

*Celebrando*

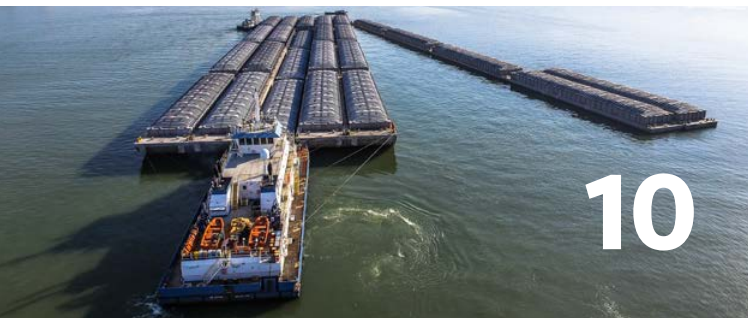
8



*Años juntos*



# Sumario



- 3 Un trabajo de 80 años que volvió líder de la región a la bandera paraguaya
- 8 “Socios del Cafym cumplen un rol superlativo para el comercio paraguayo”
- 10 “Centro de Armadores aglutina el 95% de la flota fluvial en la región”
- 11 “Agradecimiento al Cafym por estar siempre escuchando a sus asociados”

- 14 “Es vital mantener una flota con bandera paraguaya que nos permita llegar hasta los puertos de ultramar”
- 16 “El transporte fluvial es trascendental para Paraguay y para la región”
- 18 Ocho décadas revolucionando el sector naviero en Paraguay
- 19 “El Cafym acompañó de forma eficiente el crecimiento de las empresas navieras”

Es una producción de

**mariaV**  
COMUNICACION Y PUBLICIDAD

Tte Buongermini c/ Conrado Rios Gallardo  
Tel.: 0986 911 347

Envianos tus sugerencias y comentarios a:  
[cynthia.vecinday@gmail.com](mailto:cynthia.vecinday@gmail.com)

**STAFF**

|                                       |                                        |
|---------------------------------------|----------------------------------------|
| Dirección General<br>Cynthia Vecinday | Redacción<br>Staff MariaV              |
| Dirección Comercial<br>Viviana Ayala  | Diagramación<br>Gabriela Espínola      |
| Dirección de Ventas<br>Zuny Ortellado | Colaboración especial<br>Derly Peralta |



## Un trabajo de 80 años que volvió líder de la región a la bandera paraguaya

Entrevista a Esteban Dos Santos, Presidente del CAFYM

El Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM) fue creado con el fin de promover y desarrollar la Marina Mercante Paraguaya a través del transporte fluvial y marítimo. A lo largo de 80 años de existencia, logró potenciar el transporte fluvial, contribuyendo para lograr que la bandera paraguaya sea líder de la región.

Gracias a este tipo de transporte, la producción agrícola paraguaya (que representa el 35% de nuestra economía) ex-

perimentó un crecimiento muy significativo en los últimos 30 años, posicionando a nuestro país como el quinto mayor exportador de soja del mundo, producto que es exportado en un 100% por vía fluvial.

Estos fueron los principales aspectos destacados por Esteban Dos Santos, presidente del CAFYM, quien sostiene que el gremio se constituyó, desde su creación hasta la actualidad, en un actor clave para la economía y el desarrollo de nuestra nación.

“A lo largo de 80 años de existencia, logró potenciar el transporte fluvial, contribuyendo para lograr que la bandera paraguaya sea líder de la región.”

Felicitamos al **Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay** en su **80° aniversario** por su dedicación en estos años de grandes logros alcanzados.



[navemar.com.py](http://navemar.com.py)

 **Navemar**s.a.

[paramar.com.py](http://paramar.com.py)

**Paramar**  
Global Logistics Network

Saludamos al **Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay** en sus **80 años** de gran labor por el desarrollo de nuestro país.



“Esto nos permite promover actualizaciones en los reglamentos, leyes, resoluciones, entre otros, que hacen la mejora de la eficiencia de nuestras operaciones.”

Asimismo, sostiene que el fortalecimiento institucional y el constante diálogo con las autoridades del Gobierno juegan un papel importante en las actividades de los armadores. “Esto nos permite promover actualizaciones en los reglamentos, leyes, resoluciones, entre otros, que hacen a la mejora de la eficiencia de nuestras operaciones”, señala.

En cuanto a los logros de la gestión de la Comisión Directiva actual, Dos Santos resalta: el trabajo con el Decreto 3154/2019, que introdujo cambios en las normas de embarcaciones; la renovación del convenio de cooperación con la Armada Paraguaya; y la colaboración con el Comando de Institutos Navales de Ense-

ñanza de la Armada (CINAE), para la actualización y promoción de los cursos de formación de tripulantes, lo cual en pandemia migró a los cursos en línea.

Igualmente, agrega: la mantención de numerosas reuniones de la Comisión Nacional de Hidrovía, donde en conjunto con la Cancillería se definieron políticas y estrategias sobre el relacionamiento con los demás países; y la creación de una mesa técnica de trabajo en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) y prácticos de zona de los ríos para definición de trabajos de dragado, con la realización del dragado del Río Paraná luego de 30 años.



Tu confianza,  
nuestra satisfacción.

