

Blas Antonio Duarte Lugo
Sandra Elizabeth Valdez Ayala
Centro de Estudios Rurales Interdisciplinarios (CERI)

El ferrocarril en Paraguay

De los primeros tramos a la transformación regional

Recibido: 29 enero 2024

Aceptado: 28 junio 2024

Resumen: Esta investigación se focaliza en el análisis de las relaciones entre la construcción y extensión del ferrocarril con la penetración del capital internacional en la región de Guairá y Caazapá a través corporaciones forestales y yerbateras. Esto conlleva el examen de las dinámicas socio-territoriales en que inicia a fines del siglo XIX, a partir de la post-guerra, considerando cambios en la configuración demográfica y en la estructura social. La instalación de ingenios y obrajes en la región generó un significativo impacto demográfico y territorial, integrando a las poblaciones locales con las comunidades preexistentes. El análisis de estadísticas poblacionales y agropecuarias revela cambios importantes, no solo en términos de crecimiento demográfico, sino también en nuevas formas de interacción. Los resultados de esta investigación pretenden proporcionar insumos para la comprensión de las complejas dinámicas sociales y territoriales que caracterizaron este período en Guairá y Caazapá, estableciendo una base sólida para futuros estudios en la materia.

Palabras clave: Ferrocarril, Explotación forestal, Empresas azucareras, Estructuras sociales

Blas Antonio Duarte Lugo

Graduado de la carrera de Ciencias de la Comunicación en la Facultad de Filosofía de la Universidad Nacional de Asunción, sede central. Socio investigador del Centro de Estudios Rurales Interdisciplinarios – CERI.

Sandra Elizabeth Valdez Ayala

Graduada de la carrera de Ciencias de la Comunicación en la Facultad de Filosofía de la Universidad Nacional de Asunción, sede central. Socia investigadora del Centro de Estudios Rurales Interdisciplinarios – CERI.

© Blas Antonio Duarte Lugo & Sandra Elizabeth Valdez Ayala. Publicado en Revista Novapolis. Nº 23, junio 2024, pp. 9-42. Asunción: Arandurã Editorial. ISSN 2077-5172.

Abstract: This research focuses on the analysis of the relationships between the construction and extension of the railway with the penetration of international capital in the region of Guairá and Caazapá through forestry and herbal corporations. This entails the examination of the socio-territorial dynamics that began at the end of the 19th century, starting from the post-war period, considering changes in the demographic configuration and social structure. The installation of mills and factories in the region generated a significant demographic and territorial impact, integrating local populations with pre-existing communities. The analysis of population and agricultural statistics reveals important changes, not only in terms of demographic growth, but also in new forms of interaction. The results of this research aim to provide inputs for understanding the complex social and territorial dynamics that characterized this period in Guairá and Caazapá, establishing a solid foundation for future studies on the subject.

Key words: Railway, Forestry, Sugar companies, Social structures



Introducción

Después de su independencia, Paraguay experimentó cambios significativos en su política comercial. A diferencia del aislamiento político impuesto por el Dr. Francia, el presidente Carlos Antonio López inició un proceso de apertura hacia el escenario internacional; a mediados del siglo XIX, el gobierno de López se embarcó en la visión de impulsar la industrialización del país mediante la construcción de un ferrocarril que se extendiera desde Asunción hasta el poblado de Villarrica. Inicialmente financiado con recursos estatales sólidos, Paraguay se destacaba como una posible potencia en la región, libre de deudas externas que afectaban a otras naciones vecinas. El surgimiento y desarrollo del ferrocarril en Paraguay es un capítulo crucial en la historia de la industrialización y la configuración de la estructura social en este país.

Sin embargo, después de la guerra contra la Triple Alianza (1864-1870), Paraguay, buscando recuperarse económicamente, abrió sus puertas a la inversión extranjera como una estrategia para superar las dificultades financieras. Para lograr este objetivo, el gobierno ofrecía ventajas fiscales, sumado a la venta masiva de tierras estatales a precios significativamente bajos. Entre los actores clave en esta transformación se encontraba Luis Patri, un inmigrante italiano y prominente capitalista de la época, quien asumió la compra y extensión del ferrocarril desde Paraguarí hasta Villarrica. A pesar de sus esfuerzos, Patri no pudo cumplir con su compromiso, y el gobierno de Bernardino Caballero tomó nuevamente el control del ferrocarril.

El endeudamiento de Paraguay con bancos europeos motivó la creación de la empresa *The Paraguay Central Railway Company* (PCRC), una empresa que se constituyó con el propósito exclusivo de explotar el sistema ferroviario paraguayo. Esta compañía inglesa, ligada al capital argentino, adquirió el ferrocarril en 1889. El ferrocarril operó por mucho tiempo bajo los intereses del capital anglo-argentino, posteriormente, el sindicato Farquhar, de capital norteamericano, adquirió las acciones mayoritarias del PCRC.

Este episodio no solo estuvo marcado por los empresarios extranjeros, sino también por la implicación de actores políticos que se convirtieron en accionistas de estas empresas transnacionales. Los políticos, conscientes de las oportunidades económicas que se presentaban, adquirieron acciones de las compañías ferroviarias y las industrias forestales, lo que resultó en un entrelazamiento de intereses políticos y económicos que moldearon significativamente el rumbo del ferrocarril en Paraguay. Estas conexiones entre la clase política y las industrias transnacionales se convirtieron en un aspecto destacado de la evolución del ferrocarril.

Aspectos metodológicos

Para la elaboración del presente artículo se cumplió con el rigor requerido utilizando un método que permitiera mirar la estructura social y sus transformaciones en el largo plazo, poniendo el foco en el relacionamiento entre actores del capital internacional y actores políticos de la *elite* criolla. Se destaca la influencia del capital internacional en la expansión del ferrocarril, que desempeñó un papel fundamental en la formación de poblaciones y la consolidación de agro industrias nacionales y transnacionales a lo largo de las vías del tren.

Vale decir, en el trabajo se combina el análisis de la estructura social y los cambios generados por el ferrocarril en la estructura socioeconómica de las regiones de Caazapá y Guairá, incorporando datos de las coyunturas, lo que permite incorporar actores políticos en el análisis. El objeto de estudio se delimita en términos de la construcción de distintos tramos del ferrocarril del Paraguay y su incidencia en la transformación regional.

La delimitación histórica parte de los actos administrativos del gobierno de Carlos Antonio López, quien envió a su hijo para contratar a técnicos (1853) para la construcción del sistema ferroviario, y se extiende hasta finales del siglo XX, cuando se constata ya la declinación del ferrocarril. La delimitación geográfica abarca el ámbito nacional, el escenario en el cual se dan los procesos que determinan el desarrollo de los acontecimientos,

pero el artículo se enfatiza en la región de Guairá y Caazapá. Como técnicas de observación se explotan datos secundarios originados básicamente en investigaciones históricas debidamente referenciadas; la revisión de la literatura existente sobre el tema implicó la consulta de fuentes bibliográficas referidas a investigaciones previas, libros y artículos de académicos destacados como Herken (1984) y sus contribuciones a la comprensión del acuerdo de 1907 entre el Estado paraguayo y la empresa *The Paraguay Central Railway Company* (PCRC), brindando, además, detalles de la coyuntura política de la época y algunos antecedentes relevantes.

Asimismo, se examinaron documentos oficiales, como leyes y decretos, así como material relacionado con los debates sobre el ferrocarril y la constitución y desarrollo de las agroindustrias en la región. Se utilizaron fuentes secundarias, como estadísticas nacionales agropecuarias y demográficas, para respaldar el análisis de las transformaciones socioeconómicas.

El origen del ferrocarril en Paraguay

En la primera mitad del siglo XIX, Paraguay emprendió su proceso de industrialización bajo la administración de Carlos Antonio López, aprovechando los recursos estatales legados por el gobierno de José Gaspar Rodríguez de Francia. A diferencia de sus países vecinos, “*Paraguay era el único país de América Latina que practicaba una política de desarrollo interno y tenía relativa autonomía económica*”, como señaló Parquet (1987: 9). Según el mismo autor, Paraguay se caracterizaba como un país productor cuyo territorio en su mayor parte estaba bajo control estatal, incluyendo las Estancias de la Patria. El país exportaba materias primas e importaba productos manufacturados.

Los objetivos gubernamentales se manifestaron con claridad en la búsqueda del reconocimiento de los límites territoriales, la consolidación de Paraguay como una república soberana e independiente, y el impulso a la industrialización del país. En junio de 1853, el presidente Carlos Antonio López encomendó a su hijo, Francisco Solano López, con una misión diplomática en Europa. Este encargo tenía la finalidad de expresar el agradecimiento de Paraguay por el reconocimiento de su independencia por parte de las naciones europeas, así como promover el desarrollo del país mediante la adquisición de recursos técnicos y maquinaria esencial para la industrialización, como locomotoras y rieles ferroviarios. Solano López, en compañía de Juan Andrés Gelly, efectuó la adquisición de la embarcación denominada “*Tacuary*” en Inglaterra, con la cual retornó a Paraguay (Monte de López Moreira, 2013).

La construcción del ferrocarril comenzó en 1854 con la llegada de los primeros de Europa, y para llevar a cabo este novedoso proyecto, se contrató al ingeniero inglés George Padisson, seguido por los ingenieros Jorge Thompson, Enrique Valpy y Percy Burrell entre 1857 y 1859. El trazado inicial del ferrocarril se remonta a 1861, conectando la estación central San Francisco con la estación de Ybary en Trinidad (Paredes et al., s.f.).

La financiación de los innovadores proyectos orientados a la modernización de la infraestructura vial, tal como la construcción del ferrocarril, la implementación del telégrafo, la edificación de la fundición de hierro de Ybycuí y la contratación de expertos extranjeros, se llevó a cabo por un Estado autónomo, como detalla Parquet (1987).

En agosto de 1864, el ferrocarril llegó hasta Cerro León, en la estación de Pirayu; para octubre del mismo año, se habilitó el servicio hasta Paraguari. La construcción de las vías del ferrocarril se detuvo debido al inicio de la Guerra de la Triple Alianza (1864-1870). El ejército paraguayo utilizó eficazmente el ferrocarril como vehículo de asalto en la batalla de Yuquyry (1868). Sin embargo, a medida que las fuerzas aliadas avanzaban, se vieron en la necesidad de sabotear las vías para evitar su uso en beneficio del enemigo. Al respecto, Rivarola (1993: 28) indica que *“a la relativa destrucción y desmantelamiento de las vías del ferrocarril por el ejército paraguayo en retirada se sumó el traslado de vagones y locomotoras a Buenos Aires al final de la guerra”*.

