

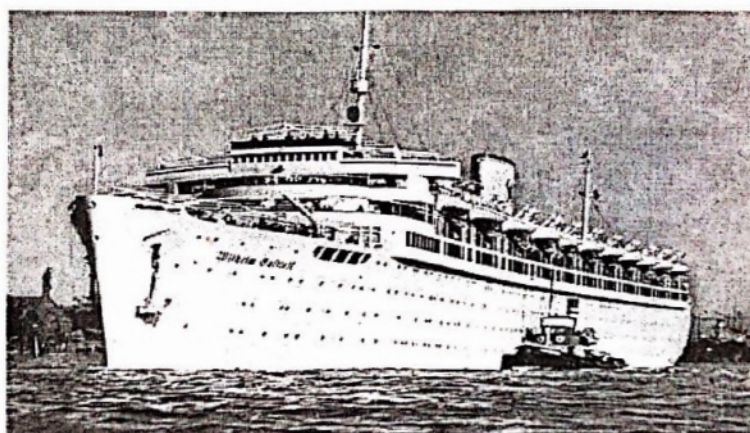
VÉRTICE

REVISTA Cultural - N° 66

Revista Regional - Mensual - Coleccionable - Año VI - Junio de 2005

Declarada de Interes Departamental por Resolución N° 561/002

LA PEOR TRAGEDIA MARÍTIMA DE LA HISTORIA

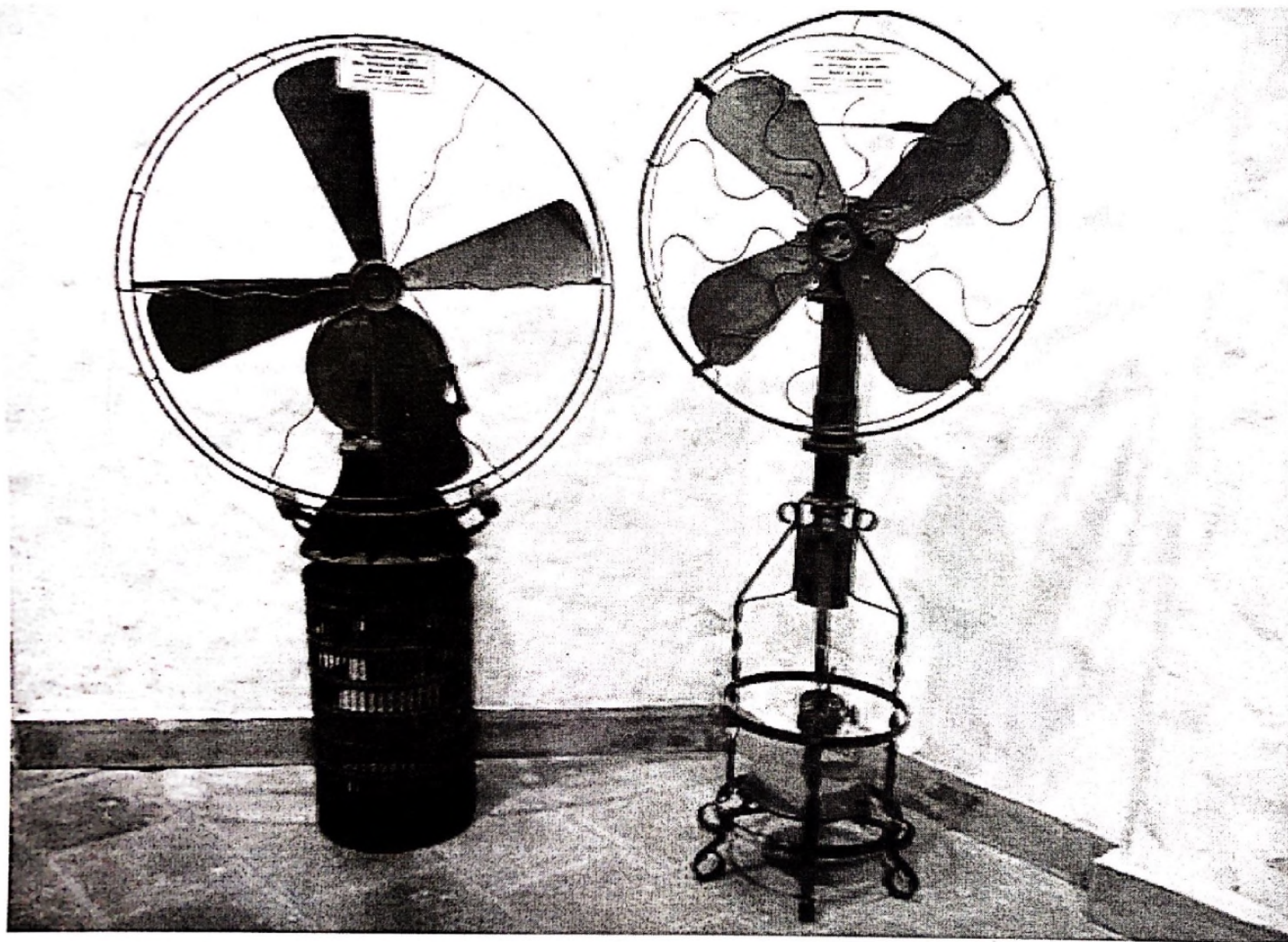


**HACE 190 AÑOS EL
CURA LARRAÑAGA
VISITA EL PUEBLO DE
LAS VÍBORAS**



**CON AGUSTÍN «TINO»
VASSILE:
CHARLANDO DE
«BARCOS Y COSTAS»**

*** El Mosquito:
«un villano alado»**



Ventiladores del siglo XIX (1870 y 1890) que funcionaban con una lámpara a alcohol.

EDITORIAL

En el Día del Medio Ambiente

- 5 de Junio -

Víctimas inocentes de la ambición y la estupidez humana, nuestras especies animales tienen sus días contados si no se revierten las genocidas actitudes de la supuesta especie más inteligente, el hombre.

Quizá pronto no sean más que recuerdos o preciados bienes de coleccionistas privados, o ni siquiera eso.

Las especies que fueron desapareciendo, lo hicieron sin pena ni gloria, salvo, aisladas veces que claman cordura, sensibilidad, sentido común, para seres que son irrepetibles, y así serán muchos los que seguirán sus pasos si no se hace nada al respecto.

Lamentablemente, son todos los seres que aguardan lo que parece inevitable: el fin de su existencia, mientras casi todo el mundo pareciera mirar hacia otro lado, como distraídos e indiferentes.

Pero aunque parezca ignorarlo, el hombre caerá en su propia trampa; pues, la desaparición de la fauna traerá aparejado un perjuicio irreparable al ecosistema.

No podemos ignorar que cada individuo es único e insustituible y, cumple una función en ese gran organismo que es la Tierra.

Más del 45% de las medicinas provienen de fuentes naturales o son procesadas a partir de ellas; y el 75% de la población de los países subdesarrollados depende de los medios naturales para sobrevivir.

«Vértice» opina: que las especies animales se encuentran en el sitio que les corresponde, el hombre sólo debe limitar su reproducción pero, no aniquilarlas.

Y como bien lo expresara Jorge Santayana: «La repetición es la única forma de permanencia que puede lograr la Naturaleza».

El Grupo Editorial.-

REVISTA MENSUAL "VERTICE"

REVISTA REGIONAL MENSUAL -
Año VI - N° 66 - Junio de 2005.

SUMARIO:

- Pág. 3 - Editorial.
Pág. 4 - Sumario.
Pág. 5 - Los Padres de las Ciencias: Alessandro Volta.
Pág. 6 - De nuestra Fauna: El Tordo.
Pág. 8 - Hace 190 años: la visita del cura Larrañaga al pueblo de Las Víboras.
Pág. 10 - El Mosquito: «Un villano alado».
Pág. 12 - Página de la Liga Marítima Uruguaya - Filial Nueva Palmira
Pág. 14 - Entrevista: Con Agustín «Tino» Vassile, charlando de «Barcos y costas».
Pág. 17 - Poesía: «El Mendigo y la Noche».
Pág. 18 - La Peor Tragedia Marítima de la Historia.
Pág. 21 - Nueva Palmira bajo la lupa.
Pág. 22 - Actividades y Novedades del Museo.

CONSEJO EDITORIAL.

Alejandro Artigas.
Wilfredo Fernández.
Jorge Frogoni.
Guillermo Osorio.
Ader Padín.
Alfredo Zaldúa.

COLABORADORES:

Alvaro Gaona
Miguel Sarat

DIRECCIÓN:

Revista "Vértice".
Calle José Pedro Varela 1384.
Ciudad de Nueva Palmira.
Departamento de Colonia.
Rep. Oriental del Uruguay.

Teléfonos: (0544) 7114, o 8143.

E - mail:
museopal@adinet.com.uy

Impreso en ECO Impresiones

NOTA:

Los artículos firmados son responsabilidad del autor en cuanto a su contenido. El Consejo Editorial se reserva el derecho de impresión.

Se autoriza la reproducción total o parcial de los trabajos vertidos en la Revista, siempre y cuando se cite la fuente y autor.

KIOSCO «PUNTO COM»

COMESTIBLES - BEBIDAS - GOLOSINAS - MATERIALES ELÉCTRICOS

Calle Eguren entre José E. Rodó y Gral. Artigas - Nueva Palmira



**VIDRIOS -
ABERTURAS
EN ALUMINIO**

Chile 1383 - Tel. (0544) 6526 - Nueva Palmira.

ALESSANDRO VOLTA

Alessandro Volta nació en el año 1745 en la ciudad italiana de Como. Este físico que pronto fue conocido en todos los círculos científicos de aquella época perteneció a una familia de alto linaje ya que su madre era condesa de la nobleza y su padre estaba ligado a una familia de la alta burguesía. En los inicios de su niñez Volta apenas hablaba ya que no empezó a conversar con fluidez hasta que cumplió los ocho años de edad. Pero esto no sería un inconveniente para desarrollar su espectacular inteligencia que le llevó a desarrollar su carrera profesional en el campo científico siendo el padre de la pila eléctrica.

