales ingleses para pasar a ser un bien o patrimonio de la Nación. Este hecho va acontecer el 01 de marzo de 1948, y se va a reflejar en la participación, a través de actos de las fuerzas vivas de la ciudad, protagonizando los festejos los gremios representativos de los trabajadores del riel (La Unión Ferroviaria y La Fraternidad).

Después del golpe militar del año 1955, comienza la desaceleración de una ciudad que en una década de vida se había transformado de desierto despoblado en la tercera ciudad de la provincia.

Que en 25 años había pasado de un Comisionado Municipal a una Municipalidad integrando la tríada privilegiada de tener gobierno autárquico con legislatura propia.

Y en cuarenta años había logrado poseer todos los servicios indispensables para la vida de una población que había sido pujante, logrando la provisión de agua potable, el servicio de Telefonía, el tendido de energía eléctrica domiciliaria y alumbrado público, la instalación de varias escuelas primarias y de una escuela secundaria, oficinas de Correo y Telégrafos, bibliotecas públicas, seis instituciones deportivas y otras organizaciones que impulsaban el desarrollo, el arraigo y la pertenencia al lugar.

Pero con el golpe militar, estos logros se van a empañar con el cierre del taller ferroviario por la aplicación del Plan Prebisch. Así se denominó a un informe que elaboró el economista argentino Raúl Prebisch que era el Director de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) de acentuado antiperonismo.

Este intelectual había coordinado las actividades de un grupo de destacados economistas que se dedicaron a analizar la economía nacional, luego del derrocamiento de Perón.

“Sus conclusiones fueron que el país atravesaba la peor crisis económica de su historia, porque las fuerzas productivas estaban desquiciadas”. (Rouquieu:1985)

Desde 1955 hasta 1973 el movimiento obrero sufrió la conculcación de sus derechos por lo que decidieron pasar a la “resistencia”, que fue una forma de lucha, cuyo objetivo era el regreso de Perón al poder.

Durante el período 1958 –1963 los ferroviarios llevaron adelante paros, quites de colaboración, pintadas de alquitrán, huelgas y colocación de caños (explosivo casero que consistía en una combinación de pólvora con otros elementos dentro de un caño metálico que producía un fuerte estruendo).

Daract comenzaba a sufrir la aplicación de las nuevas políticas económicas, que implicaría el cierre de ramales, la desaparición de trenes, el despido de personal y, como corolario, la emigración de sus pobladores.

En 1962 se produce la Gran Huelga, emprendida contra decisiones de política económica tomadas por el entonces gobierno del Presidente Arturo Frondizi cuyo Ministro de Economía era el liberal Capitán Ingeniero Alvaro Alsogaray que produjo una devaluación de la moneda nacional frente al dólar del 65% beneficiando al sector agropexportador, perjudicando a los sectores industriales. Esto provocó quiebras de empresas y despidos del sector industrial en masa, pero también perjudicó a unos 350.000 funcionarios del estado ya que no pudo pagar los sueldos de abril en el mes de mayo y tuvo que apelar a los bonos patrióticos.

Estos bonos eran tomados por los comerciantes, pero reconocían menos de la mitad de su valor nominal, por lo que el empleado público aparte del proceso inflacionario que mermaba su ingreso, debía perder más de la mitad de sus haberes por cobrar con bonos.

Esta situación fue el origen de la paralización del país y luego una huelga que casi se transformó en interminable por el tiempo de duración de la misma, de todas las líneas férreas nacionales.

Tomó intervención el ejército por decisión del estado que aplicó al Plan Conintes (Comoción Interna del Estado) y que concluyó con despidos masivos del ferrocarril.

Este proceso de deterioro se agudizó más en los períodos gobernados por militares desde 1955 a 1983 con algunas excepciones en los cortos períodos democráticos (1963/1966 –1973/1976).

La noche negra se produjo a partir 1989 con el acceso por la vía eleccionaria del Dr. Carlos Saul Menem, peronista, pero con un programa económico ultraliberal, que determinó el cierre de ramales y estaciones hasta privatizar las líneas férreas.

Daract era una comunidad mayoritariamente ferroviaria y con el cierre de ramales y la privatización generó una alta desocupación.

Para la misma época se da en la zona el fenómeno de la radicación industrial, instalándose plantas industriales que en su mayoría eran textiles o metalúrgicas. Pero producto de las políticas neoliberales que emprendió el Estado Nacional, provocando un proceso de libre mercado y de apertura de la economía, trajo como consecuencia el cierre o quiebre de empresas y despidos de estas fuentes de trabajo; debido fundamentalmente que resultaba más barato comprar insumos o bienes importados que producirlos.