SOLUCIÓN LOGÍSTICA S.A.  
PUERTO SECO

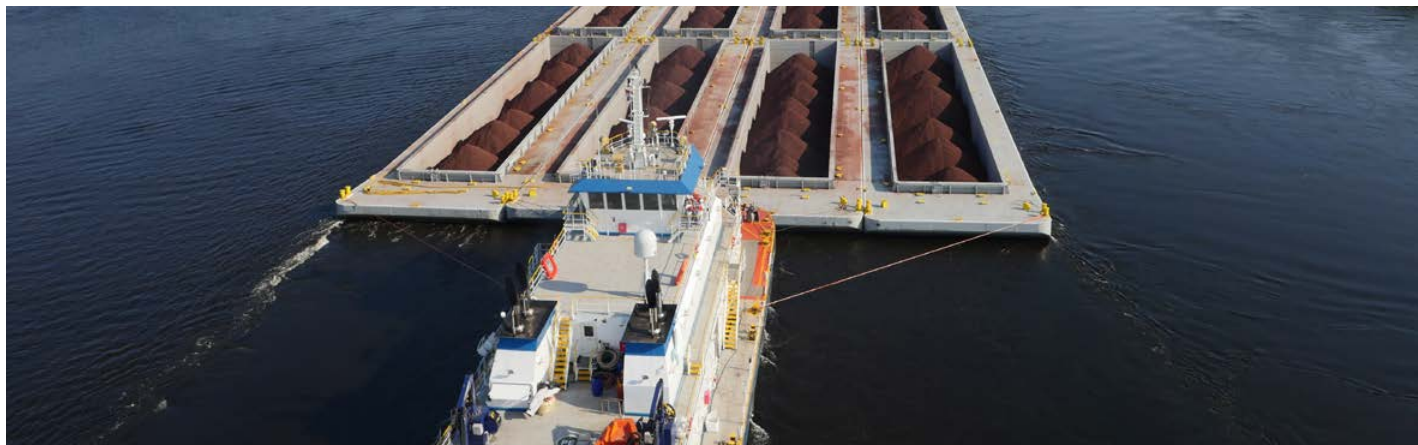


Líder en provisión de servicios portuarios al comercio internacional.

- Almacenamiento de Mercadería en general.
- Almacenamientos para mercaderías IMO.
- Almacenamiento en cadena de Frío.
- Nuestra terminal garantiza operativa todo clima.
- Servicio de Traslado de Aeropuerto.
- Flota de camiones para flete interno a todo el país.



Mcal. Estigarribia esq. Paseo de Fátima. Mariano Roque Alonso.  
021 238 1646 0983 478052 [recepcion@puertoseguro.com.py](mailto:recepcion@puertoseguro.com.py)  
Solución Logística S.A. @PuertoSeguroT



“Creo no hay un logro principal en particular, sino la suma de mucho trabajo que se realiza en conjunto con todos los miembros de la Comisión Directiva del CAFYM y sus asociados. Están todos muy involucrados”, comenta Dos Santos.

#### Diálogo con las autoridades y los desafíos

Otro punto que resalta Dos Santos es el relacionamiento con las autoridades nacionales, que considera óptima en la actualidad. “Mantenemos contacto directo con las más altas autoridades en forma regular y las veces que necesitamos recurrir al presidente de la República, Mario Abdo Benítez, fuimos bien recibidos”, indica.

El diálogo constante con los máximos representantes del Estado es una herramienta útil para hacer frente a los desafíos que se avizoran. En este sentido. Dos Santos es consciente de que en el futuro hay que hacer frente todavía a diferentes situaciones y escenarios.

En el corto y mediano plazo, se establece la necesidad de trabajar en tres frentes principales:

1. El de absoluta urgencia, el dragado y balizamiento de los ríos, para garantizar la navegación segura de las embarcaciones. Se trata una tarea difícil, porque, además, las obras deben ser a un valor razonable que genere un beneficio y no un perjuicio económico.

2. La actualización de nuestra legislación, que en general es muy antigua y queda obsoleta, requiriendo parches constantes a través de decretos, resoluciones y disposiciones transitorias.

3. La despolitización del Comité Inter-gubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná (CIH), que debiera ser un organis-

mo puramente técnico que controle y vele por la navegación por los ríos.

A través de la hidrovía Paraguay-Paraná, actualmente se mueven alrededor 18 millones de toneladas de cargas de distintos tipos por año. “Es fundamental que nuestro gremio continúe siendo el propulsor del desarrollo de esta vía de transporte que conecta a toda una región, el corazón de Sudamérica con el mundo. Gracias al crecimiento y desarrollo de la navegación fluvial, toda la región ha crecido en su producción, industrialización y desarrollo”, explica el titular del CAFYM.

Además, asiente en que Paraguay, como país mediterráneo cuya economía depende en gran medida de sus exportaciones agrícolas y ganaderas y las importaciones de bienes de consumo, debe ser una nación altamente eficiente en su logística.

“Solamente de esta manera podrá nuestro país así como toda la región, competir con sus productos en un mundo globalizado. Para ello necesitamos inversión en infraestructura, tanto para la navegación como en tierra, con vías de conexión entre los puertos en las costas de los ríos con las distintas ciudades y poblaciones. Debemos invertir en tecnología, que nos permita una navegación más eficiente, más segura y de menor costo”, sostiene.

#### “La logística es fundamental”

El presidente del CAFYM hizo hincapié en la importancia del transporte fluvial para el Paraguay. Para Dos Santos, la logística es primordial para el país y, principalmente, en materia fluvial.

“Para Paraguay, particularmente, la logística en general es fundamental, porque al ser un país sin costa marítima de por sí ya tenemos un sobre costo estimado del

35% con relación a cualquier economía que tiene costa marítima”, detalló.

