

ALIMENTOS, EL BLANCO FAVORITO DE LOS LADRONES DE CARGAS

POR JOÃO TEIXEIRA/
DIFUSOR DE NOTÍCIAS

La lucha contra el crimen en Argentina empezó con la remoción de policías corruptos

Más de 3.500 ocurrencias de robos de cargas sucedieron en Argentina hasta agosto último. Y, según el diario La Nación, de Buenos Aires, las cifras oficiales señalan 10 mil robos de camiones en el país en el primer semestre del año. El periódico habla en apogeo del crimen en el transporte carretero de cargas argentino.

El crimen crece sin frenos: la ley floja, como en Brasil. "Las condenas por robos de camiones son del 38%", revela Carlos Bernejo, de la Transfármaco. "El futuro será muy complicado", advirtió, si no se cambia la situación. El crimen avanza en las rutas del Mercosur. Las pandillas atacan más en Brasil y en Argentina, el eje económico regional. Las autoridades argentinas, tal como en Brasil, anuncian medidas para la aplicación rigurosa de la ley contra el crimen organizado.

Según el coronel Paulo Roberto de Souza, especialista en seguridad del Sindicato de las Empresas de Transportes de Carga de São Paulo y Región (Setcesp), aumenta año a año la inseguridad en las carreteras argentinas. Se han registrado cerca de 4 mil ocurrencias de robos de vehículos y de cargas en la Gran Buenos Aires entre 1999 y 2000, según el sector de medicamentos argentino, la estadística más reciente que recibieron las entidades de carga en Brasil. La ruta de Uruguiana a Buenos Aires es la campeona de quejas. Los datos señalan un 25% de los robos en la Gran Buenos Aires y un 55% en un radio de 100 kilómetros de la Capital Federal.

Empresas obligadas a gastar más con la seguridad vial

La comisión de transporte internacional de la Asociación Nacional del Transporte de Cargas (NTC), de Brasil, junta esfuerzos con las autoridades argentinas en el combate a la criminalidad. Carlos Albert Flores, de Prevención de Delitos al Transporte de Cargas de la Federación Argentina de Entidades Empresariales del Autotransporte de Cargas (Fadecac), confirma: del 65% al 70% de la piratería sucede en la Provincia de Buenos Aires. La decisión política de combatir el crimen exige medidas de impacto. "La primera fue realizar un expurgo en la Policía de la Provincia de Buenos Aires, donde se comprobó un alto grado de corrupción, lo que favorece el crimen", revela.

Además de la intervención del gobierno, a los ciudadanos se les debe instruir a no consumir productos de origen dudoso y a

exigir siempre la factura de compra y venta. El aumento de los robos de vehículos durante las entregas de mercancías eleva los costos con seguros y monitoreo por satélites.

En julio pasado, los gastos con seguridad saltaron del 6,2% (en marzo) para el 8,9% del valor total de la carga. Desde 2001, sólo un gran embarcador, Bayer, de productos fármacos, químicos y agroquímicos, aumentó sus gastos en un 270% con la seguridad vial. "La seguridad creció en nuestros gastos, en algunos casos, sale más cara que el propio viaje", dice Mauro Sperperato, de Bayer, que analiza cómo evitar atracos, invierte en capacitación de personal y estimula la elección de rutas más seguras.

La situación en Argentina hizo surgir muchas empresas de seguros viales. "Eso confundió más aún al mercado, porque varias de esas compañías se presentaron para ver cómo podrían negociar con poca tecnología", advierte Fernando Oropeya, de la Marsh Brokers. Las pólizas aumentaron el 30%, pero disminuyeron los plazos de cobertura. Antes, duraban un año, ahora, son cuatrimestrales o semestrales.

"El satélite no es solución como instrumento de seguridad, tampoco la escolta de camiones", afirma Carlos Flores, asesor de las empresas transportistas. Los paros en las aduanas entre Brasil y Argentina también atraen a los ladrones en las largas colas de camiones parados por mucho tiempo. La burocracia le da fuerza al crimen en los dos países.



