

ACOMPaña
AL EJEMPLAR
DE EL DIARIO.
PROHIBIDA
SU VENTA POR
SEPARADO

REVISTA

Bien!

de Entre Ríos

Año III - N° 173 / Domingo 31 de marzo 2024

JUAN JOSÉ ALBERTO BATTISTUTTI

Una historia sobre rieles

Es investigador y docente. Un apasionado de la historia de Paraná, en especial, de los tranvías. Si bien cuando nació ya no circulaban más, desde su infancia se interesó por los relatos sobre estas máquinas que le contaba su abuelo. Hace más de quince años que lleva adelante una investigación, que presentará en un libro. "Se podría convivir con tranvías en la ciudad y evitaríamos la congestión", dijo a BIEN!



SALUD Y BIENESTAR

La palta es una fruta repleta de beneficios para la salud

Es considerada un verdadero tesoro nutricional e importante para incorporar en la dieta. Esta fruta, repleta de beneficios, contiene grasas saludables, antioxidantes y una impresionante variedad de nutrientes que podrían convertirla en tu aliada diaria.

Redacción Bien!
coordinacion@eldiario.com.ar

BIEN!

La palta, aguacate o avocado, es considerado un superalimento, conocido científicamente como *Persea americana*, que contiene grasas saludables, antioxidantes que combaten el envejecimiento y las enfermedades, además de aportar casi 20 vitaminas y minerales esenciales.

¿Qué nutrientes aporta?

Una palta o aguacate entero, sin la piel ni la semilla, brinda aproximadamente: 322 calorías, 4 gramos de proteína, 17 gramos de carbohidratos (13 de ellos fibra), 30 gramos de grasas saludables (4.9 monoinsaturadas, 0.9 poliinsaturadas, 1 saturada), 163 microgramos de ácido fólico (40% del valor diario), 42 microgramos



de vitamina K (30% del valor diario), 20 miligramos de vitamina C (más del 20% del valor diario), 4 miligramos de vitamina E (26% del valor diario), 975 miligramos de potasio (casi 30% del valor diario), 58 miligramos de magnesio (cerca del 20% del valor diario).

Si bien es cierto que 322 calorías por palta puede parecer mucho, en realidad la mayoría de ellas provienen de grasas saludables.

¿Cómo beneficia a tu salud?

- Aumenta la saciedad: las grasas saludables de la palta, principalmente los ácidos grasos monoinsaturados, ralentizan el vaciado del estómago y retrasan el regreso del hambre. Agregar media palta a tu comida puede aumentar significativamente la saciedad hasta por cinco horas.

- Ayuda a controlar el peso: comer este superalimento una vez al día en una dieta controlada en calorías durante 12

semanas, aunque agregue grasas y calorías, no impide la pérdida de peso. Sus grasas vegetales aportan antioxidantes y combaten la inflamación, lo que se ha relacionado con un manejo saludable del peso. Consumirlos regularmente puede ayudarte a mantener un peso adecuado, incluso sin reducir calorías.

- Protege tu corazón: comerlo una vez al día durante cinco semanas reduce el colesterol total, el "malo" (LDL) y aumenta el "bueno" (HDL) en personas con sobrepeso u obesidad. Su alto contenido de potasio también ayuda a disminuir la presión arterial. Un estudio reciente publicado en Estados Unidos encontró que comer dos o más porciones por semana se asoció con un 16% menos de riesgo de enfermedad cardíaca.

- Previene complicaciones de la diabetes: agregar palta a tus comidas puede evitar que los niveles de insulina y glucosa en sangre aumenten después de comer. Su consumo a largo plazo también puede reducir la grasa abdominal, relacionada con un mayor riesgo de diabetes tipo 2. Trata de reemplazar las calorías de los carbohidratos con palta para obtener más nutrientes y reducir la ingesta de carbohidratos.

- Potencia la absorción de nutrientes: combinarla con otros alimentos saludables, como salsa de tomate o zanahorias, aumenta la absorción de antioxidantes como la vitamina A, crucial para la piel, la visión y el sistema inmunológico. Quienes los consumen suelen tener una dieta más nutritiva, con más vegetales, frutas y granos integrales.