En síntesis podemos tomar como hito referencial el golpe de estado del año 1955 y las políticas llevadas a cabo en los últimos cincuenta años, para explicar el desaliento de la población y el proceso progresivo de empobrecimiento.

La ciudad de Justo Daract tenía alrededor de la década del cuarenta 4.663 habitantes (1947), constituyéndose en la tercera población, en orden al número de habitantes, del territorio provincial. En el Censo Nacional de 1960 cuenta con 5812 habitantes; en 1970, pasa a 6031; en 1980, diez años después solo hay un aumento de 307 habitantes; en 1991, con el proceso de radicación industrial un nuevo aumento poblacional se registra: 8676, y diez años después, en el año 2001, la población asciende a 9695. (Fuente: Informe Nacional de Población, Familias y Viviendas". INDEC)

## **Una síntesis de la evolución de las principales instituciones de Justo Daract.**

### **La Educación**

La primera escuela primaria provincial que se crea se ubica en Villa Salles, el día 21 de julio de 1910, y fue la escuela N°107.

La segunda es nacional y se crea el 06 de octubre 1910, fue la escuela Nacional N°138 (actualmente 272 Capital Federal) que comenzó a funcionar en un local alquilado al señor Giani.

La tercera escuela empieza a funcionar el 12 de septiembre de 1912 y se trata de la Escuela Provincial N° 49 (actualmente Juan Bautista Alberdi) que en sus comienzos iba a funcionar en un inmueble del señor Luis Arena.

Enero de 1914 se funda en el barrio de los talleres (actual Paradero 656) la biblioteca pública Domingo Faustino Sarmiento.



Con gran regocijo se crea la primera secundaria que se va a denominar Escuela de Artes y Oficio, que se había perseguido con mucho ahínco y sacrificio.

La escuela había sido creada por Ley N° 12.902 promulgada el 23 de diciembre 1946. Iniciando sus actividades el 15 de marzo 1949 bajo la dirección del profesor Humberto Deheco

El 22 de octubre de 1954 se funda la Escuela N° 301, actualmente N° 429 “Gregorio Agüero”

### **La Salud**

Originariamente quien se encargó del cuidado de los pacientes cumpliendo funciones de médico, como diagnosticar, medicar o extender certificados de defunción, fue el farmacéutico Emilio Moure que a su vez proveía los medicamentos a la floreciente población, pero a partir de 1910 se va desempeñar el primer médico, el Dr. Héctor Martínez, pero entre 1910 y 1930 van a ejercer la profesión en forma discontinua distintos profesionales.

En los primeros veinticinco años de vida de Daract los pacientes y enfermos van a ser trasladados a la ciudad de Villa Mercedes para su curación.

Se forma una Comisión Pro Sala – Hospital en los primeros años de 1930. Para obtener recursos para este fin la comisión organizaba bailes, kermeses, carreras y todo espectáculo en el cual se pudieran obtener ingresos con el objeto de arrimar fondos para la obra. Los bailes se realizaban en el terreno donde se efectuaría la construcción, actuaba la banda municipal y orquestas particulares que amenizaban las fiestas, en grandes carpas montadas a tal efecto facilitadas en calidad de préstamo por el ferrocarril. Asistían a estas fiestas no solo los daractenses (Estación, Colonia y Villa Salles) sino también de la zona rural. Los pobladores acudían masivamente con donaciones y ventas de objetos para incrementar los recursos de la futura obra, es decir, que mas allá del sentido festivo de estas fiestas, también existía un sentido de pertenencia, de esperanza y de progreso.

A finales de la década del 40 comienza a gestarse la idea de la instalación del Hospital Ferroviario, Daract para la época era la estación que más empleados ocupaba en el recorrido entre la estación Junin de la provincia de Buenos Aires y la estación de Mendoza.

Pero creemos que las malas negociaciones, las internas producto de la lucha por los espacios de poder entre políticos y gremialistas y vendettas entre los participantes que discutían el convenio de instalación del hospital, van a culminar con la edificación y funcionamiento del mismo en la ciudad de Villa Mercedes.

Esto implicó, para los empleados y trabajadores del ferrocarril, trasladarse a casi 40 kilómetros de distancia para recibir atención médica especializada. En Daract solo existía el Centro Asistencial Ferroviario, con consultorios externos y un servicio mínimo.

### **Las primeras instituciones administrativas:**

Desde sus comienzos Daract había pertenecido jurisdiccionalmente a la municipalidad de Villa Mercedes, pero debido al fuerte crecimiento demográfico en tan poco tiempo y con la imposibilidad material y temporal de atender las necesidades y asuntos de la nueva población por parte del municipio cabecera del departamento, el Gobernador Adolfo Rodríguez Saá designa un comisionado Municipal.