Mapa: Moritini

- Pista dupla
- Principais troncos
- Pista asfaltada
- Divisa internacional

Escala do mapa
1cm = 44 km

Rio Paraná

ARGENTINA

Zárate

San Ma

Luján

de Z

Cañuel

Mendoza

ALIMENTOS, O ALVO FAVORITO DOS LADRÕES DE CARGAS

A luta contra o crime na Argentina começou com a remoção de policiais corruptos

POR JOÃO TEIXEIRA/
DIFUSOR DE NOTÍCIAS

Transparaguay



BRASIL

Porto Alegre

Uruguai

BR 290

Algunas ciudades y rutas argentinas donde los robos de cargas son más frecuentes. Los camioneros deben estar muy atentos en la Gran Buenos Aires, pues un 25% de los robos ocurren allí y el 55% de ellos en un radio de 100 kilómetros de la Capital Federal. Tucumán, a noroeste del país (no figura en el mapa) también registra ocurrencias a menudo.

Algunas ciudades y rutas argentinas donde los robos de cargas son más frecuentes. Camioneros deben estar muy atentos en la Gran Buenos Aires, pues un 25% de los robos se dan allí y el 55% de ellos en un radio de 100 kilómetros de la Capital Federal. Tucumán, a noroeste del país (no mostrada en el mapa) también registra ocurrencias con frecuencia.

Algunas ciudades y rutas argentinas donde los robos de cargas son más frecuentes. Camioneros deben estar muy atentos en la Gran Buenos Aires, pues un 25% de los robos se dan allí y el 55% de ellos en un radio de 100 kilómetros de la Capital Federal. Tucumán, a noroeste del país (no mostrada en el mapa) también registra ocurrencias con frecuencia.

San Isidro

San Isidro

Buenos Aires

Buenos Aires

Monte Grande

Monte Grande

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

La Plata

Mais de 3.500 ocorrências de roubos de cargas aconteceram na Argentina até agosto último. E, segundo o jornal *La Nación*, de Buenos Aires, as cifras oficiais apontam 10 mil roubos de caminhões no país no primeiro semestre do ano. O jornal fala em apogeu do crime no transporte rodoviário de cargas argentino.

O crime cresce sem freios: a lei é frouxa, como no Brasil. “As condenações por roubos de caminhões são de 38%”, revela Carlos Bernejo, da Transfármaco. “O futuro será muito complicado”, advertiu ele, se a situação não mudar. O crime avança nas estradas do Mercosul. As quadrilhas atacam mais no Brasil e na Argentina, o eixo econômico regional. As autoridades argentinas, espelhando-se no Brasil, anunciam medidas para a aplicação rigorosa da lei contra o crime organizado.

Para o coronel Paulo Roberto de Souza, especialista em segurança do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), aumenta ano a ano a insegurança nas estradas argentinas. Registraram-se cerca de 4 mil ocorrências de roubos de veículos e de cargas na Grande Buenos Aires entre 1999 e 2000, segundo o setor farmacêutico argentino, a estatística mais recente em poder das entidades de carga no Brasil. A ligação de Uruguai a Buenos

Aires é campeã nas queixas. Os dados apontam 25% dos roubos na Grande Buenos Aires e 55% deles num raio de 100 quilômetros da Capital Federal.

Empresas obrigadas a gastar mais pensando na segurança rodoviária

A comissão de transporte internacional da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC) junta esforços com as autoridades argentinas no combate à criminalidade. Carlos Albert Flores, de Prevenção de Delitos ao Transporte de Cargas da Federação Argentina de Entidades Empresariais do Transporte de Cargas (Fadecac), confirma: de 65% a 70% da pirataria acontece na Província de Buenos Aires. A decisão política de combater o crime exige medidas de impacto. “A primeira delas foi realizar um expurgo na Polícia da Província de Buenos Aires, onde se comprovou alto grau de corrupção, que favorece o crime”, revela.

Além da intervenção do governo, os cidadãos devem ser instruídos a não consumir produtos de origem duvidosa e a exigir sempre a nota fiscal de compra e venda. O aumento dos roubos de veículos durante as entregas de mercadorias tem elevado os custos com seguros e monitoramento por satélites.

Em julho último, os gastos com segurança saltaram de 6,2% (em março) para 8,9% do valor total da carga. Desde 2001, apenas um grande embarcador, a Bayer, de produtos farmacêuticos, químicos e agroquímicos, aumentou em 270% seus gastos com segurança rodoviária. “A segurança cresceu em nossos gastos e, em alguns casos, sai mais cara que a própria viagem”, diz Mauro Sperperato, da Bayer, que analisa como evitar ataques, investe em capacitação de pessoal e estimula o tráfego em rotas mais seguras.