- Promueve una digestión saludable: la palta impacta positivamente en el microbioma intestinal, hogar de billones de microorganismos. Un plan de comidas de 12 semanas que los incluía resultó en cambios beneficiosos en la cantidad y diversidad de microbios, lo que fortalece la función inmunológica, combate la inflamación y protege contra enfermedades crónicas.

- Mejora la función cerebral: es rica en luteína, un pigmento que se encuentra en el cerebro. En adultos mayores, comer una al día durante 6 meses mejoró el rendimiento en pruebas de memoria, un efecto que no se logró solo con suplementos de luteína.

- Protege tus ojos: la luteína y la zeaxantina de la palta son antioxidantes presentes en el pigmento macular del ojo, que afina tu visión. Comer uno al día por seis meses aumenta la cantidad de este pigmento gracias al incremento de zeaxantina. Podrían aumentar la absorción de luteína mejor que los suplementos, probablemente debido a sus grasas saludables.

- Tiene propiedades anticancerígenas: Los extractos de este fruto han demostrado combatir el cáncer. Uno que contenía luteína, zeaxantina, betacaroteno y vitamina E detuvo el crecimiento de células de cáncer de próstata. Otro eliminó células de cáncer oral.

¿Cuánta palta consumir al día?

Aunque son increíblemente nutritivas, es importante ser consciente del tamaño de las porciones. Una palta entera (alrededor de 201 gramos) contiene cerca de 322 calorías, aproximadamente el 10-20% de las necesidades calóricas diarias de



la mayoría de las personas. Si bien las pautas alimentarias actuales ya no restringen la cantidad de calorías provenientes de las grasas, consumir demasiadas paltas al día podría provocar un aumento de peso no deseado.

En general, es mejor limitar la ingesta a menos de una porción para dejar espacio a otras fuentes de grasas saludables y mantener un peso adecuado. Se debe tener en cuenta que las necesidades de calorías y grasas varían según cada persona. Si no estás seguro de cuántas calorías y grasas debes consumir diariamente, es mejor consultar a un profesional de la salud, como un nutricionista.

¿Por qué es una fruta y no una verdura?

A pesar de que la palta se utiliza a menudo en platos salados y se consume como una verdura, botánicamente se clasifica como una fruta. Las razones:

- Definición botánica: una fruta es la parte derivada del ovario de una flor que contiene las semillas. La palta se desarrolla a partir del ovario de la flor del aguacate y contiene una semilla grande, lo que la convierte en una fruta.



tienen un alto contenido de azúcar, mientras que las verduras tienden a ser ricas en almidón. Aunque la palta tiene un bajo contenido de azúcar en comparación con otras frutas, su composición se asemeja más a la de una fruta que a la de una verdura.

- Maduración: las frutas típicamente maduran y desarrollan un sabor más dulce con el tiempo, mientras que las verduras se cosechan antes de la maduración completa. Las paltas maduran después de ser cosechadas, lo cual es una característica común de las frutas.

Asimismo, se la puede disfrutar sola o como agregado a distintos platos como licuados en batidos de frutas o budines de chocolate, en tacos de frutas, como sustituto de la mante-

- Estructura de la planta: es el fruto del árbol del aguacate (*Persea americana*), que es una planta con flores. Las verduras, por otro lado, son partes comestibles de las plantas, como hojas, tallos, raíces o flores.

- Composición: las frutas generalmente

quilla al hornear (intercambia cada cucharada de mantequilla por media de palta para reducir calorías y mejorar el perfil nutricional), untados en tostadas o sándwiches, como ingrediente en salsas para pastas o ensaladas.

NOTA DE TAPA

Tranvías, un sueño aún posible

Juan José Battistutti es investigador y docente. Un entusiasta admirador de la historia de la ciudad de Paraná, en especial, de los tranvías. La pasión por estas máquinas prendió fuerte en la niñez, junto a su abuelo, quien había trabajado en la compañía de transporte. Su interés lo llevó a investigar sobre los tranvías y, próximamente, en un libro quedará plasmado un trabajo de más de quince años.

Gabriela Gómez del Río
ggomez@eldiario.com.ar

BIEN!



