

Área: Ciencias Sociales; **Disciplina:** Historia; **Tema:** Historia Social paraguaya;
Idioma: Español; **Escritura:** Individual

DOI: <https://doi.org/10.47133/respy43-25-2-2a-08>

BIBLID: 0251-2483 (2025-2), 170-214

Estado, soberanía y capital: el ferrocarril como eje de los esfuerzos de reconstrucción en el Paraguay ocupado (1869–1876)

*State, Sovereignty, and Capital: the Railroad as the Axis of
Reconstruction Efforts in Occupied Paraguay (1869–1876)*

José Rubén Brítez Báez¹ 

¹Universidad del Norte, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas,
Asunción, Paraguay.




Correspondencia: joserubenpy@gmail.com

Artículo enviado: 20/6/2025

Artículo aceptado: 17/11/2025

Conflictos de Interés: ninguno que declarar.

Fuente de financiamiento: sin fuente de financiamiento.

- **Editor responsable:** Carlos Anibal Peris . Universidad Católica Nuestra Señora de la Asunción, Asunción, Paraguay.
- **Revisor 1:** Mary Monte de Lopez Moreira . Academia Paraguaya de la Historia. Asunción, Paraguay.
- **Revisor 2:** José Samudio . Academia Paraguaya de la Historia. Asunción, Paraguay.



Este es un artículo publicado en acceso abierto bajo una
Licencia Creative Commons - Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

Citación Recomendada: Brítez-Báez, J. (2025). Estado, soberanía y capital:
el ferrocarril como eje de los esfuerzos de reconstrucción en el Paraguay
ocupado (1869–1876). *Estudios paraguayos*, Vol.43(2), pp.170-214.
<https://doi.org/10.47133/respy43-25-2-2a-08>

Resumen: Este artículo analiza el rol del ferrocarril en la reconstrucción del Estado paraguayo durante la ocupación aliada (1869-1876) y su posterior privatización. Se propone leer su trayectoria como barómetro de las tensiones fundamentales de la posguerra: soberanía, capacidad estatal y urgencia del capital privado. El ferrocarril, principal activo heredado del Paraguay de preguerra, se convirtió en epicentro de las disputas que definieron la fallida reconstrucción nacional, culminando en su venta en 1877, operación que enmascaró la primera gran enajenación de tierras públicas. La investigación examina cuatro etapas: el control del ferrocarril como botín de guerra por las fuerzas de ocupación; los débiles intentos del gobierno provisorio por administrar un activo impuesto más que recuperado; su uso como garantía para obtener capital extranjero, con consecuencias que sumergieron al Estado en deuda y descrédito; y finalmente, su privatización como mecanismo para la apropiación de tierras adyacentes, marcando el inicio de la venta sistemática de bienes estatales cuyas consecuencias persisten en el Paraguay contemporáneo.

Palabras clave: ferrocarril; reconstrucción del Estado; soberanía; tierras públicas.

Abstract: This article analyzes the role of the railroad in the reconstruction of the Paraguayan State during the Allied occupation (1869-1876) and its subsequent privatization. It proposes reading its trajectory as a barometer of the fundamental postwar tensions: sovereignty, state capacity, and the urgency of private capital. The railroad, the main asset inherited from prewar Paraguay, became the epicenter of the disputes that defined the failed national reconstruction, culminating in its sale in 1877—an operation that masked the first major alienation of public lands. The research examines four stages: the control of the railroad as spoils of war by the occupation forces; the weak attempts by the provisional government to manage an asset that was imposed rather than recovered; its use as collateral to obtain foreign capital, with consequences that plunged the State into debt and discredit; and finally, its privatization as a mechanism for the appropriation of adjacent lands, marking the beginning of the systematic sale of state assets whose consequences persist in contemporary Paraguay.

Keywords: railroad; state-Building; sovereignty; public lands.

Introducción

En los primeros días de enero de 1869, en el marco de la Guerra contra la Triple Alianza (1864-1870), el ejército aliado desembarcó en Asunción, especialmente el grueso del contingente brasileño, encontrando una ciudad totalmente desguarnecida. Durante varios días, las tropas imperiales saquearon la ciudad de manera implacable: casas, comercios, edificios públicos, embajadas, iglesias e incluso cementerios; nada escapó al asalto del ejército imperial. Para ese mes, el mariscal ya se había instalado en lo que hoy conocemos como el departamento de Cordillera; Piribebuy había sido declarada como la tercera capital de la República. Tras el saqueo de Asunción, el ejército aliado se trasladó a Luque, siguiendo las vías del ferrocarril, para repetir allí el mismo patrón destructivo: violentaron todo a su paso y cometieron calamidades inimaginables contra los pocos desgraciados que encontraron en el camino (Cardozo, 2010).

Las estaciones de Luque, Areguá, Itauguá, Guazuvirá (actual Ypacaraí), Pirayú, Cerro León y Paraguarí fueron tomadas; las vías fueron desmanteladas por Solano López para frenar el avance enemigo, y los vagones quedaron abandonados en un paisaje de ruinas. Este escenario marca el punto de partida de la tragedia de la reconstrucción paraguaya, un proceso definido por la lucha por recuperar la soberanía en un contexto de ocupación y bancarrota. El ferrocarril, lejos de ser solo infraestructura, se convirtió en el epicentro de las tensiones políticas, económicas y sociales de la posguerra.

Aunque la historia del ferrocarril paraguayo es conocida, su papel como reflejo de las dinámicas de poder entre 1869 y 1876 no ha sido analizado de manera integrada. La trayectoria del ferrocarril constituye el mejor barómetro para medir el pulso de la reconstrucción paraguaya, revelando la tensión constante entre soberanía nominal y ocupación efectiva, los esfuerzos por construir una capacidad estatal en medio de la ruina financiera, y la transición de un activo nacional a una mercancía en el tablero del capital privado y los intereses de una nueva élite.

Para el efecto, el texto se estructura en cuatro secciones: la primera examina el ferrocarril como botín de guerra y punto militar, con su proceso de ocupación respectiva, como también la administración de ese activo por parte de los aliados; la segunda analiza los primeros intentos de gestión estatal; la tercera se centra en su rol como garantía en los fallidos empréstitos realizados por el Estado Paraguayo; y la cuarta estudia su privatización como clímax del proceso, con énfasis en la apropiación de tierras públicas, que marcó el inicio oficial de los negocios del Estado con los bienes públicos.

En conjunto, estas secciones componen un cuadro de la reconstrucción como un esfuerzo frustrado por la dependencia y el poder externo, con el ferrocarril como su símbolo más elocuente.

Para reconstruir este proceso, la presente investigación se basa en un análisis exhaustivo de fuentes primarias de la época, incluyendo los decretos y leyes publicados en el Registro Oficial, así como un seguimiento sistemático de la prensa paraguaya, a través de periódicos existentes, complementado por fuentes secundarias.

Fin de la soberanía nacional paraguaya

Desembarco aliado, y toma de las estaciones del ferrocarril

Con la ocupación aliada de Asunción en 1869, se marcó el inicio de un período de control extranjero sobre los escasos recursos paraguayos. La bandera brasileña ondeaba en el Palacio de López como símbolo de un largo trayecto de dependencia que comenzaría para el pueblo paraguayo con profundo dolor.

Con el ferrocarril como activo estratégico y con la reorganización del ejército aliado, especialmente del contingente imperial bajo un nuevo comandante, se ordenó la toma de las estaciones. Esta acción buscaba asegurar el control logístico, pero también afirmaba el poder territorial.

A finales de 1869, el marqués de Caxias fue relevado del cargo de comandante del ejército imperial a solicitud propia. Tiempo

después, Pedro II, emperador del Brasil, propuso a su yerno francés, el conde d'Eu, Louis Philippe Marie Ferdinand Gaston d'Orléans. Este arribó en abril de 1869 y asumió el mando del ejército imperial hasta el fin de la contienda (Mendoza, 2011).

Para marzo de 1869, mientras se aguardaba la llegada del nuevo comandante del ejército imperial, los aliados evaluaban los elementos a su favor para la continuación de la guerra y las futuras maniobras tácticas. Las avanzadas aliadas no llegaban más allá de Luque en ese momento. Se constató la destrucción del puente de Yuquyry, en Luque, por donde pasaban las vías férreas y, por ende, las locomotoras. Se dispuso su reconstrucción para fines logísticos.

A partir del 10 de marzo, un ingeniero y un batallón de ingeniería, protegidos por una brigada de caballería y un batallón de infantería, iniciaron los trabajos de reconstrucción del citado puente. La obra estuvo a cargo del teniente primero Eugenio Adriano Pereira da Cunha e Melo, mientras que las fuerzas de resguardo quedaron bajo la dirección del teniente coronel Isidoro Fernandes (Cardozo, 2010).

Al mismo tiempo, los brasileños intentaron reparar la locomotora encontrada en Asunción, la cual fue utilizada de manera precaria para los viajes hasta Luque. Comprendiendo la enorme importancia logística y comunicacional del ferrocarril, se realizaron las gestiones necesarias para que la firma Brabo & Cía., de Buenos Aires, proveyera una locomotora nueva y cuatro vagones. Dichos materiales fueron adquiridos por el comando imperial, siguiendo la recomendación de José María da Silva Páranhos (Cardozo, 2010).

El 16 de abril de 1869, el conde d'Eu asumió oficialmente el mando en jefe de todas las fuerzas navales y militares del Brasil en las operaciones de guerra en Paraguay. Desde los primeros días de mayo, una vez reanudadas las operaciones bajo el nuevo comandante francés, los ejércitos aliados enviaron misiones de exploración hacia las localidades aún no ocupadas, a través de dos trayectos simultáneos: el primero, rumbo a San Lorenzo; el segundo, hacia Itaiguá, por las vías del ferrocarril.

Las tropas aliadas eran guiadas por un paraguayo considerado traidor. Las localidades estaban prácticamente desiertas, y en

algunos puntos se encontraban con paraguayos, con quienes intercambiaban disparos sin mayores novedades (Cardozo, 2010).

Por el trayecto de las vías del ferrocarril, las estaciones eran tomadas una a una, con escasa oposición. La estación central de San Francisco, en Asunción, ya había sido ocupada en los primeros días de enero, con el desembarco aliado en la capital. Pocos días después, la estación de Trinidad sufrió la misma suerte; la estación de Luque también fue tomada a los pocos días. Estas estaciones eran ampliamente utilizadas por los aliados, quienes establecieron sus cuarteles en esos puntos.

En los primeros días de mayo, también llegó a Asunción el vapor Presidente, transportando la locomotora y los vagones solicitados a la compañía procedente de Buenos Aires. Junto con la locomotora, llegaron hilos eléctricos destinados al servicio de telégrafo.

Según el vizconde de Taunay, la locomotora nueva llegó justo a tiempo, ya que la única locomotora existente —pequeña y en mal estado desde que fue hallada en la estación central— había sido deteriorada aún más por los constantes viajes entre Asunción y Luque, con averías frecuentes en su caldera. La citada locomotora era reparada casi diariamente, aunque sin una solución definitiva (Taunay, 2015).

175

En el marco de la exploración aliada realizada simultáneamente por varios puntos, desde el 4 de mayo de 1869, se dirigió un gran contingente militar hacia la ciudad de Itauguá. Una de las columnas avanzaba por la vía férrea, atravesando Areguá en dirección a Patiño-Cué, siempre guiados por un vaqueano paraguayo que, lamentablemente, incurrió en acciones de traición.