Alessandro Volta tuvo la oportunidad de recorrer varias universidades europeas aumentando su conocimiento científico hasta que por fin en el año 1774 fue nombrado profesor de física de la Escuela Real de Como. Tan solo un año después el científico italiano sacó a la luz su primer gran invento que tenía que ver con la electricidad. Aquel aparato compuesto de dos discos metálicos que estaban separados por un conductor húmedo y unido por un circuito exterior era capaz de producir electricidad constante. El invento se llamó electróforo perpetuo y con él se podía transferir corriente eléctrica a otros objetos.

Ya en los años 1776 hasta 1778, Volta decide pasarse al campo de la química descubriendo así el gas metano. En 1779 pudo conseguir la plaza para profesor titular de la cátedra de física experimental en la Universidad de Pavia, donde el italiano pasó veinticinco años de su vida mostrando sus conocimientos a sus alumnos. Además también debemos mencionar otro de los inventos de este gran científico que adquirió el nombre de electroscopio de condensación.

Uno de los litigios más famosos que mantuvo Volta con sus colegas de profesión fue el que sucedió con Luigi Galvani quien era profesor de anatomía en la Universidad de Bologna. Este profesor que alcanzó la fama al ser considerado el precursor de la Fisiología nerviosa, afirmaba que el contacto de dos metales diferentes con el músculo de una rana producía electricidad. Sin embargo Volta en 1794 llegó a otra conclusión ya que él defendía la posición de que de no era necesaria la participación de músculos animales para que se originase la corriente eléctrica. Para Volta existía una notable diferencia entre el hierro y latón por lo que los músculos de la rana tenían la función de sensor para que la corriente pudiera pasar. De este modo el científico italiano eligió el zinc y el cobre como metales y posicionó treinta discos de estos metales alternativamente separados por paños húmedos. Es este el momento en el que nace la pila eléctrica. Alessandro Volta tras poder comprobar que su invento funcionaba a la perfección, informó a la Royal London Society el 20 de marzo del año 1800. Esta sociedad tras realizar diversas reproducciones del invento concedió a Alessandro el crédito.

Un año más tarde del reconocimiento de su invento fue a París invitado por Napoleón Bonaparte para que diese una conferencia en la que expusiese las características de la pila eléctrica. El lugar elegido fue el Instituto Nacional de las Ciencias de Francia. Los científicos de este Instituto estudiaron el invento del italiano y decidieron otorgarle la medalla de oro al mérito científico el 2 de noviembre de aquel mismo año en conmemoración a su gran hallazgo. Pero este no es el único título con el

que fue condecorado Volta ya que el 1 de mayo de 1806,

este ilustre inventor es proclamado Caballero de la Corona de Hierro de Lombardía y tres años más tarde es nombrado Senador de la Corte. Finalmente a Volta se le concede el título de Conde.

La unidad de potencia eléctrica llamada Voltio debe su nombre a este científico italiano. Fue cincuenta y cuatro años después de la muerte de Volta cuando se decidió oficializar el nombre de Volt a esta unidad eléctrica.

Napoleón Bonaparte fue un gran admirador de este inventor que era un gran amante de la conversación y del campo. Bonaparte fue el encargado de convencer a Volta para que a los setenta años no dejara su puesto de profesor en la Universidad ya que para el emperador francés un científico de su calibre no podía abandonar las aulas. Así le propuso que aunque solo impartiese una clase en todo el año académico continuase en su puesto ya que seguiría percibiendo el salario completo.

Ya en 1819, Alessandro Volta decidió retirarse a Como, lugar donde nació y donde fallecería en su hacienda el 5 de marzo de 1827. Unos años antes de producirse la muerte de este científico se publicaron todos sus trabajos e inventos en cinco volúmenes en el año 1816.

Alessandro Volta siempre será recordado como aquel hombre que nos puso en contacto con la corriente eléctrica a través de su gran invento: la pila voltaica.



Ferretería "Centro"

J. M. Laguna 879 - Tel. (0544) 7950 -
Telefax (0544) 6316.- Nueva Palmira.

EL TORDO

El plumaje completamente negro de los machos de esta especie los vuelve fácilmente reconocibles entre los pájaros del campo.

Macho y hembra se distinguen por el color: mientras el macho es totalmente negro, con reflejos metálicos púrpuras y azulados, la hembra es pardo-grisacea, con el vientre más claro y la garganta blanquecina.

Amigos de las vacas y de los caballos, tan diestros para el vuelo como para el canto, los renegridos son además pájaros parásitos, seguramente la característica más notable de la especie, ya que ponen sus huevos en los nidos de otras aves que comparten su hábitat.

El tordo renegrido ocupa un hábitat tan amplio que abarca el 80 por ciento de Sudamérica. Se lo encuentra en todos los países americanos desde Puerto Rico (está en expansión en las Antillas) hasta el centro de la Patagonia, en la Argentina. En Chile fue al parecer introducido por el hombre, pues entre 1906 y 1914 se lo importaba desde la Argentina, y no existen registros anteriores de su presencia.

Esta especie se adapta, por lo tanto, a una gran variedad de climas y ambientes, excepto la alta

montaña y la selva amazónica.

Los tordos habitan en bosques abiertos, montes, parques, bañados y poblados, tanto en regiones bajas como en zonas de hasta 3.500 metros de altitud. Sin embargo, el hábitat por excelencia del tordo renegrido lo constituyen los



campos abiertos y los pastizales dedicados al cultivo y la ganadería.

Actividad

Los renegridos son pájaros de hábitos gregarios. Se reúnen para volar, alimentarse y dormir. Al anochecer se refugian en los árboles, perchando (usan sus ramas para posarse) en ellos hasta el nuevo día. En invierno, duermen con frecuencia en ciudades y poblados. A veces se asocian con grupos de otras especies, sobre todo de otros

ictéridos (tordos).

Durante el día es frecuente verlos en grandes grupos mientras comen semillas en los campos cultivados, semejando a la distancia enormes parches negros.

A lo largo de casi toda su distribución son aves residentes, pero aparentemente, las poblaciones de tordos de la Patagonia efectúan un desplazamiento migratorio hacia el norte a principios del otoño, regresando al comenzar la primavera.

Biología general

El tordo renegrido es una de las pocas aves que no construye su nido, ni incuba sus huevos, ni cría sus pichones, sino que deposita su postura en nidos ajenos delegando en otras aves una parte del proceso reproductivo y de crianza.

Este comienza en la primavera, cuando los tordos machos buscan compañera y desarrollan los comportamientos del cortejo, más acentuados entre mediados de setiembre y mediados de noviembre.

Una vez fecundada, la hembra dedica su energía a la búsqueda de un hospedaje, es decir alguna ave, con nido

EL ECO

**El Semanario que va a más
- no lo leas de prestado,
Suscribite !!! -**

Página 6.

Tel.: (0544) 6815 - 6294

Panadería y Confitería

«DON ANGEL»

de Irastorza Hnos.

Felipe Fontana y Queguay - Tel. (0544) 6881

establecido y que se encuentre en el período de postura. Hasta el momento se identificaron 176 especies que sufren la acción de los tordos, la mayoría son passeriformes (pájaros pequeños en general), que cumplen el único requisito indispensable: alimentar a sus pichones con proteínas animales, proporcionadas por pequeños insectos.

Al depositar sus huevos la hembra suele picotear algunos de los huevos del hospedante, que quedan inutilizados. El período de incubación es de doce días, menor al de la mayoría de las especies hospedantes, característica ventajosa porque permite el nacimiento previo de los pichones parásitos.

Bio-ecología

La dieta del tordo renegrido está constituida fundamentalmente por semillas de gramíneas.

Durante las primeras semanas de vida, los pichones comen exclusivamente insectos, alimento que se ajusta mejor que los granos por los grandes requerimientos de proteínas propios de esa etapa del desarrollo.

Los principales depredadores de los tordos son las aves rapaces.

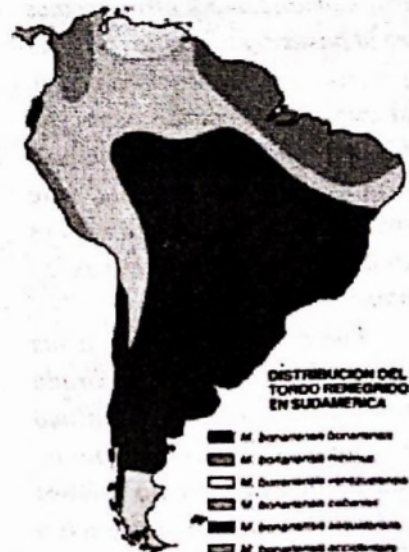
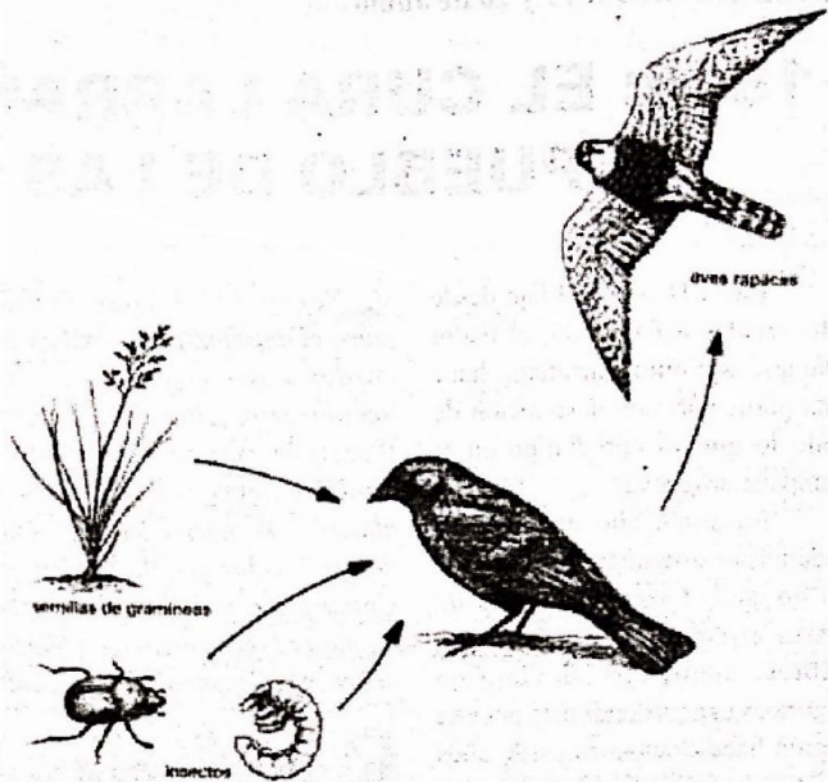
Su futuro

Los tordos renegridos, al igual que cualquier ave

insectívora, cumplen una función en el ecosistema como controladores de las poblaciones de insectos con los cuales se alimentan en sus primeros tiempos de vida y esporádicamente a lo largo de su adultez.

