

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

1880

Mañana, el gran desafío del raíd Rosario-Victoria

Mañana, a las 7.30, partirá de la rambla Catalunya el 11° Raíd Rosario-Victoria, tradicional actividad náutica de la ciudad. Este año deberá afrontar un nuevo desafío, la creciente del río Paraná.

Esta situación obligó a sus organizadores a adoptar nuevas previsiones y a extremar las medidas de evaluación de los participantes porque "a mayor altura del río hay menos posibilidades de recuperar fuerzas en tierra".

La primera parada de descanso tendrá lugar en el paraje denominado Los Corrales, un predio dedicado a la explotación ganadera. A través del atajo conocido como El Cañito, llegarán al arroyo Careaga, considerado el tramo más difícil, por tener que remar contra la corriente.

Allí se harán paradas cada dos horas y medias, hasta llegar a las 17 al paraje Boca de Piedra. Ese es el punto escogido por los organizadores para acampar y hacer noche, y el lugar de encuentro con los familiares, amigos y organizadores que lo acompañarán en embarcaciones a motor.

A las 5 del sábado, segundo día de travesía para los rosarinos, se pondrá en marcha la columna por el Cariaga para atravesar luego la llamada laguna Grande. La última etapa demora dos horas, hasta llegar a Victoria.

El camino de regreso a Rosario se iniciará el lunes, a las 6, con una notoria deserción, ya habitual para el raíd, porque "es la etapa más dura"; y el martes próximo, a las 18, concluirán el raíd en el punto de partida, la rambla Catalunya.



El año pasado, unos 300 participantes unieron Rosario con Victoria

Mañana, el gran desafío del raíd Rosario-Victoria

Mañana, a las 7.30, partirá de la rambla Catalunya el 11º Raíd Rosario-Victoria, tradicional actividad náutica de la ciudad. Este año deberá afrontar un nuevo desafío, la creciente del río Paraná.

Esta situación obligó a sus organizadores a adoptar nuevas previsiones y a extremar las medidas de evaluación de los participantes porque "a mayor altura del río hay menos posibilidades de recuperar fuerzas en tierra".

La primera parada de descanso tendrá lugar en el paraje denominado Los Corrales, un predio dedicado a la explotación ganadera. A través del atajo conocido como El Cañito, llegarán al arroyo Careaga, considerado el tramo más difícil, por tener que remar contra la corriente.

Allí se harán paradas cada dos horas y medias, hasta llegar a las 17 al paraje Boca de Piedra. Ese es el punto escogido por los organizadores para acampar y hacer noche, y el lugar de encuentro con los familiares, amigos y organizadores que lo acompañarán en embarcaciones a motor.

A las 5 del sábado, segundo día de travesía para los rosarinos, se pondrá en marcha la columna por el Cariaga para atravesar luego la llamada laguna Grande. La última etapa demora dos horas, hasta llegar a Victoria.

El camino de regreso a Rosario se iniciará el lunes, a las 6, con una notoria deserción, ya habitual para el raíd, porque "es la etapa más dura"; y el martes próximo, a las 18, concluirán el raíd en el punto de partida, la rambla Catalunya.



El año pasado, unos 300 participantes unieron Rosario con Victoria

Los que viven de la pesca

La Capital

14/2/97

La vida de quienes poseen una relación con el río por encima de la temporada veraniega

Mucha de la gente que en esta época del año visita la zona balnearia de La Florida y circula por el paseo ribereño a la altura del límite norte de la rambla Catalunya I puede leer el letrero que advierte sobre la venta de "pescado fresco" ubicado sobre una hilera de mesas de madera repletas de bogas, armados, sábalos y otras especies. Los vendedores tienen la piel curtida por el sol, que invitan a los transeúntes a ver la mercadería.

Se trata de una feria, donde unos sesenta hombres ofrecen los pescados que ellos mismos capturan en el Paraná. El oficio les permite mantener a sus familias, que residen en un pequeño asentamiento emplazado en ese mismo lugar, a unos cien metros del mirador de La Florida y rodeado de comercios y servicios que se dedican a la explotación turística.

Aunque se vende más en invierno, a pesar de que en esa época la creciente hace menos abundante la pesca, aseguran que no les faltan compradores. Suponen que se debe a que la mercadería es fresca y a que están ubicados estratégicamente.

Se necesitan por lo menos dos personas para poder pescar durante todo el día y atender el puesto de venta. Si bien casi todos los grupos de trabajo están compuestos por parientes, hay casos en que no hay relación familiar.

La mayoría llegó a la pesca por tradición familiar, de modo que, a partir de los 12 ó 14 años, los jóvenes se incorporan a la actividad y

forman junto a sus padres la dupla básica de la organización.

Vidas junto al río

Armando Latterra, de piel oscura y cuerpo robusto, tiene 49 años y vive en el pequeño asentamiento de pescadores de La Florida junto a su esposa y sus tres hijos.

Con gesto de orgullo, explicó a LA CAPITAL que su abuelo se dedicaba a la pesca. Este le enseñó el oficio a su padre, de quien él mismo aprendió. Su único hijo varón, Luis Alberto —de 20 años—, continuó con la tradición familiar y colabora con su padre en los lances a bordo de Doña Clara, la reluciente caona que compró hace dos años.

Latterra asegura que pescar de noche, en medio del tráfico de barcos y la escasa visibilidad, es peligroso, pero le gusta porque reina un clima de tranquilidad ideal para trabajar.

Manuel Antonio Suárez nació en Santiago del Estero y viajó a Rosario a los 19 años, donde el hermano de su actual esposa le enseñó los secretos de la pesca. Junto a una pila de dorados y bogas, comentó que desde ese entonces y a lo largo de 33 años se dedicó al oficio, que luego enseñó a su hijo Gabriel Eduardo.