Los aliados lograron alcanzar los puntos previstos ese mismo 4 de mayo, sin establecer ningún campamento, aunque nuevamente intercambiaron disparos con algunos soldados paraguayos (Taunay, 2015).

Las operaciones comandadas por los aliados tenían como puntos centrales a Asunción y Luque, hasta que el conde d'Eu, el 17 de mayo, redactó las instrucciones para las operaciones futuras y la reorganización de los cuerpos del ejército, luego de una

conversación previa con Bartolomé Mitre, comandante de las fuerzas argentinas.

Las disposiciones fueron comunicadas el martes 18 de mayo, y en ellas se ordenaba la marcha hacia Pirayú, punto designado para las futuras maniobras militares. En teoría, los aliados debían llegar allí el 23 de mayo, saliendo el 20 desde Luque y continuando hacia Paraguarí, con el objetivo de resguardar la vía férrea y aprovecharla.

Se designó como comandante del Primer Cuerpo de Ejército al general José Luis Mena Barreto. La marcha de miles de soldados aliados comenzó en la fecha establecida. El 22 de mayo acamparon en Areguá, ocupando las casas del lugar y, naturalmente, la estación del ferrocarril. Los altos mandos aliados alabaron el paisaje de Areguá, fascinados por la naturaleza y la vista al Lago Ypacaraí, aunque lamentaron que su paso por la zona estuviera arruinado por la lluvia torrencial y el mal tiempo generalizado.

Ese mismo día se puso a disposición del conde d'Eu el Regimiento de Caballería San Martín y un escuadrón de la Legión Paraguaya. Una avanzada del Cuerpo de Caballería ocupó la estación de Patiño-Cué en esa misma fecha, con algunas escaramuzas e intercambio de disparos de fusil (Cardozo, 2010; Conde d'Eu, 2019; Taunay, 2015).

La marcha siguió y el 23 de mayo el grueso de los soldados aliados llegó hasta Patiño-Cué, para unirse a los soldados que ocuparon la estación el día anterior, saliendo de Areguá a las siete de la mañana.

Unas horas después, ese mismo día, las tropas aliadas llegaron al centro de la ciudad de Itauguá, alejada de la zona de Patiño-Cué, desviándose del trayecto de las vías férreas. En cada localidad se instalaban cuarteles y campamentos para asegurar el control total de la zona.

Siguiendo la marcha sobre las vías del ferrocarril, las fuerzas aliadas llegaron a la zona de Guazúvirá o Tacuaral, lo que actualmente corresponde a la ciudad de Ypacaraí. El conde d'Eu envió a Manuel Deodoro da Fonseca para cumplir la misión de

ocupar el lugar, junto con el Regimiento de Caballería San Martín y el escuadrón paraguayo de legionarios, quienes se habían puesto a disposición del ejército imperial días antes.

La zona estaba defendida desde la estación del ferrocarril, que debía ser tomada. Según los cálculos de los aliados, allí se encontraban más de trescientos hombres. Las fuerzas atacantes se componían de tres batallones de infantería, diez piezas de artillería y dos regimientos de caballería, todos bajo el mando del militar brasileño da Fonseca.

Al encontrarse con la defensa paraguaya, quienes defendían ese punto, se produjo una pequeña escaramuza e intercambio de disparos. Los paraguayos abandonaron sus posiciones, dejando algunos objetos como canoas, carretas cargadas, muebles, bombos musicales, entre otros. Los defensores decidieron no combatir ni enfrentar directamente a los aliados, probablemente por alguna razón estratégica (Taunay, 2015; Brítez Báez, 2024).

El punto de Tacuaral era el más cercano a las posiciones paraguayas de Azcurra, que para ese momento ya estaban ocupadas por los aliados. A solo un par de kilómetros se encontraba López, con un menguado ejército reconstruido, resistiendo con lo poco que tenía.

La mayoría de los historiadores paraguayos, o escritores que relataron la contienda de primera mano, afirman que la ocupación de la citada zona de Tacuaral o Guazúvirá y su estación del ferrocarril se produjo el 25 de mayo de 1869. Sin embargo, las fuentes aliadas, especialmente aquellas de los comandantes que ejecutaron la orden, sitúan el evento el 24 de mayo de 1869, fecha que consideramos más ajustada al relato de los hechos y su respectivo contraste.

Al día siguiente, en la mañana del 25 de mayo de 1869, las fuerzas aliadas atravesaron las posiciones de Tacuaral y avanzaron hasta la ciudad de Pirayú, con el objetivo de tomar la estación del ferrocarril y la ciudad. Pirayú fue ocupada a las dos de la tarde de ese mismo día, sin encontrar oposición. Se hallaron vestigios que indicaban que los defensores paraguayos habían abandonado recientemente sus posiciones.

El operativo estuvo comandado por los coroneles Manuel Deodoro da Fonseca y Manuel Cipriano de Moraes, este último también conocido como Manduca Cipriano. En horas de la tarde, el conde d'Eu ordenó a Manduca Cipriano seguir la línea férrea con los soldados bajo su mando. Estos llegaron al campamento de Cerro León y lo atacaron por sorpresa.

En el enfrentamiento murieron treinta combatientes paraguayos que defendían esa posición, y veinte quedaron prisioneros. Entre ellos se encontraba Cirilo Antonio Rivarola, futuro triunviro y presidente del Paraguay. En la estación de Pirayú, los aliados hallaron los restos de una locomotora completamente desmantelada; las piezas que no pudieron ser transportadas fueron arrojadas al arroyo.

En la estación de Cerro León se encontró otra locomotora, con sus émbolos retirados y los frenos arrancados, aún sobre las vías. Junto a ella se hallaron seis vagones en buen estado (Conde d'Eu, 2019; Taunay, 2015).

Con la toma de Cerro León se cumplió la disposición emanada de la orden del día número 11, del 18 de mayo de 1869 de tomar todas las estaciones del ferrocarril. Con ello, los aliados bordearon la base de operaciones de las cordilleras, donde se encontraba el mariscal López, siguiendo el trazado de las vías férreas. También fueron halladas dos locomotoras —o al menos sus restos— de las tres que operaban en Paraguay y servían como medio de transporte para toda la población. La tercera, como ya se expresó en líneas anteriores, fue encontrada en la estación central y utilizada por varios meses por los aliados, hasta la llegada de una nueva.

El conde d'Eu instaló su cuartel general en la estación de Pirayú, mientras que Polidoro Jordão hizo lo mismo en la estación de Tacuaral (hoy Ypacaraí), bajo las órdenes del primero mencionado.

Según fuentes aliadas, en la madrugada del 26 de mayo, por orden del conde d'Eu, se envió al general Vasco Alves Pereira con dos brigadas de caballería a tomar la ciudad de Paraguarí. Alves logró atacar por sorpresa a una guarnición de más de cincuenta hombres, capturando a cuarenta y uno. Los restantes, junto con el capitán del grupo, prefirieron la muerte antes que la rendición, sacrificándose

valientemente en defensa de sus posiciones (Conde d'Eu, 2019; Taunay, 2015).

En la estación del ferrocarril se encontraron veintinueve carretas, tres vagones de primera clase, nueve de segunda, tres de tercera, uno de cargas cerrado, dos pequeños de plataforma abierta y seis de carga inconclusos. Existían puentes destruidos para impedir la utilización de la vía férrea. Todos esos elementos fueron trasladados a Pirayú por el capitán de ingenieros aliados, Jerônimo de Moraes Jardim. Los prisioneros también fueron enviados a Pirayú. Estas expediciones causaron gran satisfacción en el bando aliado, especialmente entre las filas brasileñas (Conde d'Eu, 2019; Taunay, 2015).

Con esas acciones, los aliados se hicieron con el control total de las estaciones y de los pocos elementos útiles que quedaban antes de su destrucción, ordenada por López para evitar que fueran utilizados en su contra.

El ferrocarril como herramienta logística aliada

179

Tras la captura de Asunción, las fuerzas aliadas, lideradas por el conde d'Eu, utilizaron el ferrocarril con fines militares y logísticos. Las estaciones tomadas fueron ocupadas para facilitar el movimiento de tropas hacia Ypacaraí, Pirayú y otras zonas estratégicas.

Los vagones, aunque dañados, sirvieron para transportar suministros y soldados, consolidando el control territorial de los aliados. El ferrocarril, construido por Solano López y su padre con el propósito de conectar Asunción con Cerro León, se transformó en una extensión del poder militar aliado, utilizado para reforzar su presencia en el interior del país y continuar la persecución contra Solano López.

Las vías y las locomotoras, dañadas intencionalmente por López para impedir su uso en contra del Paraguay, fueron reparadas por los aliados, especialmente por los brasileños. Estos trabajos pasaron a engrosar la abultada deuda de guerra que recaería sobre

Paraguay, como resultado de las obras realizadas por las fuerzas ocupantes (Rivarola, 1993).

Los tres países aliados que ocuparon Paraguay con fuerzas militares —algunos en mayor medida, como el ejército imperial; otros con presencia casi nula, como el de Uruguay; y Argentina en una posición intermedia fuera de la capital— también tuvieron acceso y disposición sobre el ferrocarril, en proporción similar a sus respectivas fuerzas de ocupación.

El caso más significativo, tanto por los recursos invertidos como por lo que se declaró oficialmente, fue el de la denominada "Empresa Brasileña de Ferro-Carril". Las protestas por parte del gobierno paraguayo eran prácticamente inviables, dados los términos de la ocupación. Para octubre de 1869, las locomotoras gestionadas por el sector brasileño llegaban hasta la estación de Pirayú, partiendo desde la estación central. Desde Asunción se realizaban dos salidas diarias: a las siete de la mañana y a las cuatro de la tarde. Desde Pirayú, también se efectuaban dos salidas diarias con dirección a la estación central: la primera a las siete de la mañana y la segunda a las doce del mediodía (La Regeneración, 14 de octubre de 1869).

Para diciembre de 1869, el tren, que hasta entonces llegaba solo hasta Pirayú, logró extender su recorrido hasta la estación de Paraguairí ciertos días de la semana, brindando un servicio regular. El precio establecido para los pasajeros era de tres reales desde Asunción hasta Paraguairí, y el mismo monto por cada arroba de carga en esa distancia.

En el caso de la estación de Cerro León, el tren realizaba únicamente paradas especiales, cuando había necesidad de carga o de pasajeros. De lo contrario, continuaba directamente hacia Paraguairí. La empresa brasileña administraba tres locomotoras, denominadas "Herval", "Gaston de Orléans" y "Polidora", acompañadas por un total de cuarenta y seis vagones y coches (La Regeneración, 22 de diciembre de 1869; La Regeneración, 6 de marzo de 1870).

Para ese momento, la línea férrea ya no era ampliamente utilizada, salvo por los ocupantes extranjeros y por muy pocos paraguayos.

En medio de la miseria y de una hambruna generalizada, las prioridades eran otras. Los brasileños ya no veían al ferrocarril con la misma importancia táctica y militar que había tenido entre mayo y agosto de 1869.

Desde finales de noviembre de ese año, comenzaron a buscar formas de desprenderse de los elementos ferroviarios y recuperar parte de la inversión realizada, proponiendo la devolución de las locomotoras al gobierno provisorio. Finalmente, el traspaso oficial de dichos elementos se concretaría en los meses posteriores, ya en 1870 (La Regeneración, 19 de noviembre de 1869).