Agregó que el transporte fluvial desarrollado en nuestro país se encuentra entre los más eficientes en cuanto a costo y capacidad a gran escala. “Nosotros tenemos que generar cada ahorro que se pueda en todos los conceptos. El principal ahorro de entrada ya se da por el tipo de transporte que se utilice”, aseveró.

Por último, refirió que un tema absolutamente clave para el sector naviero es el relacionamiento entre los países miembros de toda la hidrovía.

En ese sentido, uno de los fines del Centro de Armadores es estrechar vínculos de unión entre los asociados, asumiendo la defensa de los intereses colectivos o de los asociados en particular. Además, colaborar con las autoridades nacionales en la coordinación de actividades regulatorias del transporte por agua, nacionales e internacional.

Como así también, promover y mantener relaciones con todas aquellas entidades u organismos nacionales e internacionales que tengan intereses conexos con los del CAFYM.

“Nosotros tenemos que generar cada ahorro que se pueda en todos los conceptos. El principal ahorro de entrada ya se da por el tipo de transporte que se utilice.”

## Saludamos al CAFYM por su aniversario Nro. 80



### Implementamos equipos de última generación para brindar servicios con más seguridad.

| Salvamento | Buceo | Filmaciones subacuáticas  
| Medición de espesores bajo agua | Grúas flotantes  
| Remolcadores portuarios | Alijes y movimiento de cargas | Alquiler de barcasas | Amarres propios en Chaco'í.



# “Socios del Cafym cumplen un rol superlativo para el comercio paraguayo”

Entrevista a Juan Carlos Muñoz, Vicepresidente del CAFYM

La participación del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM) en los hitos del proyecto de la hidrovía Paraguay – Paraná está lejos de ser considerada anecdótica. Al contrario, el gremio tuvo un rol protagónico en este trascendental desafío, que supo llevar con éxito y suma entereza, señala Juan Carlos Muñoz, vicepresidente del Cafym.

“El Centro tuvo un marcado protagonismo con el proceso de reactivación del proyecto de la hidrovía y, en toda la etapa previa, pudo participar de las reuniones llevadas a cabo, primero por los ministerio de Transporte y Obras Públicas y luego por las Cancillerías”, indicó.

Esto le dio al gremio una importancia sustantiva en el desarrollo de la actual flota que hoy tiene bandera paraguaya, que en la actualidad como transporte fluvial es la tercera en importancia a nivel mundial, después de Estados Unidos y China.

Las facilidades tributarias y el ambiente laboral hicieron que muchas de las empresas que hoy en día funcionan en la región

opten por la utilización bandera paraguaya, la cual, según destaca Muñoz, está indiscutiblemente posicionada como la más importante de Sudamérica.

Asimismo, el vicepresidente del CAFYM indica que los miembros del Centro de Armadores están representados en los distintos estamentos y gestionando siempre en la vanguardia de lo que es el negocio naviero a nivel regional.

“Por lo tanto, prácticamente desde hace 30 años, estamos liderando el segmento de prestación de servicio más importante en lo que hace a la ecuación logística del comercio internacional del Paraguay. Eso hace de que nuestros asociados cumplan un rol superlativo para lo que es el comercio paraguayo”, destaca.

**Desafíos y proyectos de cara al futuro**

En cuanto a los desafíos para los armadores, Muñoz considera que son varios, pero quizás el más importante sea seguir insistiendo en la necesidad de vías navegables y confiables. “Nosotros desempeñamos nuestra actividad en la hidrovía Paraguay - Para-

ná y en el Alto Paraná, que conceptualmente son vías distintas que confluyen en el Río de la Plata, y donde la zona norte del río Paraguay debe ser tratada como prioridad atendiendo que cada vez son más los volúmenes de carga que se originan en Bolivia y en los estados del Brasil, principalmente Mato Grosso del Sur”, dice.

En este escenario, es prioridad mantener las vías navegables mediante un proyecto de dragado que sea estable y, por otro lado, mantener al Centro de Armadores a la vanguardia de lo que es el desarrollo tecnológico de los modernos sistemas de navegación. Otro aspecto fundamental, sin lugar a duda, es el fortalecimiento de la capacitación del personal embarcado.

“El personal embarcado de Paraguay es probablemente uno de los mejores entrenados de la región en materia de transporte fluvial y esto por la dinámica mismo debe ser puesto en valor prácticamente de manera constante, esos son los desafíos que tenemos para adelante”, añadió Muñoz.

Sobre los proyectos a encarar, el representante del CAFYM asegura que se debe mantener el espíritu de una construcción de un servicio que está en constante aumento. “El importante incremento en la cantidad de toneladas transportadas desde la década de 1990, lo cual marca un constante crecimiento de la demanda, plantea el requerimiento de una planificación estratégica para seguir dando respuesta a la dinámica del comercio internacional”, sostiene.