Fotos: Juliana Faggi

Desde 1921 y hasta 1962, Paraná contó con un servicio de transporte de catorce tranvías que recorrían la ciudad. Las máquinas eléctricas, que conectaban la capital provincial, se destacaban por no contaminar el medioambiente, la suntuosidad de las unidades y la tecnología de punta para aquella época. La empresa empleó a hombres, que llegaron a apasionarse con este medio de transporte. Juan Manuel Larrondo, ya fallecido, fue uno de estos trabajadores que disfrutó de su labor. El amor con el que cumplió la tarea se lo transmitió a su nieto, Juan José Alberto Battistutti, quien creció escuchando historias de tranvías, que ya no circulaban cuando él nació, y de las peripecias que enfrentaban tratando de reparar estas modernas máquinas. El niño creció y estudió en una escuela técnica. Actualmente, es docente e investigador de la historia de los tranvías, con un gran interés en la preservación del patrimonio de la capital provincial. En diálogo con BIEN! dijo: "Paraná se merece tener un plan a largo plazo, que no sea sólo de cuatro años, en el que podrían convivir los tranvías y los colectivos. En la modernización de la ciudad siempre algo se sacrifica y se pierde".

—¿Cuándo comienza el interés por los tranvías?

—De niño, con mi abuelo. Él comenzó desde abajo en la empresa, y fue rindiendo, haciendo cosas y calificando para

trabajos especiales. No tenía más que segundo grado, estuvo casi al comienzo cuando se inauguró el servicio de tranvías. Empezó de chico, a los 14-15 años a trabajar en de la compañía, primero lo hizo en limpieza, después fue aprendiendo la profesión, rindiendo y llegó a jefe. Con el tiempo se especializó en los tranvías de Paraná. Era uno de los pocos

que conocía los circuitos eléctricos, cómo se manejaba todo porque era corriente continua. Entonces, él pudo acceder a un manual, que yo lo conservo, que estaba todo en inglés, lo hizo traducir y con eso comenzó a repararlos. Así fue que pudo rendir, comenzó a ser más valorado a pesar de no tener estudios. Fue el último jefe de mantenimiento,

se jubiló seis meses después del cierre de la empresa.

—¿Recuerda alguna charla con su abuelo sobre los tranvías?

—Sí, claro. Mi abuelo siempre estaba en un galpón muy grande, trabajando, haciendo algo. Supongo, que por eso también soy técnico y fui a una escuela



La estructura metálica del tranvía que fue restaurada.

técnica. Él contaba las cosas que pasaban cuando se rompían los tranvías. Ya en los años 40, los tranvías habían sufrido un desgaste y había que hacerles mantenimiento. Mi abuelo muere muy joven, y en mi casa siempre se habló de los tranvías.

Después, mi papá fue toda la vida chofer de colectivo, también compró micros, y mis tíos también estaban relacionados con el servicio público, taxis, colectivos y remises.

—¿Cuándo inicia los trabajos de investigación sobre los tranvías?

—En 2006 cuando fallece mi abuelo, comienzo a limpiar los armarios y encuentro muchísima documentación. Yo ya estaba muy interesado en la historia de Paraná y, un día el periodista Marcelo Espinosa, —fallecido—, en canal Once cuenta que su abuelo había sido motorman. Resultó ser que su padre y su abuelo trabajaron en una empresa de tranvía y

habían sido muy amigos de mi abuelo. En ese programa recordaban que un 20 de julio fue el último día que circularon los tranvías. Yo llamo por teléfono y después de eso comenzamos a conocernos, y a hacer un micro. Comienzo un poco por llevarlo en la sangre y otro poco por encontrarme con estos amigos con quienes empezamos a buscar la historia de los tranvías de Paraná, que después de quince años puedo decir que está lista.

Breve bio

Juan José Alberto Battistutti nació en Paraná, el 29 de marzo de 1966. Es hijo de Carlos Alberto Battistutti (fallecido) y de María Trinidad Larrondo. Es el mayor de cuatro hermanos, Carlos Rubén, María Teresa y César Antonio. Está casado con Mirta Hereñú, con quien tiene un hijo, Juan Manuel. Cursó la escuela primaria en Santa Teresita y el secundario en la Técnica Juan XXIII. Es Maestro Mayor de Obras, docente de Dibujo técnico, profesor en Disciplinas Industriales. Está a cargo de la regencia técnica en el Instituto Juan XXIII.