Los argentinos, para no quedarse atrás, también contaban con su propia locomotora. Los viajes eran menos frecuentes y no llegaban a todas las estaciones, a diferencia de la empresa brasileña. En un principio, alcanzaba también la estación de Pirayú, pero más tarde solo llegaba hasta Patiño-Cué, adonde se enviaban trenes especiales con fines de reunión y esparcimiento.

La forma de pago era interesante: tanto pasajeros como cargas podían abonar el servicio en distintas divisas, lo que evidenciaba una cierta flexibilidad operativa. La locomotora argentina fue bautizada como "La Argentina" y estaba acompañada por diez vagones destinados al servicio. Su regularidad y productividad eran considerablemente menores que las de los trenes brasileños. Esta locomotora había sido traída desde Buenos Aires en mayo de 1869 y fue la más utilizada por el contingente argentino desde entonces (La Regeneración, 24 de noviembre de 1869; La Regeneración, 6 de marzo de 1870).

Los uruguayos también contaban con su propia locomotora, denominada "Constitución". Si los argentinos tenían menor regularidad y menos recursos materiales para el uso del ferrocarril, los uruguayos disponían de todavía menos. El "tren oriental", como también se lo conocía, tenía apenas tres vagones: dos de carga y uno de pasajeros.

Su alcance era limitado y llegaban a menos estaciones que sus pares brasileños y argentinos. No obstante, los periódicos informaban regularmente que el tren salía a las ocho de la mañana desde Asunción con destino a Pirayú, regresando a las tres de la

tarde. Los pasajeros podían optar por viajar en primera o segunda clase (La Regeneración, 5 de noviembre de 1869).

En suma, como ya expresamos, el servicio ferroviario también reflejaba el poderío de las fuerzas de ocupación. En total, cinco locomotoras recorrían las estaciones construidas por los López, pero en ese momento operadas por fuerzas extranjeras hostiles.

La máquina del estado incipiente: Intentos de gestión

Los diplomáticos aliados, en conjunto con los adversarios del gobierno de los López, instalaron un gobierno provisorio el 15 de agosto de 1869, conformado por un triunvirato compuesto por Cirilo Antonio Rivarola, Carlos Loizaga y José Díaz de Bedoya. Aunque el rol predominante lo ejercía el primero, capturado previamente durante el ataque aliado para la toma de Cerro León, como ya mencionamos (Urizar, 1989).

182

La reorganización estatal no fue una tarea sencilla. Desde la instalación del Triunvirato, en teoría coexistían dos gobiernos paraguayos en paralelo: el de López, con su menguado ejército resistiendo sin oportunidad hasta marzo de 1870; y el del Triunvirato, que, en colaboración con los aliados, ejercía el poder efectivo sobre el territorio aún no ocupado, desde la capital y con la difícil misión de administrar la miseria. La historia institucional paraguaya reconoce ampliamente al Triunvirato como gobierno provisorio oficial de la República del Paraguay.

En cuanto a la administración estatal, el Triunvirato debía disponer de lo poco que quedaba, y entre los recursos destacados se encontraba el ferrocarril. Para tal finalidad, el gobierno provisorio nombró al húngaro Francisco Wisner de Morgenstern como director del Ferrocarril del Estado: el primero designado antes de finalizar la contienda en 1869 y el primero bajo la nueva administración, ya fuera del linaje de los López.

Esta designación reviste gran importancia, Morgenstern fue el primero en expresar que el valor del ferrocarril no radicaba únicamente en las vías, sino también en las tierras adyacentes, las

cuales debían ser aprovechadas para generar financiamiento estatal. Esta noción, pionera para la época, marcaría un punto clave en las futuras negociaciones sobre propiedad, deuda y reconstrucción nacional (Warren, 2008).

Desde la instalación del Triunvirato, comenzó el calvario de intentar sopesar las gravosas necesidades del momento con recursos inexistentes. Así se dio inicio al largo trayecto de infortunios sucesivos en la búsqueda desesperada de financiamiento.

Para tal misión, en diciembre de 1869, el Triunvirato encomendó la tarea al miembro responsable de la dependencia de Hacienda, José Díaz de Bedoya, de gestionar un empréstito que no excediera los dos millones de pesos fuertes en la provincia de Buenos Aires.

Lógicamente, como ocurría aquí y hace dos siglos, todo empréstito requería una garantía para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se pretendieran contraer. El ferrocarril era el bien más valioso del Estado paraguayo tras la guerra; por esa razón, en cada intento de adquirir recursos mediante obligaciones pecuniarias, era utilizado como garantía.

Este caso no fue la excepción: se hipotecó la línea férrea con todas sus propiedades y útiles, junto con las propiedades urbanas y los edificios públicos de la ciudad de Asunción (*Registro Oficial*, 20 de diciembre de 1869)¹

El decreto también facultaba a José Díaz de Bedoya para la venta de objetos de oro y plata pertenecientes a la Iglesia, siempre que no estuvieran en uso litúrgico. El miembro del Triunvirato viajó a Buenos Aires en los primeros días de enero de 1870, llevando consigo los ornamentos eclesiásticos y la orden de obtener recursos urgentes para el gobierno provisorio.

¹ Todas las citas del *Registro Oficial* provienen de la compilación en dos tomos de Fischer y Quell, publicada en 1887, que abarcan los registros de 1869 a 1885.. Para mayor claridad cronológica, las citas en el texto se referirán siempre a la fecha del documento original. La entrada bibliográfica completa se encuentra en la lista de referencias.

Sin embargo, Díaz de Bedoya nunca regresó. El 4 de mayo de 1870 envió su renuncia desde el extranjero y nunca rindió cuentas sobre el destino del dinero obtenido por la venta de los objetos sagrados. Por esta razón, es conocido popularmente como “Pepe Candelero” (Trinidad Mancuello & Chamorro Torres, 2019).

No está de más puntualizar que tampoco se consiguió ni un solo peso de ningún empréstito: un fracaso total que hoy permanece como una amarga anécdota. Las muertes de paraguayos en los primeros meses del gobierno provisorio eran numerosas cada día, consecuencia directa de la inacción ante la hambruna y las enfermedades. Cadáveres abandonados en las calles, casas, iglesias o edificios públicos componían el paisaje desgraciado que azotaba a Asunción y sus alrededores.

La falta de inversión necesaria provocó que la empresa brasileña del ferrocarril suspendiera sus actividades el 15 de febrero de 1870. De hecho, ya desde tiempo antes intentaban transferir los bienes al gobierno provisorio paraguayo, pero este último carecía de medios para mantenerlos o cubrir las inversiones que los brasileños exigían pagar como parte del traspaso.

Las vías ferroviarias no estaban en buen estado, especialmente el tramo más antiguo entre Asunción y Luque, mientras que los trayectos siguientes se deterioraban por falta de mantenimiento. Las locomotoras “La Argentina” y “Constitución”, pertenecientes a los argentinos y uruguayos respectivamente, continuaron prestando servicio tras la suspensión brasileña, aunque con mucha menor frecuencia, hasta que, eventualmente, también suspendieron sus operaciones de forma definitiva (*La Regeneración*, 6 de marzo de 1870).

Recuperación oficial del Ferrocarril

Los esfuerzos de reparación del ferrocarril liderados por Brasil no fueron un acto de reconstrucción altruista, sino una imposición económica. Los costos, estimados en veinte mil libras esterlinas — como ya se mencionó en líneas anteriores— generaron una deuda que condicionó al incipiente gobierno provisorio. Más allá del

aspecto técnico, estas acciones consolidaron el control brasileño sobre el sistema ferroviario, transformándolo en una herramienta de ocupación. La denominada “Empresa Brasileña de Ferro-Carril” simbolizó la subordinación económica del Paraguay, sentando un precedente para futuras obligaciones financieras.

A finales de marzo y principios de abril, el gobierno provisorio tomó posesión de los elementos ferroviarios administrados por los brasileños, comprometiéndose a pagar la deuda generada por las reparaciones, aunque sin mayores opciones de negociación. La operación financiera fue estructurada en tres cuotas, con un interés del seis por ciento sobre el saldo pendiente. La suma comprometida resultaba desproporcionada para las capacidades fiscales del gobierno paraguayo, prácticamente impagable en ese contexto, y representó otra soga puesta al cuello de los paraguayos por parte del imperio brasileño.

Cada vez que vencía un plazo de pago, el gobierno paraguayo solicitaba una prórroga, lo que incrementaba los intereses sobre el capital original. Así se sucedieron años de acumulación financiera, hasta que finalmente, tiempo después, la deuda fue saldada, correspondiente a lo que supuestamente los brasileños habían invertido en el sistema ferroviario paraguayo (Warren, 2015).

185

Desde el 7 de abril de 1870, con la administración del ferrocarril ya bajo responsabilidad del gobierno provisorio, al menos en lo concerniente a la mayor parte de los elementos ferroviarios y todos los entregados por Brasil, se establecieron nuevas tarifas para pasajeros y cargas, así como los horarios de salida de trenes desde las distintas estaciones. Estas eran: Estación Central, Trinidad, Luque, Areguá, Patiño-Cué, Tacuaral, Pirayú, Cerro León y Paraguarí. La empresa ferroviaria nacional pasó a denominarse “Ferrocarril de la Asunción y Villarrica” (*La Regeneración*, 10 de abril de 1870).

El viaje a Paraguarí: Un teatro de la dependencia

En abril de 1870, intentando reorganizar el defectuoso sistema ferroviario que ya estaba bajo su responsabilidad, el gobierno

provisorio inició una serie de nombramientos para mejorar la administración del Ferrocarril del Estado. El 26 de abril de ese año, se nombró a Alejandro Clavin y a Xavier Sefranc como ingenieros mecánicos de la vía férrea.

Ese mismo día, posterior al decreto que oficializó dichos nombramientos, se designó a Diego Horrocks como Administrador General del Ferrocarril. Figura influyente en la posguerra inmediata, Horrocks mantuvo acuerdos políticos y comerciales con el gobierno paraguayo, además de integrar diversas asociaciones y comisiones dedicadas a obras de bien común.

Utilizamos el nombre “Diego” porque así figura en las documentaciones oficiales; sin embargo, se trata de la versión española de su nombre original: James. Su nombre completo era James Nelson Horrocks (*Registro Oficial*, 26 de abril de 1870).

Con el nombramiento de Horrocks, se intentó imprimir una dinámica importante a la empresa estatal. De hecho, el nuevo director del ferrocarril no perdió tiempo e intentó, por todos los medios posibles, sacar adelante la empresa.

186

Para junio de 1870, Horrocks convocó a un comité de políticos y diplomáticos para realizar un viaje en tren entre Asunción y Paraguarí. En esa fecha, los aliados ya habían transferido los derechos de las locomotoras y vagones que habían “reparado” y traído a Paraguay, factura incluida, como ya se mencionó.

Entre los viajeros que componían la comitiva se encontraban el presidente Cirilo Antonio Rivarola, el influyente diplomático brasileño José Maria da Silva Paranhos y otros representantes extranjeros. Para el efecto se utilizó un vagón especial del gobierno. A la delegación se sumaron varios paraguayos de la alta esfera política y, por supuesto, el director del ferrocarril.

La locomotora elegida para el viaje fue la “Herval”. El trayecto duró aproximadamente siete horas: los viajeros partieron de Asunción a las nueve de la mañana y llegaron a Paraguarí a las cuatro de la tarde. El viaje se realizó el lunes 13 de junio de 1870 (*El Paraguay*, 14 de junio de 1870).