Durante la ocupación de Asunción por el ejército aliado, las fuerzas brasileñas aprovecharon la oportunidad para perpetrar saqueos indiscriminados, despojando propiedades y perpetrando abusos, lo que resultó en la confiscación de bienes y violencia sexual contra mujeres paraguayas. El historiador Herib Caballero, en su obra *“El país ocupado”* (2013), basándose en una exhaustiva revisión bibliográfica meticulosamente documentada, proporciona un análisis detallado de este período histórico.

Con el beneplácito de los aliados, se estableció un gobierno provisional. Luego de diversas asambleas y deliberaciones conjuntas con las fuerzas aliadas, el 15 de agosto de 1869 se nombró a los ciudadanos Carlos Loizaga, Cirilo Antonio Rivarola y José Díaz de Bedoya como representantes del nuevo gobierno, conformando un triunvirato (Kallsen, 1983). De este modo, se marca el comienzo de las influencias de los extranjeros en la política de Paraguay.

El ferrocarril en la posguerra

Tras el cese de hostilidades en el conflicto bélico de la Guerra contra la Triple Alianza, con el asesinato del Mariscal Francisco Solano López el 1 de marzo de 1870, Paraguay quedó profundamente afectada y sumida en un estado de desolación. Desde una perspectiva demográfica, la población paraguaya experimentó una catástrofe humanitaria de magnitudes sin precedentes. Como señala Herken (1984: 291) *“con una población remanente que no superaba 200.000 personas, y una exigua casta de dirigentes políticos, exiliados y excombatientes, que no se caracterizaría precisamente por su honestidad”*. Una parte significativa de sus habitantes fue víctima de la mortandad en el campo de batalla o sucumbió ante las enfermedades y la carestía de recursos alimenticios, lo que resultó en un dramático declive poblacional.

En el momento en que las fuerzas aliadas avizoraban una victoria inminente, el gobierno brasileño planteó la imperativa tarea de restaurar el sistema ferroviario paraguayo con el propósito de utilizarlo como medio de transporte. Es importante destacar que, en este escenario, la carga financiera asociada a la restauración de la infraestructura ferroviaria recayó en el gobierno paraguayo, monto que oscilaba entre los 20.000\$ (Herken, 1984).

Bajo la administración estatal, posterior a la Guerra, el ferrocarril reanudó su recorrido con notables dificultades, caracterizado por su precariedad, requiriendo reparaciones constantes. Tal como refiere Rivarola (1993: 44), *“a los accidentes habituales se sumaban interrupciones más o menos prolongadas del tráfico, debido al descuido en el mantenimiento del material rodante y las líneas”*.

La economía paraguaya, que aún se encontraba sumida en la inestabilidad, imposibilitaba el pago de los salarios a los funcionarios públicos, además de los gastos de reparación que se le debía al Brasil. Con el fin de abordar con prontitud sus compromisos financieros, el Estado decidió vender el sistema ferroviario. Verón (2002) señala que la intención del Gobierno con la venta del tren fue la de cubrir gastos públicos, fundamentalmente el pago de salarios atrasados a funcionarios públicos.

Cuando se discutían los detalles de la venta del ferrocarril, Máximo Terrero, un corredor financiero argentino, se presentó con propuestas para obtener préstamos extranjeros. En el año 1871, durante el mandato de Cirilo Antonio Rivarola, el Congreso otorgó la autorización al gobierno para solicitar un préstamo de hasta 1.000.000 de libras esterlinas. Esta autorización marcó el inicio de un proceso financiero significativo, ya que entre 1871 y 1872, se llevaron a cabo dos emisiones estatales paraguayas en el mercado financiero de Londres, con valores nominales de £ 1.000.000 y

£ 2.000.000, respectivamente. Según Herken (1984: 294), estas emisiones “constituyeron una especulación de características fraudulentas”.

Según Verón (2002), en cumplimiento de la Ley de 1871 que autorizaba la venta del ferrocarril, el 17 de marzo de 1876, durante el mandato de Juan Bautista Gill, se llevó a cabo una convocatoria para la concesión del sistema ferroviario. Además, Rivarola (1993) indica que la venta del ferrocarril fue oficializada mediante la Ley del 30 de diciembre de 1876. Según Herken (1983:295), “Luis Patri y Juan Fleitas Travassos llegaron a un acuerdo en 1877 para la entrega del ferrocarril, junto con una extensión de 12.800 acres de tierra”. Este acuerdo se hizo bajo la condición de extender las vías hasta Villarrica, como también menciona Verón (2002).

El 10 de enero de 1886, durante la presidencia de Bernardino Caballero, se estableció un nuevo contrato de adquisición del sistema ferroviario con la firma Travassos, Patri y Cía., por una suma de 1.200.000 pesos oro, recuperando de esta manera el ferrocarril de Carlos Antonio López. Esta determinación se tomó en respuesta al incumplimiento por parte de la empresa en lo que respecta a la expansión de la red ferroviaria, razón por la cual, el Estado decidió encarar por cuenta propia la prolongación de las vías. En agosto de 1888, se inauguró la estación de ferrocarril de Escobar, siendo la primera en el trayecto de Paraguarí a Villarrica. Posteriormente, a principios de 1889, la línea férrea ya llegaba a Tranquera Guasu, acercándose cada vez más a Villarrica (Verón, 2002).

En concordancia con el decreto emitido el 22 de octubre de 1887, la administración gubernamental procedió a poner nuevamente en enajenación el ferrocarril. En esta ocasión, el acuerdo estipuló un valor de 1.400.000 pesos oro, abarcando no solo la extensión de las vías, sino también la planificación y construcción de seis estaciones en ubicaciones estratégicas, tales como Sapucái, Intermedia (Caballero), Ybytymí, Itapé, Hyaty y Villarrica. Además, se consideró la instalación de sistemas telegráficos (Verón, 2002).

La PCRC, consorcio británico registrado en Londres, en febrero de 1889, compró el ferrocarril paraguayo junto a los 72 kilómetros de vías construidas, y asumió la responsabilidad de construir la extensión desde Villarrica hasta Encarnación. El gobierno de Patricio Escobar, firmó el contrato de compraventa entre el Estado paraguayo y la compañía inglesa el 12 de junio de 1889, entregando el Estado en cuenta real y enajenación perpetua el ferrocarril, de Asunción a Villa Rica, concediendo a la PCRC a perpetuidad y de manera irrevocable la posesión del ferrocarril y sus dependencias desde la fecha y lo goce y explore como verdadera propietaria del mismo (Verón, 2002).

El sistema ferroviario llegó hasta Ybytymí en junio de 1889, y en diciembre de ese mismo año, el primer convoy de pasajeros llegó a Villarrica. Finalmente, en agosto de 1891 los trabajos de prolongación del sistema de transporte ferroviario culminan en Pirapó, debido a la falta de recursos económicos y acusaciones de incumplimiento de contrato entre la PCRC y el Estado (Verón, 2002; Herken, 1983).

Las discusiones y acusaciones entre el gobierno paraguayo y la empresa PCRC llegaron a su fin en 1907, con la firma de un nuevo acuerdo entre el gobierno liberal de Benigno Ferreira y la compañía británica. Conforme al relato de Herken (1983), esto incluyó la transferencia de acciones estatales valuadas en 2.100.000 libras esterlinas a la PCRC, otorgándole el control exclusivo del ferrocarril. La PCRC obtuvo el derecho de fijar tarifas a su discreción hasta generar ingresos suficientes para cubrir un 6% de interés sobre las acciones ordinarias. Se concedió a la compañía una exención de impuestos aduaneros e internos durante 20 años, y se le otorgó el derecho de expandir la línea sin necesidad de aprobación estatal, estableciendo un monopolio que excluía la entrada de otros ferrocarriles extranjeros al Paraguay. Además, la PCRC adquirió derechos sobre tierras fiscales y materiales de construcción, obteniendo títulos de tierras ocupadas y comprando otras a un costo cercano a 10.000 libras esterlinas. La compañía asumió la responsabilidad gratuita del transporte de servicios postales paraguayos por 20 años, con tarifas a determinarse al finalizar este período.

Para Herken (1983), la concesión altamente favorable otorgada a la PCRC se debió a la nueva influencia argentina, que data de la revolución de 1904. El estado ya no era accionista del sistema ferroviario, el 85% de las acciones con derecho a voto fueron adquiridas por inversores extranjeros. En la nueva distribución de acciones se encontraban el senador argentino Benito Villanueva, uno de los mayores accionistas del Ferrocarril Central de Córdoba; y Manuel Rodríguez, presidente de la PCRC de Londres. El entonces presidente, Benigno Ferreira, también formaba parte de la nómina de accionistas importantes del ferrocarril, lo que significó a críticas y agitaciones políticas.

La ratificación del nuevo acuerdo entre el Estado y la PCRC, el 5 de octubre de 1908, marcó el reinicio de las operaciones para extender la red ferroviaria desde el río Pirapó hasta Encarnación. En este contexto, se procedió a la instalación de un puente prefabricado de hierro sobre el río Tebicuary en Pirapó, importado desde los Estados Unidos, al mismo tiempo que se llevaron a cabo las adaptaciones necesarias en las vías férreas para que coincidieran con la trocha media, similar a la utilizada en el ferrocarril argentino con terminal en Posadas. Este ajuste tenía como objetivo facilitar

la futura conexión entre el sistema ferroviario paraguayo y el argentino en Encarnación (Verón, 2002).