En una primera instancia, el 21 enero 1910, se designa por parte del poder político provincial un Comisionado Municipal para administrar la nueva localidad.

El 03 de marzo 1910 se crea la oficina del registro civil.

El 02 de junio de 1929 después de un acto eleccionario, se elige el triunvirato que va a constituir la Comisión Vecinal, elevando a un nuevo estatus la localidad de Justo Daract.

A partir del 16 octubre de 1934 se sanciona la Ley N° 1374, elevando la categoría administrativa de la localidad a municipio, esto implicaba, un intendente como autoridad ejecutora y un Concejo Deliberante como autoridad legislativa.

Otra institución que se va a acoplar al desarrollo comercial e industrial de la localidad nucleando a comerciantes y a empresarios, va a ser el Centro de Comercio e Industria de la ciudad de Justo Daract, este Centro se formará el 03 de julio de 1938.

#### **Clubes sociales y deportivos:**

El 01 de septiembre de 1912 un grupo de dirigentes y funcionarios ferroviarios fundaron el club BAP (Buenos Aires al Pacífico) años más tarde pasaría llamarse Club Tracción San Martín, que tenía por sillones asientos de tren y recibían un subsidio de 50 pesos mensuales del ferrocarril. Socialmente corresponde a los estratos medios de la población y de la jerarquía ferroviaria.

El 29 de mayo de 1920 se fundaba la segunda institución deportiva y hacemos referencia al Club Recreativo Independiente sobre calle Juan B. Justo, luego cambia su nombre por el de Centro Recreativo Independiente correspondiendo a los peldaños inferiores de la jerarquía ferroviaria.

Estas dos primeras instituciones se encontraban en la zona de los talleres es decir el kilómetro 652 (que posteriormente será Paradero Kilómetro 656 como hemos explicado).

En el año 1927, mas precisamente, el 08 de mayo se funda en el barrio Estación la tercera institución que se va a denominar Club Pringles Tenis que en un principio trataría de desarrollar la práctica de ese deporte que se llevaba adelante en las canchas que el ferrocarril poseía frente a la Estación. Corresponde al sector alto de la estructura social, que era frecuentado por el personal jerárquico del ferrocarril, importantes comerciantes e ingenieros ingleses del ferrocarril. Quizá por eso se deja constancia en el nombre del club un deporte que obviamente se consideraba de clase alta en la época: el tenis. Luego se suprimiría la palabra Tenis y se daría un perfil más amplio a la actividad deportiva. Fue un club que incorporó una sala de cine y un bar.

En Villa Salles nace el Club Sportivo Avanzada con el impulso de los pobladores de la zona, el 05 de septiembre de 1931. Con esta institución los tres asentamientos poblacionales poseen organizaciones sociales y deportivas acordes al sector que les correspondía en la jerarquía social.

A mediados de la década del 40, mas precisamente el 26 de junio de 1944, va a dar a luz una nueva institución denominada Club Cultural Sarmiento. Esta institución incorporó rápidamente sala cinematográfica, pista de baile, red de propaladora pública, salón confitería y equipo de primera división. Lo presidía el Dr. Ernesto Pompeo Borsani.

A los poquitos años se va a incorporar a la actividad deportiva y cultural otra institución que se va a denominar Club Defensores de Belgrano fundado el día 15 de marzo de 1947, presidiéndolo don Florencio Quijano.

#### **Como es visto del desarrollo de Daract por sus habitantes**

La mirada de los vecinos sobre la ciudad de Justo Daract en los años 30 y 40:

Nos comenta Constantino Papateodosio (Inmigrante griego y empleado del ferrocarril):

“En Daract la mayoría eran inmigrantes de España e Italia, algunos de otras nacionalidades.

Los ferrocarriles eran de los ingleses y luego se nacionalizaron. Las locomotoras eran a vapor alimentadas a carbón y leña. Para mover la locomotora se producía vapor con esos combustibles. A las locomotoras se las limpiaba en los depósitos y era el de Daract uno de los más importantes porque tenía acceso a todas las otras líneas. Para los viajes se calculaba la necesidad de leña y carbón y luego eran cargados en el tender de la locomotora. El 80% de los habitantes trabajaba en el ferrocarril y ese trabajo pasaba a los hijos. El tren siempre llegaba a horario.