—¿Cómo se puede acceder a esa ardua investigación?

—Estoy por sacar un libro completo con todo lo recopilado. Con Marcelo y su padre, Esteban Espinosa, —ambos fallecidos—, hacíamos pequeños micros televisivos y publicábamos donde pudiéramos para poder divulgar esta parte de la historia de la ciudad. Ahora tengo el compromiso de terminar ese trabajo, que se transformó en una pasión, en una investigación total.

Las tareas

Sobre las reparaciones que realizaba su abuelo, Juan Manuel Larrondo, Battistutti contó: "En 1949 había que salir a la calle y no era fácil, las ruedas no venían, había escasez de acero y económicamente, no las podían comprar. Entonces, en el taller las rellenaban con soldadura eléctrica y

Sigue en la página 6

Viajá con tu Préstamo en cuotas fijas y en pesos.

Pedilo por Home Banking, app o sucursales.



Conocé más en bancoentrieros.com.ar

 Banco Entre Ríos Acá. Para vos.

VÁLIDO PARA CARTERA DE CONSUMO. OTORGAMIENTO SUJETO A LA EVALUACIÓN CREDITICIA Y AL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS COMERCIALES Y LEGALES DISPUESTO POR EL BANCO. CONSULTÁ TODA LA INFORMACIÓN Y CONDICIONES DE LAS LÍNEAS EN WWW.BANCOENTRIEROS.COM.AR

PAREMOS EL DENGUE

Eliminalo de tu casa

+ info al 343 518 0147 o en parana.gob.ar



MUNICIPALIDAD DE PARANÁ

Viene de la página 5

las terminaban a lima. La verdad, que eso era una proeza porque después había que largarlos a la calle". Luego indicó que "empezaron a reparar los pisos, sacaban todos los asientos, la carrocería era de madera pero la parte estructural era de acero. Levantaban el piso completo y hacían uno nuevo con un cemento especial, de todo eso estaba a cargo mi abuelo. También cambiaban instalaciones eléctricas completas. Todo eso, lo sé por mi abuelo, se terminó haciendo un trabajo de artesanía", comentó.

Con respecto a los talleres, dijo que "estaban donde ahora está el Centro Provincial de Convenciones, ahí sabían lo que tenían que hacer y lo hacían".

Fuera de circulación

—¿Por qué considera que fueron sacados de circulación?

—Yo sostengo, que la excusa para sacarlos de circulación porque eran deficientes y estaban en mal estado, no era el verdadero motivo. Era simplemente, la competencia con el colectivo. Pero, los taxis surgieron en los años 60 con un plan a nivel nacional y no hubo problemas. El abuelo siempre decía, que tal vez se hubiera podido comprar alguna otra máquina más y conservar esas líneas. Esas charlas eran las que teníamos en el taller, evidentemente, siempre me interesó lo técnico. Siempre conviví con el tema del transporte, y disfrutaba de los relatos del abuelo, un artesano del tranvía. Muchos como él, no tenían títulos pero eran idóneos en lo que hacían.

Se encargaban de restaurar un asiento de roble norteamericano, de arreglar la estructura metálica y se ocupaban de toda la tecnología traída de Estados Unidos.



Estos tranvías fueron fabricados en 1916, 1917, eran los más modernos del mundo y los teníamos acá, en Paraná. También se reparaban los motores Westinghouse, que aquí no se conocían.

—¿Qué pasó después con los tranvías cuando dejaron de circular?

—Es triste, pero bueno, el intendente de ese momento, Aldasoro (Maximino) los donó a distintas escuelas para ser usados como salas de primeros auxilios o aulas. En ese momento, había muchas escuelas que empezaban y los catorce tranvías fueron destinados a distintos puntos, había un listado que yo lo conservo. Y ahí es donde comienzo a investigar, a

indagar con mis amigos sobre los destinos, y muchos no llegaron. La mitad de la flota se desgastó, tenían mucho bronce, cobre, madera que se podía reutilizar, y se vendieron por partes. Otros pude certificar con fotos, que efectivamente fueron entregados. Uno llegó a Aldea Brasilera, otro a la escuela Bazán y Bustos, a la escuela Mitre en calle Pronunciamento y al barrio La Milagrosa.