A situação na Argentina fez surgir muitas empresas de seguros rodoviários. “Isso confundiu ainda mais o mercado, porque várias delas apareceram para ver como podiam negociar com pouca tecnologia”, queixa-se Fernando Oropeya, da Marsh Brokers. As apólices aumentaram 30%, mas diminuíram os prazos de cobertura. Antes, duravam um ano; agora, são trimestrais ou semestrais.

“O satélite não é solução como instrumento de segurança, nem a escolta de caminhão”, afirma Carlos Flores, assessor de transportadoras. As paralisações nas alfândegas entre o Brasil e a Argentina também atraem os ladrões

Las rutas donde más ocurren los crímenes

Las carreteras son los puntos donde más ocurren robos de cargas y de camiones en la República Argentina, declara Fadeaac. Los robos de chasis de camiones aumentaron el 100% en 2002 en las rutas. Los blancos preferidos de los ladrones son las cargas de cereales (nunca robadas antes), además de mucha soya y otros productos agrícolas. Las mercancías más robadas en Argentina son textiles (10%), lácteos (3%), electroelectrónicos (10%), medicamentos (10%), alimentos envasados (9%), gulosinas y productos de quioscos (7%), neumáticos y productos químicos (6%), alimentos perecederos (10%), chasis de camiones (5%), metales – aluminio, hojalata y otros – (3%), pinturas (2%), cereales (2%) y otros productos (10%).

Las autoridades recomiendan cautela a los camioneros que viajan por la ruta 3, de Cañuelas a Monte Grande; la ruta 7, de Luján a la Capital Federal; la 6, en toda su extensión; la 205, del aeropuerto de Ezeiza a Monte Grande; la 197, desde la carretera Panamericana a José C. Paz; la misma Panamericana, en el ramal Tigre, desde la bifurcación a San Fernando; la avenida Calchaquí, entre Florencio Varela y Quilmes; y el Camino General Belgrano, de Florencio Varela a la rotonda de Alpargatas. Asaltan también en Mendoza y Tucumán.

En la Gran Buenos Aires, los robos ocurren con más frecuencia en San Isidro, San Martín, Morón, La Matanza, Lomas de Zamora y La Plata. En la Capital Federal, en las salidas de los puertos, en el Retiro, en la llamada “Zona de las Areneras”, a camino del Aeroparque de Buenos Aires, y en Mataderos, a 30 kilómetros de la capital.

Los planes para la acción conjunta de las policías

La guerra contra el crimen reúne a los órganos policiales, hacendarios y empresariales de Argentina. La representante del sector privado es Fadeaac. El comité funciona en el Ministerio de Seguridad Interior, que actúa en conjunto con la Policía Federal Argentina. “Durante muchos años, luchamos para que el Estado reconociera que se trata de un delito que sólo se puede combatir con un equipo de trabajo. Actualmente, nuestra propuesta está implementada, con buenos resultados”, afirma Flores, también asesor de la Secretaría de Transporte.

La implementación de urgentes medidas preventivas en las carreteras más peligrosas del Mercosur fue decidida en la 24ª Reunión del Consejo Empresarial del Transporte Vial de Cargas del Mercosur (Condesur), el subgrupo de trabajo n°5, realizada en septiembre, en Montevideo. Los países del bloque económico prevén una acción conjunta de las policías federales, estatales y municipales, durante las 24 horas, incluso los sábados, domingos y feriados. El Condesur hará el mapeo de los puntos críticos en cada país. Deberá exigir, además, mecanismos

nas filas de caminhões parados muito tempo. A burocracia turbinada o crime nos dois países.



Foto: Anderson Petrocelli
En las rutas argentinas, ya no existe... Nas estradas argentinas, já não há...