Los ingleses construyeron en el pueblo colonias ferroviarias (casas) y las abastecieron de agua traída de Lavaisse (1910) por cañerías hasta la estación ferroviaria y también en vagones cisternas que descargaban en los depósitos ferroviarios, de allí a estas casas. El resto de los hogares del pueblo no tenían provisión de agua. La gente del pueblo se abastecía de aljibes (depósito subterráneo para almacenar agua de lluvia) o compraban el agua en barriles de madera a los vendedores callejeros que las traían en carretas tiradas por caballos o también las llevaban a domicilio empujando el barril con el pie. El agua potable se conseguía través de los depósitos del ferrocarril que era el único que poseía agua potable en la zona, de ahí la sacaban los vendedores de agua callejeros. La gente para obtener el líquido elemento iba al depósito a la noche con damajuanas y con todo tipo de recipientes para obtener el agua para consumo humano:

María:

”Si bien no estaba permitido por el Ferrocarril la gente iba por necesidad y de paso se llevaba leña, cuando el pesquisa (guardia) se descuidaba, para los braceros y cocinas a leña”.

Recuerda Adelina Bonomo (Inmigrante italiana y ama de casa):

“Daract tenía muy poca iluminación porque el equipo que proveía de electricidad tenía poca capacidad y estaba sobre saturado de usuarios, por lo que el pueblo salía a buscar agua prácticamente en la oscuridad.

Los grifos se encontraban uno en la Colonia Ferroviaria del kilometro 656 y otro en la zona estación cercano a las calles San Luis y Libertad

Recién con el Gobierno del general Juan Domingo Perón llega la red de agua domiciliaria allá por el año 1947. Por supuesto había muy pocos árboles y sombra. Como no había heladera, todo se conservaba en fiamblera (caja de madera cuyas paredes eran de tela mosquitera que se colgaban de los árboles a la sombra) y los aljibes conservaban frescas las bebidas. Había comercios de hielo (existían maquinas especiales a tal fin, heladeras no se conocían) hacían barras de hielo. Hacia finales de la década del 50 la provisión de luz mejoró.

Daract era un lugar donde se dormía con las ventanas abiertas, tranquilos. Se usaba mucho ir a dar serenatas (se acostumbraba a dar siempre un vinito a los cantores en recompensa, por parte del anfitrión). La gente tenía y criaba gallinas y los únicos robos que se perpetraban en la época eran contra los gallineros familiares.

La distracción más usual de la gente del pueblo era ir al río, era difícil no hallar a nadie en el río. Tomaban mate y ponían música, otros tocaban algún instrumento (guitarra o Bandoneón), y aprovechaban para traer algo de chauchas de algarrobo del campo y semillas de chañar para hacer el arrope (dulce).”

Recordamos que en Justo Daract había orquestas típicas de tango que actuaban en toda la provincia y fuera de ella. Se puede decir que Daract era la cuna del tango en la zona.

“En Daract todos tenían su sobrenombre, no se encontraba persona sin sobrenombre para preguntar por alguien había que nombrarlo primero por el sobrenombre para que la identificaran”.

Agrega:

“Los trabajadores del ferrocarril hacían todos los años grandes fiestas de la Fraternidad y de la Unión Ferroviaria donde se elegía la reina de la fiesta. Había muchos bailes y Quermeses, los fines de semana: tocaban orquestas, se reunían las familias. Si bien no todo era armonía y había algunas peleas, nunca hubo discriminación”.

Esta percepción contrasta con la de Ramona que ha vivido en la pobreza de Villa Salles:

“La gente antes era más egoísta, el que tenía hambre sé la tenía que bancar solo porque nadie te daba nada, ahora te ayudan más.”

Ramona añade:

“Me acuerdo que se juntaban para las fiestas de Navidad o año nuevo a comer, pero si no tenías nada no te invitaban, los ferroviarios que eran los que más tenían porque cobraban su sueldo, se juntaban entre ellos y no te invitaban, los hacheros hacían rancho propio”

“También se estilaba ir al río tanto para los días de fiesta como los fines de semana y los ferroviarios hacían ahí sus asaditos, el resto iba a mirar como comían o a bañarse”.

La educación era buena, venían maestros de la ciudad de Villa Mercedes u otros lugares, se los respetaba mucho.

La vida no era aburrida ni sin horizontes. Las actividades eran variadas y había muchos modos de entretenerse.

Sara:

“Estaba la facilidad del pase ferroviario, la gente viajaba mucho a Buenos Aires. Las chicas estaban a la moda por este último motivo se le dio el seudónimo de Buenos Aires chico a Daract”.

Nos dice Rubén:

“También había cine los sábados y domingos y en verano se proyectaba al aire libre. Los días jueves daban “los episodios”, cine continuado, y había que esperar hasta el próximo jueves para poder seguir la historia, como la de “Flash Gordon”.

También gozaba de mucha participación el mero paso del tren en las horas establecidas. Siempre era un acontecimiento celebrado, sobre todo en los horarios nocturnos. Saber quién llegaba, quién se iba, quién se iba con quién, cuál era el vestuario y el tamaño del equipaje, datos que alimentaban el cotilleo entre los vecinos.