En 1999, Marcelo y Esteban Espinosa encontraron abandonada la estructura de metal de un tranvía, nada más. Pedimos colaboración, Vialidad lo desarmó para el traslado. Pasó el tiempo, en un museo de Tampa, en Florida y en Filadelfia conseguí planos, cosas y se pudo reconstruir con la ayuda de muchas entidades.

En algún momento presenté un proyecto al CFI, lo ganamos para hacer un museo no ambulante porque no conseguimos el chasis. Está listo para mostrarlo, es el único tranvía que se pudo rescatar.

Algunos detalles

Tras la investigación que realizó Battistutti, confirmó que "el tranvía siempre cumplió el horario. Primero, fueron siete líneas y luego fueron tres. Salían del Puerto, llegaban al Parque Urquiza, a la Plaza 1° de Mayo, Casa de Gobierno, el hospital, el ferrocarril, todos puntos estratégicos de la ciudad, y una iba hasta Corrales". Agregó que "la gente destacaba que no llegaba tarde nunca con el tranvía. Todo esto ha cambiado, hoy tenemos más servicios que no funcionan bien. Algo pasó en el camino, creo que lo económico es lo que está primando ahora, y antes era el bienestar del pasajero. Se sacaron los tranvías porque se los tildó de obsoletos, y en realidad, creo que fue porque eran una competencia para los colectivos".

A continuación, remarcó que "en la modernidad siempre algo se sacrifica, se transforma y se pierde mucho de la historia. En estos últimos cuatro años se levantaron todas las vías que estaban en calle Santa Fe, que se habían dejado para que se vean y se pueda contar la historia de los tranvías".

La ciudad hoy

—¿Cómo ve la ciudad hoy en día? ¿Considera que podríamos tener tranvías actualmente, como sucede en Europa?

—Hace unos días, un exalumno que vive en Nueva Zelanda, me manda una foto de un tranvía como los que había en Paraná. Y es verdad, allá tienen varios tranvías restaurados, impecables, y conviven con el transporte moderno. Siempre digo que Paraná en estos últimos años está sufriendo una modernidad, que cambia cada cuatro años. Me parece que debiera haber un plan a largo plazo, y que cada cuatro años, cada gestión lo tome y pueda continuar. Creo que la ciudad se lo merece. En los comienzos, Paraná tuvo tranvías a caballo. En ese entonces, Jorge Suárez, —empresario de los tranvías—, amigo del general Urquiza, ya pensaba en un transporte desde el Puerto para traer a los pasajeros y la mercadería. Y en 1921, Paraná tuvo uno de los transportes más modernos del mundo.

Obviamente, que se podría contar con tranvías eléctricos que no contaminan. Si hubiera vías en la ciudad, no es barato el sistema, pero se podría convivir con un transporte interno de tranvías y evitaríamos la congestión. Eran coches no tan grandes, fáciles de manejar, que salían desde Puerto Nuevo hacia la ciudad y llegaban hasta Corrales, funcionaban muy bien. Hoy se podría sumar los y la ciudad sería un poco más tranquila en el tránsito. No estoy en contra de los nuevos servicios, el Uber, el taxi, el remis, creo que todos pueden funcionar a la par.

—¿Cómo le gustaría imaginar a la ciudad de Paraná?

—Con el cuidado de nuestra historia, lo que queda, pero sí con una ciudad moderna. Porque con esto del tranvía lo que he aprendido es justamente, que hubo personas que tuvieron una visión para traer un servicio que era el mejor del mundo. Hubo un gobernador, Celestino Marcó, que se preocupó por tener un servicio moderno.

QUÉ HAY PARA VER

Muerte, huelgas y drama: el caos de la temporada 3 de "Euphoria"

Los cambios en la producción y la pérdida de un miembro clave no han debilitado el espíritu del elenco de la serie quienes se esfuerzan por llevar adelante la esperada temporada

La anticipación por la tercera temporada de Euphoria, la aclamada serie de HBO, enfrenta un aplazamiento en su producción, confirmando los rumores que sugerían incertidumbre sobre su continuación. HBO, en conjunto con Sam Levinson, el creador de la serie, ha reafirmado su compromiso con el proyecto, prometiendo una entrega "excepcional" a la altura de las expectativas generadas por las temporadas anteriores. Este compromiso llega en un momento crítico, tras especulaciones sobre la posible cancelación de la nueva temporada debido a varios factores disruptivos, entre ellos, las recientes huelgas en Hollywood.