Además, como se ha visto, interfieren en la reproducción de muchas especies de pájaros. Como primera impresión, esto resultaría netamente negativo para los mismos. Sin embargo, el daño que produce sobre las restantes especies de aves no es demasiado grave a escala poblacional. Esto es fundamentalmente porque la pérdida de huevos, nidos y

pichones suele ser de por sí elevada, aun sin la interferencia del tordo, y porque de ninguna forma sobreviviría si diezmasa a las especies que le sirven de hospedantes.



Agroveterinaria EL TREBOL S.R.L.

Su mejor atención en sus dos casas de Chile y Laguna; y Gral. Artigas entre Bravo e Ing. Fontana

**PLANTAS DE JARDIN - PLANTINES -
POLLOS DOBLE PECHUGA Y PONEDORAS**

Dirección Técnica: Dra. Ma. Rosario Amoza - Tel.: (0544) 6136

Página 7

1815: EL CURA LARRAÑAGA VISITA EL PUEBLO DE LAS VÍBORAS

En su Diario de Viaje desde Montevideo a Paysandú, el Padre Dámaso Antonio Larrañaga hace una pormenorizada descripción de todo lo que va apreciando en la campaña uruguaya.

En aquel año de 1815, el federalismo artiguista estaba casi en su apogeo, Larrañaga luego de visitar al Protector de los Pueblos Libres, emprende su viaje de regreso, y es aquí donde pasa por esta región hace exactamente 190 años atrás.

El 19 de Junio de 1815 (ese día cumplía 51 años Artigas), sale del pueblo de San Salvador (Dolores) con rumbo al pueblo de Las Víboras; y este es su relato de lo que vio:

A las diez después de un buen almuerzo, salimos acompañados del Cura, Comandante y otros vecinos para la posta del Espinillo. Hay tres leguas a este lugar, y todo el campo está cubierto de cardo asnal, no habiendo encontrado más que una cañada a la media legua, que llaman de Fulgencio. El camino es bueno y llano sin piedras ni pantanos.

Llegamos a la posta a las once y media: ya estaba preparada la comida por dirección del mismo Cura, y fue aun más abundante. Cerca de la una y media salimos para las Víboras, jornada de seis a

siete leguas. El camino es tan llano como el anterior, pero cesaban los cardos y por mucho trecho no encontramos sino el «Echium» (lengua de vaca, según el botánico Arechavaleta) y «Geranio» o alfilerillo. Pasamos a las tres leguas dos arroyuelos que llaman Arenal Chico y Arenal Grande. Sigue después a las dos leguas y media un arroyo que llaman de Polancos, sin



arboleda y con mucho ganado en estas inmediaciones, pertenecientes a D. Gregorio Illescas, que es la única casa que estaba en el camino; mudamos caballos y con tres tiros nos pusimos en el Pueblo de las Víboras que tiene a su entrada unas doce cuadras de bosque: el Pueblo está del otro lado del arroyo, cuyo paso es algo

pantanos, y a donde llegamos a las seis de la noche y nos acomodamos en lo del Comandante Cepeda, en donde cenamos con un regular servicio y sin escasez, y dormimos sobre catres de cuero.

PUEBLO DE LAS VÍBORAS-
Día 20 de Junio.

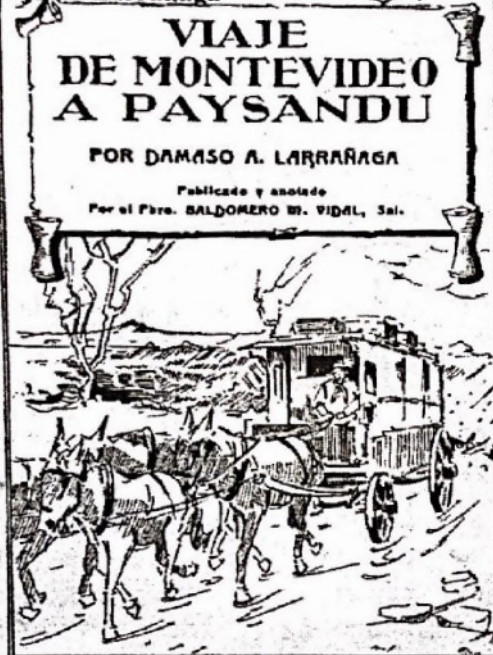
Me levanté al ser de día, y pasé a ver la Iglesia parroquial que teníamos enfrente. Por fuera no presenta sino un rancho miserable de paja como de unas veinte varas de largo y parecía una de las más pobres capillas de campaña; pero ¡cuál fue mi sorpresa cuando entrando en ella vi un retablo que, aunque de gusto antiguo, era el mejor de todo el viaje; y tenía algunos visos de arquitectura con varias pilastras y dos columnas salomónicas, con capiteles compuestos; tenía muchos dibujos y floripondios dorados con campo azul: en él está la Virgen de Remedios vestida y de regular rostro. El sagrario es de estilo más moderno con pilastras estriadas de orden jónico. En otro altar a la izquierda sin retablo, estaba una efigie del Carmen, de vestir, también regular. Pero lo que más me agradó fue el púlpito, que tenía pintados en sus cuatro fases los cuatro evangelistas, y en las tablas que cubren las gradas para subir, una Magdalena postrada con un

CARNICERIA "LA VACA LOCA"

Pedidos al Tel. (0544) 8562

Perú y Rodó - Nueva Palmira.





Crucifijo en las manos con la mayor expresión, y me ha parecido todo ejecutado por mano maestra y con valentía, principalmente la Magdalena. Hay dos buenos confesionarios de cedro, dos lámparas doradas, buenos ciriales con cruz parroquial, buenos ornamentos y un cáliz de plata muy bien dorado, y de una forma y gusto tan exquisito, que no lo he visto mejor en parte alguna. Yo celebré en esta Iglesia, y por ausencia del Cura que estaba en Buenos Aires hicimos con mi compañero, el oficio de sepultura de un párvulo con toda la solemnidad posible, todo graciosamente para corresponder de algún modo a los obsequios y auxilios que nos proporcionó el vecindario. Supe después que así el retablo como el púlpito vinieron de Buenos Aires y que habían pertenecido en otro

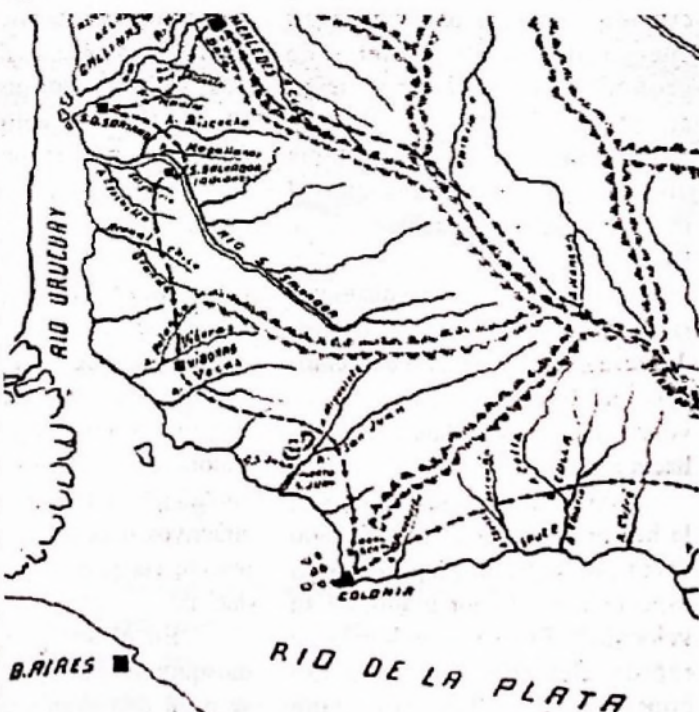
tiempo al Monserrate. Pasé después a ver el Pueblo que está casi emboscado, y aun tiene muchos árboles en su contorno: el terreno es muy desigual: las casas todas de paja, pero muy esparcidas, y tendrá casi la misma población que San Salvador, a pesar de ser mucho más antiguo; ni creo pueda progresar porque los vecinos no tienen tierras, debiendo pagar el arrendamiento de la semilla que siembran; y todos aquellos contornos, lo que está libre de bosque, está lleno de abrojales y otras yerbas perjudiciales. Así es que estos vecinos han deseado siempre trasladarse a la costa del Uruguay, Puerto de las Vacas, distante tres leguas solamente, en donde sin duda estaría mil veces mejor y con mejor agua, pues la del Pueblo es pésima; pero un individuo poderoso se ha apropiado a que l l a s tierras y las t i e n e enteramente despobladas, no permitiendo ni que se construya un

rancho en aquel Puerto, teniendo que venir los que aquí se desembarcan a pié hasta el Pueblo por no encontrar auxilio ni albergue alguno.

Cerca de las once después del desayuno salimos acompañados del Comandante para San Juan, que dista unas doce leguas. A poca distancia ya principió a ser el campo de diferente naturaleza y lleno de hermosa grama. A las dos leguas y media encontramos el arroyo de las Vacas con tanta o más arboleda que el de las Víboras /.../

Este relato representa uno de los pocos testimonios que existen sobre el extinto pueblo de Las Víboras.-

Parte del Itinerario seguido por Larrañaga en su viaje de regreso



VICOMAR

AGENCIA MARITIMA VICOMAR S.A.