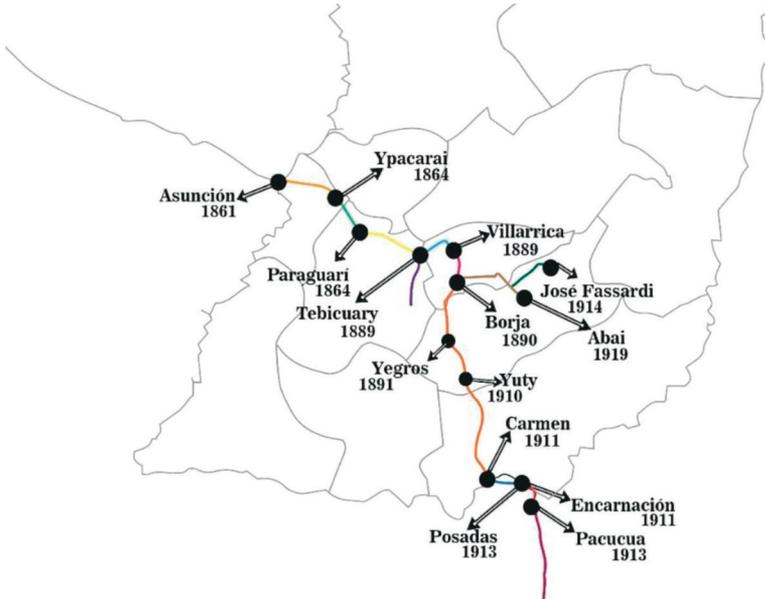
La primera década del siglo XX se vio marcada por una notoria inestabilidad política. En 1908, el gobierno brasileño presentó un reclamo por los gastos de reparación efectuados en la década del 70. El monto mencionado en este documento asciende a 20.000 libras esterlinas, tal como se ha detallado previamente (Herken, 1983). En 1908, un grupo de liberales radicales, conocidos como gondristas, liderados por el coronel Albino Jara, destituyó al presidente Benigno Ferreira, marcando el inicio de una crisis política que se prolongaría hasta 1912, que afectó tanto al ferrocarril como a la actividad comercial del país (Herken, 1983).

Dentro del contexto de crisis e inestabilidad que prevalecía en la época, surgieron especulaciones sobre la posible venta del paquete mayoritario de acciones de la Compañía de Ferrocarriles del Paraguay Central (PCRC) a Argentina o Brasil. En este escenario, aparece Percival Farquhar, un empresario estadounidense con intereses en múltiples sectores, incluyendo ferrocarriles, producción de yerba mate y explotación forestal. Farquhar presentó propuestas para adquirir una parte significativa de las acciones de la PCRC. Es importante destacar que el interés de inversión por parte de este empresario estadounidense coincidió con el avance de Brasil en la construcción de una línea ferroviaria que se extendía desde el Atlántico hasta el Río Paraná, como se documenta en la obra de Herken (1983).

Sobre el tema, Verón (2002) refiere que a mediados de 1910, *la Brazilian Railways Company*, controlada por Percival Farquhar, adquirió el control de la PCRC a través de la compra de acciones. Bajo esta nueva dirección, el 7 de abril de 1911, el ferrocarril alcanzó la localidad de Carmen del Paraná, y tan solo dos meses después, llegó a Encarnación.

Siguiendo con el proyecto de integrar el ferrocarril paraguayo al sistema ferroviario argentino, en octubre de 1913 se inauguró el servicio de *ferry boat* (trasbordo en balsas) que conectaba Encarnación con Posadas. Mientras que las pretensiones de expandir el servicio desde Villarrica hasta los Saltos de Yguazú, no se logró concluir; las ambiciones de explotar los bosques de la Compañía Argentina Paraguaya de Madera (fusionada con Fassardi y Cia) influyeron en la extensión de las vías del ramal Borja-Yguazú, que inició su construcción en 1914, pero el sistema llegó solamente hasta Abaí, en 1919. La siguiente infografía ilustra la expansión del ferrocarril con sus principales estaciones y su crecimiento temporal:

Infografía N° 1: Cronología de la construcción de los tramos del ferrocarril



Fuente: Elaboración propia

Dos sectores clave se beneficiaron de la llegada del ferrocarril: la explotación forestal liderada por José Fassardi, que abarcaba parte de los departamentos de Guairá y Caazapá, y los ingenios azucareros en Guairá. Ambas industrias experimentaron un notable crecimiento, ya que el ferrocarril les permitía transportar sus productos de manera eficiente. Según Páiva (1969), AZPA tenía una extensión de 42 kilómetros de línea férrea que se conectaba con la red principal del ferrocarril de Carlos Antonio López,

La expansión del capital transnacional y el ferrocarril

En decir de Rojas (2017), los gobiernos sucesivos de la posguerra favorecieron a una nueva colonización del país a través de leyes liberales adoptadas de otros países, que involucraba el endeudamiento externo, la enajenación de sus grandes riquezas y su inserción subordinada a la economía mundial. En este contexto, se promulgaron leyes y decretos que otorgaron incentivos fiscales y ventajas comerciales a las empresas extranjeras que estaban dispuestas a invertir en la explotación de los recursos del país. Bajo la idea de atraer inversión extranjera, en 1883 el presidente Bernardino

Caballero se encargó de crear la Ley de venta de tierras públicas y posteriormente, en 1885, la Ley de venta de los yerbales fiscales.

Las leyes de venta de tierras públicas no establecían límites superiores, pero sí un área mínima de 937 hectáreas, equivalente a media legua cuadrada, a precios casi quince veces menor al de tierras similares en los países vecinos, pero inaccesibles para los campesinos paraguayos (Rojas, 2017). Estas leyes afectaban profundamente al campesinado paraguayo por encontrarse en una situación desventajosa, quienes, además de carecer de títulos de propiedad para respaldar su posesión de las tierras que ocupaban, también se enfrentaban a dificultades financieras insuperables, pues carecían del capital necesario para la adquisición de tierras. Esto se debía a que la legislación imponía la venta de tierras por encima de una cierta cantidad de superficie, excluyendo así a los campesinos con recursos muy limitados. Posteriormente una nueva ley de venta de tierras estatales, en julio de 1885, autorizaba la *venta de todos los campos y bosques que quedaban en manos del Estado, con condiciones mucho más favorables para su rápida venta* (Rojas, 2017).

La enajenación de grandes extensiones de tierras estatales sentó las bases para la formación de la estructura latifundista y el minifundio. Entre 1870 y 1914, las tierras enajenadas por el Estado alcanzaron alrededor de 26 millones de hectáreas, lo que generó su concentración y extranjerización (Fogel, 2001; Rojas, 2017). En decir de Fogel (2001), los agentes del capital extranjero constituyeron los extensos enclaves agroindustriales con la compra de yerbales y bosques estatales dedicándose a la explotación de recursos naturales como la madera, la yerba mate y el tanino. Las operaciones de estas empresas estaban aisladas geográficamente, limitándose a la extracción y el procesamiento de los recursos, sin una integración significativa en la economía local.

Conforme ingresaba el capital extranjero, el Estado se limitaba a crear las condiciones necesarias para la explotación de sus recursos, en ese sentido, resulta necesario destacar la estrecha relación que existía entre los dueños de grandes yerbales, empresas de explotación agroforestal y la administración del ferrocarril en Paraguay. Los propietarios de las grandes agroindustrias tenían una influencia significativa en la planificación y la construcción de líneas ferroviarias en el país, como el caso del ramal de Borja-Iguazú, que cruzaba por la propiedad de Fassardi.

Es relevante examinar las conexiones entre el ferrocarril y la constitución y expansión de agroindustrias de capital internacional. Para comprender mejor este vínculo, resulta pertinente seguir la ruta trazada por la vía férrea. Entre las agroindustrias que se establecieron en la región, las prime-

ras en beneficiarse con la llegada del ferrocarril fueron las empresas azucareras. Una de las más destacadas, actualmente denominada Azucarera Paraguaya S. A. (AZPA), se estableció en el año 1896 en las proximidades del río Tebicuary, en el partido de Ybytymi.

En diciembre del año 1890, el Congreso Nacional promulgó una ley que otorgaba premios a los agricultores e industriales que cumplieran con requisitos establecidos en la Ley. Para acceder al premio, era necesario contar con una determinada superficie de caña de azúcar lista para la cosecha; otro de los premios exigía la instalación de ingenios azucareros, situación que motivó a numerosos conjuntos e individuales a iniciar sus ingenios de azúcar, ya que la instalación de tales establecimientos también sería retribuida y con un premio de diez mil pesos con la condición de que estos debían producir anualmente 10.000 arrobas¹ de azúcar (Friedman, 1966).

El inicio de esta fábrica se remonta al año 1896, cuando los acreedores de la Sociedad Ruiz Díaz y Cía. fundaron la Azucarera del Paraguay en Ybytymi, hoy Tebicuary. El ingenio no tuvo el éxito previsto, ya que en 1898 solo pudo producir 12.000 arrobas de azúcar. Este resultado se debió a diversos obstáculos, como la instalación tardía de maquinarias, escasez de materia prima y el consiguiente inicio tardío de la zafra (Friedman, 1966). A pesar de la reducida cifra de producción, desde el Estado se generó grandes expectativas sobre el ingenio, puesto que era el más grande a diferencia de los otros pocos existentes como el de Evan, ubicado en Caraguatay, departamento de Alfonso Tranquera, hoy Cordillera. En un documento oficial del Estado en relación a este emprendimiento se señala:

Está llamada esta a reportar grandes beneficios al país, tanto porque da valor a la caña de azúcar que también se produce y cuya plantación comienza a aumentar de manera sensible, especialmente en los departamentos cruzados por la vía férrea, cuanto porque da trabajo a muchos brazos, y lo que es aún más importante, porque se impide la importación del azúcar extranjero por igual cantidad que el que se produce en el país y por consiguiente se disminuye la exportación del oro. Merece, pues, dicha empresa las simpatías de todos (Friedman, 1966: 147).

El capital inicial para establecer el ingenio fue proporcionado por un préstamo del Banco Agrícola, una institución fundada en 1887. Inicialmente ascendía a 260.000 pesos, posteriormente fue ampliado a 300.000 pesos. Este préstamo estaba respaldado por una garantía hipotecaria de todos los bienes, tanto muebles como inmuebles, de la Sociedad Ruiz Díaz y Cia. En ese período, la compañía poseía once y media leguas de campos con

¹ 10.000 arrobas equivalen a 113.400 kilogramos.

aguadas abundantes, así como tierras aptas para la agricultura y la ganadería. La costanera de Tebicuary desempeñaba un papel fundamental. Además, contaba con un total de once colonos agricultores “*que tienen contratos para desmontar y plantar hasta 300 cuadras de caña que pasarán a ser propiedad de la Empresa a los ocho años de los respectivos contratos, debiendo efectuar sus plantaciones en el término de dos años*” (Friedman, 1966: 271).