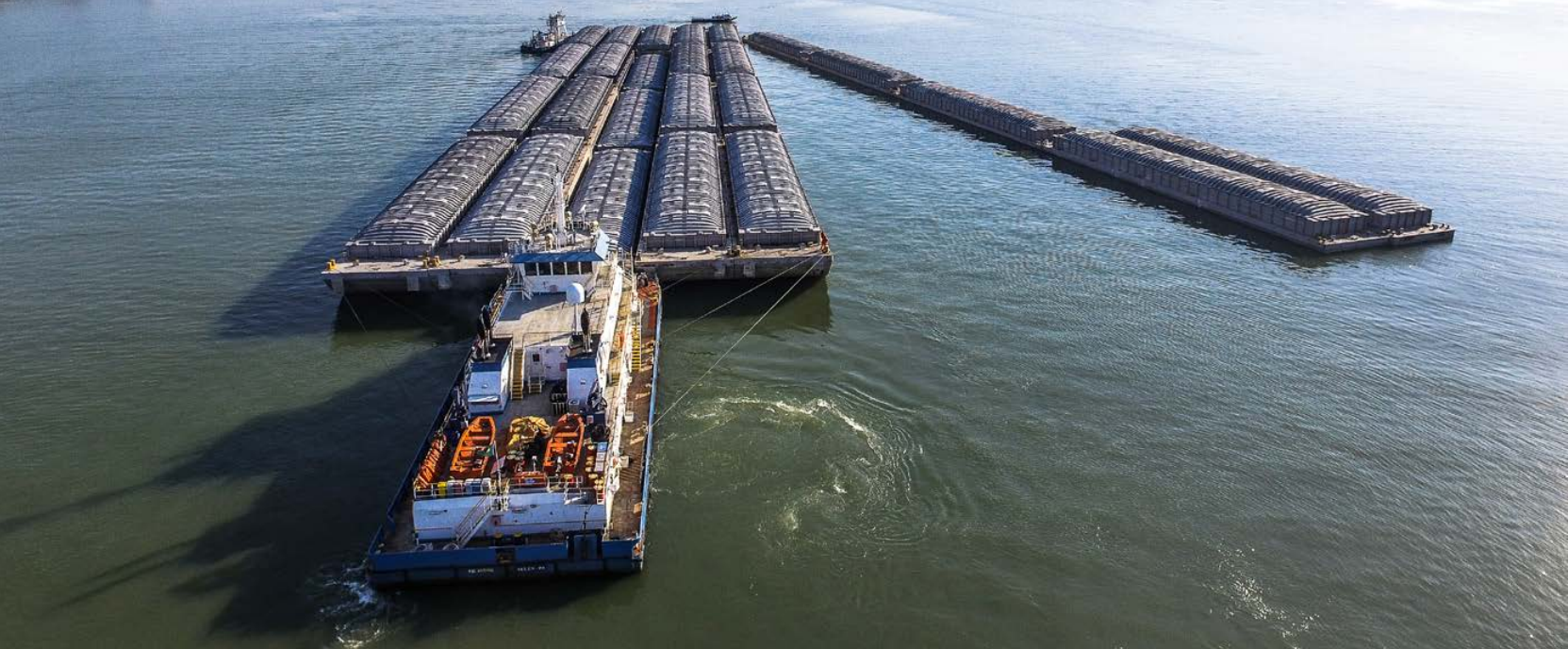
En ese sentido, habla de mantener ecuaciones de costo logístico acorde con lo que es transversal para la economía del país, que es mantener nuestra competitividad. “Yo diría que no podemos hablar solamente de un proyecto o propuesta, sino de una dinámica permanente en pos de estar a la vanguardia no solamente de la tecnología. El desarrollo de nuevas demandas de carga implica solamente para el Paraguay, también a toda la región central sudamericana”, acota.

Como mensaje especial al Centro por su aniversario, Muñoz cree relevante valorar el transporte fluvial de Paraguay, el más expeditivo y económico en términos de incidencia en competitividad del país. “Asimismo, se trata un sistema de transporte que poluye menos el medio ambiente. Justamente para preservar las condiciones ambientales, considero que todos los países de la región tienen que darle un merecido destaque como una vía eficiente. Entonces, tenemos que seguir bregando para que el transporte fluvial sea tenido en cuenta como algo relevante no solamente en lo económico, sino también en la preservación ambiental”, concluye.



GUPO  
**CMP**

Saluda al Centro de Armadores Fluviales y Marítimos en su 80º Aniversario



## “Centro de Armadores aglutina el 95% de la flota fluvial en la región”

Entrevista a Guillermo Ehrecke, Síndico Suplente del CAFYM

El Paraguay es considerado un “productor agropecuario nato” que requiere de un sistema de logística eficiente para trasladar su producción al exterior, apelando a la hidrovía Paraguay – Paraná. Teniendo esto en cuenta, la actividad de los armadores es gravitante para la economía paraguaya, explica Guillermo Ehrecke, representante del Centro de Armadores Marítimos y Fluviales (CAFYM).

A su criterio, la historia naviera paraguaya se divide en básicamente en dos momentos: la época previa al desarrollo de una flota propia nacional y la época posterior. “Son dos momentos distintos y es lógico que el sector armador y fluvial sea muy dinámico y a la vez tremendamente importante para la economía y el país”, sostiene.

Como ejemplo, Ehrecke señala la situación actual, en que la hidrovía en general está pasando por una etapa de estiaje pronunciada y que, pese a las complejidades que esto plantea, el comercio exterior prácticamente no se vio afectadas por la escasez de agua. “El comercio exterior paraguayo no se ha paralizado porque los

armadores asumieron el trabajo de seguir navegando y seguir transportando, a pesar de las circunstancias adversas del río”, refiere.

“Así, en diferentes momentos y en diferentes circunstancias, cuando los productos que exporta el Paraguay tienen un precio muy bajo en el mercado internacional y hay que hacer sacrificios, los armadores hacen sacrificios con la tarifa de transporte de flete para que se puedan seguir moviendo los productos”, agrega.