Rotas onde os crimes mais acontecem

As estradas são os pontos onde mais ocorrem roubos de cargas e caminhões na República Argentina, declara a Fadeaac. Os roubos de chasis de caminhões aumentaram 100% em 2002 nas estradas daquele país. Os alvos preferidos dos ladrões são as cargas de cereais (nunca roubadas antes), além de muita soja e outros produtos agrícolas. As mercadorias mais roubadas na Argentina são: têxteis (10%), lácteos (3%), eletroeletrônicos (10%), medicamentos (10%), alimentos embalados (9%), guloseimas e tabacaria (7%), pneus e produtos químicos (6%), alimentos perecíveis (10%), chasis de caminhões (5%), metais – alumínio, folhas de flandres e outros – (3%), bebidas (3%), tintas (2%), cereais (2%) e outros produtos (10%).

As autoridades recomendam cautela aos caminhoneiros que trafegam pela Ruta 3, de Cañuelas a Monte Grande; a Ruta 7, de Luján à Capital Federal; a 6, em toda a sua extensão; a 205, do aeroporto de Ezeiza a Monte Grande; a 197, desde a estrada Panamericana a José C. Paz; a Panamericana, no ramal Tigre, desde a bifurcação a San Fernando; a avenida Calchaquí, entre Florencio Varela e Quilmes; e o Camino General Belgrano, de Florencio Varela à giratória da Alpargatas. Assaltam também em Mendoza e Tucumán.

Na Grande Buenos Aires, os roubos acontecem com mais frequência em San Isidro, San Martín, Morón, La Matanza, Lomas de Zamora e La Plata. Na Capital Federal, mais nas saídas dos portos, em Retiro, na chamada “Zona das Areneras”, a caminho do Aeroparque de Buenos Aires, e em Mataderos, a 30 quilômetros da capital.

Os planos para a ação conjunta das policías

A guerra contra o crime reúne os órgãos policiais, fazendários e empresariais da Argentina. A representante do setor privado é a Fadeaac. O comité funciona no Ministério de Segurança Interior, que atua em conjunto com a Polícia Federal Argentina. “Durante muitos anos, lutamos para que o Estado reconhecesse que este delito somente pode ser combatido com uma equipe de trabalho. Hoje, nossa proposta está implementada, com bons resultados”, afirma Flores, também assessor da Secretaria de Transporte.



...la paz de otros tiempos
...a paz de outros tempos

por las inversiones con seguridad vial. Los códigos aduaneros pasarán por urgente reforma. El transportador deberá librarse de la "responsabilidad presumida" en la importación de productos robados, mientras no hay una legislación al respecto.

La mayoría de las transportadoras brasileñas es víctima del crimen, pero pocas hablan del asunto que genera incalculables pérdidas. Prefieren resolver el problema en sigilo con las aseguradoras, se rehúsan a informar al propio sindicato de la categoría.

En la Región Metropolitana de São Paulo, punto de partida de gran parte de las cargas destinadas a Buenos Aires, las áreas de riesgo son el Parque Novo Mundo, Tatuapé, Vila Guilherme, Pari/Brás, Ipiranga y Santo André, además de las rutas intermunicipales. Paso de los Libres, en la frontera con Uruguiana, Rio Grande do Sul, es un área peligrosa en Argentina, apunta Álvaro Fagundes Júnior, director del Expresso Araçatuba, que viaja a Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Un camión del Expresso Araçatuba descargaba en la Región Metropolitana de Buenos Aires, entre Zárate y la Capital Federal, después de la localidad de Pilar, en la ruta 9, cuando fue sorprendido por los ladrones. Cercaron al camión y abrieron fuego. Acribillaron la carrocería, pero no hubo víctimas. El conductor y su ayudante se protegieron y huyeron.

El ladrón embustero en Bolivia y la calma situación en Paraguay

En el Norte argentino, los ladrones llevaron dos remolques cargados de telas. El camión apareció, pero desaparecieron las telas. "Nuestros camiones usan rastreo y escolta armada hasta la frontera. Los premios de los seguros vienen aumentando. Este tipo de crimen prevé un cierto nivel de organización, las telas robadas, por ejemplo, abastecen a los centros de manufacturas locales", dice Fagundes.