No se especifica con claridad el objetivo del viaje, pero se trata de una viñeta elocuente de la soberanía paraguaya tutelada: aunque formalmente nacional, estaba en la práctica bajo control extranjero. El trayecto, cubierto por *La Reforma*, fue presentado como un logro del gobierno provisorio, aunque en realidad evidenció lo previsible: la dependencia estructural de los aliados, especialmente del Brasil. Las estaciones, parcialmente operativas, y la locomotora — reparada con fondos brasileños— reflejaban la fragilidad de la autonomía paraguaya. Ese viaje bastó para revelar el pésimo estado del ferrocarril. El tiempo de recorrido fue tres veces mayor que antes de la guerra, a pesar de la publicidad, mínimamente engañosa, sobre los horarios, publicada en los periódicos que circulaban en Paraguay en 1870. Para colmo, en agosto de ese año, los pocos repuestos disponibles fueron robados. Los objetos sustraídos salieron por barco desde el puerto de Asunción. Todos los obstáculos para el mejoramiento de la empresa ferroviaria, pese a los esfuerzos constantes de su director Horrocks, terminaron por desembocar en su renuncia a finales de 1870. Cedió el cargo a Roberto A. Chodasiewicz, quien ya se desempeñaba como ingeniero del Estado. Chodasiewicz asumió la dirección hasta que se produjeran nuevos nombramientos (Warren, 2015).

Deuda, miseria y búsqueda de capital internacional

Tras las gestiones infructuosas del Triunvirato para obtener recursos que permitieran paliar la pésima situación del país, se volvió a recurrir, o al menos a intentar nuevamente, a la vía del empréstito mediante un nuevo decreto fechado el 11 de mayo de 1870. Los términos eran similares a los del decreto anterior, con dos diferencias principales: se designó como nuevo gestor de la operación al recientemente nombrado tesorero Salvador Jovellanos, y se redujo el monto solicitado a quinientos mil pesos fuertes.

El resto de las cláusulas se mantenía prácticamente idéntico al intento previo, incluyendo, por supuesto, la garantía de la vía férrea y todas sus propiedades (*Registro Oficial*, 11 de mayo de 1870).

Así como ocurrió con la fallida intención de obtener un empréstito meses atrás, bajo la gestión de Díaz de Bedoya, quien para ese momento ya no formaba parte del gobierno, el desenlace fue nuevamente un fracaso. La desesperación paraguaya por conseguir recursos no condujo a buen puerto, al menos en los años 1869 y 1870.

A mediados de 1870, el uso del ferrocarril había mejorado en cuanto a su frecuencia operativa. Sin embargo, el servicio era utilizado mayormente para el transporte de cargas. El flujo de pasajeros seguía siendo escaso, aunque mostraba un leve aumento progresivo. Muchos de los pasajes eran costeados por el gobierno, lo cual impedía que el servicio generara ingresos reales. La empresa ferroviaria permanecía estancada en todo sentido (*La Regeneración*, 10 de agosto de 1870).

En el transcurso del año 1870 se produjeron eventos políticos y conspiraciones trascendentales en la historia paraguaya. Sin embargo, el hecho más significativo fue la promulgación de una nueva Constitución, la de 1870, por medio de la Convención Nacional Constituyente y bajo la conducción del gobierno provisorio, ejercido ya únicamente por Cirilo Antonio Rivarola. Este gobierno transitorio se transformó formalmente en un gobierno constitucional hacia finales de ese mismo año.

Al sancionar la Constitución, el 18 de noviembre de 1870, la Convención asumió también la función de órgano electoral, encargándose de elegir al presidente y al vicepresidente de la República. Así lo hizo, proclamando como presidente a Cirilo Antonio Rivarola y como vicepresidente a Cayo Sotero Miltos. La jura solemne de la Constitución y su promulgación oficial se llevaron a cabo el 25 de noviembre de 1870 (Caballero Aquino, 2021).

Todo esto bajo la atenta mirada del ejército brasileño, que aún ocupaba y seguiría ocupando por algún tiempo más la capital paraguaya. Algunos lo consideran el primer gobierno constitucional de la posguerra, mientras que otros lo señalan como el segundo, aludiendo a las breves horas en que Facundo Machain ocupó la primera magistratura. Pero ese es un tema que merece un tratamiento aparte.

Con un Poder Ejecutivo constitucional instalado y un Congreso Nacional en funciones, los dirigentes paraguayos se enfrascaron nuevamente en la titánica misión de conseguir recursos por cualquier medio posible para sostener el funcionamiento del Estado. Esa desesperación, propia de un país quebrado y sin acceso al crédito, combinada con voluntades políticas y actores inescrupulosos, acabaría costándole muy caro al Paraguay.

En diciembre de 1870, con el nuevo gobierno recientemente inaugurado, el presidente Cirilo Antonio Rivarola, mediante decreto, dispuso la emisión de cien mil pesos fuertes convertibles a la vista y amortizables en el plazo de un año. Esta primera emisión de papel moneda se denominó "Provisionales" y tuvo como garantía propiedades fiscales, el cuartel San Francisco y hasta dos manzanas de la plaza del mercado, ubicada en el centro de Asunción.

En julio de 1871 se ordenó una nueva emisión por valor de trescientos mil pesos fuertes, destinada a cubrir otros gastos públicos, incluyendo sueldos y servicios diversos. Como garantía de esta operación se volvió a hipotecar el ferrocarril, reafirmando su centralidad como activo estatal para respaldar obligaciones financieras (Freire Esteves, 1983).

189

Con la llamada "refundición" de las deudas internas, se implementó también un plan de pago que involucraba al ferrocarril, ya que su venta estaba prevista como vía de amortización total de las emisiones anteriores. Para clarificar los conceptos, se trataba de una emisión de deuda pública, en este caso, de carácter interno.

Las dos emisiones fueron unificadas mediante la ley del 28 de septiembre de 1871. Esta medida, lejos de ser una solución efectiva a los problemas financieros del Estado, los profundizó. En lugar de resolver la crisis, generó una bola de nieve imposible de saldar, que desembocaría en la emisión de deuda externa a través de los empréstitos de 1871 y 1872, los cuales abordaremos en las próximas líneas.

Desde mayo de 1871 en adelante, se promulgaron varias leyes con la finalidad de la enajenación del ferrocarril para la obtención de recursos, y que por varios años no obtuvieron éxito alguno. El 4 de mayo de 1871 fueron promulgadas dos leyes, que fueron sancionadas a su vez el 24 de abril del mismo año. La primera autorizaba al Poder Ejecutivo a *“invertir todo el producto del ferrocarril en su conservación y ejercicio hasta tanto se pueda enajenar”* (Registro Oficial, 4 de mayo de 1871).

Para ello, también se conformó una comisión de tres personas, incluida el administrador general, que debían realizar un balance de lo invertido al Ministerio de Hacienda, y este debía publicarlo en los diarios de la capital. De manera subsiguiente, la otra ley expresaba la autorización al Poder Ejecutivo para que *“pueda enajenar a perpetuidad o por tiempo determinado el ferrocarril de la Asunción a Villarrica, con todas sus máquinas, salones, etc., para con su producto atender las urgentes necesidades del Estado”* (Registro Oficial, 4 de mayo de 1871).

Es importante señalar que las vías del ferrocarril, para ese momento, estaban aún muy lejos de Villarrica. La citada última ley también disponía escuetamente del procedimiento para la operación y su licitación por seis meses desde la promulgación de la ley. En la sofocada situación en la que se encontraba el gobierno, no le importaba vender o ceder el ferrocarril, con todos sus elementos, a cualquier plazo e incluso a perpetuidad. El ferrocarril no solo aún no había llegado a Villarrica, como lo había programado en un principio Carlos A. López, sino que su condición, para ese momento, era penosa, y ningún comprador veía con buenos ojos una operación comercial con esas condiciones. Aun así, la ley exigía que el comprador o arrendatario extendiera la línea férrea desde Paraguarí hasta Villarrica, en el término más breve posible. Otra vez, era una crónica de un fracaso anunciado, al menos con las condiciones propuestas.

Deficiencias y estado del ferrocarril en los primeros años de la posguerra

Para junio de 1871, las locomotoras que habían sido entregadas al gobierno paraguayo, y que estaban a cargo de los aliados, eran inicialmente cinco, pero solamente tres se encontraban en condiciones regularmente óptimas para operar. Fueron rebautizadas como “Constitución”, “La Rivarola” y “Triunvirato”. Esto ocurrió durante la gestión de Chodasiewicz, aunque la locomotora “Triunvirato” fue reparada en la administración de Horrocks. Este último también fue el administrador que implementó las salidas más tempranas desde las estaciones para aprovechar mejor el día, ya que anteriormente, como pudimos observar en una de las imágenes, las salidas eran a las 08:30 h desde la Estación Central. Con lo aplicado por Horrocks, las salidas pasaron a ser a las 07:00 h. (*La Opinión Publica*, 15 de noviembre de 1870; *El Pueblo*, 27 de enero de 1871; *El Pueblo*, 6 de julio de 1871).

Siguiendo con los nombramientos y el intento de estructurar administrativamente el ferrocarril del Estado, el 31 de agosto de 1871 se nombró interinamente al coronel Pedro Recalde como administrador general del ferrocarril, debido a la renuncia de Martín Velilla, el encargado interino anterior, por haber sido electo diputado.

191

Pedro Recalde estuvo un par de días interinamente en el cargo, hasta que el 4 de septiembre del mismo año fue nombrado George Thompson como administrador general del ferrocarril e ingeniero del Estado (*Registro Oficial*, 31 de agosto de 1871; 4 de septiembre de 1871).

Thompson quedó a cargo de la administración del ente estatal hasta 1874.

Los pasajes no eran gratuitos; tenían su costo de acuerdo al sector o la clase de los vagones. A pesar de ello, muchas personas viajaban sin pagar o adquirían un boleto de clase inferior y abordaban un vagón de clase mayor, lo cual provocaba quejas frecuentes de algunos pasajeros insatisfechos por compartir coche con personas que no pagaban por el boleto de primera clase. Esto

endureció los controles en los boletos y motivó la colocación de boleterías en todas las estaciones para la venta.

El pasajero sorprendido sin boleto, en teoría, debía ser multado con la cuarta parte del valor del pasaje de su sector, más el precio del pasaje correspondiente. Existían primera, segunda, tercera y cuarta clase, y todos los pasajeros podían llevar consigo un equipaje que no excediera las veinte libras de peso. En caso de superar ese límite, el equipaje era transportado en el vagón de carga y al pasajero se le entregaba un boleto para retirarlo en la estación correspondiente (*El Pueblo*, 20 de diciembre de 1870; 9 de abril de 1871).

Hablar de primera o segunda clase, o de comodidades en el ferrocarril, era una fábula. Como ejemplo, transcribimos la opinión de un extranjero que había abordado el tren paraguayo en esos momentos:

El tren es paupérrimo, sucio e incómodo; las ventanas altas y los bancos duros hacen pensar que los vagones de primera clase se fabricaron para el transporte de ganado (y se le dio otro uso), pero no es posible pretender ningún tipo de confort material en el Paraguay, y en realidad parece increíble que pudiese haber llegado al país un coche de ferrocarril (Warren, 2015, p.194).

En la última parte de 1871 ocurrieron hechos políticos violentos, como consecuencia del enfrentamiento entre el presidente Cirilo Antonio Rivarola y la fuerte oposición que tenía en el Congreso, por varios hechos vinculados al ministro de Hacienda, Juan Bautista Gill, hombre fuerte de Rivarola en el gobierno. Como resultado, Rivarola terminó disolviendo el Congreso el 15 de octubre de 1871 y convocó a nuevas elecciones para el 19 de noviembre, estableciendo el inicio del período de sesiones del nuevo Congreso para el 8 de diciembre.