El ingenio contaba con el apoyo del Estado y sus recursos, siendo el ferrocarril Carlos Antonio López uno de los más importantes para su funcionamiento. La Memoria de la Empresa Azucarera del Paraguay, correspondiente al balance del año 1898, y citada por Friedman (1966), menciona que para conducir los vagones del ferrocarril hasta la puerta del ingenio, con el fin de cargar la caña, la leña o transportar el producto hasta la capital, fue necesario hacer un desvío de 500 metros, con esa longitud, el mismo llegaba hasta la puerta del ingenio para facilitar los trabajos.

A pesar del buen funcionamiento del ingenio, la Sociedad Ruíz Díaz no pudo pagar las cuotas de la deuda y tuvieron que liquidar las instalaciones de la fábrica a modo de pago. La liquidación de la Azucarera del Paraguay y su adquisición por Don Vicente Nogués se produjo en el año 1901 debido a una demanda ejecutiva por incumplimiento de las cuotas del préstamo otorgado por el Banco Agrícola. En diciembre de 1902, Nogués, obtuvo un préstamo hipotecario del mismo banco para reinstalar la fábrica, la solicitud de préstamo del nuevo dueño fue aceptada considerando que tenía *plantaciones de caña por más de 350 cuadras cuadradas y contratos en los pueblos de la vía férrea por grandes cantidades* (Friedman, 1966: 284). Además, Barreto (2023) menciona sobre las propiedades del nuevo dueño de la fábrica, que el mismo posee: 60 leguas de campo en Villa del Rosario, Itacurubí del Rosario, San Estanislao, Tacuatí y doce leguas de Yerbales en los departamentos de Villa del Rosario, San Estanislao y Caaguazú.

Friedman (1966) señala que el préstamo hipotecario aprobado para Nogués era originalmente de 400.000 pesos sin embargo, un boletín de la Secretaría General de Gobierno (1925) menciona una suma diferente, ascendiendo a 1.500.000 pesos. Entre los privilegios otorgados a la fábrica se encontraba la libre importación de equipos e insumos necesarios para el funcionamiento de la fábrica.

La Azucarera del Paraguay, bajo la nueva administración de don Vicente Nogués, destacaba como el único ingenio activo entre aquellos fundados antes de 1900. Anualmente alcanzaba una producción de 120.000 arrobas de azúcar.

El nuevo establecimiento se encontraba ubicada en Tebicuary, a 68 metros de la orilla del río y a la altura del km 126 (Rodríguez Alcalá, 1907; citado por Friedman, 1966). La población recientemente asentada alrededor de la fábrica se dedicaba al cultivo de la caña de azúcar para atender las demandas del ingenio. Rodríguez Alcalá, al señalar la ubicación, las actividades y la organización del ingenio destaca que la misma se encontraba a 123 km de la capital y tenía una posesión de doce leguas de campo sobre la costa del río Tebicuary. Además, destaca que la administración había fundado una colonia donde los pobladores se dedicaban al cultivo de la caña de azúcar para cubrir las necesidades de materia prima de la industria (Friedman, 1966).

El rápido crecimiento de la población llevó al Departamento del Interior a solicitar la creación de una Comisaría en el ingenio azucarero en 1901. Además, se estableció una escuela donde acudían los hijos de los pobladores (Rodríguez Alcalá, 1907; citado por Friedman, 1966). Rivarola (1993: 115) refiere que *“la Azucarera Paraguaya de Tebicuary mantenía una escuela (como las de Pto Pinasco, Pto Galileo, etc) destinada a los hijos de obreros y empleados en esa época”*.

La fábrica contaba con recursos que incluían un ramal que empalma con la vía del ferrocarril a Villarrica, que llegaba hasta los depósitos del ingenio. La maquinaria recién instalada tenía la posibilidad de producir más de 8.000 kilos de azúcar en 10 horas y las proyecciones de producción de azúcar rondaban alrededor de 120.000 arrobas del producto (Rodríguez Alcalá, 1907; citado por Friedman, 1966). Sin embargo, Nogués tampoco pudo sostener el ingenio y se vio obligado a venderlo en 1906.

En el entre tanto, la sociedad Gómez y Cia, liderada por los empresarios José G. Gómez, Antonio Plate y Juan Bosch, empresarios de gran poder económico de la época, adquirió las maquinarias del fallido ingenio de Evan, otra azucarera ubicada en Caraguatay, departamento Alfonso Tranquera (actual Cordillera). Posteriormente, los empresarios Marcos y Alberto Ortlieb se unieron a la sociedad y adquirieron la fábrica de Don Vicente Nogués (Friedman, 1966).

En 1909, las maquinarias de Alfonso Tranquera fueron trasladadas en 600 carretas hasta Tebicuary, fusionándose con lo que fue la fábrica de Don Vicente Nogués. Un año después, en julio, la sociedad se transformó en sociedad anónima, consolidando el cambio de nombre del ingenio a Azucarera Paraguaya S.A. (AZPA), que comenzó sus operaciones con 70 a 100 obreros directos (Friedman, 1966; Azucarera Paraguaya Sociedad Anónima, 2022).

El primer presidente de AZPA fue el expresidente de la República del Paraguay, Bernardino Caballero (Pérez et al., 2012). Entre sus fundadores, Antonio Plate fue un empresario acaudalado de la época y uno de los fundadores del Centro Comercial del Paraguay (CCP), actual Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Paraguay. Plate fue el presidente del CCP en su primer año de vida: 1898. Esta organización reunió a un grupo de empresarios comerciales del país. En la escritura constitutiva, que data del 10 de mayo de 1898, se señala que la organización tenía como fin *representar, defender y fomentar los intereses legítimos y generales de las clases mercantiles, industriales y productoras del país*. La mayoría de los que integraron AZPA fueron miembros del CCP, a excepción de los hermanos Marcos y Alberto Ortlieb, de quienes no se encontraron mayores datos.

Recapitulando, entre las razones que motivaron el traslado de la azucarera de Alfonso Tranquera se encuentra la necesidad de acceso al agua y al ferrocarril, recursos necesarios para la expansión comercial de la fábrica (Barreto, 2023). Sin el recurso hídrico, como del río Tebicuary, era imposible avanzar con un establecimiento azucarero de tal magnitud. Además del recurso acuífero, AZPA contaba con una locomotora conectada al ferrocarril. Tal como refiere una publicación del diario Última Hora:

La caña se trasladaba en un tren propio desde las plantaciones hasta la fábrica y AZPA realizaba trabajos de mantenimiento de vías para asegurar el suministro de la materia prima a la fábrica. Así también, se trasladaban las bolsas de azúcar hasta Asunción en el ferrocarril Carlos Antonio López para su posterior venta al mercado (Última Hora, 2020, 10 de julio, Un ingenio con historia, para. 3).

En el año 1916, el Estado le otorgó un permiso a AZPA para prolongación de la línea férrea de Tebicuary hasta Alonso-cue, con el nombre de “Ferro Carril de la Azucarera Paraguaya”. Esta concesión incluyó la expropiación de tierras privadas y fiscales, así como la exención de impuestos fiscales, municipales y de importación, por un periodo de 25 (Secretaría General de Gobierno, 1925). Estas concesiones desempeñaron un papel crucial en el crecimiento de la empresa y la transformación económica regional, respaldando la infraestructura y la viabilidad financiera de AZPA, facilitando su ascenso como un actor destacado en la industria azucarera.

La nueva población aglomerada por el ingenio azucarero tuvo consecuencias inesperadas. Según Rivarola (1993), el desarrollo económico rural y urbano se vio afectado por los reclutamientos durante las crisis políticas en la segunda década del año 1900. El coronel Albino Jara hizo un reclutamiento general en Villarrica y asentó sus cuarteles en AZPA.

A pesar de sus avatares, la empresa creció en los años subsiguientes. Según Última Hora (2020), a principios del siglo XX AZPA tenía capacidad de procesamiento de 200 toneladas por día, sin embargo, conforme a su enorme crecimiento a lo largo de su trayectoria, aumentó su capacidad y para el siglo XXI, ascendió a 8.000 toneladas por día.

En el mismo periodo, Jacobo Friedman, un inmigrante húngaro, fundó la Azucarera Friedman S.A. en 1910 en Villarrica, aprovechando la instalación del ferrocarril. El ingenio se encuentra ubicado en la ciudad de Villarrica, departamento de Guairá. El mismo se convirtió en sociedad anónima en el año 1916 (Friedman, 1966).

Inicialmente se trató de una empresa pequeña que producía 22.000 kilogramos de azúcar por zafra. En las dos primeras décadas de su fundación, adquirió maquinarias de Estados Unidos e Inglaterra y sus instalaciones crecieron muy rápidamente, por ende, su producción, el cual llegó a *350 toneladas diarias de molienda*. En 1939, su capacidad de producción ascendió a 550 toneladas por día, mientras que en 1966 a 1.300 toneladas por día (Friedman, 1966). Al auge le siguió la decadencia.

Una publicación del diario Abc Color (2013, 26 de abril) anuncia la inminente liquidación de la azucarera, que se veía profundamente afectada por el avance del contrabando en la región. Sin embargo, pese a los numerosos dilemas que giran en torno a la misma en la actualidad, continua operando.

Otra de las industrias azucareras instaladas en la región de Guairá es la azucarera Iturbe, se trata de una empresa productora de azúcar orgánica y convencional, melaza y alcohol carburante, constituida en 1917 en el distrito de Iturbe, a la vera del río Tebicuary-mi, bordeado por el ferrocarril. Conforme al relato de los antiguos pobladores de Iturbe, expuesto en una investigación realizada por Díaz (2005), la fábrica inició oficialmente en la ciudad de Iturbe en el año 1917, como una pequeña manufactura familiar, se instaló en dos hectáreas de tierras que no contaban con título de propiedad y fue nombrada Azucarera Nacional S.A. Su fundador fue el comerciante de origen alemán Ramón Bonhevi.

El proyecto de Bonhevi inicialmente fue el de posicionarse en el abastecimiento de caña de azúcar, cultivo de renta que había tenido un notable crecimiento a lo largo del sistema ferroviario, extendida entre Iturbe y Tebicuary (Friedman, 1966).

Friedman (1966) señala que la Azucarera Nacional S.A. más adelante cambió de nombre a Santa Clara S.A. Y su capacidad de producción se reducía a 400.000 a 500.000 kilogramos de azúcar por zafra, hasta que en

1946 fue adquirida por el inmigrante húngaro Egon Friedman, uno de los accionistas de la Azucarera Friedman S.A. de Villarrica, quien además era hijo de Jacobo Friedman.