Rubén:

“Otra distracción era la pasada del tren Zonda, por la noche se reunían en “la previa”, momentos anteriores al paso del tren, sobre la plataforma de la estación, los chicos y sus familias. Pero si pasaba algún personaje como el Presidente Perón o algún actor de radio o cine no quedaba nadie en el pueblo, todos se trasladaban a la Estación de trenes.

La multitud era grande y había mucho atropello”.

Alguna vez supo aprovechar el momento espectacular frente al público, alguna suicida, dejando constancia irrefutable de su gran dolor.

Como personajes de la época podemos nombrar al cura párroco Jambrovich que venía de Yugoslavia, que llegó joven al pueblo en la década del 40 y tenía su emisora (propaladora) “desde donde se escuchaban sus retos a diestra y siniestra” (Rubén). “No quedaba títere con cabeza” (Sara). Criticaba revistas de moda, artistas de cine e instaba por este medio a concurrir a la iglesia a redimir pecados (dicho sacerdote falleció hace poco).

Otro personaje es al que llamaban el “milico” un policía que quería imponer autoridad, era muy profesional, pero le costaba, no era eficiente en la empresa; a pesar que en ese tiempo “se le tenía miedo a la policía”. Diariamente recorría distintos lugares de Daract, se destacaba sobre todo por su personalidad entre autoritaria y popular. Tampoco se salvó de un apodo: “Sandwich”, porque los pedía cuando iba a custodiar algún lugar. Se detenía a los vagos y borrachines y les cortaba el pelo.

En el verano se hacían grandes carnavales en la calle central (hoy linda con la Colonia Ferroviaria) Juan B. Justo. En esos carnavales había disfraces muy creativos, daban premios al mejor disfraz y también había para las comparsas y murgas.

Llegaban durante el año circos y grandes parques, obras de teatro (algunas se escuchaban por los famosos radioteatros). Las radios eran a lámpara y la electricidad era mala por la baja tensión.

Algunos pobladores nos cuentan mitos que gozaron de gran predicamento entre los lugareños: como “el perro sin cabeza, la viuda negra, el vampiro. Este último, causó mucho miedo y ayudó durante buenas épocas a que los niños no jugaran de noche y permanecieran en su casa.” (Beba)

Ramona nos hace referencia a algunas tradiciones y leyendas que se comentaban entre madres e hijas.

“Me acuerdo cuando era chica pasando el río tenias unas tías que se llamaban Las Falcon, y las fuimos a visitar, cuando llegamos estaban todas tristes, la casa era de palo, de barro, era de adobe y tenían un cuartito y ahí estaban ellas. Nosotros éramos chicos pero ya éramos medios diablos y mi madre preguntó que había pasado porque estaban tan tristes, nos dijeron ustedes vayan para allá y las tías le contestaron a mi mamá que había entrado el Diablo *míja*, nosotros (los niños) no podíamos preguntar porque no nos dejaban participar de las conversaciones de los adultos. El diablo significaba que la hija de mi tía había quedado embarazada y la tuvieron encerrada todo el embarazo hasta que tuvo la niña. Estaban las tres vestidas de negro decían, que el Diablo había entrado, la gente de antes era así, cuanta delicadeza para ocultar lo ocurrido, hasta tenían cortinas negras porque había entrado el diablo y nos aconsejaban ustedes se van a poner grandes ojo con el diablo, los consejos eran para que no entrara el diablo a nuestra casa. Era un pecado tremendo y a la hija de mi tía que para esa época tenia unos veinte años, no la dejaban conversar ni ver a nadie hasta que nació la criatura. “

También nos cuenta Ramona:

“Otra cosa que me acuerdo de mi infancia, es que las mujeres iban mucho para el lado del campo, a trabajar, a juntar leña, pero si uno tenía el pelo largo y entraba al monte se moría, y esto se debía a que el pelo quedaba enredado en el monte, por lo tanto era como quedar atada, es decir que una se quedaba sentada y tenía que esperar a morir ahí”.

Esta leyenda que nos relató Ramona, suponemos que fue instaurada con el objeto de que las jóvenes no se internaran en el campo solas o sin compañía de un familiar adulto, como estrategia para que se preservara el decoro y el buen nombre de la mujer.

Las personas del campo eran muy supersticiosas y muy creyentes desde el punto de vista religioso, quizás por tener que luchar solos contra la naturaleza se debía su devoción a tantos santos, pero también su temor a lo malo, a lo infernal.