A diferencia de su compañero Latterra, prefiere salir de día. No le gusta que la noche lo sorprenda con una tormenta y corra el riesgo de naufragar con Natalia, su indispensable compañera de trabajo.

Entre las pocas parejas de trabajo que no tienen relación familiar se destaca la de Miguel Ángel Pellegrini y Marcelo Rodríguez. Frente a la mesa donde venden sus pescados y a espaldas de sus hogares, no dudan en alternar la

atención a los clientes con comentarios sobre su historia y el modo en que trabajan.

Pellegrini tiene 33 años y tres hijos, y Rodríguez, de apenas 14, aún no tiene familia, pero afirmó con orgullo que finalizó sus estudios primarios y pronto comenzará la secundaria.

La joven dupla, que pesca a bordo de Yonatan y Anahí, adelantó con entusiasmo que pronto construirán un mostrador de material para embellecer el aspecto de su puesto de venta.

A cualquier hora del día, y en relación al ritmo de las ventas, los hombres de La Florida van a la rambla Catalunya I, donde están sus canoas, y se preparan para ir por sus presas.

El primer paso, en tierra, es la faena: acomodan sus redes —de 300 metros por dos— y atan uno de sus extremos a la embarcación y el otro a una boya.

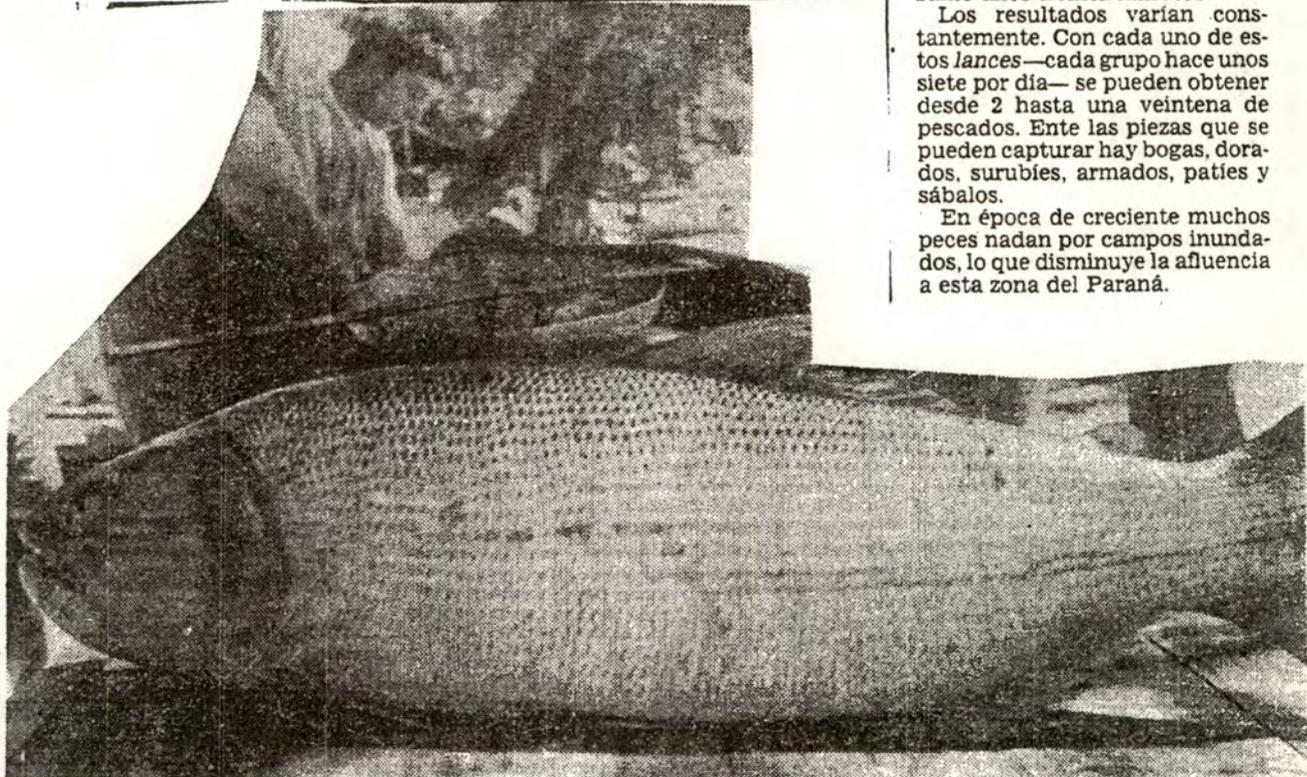
Luego de zarpar, provistos de candiles a kerosén si es de noche, cruzan el río un poco más allá del canal para hacer el lance. Allí dejan la boya, a la que está atado uno de los extremos de la red. Continúan hasta la costa de la isla, de modo tal que la red se extiende a lo ancho del río.

Al estar en una zona de mucha corriente, la boya deriva río abajo y el pescador la acompaña con la canoa para que el movimiento sea uniforme y la red pueda atrapar peces.

La travesía se extiende hasta la altura de la usina Sorrento o de la cacha de Rosario Central e insume unos treinta minutos.

Los resultados varían constantemente. Con cada uno de estos lances—cada grupo hace unos siete por día— se pueden obtener desde 2 hasta una veintena de pescados. Ente las piezas que se pueden capturar hay bogas, dorados, surubies, armados, paties y sábalos.

En época de creciente muchos peces nadan por campos inundados, lo que disminuye la afluencia a esta zona del Paraná.