Esta acción se convirtió en la primera gran violación de la Constitución de 1870, ya que esta no facultaba al presidente para la disolución de las cámaras del Congreso. Lo cierto es que, entre artimañas políticas violentas, los líderes políticos fueron a elecciones; la oposición perdió, no sin maniobras del oficialismo encabezado por Rivarola y Gill, lo que derivó en el primer

levantamiento armado del Paraguay después de 1811: la revuelta de Tacuaral (Brítez Báez, 2024).

Es importante puntualizar que el vicepresidente ya no era Cayo Miltos, quien murió a causa de una enfermedad poco después de ocupar el cargo, y en su lugar asumió Salvador Jovellanos.

Entre la disolución del Congreso, el 15 de octubre, y la asunción de las nuevas autoridades, se produjo un vacío legal en el cual el presidente gobernaba el Paraguay a través de decretos. Justamente en ese periodo de tiempo de suspensión estuvo vigente la ley de venta del ferrocarril, promulgada el 4 de mayo de 1871. Por esa razón, el presidente Rivarola, el 31 de octubre de 1871, decretó: *“Queda aplazada la venta del ferro-carril, hasta tanto que el nuevo Congreso dicte una nueva ley sobre la materia”* (Registro Oficial, 31 de octubre de 1871).

En diciembre de 1871, Cirilo Antonio Rivarola presentó su renuncia al cargo en la sesión inaugural del nuevo Congreso, cuya conformación había sido planificada junto con Juan Bautista Gill, electo senador. Resulta que Rivarola se había comprometido a presentar su renuncia al momento de decretar la disolución del Congreso en octubre, como una muestra democrática y honesta de sus intenciones políticas.

El plan era que Gill, desde la Cámara de Senadores, sumando otros elementos políticos en la Cámara de Diputados, impidiera que la renuncia fuera aceptada por el Congreso y solicitara la reincorporación de Rivarola al gobierno. Este último, al momento de presentar su renuncia, se retiró a su estancia en Barrero Grande. Pensaban que esa maniobra política haría ganar popularidad a Rivarola y fortalecería su posición de liderazgo. Era una jugada sencilla, populista y temeraria.

Lastimosamente, lo que Rivarola no anticipó fue que el propio Juan Bautista Gill, junto con su primo, el diputado y presidente de la Cámara, Higinio Uriarte, operarían para que la renuncia fuera aceptada y, por lo tanto, se diera la salida “democrática y legal” de Rivarola de la presidencia, asumiendo el cargo su vicepresidente, Salvador Jovellanos (Lewis, 2016).

Hipotecar el futuro: Empréstitos de 1871 y 1872

El Paraguay, después de culminada la guerra, no era la mejor inversión para los capitalistas extranjeros, al menos si se trataba de negocios legales, competitivos y con reglas claras. Sin emitir un juicio de valor, podemos afirmar que la situación trágica en que se encontraba el Paraguay a principios de 1871 podría haber inducido al error incluso al más encumbrado y honesto intelectual.

El gobierno no conseguía recursos para mantenerse ni para prestar los servicios que la población necesitaba, y estaba ocupado por ejércitos foráneos, en medio de un caos político interno que desembocaba eventualmente en una violencia política de las más sangrientas. Eso sin contar a los desvergonzados líderes políticos que existían en ese momento al frente del gobierno, quienes veían en cada acción una oportunidad para enriquecerse.

Ese conjunto de factores constituía la coyuntura perfecta para aprovechadores como Máximo Terrero y sus socios. Se trata de un evento largamente conocido en la historia paraguaya, y también largamente sufrido en términos financieros. La garantía del empréstito: una vez más, el ferrocarril.

La alta cúpula del gobierno paraguayo fue convencida de realizar un empréstito, el cual fue aprobado mediante las leyes del 8 de febrero y 21 de mayo de 1871, por la suma de 1.000.000 de libras esterlinas, designando a Máximo Terrero como agente financiero, quien más tarde ocuparía un alto cargo diplomático en representación del Paraguay.

La operación se llevó a cabo con Waring Brothers & Cía., con quien Terrero firmó un contrato el 21 de noviembre de 1871. El acuerdo consistía en un préstamo de 1.000.000 de libras esterlinas al 8 % de interés. El precio de la emisión era de 80 libras esterlinas, pero la firma solo se hacía responsable por 64 libras de cada 100. El Estado paraguayo se comprometía a devolver 100 libras por cada bono recibido de 64, por lo que todo el importe superior a 64 libras era para los inversionistas y contratistas.

A su vez, Terrero, junto con los Waring, realizó subcontratos con varias firmas más, como por ejemplo Fleming, Robison & Cía., para

compartir el riesgo y, por supuesto, también las ganancias, realizando prácticas como el buypack y la especulación, entre otros ardidés financieros legales. En teoría, el Paraguay, de los 1.000.000 de libras del préstamo, debía recibir 640.000 libras (Warren, 2008).

El 22 de noviembre se publicó el prospecto, el cual presentaba al Paraguay como el país ideal para cualquier inversión y para los inmigrantes. Como garantía del préstamo, ofrecía sus aduanas, ingresos generales, tierras públicas, edificios públicos y, una vez más, también su ferrocarril, con todos sus elementos.

Con respecto al ferrocarril, se afirmaba que contaba con setenta y dos kilómetros de vía férrea en funcionamiento, hasta Paraguarí. Nada más lejos de la realidad, ya que el ferrocarril se encontraba en pésimas condiciones: tres locomotoras en funcionamiento escaso y con pocos vagones bastante golpeados, que difícilmente completaban el recorrido por todas las estaciones, las cuales también estaban en malas condiciones o inconclusas.

El préstamo debía ser utilizado para pagar la totalidad de la deuda pública, extender el ferrocarril hasta Villarrica, así como también mejorar los caminos, puentes y demás obras públicas (Warren, 2008).

195

La jugada financiera dio grandes resultados inmediatos, pero a la larga terminó cayendo y desmoronando todo a su paso, como un castillo de naipes. De las 640.000 libras que en teoría debía recibir Paraguay, recibió solo 403.000 libras, lo que, a pesar de la enorme reducción que eso significaba por ajustes financieros, llenó de alegría y satisfacción al gobierno paraguayo del presidente Salvador Jovellanos.

El dinero llegó en cinco remesas: cuatro de 100.000 libras y una de 3.000, entre febrero y julio de 1872. Según el Ministerio de Hacienda, de esos 403.000 libras solo llegaron a las arcas del Estado 394.940 libras; el resto habría quedado en algún lugar incierto, no justificado ya en Paraguay.

Al final, nada de ese dinero se destinó a lo planificado. Entre ellos, lo que atañe a nuestro material: la reparación del ferrocarril. Según José Segundo Decoud, en una nota publicada en *La Reforma*, de

los 100.000 pesos que debían ser destinados a la reparación del ferrocarril, solo se utilizaron 5.000 pesos (Warren, 2008).

Podría decirse, sin temor a equivocación alguna, que ese préstamo fue dilapidado por aquellos que debían invertirlo en el desarrollo nacional. Durante mucho tiempo, Jovellanos y sus ministros fueron acusados de desviar ese dinero, pero ninguno de ellos respondió ni fue acusado formalmente por el desfalco. Nunca se rindieron cuentas por el uso de ese dinero, al menos por casi su totalidad.

De hecho, ni Jovellanos y sus ministros, ni tampoco el Congreso, tenían un entendimiento claro de la operación financiera, cómo se llevaría a cabo, cómo se pagaría y, mucho menos, las consecuencias que esto podía acarrear, y que efectivamente acarrió. Ellos solamente querían los recursos y un respiro financiero (Caballero Aquino, 2021).

Inmediatamente después de la llegada de la primera remesa de fondos, el Congreso aprobó otro empréstito de hasta 2.000.000 de libras esterlinas, a través de una ley promulgada el 8 de marzo de 1872 por Salvador Jovellanos.

196

Según la ley, la mitad de este préstamo sería utilizada para la construcción de ferrocarriles locales, caminos, canales, puentes, para promover la inmigración, la colonización de terrenos fiscales y establecer líneas de vapores. Mientras que la otra mitad contemplaba nuevamente la construcción de ferrocarriles, carreteras, puertos y la fundación de bancos (*Registro Oficial*, 8 de marzo de 1872).

El operativo fue el mismo que con el empréstito anterior: una firma lanzaba los bonos al mercado y otros, especulativamente, los adquirían, en un ardid entre firmas, contratistas, inversores y sindicatos. Esta vez, incluso la oferta parecía mejor, ya que los bonos se ofrecieron en un principio a 85 libras por cada 100 libras, de las cuales el Paraguay recibiría 73 libras por cada 100.

El prospecto de este préstamo fue publicado el 31 de mayo de 1872, incluyendo información prácticamente igual a la del empréstito anterior, con la incorporación de las nuevas leyes que regulaban la

disposición del préstamo de 1871. La garantía era prácticamente la misma: ferrocarriles, ingresos, bienes raíces, etc.

Semanas después, los bonos cayeron estrepitosamente, a causa de que otros países latinoamericanos realizaron maniobras similares pero quedaron en cesación de pagos. Esto provocó un desplome generalizado e incluso una investigación del Parlamento británico, que descubrió una compleja operación fraudulenta con grandes consecuencias en términos legales para Inglaterra. El presidente Jovellanos envió a Gregorio Benites para controlar la situación. Al llegar a Londres, Benites, tras largos desencuentros con Terrero, lo destituyó y presentó una demanda judicial contra las firmas, con el objetivo de transparentar y rendir cuentas sobre las operaciones (Warren, 2008).

Luego de largas idas y vueltas, por recomendación de su asesor legal, Benites acuerda con la firma Fleming, en donde se acepta que se colocaron 1.000.000 de libras esterlinas del segundo empréstito, de los cuales corresponderían al Paraguay 562.000 libras, y se reconocían las cuentas presentadas por Robinson, Fleming & Cía., junto con varios gastos más.

197

Esto derivó en que la ganancia total de ese empréstito fuera de 125.000 libras esterlinas, que fueron enviadas en oro a Asunción. Según fuentes, ese dinero fue a parar de vuelta a las arcas particulares de Jovellanos y sus ministros, sin ningún tipo de rendición de cuentas ni documentos respaldatorios.

En 1874, el Estado paraguayo ya no pudo cumplir con los pagos de la deuda, la cual fue renegociada en 1876, 1886, 1924 y 1930, pudiendo ser cancelada por completo recién en el año 1964 (Trinidad Mancuello & Chamorro Torres, 2019).

El Paraguay pagó caro la corrupción y la ignorancia. Estos desgraciados eventos tienen un millar de entretelones, detalles y consecuencias, los cuales recomendamos al lector conocer mejor y no de manera escueta y sucinta, como lo es la narración de este tema en este material, para intentar exponer algo lógico: la importancia del ferrocarril en cada operación o intento de obtener crédito interno o externo en ese momento, a pesar de su deterioro.

Por lejos, las tierras públicas y el ferrocarril con sus elementos eran el capital máspreciado del Paraguay. Más adelante, estos dos patrimonios se unirían para constituir uno solo, el cual interesaría a más de un inversionista.

