

## SESIONES ORDINARIAS

2002

# ORDEN DEL DIA N° 1511

### COMISIONES DE DEFENSA NACIONAL, DE INTERESES MARITIMOS, FLUVIALES, PESQUEROS Y PORTUARIOS Y DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Impreso el día: 14 de noviembre de 2002

Término del artículo 113: 25 de noviembre de 2002

SUMARIO: **Tripulante** del rompehielos “Irizar”, médico teniente Juan Carlos Campana. Expresión de beneplácito por su actitud de quedarse a bordo del barco alemán “Magdalena Oldendorff” en la Antártida. **Sejas**. (4.832-D.-2002.)

#### Dictamen de las comisiones

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Defensa Nacional, de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y de Relaciones Exteriores y Culto, han considerado el proyecto de declaración del señor diputado Sejas, por el que se expresa beneplácito por la actitud del médico teniente Juan Carlos Campana del buque argentino “Almirante Irizar”, que decidió quedarse a bordo del buque alemán “Magdalena Oldendorff” durante el resto del invierno; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan su aprobación.

Sala de las comisiones, 6 de noviembre de 2002.

*Jorge A. Villaverde. – José O. Figueroa. – Jorge A. Escobar. – Carlos R. Iparraquirre. – Ricardo A. Patterson. – Marcelo J. A. Stubrin. – Gerardo A. Conte Grand. – Rosana A. Bertone. – Ricardo Rapetti. – Miguel A. Jobe. – Mario H. Bonacina. – Marcelo L. Dragan. – Luis A. R. Molinari Romero. – Carlos A. Caballero Martín. – Sarah A. Picazo. – Juan C. Lynch. – Darío P. Alessandro. – Alfredo E. Allende. – Angel E. Baltuzzi. – Omar E. Becerra. – Marcela A. Bordenave. – Omar D. Canevarolo. – Pascual Cappelleri. – Hugo R. Cettour. – Luis F. Cigogna. – Víctor H. Cisterna. – Juan C. Correa.*

*– Jorge C. Daud. – Nilda C. Garré. – Rubén H. Giustiniani. – Ricardo D. Gómez. – Rafael A. González. – Edgardo R. M. Grosso. – Julio C. Humada. – Gracia M. Jaroslavsky. – Mónica A. Kuney. – María T. Lernoud. – Elsa G. Lofrano. – Fernando R. Montoya. – Lorenzo A. Pepe. – Carlos A. Raimundi. – María del Carmen Rico. – Rodolfo Rodil. – Jesús Rodríguez. – Hugo D. Toledo. – Juan M. Urtubey. – Ricardo H. Vázquez. – Pedro A. Venica. – Ovidio O. Zúñiga.*

#### Proyecto de declaración

*La Cámara de Diputados de la Nación*

DECLARA:

Su beneplácito por la actitud solidaria y valerosa del tripulante del rompehielos “Irizar”, médico teniente Juan Carlos Campana, quien no sólo ha sido parte de la hazaña sino que además en una actitud valiente y solidaria ha decidido quedarse como profesional de la medicina a bordo del barco alemán “Magdalena Oldendorff” durante el resto del cruento invierno que azota a la Antártida con temperaturas que –ante los constantes temporales– generan sensaciones térmicas que pueden llegar hasta los 45 grados bajo cero, tornando la supervivencia del ser humano en una lucha constante e ininterrumpida.

*Lisandro M. Sejas.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Defensa Nacional, de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios y

de Relaciones Exteriores y Culto, al considerar el proyecto de declaración del señor diputado Sejas, creen innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos, por lo que los hacen suyos y así lo expresan.

*Jorge A. Villaverde.*

### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Después de 24 días de navegación, de los cuales 10 fueron a través de los espesos hielos antárticos que debía romper, el buque de la Armada de nuestro país “Almirante Irizar” llegó al rescate del barco alemán “Magdalena Oldendorff”, que se hallaba atascado desde el 11 de junio en una zona muy comprometida situada en el sur del mar de Weddel.