El representante del CAFYM hace hincapié igualmente en que el Centro es un organismo clave, porque mediante el concurso del gremio se lograron avances significativos importantes en el plano nacional e incluso se generaron políticas regionales de relevancia para lo que es el tema de la logística fluvial, hechos vinculados, por supuesto, con la hidrovía.

“El Centro de Armadores aglutina el 95% de la flota fluvial que hay navegando en la región, entonces se trata de una institución de mucho peso. La palabra del Centro, su opinión y sus recomendaciones son tenidas en cuenta siempre”, indica.

Sobre el crecimiento del Centro, asegura que se produjo de forma desordenada durante la primera década de 1990, pero que en la actualidad se tiene un panorama totalmente distinto. “La flota paraguaya ha elevado tremendamente su estándar de calidad sobre todo después del año 2000 en adelante y en esta década que estamos cerrando se han instalado en Paraguay varios astilleros importantes que han traído un nivel de calidad a la construcción naval local”, manifiesta.

Como mensaje por el aniversario, expresa: “Tenemos que seguir adelante, trabajando con fuerza para incidir en políticas públicas, más allá de la defensa de los intereses. Esto es fundamental para que también la infraestructura en la hidrovía Paraguay - Paraná esté a la altura de lo que son las embarcaciones. Insto a que los colegas, las nuevas generaciones, nuevos grupos de jóvenes empresarios que están haciéndose cargo del CAFYM a que sigan trabajando con la misma fuerza que nosotros imprimimos durante 20 años”.

## “Agradecimiento al Cafym por estar siempre escuchando a sus asociados”

Entrevista a Sergio Cabrera, empresa La Fluvial de Transporte

Sergio Cabrera, director de la Fluvial de Transporte, detalla la preponderancia de la actividad que desarrollan los integrantes del sector armador en el país y, particularmente, de la existencia del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM), que nuclea a los principales exponentes.

La Fluvial se dedica al transporte fluvial en la zona norte y principalmente trabaja con la Industria Nacional de Cemento (INC). De esta manera, comenta Cabrera, se transporta más cantidad a un menor costo, con lo cual se observa la importancia económica de su labor.

Asimismo, la empresa tiene su campo de acción en la zona norte “donde la navegación es más complicada y estamos traba-

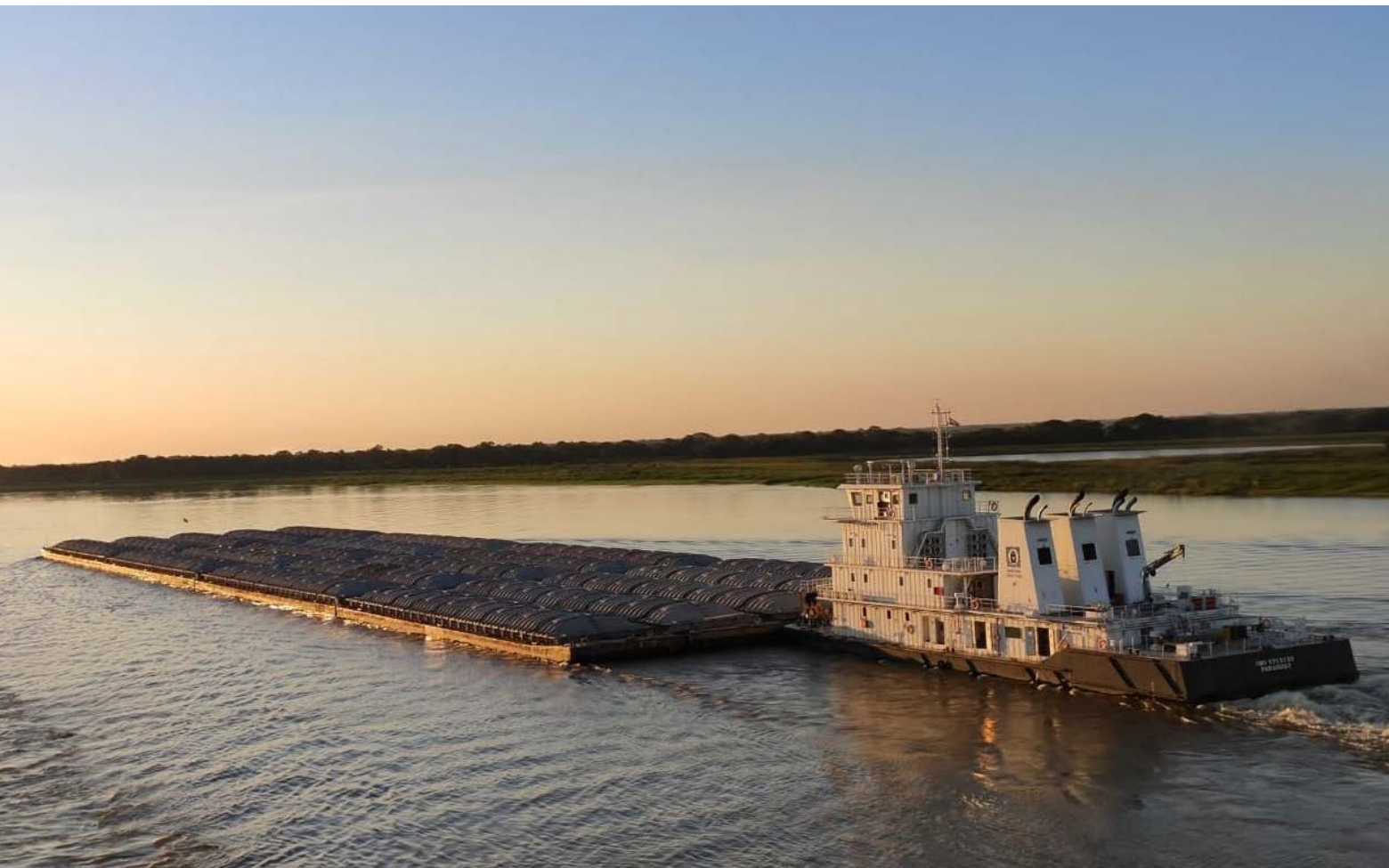
jando transportando principalmente productos minerales para una industria paraguaya”, señala Cabrera.