Los robos siguen las tendencias del libre mercado. El Expresso Araçatuba terceriza el transporte de remolques con cargas de bajo valor agregado (20 mil a 25 mil dólares) en los viajes al exterior. Otras fuentes dicen que, al atravesar la aduana de

de seguridad en los vehículos nuevos. Las compañías aseguradoras deberán compensar a las empresas transportistas

A implantação de urgentes medidas preventivas nas estradas mais perigosas do Mercosul foi decidida na 24ª Reunião do Conselho Empresarial do Transporte Rodoviário de Cargas do Mercosul (Condesur), o subgrupo de trabalho nº5, realizada em setembro, em Montevidéu. Os países do bloco econômico prevêm ação conjunta das polícias federais, estaduais e municipais, 24 horas por dia, inclusive aos sábados, domingos e feriados. O Condesur fará o mapeamento dos pontos críticos em cada país. Deverá exigir, ainda, mecanismos de segurança em veículos novos de fábrica. As companhias seguradoras deverão compensar as transportadoras dos investimentos feitos com a segurança rodoviária. Os códigos aduaneros passarão por urgente reforma. O transportador deverá se livrar da "responsabilidade presumida" na importação de produtos roubados, enquanto não há uma legislação a respeito.

A maioria das transportadoras brasileiras é vítima do crime, mas poucas falam no assunto que aborrece e dá incalculáveis prejuízos. Preferem resolver o problema em sigilo com as seguradoras, sonhando informações do próprio sindicato da categoria.

Na Grande São Paulo, ponto de partida de grande parte das cargas destinadas a Buenos Aires, as áreas de risco são o Parque Novo Mundo, Tatuapé, Vila Guilherme, Pari/Brás, Ipiranga e Santo André, além das rodovias intermunicipais. Paso de los Libres, na fronteira com Uruguiana, Rio Grande do Sul, é uma área perigosa na Argentina, aponta Álvaro Fagundes Júnior, diretor do Expresso Araçatuba, que roda na Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela. Um caminhão da

Araçatuba descarregava na Grande Buenos Aires, entre Zárate e a Capital Federal, depois da localidade de Pilar, na rodovia 9, quando foi surpreendido pelos ladrões. Cercaram o caminhão e abriram fogo. Balearam a carroçaria, mas não houve vítimas. O motorista e o ajudante se protegeram e fugiram de lá.

O ladrão trapalhão na Bolívia e a situação calma no Paraguai

No Norte argentino, os ladrões levaram duas carretas de tecidos. O caminhão apareceu, mas o tecido sumiu. "Nossos caminhões usam rastreamento e escolta armada até a fronteira. Os prêmios dos seguros têm aumentado. Esse tipo de crime prevê certo nível de organização, os tecidos roubados abastecem os centros de manufacturas locais", diz Fagundes.

Os roubos seguem as tendências do livre mercado. A Araçatuba terceriza o transporte de carretas com cargas de baixo valor agregado (20 mil a 25 mil dólares) nas viagens



Foto: Divulgação

Álvaro Fagundes Júnior, de Expresso Araçatuba, señala Paso de los Libres como un área peligrosa
Álvaro Fagundes Júnior, da Expresso Araçatuba, aponta Paso de los Libres como uma área perigosa

Uruguaiana, las informaciones sobre carga, vehículo y conductor son registradas por policías de la frontera. Los robos ocurren a 20 kilómetros de allí, cuando los camioneros paran en el puesto fiscal, adelante de la frontera. Los ladrones nunca se equivocan: siempre le atinan al mejor camión, lo que levanta sospechas en las empresas.

Las empresas transportistas brasileñas apuntan Zárate como el mayor foco de robo de cargas, en las proximidades de la capital argentina, en plena ruta 14, entre Paso de los Libres y Buenos Aires. En Bolivia, ocurrió un crimen muy distinto. Un ladrón llevó un camión brasileño, pero no sabía cómo conducirlo por la ruta más peligrosa (Cuiabá-Cáceres-Cobija-San Matías). Llamó a la empresa transportista y exigió 10 mil dólares para devolver el vehículo robado.

“Muchas veces, ocurren sólo furtos simples (con amenaza), y no robos (con armas de fuego)”, dice Sônia Rotondo, asesora técnica de la División Internacional y Multimodal de la Asociación Nacional del Transporte de Cargas (NTC). “Se roba de todo en Argentina. Gran parte de la población está viviendo por debajo de la línea de pobreza.” En un caso reciente, llegaron unos hombres vestidos de policías, como se fueran hacer una inspección de rutina. Pidieron los documentos del conductor, vieron la carga, sacaron las pistolas y anunciaron el asalto: eran ladrones disfrazados.