Garantía para absolutamente todo

Con el fracaso de los empréstitos de 1871 y 1872, el Estado paraguayo perdió la posibilidad de volver a contraer obligaciones crediticias internacionales. Por lo tanto, el gobierno debió optar por otro tipo de operación para conseguir recursos dentro del caos político interno, en donde las controversias entre líderes políticos comúnmente se resolvían con armas de fuego.

Para 1872, la coyuntura política aún no había cambiado y el Paraguay seguía ocupado, con Asunción como punto crítico, donde se encontraba el grueso de las tropas brasileñas, atentas a cualquier movimiento.

El quebrado Estado paraguayo, que ya había intentado vender el ferrocarril y sus elementos desde hacía un buen tiempo, no encontraba un comprador o inversor interesado, debido a las circunstancias ya mencionadas en varias oportunidades, en las que se destacaba el pésimo estado del ferrocarril en su conjunto, incluyendo sus estaciones. Aun así, eso no fue impedimento para que el gobierno lo ofreciera como garantía, según lo dispuesto en no pocos decretos y leyes al respecto, en cada intento de obtener crédito interno o externo, algunos con éxito y otros no tanto, como ya vimos en líneas anteriores. En todas esas operaciones, el ferrocarril se destacaba como el gran patrimonio del Estado paraguayo.

Luego de la destrucción del ferrocarril por orden de López en su retirada, este nunca pudo ser reparado íntegramente, ni con los “esfuerzos” de los aliados, que invirtieron la módica suma de 20.000 libras para su reparación y puesta en marcha antes del deceso del mariscal de campo paraguayo, como ya habíamos expresado, y que para 1872 aún no era pagado ni tampoco se pagaría pronto, al menos en su totalidad. Esta deuda ferrocarrilera era apenas la

cereza del postre, o mejor dicho, la punta del iceberg de los problemas financieros de ese momento.

Lo que antes de la guerra recorría desde Paraguarí hasta Asunción en aproximadamente dos horas, en ese momento, desde el punto citado hasta la capital, lo hacía en más de siete horas como mínimo. Una situación verdaderamente terrible. En esas condiciones, a pesar de que en Londres se obtuvieron dos préstamos —en los que incluso se utilizó al ferrocarril como señuelo por la cuestión de los agricultores de Lincolnshire— todo fue una farsa. Préstamos que, dicho sea de paso, el gobierno festejó a lo grande, pero que fueron una victoria financiera pírrica: no existía inversor sensato alguno capaz de hacerse cargo de las erogaciones que eso conllevaría.

Ni siquiera el poco dinero que se obtuvo de Inglaterra con los préstamos se invirtió en el material rodante; el futuro de este era incierto, y el de las arcas del Estado, más aún (Caballero Aquino, 2021).

Estas circunstancias generaban obstáculos importantes a la hora de realizar una operación de venta o arriendo con el ferrocarril paraguayo.

Los esfuerzos para intentar conseguir recursos, ya sea por la venta o el alquiler del ferrocarril, fueron incesantes, incluso después de las varias leyes citadas para el efecto, que llegaron a ser pospuestas por otras leyes al no encontrarse ningún interesado. El Congreso aprobó otra ley en julio de 1871 para que el ferrocarril fuera transferido a un comité de comerciantes extranjeros y nacionales, lo que también resultó un fracaso.

Los López habían dejado, aparentemente, una especie de hechizo sobre el ferrocarril que ellos mismos mandaron construir y también ordenaron destruir, para que ninguna operación de venta o arriendo fuera posible.

El ferrocarril y las tierras públicas como el oro paraguayo

El ascenso de Patri

Las circunstancias empezaron a cambiar paulatinamente desde 1872, cuando uno de los hombres más ricos del Paraguay ocupado, quien de hecho hizo gran parte de su fortuna con la guerra como vivandero o proveedor de las fuerzas aliadas, especialmente del Brasil, al proveerles elementos para sus hospitales, ganado vacuno, follajes y caballos, se interesó en el ferrocarril. Ese hombre era Luigi Patri (Warren, 2008).

Patri se interesó en el ferrocarril desde 1872, pero aún estaba lejos de concretarse operación alguna. En ese año, Patri y sus socios presentaron un proyecto para construir un ferrocarril hacia el sur, desde Asunción hasta Paso de Patria. El proyecto contemplaba una ganancia fija para la empresa por kilómetro, que debía ser asegurada por el gobierno. La propuesta fue rechazada, como también otra propuesta para construir un ferrocarril desde el puerto fluvial de Rosario hasta San Estanislao, incluso utilizando un camino con piso de troncos. Ambas propuestas fueron rechazadas, pero la intención de obtener recursos con el ferrocarril no iba a menguar fácilmente.

El nombre de “Ferro-Carril de la Asunción y Villarrica” pasó a llamarse oficialmente “Ferro-Carril del Estado”, una denominación mucho más apropiada, teniendo en cuenta que la ciudad de Villarrica no estaba ni cerca de tener aún una estación de ferrocarril ni un metro lineal de vía férrea. En todo el año 1872, ya con una economía un poco más dinámica, teniendo en cuenta la trágica circunstancia de 1869 y 1870, la administración del Ferro-Carril del Estado intentó implementar rebajas al transporte de cargas y en el precio del pasaje de primera clase, así como también la reactivación de las excursiones dominicales hasta Paraguari (*El Pueblo*, 17 de febrero de 1872; 3 de mayo de 1872; 18 de mayo de 1872).

Un fracaso más

A finales de enero de 1874, el Congreso sancionó otra ley para la enajenación del ferrocarril, con términos más interesantes para los futuros inversionistas. La operación de venta era nuevamente por todo el Ferrocarril del Estado, con sus útiles, locomotoras, vagones, así como también todas las estaciones y telégrafos existentes en ellas.

La obligación para el comprador era extender la vía férrea desde Paraguarí hasta Villarrica, en el plazo de diez años contado desde la realización de la venta. Y aquí entra en juego toda la generosidad de los congresistas, o la desesperación misma por generar recursos de alguna forma: al comprador se le otorgaría una legua a cada lado de la vía, desde Paraguarí en adelante, donde hubiera terreno fiscal, y si no existiera, en compensación se le darían propiedades en otro lugar. Eso significaba casi cinco kilómetros a cada lado de la vía para el futuro comprador.

Además, el gobierno debería garantizar un interés del siete por ciento sobre un capital de ocho mil libras gastadas en cada milla que se construyera.

201

También debía designarse un comisionado para las negociaciones, y en caso de éxito, este comisionado recibiría el dos por ciento del monto por la venta. Para la designación del comisionado, el Ejecutivo remitiría una terna al Congreso, y este elegiría a uno de la lista, que sería designado. La venta de este bien era vital, ya que el dinero que se obtuviera de ella se destinaría al pago de los intereses y a la amortización de los empréstitos de 1871 y 1872 (Warren, 2008).

La intención fue, de nuevo, un fracaso, pero ya se vislumbraban concesiones más atractivas para los futuros inversionistas, que — como ya mencionamos anteriormente— representaban la suma de los dos bienes más importantes de ese Paraguay destruido: el ferrocarril y las tierras públicas.

El fracaso de la ley de 1874 no fue definitivo, e incluso resultó alentador para el gobierno paraguayo, que no se detendría hasta encontrar un inversionista interesado, aunque ello implicara el

perjuicio a mediano y largo plazo de los intereses nacionales. Es importante recalcar que esto se daba en un contexto cuasi anárquico, con sucesivos complotos, conspiraciones y revueltas que mantenían a la pobre y miserable sociedad paraguaya en zozobra, aún coaccionada por los ocupantes foráneos (Warren, 2015).

En medio de la crispación política, la sociedad intentaba continuar con su vida con la mayor normalidad posible, aunque ese objetivo era bastante difícil por las calamitosas circunstancias. Para 1874 volvieron los bailes dominicales en los salones de la Estación Central, con orquesta incluida, actividad que se inició durante el gobierno de Francisco Solano López y que fue interrumpida por el conflicto bélico (*La Libertad*, 6 de mayo de 1874).

El convenio Bareiro

El 25 de noviembre de 1874 asumió la presidencia de la República el ciudadano Juan Bautista Gill, y la vicepresidencia, su primo hermano Higinio Uriarte. Con ello se inauguraba un nuevo período constitucional, que traería muchas novedades, sobresaltos y no pocas conspiraciones.

La última parte del año 1874 fue bastante movida en términos administrativos para el Ferrocarril del Estado. George Thompson, quien había sido designado administrador del ferrocarril desde 1871, realizando muchas mejoras e impulsos en la administración de una desdichada empresa después de la guerra, renunció en diciembre de 1874. Por esa razón, el presidente Gill decretó, el 19 de diciembre del mismo año citado, la designación del capitán de fragata Domingo Antonio Ortiz como administrador general del ferrocarril, quien hasta ese momento se había desempeñado como Contador General de la Nación (*Registro Oficial*, 19 de diciembre de 1874).

El presidente Gill implementó un programa financiero y ciertas reformas legales con la intención de estabilizar la administración pública ante las enormes deudas existentes. Los resultados no fueron muy alentadores, para no decir catastróficos.

En octubre de 1875, luego de una de las tantas crisis políticas de la cúpula gubernativa, el hermano del presidente Juan Bautista Gill, Emilio, que hasta entonces era ministro de Hacienda, renunció. Por esa razón se nombró a Cándido Bareiro como ministro de Hacienda. Bareiro no se encontraba en el país al momento de su nombramiento, que de hecho fue realizado para descomprimir la situación política. Por lo tanto, Adolfo Saguier ocupó la cartera de Estado hasta el regreso de Bareiro.

El novel ministro de Hacienda no se encontraba presente al momento de su designación, ya que el presidente Gill lo había enviado a Londres para negociar un acuerdo con los tenedores de los bonos de los empréstitos de 1871 y 1872, que se realizaron en la capital financiera y que se dilapidaron impunemente. Bareiro fue nombrado en julio de 1875 como ministro plenipotenciario ante el gobierno británico para tal efecto (*Registro Oficial*, 24 de julio de 1875; 14 de octubre de 1875).

Cándido Bareiro fue un líder importante de la posguerra, con una experiencia diplomática previa en Europa, que le otorgaba una ventaja comparativa respecto al resto de los líderes políticos, y que supo aprovechar al máximo.

203

Mientras tanto, el administrador del ferrocarril, el capitán Ortiz, presentó su renuncia, y el presidente Gill nombró en su lugar a Adolfo Dentella como administrador general del Ferrocarril del Estado, el 24 de diciembre de 1875 (*Registro Oficial*, 24 de diciembre de 1875).

En Londres, Cándido Bareiro llegó a un acuerdo con la Corporación de Tenedores de Bonos Extranjeros, mediante un convenio firmado en fecha 23 de marzo de 1876, que prácticamente relegaba al Paraguay a una colonia, ni siquiera del Imperio británico, sino de inversionistas particulares. Una vez más, entre los bienes en cuestión, como moneda de cambio y parte de la negociación, se incluía el Ferrocarril del Estado.

Las cláusulas del acuerdo eran realmente generosas por parte del gobierno paraguayo, para no referirnos al mismo en otros términos. Entre lo acordado estaba la creación de un Banco Nacional del Paraguay, que monopolizaría todas las transacciones bancarias del

gobierno por treinta años. Y si en ese tiempo no se realizaba el pago de la deuda externa, el plazo debía ser prolongado hasta cubrirla.

El acuerdo también disponía la transferencia perpetua del Palacio de López para el uso de las oficinas del banco, u otro edificio fiscal. El banco sería el receptor general de las rentas fiscales, tendría derecho de acuñar monedas y billetes, así como también la explotación exclusiva de ciertos rubros, como los yerbales y, por supuesto, el ferrocarril, entre otras condiciones increíbles e inaceptables para cualquier gobierno medianamente serio.