Para el directivo de La Fluvial, el papel del CAFYM es sumamente relevante: “El CAFYM nos agremia, somos socios inclusive fundadores y el gremio es vital para coordinar diferentes actividades en cuanto a normativas y otros aspectos. Desde ese punto de vista, es un aporte importante para todas las empresas”.

Igualmente, Cabrerar sostiene que el gremio tuvo un crecimiento significativo con el paso de los años, principalmente en lo que respecta a la cantidad de asociados. “Eso, obviamente, implica un crecimiento en cuanto a remolcadores, barcazas y tonelajes”, agrega.

Celebramos el 80° aniversario del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos, promoviendo y fortaleciendo la competitividad del comercio exterior paraguayo.





Con relación a la importancia de la labor de los navieros para el país, manifiesta: "Evidentemente para Paraguay es muy importante el transporte fluvial, porque está en el centro de Sudamérica y apunta a hacer un hub logístico, ya sea para cargas del Norte o del Sur del río Paraguay, las cuales salen posteriormente hacia el Río de la Plata".

Un polo importante se avizora asimismo en el puente que se construye en la zona de Carmelo Peralta, que apunta hacia las rutas del Pacífico, añade. "Hay un desarrollo de lo que es la actividad del transporte fluvial orientado a lo que es el

Río de la Plata y también hacia el océano Pacífico", enfatiza el representante de La Fluvial.

Como mensaje en el marco del aniversario del CAFYM, Cabrera expresa: "Más que nada, hay que extender el agradecimiento por siempre estar escuchando los asociados. En el río nos necesitamos todos y el CAFYM, los asociados, las tripulaciones, la parte administrativa y proveedores debemos apuntar siempre a mejorar. Ese objetivo me parece que lo compartimos entre todos".

“Evidentemente para Paraguay es muy importante el transporte fluvial.”

**Felicitamos al CAFyM en sus 80 años apoyando el desarrollo de la flota de bandera paraguaya.**



**IB**  
InterBarge

***Desde 2007, proveyendo una navegación segura, eficiente y confiable a los graneles sólidos de la Hidrovía Paraguay Paraná.***





El Grupo **Lineas Panchita G. S.A.** saluda a la **CAFYM** por sus 80 años de incansable impulso y apoyo a la navegación fluvial.

## “Es vital mantener una flota con bandera paraguaya que nos permita llegar hasta los puertos de ultramar”

Entrevista Ricardo Dos Santos, empresa Terport SA

Décadas atrás, el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM) comenzó a escribir su historia como un destacado actor en la economía paraguaya. Este 2020, el CAFYM celebra su aniversario número 80 jugando un papel más preponderante en el abastecimiento de un mercado golpeado por la pandemia de Covid-19.

Ricardo Dos Santos, gerente general de Terport SA, reafirma la importancia del transporte fluvial en Paraguay en su condición de país mediterráneo. “Es vital mantener una flota con bandera paraguaya que permita mover nuestras exportaciones e importaciones hasta los puertos de ultramar”, afirma y agrega un dato primordial: “Aproximadamente el 85% de nuestro comercio exterior se moviliza por el río. Por ello necesitamos una flota eficiente que nos permita ser competitivos en costo y nos asegure los flujos promoviendo el comercio internacional”.

Sobre los principales desafíos del sector, Dos Santos encuentra el de eliminar los obstáculos y sobrecostos que hacen ineficiente la operación del transporte fluvial. “En diferentes sectores públicos se generan sobrecostos que perjudican al sistema y consecuentemente a los usuarios”, indica.

Cita como ejemplos a “las intervenciones a documentos por parte de la Dirección Nacional de Aduanas y la Ad-

ministración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)”. Señala a las legalizaciones, así como los rudimentarios sistemas de “trámites ante la Prefectura General Naval, que podrían estar informatizados”.

“Sobre países y puertos de tránsito deben fortalecerse y asegurar el cumplimiento de los acuerdos internacionales para evitar intervenciones arbitrarias, algo que genera demoras y enormes sobrecostos”, detalla.

En el ámbito de la hidrografía, pide el mejoramiento de la navegación con dragado de apertura, mantenimiento y el balizamiento. Sin dejar de lado el desafío de capacitar a las tripulaciones como a quienes trabajan en tierra, destacando las mejoras en los últimos años gracias a cursos implementados por el CAFYM y la Armada Nacional.

Pese a la pandemia, las armadoras continuaron operando bajo el protocolo sanitario, asegura Dos Santos y comenta que “la importación se vio reducida en torno al 15%, mientras que la exportación mantuvo casi los mismos volúmenes proyectados”.