Entre las canoas y las redes, el oficio les permite mantener a sus familias. Pero los sacrificios son muchos

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY

ASTEN LENOX TILDEN FOUNDATION

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

1891

La aventura de cruzar el río

En el club Bancario y la guardería Costa Norte enseñan canotaje con la premisa de respetar la naturaleza

Cruzar la isla en kayak y en piragua es un deseo de muchos rosarinos que acuden al río para combatir este tórrido verano. Pero para tener cierta ductilidad con estas embarcaciones es conveniente instruirse a los efectos de no encontrarse con sorpresas. El club Bancario y la guardería Costa Norte llevan adelante sendas escuelas de canotaje y, aunque la brecha que los separa parece muy amplia, ya que la primera entidad es una pionera en esta costa y la guardería es la última en instalarse, ambas coinciden en una premisa: "respetar el río".

Gonzalo y Diego Sanz hace un mes que están a cargo de Costa Norte, frente a la rambla Catalunya, pero los conocimientos del río no les son ajenos. "Queremos que los chicos hagan vida de río, no sólo que aprendan a remar", dice Gonzalo, en referencia a la escuela de canotaje que maneja con su hermano.

Trabajan fundamentalmente con chicos de 12 a 16 años y apuntan a capacitar a los jóvenes tanto física como *psíquicamente* en las actividades que tienen que ver con el río. Dictan los cursos los sábados y domingos a las 10 y enseñan a respetar el lugar desde el costado ecológico hasta vivir en campamento.

Actualmente sólo hay quince alumnos, pero la idea de Costa Norte es formar un grupo muy grande, que de hecho se va a lograr porque "todos los días viene gente a preguntar para la escuela". Los cursos cuestan 20 pesos por mes y los docentes son profesores de educación física, "que tienen manejo de grupo y de actividades recreativas".

Otra de las especialidades que ofrece esta guardería es la enseñanza de windsurf, a cargo de Diego Sanz, muy conocido en la costa por sus habilidades con la tabla y la vela y en distintos deportes acuáticos.

Mario Gaspar, abogado de 33 años, tomó ayer su primera clase y, aunque nunca pensó que ese hecho tuviera tanta difusión, se mostró amable ante las preguntas del cronista. Junto a su hijo Julián, de tres años, aseguró que el año que viene va a anotarlo en *optimist*, que es el primer nivel de velero. "Una suerte de palangana con vela", dijo Mario.

Mientras intercala indicaciones a su alumno, Diego aclara que hay diferentes ramas de canotaje: de competición (k1 y k2) y de agua montaña, siempre hablando de piraguas y kayaks.

Sebastián y Fernando tienen 20 años, son estudiantes universitarios, y los días de semana, con sol arriba, siempre sacan su piragua. Aseguran que en diez minutos cruzan el río y que nunca se embarcan los fines de semana porque "la isla parece la peatonal Córdoba".

Sebastián se quejó porque se hace muy difícil navegar cuando hay mucha gente que desconoce



el manejo de las embarcaciones. "Cualquiera se compra una piragua o un kayak. Se hizo un mercado muy grande, y en el río no saben cómo doblar y muchas veces te atropellan", dijo.

Los pioneros

Norberto Fernández, intendente del club Bancario, señaló a LA CAPITAL que esa entidad es la primera que empezó con las escuelas de canotaje en Rosario, desde hace diez años.

El club tiene cincuenta alumnos de entre 11 y 18 años, a las órdenes de los profesores Alberto Esteban y Ariel Magnane. Fernández dice que uno de los objetivos del canotaje es la vida sana, estar en contacto con el río y respetarlo en toda su dimensión. "Además, el compañerismo que nace luego de los raids puede llegar a convertirse en una amistad para toda la vida", señaló el intendente del club.

En estos días, cinco kayakistas están realizando el raid Bravos del Paraná, que une la ciudad misionera de Puerto Iguazú con la de Rosario, a través de un recorrido de 1.500 kilómetros que comenzó el 3 de enero y finalizará el 1º de febrero.

Todos los años se hacen esas travesías a bordo de kayaks simples y dobles y entre las más recordadas está la que salió desde el club y desembocó en Villa Gesell. "No sólo fue uno de los recorridos más largos, sino que tuvo la particularidad de que hubo que camppear con los riesgos del mar". Pero esos riesgos no amedrentaron a los alumnos.

Lo que hay que tener en cuenta

El club Bancario tiene una reglamentación obligatoria para canotaje aplicable a "todo deportista que tenga deseos de disfrutar el río en kayak o piragua". La experiencia de esta entidad en la citada actividad permite considerar con atención estas disposiciones.

→ Saber nadar.

→ Si se es menor, tener la autorización de los padres.

→ Las piraguas tienen que salir con la tripulación determinada por la embarcación.

→ El nombre de los remos, horarios y destinos deben ir anotados en el libro de partes.

→ Es obligación ineludible salir con el salvavidas puesto y usarlo permanentemente hasta llegar a destino.

En busca del "hombre ñandú"

Rodrigo e Ignacio lograron concretar algo más que un sueño. En casi un mes, atravesaron en dos kayaks casi novecientos kilómetros, desde Rosario hasta Villa Gesell.

Lo de Rodrigo Melchor e Ignacio Escauriza fue algo más que un sueño adolescente, "en busca del hombre ñandú", como ellos gustan en bautizar la aventura. En una verdadera demostración de habilidad, determinación y valor, estos dos jóvenes rosarinos decidieron enfrentarse al desafío, y con esfuerzo concretaron un raid que se convirtió en un excelente entrenamiento para la vida. Sin más apoyatura que su obsesión por lograrlo, y en poco menos de un mes, los dos pudieron unir Rosario con Villa Gesell, contando con dos kayaks como único medio de locomoción. El río Paraná, primero; el de La Plata, después, y finalmente el océano Atlántico los vieron remar denodadamente durante novecientos kilómetros, desde el 27 de diciembre en que partieron hasta el 25 de enero, cuando finalmente llegaron a la Villa.