Luego de la adquisición de Friedman, el ingenio inició un proceso de modernización de las instalaciones en busca de aumentar la producción y aprovechar los cultivos de caña dulce de la zona. Además, cambió el nombre por Azucarera Iturbe S.A., la cual pasó a formar parte de las empresas de la familia Friedman, pionera de la industria azucarera en el Guairá. El ingenio tenía vínculos con el poder político a nivel regional y nacional.

Así, en ese mismo año, 1946, fue sancionado el Decreto 5226, el cual “*prohibió a pequeños productores dentro del área de influencia de los ingenios azucareros ser propietarios de equipo o dedicarse al procesamiento doméstico, y los obligó a plantar y vender caña de azúcar a los ingenios ubicados cerca de sus comunidades*” (Setrini, 2011: 199). La mano de obra local empleada en la fábrica, según Brítez, era de 43 obreros permanentes, aunque otras fuentes hablan de 50 a 60, refiere. A su vez, pobladores y obreros resistieron a las imposiciones de la azucarera.

Conforme pasaron los años, la fábrica crecía a pasos agigantados al igual que los conflictos generados debido a su expansión, que se produjo a costa del despojo de las tierras de los antiguos pobladores de la zona. Díaz (2005: 55) explica que “*esa expansión se dio, por lo menos en parte a costa de comunidades locales, que no pudieron defender sus tierras, que estaban ocupadas desde décadas, pero no documentadas*”.

La asimetría entre la fábrica y los pobladores se evidencia en casos como la destrucción de una olería y posterior imputación de los trabajadores del lugar por supuesta invasión de propiedad privada y robo, hasta intentos de apropiación de inmuebles. El creciente poder económico de la fábrica facilitó que las autoridades distritales y departamentales se posicionen constantemente a favor de la azucarera y por ende en contra de las reivindicaciones de los trabajadores (Díaz, 2005).

Otro de los conflictos que involucró a la azucarera Iturbe en aquel entonces fue el conflicto obrero patronal que inició en el año 1989 debido a la formación de un sindicato de trabajadores de la fábrica que tenía como objetivo defender los constantes atropellos a los derechos laborales de los trabajadores, tal fue el caso que la fábrica, de ser “*el tercer mayor productor de azúcar de Paraguay y el segundo mayor productor y exportador de azúcar y etanol*” (Britez, 2022: 78), cerró definitivamente en el año 2014, luego de 95 años de vida productiva.

Fassardi: las explotaciones forestales en Guairá y Caazapá

La llegada del ferrocarril no solo benefició a las empresas azucareras; también propició la instalación de importantes industrias forestales y yerbateras en la región, entre ellas la de Fassardi. La sociedad Fassardi y Cía fue establecida en 1887 por los italianos José Fassardi, Ángel Portaluppi y Manuel Espinoza. En 1907, se unió a la sociedad el paraguayo José H. Falabella, y al año siguiente, Manuel Espinoza se retiró (Monte, 1911). Según Kleinpenning (2015), al momento de su fundación, la sociedad Fassardi tenía un capital de 7.000 pesos paraguayos. Sin embargo, para 1899 ya habían establecido un taller impulsado por vapor en el departamento de Caazapá y poco después adquirieron un aserradero en Arsenal-Cué, ubicado en las afueras de Asunción.

La extensa propiedad de Fassardi y Cia cubría aproximadamente treinta leguas de bosque, con una variada gama de madera, distribuida en los departamentos de Ihacanguazú², Caazapá, San Juan Nepomuceno y Yuty, todos cercanos a la línea del ferrocarril (Monte, 1911; Kleinpenning, 2015). Rodríguez (1907) también señala que para la explotación de los recursos madereros de sus bosques, la corporación Fassardi y Cia estableció tres notables obrajes conocidos como Mburiká Potrero, Rosario Potrero y Yacubo, ubicados en los departamentos de Caazapá, San Juan Nepomuceno y Yuty, respectivamente.

Rivarola (1993) indica que en la primera década del siglo XX, los dos aserraderos de la compañía, situados en Caazapá y Arsenal-Cué, en los obrajes más importantes empleaban, como mínimo, 1.500 trabajadores. Esta fuerza de trabajo semi cautiva era ocupada en un régimen compulsivo.

Los trabajadores o mensú vivían en pequeños grupos en ranchos rústicos, alejados de sus familias a las que visitaban esporádicamente. El espacio social de esta población se reducía así al obraje, la familia y la iglesia. Estos campesinos constituyeron la base de la estructura social de la región. Los obrajeros que no estaban ligado a la compañía Fassardi, lo estaban con el obraje de Barthe o incluso la Industrial Paraguaya, colindante con Fassardi al Norte, como se describe en el trabajo de Fogel (2010).

2 La ley de agosto de 1906, que definía la división territorial, establecía la separación entre la Sección Oriental y la Sección Occidental, divididas por el Río Paraguay. La Sección Oriental estaba compuesta por 12 departamentos, que a su vez se dividían en partidos. El departamento de Caazapá tenía 6 partidos: Caazapá, Ihacanguazú, San Juan Nepomuceno, Yegros, Iturbe y Yuty. El partido de Ihacanguazú, que anteriormente formaba parte del departamento de Caazapá, cambió su nombre a Borja en 1929 y posteriormente pasó a formar parte del departamento de Guairá.

Infografía N° 2: Explotaciones agroforestales en la región



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Souchaud

En el periodo operativo de los obrajes, que abarcó la primera mitad del siglo XX, la empresa Fassardi y Cia empleaba las maquinarias más modernas de su época. Esto incluía un vapor de 16.000 toneladas equipado con una máquina de triple expansión y 1.000 caballos de fuerza, capaz de alcanzar una velocidad de doce millas por hora, específicamente diseñado para la navegación en los ríos interiores de Paraguay. Adicionalmente, la empresa contaba con un remolcador de 60 caballos de desplazamiento para el transporte de la madera, así como quince chatas (Rodríguez, 1907 y Kleinpenning, 2015). Asimismo, mantenía alrededor de 800 carros de

alzaprimas, que eran operados por aproximadamente 5.000 bueyes (Bogado, 2020).

El transporte de vigas desde el monte hasta el río Tebicuary se llevaba a cabo mediante el uso de alzaprimas. Posteriormente, estas vigas se embarcaban en jangadas con destino a Villa del Pilar. En esta localidad, las vigas se cargaban en los vapores encargados de transportarlas a los Puertos del Río de la Plata (Rodríguez, 1907).

Según Rodríguez (1907), la producción mensual de los bosques de Fassardi y Cia ascendía a mil rollizos de diversas maderas, siendo el cedro, el lapacho y el curupayty las más solicitadas. En el año 1910, Fassardi y Cia. logró exportar un total de 16.000 vigas que incluían cedro, lapacho, curupay, ybyraró, petereby, ybyrapita e incienso, además de 7.000 metros cúbicos de maderas aserradas en forma de pilotes, tirantes, tablones, postes y varillas de todas las clases (Monte, 1911; Kleinpenning, 2015).

En esa misma época, Fassardi suscribió un contrato con el Ferrocarril Central del Paraguay para la construcción de un ramal que partiera de la estación Borja, conocido hoy como San Salvador, y llegara hasta Yguazú. La condición era que Fassardi debía aportar el capital necesario para la construcción de las vías, a cambio, el FCCP le otorgaría un precio especial por el transporte de los rollos que comenzaba a enviar al mercado argentino. Considerando la relevancia del ferrocarril en el transporte eficiente de las materias primas extraídas de los bosques y la agilización de sus operaciones, la apertura de este ramal resultaba sumamente beneficiosa para los intereses de la empresa forestal. En el año 1914, se llevó a cabo la inauguración de los primeros 30 km del ramal hacia Yguazú, el cual atravesaba la propiedad de José Fassardi (Bogado, 2020).

La empresa de Fassardi cesó sus operaciones en 1911 cuando sus propietarios optaron por integrarse a la Compañía de Maderas Argentino-Paraguaya, la cual representaba intereses de capital angloargentino y americano, fue fundada en ese mismo año (Kleinpenning, 2015; Báez, 1915). José Fassardi fue designado como el administrador regional de la nueva compañía. Esta nueva agrupación se alineaba con los intereses de Farquhar, quien, además de ser uno de los accionistas mayoritarios, controlaba en ese momento la línea ferroviaria y la destacada empresa de yerba: La Industrial Paraguaya (Campos, 2010).

Una vez establecido este nuevo consorcio, con una marcada presencia del capital extranjero, la expansión del ferrocarril se orientó hacia los objetivos y necesidades de la empresa. Campos (2010) señala que la red ferroviaria

había sido extendida hasta los obrajes y era utilizada por la empresa, se trataba del ramal Borja - Fassardi.

En noviembre de 1914, el señor Fassardi estableció una nueva empresa en colaboración con Ángel Portaluppi a la que denominó José Fassardi y Cia Esta nueva entidad contaba con el consentimiento de la Compañía de Maderas Argentina-Paraguay (Báez, 1915).

Esta empresa gestionaba un gran aserradero, bien equipado, situado en Asunción. Este aserradero recibía las maderas procedentes de los campos cercanos al tramo final de la línea férrea Borja-Iguazú en Chararã. Cabe mencionar que dicho tramo ferroviario había sido construido con el propósito específico de aprovechar los recursos madereros de la región. La compañía había arrendado estas tierras a la Compañía de Maderas Argentino-Paraguaya, de la cual también adquirió la maquinaria (Kleinpenning, 2015).

La coyuntura política del período liberal ayudó con la expansión de la empresa forestal a través de leyes permisivas, de esta manera, en 1920, el capital de José Fassardi y Cia ya era de 1,5 millones de pesos de oro en sus aserraderos en el área de San Juan Nepomuceno; era una empresa completamente desarrollada. Su notable crecimiento motivó a Fassardi a diversificar su negocio hacia la fabricación de terciadas, así en 1925, construyó una fábrica de terciada y un aserradero en el kilómetro 37 de la línea del ferrocarril (Bogado, 2020).

José Fassardi aprovechó la disponibilidad de prisioneros bolivianos capturados durante la Guerra del Chaco para la construcción de vías férreas. Así, poseía su propia línea ferroviaria, que abarcaba aproximadamente 34 kilómetros. Esta línea contaba con dos locomotoras de 160 H.P., de trocha angosta, cada una con un total de 40 vagones destinados al transporte de madera. Las vías se extendían desde el kilómetro 37 hasta San Agustín, conocida como Puna Vía, según detalla Bogado (2020).