“El Convenio Bareiro” fue muy criticado por los periódicos *La Reforma* y *Los Debates*. El primero citado tenía como director a Benjamín Aceval, y antes, a los Decoud. En su editorial afirmaba que el convenio debía aprobarse, pero que requería ser más estudiado, con una mayor reflexión al respecto, y sobre todo, con modificaciones “*sin lastimar nuestro comercio y sobre todo nuestro porvenir*” (*La Reforma*, 3 de junio de 1876; 4 de junio de 1876).

Bareiro trajo de Londres el citado convenio, que fue aprobado por el Congreso paraguayo. El 30 de junio de 1876, el Congreso autorizó al Poder Ejecutivo, a través de la correspondiente ley, que tan pronto como el dinero y las acciones del banco fueran recibidas, se hiciera entrega del ferrocarril con “*todas sus dependencias, estaciones, trenes rodantes, talleres, útiles, enseres y todo lo de su pertenencia, con más una milla de terreno fiscal a cada lado de la vía y en toda su extensión*” (Registro Oficial, 4 de julio de 1876).

El convenio nunca pudo efectivizarse, para felicidad o desgracia del gobierno paraguayo, ya que desde Londres no fue enviado ni un centavo, ni se recibió acción alguna de absolutamente nada. El convenio también provocó la protesta del gobierno del Brasil, debido a tan indecoroso arreglo que lesionaba sus intereses. La desaprobación del Brasil frente a los acuerdos impulsados por Bareiro fue, sin dudas, un obstáculo importante que condenó el acuerdo a la extinción (Urizar. 1989).

Mientras que, en *Los Debates*, periódico inaugurado en julio de 1876 por los hermanos Decoud, a consecuencia de que el presidente Gill ordenara la destitución de José Segundo Decoud de *La Reforma*, donde este criticaba ampliamente la injerencia

imperial y al gobierno en general, replicó esas mismas críticas en el nuevo periódico (*Los Debates*, 6 de diciembre de 1876).

Los Decoud veían como un error garrafal desatender la deuda externa en detrimento de nuestra confianza internacional y centrarse en la deuda interna, que no tenía una imperiosa exigencia.

Con respecto a la probable venta del ferrocarril, afirmaban: *“La venta del ferrocarril nos parece una utopía irrealizable, por el momento; pero si ella pudiera efectuarse, el gobierno debería cederla bajo cualquier condición, dadas las fuertes erogaciones que demanda y su nula utilidad a las rentas de la Nación”* (*Los Debates*, 8 de diciembre de 1876).

El 22 de junio de 1876, el Paraguay fue desocupado, al menos todo Asunción, por el ejército imperial. En conmemoración, fue declarado feriado por el Congreso en lo sucesivo, e incluso el presidente Juan Bautista Gill lanzó una proclama. Aun así, la soberanía paraguaya estuvo condicionada especialmente por los brasileños, y una muestra de ello fue la derogación del Convenio Bareiro, para bien o para mal de los gobernantes del momento.

205

Ninguna crítica ni protesta sirvió demasiado para aplacar los intereses del Brasil imperial. El gobierno no tuvo más opciones que dejar sin efecto la venta del ferrocarril, la explotación de la yerba mate y las donaciones de tierras fiscales, derogando toda la legislación referente al “Convenio Bareiro”, mediante una ley sancionada por el Congreso el 9 de diciembre y promulgada por un decepcionado presidente el 12 de diciembre de 1876 (Freire Esteves, 1983; *Registro Oficial*, 12 de diciembre de 1876)

Por una pizca de progreso económico cortoplacista, los líderes nacionales de la posguerra no tenían ningún inconveniente en entregar a sus familias enteras para lograr dicho objetivo.

La desocupación de los ejércitos foráneos, especialmente el brasileño, agravó la crisis financiera del Paraguay, ya que miles de personas abandonaron el país con sus recursos. Pero al fin, en 1876, el Paraguay era desocupado, aunque no libre de influencias de potencias vecinas.

El ferrocarril como Caballo de Troya: La privatización de la tierra

El Paraguay ya había sido desocupado, pero su soberanía aún estaba en jaque con cada operación que disgustaba a los brasileños. A pesar de que esta transacción se dio en 1877, vemos importante relatarla como corolario y punto álgido del propósito de este material.

A finales de 1876, a días de que iniciara el año 1877, con un Congreso sesionando extraordinariamente fuera del plazo ordinario, se sancionó una de las tantas leyes de venta del ferrocarril, la cual fue promulgada el 30 de diciembre por el presidente Gill. Esta ley tenía un enfoque pecuniario, lógicamente, pero centrado en el pago de la deuda interna, con una excepción: el pago a los brasileños por la inversión realizada por estos en la reparación y puesta en marcha del ferrocarril durante la ocupación, entre 1869 y 1870.

Esta ley, en contraposición a las anteriores, llegaría a buen puerto, después de largos cinco años de tratativas de venta, alquiler, concesión o cualquier otra figura que pudiera generar algo de dinero en la calamitosa situación financiera del gobierno paraguayo.

La venta tenía, nuevamente, como objeto el ferrocarril de Asunción a Paraguarí, así como también el ramal desde el puerto hasta la Estación Central. El precio no podría bajar de 1.000.000 de pesos fuertes, en documentos financieros, y el proceso debía practicarse por licitación verbal en un plazo determinado.

También se establecía la exoneración de impuestos por la importación de materiales ferroviarios y la exención del pago de impuestos o contribuciones fiscales o municipales de todas las dependencias, ya fueran talleres o estaciones, por un período de veinticinco años (*Registro Oficial*, 30 de diciembre de 1876).

Pero, de vuelta, el quid de la transacción, por el interés que podía generar en cualquier inversionista, no estaba principalmente en los desgastados y problemáticos trenes, que, al decir de algunos, las carretas estiradas por bueyes aún podían competir con el ferrocarril por su mal estado; sino en las tierras que el comprador podía adquirir con la venta, ya que se concedía *“al comprador diez*

cuadras de cien varas de tierras fiscales en ambos costados de la vía férrea, en toda la línea, dejando a salvo las tierras particulares y los ejidos de los pueblos que se encuentran sobre la línea” (Registro Oficial, 30 de diciembre de 1876).

Es decir, un kilómetro de tierra a los costados de las vías, desde Asunción hasta Paraguari. Y en caso de prolongar la vía hasta Villarrica, con la exclusividad del proyecto, la operación de otorgación de tierras sería la misma. Estaban excluidas las pertenecientes al dominio privado y las afectadas a los municipios (Pastore, 2024).

La ley del 30 de diciembre de 1876 inició el proceso de venta largamente añorado, la cual fue reglamentada por un decreto del presidente Juan Bautista Gill, en enero, que disponía como fecha el 17 de marzo de 1877, a las diez de la mañana, para la recepción de ofertas verbales para la compra del ferrocarril.

El decreto establecía una serie de requisitos y garantías para la formalización de la transacción, así como también los beneficios que debía disponer el gobierno para el uso del ferrocarril, como pases gratuitos o a mitad de precio, según el caso, y la gratuidad de la correspondencia pública enviada a través de los trenes. En el mismo decreto también se especificaba la extensión de la línea telegráfica, entre otros detalles (*Registro Oficial*, 16 de enero de 1877).

Solo unos pocos hombres en el Paraguay podían lograr semejante transacción, y el que lo logró fue aquel comerciante interesado en el ferrocarril oficialmente desde 1872: Luigi Patri.

De origen italiano, específicamente genovés, se instaló definitivamente en el Paraguay con la desocupación de las fuerzas aliadas, que de hecho era la fuente principal de sus negocios y recursos en el país, mediante los soldados y sus sueldos fijos. Por lo tanto, Patri necesitaba otra fuente de recursos.

El comerciante estaba interesado en engrosar la lista de propiedades a su nombre, con la adquisición del ferrocarril y las tierras públicas ofrecidas, que fue siempre el interés real de quienes miraban al ferrocarril con entusiasmo. Patri ya era propietario de

varias estancias para ese entonces, representando miles de hectáreas en donde desarrollaba sus actividades ganaderas, con miles de cabezas de ganado (Caballero Aquino, 2021).

Para la compra del ferrocarril, Patri se asoció con Juan de Freitas Travassos, constituyendo la firma *Travassos, Patri & Cía*. La firma presentó el depósito correspondiente y cumplió con todas las formalidades exigidas por la ley del 30 de diciembre de 1876 y el decreto reglamentario.

La firma adquirió el ferrocarril ese mismo sábado, 17 de marzo de 1877. Transcribimos el acta de la operación:

En la ciudad de Asunción, a los diecisiete días del mes de marzo de 1877, fui requerido por el ciudadano Ministro de Hacienda D. Cándido Bareiro, para que en mi calidad de Escribano Mayor de gobierno concurriese a su ministerio con el objeto de dar fe del acto que iba a celebrarse referente a la venta del Ferro-Carril del Estado por medio de propuestas verbales; y habiendo en su virtud asistido a su sala de despacho donde se hallaba el señor ministro acompañado del fiscal general del estado, D. Domingo A. Ortiz, en presencia, en presencia de un numeroso auditorio y siendo las diez en punto de la mañana, S.E. tomó la palabra y dijo: que habiendo llegado el día designado para proceder a la venta del ferro-carril de la Asunción a Paraguari, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley de la materia de fecha 30 de diciembre del año pasado y decreto reglamentario del 16 de enero último, y hallándose presente los señores Travassos y Cía. y Jorge Casaccia, únicos interesados en la compra, que han llenado el requisito del depósito ordenado por el art. 2 del citado decreto, según informa del señor tesorero general, se iban a oír las preposiciones que tuvieran a bien de hacer los dos proponentes, a fin de adjudicar el ferro-carril con todos sus accesorios y concesiones otorgados por la ley, al que presentase la propuesta más ventajosa para el Estado. Que no se aceptara ninguna condición que no estuviese perfectamente de acuerdo con las cláusulas contenidas con la ley y el decreto ya expresados, debiendo advertir que el comprador no podrá suspender el tráfico de la línea sino en los casos de fuerza mayor. Que hacia esta aclaración porque había llegado una noticia que algunos dudaban de la verdadera interpretación que debía darse al decreto en lo referente a esta circunstancia. Que en el esta implícitamente comprendida la condición de que el ferro-carril no se enajena para

estar parado, sino para que preste al país los servicios que mencionan los artículos 10, 11, y 12 del decreto, que de otro modo serían ilusorios. No pudiendo además presumir nadie, a lo menos, lógicamente, que la mente del gobierno haya sido autorizar la suspensión del tráfico de la línea con notorio perjuicio de los intereses del público. Que después de esta explicación que disipaba toda duda, los interesados podían proceder a la manifestación de sus proposiciones. Acto seguido, el señor Travassos y Cía. formulo verbalmente su propuesta ofreciendo la suma de 1.000.000 de pesos fuertes de acuerdo con la ley de la materia. Seguidamente Don Jorge Casaccia expuso que no podía mejorar la oferta de los señores Travassos y Cía. por lo que el señor ministro declaro adjudicado formalmente en nombra del Gobierno de la Republica a los referidos señores Travassos y Cía., el ferro-carril con las dependencias, concesiones y terrenos adyacentes enumerados en la ley del 30 de diciembre de 1876, debiéndose extender los títulos en propiedad por la Escribanía Mayor de Gobierno con transcripción literal de la ley y decreto citados y de la presente acta, previo el correspondiente pago en arcas fiscales de la cantidad convenida, devolviéndose en el día al señor Don Jorge Casaccia el respectivo deposito que había hecho en Tesorería General. Con esta declaración se dio por terminada el acta.