“También recuerdo que era gente muy temerosa la de la zona, por lo tanto decir la palabra diablo causaba miedo porque era como llamarlo o como llamar la desgracia”.

A la familia de Ramona podemos ubicarla en el tiempo a través de sus abuelos que eran originarios de la estación Río Quinto y se asientan en ese paraje por el año 1920 aproximadamente. Su Papá Felipe contrae enlace con Mercedes y de esa unión nacen seis hermanos Ramona, María, Cristina, Raúl, Rosa y Roberto.

El papá de Ramona (1950) era empleado del ferrocarril General San Martín y se afinsa en la estación Avanzada, mas conocido como paraje Villa Salles. El testimonio de Ramona nos permite caracterizar esta población que, si bien ha quedado comprendida en el municipio de Justo Daract como un barrio más, la distancia de dos kilómetros que la separan de ella permite diferenciarla nítidamente.

### **Villa Salles**

Este paraje en la década del 50 contaba con aproximadamente unas 30 familias que equivalían a unas ciento cincuenta personas. La mayoría de los jefes de familia trabajaban para el ferrocarril estatal, el resto se abocaba a tareas rurales, como el arreo de la hacienda desde los campos lindantes hasta los corrales y posterior brete para la carga en vagones para transporte de la hacienda hacia el mercado de Liniers.

Otros habitantes cumplían tareas laborales en los hornos de ladrillo, aunque podían tener más de un trabajo de acuerdo a la época y a la demanda de fuerza de trabajo. Llevaban adelante actividades tales como: la de hacheros para el desmonte de campo, esquila, siembra y cosecha, alambrar los perímetros de los campos, preparar fardos, embolsar semillas y luego estibarlas o cargarlas en los vagones que transportaban carga a los centros de mayor consumo.

Los principales demandantes de mano de obra eran, los hornos de ladrillos de los señores Moroso, Arias, Cabañez, Santón.

También demandaban hacheros para el desmonte (limpieza de campos) y venta de leña, como los Señores Ruiz y Elpidio Fernández, o para otro tipo de importantes explotaciones agrícolas: como los señores Ares, Vicentini, Constantino Rodríguez y Zanón.

Villa Salles según datos de historiadores supo tener hasta 500 habitantes, esta localidad o paraje dependiente del Municipio de la ciudad de Justo Daract estuvo durante 90 años sin luz eléctrica y agua corriente.

Ramona vive en una casa de material, paredes de ladrillos, techos de chapa de cinc por fuera y por dentro un entretecho de ladrillos sostenidos por alfagías y tirantes, piso de estucado, paredes revocadas, puertas antiguas de doble hoja con “tranca”, la casa posee dos habitaciones una cocina y un comedor con baño afuera, el estilo arquitectónico podemos ubicarlo en la década del 20 o quizás del 30, semejante a la construcción que realizaron los arquitectos de los ferrocarriles ingleses, posee bomba para agua de tipo manual y tiene instalación de agua corriente en la cocina y en el patio.

Hoy Villa Salles es un conjunto pequeño de casas con muy pocos pobladores, que posee una escuela de tercera categoría (posee director y una o mas maestras, debido a su baja matrícula escolar, no llegando a superar las tres maestras). Los habitantes en general viven de actividades rurales y de la construcción. Otros poseen planes sociales nacionales y planes provinciales como el famoso Plan de Inclusión Social que lleva adelante el gobierno de la Provincia de San Luis.

Esta fue una zona de mucha actividad ferroviaria ya que, la estación Avanzada, era una playa de maniobras del Ferrocarril, aquí se producía la carga de ganado, y también se encontraba el lavadero de jaulas. Estas actividades se llevaban adelante con

personal de la empresa y con trabajadores eventuales contratados en forma temporaria para cumplir con las necesidades del ferrocarril.

La actividad comercial es nula, ya que, en general tanto comestibles como vestido, medicamentos, carnes y otros elementos de uso doméstico son comprados en Daract. El único almacén observado por este entrevistador es el de la Señora Sánchez. Los vehículos observados en la zona están en mal estado de conservación y poseen una antigüedad superior a los 25 años.

Las construcciones son muy antiguas, son todas de material, algunas parecidas al estilo de construcción del ferrocarril inglés y otras a las típicas casas de campo. Es decir techos de chapa de una o dos aguas ventanales grandes, puertas de madera de una o dos hojas trabadas con “tranca” o cadena con candado, los perímetros delimitados con alambres de 7 hilos, combinando alambre de púa y alambre galvanizado, más conocido como alambre San Martín. Las calles son todas de tierra y muy medanosas, existe un camino pavimentado que une la garita de la Estación Avanzada con la Autopista de la ruta Nacional N° 7 y otro que es de tierra y va paralelo a las vías del ferrocarril uniendo las estaciones de Daract a Villa Mercedes pasando por estaciones intermedias.