Muy bronceados y todavía con un gesto de cansancio, los jóvenes recordaron el justo momento en que decidieron realizar la aventura. "Fue un día en Costa del Sol, cuando Rodrigo me propuso ir hasta Santa Fe", recuerda Ignacio. Rápidamente, la idea fue dada vuelta: para llegar a Santa Fe había que remar aguas arriba. ¿Por qué no ir hasta Villa Gesell, el paraíso de los jóvenes en enero, y aprovechar para pasar una semana de vacaciones?

Las que no estuvieron muy felices con la idea sin embargo fueron las dos mamás. Pero los dos jóvenes ya habían tomado la decisión. Hasta ese momento, su entrenamiento consistía en haber cruzado el río en kayak, unos dos kilómetros aproximadamente. Ignacio supo hacer remo en un club náutico de la ciudad, pero debió abandonar por una hernia. Rodrigo, por su parte, juega al fútbol y anda en bicicleta.

Con un excelente estado físico, y muchas ganas, el único consejo que escucharon con atención fue el de un primo de Rodrigo, que hace unos años atrás realizó el mismo raid, y les enseñó a hacer el roll con el kayak, es decir a volver a ponerlo en condiciones cuando se da vuelta.

Intrépidos

El primer tramo, hasta San Ni-



colás, comenzó en la estación fluvial a las 7.45 del 27 de diciembre y culminó en el club Regatas de la ciudad bonaerense a las 18, marcando un tiempo de recorrido poco común. Autoridades y miembros del club dieron a los jóvenes una cálida bienvenida y les brindaron, además de los servicios de la amarra de cortesía, muchas atenciones. Este recibimiento se repetiría durante toda la travesía, recordaron, y no desperdiciaron palabras de elogio para Prefectura de la provincia de Buenos Aires, que mantuvo un ojo avizor sobre los raidistas, advirtiéndoles cuando asomaba el mal tiempo.

El 28, a las 16, ya estaban frente a Ramallo; el 29, San Pedro, y arribaron a Atucha, Lima, el 30. Un día después salieron del atajo que conforma el río Baradero y se instalaron en Campana, donde descansaron el primer día del año, con un festejo a la criolla y preparándose para enfrentar un tramo especialmente duro, donde las sudadas bravías del río de la Plata y las mareas convierten al Paraná y a sus riachos en un laberinto de corrientes y contracorrientes.

Luego, sus dos kayaks avizoraron las costas de Belén de Escobar, Río Luján, y la aventura, ya en el mar dulce, de internarse entre las inmensas dársenas de Buenos Aires.

Barroso

Las aguas del Riachuelo los bautizaron con su tinta barrosa.

para llegar después a Quilmes y Atalaya, donde las fuertes lluvias y rachas frías del sudeste pintaban de mar al río de la Plata. El 11 de enero salieron desde Atalaya en busca de Punta Indio.

En ese momento descubrieron, recuerda Rodrigo, que el tiempo corría a su favor. El cálculo inicial que habían realizado en tierra firme para arribar a Gesell el 25 le dejaba días en su cuenta. Por eso decidieron que, ya en el mar, podían ir haciendo paradas de un par de días, en San Clemente del Tuyú, donde en la Tapera de López los cobijaron y mimaron un poco; luego, el 20, en San Bernardo; el 21, en Santa Teresita. Mar de Ajó, Pinamar, hasta llegar a la añorada Villa Gesell.

Advertisement Job Board and Services

1000 North Main Street
Suite 100
Portland, Oregon 97227
Phone: 503-228-1234



Our company is seeking qualified individuals for various positions. We offer a competitive salary and benefits package. For more information, please contact us at the address above.

We are currently looking for experienced professionals in the field of business development. The ideal candidate will have a strong track record and excellent communication skills.

Interested parties should submit their resumes and cover letters to the address listed at the top of this advertisement. We will review all applications and contact qualified candidates for an interview.

For more information, please visit our website at www.example.com or call us at 503-228-1234. We are an equal opportunity employer and do not discriminate on the basis of race, gender, or ethnicity.

MOVIDA CONCIENTIZADORA PARA MANTENER LIMPIAS LAS ISLA

Una remada ecológica en medio del Paraná

El Círculo Rosarino de Canotaje, con el apoyo del grupo Génesis, realizó el domingo pasado la segunda remada ecológica en el sector de las islas. La llevaron a cabo un grupo de treinta jóvenes que recogieron todas las bolsas de basura que encontraron y repartieron volantes para concientizar a la gente con algunos consejos para que cuiden el lugar que disfrutan. La campaña no apuntó a las zonas de concurrencia masiva sino en donde se llega remando, en lancha o en veleros particulares.

Cuando los que veranean en las islas vieron el domingo pasado a una banda de chicos en kayaks y piraguas, lo que menos pensaron era que su misión era acercarle algunas sugerencias para una isla mejor:

- El fuego siempre lejos del tronco de los árboles.
- No sacarle ramas a los árboles.
- La basura siempre de vuelta. Toda, además, no cuesta nada.

El recorrido salió a las 11 de rambla Catalunya, en un trayecto conocido como la "media

vuelta al mundo", que entra por El Saco (frente al club Rosario Central) y remonta río arriba por Paraná Viejo hasta El Puntazo y retorna hacia el punto de partida.

"La idea era llegar más allá de donde van las lanchas de pasajeros, con consejos directos que tratamos de tener en cuenta nosotros cuando vamos a la isla", dijo Martín Piola, del grupo ecologista Génesis.

"Todas las recomendaciones se podrían resumir con dejar todo más o menos como estaba. Es muy común que una familia llegue en su embarcación a un hermoso y verde lugar y que cuando se va lo deje todo regado con bolsas de nailon, o con un sauce quemado en su base por el fuego", señaló.

Por su parte, Javier Gramacioni, secretario del Círculo Rosarino de Canotaje, entidad creada en 1986 y con personería jurídica desde 1990, destacó que "no somos basureros de nadie", y que "esto se hizo para que la gente traiga toda la basura que usa".