Firmado para constancia, el señor ministro de Hacienda, fiscal general del Estado, los proponentes señores Travassos y Cía y Don Jorge Casaccia, por ante mí que doy fe – Juan J. Alonso. Escribano Mayor de Gobierno (*La Reforma*, 18 de marzo de 1877).

Es importante aclarar que el otro proponente para la compra, Jorge Casaccia, era uno de los primeros socios de Luigi Patri; por lo tanto, su presencia en la transacción fue meramente protocolar, quizá para dar un matiz de formalidad y legalidad a la operación. Esto es fácilmente comprobable incluso en el acta misma, ya que Casaccia afirma no poder igualar la oferta hecha por Travassos, que era la oferta mínima por la cual podía realizarse la venta del ferrocarril.

Después de más de cinco años de tratativas, con todos los ofrecimientos generosos posibles, el Estado logró el objetivo de vender el ferrocarril.

El martes 27 de marzo de 1877, en la Escribanía Mayor de Gobierno, se procedió a firmar la escritura de venta del ferrocarril a favor de la compañía de Travassos y Patri. Para ese momento, el director del ferrocarril era Washington Hume (La Reforma, 24 de marzo de 1877; 28 de marzo de 1877).

Patri hizo un buen negocio, por más que el ferrocarril y sus útiles estuvieran en un estado deplorable: valía mucho más de lo que le costó. Sin mencionar las tierras a las que accedió.

La firma *Travassos y Patri* adquirió el ferrocarril por documentos gubernamentales por 1.000.000 de pesos fuertes, que equivalían a 88.000 en pesos oro, además de las 16.000 libras en plata. Estos documentos del gobierno eran bonos, certificados o títulos de deuda emitidos a favor de empresas o individuos, incluso por pagos de salarios, que eran cambiados por la moneda circulante.

De esa manera, la empresa compradora adquirió las obligaciones del gobierno por tal suma y pagó la deuda restante que los brasileños afirmaban haber gastado en la reparación de las locomotoras y las vías (Caballero Aquino, 2021; Warren, 2008).

210

La inversión realizada por Patri fue amplia; por esa razón, incluso los días en que salían los trenes disminuyeron, y los trenes ya no regresaban el mismo día a la Estación Central desde donde partían, a excepción de los trenes extraordinarios especiales.

En cuanto a los ordinarios, en abril de 1877 salían de la Estación Central los días miércoles, viernes y domingo, a las siete y media de la mañana, hasta la estación de Paraguarí. Desde la estación de Paraguarí hasta la Estación Central, partían los días lunes, jueves y sábados, también a las siete y media de la mañana (*El Comercio*, 10 de abril de 1877).

Los dueños de la firma que adquirió el ferrocarril, tenían un vagón especial para uso exclusivo. De las ganancias del ferrocarril, el 70 % se destinaba a los gastos operativos, y las inversiones necesarias para brindar, al menos, un servicio regular y digno eran cuantiosas.

Patri invirtió gran parte de los ingresos en reparaciones y mejoras del servicio, haciendo que el ferrocarril funcionara de manera regular, dentro de las limitadas posibilidades (Warren, 2008).

Con la venta del ferrocarril, el Estado obtuvo un pequeño suspiro financiero, pero en el futuro, “la cuestión ferrocarrilera” aún tenía mucho por definir en el Paraguay.

Desde esa primera venta, el ferrocarril pasaría de mano en mano, ya sea nacionales o extranjeras, en varias oportunidades en los años próximos, bajo diferentes figuras jurídicas. Esta venta, que lejos de ser un final, dio inicio al negocio de las tierras públicas como el oro paraguayo, y a la oportunidad de obtener recursos por parte del Estado.

Conclusión

La trayectoria del ferrocarril paraguayo entre 1869 y 1876, año de la desocupación aliada, lejos de ser una mera anécdota en la historia del transporte, constituye un microcosmos excepcional para analizar la trágica y compleja reconstrucción del Paraguay de la posguerra. Este proceso revela una reconstrucción frustrada por la dependencia económica y la subordinación a intereses extranjeros, cristalizada en su venta final a Travassos, Patri & Cía en 1877. Como se ha demostrado a lo largo de este trabajo, el destino de sus rieles y estaciones funcionó como el barómetro más preciso para medir la tensión constante entre la soberanía nominal y la dependencia real, entre el anhelo de construir un Estado y la cruda realidad de la bancarrota y la lucha por el poder y el capital.

En una primera etapa, el ferrocarril fue un claro símbolo de la soberanía perdida: un botín de guerra y un punto estratégico militar cuya administración y logística estaban en manos de las fuerzas de ocupación aliadas, especialmente las brasileñas, que tomaron una por una las estaciones construidas por los López, padre e hijo. La denominada “Empresa Brasileira de Ferro-Carril” y las deudas contraídas por su refacción no fueron actos de reconstrucción, sino de imposición, consolidando una dependencia estructural desde el inicio mismo del proceso.

Posteriormente, los incipientes y tímidos intentos del gobierno provisorio de retomar el control, a través de nombramientos como los de Wisner de Morgenstern y James Horrocks, revelaron la

profunda debilidad de la capacidad estatal. Como se evidenció en el viaje a Paraguarí de junio de 1870, el Estado paraguayo era un actor tutelado, capaz de administrar la miseria diaria, pero incapaz de ejercer un control real sobre su principal activo sin la aquiescencia de los poderes ocupantes. En ocasiones, incluso el manejo de esa miseria cotidiana escapaba de las manos de los gobernantes paraguayos. Sus esfuerzos siempre chocaban con algún obstáculo y, cuando no lo había, los brasileños se encargaban de crearlo.

Esta debilidad estructural empujó al gobierno a una búsqueda desesperada de capital internacional, transformando al ferrocarril en su gran garantía. Sin embargo, lejos de ser una garantía sostenible, era un señuelo en los mercados internacionales que poco o nada sabían sobre el Paraguay. Los fallidos empréstitos de 1871 y 1872, respaldados por la imagen ficticia de un ferrocarril funcional, demostraron la incapacidad del Estado para generar crédito por vías soberanas y lo sumergieron en una espiral de deuda y descrédito, sin mencionar que los escasos fondos provenientes de esos fallidos empréstitos no tuvieron una finalidad productiva, y que gran parte de ese capital fue a parar a los bolsillos de los mandamases coyunturales y estafadores profesionales.

Finalmente, la venta de 1877 a la compañía de Luigi Patri y Juan de Freitas Travassos marca el clímax de este drama y el punto de inflexión definitivo. Como ha quedado expuesto, la operación no fue la simple privatización de una empresa de transporte, sino un mecanismo para la enajenación de vastas extensiones de las tierras públicas más valiosas del país, utilizando al ferrocarril como un "Caballo de Troya". Para tener una aproximación numérica, las tierras concedidas a Patri y sus socios a los costados de la vía férrea representan, hoy, una superficie aproximada a la de toda la ciudad de Asunción.

Este evento no solo representa la claudicación del Estado en la gestión de su patrimonio, sino que consagra el triunfo de una nueva élite político-económica, surgida y enriquecida al calor de la guerra, que encontró en la apropiación de los bienes públicos su principal mecanismo de acumulación de capital. Se sentó así un precedente directo para las futuras ventas de los grandes bienes del Estado,

marcando una de las aristas del inicio del problema de la tierra en Paraguay.

En última instancia, la historia del ferrocarril en este breve pero decisivo periodo es la historia del nacimiento del Paraguay liberal moderno. Es un relato que demuestra cómo la lucha por la reconstrucción nacional quedó subordinada a los intereses de ciertos actores políticos, a la presión de poderes externos y a la lógica del capital oportunista. Los rieles y estaciones que alguna vez simbolizaron el inicio de un sueño de progreso autónomo, se convirtieron en el camino por el cual se consolidó un modelo de dependencia y concentración de la riqueza cuyas consecuencias se extienden hasta el día de hoy.

Referencias

- Brítez Báez, J. R. (2024). *Reminiscencias de Ypacaraí: la estación del ferrocarril y el surgimiento de un pueblo*. Intercontinental Editora.
- Caballero Aquino, R. (2021). *La Segunda República paraguaya*. Intercontinental Editora.
- Cardozo, E. (2010). *Hace cien años: crónicas de la guerra de 1864-1870*. El Lector.
- Conde d'Eu (L. P. M. F. G. d'Orléans). (2019). *Diario de campaña del Conde d'Eu* (R. G. Soares, Ed. y Trad.). Intercontinental Editora.
- El Comercio*. (1877). Asunción, Paraguay.
- El Paraguay*. (1870). Asunción, Paraguay.
- El Pueblo*. (1871-1872). Asunción, Paraguay.
- Freire Esteves, G. (1983). *Historia contemporánea del Paraguay (1869-1920)*. Ediciones NAPA.
- La Libertad*. (1874). Asunción, Paraguay.
- La Reforma*. (1876-1877). Asunción, Paraguay.
- La Regeneración*. (1869-1870). Asunción, Paraguay.
- Lewis, P. H. (2016). *Partidos políticos y generaciones en Paraguay, 1869-1940*. Editorial Tiempo de Historia.
- Los Debates*. (1876). Asunción, Paraguay.
- Mendoza, H. (2011). *La Guerra de la Triple Alianza, 1864-1870: segunda parte*. El Lector.
- Pastore, C. (2024). *La lucha por la tierra en Paraguay*. Intercontinental Editora. (Trabajo original publicado en 1949)
- Registro Oficial de la República del Paraguay correspondiente a los años 1869 á 1885* (Tomos I-II). (1887). Fischer y Quell.
- Rivarola, M. (1993). *Obreros, utopías y revoluciones: formación de las clases trabajadoras en el Paraguay liberal, 1870-1931*. Centro de Documentación y Estudios.
- Taunay, A. d'E. (2015). *Diario del ejército, 1869-1870: campaña de la Cordillera, de Campo Grande al Aquidabán* (M. Rivarola, Trad.). Servilibro.
- Trinidad Mancuello, H. y Chamorro Torres, F. (2019). *Memorias de la ocupación (1869-1876)*. Goya.
- Urizar, R. (1989). *Los dramas de nuestra anarquía: análisis de la evolución política del Paraguay* (Tomo I). Editorial Fundación Ross.

- Warren, H. G. (2008). *Paraguay: revoluciones y finanzas* (T. L. Whigham y J. W. Cooney, Eds.; G. Rodríguez Alcalá, Trad.). Servilibro.
- Warren, H. G. (2015). *Paraguay y la Triple Alianza* (3.ª ed.). Intercontinental Editora. (Trabajo original publicado en 1978)

Sobre el autor:

José Rubén Brítez Báez: abogado e investigador independiente. Actualmente cursa la Maestría en Administración Pública en la Universidad Nacional de Asunción (UNA). Profesor universitario de Derecho Romano en la Universidad del Norte. Autor de varios libros sobre historia paraguaya y políticas públicas, así como de diversos artículos académicos vinculados a la historia y al derecho público. Se desempeña actualmente como concejal municipal de la ciudad de Ypacaraí. Ha realizado cursos y programas formativos en Estados Unidos, España, Bélgica, Colombia, Argentina y Uruguay.