Av. Gral. Artigas 1171 • Tel. (0544) 6037 / 6765 / 6770 • Fax (0544) 6426 • C.P. 70101 • Nueva Palmira • Uruguay
e-mail: commercial@vicomar.com.uy • website: www.vicomar.itgo.com

EL MOSQUITO: «UN VILLANO ALADO»

Sin temor a equivocarnos podemos asegurar que muy pocas serán las personas en el mundo que puedan existir sin conocer al mosquito y sin haber sufrido sus picaduras.

Es fascinante el ataque de este frágil insecto, de medio centímetro de longitud que inserta su fina trompa en nuestra carne y nos chupa la sangre para llevársela al estómago.

Solamente el mosquito hembra pica a su víctima, porque necesita sangre para reproducirse, pero no lo hace siempre que se le presenta la ocasión. Algunas de las 2700 especies de mosquitos conocidas atacan únicamente a la luz del día; otras, solo al caer la tarde o cuando reina la oscuridad. El cuerpo del insecto, lleno de prolongaciones: alas, patas y antenas que apuntan en todas direcciones semeja una máquina voladora. Lo cierto es que el mosquito vuela con notable agilidad. Es capaz de revolotear, en el aire trazar piruetas, acelerar o disminuir la velocidad repentinamente, escapar de entre nuestra manos si queremos aplastarlo de una palmada, e incluso volar cabeza abajo, lateralmente o hacia atrás.

Al volar en busca de sangre, la hembra bate las alas 250 a 600 veces por segundo (depende de la especie y, en menor grado, de su velocidad). El insecto no logra este rápido aletear por un esfuerzo continuo y voluntario, sino

«conectando» los insólitos músculos de las alas, situados en la parte media del cuerpo. Mientras no los desconecte, tales músculos se contraen y se extienden automáticamente a velocidad increíble.

Como el mosquito de la especie habituada a picar por la noche no puede ver en la oscuridad, se guía hasta el blanco por los órganos sensoriales que lleva en sus dos antenas y en sus tres pares de patas. El insecto capta nuestra presencia por el anhídrido carbónico que exhalamos y que va siguiendo hasta localizarnos donde dormimos. Entonces vuela en zigzag a pocos centímetros de su objetivo produciendo el molestísimo zumbido que tantas veces nos despierta en pleno sueño.

Ese zumbido perturbador está causado por el veloz aleteo del mosquito y por la vibración de unos músculos que tiene en medio del cuerpo. Al revolotear en círculos y ruidosamente encima del durmiente, determina si es la presa adecuada por la información que reciben de cerca unos órganos sensorios que detectan la humedad, el calor corporal y ciertas sustancias del sudor. Al inspeccionarnos más de cerca, quizá le parezcamos poco atractivos: depende de la reacción del insecto a la química corporal del que duerme.

En el supuesto de que el mosquito juzgue apetitoso al lector, se posa con gran suavidad en su

carne. Es probable que no lo perciba, pues los mosquitos son extraordinariamente ligeros (cierta especie del insecto puede posarse en una telaraña sin que la araña lo note). Y probablemente tampoco sentirá la trompa del insecto cuando le perfora la piel con gran habilidad.

La trompa del mosquito, que arranca de debajo de los ojos, no es una en realidad, sino que se compone de seis agudos instrumentos (como estiletes), todos más finos que un cabello: dos tubos (canal de alimentación y ducto salivar) rodeados por dos lancetas (mandíbulas) y dos cuchillas o navajas serradas (maxilas). Una funda o vaina en forma de canal envuelve y protege estos seis estiletes en toda su longitud. Por último, una abrazadera unida a la vaina, en el extremo de la trompa, sujeta los seis estiletes entre sí en un solo haz.

Con esta formidable arma el mosquito pone manos a la obra y, clava los seis estiletes a la vez en la carne de la víctima hasta una profundidad igual a la de un pelo de la barba en su segundo día de crecimiento. Con eso llega a la apretada red de vasos capilares. Si el mosquito consigue perforar uno de estos vasos sanguíneos más delgados que un cabello, habrá dado en el blanco y le bastará un minuto para absorber una comida completa de aquella corriente ininterrumpida. Normalmente esto ocurre sin que la persona atacada lo sospeche siquiera.

Barraca "La Palmirese".

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN - FERRETERIA - PINTURERIA -
SANITARIA Y SUPERGAS.



Inmediatamente antes de que el mosquito comience a chupar la sangre, inyecta saliva por el más delgado de los tubos de la trompa. Debajo de la piel, la saliva se mezcla con la sangre y evita que se coagule al subir por el canal de alimentación. Con ayuda de este anticoagulante puede chupar una cantidad de sangre suficiente para llenarle y enrojecerle la larga panza. (Esto suena alarmante, pero 15 o 20 comidas igualan apenas a una sola gota tomada con un gotero). Por desgracia después de cada picadura queda bajo la piel cierto residuo de saliva que irrita y levanta una roncha causante de comezón; y así, el mosquito aprovecha aquella gota de sangre humana para poner varias centenas de huevos.

Poco antes de que la hembra haya ingerido su primera ración de sangre, se ha apareado después de atraer al macho con sus distintivos zumbidos de alas. Ese único apareamiento será suficiente para las cuatro o cinco posturas de huevos

durante el lapso de uno o dos meses que tiene de vida. Cada vez, que al disponerse a poner esos huevos, la hembra misma los fertiliza con el semen del macho que ha quedado depositado en ella.

Todos los mosquitos pasan por una metamorfosis (huevo, larva y linfa) en el agua o cerca de ella.

Los huevecillos del insecto necesitan agua para madurar, pero hay algunos que maduran a los pocos días de puestos; otros, solo tras haber pasado un invierno en estado de congelación; otros más, después de secarse. Algunos de los depositados por millones donde ha habido una inundación sobreviven hasta cinco años en tierra seca, hasta que llega una nueva inundación y los incuban. A esto se debe que las muchas lluvias produzcan nubes de tales insectos.

Una vez que la hembra ha dejado atrás las etapas de larva y ninfa, no necesariamente se echará a buscar sangre humana. Ciertas especies prefieren a distintos animales; hay una que ataca incluso a las tortugas, a las que pican a través de la caparazón. Existe en África otra especie de insecto que sólo se ensaña en cierta laboriosa hormiga, de cuya boca extrae no sangre, sino miel. Otras especies (y todos los machos) sobreviven libando únicamente el néctar de las flores, y

es muy posible que desempeñen un importante papel en la polinización.

No obstante, son muchos los mosquitos que pican a la gente. En el curso de los siglos el mosquito no solo ha sido un insecto molesto, sino también mortífero, ya que es agente transmisor de algunas de las enfermedades más letales que conoce la humanidad; algunas de las cuales son: paludismo, fiebre amarilla, filariasis, dengue, encefalitis, entre otras más.

El paludismo, por ejemplo, probablemente ejerció una influencia más profunda en el desarrollo del mundo que otra enfermedad cualquiera. Dio al traste con la antigua civilización de Ceilan y tal vez precipitó la decadencia de Grecia y Roma.

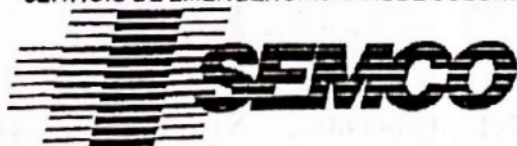
Las enfermedades transmitidas por mosquitos siguen desbastando en la actualidad. Si bien ha sido posible limitarla a África y América tropical, la fiebre amarilla continúa matando gente.



¡NO TIRE NI QUEME FOTOS O DOCUMENTOS ANTIGUOS !

El Museo Municipal «Prof. Lucas Roselli» está confeccionando un Archivo de imágenes y documentos del pasado palmirense y la región. Su colaboración aportará para las presentes y futuras generaciones conocimiento y testimonio del rico pasado de nuestra ciudad.

SERVICIO DE EMERGENCIA MOVIL DE COLONIA



Gral. Artigas 805 y Dr. Cúneo - Tel. 6009 (Oficina) y 6010 (Emergencia) - Nueva Palmira - Dpto. Colonia.

HORARIOS DE VACUNACIÓN:

Lunes, Miércoles y Viernes
de 08.00 a 10.00 hs.

ENFERMERÍA: todos los días
de 10.00 a 12.00 hs.



Liga Marítima Uruguay
Filial Nueva Palmira
FUNDADA EL 26 DE OCTUBRE DE 2003

COLABORANDO AL ENGRANDECIMIENTO DE LA CULTURA MARÍTIMA NACIONAL

LA NAVEGACIÓN NOCTURNA

CUESTIONES GENERALES

Sorprende el hecho de ver en los días de verano como, luego de ponerse el sol, casi no quedan barcos en el río. Navegar de noche es una experiencia muy interesante y que no implica riesgos siempre que tengamos en cuenta algunos aspectos importantes.

La primera limitación con que nos encontramos durante la navegación nocturna a la hora de identificar las luces de una Boya, Baliza, Faro o la entrada al puerto, radica en la falta de práctica dado que la mayoría de las navegaciones que realizan los nautas es durante el día.

Si navegamos de noche, en zonas habituales que conocemos, no tendremos mayores dificultades al momento de reconocer la costa y sus accidentes ya que los tendremos en nuestra memoria. La cosa cambia cuando navegamos en una zona poco conocida, ya que deberemos sumarle a la incertidumbre de situarnos en la carta y reconocer el punto exacto de la costa que estamos observando, la intranquilidad que provoca tener limitada nuestra visión por la oscuridad, que puede producir una falta de confianza que nos haga dudar de nuestras propias apreciaciones.

Hay tres factores básicos para navegar de noche con seguridad.

1) **Atención:** Debemos prestar mucha atención a que la visibilidad es muy limitada y eso nos obliga a estar muy pendientes de descubrir luces, configuración de la costa, y objetos que no estén iluminados: boyas

apagadas, troncos, etc.