Básicamente la agrupación organiza importantes raides a lo



Los jóvenes en un raíd para recoger basura y repartir volantes

largo de todo el año. Entre ellos el más difundido es el Rosario-Victoria que se iniciará el 14 de febrero y durará hasta el 18, en su edición 11ª. Los interesa-

dos pueden recabar informes en su sede los lunes y jueves 20.30 a 23 en el Centro Cultural Parque Alem, de Nansen y Costanera, o al teléfono 802513.

El río cuando el sol se esconde

22/1/97

La Capital



Hacer aeróbic o simplemente caminar de cara al río es una buena manera de disfrutar la costanera rosarina, cuando el sol queda escondido detrás de las nubes

Ardiente sol de domingo

Ayer, el balneario La Florida superó todos los cálculos: cerca de diez mil personas eligieron sus playas. El estacionamiento, un caos

Las negras nubes que presagiaban una fuerte tormenta se fueron disipando a media mañana de ayer y los rosarinos, cuando se percataron de que iban a vivir otro tórrido día de verano, se lanzaron hacia cuanta pileta o playa tenían a mano. En el balneario La Florida, la afluencia de gente superó todos los cálculos: más de diez mil personas la eligieron para pasar el domingo.

Como tantos otros fines de semana, la laguna El Embudo fue llenándose de veleros, motos ski, yates y lanchas, y sobre el medio día parecía que toda la ciudad había decidido trasladarse al río.

La isla La Invernada, frente a La Florida, comenzó a recibir lanchones repletos de personas que buscaban un poco de alivio y diversión. En horas del mediodía, la estación fluvial también se llenó de gente. Familias con sus chicos a cuestas cruzaban hacia el Charrigüé o el Banquito.

Los clubes no fueron la excepción. En Gimnasia y Esgrima, por ejemplo, los parrilleros y las sombrillas alrededor de la pileta fueron ocupadas en su totalidad antes del mediodía.

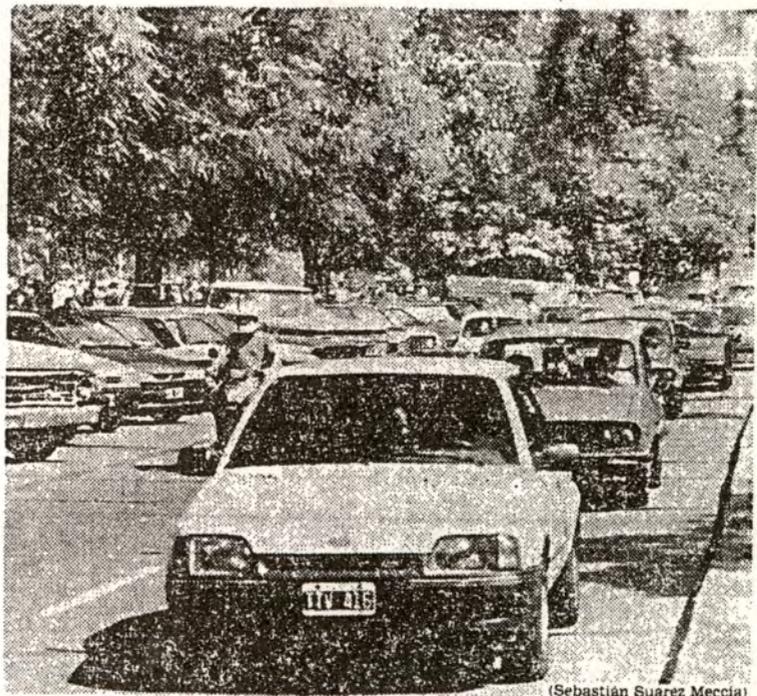
Un sol implacable

Como es habitual, miles de rosarinos eligieron el lado de acá del río y se volcaron a los tradicionales balnearios de la rambla Catalunya y La Florida. A las 14, y orillando ya la temperatura los 37°, el centro de la ciudad estaba desierto.

La gente, con sillitas en la mano, se bajaba bajo el rayo del sol del 163. Los más escasos de fondos optaban por el balneario municipal y los que podían desembolsar los \$ 2 de cada entrada se sumaban a la interminable cola del balneario La Florida, para poder comprar el ticket.

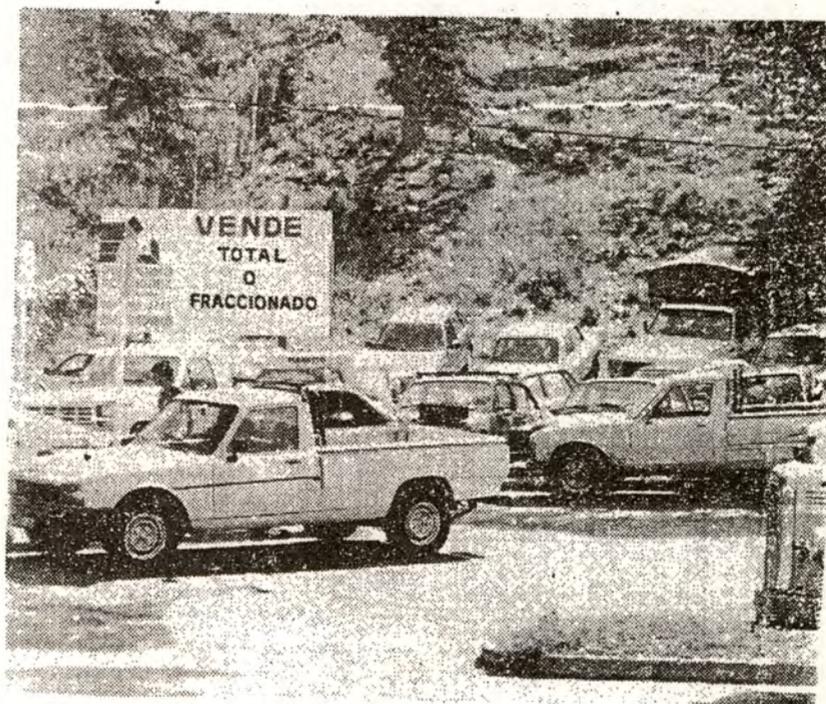
A las 15 ya no existía un solo lugar en los estacionamientos de la zona para poder dejar los automóviles, por lo que muchos debieron caminar varias cuadras para poder dejar finalmente su vehículo.