Estructura social regional: configuración del territorio en torno a las agroindustrias y el ferrocarril

La introducción del ferrocarril y el establecimiento de agroindustrias en la región han significado una transformación en la dinámica territorial, marcando el surgimiento de nuevas áreas de concentración poblacional. Históricamente, los núcleos de población solían desarrollarse en las proximidades de los ríos, tradicionales medios de comunicación. Sin embargo, los actores emergentes, como las agroindustrias y los empresarios que lideraron la expansión del ferrocarril, establecieron una reconfiguración te-

ritorial, introduciendo cambios sustanciales en las áreas de asentamiento previamente establecidas.

Profundizando en la economía de enclave, se evidencia intrínsecamente cómo estaba relacionada a la expansión ferroviaria. Vinculada, además, a la necesidad de exportar recursos naturales, especialmente la madera, bajo la influencia de una economía externa que no tenía interés en el desarrollo interno del país. En este contexto, la expansión del ferrocarril respondía a los intereses del sector económico dominante de la época. Como resultado, los cultivos agrícolas se concentraron principalmente a lo largo de la línea del ferrocarril central y cerca de los escasos centros urbanos. En realidad, constituían otro mundo económico cuyos beneficios, derivados de la demanda mundial que afectaba a los “staple-sectors”, fueron mínimos (Herken, 2011).

De acuerdo a Molinier (2012), el realzamiento de la agricultura experimentó dos etapas como consecuencia directa de la expansión del ferrocarril y la instalación de infraestructuras productivas, como el ingenio azucarero en el Guairá. Durante el período comprendido entre 1888 y 1893, la segunda ola de expansión de la frontera agrícola coincidió con la prolongación de la línea ferroviaria desde Villarrica hasta Pirapó. Asimismo, entre 1908 y 1913, se desarrolló la tercera ola de expansión, en paralelo a la extensión de la línea hasta Encarnación y su integración al sistema ferroviario argentino, desde Posadas.

En el análisis demográfico, a partir de los datos presentados en la Tabla N° 1, se resalta un marcado aumento poblacional en las regiones de Caazapá, Guairá y Caaguazú en el periodo considerado (1886-1962); en efecto, el crecimiento se multiplicó por 7,3 mientras a nivel del país en su conjunto el crecimiento fue menor. Resulta pertinente mencionar que la disminución demográfica en Caazapá durante el periodo de 1936 a 1950 se asocia a modificaciones en la división política del país. Específicamente, la redefinición de límites políticos resultó en la transferencia de algunos distritos, anteriormente vinculados al partido de Caazapá, a la jurisdicción de Guairá.

La operación del ferrocarril y su conexión con la instalación y expansión de agroindustrias influyó en la reconfiguración de la población urbana y rural. Así, en el año 1950, las poblaciones urbanas de cierta importancia en el departamento de Caazapá eran San Juan Nepomuceno, Caazapá, Yegros y Yuty; en estos distritos la población urbana fue significativamente mayor. Estas áreas urbanas más pobladas coincidían con la llegada del ferrocarril en 1889, que no solo marcó la introducción de una infraestructura de transporte eficiente, sino que también desencadenó una serie de cambios demográficos significativos.

Tabla N° 1. Evolución demográfica de la región

Año	Regiones		
	Paraguay	Caazapá	Guairá y Caaguazú
1886/87	263.000	19.210	26.124
1889	439.000	33.900	53.157
1914	580.562	54.242	48.921
1924*	787.635	59.770	76.813
1936	992.420	86.310	114.536
1950	1.328.452	73.051	162.007
1962	1.819.103	92.401	240.087
Estimación para 1968	2.243.400	96.200	329.600

Fuente: Mendoza, R. (1968)

* Corresponde a Censo Agropecuario

La conectividad ferroviaria no solo facilitó el transporte de mercancías, sino que influyó directamente en la formación de nuevos asentamientos poblacionales a lo largo de su ruta, generando así una relación intrínseca entre la expansión ferroviaria y el desarrollo demográfico en ambas regiones. Además, los obrajes de la compañía Fassardi, estratégicamente situados dentro de estas localidades, contribuyeron a la formación de nuevos asentamientos poblacionales, consolidando así la relación intrínseca entre la expansión ferroviaria, el establecimiento industrial y el desarrollo demográfico en ambas regiones.

En contraste con Caazapá en Guairá, ya en 1950, se aprecia la importancia relativa de la población urbana; los centros urbanos más poblados abarcaban los distritos de Villarrica, Coronel Martínez, Iturbe, Natalicio Talavera y San Salvador, tal como se detalla en la Tabla n° 2. El ferrocarril, un actor clave en la configuración territorial, alcanzó Villarrica en 1889, trazando su recorrido por Tebicuary, donde se estableció la influyente azucarera AZPA. Posteriormente, atravesó San Salvador y continuó hacia Iturbe, donde se erigió otra destacada azucarera. Las tres empresas azucareras en Guairá se instalaron estratégicamente cerca de las vías ferroviarias, mientras que las azucareras de Tebicuary e Iturbe aprovecharon también la proximidad al río Tebicuary-mi. Estas condiciones propiciaron un notable crecimiento poblacional, siendo favorecidas por el establecimiento de ingenios azucareros que no solo demandaban mano de obra dentro de la fábrica, sino también a agricultores de caña de azúcar y peladores de caña, quienes desempeñaban roles temporales durante la zafra.

Tabla N° 2. Población urbana y rural de Guairá y Caazapá, 1950

Distritos	Población Enumerada	Urbana	Rural
CAAZAPÁ	73.051	11.100	61.951
Caazapá	19.371	3.003	16.368
Buena Vista	5.348	1.104	4.244
Maciel	4.430	509	3.921
Moisés S. Bertoni	2.486	121	2.365
San Juan Nepomuceno	15.842	2.452	13.390
Taba-i	1.845	467	1.378
Yegros	7.486	1.298	6.188
Yuty	16.243	2.146	14.097
GUAIRÁ	90.308	27.786	62.522
Villarrica	25.982	14.680	11.302
Borja	5.650	901	4.749
Col. Independencia	6.329	702	5.627
Cnel. E. Garay	8.923	633	8.290
Cnel. Martínez	5.966	1.221	4.745
* Hyaty	4.368	848	3.520
Itapé	4.637	819	3.818
Iturbe	7.090	2.828	4.262
Mbocayaty	4.278	559	3.719
Natalicio Talavera	7.421	1.433	5.988
Ñumi	3.793	847	2.946
Yataity	2.557	840	1.717
San Salvador	3.314	1.475	1.839

Fuente: *Censo de Población y Viviendas de 1950*

* Actual Félix Pérez Cardozo

En relación a los cambios demográficos entre 1950 y 1968, la Tabla n° 3 revela una disminución en la población de ciertos distritos, como Coronel Martínez, Natalicio Talavera e Iturbe en el departamento de Guairá. Asimismo, en el departamento de Caazapá, solo San Juan Nepomuceno experimenta una disminución poblacional en el periodo mencionado. La disminución poblacional se atribuye a varios factores, incluyendo la declinación de los obrajes, la caída en la producción de algunos ingenios azucareros, la emigración y el desmembramiento debido a la formación de nuevos distritos, como Mauricio José Troche, que se desprende de Natalicio Talavera, y José Fassardi, de San Salvador y San Juan Nepomuceno. Esta disminución poblacional también impacta en el entorno rural en zonas como Natalicio Talavera, Coronel Martínez e Iturbe, asociado a los vaivenes de las azucareras.

En el análisis del entorno urbano y rural se observa un marcado contraste. Villarrica es el centro urbano de arraigo histórico que se remonta a la colonia y ciertamente constituye el núcleo cultural más importante de la región, por la influencia del pensamiento europeo que matizó la influencia franciscana.

Las peculiaridades de la cultura guaireña pueden apreciarse en los entretelones de conferencias dictadas por el librepensador Juan José Julio y Elizalde, comprometido con las ideas del positivismo de Auguste Comte. Guttandin (2021) examina detalladamente la evolución de este pensamiento y su ulterior globalización. En 1913, Claudio Gorostiaga, presidente del Club Porvenir Guaireño, cedió el local del club para la conferencia que iba a dictar el chileno Elizalde. Sin embargo, la realización del evento, a instancias del arzobispo Juan Sinforiano Bogarín, provocó la reacción del párroco Benítez (Báez, 1914).

Como consecuencia de la intervención de Benítez, Claudio Gorostiaga denegó el uso del salón para la conferencia, pero esto no impidió que un vecino ofreciera su local para la realización de las charlas, atrayendo a un numeroso auditorio. Ante el fracaso inicial del párroco, quien había recibido las instrucciones de evitar “cueste lo que cueste” las conferencias. Este episodio quedó muy bien registrado en “El ideal de Augusto Comte y su primer bautismo de sangre”, obra escrita por Cecilio Báez en colaboración de otros intelectuales de la época (1914). El sacerdote Benítez Balmaceda ideó una estrategia perversa para la última conferencia proyectada.

**Tabla n° 3. Estimaciones de la población de Guairá y Caazapá.
1962-1968, valores de 1968 en miles de habitantes**

DISTRITOS	TOTAL		URBANA		RURAL	
	1962	1968	1962	1968	1962	1968
GUAIRÁ	114.949	123,8	31.867	34,9	83.082	88,9
Villarrica	30.914	34,3	16.121	18,3	14.793	16,0
Itapé	5.752	5,9	1.235	1,3	4.517	4,6
Félix Pérez Cardozo	5.328	5,7	565	0,6	4.763	5,1
Coronel Martínez	7.471	7,2	1.270	1,1	6.201	6,1
Mbocayaty	5.309	5,4	701	0,6	4.608	4,8
Yataity	3.212	3,3	1.050	1,1	2.162	2,2
Borja	8.019	8,0	625	0,6	7.394	7,4
Ñumí	4.033	5,5	346	1,2	3.687	4,3
Gral. Eugenio A. Garay	5.882	7,2	1.320	0,9	4.562	6,3
Natalicio Talavera	4.317	4,1	1.020	1,0	3.297	3,1
Independencia	11.699	13,8	777	1,1	10.992	12,7
Iturbe	8.362	7,6	3.274	3,3	5.088	4,3
San Salvador	3.887	3,9	1.569	1,5	2.318	2,4
Mauricio José Troche	5.908	6,7	1.079	1,2	4.829	5,5
José Fassardi	4.856	5,2	915	1,1	3.941	4,1
CAAZAPÁ	92.401	96,2	15.875	16,0	76.526	80,2
Caazapá	21.996	23,2	3.079	3,5	18.887	19,7
Maciel	4.872	4,9	400	0,4	4.472	4,5
Yegros	7.878	8,2	1.158	1,4	6.720	6,8
San Juan Nepomuceno	14.440	10,7	3.118	2,6	11.322	8,1
Dr. Moisés S. Bertoni	3.343	3,4	441	0,4	2.902	3,0
Buena Vista	2.989	3,3	1.954	1,6	1.035	1,7
Tabaí	2.869	3,9	528	0,6	2.341	3,3
Yuty	20.904	23,4	2.573	2,6	18.331	20,8
Gral. Higinio Morínigo	6.852	7,1	1.266	1,3	5.586	5,8
Abai	6.288	8,1	1.358	1,6	4.930	6,5

Fuente: Lederman, E., Silvero, A. (1968).