2) **Seguridad:** En cuanto a nuestra posición y para ello será muy importante llevar una correcta estima a fin de posicionarnos correctamente en la carta.

3) **Práctica:** Esto es muy importante ya que cuantas más navegaciones nocturnas realicemos más hábiles nos haremos al momento de distinguir luces, entradas, etc.

Un problema muy común al momento de entrar a un puerto de noche es que, por regla general, éste se encuentra cerca o en medio de una ciudad. Esta situación genera que resulten muy difícil de distinguir las luces de balizas, faros y boyas ya que se confunden con las luces de la ciudad. En este caso es muy importante apoyarnos en cartas y derroteros actualizados con los que trataremos de identificar la costa, la entrada del puerto, su ubicación respecto de la ciudad y la localización de peligros en la zona.

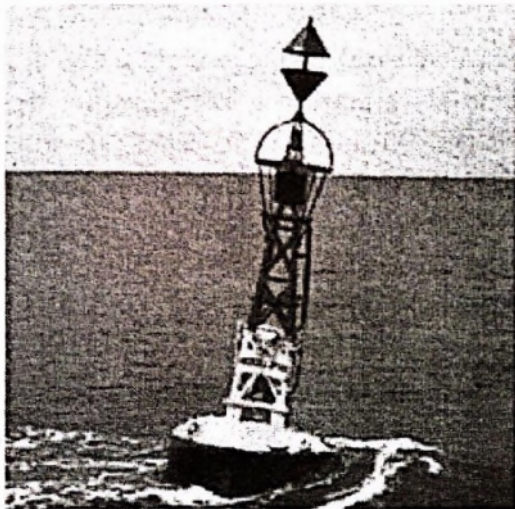
Muchas veces ocurrirá que no divisaremos las luces de las balizas hasta estar muy cerca de ellas, es por eso que no intentaremos hacer una recalada de noche con mal tiempo ya que es muy probable que si nos equivocamos, no tengamos una segunda oportunidad, y terminemos yéndonos sobre las escolleras. Siempre que entremos a un puerto por primera vez trataremos de programar nuestra navegación para llegar a él de día, ya que hacer la recalada de noche puede ser dificultosa. Por lo mismo que comentamos antes, no intentaremos entrar a un puerto de noche y con mal tiempo, excepto

OYAMUR S.R.L.

FELIPE FONTANA y JUNCAL - Tel. (0544) 6052 - NUEVA PALMIRA.

que la estrada sea fácil, nos quede a barlovento y hayamos entrado antes.

Hay que recordar que en el sistema de boyado IALA "B" entrando, tendremos la baliza roja a la derecha (estribor de nuestro barco) y la verde a la izquierda (a babor de nuestro barco). Si las estamos viendo al revés indica que estamos yendo hacia la escollera o muelle con un triste final si no modificamos el rumbo.



RINCÓN MARINERO

AGALERAR: Refiriéndose a los toldos que cubren cualquier parte del buque, es darles la inclinación necesaria hacia ambas bandas, para que la techumbre plana que forman sus planos se convierta en dos pendientes.

ALACRAN: Desperfecto producido en un cable como consecuencia de la rotura de las filásticas que lo forman.

ALCAZAR: Es la parte superior de la cubierta; entre el palo mayor y el mesana. En los buques de guerra y a vapor que suelen tener solamente dos.

ALEFRIZ: Ranura angular que se hace en codaste y roda en las construcciones de madera; su objeto es empalmar las piezas que han de formar el casco.

ALETA: Parte del costado o banda del buque comprendida entre la popa y el través del mismo.

ALGARETE: Dícese del buque que ha perdido sus anclas o amarras.

REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972.

PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO

Regla 6

Velocidad de seguridad

Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que te permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

a) En todos los buques:

- 1) El estado de visibilidad;
- 2) La densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca o de cualquier otra clase;
- 3) La maniobrabilidad del buque teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento.
- 4) De noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el producido por luces de tierra o por el reflejo de las luces propias;
- 5) El estado de viento, mar y corriente, y la proximidad de peligro a la navegación;
- 6) El calado en relación con la profundidad disponible de agua.

b) Además, en los buques con radar funcionando correctamente:

- 1) Las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar;
- 2) Toda restricción impuesta por la escala que esté siendo utilizada en el radar;
- 3) El efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia;
- 4) La posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, buques pequeños, hielos y otros objetos flotantes;
- 5) El número, situación y movimiento de los buques detectados por radar;
- 6) La evaluación más exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se hallan los buques u otros objetos próximos.

TALLER ELECTROTECNICO VIRE

F. Fontana y José P. Varela - Tel. (0544) 6508 - Nueva Palmira

CON AGUSTÍN «TINO» VASSILE CHARLANDO DE «BARCOS Y COSTAS»

Recordarán nuestros lectores, que tiempo atrás visitáramos a don Agustín Vassile, con motivo de escribir en nuestra revista un artículo referente a los primeros pescadores que vivieron en nuestras costas, ya que él es descendiente de aquellos trabajadores del río.

Muchos fueron los temas que abordamos ese día, y la conversación iba y venía, saliendo y entrando en el tema en cuestión a lo largo de nuestra charla.

Fue entonces, que me propuse visitar en el futuro a nuestro entrevistado, aprovechando sus conocimientos y su prodigiosa memoria para charlar en esa oportunidad de *barcos y costas*.

Y bien, el día ha llegado. Nos encontramos otra vez en el domicilio de Don Agustín, que nació el 25 de Mayo de 1920, y toda su vida estuvo relacionada con el río de una u otra manera. De oficio chapista, hijo de pescadores y vecino del río, supo en su juventud ser socio fundador del club de pesca Muelle Viejo, y del club Remeros de Nueva Palmira, aunque según nos cuenta, *"Mi nombre no figura en las actas de fundación porque era menor de edad, todavía iba a la escuela, pero fui de los que más trabajé"*.

Hoy, viajamos junto a él en el tiempo, y grabamos en nuestras páginas sus recuerdos, caminando por las playas con el niño, el joven y el hombre, que fuera testigo de tantas vivencias, rutinas y cambios de las costas palmirenses y su gente.

(V - Vértice) Don Agustín, me gustaría comenzar nuestro recorrido, por llamarlo de alguna manera, recordando los lejanos días en que funcionaba el viejo muelle General Flores.

(A - Agustín) Respecto al movimiento del

muelle viejo recuerdo muchas cosas, una era la gran cantidad de embarcaciones de gente que vivía en la isla, que venía a Nueva Palmira y atracaban en el muelle. También vi varias veces un vaporcito, que traía excursiones. Otros barcos que solían atracar eran los guardacostas uruguayos. Cuando se operaba con barcos de carga, las mercaderías eran embarcadas o desembarcadas con guinches, los cuales estaban ubicados uno en la punta, otro en el medio del muelle, y el restante se encontraba sobre la calle, y se utilizaba para cargar camiones. En esos años, los camiones eran un Ford "A" de Manuel Veiro, y otro de Manuel Sánchez. Las principales cargas, eran carbón y leña, y también mercaderías para los comercios y aceite de la fábrica Optimo, que contaba con sus propios barcos, y una chata que llevaba aceite sin envasar para la Argentina. Allí atracaban tanto vapores como los veleros, "La Colomba", "El Ceres", "La Asturias", el "Eolo", y muchos otros. Casi en la punta del muelle, se encontraba el mareógrafo, utilizado para registrar la altura de las mareas. Luego, con la aparición del muelle de cemento el muelle de madera poco a poco dejó de utilizarse, y se fue deteriorando. Fue reparado en varias oportunidades, y después de la última reparación, no quedó exactamente como era antes. Faltan unos 20 metros de largo, no tiene ninguna escalera, y tiene menos vigas de madera y crucetas que antes, o sea quedó bien pero mas débil.

(V) ¿Qué puede decirnos del muelle perteneciente al Molino Fontana?

(A) Este muelle, era utilizado para cargar la harina que se fabricaba en el Molino. Desde la esquina del edificio hasta la punta del muelle, había vías como de tren, por donde corrían las vagonetas con las bolsas

FARMACIA PALMIRENSE

Ética al Servicio de su Salud y Belleza
Reparto a Domicilio

de harina. Estas vagonetas eran tiradas por un pequeño tractor hasta la punta del muelle, donde estaba instalada una especie de batea, que se regulaba en la parte de abajo a la altura de la bodega del barco, entonces, desde arriba del muelle se deslizaban las bolsas hasta el interior de las mismas. Algunos de los barquitos que cargaban en ese muelle eran el "Antonio", el "Félix Fortuna", el "Torito" y seguramente algunos más. En la época que trabajaba ese muelle, la aduana tenía su oficina en una habitación que alquilaba en la casa que se encuentra frente al reloj. Allí trabajaba un funcionario de apellido Aguirre, que estaba imposibilitado de caminar.

Entonces a Tino Linaro y a mí, que éramos chiquilines, Aguirre nos daba una moneda de un medio, o sea cinco centésimos a cada uno para que le alcanzáramos las boletas que llevaba el chofer del tratorcito con las bolsas de harina. Para otra cosa que Aguirre nos pagaba, era para que cambiáramos el papel del mareógrafo que estaba en la punta del muelle. El muelle Fontana estaba construido principalmente de hierro. Durante la segunda guerra mundial el costo de los metales subió mucho. Para entonces el muelle ya no se utilizaba, así que los dueños lo desguazaron para vender el metal.

(V) Sabemos que antes de la Dársenas Higueritas existió el muelle Cuculic muy próximo a donde se encuentra la escollera norte, ¿lo conoció?

(A) Al muelle Cuculic no lo alcancé a ver en pie. Alcancé a ver algunas vigas, y parte de la construcción que era muy similar a los otros muelles de madera existentes. Sí conocí a quien fuera su dueño, don Mateo Cuculic, y conocí a sus hijos, era una familia muy numerosa.

(V) ¿Cómo se construyó la Dársenas Higueritas?