La misión, conocida como Cruz del Sur, se encuentra en su fase final y ambos buques han superado ya la parte más difícil de la navegación de regreso, durante la cual quedaron atrapados durante dos días entre las barreras de hielo.

La simple crónica del hecho no alcanza para transmitir lo mucho que significa para la Armada Argentina y para la tripulación del mencionado buque este rescate, en cuya realización se han desplegado tantos esfuerzos que ha adquirido el carácter de una verdadera hazaña, reconocida ya en el orden nacional e internacional, como también han sido valoradas la destreza y la impecable aptitud profesional de quienes la llevaron a cabo.

Al recibirse la orden de alistamiento, el rompehielos “Irizar” estaba en período de receso operativo. Por recambio natural de sus tripulantes, la dotación está compuesta con un 30% de personal nuevo, con un entrenamiento específico antártico que se reducía al que fue impartido durante el alistamiento previo y al adquirido en el transcurso de la travesía. Fue tal la urgencia y el consiguiente plazo perentorio de zarpada para acudir en ayuda del barco alemán que lo que en tiempos normales demanda entre cuatro y seis meses –y eso cuando se trata de la organización de una campaña de verano– se cumplió en este caso en 15 días.

En esta época del año y por la ubicación en la que había quedado expuesta la nave alemana, la misión encomendada al “Irizar” estaba sometida, además, a especiales riesgos y dificultades adicionales. La tripulación del rompehielos tuvo que enfrentar temperaturas extremas, que cuando alcanzan los 30 grados bajo cero abrevian el tiempo de congelamiento de una persona con la piel descu-

bierta a tan sólo 3 minutos y que, asociada con el viento, generan sensaciones térmicas que pueden llegar hasta los 45 grados bajo cero. Por añadidura, desde el mediodía del 5 de julio hasta la tarde del 7 el “Irizar” tuvo que capear un fuerte temporal, trancé en el que el buque tuvo roídos de hasta 45 grados a cada banda. Navegar en esas condiciones implica que no haya servicio de cocina y que la gente a bordo padezca problemas de equilibrio, malestares generales y cansancio acentuado debido al constante esfuerzo que hay que hacer para mantenerse de pie.

Para realizar esta operación de salvamento el “Irizar” debió alejarse hasta los 8.500 kilómetros de nuestras costas, cuando en una habitual campaña de verano la distancia a que se hace la tarea de reabastecimiento de bases no supera los 3.000 kilómetros desde la ciudad de Ushuaia. La inusual distancia recorrida se cumplió, además, en medio de grandes adversidades climáticas, en un derrotero en el que no se tenía experiencia náutica y en el que había campos de hielo de paredes muy gruesas y densas, extremadamente difíciles de romper.

El haber podido afrontar sin inconvenientes esta suma de trabas avala plenamente la profesionalidad y el coraje de la dotación del rompehielos, rasgos exhibidos también por los tripulantes extras, tales como meteorólogos, glaciólogos y asesores de navegación en aguas heladas, quienes con sus conocimientos posibilitaron en gran medida el exitoso rescate.

El “Almirante Irizar” es el continuador de una histórica y solidaria tarea antártica que es tradición de la Armada Argentina y cuyos inicios se remontan al rescate de la expedición sueca del doctor Otto Nordensjöld, en 1903. Siguiendo la escala de la corbeta “Uruguay” –a cuyo mando iba, precisamente, el entonces teniente de navío Julián Irizar– y de su antecesor inmediato, el rompehielos “General San Martín”, que tuvo sensibles muestras de reconocimiento internacional por el apoyo dado al buque noruego “Polarbjorn”, también apresado por los hielos, el “Irizar” ha cumplido en esta oportunidad la más notable de sus esforzadas tareas de ayuda.

En un país que empieza a sentirse cansado de las manifestaciones retóricas y de los análisis puramente teóricos, el rompehielos dio un ejemplo de capacidad operativa y de eficacia en la acción. Justamente lo que la Argentina está necesitando en estas horas difíciles, en las cuales deberemos trazar las coordenadas del destino nacional.

*Lisandro M. Sejas.*