La publicación del diario *Abc Color* refiere el plan del cura:

*El cura párroco contrató varios matones, quienes debían atentarse contra la vida del chileno. En la noche de la última conferencia, el doctor Julio y Elizalde, sentado con el doctor Juan D. Flitz y el señor Genaro Fernández, esperaba la hora de iniciación de su alocución, cuando, de repente se acercaron tres facinerosos, y sin mediar palabras atacaron por la espalda al chileno asestándole con un pedazo de hierro un fuerte golpe en la cabeza, lo que produjo una ancha herida. Trataron de asestarle otros dos golpes, pero el doctor Elizalde se defendió (*Diario Abc Color*, 2003, 23 de febrero).*

En realidad, a los tres matones referidos en la crónica, se sumaron tres más que debían ultimar al conferencista, quienes fracasaron en su intento gracias a la intervención de la policía y los vecinos. A resultas del incidente, quedó claramente identificada la autoría moral del padre Benítez, que huyó de Villarrica ante los reclamos de notables personalidades (Francisco Rufinelli, Aníbal Codas, Eduardo Galindo, Vicente Zaputovich, Ramón I. Cardozo, Simeón Carísimo, Emilio Mastrazzi, Cosme Codas, Antonio Buzarquis, Eugenio Friedman, entre otros muchos más), también referidos en *Abc Color* (2003).

Las peripecias del conferencista chileno ilustran la orientación cultural predominante en la ciudad de Villarrica, que, en el entredicho, de lejos mantuvo posturas críticas hacia la Iglesia, en marcado contraste con el mundo rural de la región. Villarrica y otros centros urbanos constituidos bajo el impulso de los ingenios azucareros, albergaron organizaciones sindicales que lucharon por sus fueros.

En ese sentido, entre los años 1920 y 1930, diversas organizaciones emergieron con la finalidad de obtener derechos laborales como reducción de las intensas horas de trabajo. En Iturbe también se formaron variadas sociedades y sindicatos de agricultores. Entre los años referidos, se registraron un total de 47 huelgas a nivel nacional, una de ellas involucra a obreros de la azucarera Iturbe. Esta huelga tuvo origen específicamente en febrero de 1927, los obreros buscaban ser reconocidos como sociedad y reclamaban jornadas de 8 horas de trabajo y pago en dinero de la caña dulce recolectada y destinada a la fábrica (Rivarola, 1993).

En cuanto a la población rural de la región resulta pertinente diferenciar las comunidades de viejo asentamiento de las configuradas a resultas de la operación de los obrajes; las poblaciones más antiguas de la región tienen una notable influencia de los misioneros franciscanos, quienes tuvieron presencia en Paraguay a partir de principios del siglo XVI. Vale decir que, la participación de los franciscanos en la tarea de evangelizar las regiones

de Guairá y Caazapá fue anterior al de los jesuitas (Caballero Aquino & Quevedo, 2002).

Uno de los franciscanos más recordados es Fray Luis Bolaños, quien fundó Caazapá y Yuty. Este sacerdote franciscano se encarnó en las prácticas de los *pajé guaraní*³ para atraer a los nativos de la región a la conversión cristiana, demostrando que poseía los mismos poderes que sus chamanes. Esta labor misionera caló hondo en la cultura campesina (Necker, 1990).

Helio Vera, un ilustre villarriqueño, plasmó en su libro “En busca del hueso perdido” (2007) el modo de ser del paraguayo, entrelazado entre la mezcla del idioma guaraní y la cultura. Describe, además, las supersticiones que aparecen conjuntamente con la fe cristiana, la devoción a la iglesia y las creencias en las obras del *karai pyhare*⁴. Mientras el paraguayo con una mano enciende la vela a la divinidad, con la otra hace su ofrenda al Pombero. Una mezcla de aquel conocimiento cultural de la que no se desprende y la adhesión a las enseñanzas del catolicismo, como ya se vio en Necker (1990).

Vera (2007) habla además de los “gauchos” de la región, de los bandoleros sociales, entre los que destaca Regino Vigo, aclamado como un héroe por los pobladores y perseguido por las autoridades. Las andanzas de Vigo se sitúan en las zonas de Guairá, Caazapá, Yegros, Yuty y alrededores. Las leyendas sobre Regino perduran hasta la actualidad, mitificado en la memoria oral, atribuyéndole hazañas dignas solo de seres con superpoderes.

La marcada presencia de los conocimientos de los primeros pobladores en la vida de la región también se impregna en la obra de León Cadogan (1998), quien en su libro *Gua’i Rataypy* relata a través de parábolas y refranes el folklore guaireño, evidenciando la presencia de creencias religiosas en la cotidianeidad de los pobladores y la sabiduría ancestral de los *mbya guaraní*.

Otro aporte importante que caracteriza la cultura de las comunidades de viejo asentamiento es el trabajo del villarriqueño Ramiro Domínguez (2014), que se focaliza en la comunicación social en contextos socioculturales diferenciados en su organización socioeconómica como tipo valle y tipo loma. En decir del mismo autor, los pobladores del valle tienden a tener una economía agrícola-ganadera, mientras que los del tipo loma se inclinan hacia una economía agrícola y forestal; el trabajo destaca diferen-

3 Chamanes, líderes religiosos a quienes los guaraníes le atribuían poderes extracotidianos.

4 Karai pyhare o Pombero. De la mitología guaraní, conocido como señor de la noche. Duende o ser que concede protección a quienes le dan ofrendas.

cias en la vida comunitaria y en la estructura social entre los habitantes de las áreas de viejo poblamiento y las establecidas en la frontera agrícola.

El Censo de Agricultura del Paraguay (STICA, 1948) presentado en la tabla n° 4 contiene datos de interés para caracterizar la producción de las áreas rurales de viejo asentamiento; este relevamiento registró en Guairá un total de 5.940 chacras, de los cuales 2.506 chacras estaban ubicadas en tierras fiscales; el 56,1% de estas últimas no contaban con permiso de ocupación. Esta situación se acentuaba especialmente en los distritos de Itapé y Villarrica (STICA, 1948).

En Caazapá, de las 10.206 chacras registradas en este censo, 5.751 se encontraban en tierras fiscales, de las cuales el 75% carecían de permisos oficiales para su ocupación. Se destacan los distritos de Caazapá y Borja por la significativa presencia de ocupantes sin permisos en tierras fiscales, seguidos por San Juan Nepomuceno e Iturbe, este último posteriormente pasó a formar parte de Guairá. Puede suponerse que se trata de tierras que pertenecieron a las reducciones franciscanas.

Entre los principales cultivos de renta de la región se encuentran la caña de azúcar, el algodón y el tabaco. Las industrias azucareras establecidas en Guairá propiciaron la propagación del cultivo de caña de azúcar, cultivo que predomina. Los distritos con mayor presencia de caña de azúcar son Coronel Martínez, Hiaty (actual Félix Pérez Cardozo), Itape, Mbocayaty y Villarrica. El paso del ferrocarril conectaba a estos distritos con las principales azucareras. También es importante el cultivo del algodón, mientras el cultivo del tabaco declinó.

En Caazapá el cultivo predominante es el algodón y el tabaco, asociado a una fuerte presencia del capital comercial en los principales centros urbanos.

El análisis de la incidencia de la estructura social referida en este trabajo en los procesos políticos de la región será abordado en otras formulaciones.

Tabla N° 4. Cantidad de chacras y principales cultivos de renta en la región. Productos seleccionados

Partido	Total de chacras que informaron	Cantidad de chacras con producción		
		Caña de Azúcar	Algodón	Tabaco
Paraguay	94.498	18.839	47.579	18.104
Villarrica	5.940	2.767	2.736	902
Coronel Martínez	492	344	96	42
Hiaty	550	482	204	26
Itape	781	577	885	95
Mbocayaty	1.680	336	795	329
Natalicio Talavera	385	100	196	93
Villarrica	1.858	839	1.064	305
Yataity	194	89	46	12
Caazapá	10.206	1.883	4.015	1.902
Borja	2.183	307	1.025	389
Caazapá	2.271	335	1.238	832
Iturbe	961	293	438	129
Maciel	606	117	287	113
San Juan Nepomuceno	1.607	128	512	173
Yegros	1.018	446	168	104
Yuty	1.560	247	347	162

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Censo de Agricultura del Paraguay 1942-43

* Actual Félix Pérez Cardozo

A modo de conclusión

El presente análisis ha buscado esclarecer las complejas dinámicas socioeconómicas generadas a partir de la expansión del ferrocarril en Paraguay durante el período analizado. El auge de este medio de transporte se constituyó como el propulsor de una profunda transformación socioeconómica. La intersección de factores históricos, políticos y económicos ha delineado un panorama marcado por la influencia extranjera, la transformación de la estructura productiva y las tensiones entre diferentes estratos sociales.

En el periodo de posguerra, caracterizada por la enajenación de tierras públicas y la cesión del ferrocarril a empresas extranjeras, primero a la empresa italiana Travasso Patri y luego a la compañía inglesa *The Paraguay Central Railway Company* (PCRC), ha dejado una huella indeleble en la configuración económica del país.

El flujo de inversiones extranjeras, focalizado en sectores clave como la industria azucarera, obrajes forestales y los yerbales, moldeó la dinámica económica regional. Asimismo, la simbiosis entre políticos locales y empresas transnacionales ha contribuido a la estratificación social, delineada entre latifundistas y minifundistas. Este fenómeno, respaldado por legislaciones favorables a inversiones extranjeras, ha consolidado un sistema que ha beneficiado a unos pocos en detrimento de la mayoría de los paraguayos.