Posee el lugar un comedor comunitario que es dirigido por una monja católica, que atiende a personas carenciadas proveyéndolas de un plato de comida.

Por los dicho de los vecinos y de Ramona la escuela es el centro de reunión de los vecinos, tanto para resolver problemas comunes, como para preparar festejos o para organizar actividades comunitarias (en el predio de la escuela se proyectó un plan del INTA para huertas comunitarias).

Ramona nos comenta como fue vivir en Villa Salles, a partir de la década de 1950:

La forma en que se conocían las futuras parejas era a través de los bailes, que se llevaban a cabo en los clubes, en la plataforma de la estación cuando venía un tren o en los paseos dominicales, Ramona nos relata como fue el primer encuentro con su esposo:

“Con mi marido nos conocimos en un baile en el Club Tracción de Daract, el andaba en las hachadas, me acuerdo que antes las niñas tenían sus vestidos que eran largos prendidos en los puños y en el cuello la que no tenía su lindo vestido no podía salir, las madres los cosían y los hacían coser por una costurera. Para al baile siempre teníamos que ir acompañadas por una persona mayor, ya sea una tía o la mamá de uno, y nos llevaban y traían, nos cuidaban mucho”.

La autoridad paterna era muy fuerte y los niños no participaban de conversaciones y en algunos casos ni siquiera comían con los mayores, pero Ramona comenta como fueron cambiando las costumbres y como las generaciones más nuevas fueron siendo más permisivas con sus hijos:

“Antes cuando éramos niños llegaban visitas nos sacaban vendiendo pan, no nos dejaban participar de las conversaciones de los adultos.

Con mi hijo fui más permisivo lo único que le pedía, era que no viniera tarde cuando salía a los bailes y que estudiara. El se casó a los 18 años con una chica vecina que habían hecho la escuela juntos, pero yo aplique otro sistema no como el de antes”.

Ramona nos da su visión sobre el tema político:

“Antes en política estaban los cogotudos<sup>5</sup>, me acuerdo de Saitúa que venía y nos decía Doñita me vas a dar el voto puede que haya un par de

---

<sup>5</sup> En Daract a partir del proceso de institucionalización (1910), los que siempre participaron en política fueron los comerciantes más importantes o empresarios rurales, que adherían al Partido Demócrata Liberal. Los cogotudos en la expresión de Ramona. Entre 1916 y 1930 los radicales dirigían el país, en la

alpargatas, pero no dejaban que entrara nadie a la política eran ellos solos, y Saitúa iba y venía a San Luis llevando y trayendo papeles. Hoy cualquiera es político el primero que levanta la mano se cree político y a veces no tiene ni educación”.

“Este hombre (Maldonado, fue intendente peronista de Daract) era garitero del ferrocarril y criaba chanchos acá cerca, pero nunca hizo nada por Villa Salles, el primer pico de agua lo hizo colocar el Intendente De Minicis (del partido vecinalista) y recién Villa Salles se levanta cuando vino la Lic. Mónica Gutvay que a través de un proyecto de la Secretaria de Desarrollo Social de la Nación en la época de Menem, el Secretario era Amadeo, trajo el agua”.

“Después de la privatización se fue mucha gente de acá por dos razones, una porque se quedaron sin trabajo y otra porque no había luz y eso que hubo un intendente nacido en Villa Salles que era Maldonado”.

La vida en Villa Salles ha sido movilizadora principalmente por la actividad del ferrocarril, la visión que nos relata Ramona era de mucho dinamismo, debido al permanente trajinar de trenes y mercancías:

“En 1956 en Villa Salles había mucho movimiento gracias al ferrocarril, me acuerdo que había dos bretes para 50 jaulas las cargaban ahí con gente que era del ferrocarril y si no contrataban arrieros para hacerlos. Solían parar los trenes con vagones repletos de ganado que iban para Buenos Aires o para Chile, bajaban los animales para que tomaran agua porque el viaje era muy largo y a veces duraba días, también estaba el lavadero de jaulas que generaba un olor bárbaro, tenía un canal que terminaba en el río. El medio de transporte mas usual de la época era trasladarse en jardineras o chatas tirados por caballos, el único auto que aparecía seguido por acá supo ser el de la maestra Amparito Roca que tenía un auto negro grandote”.

La Situación semirural de Villa Salles por la falta de luz eléctrica, el acceso lejano a todo tipo de mercaderías, ya que los alimentos más indispensables se compraban en Daract o a través de los vendedores ambulantes, las formas de diversión que a veces se transformaban en violentas y peligrosas, es una pincelada de este tipo de zonas:

“La mercadería la traían de Daract los vendedores ambulantes, incluso venía un señor de Villa Mercedes de apellido Dominguez que era un hombre gordo petiso que venía en un auto negro cascarudo.