(A) Antes que hicieran la dársenas, el arroyo era solo un hilito de agua. Lo primero que se hizo fue la construcción de los pilotes para hacer con éstos un muro de contención. Estos se hicieron en la calle 25 de Mayo, frente a la casa adonde vivía la familia Cuculic. Habían



hecho un puentecito sobre el arroyo, y sobre él había vías como de tren, y cruzaban los pilotes sobre vagonetas. Estos pilotes posteriormente, eran enterrados a gran profundidad, y tenían un calce que los trababa unos con otros. Así formaron una pared muy resistente, que perdura hasta ahora. Una vez terminado el muro, utilizando una draga se hizo la dársenas. También se hicieron las escolleras, con piedra proveniente de Carmelo, pero la obra no se terminó ya que nunca se colocó la farola con la luz verde.

(V) Una vez terminada la dársenas, sobre calle Paraguay había una especie de astillero. ¿Qué me puede contar al respecto?

(A) Si, había un astillero, propiedad de «Cacho» Rodríguez, y un americano de apellido Cooper. Tenían un malacate que sacaba los barcos para ser reparados. Uno de esos barcos de casco de madera, el "Antares", estuvo en la esquina de calle Paraguay y Ultramar hasta que hicieron el actual edificio de la prefectura. Otro barco bastante grande que repararon ahí fue el "Río Monday".

(V) Don Agustín, ¿Qué recuerda del puerto oficial y el movimiento de buques de los primeros años?

(A) Al principio solo estaba el muelle de cemento y una gran explanada, no había galpones ni graneros. Al muelle, atracaban los barcos para cargar y descargar mercaderías y pasajeros. De los primeros, un

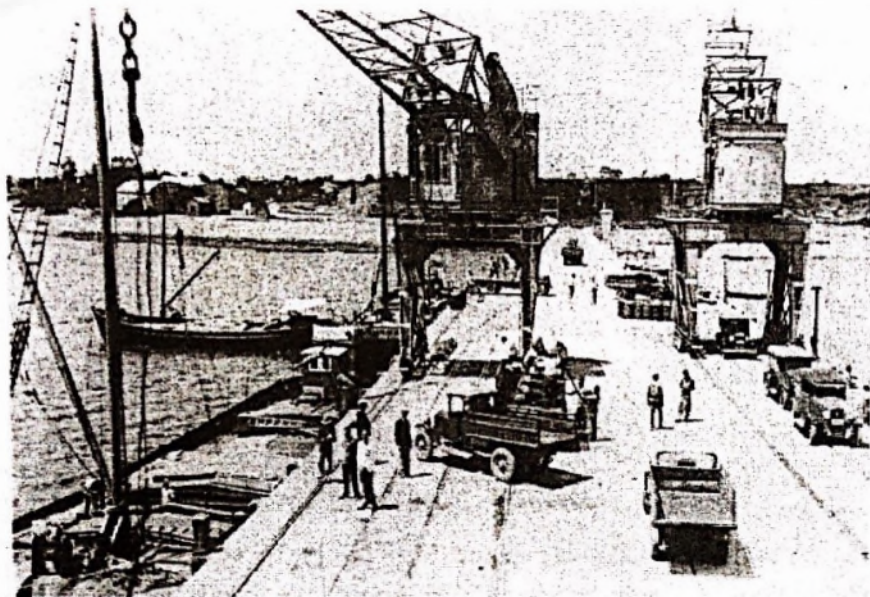
EMPRESA DE SERVICIOS FUNEBRES

DARIO TASSARA.

**ADHERIDA A PREVISORA DEPARTAMENTAL DE COLONIA LTDA.
INTEGRANTE DE A. E. F. I.**

Jacinto M. Laguna 1208 - Tel / Fax (0544) 6204 - Nueva Palmira - Colonia -

Página 15.



barco solo de carga, el «José Canalejas», de unos 40 metros de largo. Otro barco importante, el «Ciudad de Salto» de unos 80 metros de largo. Anteriormente, a nuestra ciudad, solían venir barcos de pasajeros que hacían la carrera Montevideo, Buenos Aires, Salto. Estos barcos generalmente no atracaban, sino que fondeaban retirados de la costa, y se embarcaban y desembarcaban los pasajeros llevándolos en una falúa a remo. Uno de mis cuñados, Elbio Ruíz era uno de los remeros. También recuerdo el nombre de algunos vapores; «Tritón», «Venus», «General Alvear», «General Artigas», todos ellos vapores «a paleta», o sea con una rueda de paletas a cada lado, y dos o tres chimeneas.

(V) ¿Conoció el muelle Corbacho?

(A) A ese muelle también lo alcancé a ver en pie. Todavía se encuentra en la costa el muro que servía de cabecera, pero lamentablemente, a algo históricamente importante, le construyeron dos churrasqueras arriba. Pegado a la casa de los Corbacho estaba la barraca. Cuando dejó de utilizarse como tal, el galpón fue el primer local del club remeros. Junto a una barra de amigos, lo limpiamos, pulimos el piso de madera, y lo utilizábamos para hacer bailes a beneficio del Club Remeros o del Club de Pesca, hasta que una tormenta lo tiró al suelo.

(V) Don Agustín, para acercarnos al presente; hace unas pocas semanas aparecieron en la playa los restos de un casco de madera, ¿sabe de qué embarcación se trata?

(A) Sí, es el «Doña Adela». Era propiedad de unos alemanes que tenían aserradero en el pueblo, y generalmente la utilizaban para traer madera. Un buen día la abandonaron en la costa, y el río y el tiempo hicieron su trabajo.

Así, concluimos la nota con don Agustín Vassile, charlando como verán nuestros lectores de cosas tan ligadas a nuestra

ciudad y su gente. Lamentablemente, la mayoría de las construcciones han desaparecido. Actualmente, nuestra ciudad y su franja costera, está siendo sometida a grandes cambios, algunos en nombre del tan cuestionado «progreso», que en ocasiones, no hace mas que destruir las raíces de los pueblos. Como palmirenses, es muy poco lo que podemos hacer para recuperar lo que ya se ha perdido. Sin embargo, debemos estar muy atentos para detectar a tiempo los intereses mezquinos, que obrando a través de empresarios inescrupulosos, pretenden apoderarse de cualquier manera del patrimonio de los palmirenses, de lo que ha sido siempre nuestro, y que debemos cuidar para las futuras generaciones.



Restos de la barcaza «Doña Adela»



EL MENDIGO Y LA NOCHE

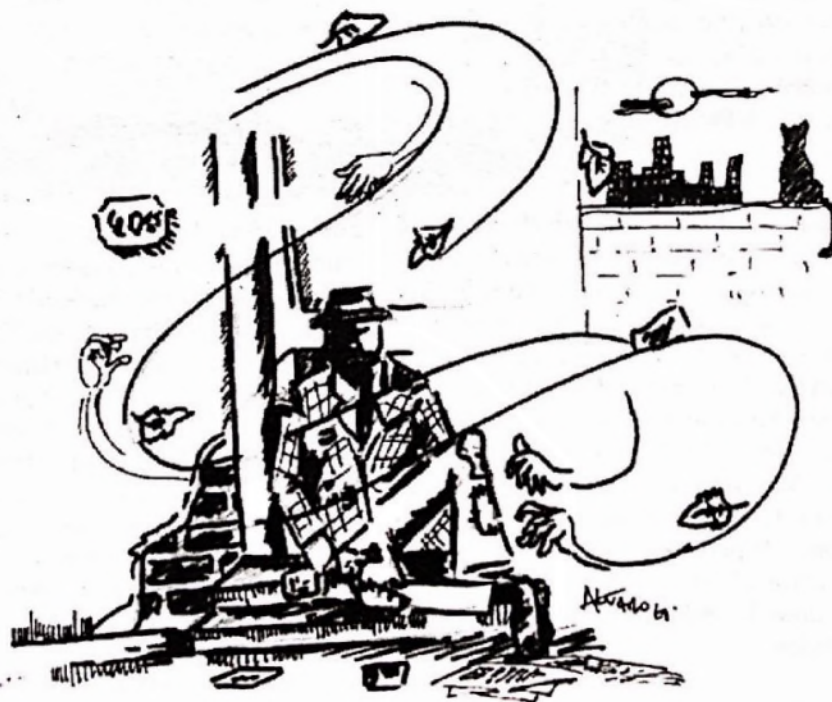
*En el frío de la noche,
al promediar la madrugada; el mendigo
intenta agarrar su botella, que húmeda
esta, en sus dedos se resbala.*

*Lo cobijan harapos viejos,
cosas que alguien, una vez le regalara.
Bajo las luces del centro;
no se ve andar, ni «la sombra de un alma».*

*Murmura el follaje en las copas,
de los árboles que ornamentan la acera;
pareciera que el silencio le habla,
y se sientan juntos, al frente de una casa vieja.*

*Poco a poco la noche, se ausenta;
y se van con ella, sus fantasmas.
Comienza a amanecer en el pueblo.
A paso lento, el mendigo, se aleja..*

(*) Autor nacido en Carmelo



Dibujo de Alvaro Gaona

Restaurante «LA PALMERA»

Menú a
Domicilio por
\$ 45,00

Confitería - Chivitería - Pizzería
«Un lugar único con variado menú»



José E. Rodó esquina Paraguay - Tel.: (0544) 6817

NUEVO DUEÑO

Página 17.

LA PEOR TRAGEDIA MARÍTIMA DE LA HISTORIA

Cuando se habla de tragedias en el mar rápidamente viene a la mente el Titanic, pero no fue la peor ni mucho menos, éstas fueron en realidad varias muy seguidas durante la evacuación de Prusia Oriental por los alemanes en la 2a Guerra Mundial, el Wilhelm Gustloff, el General von Steuben, y el Goya seguidas por el CAP Arcona y el Thielbeck, con un total de más de 21.000 (sí, veintiún mil!) víctimas, la gran mayoría refugiados o prisioneros de guerra.