A finales del año pasado, HBO había confirmado que en 2025 llegaría la tan ansiada tercera entrega. Cabe recordar que la segunda temporada se había estrenado en enero de 2022 con lo cual los rumores sobre un salto en el tiempo no tardaron en aparecer. De hecho en una entrevista en el programa de Jimmy Fallon, un miembro del elenco, Jacob Elordi afirmó que los nuevos episodios deberían desarrollarse en un futuro cercano (un lapso de 5 años) porque de lo contrario "parecería un poco extraño".

La muerte de uno de los actores

La producción de la exitosa serie ha enfrentado diversos desafíos, entre los que destaca el lamentable fallecimiento de Angus Cloud, quien daba vida a Fez, uno de los personajes principales. Su interpretación en Euphoria desde el inicio de la serie en 2019 le proporcionó el reconocimiento mundial y el aprecio por parte de la audiencia y críticos por su auténtica representación de su personaje.

Angus Cloud falleció el 31 de julio de 2023 cuando tenía apenas 25 años, en Oakland, California. Su muerte fue confirmada por su familia mediante un comunicado y las causas fueron catalogadas como una sobredosis accidental. Su muerte causó mucho impacto en el reparto que se expresaron muy conternados con la triste noticia.

Un elenco de estrellas

Además, la creciente popularidad de algunos miembros del reparto, como Zendaya, Jacob Elordi, Sydney Sweeney y Hunter Schafer, ha dificultado la coordinación de horarios para las grabaciones. Este conjunto de circunstancias ha



llevado a HBO a ofrecer flexibilidad al elenco para participar en otros proyectos mientras se finaliza el guion de la nueva temporada. "Mientras se finaliza el guion de la nueva temporada, se ha dado flexibilidad al destacado elenco para participar en otros proyectos", afirmaron desde la producción.

La serie, que ha sido tanto elogiada como criticada por su audaz exploración de temas como la adicción y la sexualidad juvenil, cuenta con un elenco estelar que incluye a Maude Apatow, Eric Dane, Alexa Demie, Nika King, Storm Reid, Colman Domingo y Austin Abrams, además de los ya mencionados. La actuación de Zendaya especialmente ha sido destacada, resultando en la adjudicación de dos premios Emmy por su interpretación de Rue, una adolescente en lucha contra la adicción. "La popularidad ascendente de los miembros del elenco ha complicado la coordinación de horarios para la grabación", resaltaba uno de los comunicados de producción, poniendo de manifiesto los retos logísticos que enfrenta la producción.

A pesar de estos desafíos, el interés y la expectativa por la continuación de la narrativa de Euphoria permanecen altos

tanto entre los fanáticos como entre los propios artistas del elenco, quienes han expresado su inquietud por los potenciales retrasos, pero también su entusiasmo por retomar las historias de sus personajes. "Algunos artistas han expresado su inquietud por los posibles retrasos", mencionaron fuentes cercanas al proyecto, evidenciando la complejidad de ensamblar nuevamente al destacado elenco.

En conclusión, la serie Euphoria se pre-

para para superar los obstáculos presentes y entregar a su audiencia una tercera temporada que siga explorando de manera profunda y cruda las realidades de sus personajes. La producción, aunque retrasada, promete mantener el alto nivel de calidad narrativa y visual que ha caracterizado a las entregas anteriores, demostrando el compromiso de HBO y Sam Levinson con este proyecto distintivo. Puedes ver las dos primeras temporadas de Euphoria en Max.

HISTORIAS DE DEPORTES

Pablo Martín, un influyente de una época dorada

El uruguayense repasó su exitosa carrera como entrenador, en la cual trabajó con jugadores que integraron la "legión dorada". Además, dio cuenta de su visión sobre algunos aspectos del juego en la actualidad.

Kevin Rivero
coordinacion@eldiario.com.ar

BIEN!