Acá la luz era de lampara a Kerosene, el único que tenía luz eléctrica era el Ferrocarril. Donde descargaban las vacas, en el brete, existía una garita que tenía un foco y se juntaban los muchachos a la noche a conversar hasta tarde y si no hacían peleas entre ellos y nosotros mirábamos como se golpeaban, esas peleas duraban a veces hasta la madrugada”.

“La gente hacía apuestas por plata para cruzar el río que solía traer mucho mas agua que en la actualidad y lo cruzaban a caballo, mi mamá competía con las chicas Falcon, la gente de antes era más corajuda”.

El río servía para los sectores más empobrecidos como un lugar de esparcimiento pero también era un lugar donde se podía obtener recursos:

---

provincia y en Daract los conservadores detentaban el poder, el cambio se va a producir después del ascenso Peronista entre 1946 y 1955. Desde 1955 al 2008 han sido bastante variado los gobiernos municipales, pasaron conservadores, peronistas, radicales y vecinalistas



“Nosotros íbamos al río a juntar berro, apio, tomate, garbanzos, porotos que existían en la ribera o a cazar ranas pero ahora no se puede esta muy sucio, muy contaminado”.

### **Conclusión:**

En este trabajo se postula la hipótesis de que la ciudad de Justo Daract ha recorrido históricamente un proceso de crecimiento acelerado y posterior decadencia.

Esta localidad nace a principios del siglo XX a la vera del ferrocarril Buenos Aires al Pacifico, con una perspectiva a futuro muy promisorio.

En los primeros años se fueron asentando y consolidando grupos humanos, que emigraban de otros países y de distintas localidades aledañas. La impronta del ferrocarril en la vida laboral y comercial de este pueblo fue determinante y esto lo hemos observado en la apretada síntesis de su evolución que hemos realizado siguiendo la información proporcionada por sus pobladores. Las transformaciones que se producen en su estructura social y económica se relacionan con los avatares que afectaron a la empresa ferroviaria que vulneraron el modo de vivir de los lugareños.

Mientras el ferrocarril tuvo su tiempo de expansión y preponderancia por sobre otros medios de transporte, relacionado con la actividad agrícola ganadera del proyecto agroexportador. Daract conoció un tiempo de apogeo de actividades y crecimiento poblacional, comercial y cultural, que provocaba el entusiasmo de sus pobladores por el destino de la región. Pero cuando el ferrocarril empieza a perder terreno por decisiones políticas que favorecen el desarrollo de sus competidores más cercanos, por las rutas del país, Daract inicia su crisis y decadencia.

Las decisiones políticas y económicas que se tomaron en los últimos cincuenta años, fueron en perjuicio de la empresa estatal de trenes, por ende repercutieron en la población, su nivel de ingreso, sus posibilidades laborales y el desarrollo económica de la ciudad, desmejorando su desarrollo y disminuyendo su expansión demográfica.

Daract termina de sufrir un duro golpe a partir de las políticas neoliberales impuestas en el período 1989 – 1999 del gobierno democrático del Dr. Carlos Saúl Menem. Este golpe que mencionamos es el cierre de ramales y de estaciones de ferrocarril, por consiguiente, genera una fuerte desocupación en la zona.

Desde 1993 a 2008 el gobierno provincial preocupado por la situación de empobrecimiento de la población daractense llevó adelante distintos planes sociales para brindar la posibilidad de subsistencia a estas familias.

Es posible inferir que el bajo aumento poblacional que registra la población en el último censo se relaciona a la emigración por motivos de trabajo de su población, buscando nuevas fuentes de trabajo y mejor calidad de vida.

La pobreza y el empobrecimiento son los fenómenos más significativos que registra esta ciudad y que compromete el esfuerzo común de los daractenses.

### **Bibliografía:**

DÍAZ Ramón Raúl “Precusores de nuestra historia. Recopilación de escritos relacionados a Justo Daract” Multigráfica M.G. Febrero 2007.

DÍAZ Ramón Raúl “Justo Daract. Auténtico hijo del riel. Sus primeros años de vida”. Tomo I Multigráfica M.G. Mayo 2007.

BAILY, Samuel L. “Movimiento obrero, nacionalistas y política en Argentina” Biblioteca de historia y política Argentina, Hyspamerica. Noviembre 1985.

ROUQUIEU, Alain "Poder militar y político en Argentina" Tomo I y II Biblioteca de historia y política Argentina, Hyspamerica. Noviembre 1985.