En Enero de 1945 las tropas rusas estaban avanzando rápidamente hacia el Mar Báltico y millones de personas buscaban refugio desesperadamente, entre ellos refugiados civiles, enfermos, heridos y todos los que deseaban escapar de las hordas rusas que habían cometido todo tipo de atrocidades en su afán de venganza por los tres años de ocupación alemana. El Alto Mando de la Kriegsmarine ordenó entonces la mayor evacuación en la historia, el rescate y transporte de todos los posibles. Todos los buques disponibles en el Báltico fueron dedicados a la evacuación, incluyendo todos los buques de pasajeros, cargueros, auxiliares y buques pesqueros. Entre los grandes buques se encontraban el Cap Arcona, Robert Ley, Hamburg, Hansa, Deutschland, Potsdam, Pretoria, Antonio Delfino, Winrich von Knipröde, Udena, Goya, Berlin, General Steuben, Wilhelm Gustloff y Monte Rosa.

De Alemania Oriental y Polonia, en total fueron evacuadas 2 millones de personas. De los que lograron ser embarcados, entre 25 mil y 30 mil murieron, la mayoría de ellos, unos 15 mil, cuando el Gustloff y el Goya fueron hundidos.

El Wilhelm Gustloff

Este crucero de lujo alemán de 25.484 tons. estaba hecho para llevar hasta 1.465 pasajeros y una

tripulación de 400 personas. El Gustloff y su gemelo Robert Levy eran los primeros buques de turismo contruidos expresamente para este fin. El buque había sido convertido en barco hospital de 500 camas y salió de la bahía de Danzig hacia Stettin.

En el puerto, más de 60 mil refugiados trataban de abordar las naves creándose un estado de caos y



confusión. Mientras los oficiales trataban de contabilizar a los pasajeros, mucha gente abordaba desordenadamente burlando la guardia que se veía inerte para controlar a la multitud. Algunos disparos al aire hacían recuperar el control pero no por mucho tiempo. Niños deambulaban por doquier buscando a sus padres. Un nutrido grupo de auxiliares femeninas de la Kriegsmarine fueron acomodadas en lo que una vez fue la piscina del lujoso trasatlántico ubicada en la Cubierta-E. Todas eran jóvenes de entre 17 y 25 años. Un día antes de zarpar, llegó un tren hospital a Gotenhafen llevando heridos que fueron subidos a bordo y acomodados en la llamada cubierta para tomar de sol donde años atrás, miles de turistas alemanes se broncearon navegando por las aguas del Mediterráneo. Todos los espacios del buque estaban abarrotados de gente. En cubierta se veían algunas ametralladoras antiaéreas instaladas para rechazar posibles ataques

ALMACEN "BAMBIN"

Con Reparto a Domicilio.

CHILE Y URUGUAY - Tel. (0544) 8160 -

Nueva Palmira - Uruguay.

aéreos. Sólo dos tercios de los pasajeros llevaban chalecos salvavidas y ante el número de pasajeros era evidente que en caso de emergencia los botes salvavidas no podían albergar al resto.

El buque contaba con una tripulación de 173 hombres, y transportaba 918 oficiales y marineros, 373 mujeres del Cuerpo Femenino Auxiliar de la Kriegsmarine, 162 heridos y 4.424 refugiados. La lista oficial informó de un total de 6.050 personas, pero no cabe duda que muchos cientos más, de una manera u otra, lograron subir a bordo escapando del Ejército Rojo. Las últimas investigaciones dicen que a bordo del Gustloff viajaban, 8.956 refugiados, 918 oficiales y marineros de la 2.Unterseeboot-Lehrdivision, 373 mujeres del Cuerpo Femenino Auxiliar de la Kriegsmarine, 173 auxiliares y 162 heridos graves sumando un **total de 10.582** personas.

A las 21:08 del día 30 de enero de 1945, el Wilhelm Gustloff navegaba entre la Bahía de Danzig y la isla danesa Bornholm, casi a la altura de Stolpmünde en Pommerania, cuando fue descubierto por el submarino soviético S-13 comandado por Alexander Marinesko. Marinesko disparó tres torpedos contra el Wilhelm Gustloff que acusó los impactos, escoró rápidamente a estribor recuperando la verticalidad poco después, pero finalmente volvió a escorar. En menos de 50 minutos el Gustloff se hundió, llevándose hasta el fondo del Báltico a 9.343 hombres, mujeres y niños. 1.239 personas pudieron ser rescatadas con vida por buques alemanes que se encontraban en las cercanías en misiones de evacuación o escolta, el mar estaba cubierto de cadáveres con salvavidas.

General von Steuben

Este buque es mas conocido, ya que recientemente la revista National Geographic publico un artículo sobre su descubrimiento el otoño pasado por un grupo sueco. La marina de Polonia tomo la imagen de sonar que se ve abajo, a una profundidad de 71 metros.

El buque de pasajeros de 14.600 tons y 170 metros de eslora General von Steuben, construido en 1923, pertenecía a la Nord German Lloyd y habia sido convertido en 1944 para llevar soldados heridos. Salio de Danzig hacia Swinemünde el 9 de Febrero con 2.000 soldados heridos. 320 enfermeras y 30 doctores, mas unos 2.800 civiles apretados en todos sus espacios libres. El Capitan Alexander Marinesko, del submarino soviético S-13 vio el resplandor de las chimeneas de los buques de escolta y comenzo la cacería; unas cuatro

General von Steuben



horas y media mas tarde le disparo dos torpedos. El Steuben se hundio en poco menos de 20 minutos. Fueron rescatados 659 vidas antes que el frio del mar se llevara a los restantes que aun flotaban. En el lapso de 10 días, el Capitan Marinesko habia hundido dos de los barcos de pasajeros mas grandes de Alemania y en el proceso matado mas de 10.000 personas.

EL SS GOYA

Este buque de pasajeros y carga de 5.230 tons, hecho en Noruega para la Hamburg Amerika Line, habia sido tomado por la marina alemana para ayudar en la evacuacion de la Bahía de Danzig. Llevaba a bordo a los restos de Regimiento 35 de Tanques y miles de desesperados refugiados. A unas 60 millas del puerto de Stolpe fue atacado por el submarino L-3 a cargo del capitan Vladimir Konovalov. Le disparo dos torpedos que pegaron en el centro del buque, que se partio de inmediato y se hundio en unos 4 minutos. De los estimados 6.385 personas a bordo, solo se rescataron 183.

El CAP ARCONA y el THIELBECK

El CAP Arcona fue un lujoso barco de pasajeros que desplazaba 27.561 toneladas. Antes de la guerra transportó pasajeros por el Báltico, Mar del Norte y Atlántico cumpliendo con sus rutas de línea que lo llevaban hasta África, Brasil y Argentina. Al estallar la guerra, fueron retirados los objetos de lujo y quedó destinado al servicio de barco de transporte de la Kriegsmarine.

Durante la guerra transportó refugiados, prisioneros, heridos y tropas, hasta que el 26 de Abril de 1945 cuando se encontró anclado en la bahía de Lubeck junto a otros tres barcos, el Thielbeck, el Athen y el Deutschland. Ese día fue bombardeado por aviones de la Real Fuerza Aérea pertenecientes al Grupo 83 de la

FARMACIA **ARRIETA**

PERFUMERIA FINA - STOCK TOTAL DE MEDICAMENTOS.

Gral. Artigas 928 - Tel. (0544) 6022 - Nueva Palmira.

2da Fuerza Aérea Táctica. A bordo de los tres barcos se encontraban 7.000 prisioneros de los campos de concentración de Neuengamme y Danzig, siendo la mitad de ellos prisioneros de guerra rusos y polacos que estaban siendo evacuados ante el avance de las tropas británicas.

Al llegar esos prisioneros al puerto de Lubeck, fueron embarcados en el barco Athena de 1936 Tn de registro bruto para ser transferidos al CAP Arcona cuyo capitán Heinrich Bertram protestó, porque su barco sólo podía acomodar 700 hombres.

Amenazado con ser arrestado y procesado, al capitán Bertram no le quedó más remedio que observar cómo los 7000 prisioneros eran transferidos a las bodegas de su barco. Para custodiarlos se encontraban además 500 Waffen-SS.

Cuando el Athen terminó de transferir su carga humana, unos 2000 prisioneros quedaron en sus bodegas. Posteriormente el capitán del Athens embarrancó el barco en Neustadt e izó una bandera blanca, salvando a sus pasajeros que fueron liberados por las tropas aliadas.

El barco Deutschland de 21.046 Tn se encontraba a corta distancia del punto de embarque de los prisioneros y estaba siendo convertido en barco hospital para transportar los miles de heridos procedentes del Frente del Este.

En realidad el destino de esos barcos era su hundimiento con todos los prisioneros de acuerdo a las ordenes de Himmler a todos los comandantes de campos de concentracion, que decian que la rendicion era inaceptable, los campos debian ser inmediatamente evacuados y ningun prisionero debia llegar vivo a las manos del enemigo.

En esos momentos es que aparecieron los aviones ingleses Typhoon disparando sus cohetes y tocando a los tres barcos. El segundo ataque se repitió con aviones del 198 Escuadrón de Plantlünne. El tercer ataque fue realizado por el 263 Escuadrón de Alhorn quienes se concentraron en el Deutschland que comenzó a arder furiosamente, se escoró y dio vuelta hundiéndose en cuatro horas de agonía. El barco quedó abandonado por su tripulación al comenzar el ataque, sin mayores consecuencias pues no tenía prisioneros a bordo.

En el CAP Arcona, 4500 prisioneros quedaron atrapados en las bodegas del barco

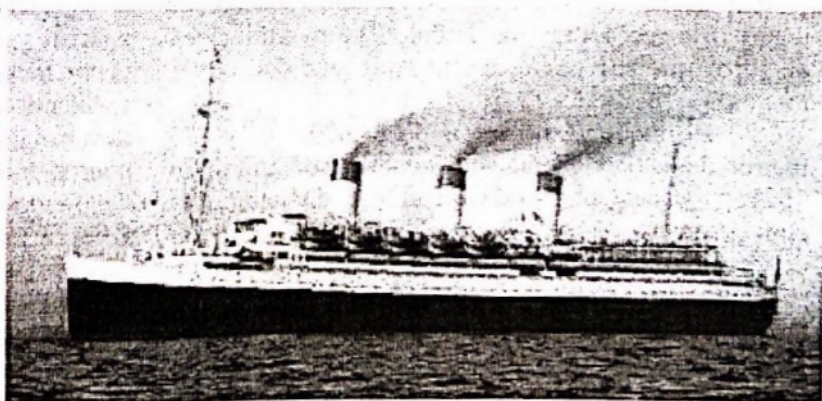
en llamas donde la mayoría murieron asfixiados por el humo del incendio. En poco tiempo, el barco escoró y se hundió lentamente, quedando parcialmente sumergido. Algunos tripulantes y prisioneros lograron escapar a nado, pero los ultimos fueron asesinados por las tropas SS que ametrallaron a los sobrevivientes, excepto aquellos con uniforme de las SS, unos 400 como maximo.