Recuerda que en los últimos 30 años, la flota mercante paraguaya mantuvo un crecimiento que la convirtió en una de las más grandes del mundo: “Nuevas empresas extranjeras se establecieron con sus embarcaciones y las firmas locales más antiguas invirtieron en sus flotas”. Todo

gracias al crecimiento de la demanda de transporte y de la economía nacional, así como de la estabilidad macroeconómica. Ese crecimiento se traslada a los astilleros, talleres y empresas de abastecimiento y, por supuesto, a la generación de más empleos, profesionalización y mejoras de ingresos.

“Es necesario que desde el sector privado y el público nos aseguremos de mantener las premisas económicas y estructurales que permitieron la inversión local y extranjera. Así como el fortalecimiento de la seguridad jurídica y física para que juntamente con una macroeconomía sólida puedan continuar las inversiones. Nuestro país depende del transporte fluvial y deben fomentarse las medidas que permitan su consolidación y crecimiento”, finaliza.

“Es vital mantener una flota con bandera paraguaya que permita mover nuestras exportaciones e importaciones hasta los puertos de ultramar.”



**GRUPO LPG**, empresa líder de la **Hidrografía Paraguay – Paraná**, contribuyendo al progreso del País.



## “El transporte fluvial es trascendental para Paraguay y para la región”

Entrevista a Aureliano Kike González, empresa LPG

Paraguay, como país mediterráneo, encuentra en el transporte fluvial una herramienta vital para impulsar su desarrollo y encaminar el crecimiento constante de su economía. Esto se aplica no solo para nuestro país, sino también para la región, teniendo en cuenta las amplias oportunidades que se abren con la utilización de los ríos.

“El transporte fluvial es demasiado importante para Paraguay y para la región. Brasil, por ejemplo, ya está empezando a pasar un volumen importante por Puerto Murtinho”, sostiene Aureliano Kike González -como se lo conoce en el sector naviero- haciendo énfasis en la relevancia de la actividad de los armadores. “En particular, me parece demasiado importante lo que Paraguay transporta sobre Alto Paraná, donde estamos sufriendo una crisis del agua terrible”, añade.

Este último punto es una preocupación casi cíclica para el sector, considerando que no es la primera vez que se debe hacer frente a este tipo de situación. No obstante, los trabajadores del transporte fluvial, lejos de amilanarse, enfrentan el panorama con responsabilidad y compromiso, pese a los contratiempos que puedan surgir.

“Ahora lo que está afectando mucho es la bajante. Contra la naturaleza no podemos hacer nada. Nosotros, por ejemplo, estamos transportando desde Bolivia hace 25 años y nunca tuvimos una bajante tan mala como la de ahora, a tal punto que ya no podemos entrar a cargar el combustible que llevamos para Bolivia, este tipo de problemas son graves”, puntualiza.

Este año se sumó el efecto de la pandemia por el COVID-19, algo que sí se constituyó en una novedad a enfrentar para varios segmentos, incluyendo el de los armadores. “La emergencia sanitaria nos afecta muchísimo también, porque el tripulante que trabaja no puede llegar a Asunción, no puede ir a su casa”, comenta González, dueño de la empresa Líneas Panchita G (LPG).

“Nosotros aplicamos todo el protocolo sanitario, tenemos una médica y los tripulantes se hacen el hisopado, pero es un proceso lento y nosotros necesitamos mayor velocidad. También es algo muy grave y cada vez está habiendo más contagiados”, reconoce.

Pese a estas adversidades, Enrique González muestra optimismo en que se aproximarán tiempos mejores y agradece a Dios la oportunidad de seguir trabajar-

do. “Tenemos mucho trabajo, mucha carga a transportar. No nos está ayudando a la naturaleza, pero somos conscientes de que tenemos que hacer fuerza y lo máximo que posible para ir bajando la carga”, enfatiza.

Finalmente, González resalta el rol del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM) y el trabajo de la directiva actual. “Yo creo que en el CAFYM se está haciendo muy buen trabajo. Estamos en manos de los chicos, de la gente joven y confiamos en ellos. Sabemos que van a ir haciendo lo mejor, las gestiones de dragado de ríos y muchas otras están en manos de ellos ahora. Es una responsabilidad tremenda, pero, para mí, el futuro son los jóvenes. Ese es el mensaje que puedo dar: fuerza y hay que seguir luchando con honestidad e ir adelante”, expresa.

“El transporte fluvial es demasiado importante para Paraguay y para la región.”



► **IMPALA TERMINALS GROUP**  
Visit [www.impalaterminals.com](http://www.impalaterminals.com)  
[enquiries@impalaterminals.com](mailto:enquiries@impalaterminals.com)  
[LogisticaFluvialParaguay@impalaterminals.com](mailto:LogisticaFluvialParaguay@impalaterminals.com)



# Ocho décadas revolucionando el sector naviero en Paraguay

Fundado un 25 de setiembre de 1940 el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (Cafym) sigue revolucionando en el sector naviero posicionando al país como una potencia en el transporte fluvial.

Paraguay es considerado la tercera potencia mundial en navegación por los ríos y para el Cafym el compromiso es seguir creciendo. Como también, interactuar con los sectores de la producción, la industria y el comercio.

Hace 80 años, el trasporte fluvial en el país en su conexión con el mundo estaba manejado por empresas extranjeras y los armadores paraguayos se dedicaban a la navegación de cabotaje.

Los tiempos eran difíciles y el avance de la Segunda Guerra determinó el aumento de la demanda de productos de exportación paraguayos.