Se puede distinguir la influencia de diversos orígenes del capital extranjero en la administración del ferrocarril y su influencia en otros sectores. Inicialmente se evidencia la incursión del capital italiano, seguido de la penetración del capital angloargentino, que ganó fuerza a partir de la revolución de 1904, convirtiéndose en accionista mayoritario de la compañía ferroviaria británica. Luego, a fines de la primera década del siglo XX, el capital norteamericano entra con fuerza en la región con la figura de Perival Farquhar, quien adquiere las acciones mayoritarias de la PCRC y se fusiona con las industrias forestales de la región a través de la Compañía de Madera Argentino – Paraguaya. Sin embargo, los efectos de la Primera Guerra Mundial marcaron la decadencia de Farquhar, situación que favoreció a que el capital angloargentino se posicionara nuevamente como el capital más influyente.

Los políticos locales se involucraron como accionistas en los emprendimientos del capital transnacional, aprovechando los favores gubernamentales. Un ejemplo destacado es el expresidente Bernardino Caballero, quien, además de presidir La Industrial Paraguaya, una de las principales explotaciones forestales de la época, llegó a formar parte del cuerpo di-

rectivo de la Azucarera Paraguaya S.A. (AZPA). En el periodo liberal, el expresidente Benigno Ferreira cedió, en el acuerdo de 1907, el ferrocarril de manera perpetua a una compañía inglesa, consolidándose así como un influyente accionista del ferrocarril.

La expansión del ferrocarril facilitó la creación de nuevos asentamientos que se fusionaron con los ya establecidos. Mientras que en las zonas rurales la interacción se limitaba a los vínculos con obrajes, yerbales, la familia y la iglesia, en los centros urbanos como Villarrica se llevaban a cabo charlas sobre positivismo con la participación de intelectuales locales. El conflicto entre el pensamiento tradicional arraigado en las comunidades rurales preexistentes y las nuevas ideas introducidas por el ferrocarril y las agroindustrias se evidenció principalmente en la violencia desatada por la charla sobre el positivismo, orquestadas por la iglesia en respuesta a nuevas corrientes de pensamiento, subraya la resistencia arraigada en las comunidades rurales preexistentes.

La región de Guairá y Caazapá también fue escenario de las peripecias de Regino Vigo y su banda. Vigo emerge como un símbolo de resistencia frente a la opresión para aquellos afectados por las secuelas de las injusticias sociales, que venían de sobrevivir al genocidio de la Guerra Grande, y se encontraban desposeídos de sus tierras, sometidos a trabajos semi cautivos en yerbales y obrajes, Regino Vigo representaba una figura de redentor, capaz de vengar o reparar las calamidades que habían sufrido.

Este estudio proporciona una visión detallada y contextualizada de un período crucial en la historia del Paraguay, donde la convergencia de intereses locales y extranjeros ha dejado una impronta perdurable en el tejido socioeconómico del país.

Bibliografía

Báez, Cecilio, Rebaudi, Ovidio, Lavigne, Arturo D., Guanes, Alejandro y Domínguez, Fermín. (1913). El ideal de Augusto Comte y su primer bautismo de sangre. Villarrica: Talleres Zamphirópolos Y Cia.

Báez, Cecilio. (1915). El Paraguay moderno. Asunción: Talleres nacionales de H. Kraus

Barreto, Ramón. (23 de abril de 2023). 15 años de distritación de Tebicuary, en el Guairá (1). Diario Abc Color. Disponible en: <https://www.abc.com.py/edicionimpresa/suplementos/cultural/2023/04/23/15-anos-de-distritacion-de-tebicuary-en-el-guaira-1/>

Barreto, Ramón. (23 de abril de 2023). 15 años de distritación de Tebicuary, en el Guairá (2). Diario Abc Color. Disponible en: <https://www.abc.com.py/edicionimpresa/suplementos/cultural/2023/04/30/15-anos-de-distritacion-de-tebicuary-en-el-guaira-2/>

Bogado, Catalo. (25 de octubre de 2020). José Fassardi, el paraje y el personaje.

- Diario Abc Color. Disponible en: <https://www.abc.com.py/edicion-impresa/suplementos/abc-revista/2020/10/25/jose-fassardi-el-paraje-y-el-personaje/>
- Brítez, Alberto. (2022). Estudio sobre trayectorias laborales de trabajadores (obreros, peladores y cañeros) tras el cierre de la fábrica Azucarera Iturbe SA en el año 2014, Iturbe, departamento de Guairá [Tesis de maestría no publicada]. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales
- Caballero Aquino, R., & Quevedo, R. (Eds.). (2002). Historia Paraguaya. Anuario de la Academia Paraguaya de la Historia (Vol. XLII). Asunción.
- Caballero, Herib. (2013). El país ocupado. Asunción: El Lector.
- Cadogan, León. (1998). Gua'i rataypy: fragmentos del folklore guaireño. Asunción: CEPAG.
- Campos, Luis Alberto. (2010). Apuntes de historia económica del Paraguay: desarrollo, auge y decadencia de una economía de enclave. Asunción: Intercontinental.
- Diario Abc Color. (2003, 23 de febrero de). Un gesto de intolerancia. Disponible en: <https://www.abc.com.py/edicion-impresa/suplementos/abc-revista/un-gesto-de-intolerancia-686439.html>
- Diario Abc Color (2013, 26 de abril). Anuncian que Azucarera Friedman SA cerrará sus puertas después de 103 años. Disponible en: <https://www.abc.com.py/edicion-impresa/interior/anuncian-que-azucarera-friedmann-sa-se-cerraria-despues-de-103-anos-565734.html>
- Díaz, Ana. (2005). Manejo de conflictos laborales. Estudio de casos [Tesis de licenciatura no publicada]. Asunción: Universidad Nacional de Asunción
- Domínguez, Ramiro. (2014). Obras completas. Estudios Sociales. Asunción: Servilibro
- Fogel, Ramón. (2001). La lucha por la tierra. Tierra y condiciones de producción. Asunción: CERI-CIPAE
- Friedmann, Eugenio. (1966). Historia del azúcar en el Paraguay. Asunción: El Arte S.A.
- Guttandin, Friedhelm. (2021). “El sociólogo en el cockpit” En C. A. Peris (Eds.) Pensar las ciencias sociales en Paraguay: Quehaceres en Sociología, Historia y Ciencia Política (pp. 71-136). Asunción: CEADUC.
- Herken Krauer, Juan Carlos. (1984). Ferrocarril, política y economía en el Paraguay. El acuerdo de 1907 entre paraguay central railway Company y el gobierno paraguayo. Berlín: Iberoamerikanisches archiv.
- Herken Krauer, Juan Carlos (2011). Crecimiento económico en el Paraguay: La herencia de las dos guerras: 1864-70 / 1932-35 En Masi, Fernando y Borda, Dionisio (Eds.), Estado y economía en Paraguay: 1870-2010 (22-54). Asunción: CLACSO.
- Kallsen, Osvaldo. (1983). Historia del Paraguay contemporáneo. 1869 – 1983. Asunción: Imprenta Modelo S. A.
- Kleinpenning, Johan Martin Gerard. (2015). Paraguay rural 1870-1963, Una geografía del progreso, el pillaje y la pobreza. Asunción: Editorial Tiempo de Historia.
- Lederman, E., Silvero, A. (1968). Estimaciones de la Población del Paraguay para 1968. Revista Paraguay de Sociología. Volumen 12. Asunción:

CEADUC

- Mendoza, R. (1968). Desarrollo y evolución de la población paraguaya. Revista paraguaya de sociología. Vol. 12.
- Molinier, L. (2012). La economía paraguaya de entreguerras En Rojas Villagra, L. (Eds.), Proceso histórico de la economía paraguaya. (pp. 207-259). Asunción: Secretaria Nacional de Cultura.
- Monte de López Moreira, Mary. (2013). Historia del Paraguay. Asunción: Servilibro.
- Monte Domecq, Roger. (1911). La república del Paraguay en su primer centenario, 1811-1911. Buenos Aires: Compañía Sud-americana de billetes de banco.
- Necker, Louis. (1990). Indios guaraníes y chamanes franciscanos. Las primeras reducciones del Paraguay. (1580 – 1800). Asunción: Centro de Estudios Antropológicos, Universidad Católica
- Páiva, Armando. (1968). Geografía de la República del Paraguay. Universidad de Texas: Don Bosco.
- Paredes, Roberto. Benítez, Cardozo. Vargas, David. (s.f.) Enciclopedia Histórica del Paraguay. Edición en 30 fascículos. Diario La Nación. Asunción: Editorial Gráfica Intersudamericana.
- Pérez, Nancy; Ferreira Brusquetti, Manuel y Monte de López Moreira, Mary (2012). Cámara Nacional de Comercio y servicios del Paraguay: 114 años. Asunción: Editorial Gráfica Mercurio S.A.
- Rivarola, Milda. (1993). Obreros, utopías y revoluciones. Formación de las clases trabajadoras en el Paraguay liberal (1870-1931). Asunción: CDE.
- Rodríguez Alcalá, José. (1907). El Paraguay en marcha. Asunción: M. W. Chaves
- Rojas, Luis. (2016). Campesino rape. Apuntes teóricos e históricos sobre el campesinado y la tierra en Paraguay. Asunción: BASE-IS
- Secretaría General de Gobierno. (1925). Colección legislativa: Índice por materia de leyes, acuerdos del Congreso y de la Cámara Legislativa de los años 1870 – 1923. <https://acortar.link/LVHjDC>
- Servicio Técnico Inter-Americano de Cooperación Agrícola (Paraguay). (1948). Censo de agricultura del Paraguay, con datos para los años 1942-43 y 1943-44. Asunción: U.S. Government Printing Office.
- Souchad, Sylvain. (2007). Geografía de la migración brasileña en Paraguay. Asunción: Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA)
- Última Hora. (2020, 10 de Julio). Dulzura y compromiso: AZPA celebró su 110 aniversario. Última Hora. Disponible en: <https://www.ultimahora.com/dulzura-y-compromiso-azpa-celebro-su-110-aniversario-n2894011>
- Vera, Helio (2007). En busca del hueso perdido. Asunción: El Lector.
- Verón, Luis. (2002). Ferrocarril del Paraguay: Testimonios de una época en Última Estación (Carlos Bittar). Asunción: FONDEC