Personal de seguridad del balneario reconoció a LA CAPITAL que los cálculos arrojaban para el día de ayer una cifra aproximada de diez mil personas. La cantidad, un poco más alta que la registrada en los últimos fines de semana, se debió —según explicaron— a que ayer, inexplicablemente, la pileta del parque Alem estuvo cerrada porque le estaban cambiando el agua.



(Sebastián Suarez Meccia)

Circular por la costanera, en auto o a pie, ayer fue una cuestión de azar



A partir de las 15 se hizo imposible estacionar en la zona de La Florida

El puente, un freno para grandes buques

Un informe elaborado por una consultora especializada advierte que la altura prevista para la obra entre Rosario y Victoria impedirá el paso de las embarcaciones de mayor porte

La altura prevista en el proyecto de licitación del puente que unirá a Rosario con Victoria impedirá la circulación de los grandes buques cerealeros aguas arriba del puerto de Rosario, sentencia el informe de una consultora especializada al que tuvo acceso LA CAPITAL. Se trata del trabajo de la analista Hidra efectuado en diciembre del año pasado a pedido de Terminal 6, una de las estaciones fluviales que se verían seriamente afectadas. El director de la empresa y titular de la Cámara de Puertos Comerciales, Pablo Ferrés Sayago, enfatizó que "desde la zona afectada sale el 50 por ciento de la producción granaria del país y allí se hicieron inversiones para 30 años. Si no se tienen en cuenta estas cuestiones se provocaría un gran perjuicio".

El informe en cuestión está lleno de datos técnicos que dan cuenta de los niveles líquidos de referencia del río Paraná que permitan definir del gálibo del puente, es decir, la altura libre sobre la superficie de las aguas que permita el paso de las embarcaciones.

A partir de estos datos y de las expectativas futuras en cuanto al tipo de flota que pueda acudir en los próximos años a cargar en los puertos ubicados aguas arriba de Rosario, se concluye que "el gálibo vertical del puente principal de la conexión Rosario-Victoria generará dificultades a la navegación de buques de gran porte en el futuro, ya que no permitirá la llegada de las naves tipo capesize de 270 metros de eslora a los puertos ubicados en la zona de Puerto San Martín y San Lorenzo".

En el análisis de otras embarcaciones un poco menores en magnitud —el capesize de 260 metros de eslora—, concluye que se "limitará en un 30 por ciento sus operaciones en la zona" siempre que operen con un lastre; con el agravante de la limitada viabilidad para efectuar este tipo de operaciones en zonas próximas a los embarques.

Sólo los buques Panamax, que son moneda corriente en el tráfico actual pero se estima que serán progresivamente relegados en el transporte de cereales y minerales en los años próximos, podrán operar normalmente (pero con lastre). Si se eliminara el lastre, los Panamax no podrían operar el 5 por ciento del tiempo.

La situación preocupa a los operadores portuarios y fábricas aceiteras instaladas en el extremo norte del Gran Rosario. Terminal 6, Cargill, La Plata Cereal, ACA, Vicentin y Nidera tienen en marcha importantes inversiones y todo indica que los capesize serán en pocos años los buques más empleados, por varias razones:

- Los mayores niveles que viene registrando en forma sostenida la producción agrícola.
- El compromiso oficial de ampliar la profundidad del canal del río hasta los 40 pies.
- Actualmente el canal presenta limitaciones no sólo de profundidad sino también de ancho, lo que limita el ingreso de las embarcaciones a 22 pies y el completamiento de carga en Brasil, pero esta situación también tendrá que revertirse.
- Existe una tendencia al aumento de la utiliza-

Una barrera en el río Paraná

El puente Rosario-Victoria no tendría suficiente altura para permitir el paso de los grandes barcos



El sitio donde estará la cabecera del puente, en Rosario

THE HISTORY OF THE

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

PUENTE ROSARIO-VICTORIA

ASEGURAN QUE LAS OBRAS COMENZARAN ANTES DE FIN DE AÑO

Hoy se hará el anuncio en la Casa de Gobierno con la presencia de Obeid y Binner. Se elevará la altura del puente.

El presidente Carlos Menem firmó ayer el decreto mediante el cual se hace el nuevo llamado para la construcción del puente Rosario-Victoria. El gobierno hará pública hoy la convocatoria durante la reunión que el jefe del Estado mantendrá en la Casa de Gobierno con el gobernador Jorge Obeid y el intendente de Rosario, Hermes Binner, según lo aseguró el secretario general de la Presidencia, Alberto Kohan, quien también confirmó que el subsidio estatal será ahora de 230 millones de pesos, que se elevará la altura del puente para permitir el paso de los barcos de última generación y remarcó que "el 20 de septiembre se adjudica la obra y antes de fin de año comienzan los trabajos".

El anuncio

"El presidente Carlos Menem firmó el decreto llamando a licitación para el puente Rosario-Victoria", aseguró a LA CAPITAL Kohan y consignó que el anuncio oficial será hoy a las 18 cuando el primer mandatario se reúna con el gobernador Obeid y los 48 intendentes de la provincia.

Entre los puntos más salientes que contendrán los nuevos pliegos de licitación está el incremento del subsidio del Estado nacional en 130 millones de pesos; elevándolo a 230 millones.