También, en ese tiempo incrementó la ayuda norteamericana para las obras de infraestructura, asistencia en agricultura, en la salud y se estableció el control de cambio de monedas extranjeras a cargo del Banco de la República.

El sector fluvial creció de forma rápida pese a las limitaciones económicas e infraestructurales que afectaban a todas las actividades de un país carente de una estructura sólida en su producción y comercialización

Los años 40 fueron muy conflictivos tanto a nivel local como a nivel internacional. Se vieron las primeras acciones de los gremios, con sus intereses, sus costos, sus limitaciones, las restricciones que históricamente sufrió el Paraguay por parte de los países del sur y en especial de la Argentina.

A pesar de la Revolución de 1947 el sector privado siguió haciendo lo suyo para subsistir y sostener una economía golpeada. Entre esos gremios se encontraba el Centro de Armadores, que con embarcaciones eran vínculos para unir la producción y el consumo.

## El tratado de 1967

El Tratado de la Libre Navegación fue firmado con la Argentina en el año 1967. El primer antecedente del Tratado fue la Convención de Amistad, Auxilio y Comercio entre las Juntas Gubernativas de Buenos Aires y del Paraguay, que fue firmada el 12 de octubre de 1811. Mediante esto, el Gobierno de Buenos Aires reconocía la autonomía de la provincia del Paraguay.

Este tratado no fue reconocido por la Junta Grande de Buenos Aires y José Gaspar Rodríguez de Francia protestó en 1813.

En 1815 el Congreso de Viena aprobó el principio de la libre navegación de los ríos internacionales. Pese a que dicho Congreso tenía interés exclusivo en Europa.

En su época, Carlos Antonio López logró un acuerdo de conveniencia con el gobernador porteño Juan Manuel de Rosas para la libre navegación toda vez que los buques no recalaran en Corrientes.

Tras la Guerra contra la Triple Alianza los tratados quedaron a la deriva y durante la primera mitad del siglo 20 una cuestión delicada entre Paraguay y Argentina fue el impedimento para el tránsito por el río Paraná, Paraguay y Uruguay.

Ya en los 60, se renovaron las negociaciones y mediante un acuerdo se garantizaba la libre navegación de forma equitativa.

Las negociaciones fueron duras hasta que el 23 de enero de 1967 los cancilleres Raúl Sapena Pastor, del Paraguay y Nicanor Costa Méndez, de la Argentina, firmaron el Tratado de Navegación entre ambos países, gobernados entonces por los generales Alfredo Stroessner y Juan Carlos Onganía.

## La Hidrovía Paraná-Paraguay

La hidrovía Paraguay-Paraná es la vía de comunicación más importante que tiene nuestro país para su vínculo comercial con el mundo. Por esa vía transita al menos el 90% de la exportación y la importación del Paraguay.

La actividad fluvial en el Paraguay contribuye en la dinámica de la economía y potencia al sector empresarial.

La hidrovía comprende el sistema fluvial longitudinal formado por los ríos Paraguay y Paraná desde el puerto de Cáceres, en la República del Brasil al puerto de Nueva Palmira, en Uruguay. Además, incluyen los brazos de desembocadura del río Paraná y el canal Tamengo compartido con Bolivia y Brasil.

“Paraguay es considerado la tercera potencia mundial en navegación por los ríos y para el Cafym el compromiso es seguir creciendo.”

# “El Cafym acompañó de forma eficiente el crecimiento de las empresas navieras”

## Entrevista a Arquitecto Horacio Flor Jara, Directiva Cafym

El Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (Cafym) cubre todo el transporte fluvial por las vías navegables de la región. Cumplen una función importante para el gremio y acompaña de forma eficiente el crecimiento de las empresas navieras.

Así lo manifestó el arquitecto Horacio Flor Jara, de la directiva del Cafym, quien también agregó que la función principal del gremio es la de trabajar por el grupo y ser el contacto con las entidades del Estado.

“El Cafym acompañó de forma eficiente el crecimiento de las empresas navieras. La función principal de gremio es trabajar por el grupo y ser el contacto con las entidades del Estado”, expresó.

Flor Jara explicó que el Centro de Armadores nuclea a las empresas transportistas fluviales que circulan a través del río Paraguay y Paraná.

“Las empresas navieras cuentan con navegantes con responsabilidad, fueron bien instruidos y tienen un buen entrenamiento”, remarcó el arquitecto.

En cuanto a los desafíos del Centro de Armadores, Flor Jara indicó que se encuentran luchando contra la bajante del río Paraguay y Paraná.

“Este año estamos pasando por una gran bajante y es una de las mayores que se desarrolló en los últimos 20 años en nuestro país”, puntualizó y explicó que en algunos lugares el paso se da de forma fraccionada.

Así también, dijo que el dragado es un anhelo para el gremio que permitirá una navegación durante los 12 meses del año.

En el marco del aniversario del Cafym, instó a tener fuerza y fortaleza para superar este año. Por último, recordó a los creadores del Centro de Armadores Fluviales.

“Insto a los colegas a seguir luchando y fortaleciéndonos. También quiero rendir un pequeño homenaje a los pioneros que fueron los creadores del Centro de Armadores Fluviales. Fueron lo suficientemente visionarios para darle la importancia real a la navegación en nuestro país”, concluyó.



Celebramos con el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay su 80° aniversario con el deseo de seguir recorriendo juntos este camino de grandes logros.



**Paranave** s.a.

[www.paranave.com.py](http://www.paranave.com.py)