El Thielbeck quedó destrozado e incendiándose y se hundió 45 minutos después del ataque. De los 2800 prisioneros que había en ese barco sólo se salvaron 50. En total murieron unos 6000 hombres en esa tragedia.

Los pilotos británicos no sabían nada sobre los prisioneros y sólo muchos años después, en 1975, se supo y los supervivientes se enteraron, que los aviones habían matado a sus propios aliados. Las autoridades aliadas escondieron durante todo el tiempo la verdad de lo ocurrido, así como fue escondida la realidad de los que pasó con los barcos Steuben, Goya, y Wilhelm Gustloff

Cuatro semanas después del ataque, los cuerpos de las víctimas comenzaron a ser varados en la playa. Los cadáveres fueron sepultados en una fosa común cerca a Neustadt en Holstein, pero por cerca de 30 años partes de esqueletos fueron llevados por las aguas hacia la playa y el último, en 1971, aparentemente de un niño de unos 12 años.

(Fuente: www.histarmar.com.ar)



El Arcona



Servicio Especializado en Mantenimiento Industrial y Refrigeración

MANGUERAS HIDRÁULICAS

Construccion y reparacion todos los pases y medidas



NUEVA PALMIRA BAJO LA LUPA

Nº 1

En esta página pretendemos número a número ir brindando: datos sueltos, curiosidades, lugares u objetos poco conocidos, anécdotas, pequeñas historias, interrogantes, hipótesis, etc. sobre el pasado de nuestra ciudad, personajes y hechos que la conformaron.

Pero también pretende ser un nexo entre el lector y la revista, donde el lector puede brindar su aporte con algún dato, fotografía, etc., como así también sus interrogantes y preguntas sobre algún tema que tenga relación con la rica historia de Nueva Palmira. ¡¡¡ Ente todos podemos ayudarnos a conocer nuestro pasado y de donde venimos !!! Agradecemos desde ya vuestra colaboración...

PLAZOLETA «FRANKLIN D. ROOSEVELT»

Entre las distintas plazoletas con que cuenta nuestra ciudad -y que en otra oportunidad nos iremos ocupando de ellas- se encuentra la Plazoleta «Franklin Delano Roosevelt», casi ignorada y desconocida por muchos...

Esta plazoleta tiene 60 años, a la cual nunca se le puso una placa, busto, mojón... El tiempo pasó e hizo lo suyo, a tal punto que el olvido prácticamente hoy es total...

Al finalizar la 2º Guerra Mundial, hecho que marcó un antes y un después en la historia del mundo, en nuestro país se realizaron diferentes homenajes, principalmente a la figura de Roosevelt, el presidente norteamericano, y uno de los artífices de la pacificación del mundo y de la derrota de los fascistas. Al fallecer en abril de 1945, y unos meses después se llega a la paz total, en setiembre de dicho año el Eco de Palmira informaba lo siguiente:

«PLAZOLETA «FRANKLIN DELANO ROOSEVELT»

La Junta Departamental autorizó la designación «Franklin Delano Roosevelt» para la plazoleta ubicada frente al hotel Uruguay.

Sería conveniente ahora la ejecución de un plan de ornamentación en dicho privilegiado lugar.»

La noticia era corta pero exacta. Además de tener plantados unos cuantos árboles de «tipuana», la

ornamentación nunca llegó. Después se instaló una especie de kiosco llamado «El Lobo» donde se realizaban bailes al aire libre. El nombre de plazoleta «El Lobo» quedó en la memoria de algunos, luego pasó a ser parte de la común designación de «rambla costanera», ignorándose su verdadero nombre.

Esperemos que alguien subsane la omisión algún día; como no hace mucho se pudo subsanar el nombre de «Gral. Flores» al por todos conocido «muelle viejo».

Comuníquese con el mail: museopal@adinet.com.uy o al teléfono 8143 ante cualquier duda, sugerencia o comentario que desee hacer sobre el tema.



Cuadro de Franklin Delano Roosevelt, Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica en tres periodos consecutivos: de 1933 al 37, del 37 al 41 y del 41 al 44'. Falleció en 1945.

TIENDA Y ELECTRONICA OLIVER

TODO EL VESTIR, Y EL CONFORT
EN UN SOLO LUGAR

ACTIVIDADES Y NOVEDADES DEL MUSEO



Donación de Sellos Portugueses del siglo XVIII

Se recibieron en donación por parte del Cap. Marcelo Díaz (Colonia), los restos de sellos de plomo que muestra la foto adjunta. Los mismos son sellos o precintos de correspondencia portuguesa, hallados en Colonia del Sacramento, que datan de la primera mitad del siglo XVIII.

Antes de inventarse el sobre, las cartas se doblaban y se ataban con un hilo de seda y en los dos extremos se sellaban con un precinto de cera, lacre, o metal de fácil fundición.

En los sellos se aprecia el escudo portugués, alguna numeración y letras que representaban los lugares desde donde venía la correspondencia, la cual era abierta cortando los sellos de plomo; por esta razón se encuentran fragmentos de los mismos, y no totalmente enteros.

Sin duda son una pieza importante de museo, que muestra -en parte- como era el funcionamiento postal de aquellos años.

También fue donado un mapa de la Rep. Oriental del Uruguay, editado por el Servicio Geográfico Militar, plastificado y de un buen tamaño.

Otras donaciones:

El niño Agustín Otero donó el pasado 13 de Mayo los embriones de unos tatucitos y de una vaca; los cuales próximamente engrosaran la muestra de

«ciencias naturales» del Museo Municipal.

También se recibió un libro por parte de la niña Macarena Tassara el día 26 de Mayo, titulado «Libro de Lectura» por Vázquez Acevedo, editado en 1894.

Actividades programadas:

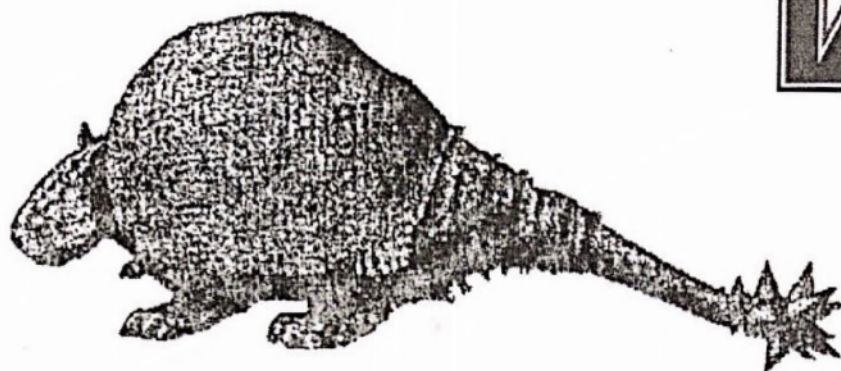
El próximo domingo 12 se preve la visita de docentes y alumnos de la Facultad de Ciencias de Montevideo, a cargo del paleontólogo Sergio Martínez. Los estudiantes apreciarán y estudiarán algunos de los fósiles presentes en las vitrinas del Museo.

También está previsto para el 12 de Junio, una charla relacionada con los festejos de los 400 aniversario de la 1ª edición del Quijote de la Mancha. La misma se basará en la historia de la época (año 1605) en que fue editada dicha obra.



Agradecemos la colaboración a Mardi Dancy de «TD Canada Trust» y a Nilson Villalba «Monarch Supply Ltd.»

**COLABOREMOS CON EL MUSEO
MUNICIPAL «PROF. LUCAS ROSELLI»:
Orgullo de la Región**



La cultura es memoria viva en la historia de los pueblos

***Los Museos no son depósitos de objetos antiguos
ni desvanes olvidados de una sociedad.***

***Son fiel reflejo de una sociedad, de su interés por
el pasado, su compromiso con el presente y su
vocación de futuro.***

***Invitamos cordialmente a visitar los diferentes
museos de Colonia, que albergan nuestro enorme
patrimonio cultural.***

***Ellos son expresión plena y vital de la riqueza
de nuestra historia.***



SUPERMERCADO MARVI

- HORARIO CONTINUADO -

Lunes a Sábado de 8 a 21 hs.

Domingo de 9,30 a 12,30

Pedidos al Tel.: (0544) 6809 - Eloy García 1125 - NUEVA PALMIRA

*** CINTEPA ***

Una opción Inteligente

Crédito Amortizable

POR CADA \$ 15.000 UD. PAGA

15 cuotas de \$ 1263

18 cuotas de \$ 1091

25 cuotas de \$ 872

**Por cualquier consulta los
esperamos en nuestra oficina**

Requisitos para acceder al Crédito

- > Cédula de identidad
- > Último recibo de sueldo
- > Constancia de domicilio

Sucursal Nueva Palmira - Tel. 6312

PROVISION "ADELMAR"

De Martha M. de Depratti.

REPARTO A DOMICILIO.

Gral. Artigas y Queguay. - Tel. (0544) 6541 - Nueva Palmira.



de VICTOR S. MONTANER S.A.

Gral. Artigas 981 - Tel. (0544) 6119

NUEVA PALMIRA - URUGUAY

ARTIGAS SILVEIRA S.A.

BARRACA: CEREALES y OLEAGINOSOS

Telefax (0540) 4135 - Cel. 099534212 - AGRACIADA - Dpto. de Soriano