Pablo Martín aportó su granito de arena a la rica historia del tenis argentino. El hombre nacido en Concepción del Uruguay pasó prácticamente su vida entera junto a las raquetas y las pelotitas, pero, su etapa dentro de la cancha, quizás, no duró lo que deseaba. A los 24 años, por diferentes razones -entre ellas, económicas-, decidió dejar de jugar y afrontó un nuevo desafío: ser entrenador. Esto fue un punto de quiebre y nada volvió a ser igual.

Comenzó su labor al lado de Modesto

"Tito" Vázquez y, posteriormente, escribió su propia historia, siendo protagonista de una etapa dorada de la disciplina en nuestro país. En su trayectoria como entrenador, se consagró dirigiendo a grandes tenistas argentinos como Franco Davín, Mariano Puerta, Guillermo Cañas, Juan Ignacio Chela y Agustín Calleri, el chileno Nicolás Massú y el italiano Fabio Fognini (actualmente 36º en el ranking ATP). Además, también trasladó su conocimiento a otras naciones y se desempeñó como head coach en las Federaciones de Qatar e Italia.

Hace algunos años, el uruguayense se inclinó por retirarse del vertiginoso mundo tenístico y ahora disfruta de su tiempo junto a su esposa Guadalupe y sus hijos, Sixto y Serafina.



El uruguayense que actualmente tiene 62 años, junto a Andrea Pellegrino, en una de sus últimas aventuras como entrenador.

–¿Qué balance hace de su carrera como entrenador? ¿Y qué es lo que más extraña ahora que está alejado de las canchas?

–Tuve la suerte de estar con dos chicos entre los 15 mejores del mundo (Cañas y Puerta), en un periodo de oro del tenis argentino, cuando había una gran cantidad de buenos jugadores. Me siento orgulloso porque aporté un granito de arena. Se extraña la adrenalina de la competencia porque me gusta la presión. Pero, a esta edad siento que me tengo que quedar más tiempo en mi casa, ya que tuve una vida muy agitada, en la cual me pasé mucho tiempo viajando.

–¿Cree que el tenis evolucionó, se estancó o ha retrocedido en relación a algunos años atrás?

–Como en todos los deportes, ha evolucionado en la parte física. Se juega muy rápido y todos los tenistas están fuertísimos físicamente, y si no lo estás, no podés hacerlo a nivel profesional. Evolucionó en ese sentido, pero se quedó en la variación de golpes y la táctica; todos juegan muy rápido y hacen lo mismo.

–Dirigió a grandes jugadores pero, ¿a quienes destaca por encima del resto?

–Tuve dos jugadores que fueron totalmente diferentes: Puerta y Cañas. Fueron dos extraordinarios jugadores que que-

rían llegar y siempre me pedían más, y es algo que tienen los campeones. Me gusta trabajar con esa clase de jugadores porque te motiva mucho más. No en todas las ocasiones el entrenador tiene que ser un motivador, sino que también necesitamos una motivación de parte de los jugadores. En estos casos, era un ida y vuelta.

–¿Qué tiene el tenis argentino que continúa produciendo buenos jugadores?

–Hay muy buenos entrenadores, con muchas ganas de trabajar. El trabajo vital está dentro de la cancha porque se necesitan muchas horas para alcanzar un nivel de automatización extraordinaria, dónde ves y tirás. Hay muchos entrenadores con esa capacidad de trabajo para lograr esto y creo que no reconocen tanto nuestro modelo de laburo, ya que siempre toman como ejemplo el modelo español porque está (Rafael) Nadal y no valoran tanto nuestro trabajo.

–¿Cómo ve el tenis en Entre Ríos?

–Estuve a cargo del Gimnasia Tenis Club en Concepción del Uruguay y hemos sido el mejor club entrerriano de tenis durante 17 años consecutivos. Tenemos muchos chicos que juegan bien en la provincia; sin embargo, el problema es económico porque tenés que viajar y solventar los gastos, y si no competís es imposible llegar a jugar bien.

An advertisement for Maran Suites & Towers Spa. The background features a collage of various tropical leaves in shades of green and blue. The text "Spa RECOMENDADOS" is written in a large, elegant font. Below it, the logo for "MARAN SUITES & Towers Spa" is displayed. At the bottom, the address "Alameda de la Federación y Mitre, Paraná. WTS: 3435 210440" is provided.