La empresa Transparaguay Transportes, a su vez, comenta de cinco robos sufridos en carreteras brasileñas los últimos años. Según el director Eulogio Quiñónez Ramírez, el último asalto fue en 2002, en la Marginal Pinheiros, en São Paulo. Los ladrones llevaron 24 toneladas de cables de aluminio para instalaciones de alta tensión. “Hemos desconfiado del conductor, que denunció el robo y desapareció, siquiera volvió a la empresa. Era el segundo viaje que hacía para la empresa”, revela el director. La policía investiga el caso todavía.

La empresa transporta equipos eléctricos y electrónicos para Siemens, Voight, Brown Boveri y Furukawa. “Trabajamos con productos encargados, según normas técnicas de Paraguay, que tiene ciclos eléctricos diferentes de Brasil”, dice Eulogio. Eso vuelve más seguras sus cargas, ya que los ladrones prefieren productos de fácil almacenaje y consumo rápido. Sostiene que en la tierra que da nombre a su empresa la situación está mejor: “Prácticamente no hay robos de cargas en Paraguay”.



Foto: José Augusto Cindio

Sônia Rotondo: “Muchas veces, ocurren sólo furtos simples (con amenaza)”

Sônia Rotondo: “Muitas vezes ocorrem apenas furtos simples (com ameaça)”

para o exterior. Outras fontes dizem que, ao atravessar a alfândega de Uruguaiana, as informações sobre carga, veículo e motorista são registradas por policiais da fronteira. Os roubos acontecem a 20 quilômetros dali, quando os caminhoneiros param no posto fiscal, adiante do marco fronteiro. Os ladrões nunca erram, escolhem sempre o caminhão certo, o que levanta suspeitas nas empresas.

Transportadoras brasileiras apontam Zárate como o maior foco de roubo de cargas, nas proximidades da capital argentina, em plena rodovia 14, entre Paso de los Libres e Buenos Aires. Na Bolívia, aconteceu um crime bem diferente. Um ladrão levou um caminhão brasileiro, mas não sabia como guiá-lo na rota mais perigosa (Cuiabá-Cáceres-Cobija-San Matías). Telefonou para a transportadora e exigiu 10 mil dólares para devolver o veículo roubado.

“Muitas vezes, ocorrem apenas furtos simples (com ameaça), e não roubos (com armas de fogo)”, diz Sônia Rotondo, assessora técnica da Divisão Internacional e Multimodal da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC). “Rouba-se de tudo na Argentina. Boa parte da população está vivendo abaixo da linha da pobreza.” Em caso recente, homens chegaram vestidos de policiais, como se fossem fazer uma inspeção de rotina. Pediram os documentos do motorista, olha-

ram a carga, sacaram os revólveres e anunciaram o assalto: eram ladrões disfarçados.

A Transparaguay Transportes Rodoviários, por sua vez, comenta de cinco roubos sofridos em estradas brasileiras nos últimos anos. Segundo o diretor Eulogio Quiñónez Ramírez, o último assalto foi em 2002, na Marginal Pinheiros, em São Paulo. Os ladrões levaram 24 toneladas de cabos de alumínio para fios de alta tensão. “Desconfiamos do motorista, que deu queixa e sumiu, nem voltou para a empresa. Era a segunda viagem que fazia para nós”, revela o diretor. A polícia ainda investiga o caso.

A empresa transporta equipamentos elétricos e eletrônicos para a Siemens, Voight, Brown Boveri e Furukawa. “Trabalhamos com produtos sob encomenda, segundo normas técnicas do Paraguai, que tem ciclos elétricos diferentes do Brasil”, diz Eulogio. Isso torna suas cargas mais seguras, pois os ladrões preferem produtos de fácil armazenagem e consumo rápido. Para ele, na terra que dá nome à sua empresa, a situação está melhor: “Roubos de cargas praticamente não existem no Paraguai”.



Foto: Marcelo Vigneron

Eulogio Quiñónez Ramírez dice que prácticamente no hay robos de cargas en Paraguay

Eulogio Quiñónez Ramírez diz que praticamente não há roubos de cargas no Paraguai