El subsidio original era de 100 millones (80 de la Nación, 10 de Santa Fe y 10 de Entre Ríos) y fue precisamente la propuesta económica de la empresa española Dycasa, que solicitó el doble de dinero, lo que hizo que se declarase desierta la licitación.

Kohan confirmó también que "se aumentará la altura del puente, para que puedan pasar los barcos de gran calado". El pliego original hablaba de un gálibo (distancia del pelo de agua al puente) de 47 metros, lo que fue cuestionado por los puertos privados, que solicitaban 50 metros para que puedan atravesarlo sin problemas los buques de última generación denominados Capesize, los que pueden ingresar a partir del dragado del Paraná.

Los nuevos pliegos licitatorios contendrán el precio del peaje —no está determinado si serán los 7,50 más IVA que propuso Dycasa— y esta vez la variable para la adjudicación será el subsidio estatal.

"La tarifa de peaje será fija para beneficiar al usuario y se le adjudicará la obra a aquella empresa que requiera menos subsidio del Estado", descartó Kohan.

"El 20 de septiembre"

El secretario general de la Presidencia remarcó que "el 20 de sep-

tiembre se adjudica la obra y antes de fin de año comienzan los trabajos, porque no se modifican los plazos".

No obstante, habrá que aguardar si los tiempos legales que requieren las licitaciones de este tipo permiten que en tan corto lapso se pueda realizar el llamado, la venta de pliegos, la calificación, el *data room*—cruce de información entre los participantes de la licitación—, la oferta técnica, la oferta económica y, finalmente, la adjudicación de la obra.

Kohan indicó que la licitación será abierta para todas las empresas, pero que aquellas que se presentaron y calificaron en la anterior propuesta directamente pasarán a la etapa de presentación de sobres.



16/7/97

La Capital

Una evaluación realizada por la Dirección Nacional de Inversión Pública cuestionaba seriamente la viabilidad económica del puente

Una evaluación de la Dirección Nacional de Inversión Pública (Dnip), elaborada el año pasado pero nunca revelada, cuestionaba seriamente la viabilidad económica de la conexión vial Rosario-Victoria, sostenía que contaba con "índices de retorno de la inversión poco atractivos" y aseguraba que el subsidio estatal de 100 millones no sería suficiente para la realización de la obra.

Desde que estallara el escándalo IBM-Banco Nación, se estableció rigurosamente que todo proyecto que implicara inversiones públicas debería ser aprobado por la Dnip, dependiente entonces de la Subsecretaría de Programación Económica (SPE), al frente de la cual se encontraba Juan Llach, un hombre que respondía estrictamente a Domingo Cavallo.

Como titular de autoridad de aplicación de la ley 24.354 de inversión pública, Llach ordenó a Alberto Müller—quien entonces era director de evaluación de proyectos— un análisis sobre un informe anterior (de 1995) realizado por su propia subsecretaría que desfavorecía el proyecto alentado por los gobiernos de Santa Fe y Entre Ríos, y por el propio presidente Carlos Menem.

Esta segunda evaluación —a la que tuvo acceso LA CAPITAL— ratificó los términos de la anterior de la SPE concluyendo que la vinculación no era conveniente.

A pesar de conocer ambos informes de Economía y haber sido informado de que el subsidio estatal de 100 millones no sería suficiente para encarar la empresa,

con anticipación al fracaso del primer llamado a licitación, Menem tomó la decisión política de avanzar en los compromisos adquiridos con las provincias.

Concretamente en la "Evaluación socio-económica, observaciones y comentarios", entre los múltiples cuestionamientos se señala que "se constató la carencia de una evaluación socio-económica que brindara una justificación adecuada" al proyecto y al subsidio. Los hombres de Llach sostienen que recién en noviembre de 1996 (un mes después de concluido el estudio en cuestión de la Dnip) tuvieron conocimiento de la existencia de otros similares realizados por encargo de los promotores del proyecto, en referencia a los realizados por la Universidad de Córdoba en 1995 y por la Unidad de Desarrollo de Proyectos de la provincia de Santa Fe. "Ello no deja de ser sorprendente —sostiene el documento suscripto por Müller, respecto de los múltiples estudios— por cuanto implica una evidente duplicación de esfuerzos".

Pero las críticas más fuertes al proyecto oficial apuntan al estudio de viabilidad financiera, desarrollado por la consultora Trasroute Consultants-ISIS-Gago Tomín SA de agosto de 1995. En otro documento titulado "Demanda y factibilidad económica", desde el Ministerio de Economía se sostiene que "en lo que hace a la asignación de tránsito a la conexión Rosario-Victoria, las estimaciones practicadas difieren de las formuladas por el estudio (de la consultora extranjera) en el orden de un 20 por ciento por

defecto".

Entre los llamados de atención, se relativiza "el dimensionamiento y costeo de la obra, en lo atinente en particular a movimiento de suelos", o sea, la subvaloración de lo que realmente costará remover, transportar y compactar las cantidades de tierra necesarias.

Además sostienen que en las previsiones de demanda, o sea, la cantidad de automotores que utilizarían esta nueva ruta, "se asigna tránsito por la vinculación a viajes de pares origen-destino cuya probabilidad de utilizarla resulta altamente dudosa, tal es el caso de los pares

Santa Fe-Paraná, Capital Federal-Gualeguaychú y Capital Federal-Córdoba, los que aportan el 23 por ciento de los viajes de vehículos livianos por la vinculación".

En otro párrafo se señala que las tasas de proyección de la demanda que se utilizaron son por demás optimistas y "poco usuales": 8,5 por ciento para los primeros cinco años y 5,5 por ciento para años posteriores". La evaluación que hizo la SPE "a efectos de adoptar un horizonte más realista" formulaba tres hipótesis denominadas básica, optimista y pesimista, de las cuales

la segunda coincidía con la única planteada en el informe de agosto de 1995.

Desde Economía se cuestionaba también la tasa interna de retorno social del proyecto que, desde "el más realista" del 8 por ciento al más optimista del 12 por ciento, "se trata en todos los casos de índices de retorno de la inversión poco atractivos".

Por otra parte descarta el argumento de la ruta hacia Brasil que fundamenta parte del crecimiento estimado para justificar la obra: "La incidencia del Mercosur sobre los tránsitos sería poco significativa en cuanto a la demanda de la vinculación, puesto que sólo el 10 por ciento del tráfico estimado efectivamente se vincula con Brasil y Uruguay".

El estudio al que tuvo acceso LA CAPITAL sostiene que resultaría más conveniente encarar la ampliación del túnel subfluvial Hernandarias "mediante la construcción de un puente paralelo (cuyo costo se encontraría en el orden del monto del subsidio que se requiere para la vinculación Rosario-Victoria)", esto es, los 100 millones de pesos previstos originariamente.

Para borrar todo dejo de dudas el informe concluye que "si realmente las tasas de crecimiento para la demanda adoptadas fueran válidas, la hipótesis de saturación del túnel subfluvial se tornaría más probable, lo que también llevaría a estudiar su ampliación, en tanto vinculación con mayor caudal de tránsito e igual capacidad, respecto de la prevista para la vinculación Rosario-Victoria.

La ribera santafesina en peligro

SISTEMA LEYES-SETUBAL. UNA CRECIDA EXTRAORDINARIA PODRIA CAUSAR UNA CATASTROFE.

Lo pronosticó el profesor Ricardo Mascheroni, quien dio a conocer un documento crítico sobre la invasión urbana del valle aluvional del río Paraná.

Santa Fe.— El profesor de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad Nacional del Litoral y conocido dirigente radical Ricardo Mascheroni sostuvo que una futura crecida extraordinaria con epicentro en el sistema Leyes-Setúbal "podría terminar arrasando con la avenida Costanera, lo que queda del puente colgante, el barrio El Pozo, el Club de Regatas y las poblaciones ribereñas de La Guardia y Alto Verde".

Las afirmaciones del doctor Mascheroni están contenidas en un documento público titulado "Construcción para la destrucción", según el cual todos los grandes emprendimientos están concebidos para que en un tiempo más o menos largo produzcan un impacto de consideración en el medio ambiente, razón por la cual la "invasión urbana del valle aluvional del Paraná y más concretamente del sistema Leyes-Setúbal puede llegar a tener nefastas consecuencias futuras y graves derivaciones en toda su área de influencia".

Para el catedrático especialista en temas ambientalistas "las últimas obras proyectadas contra natura del hombre en el entorno, los perjuicios son mayores a los beneficios", y esto se expresa en claros ejemplos, como la represa del Paraná Medio, los basureros y usinas nucleares, los mega mercados, la isla artificial del Tigre o las grandes autopistas, entre otros.

Según Mascheroni, Santa Fe no ha escapado a las generales de la ley, y desde hace varias décadas se han cometido desatinos de todo tipo que parten años atrás con la construcción de la ruta nacional 168 y la ruta provincial 1, con lo cual comienza a originarse una suerte de *endicamiento* del sistema Leyes-Setúbal, y cuya consecuencia fue que a partir de las sucesivas crecidas del río se produjeran daños que debió pagar la comunidad toda, y que "todavía deberá pagar producto del otorgamiento de créditos internacionales para la construcción de defensas y otras obras".

Agregó sobre este elemento que el *endicamiento* "ha provocado por insuficiencia de escurrimiento, destrozos directos o colaterales, a saber: destrucción de rutas, puentes (colgante y aliviadores), acueducto Santa Fe—Colastiné, la histórica Costanera santafesina —hoy reconstruida—, parque Oroño, por citar a los más importantes".



El puente colgante, la primera obra de magnitud en el sistema fluvial Leyes-Setúbal fue derribado por una inundación.

Extremos alarmantes

Señaló también Mascheroni que a través del tiempo y la intervención del hombre, esta situación no sólo no ha mejorado, sino que "empeoró hasta llegar a extremos alarmantes, fundamentalmente a partir de la autorización irracional de distintos loteos en la costa este de la Setúbal y sus obras de defensas, las que han comprimido aún más el valle de escurrimiento y amortiguación de crecidas".

En ese sentido recordó un decreto del gobierno provincial sancionado en octubre de 1967 que "sabiamente" establecía que "no se admitirán extensiones de usos urbanos en áreas comprendidas en antiguos lechos de ríos o arroyos, no exentas de inundaciones. Tampoco se admitirán extensiones de usos urbanos en lechos de crecidas ordinarias o extraordinarias, ni en áreas afectadas por posibles inundaciones cíclicas, igualmente en las franjas marginales de erosión y arroyos".

"Lamentablemente —acotó—, todas estas previsiones fueron echadas al olvido, merced a la presión del dinero y los fabulosos negocios inmobiliarios que se hicieron, comprando terrenos sin valor venal —pero sí ambiental— y revendiéndose a precio de loteos urbanos, previo pago por parte de toda la comunidad de obras de defensa para unos pocos".

En este sentido explicó que "la magnitud del negocio llevó a que los amigos del poder, en la dictadura de Onganía, impulsaran la reforma del Código Civil Argentino en su artículo 2.340 inciso 4, para permitir y autorizar la apropiación privada de terrenos bajos del dominio público del Estado y su posterior venta en loteos" y agregó que "tan grande fue el desparpajo y el desprecio por el futuro que muchos reivindicaron las obras de defensa del gobierno de Reutemann, quien terminó poniéndole el mono a esta locura y llevando el valle del Paraná a su mínima expresión".

10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
5100 S. UNIVERSITY AVENUE
CHICAGO, ILL. 60637
TEL: 773-936-3700
WWW.CHICAGO.EDU