

SESIONES ORDINARIAS

2007

ORDEN DEL DIA N° 2776

COMISION DE DEFENSA NACIONAL

Impreso el día 7 de septiembre de 2007

Término del artículo 113: 18 de septiembre de 2007

SUMARIO: **Rompehielos** ARA “Almirante Irizar”. Expresión de pesar por el grave incendio ocurrido en el mismo. **Accastello**. (2.124-D.-2007.)

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión de Defensa Nacional ha considerado el proyecto de declaración del señor diputado Accastello, por el que se expresa pesar por el incendio ocurrido en el rompehielos ARA “Almirante Irizar”, el día 10 de abril de 2007; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja su aprobación.

Sala de la comisión, 8 de agosto de 2007.

Jorge A. Villaverde. – Luis A. Harregui. – Genaro A. Collantes. – Carlos A. Sosa. – Santiago Ferrigno. – Eduardo L. Accastello. – Dante O. Canevarolo. – Remo G. Carlotto. – Carlos A. Caserio. – Eduardo V. Cavadini. – Alicia M. Comelli. – Juan C. Díaz Roig. – Nora R. Ginzburg. – Cristian A. Ritondo. – Carlos D. Snopek. – Raúl P. Solanas. – Sergio F. Varisco. – Ricardo A. Wilder.

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Su profundo pesar por el grave incendio ocurrido en el rompehielos ARA “Almirante Irizar” el pasado martes 10 de abril del corriente año, cuando regresaba del continente antártico y a 140 millas de la ciudad de Puerto Madryn, al tiempo que expresa su reconocimiento a la tripulación y capitán de aquel navío por el profesionalismo y entereza demostra-

dos en los procedimientos de abandono del buque en el momento de impartirse tan penosa orden.

Eduardo L. Accastello.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Defensa Nacional al considerar el proyecto de declaración del señor diputado Accastello, cree innecesario abundar en más detalles que los expuestos en los fundamentos que lo acompañan, por los que los hacen suyos y así lo expresa.

Jorge A. Villaverde.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El pasado martes 10 de abril de 2007, una inesperada noticia entristeció profundamente los ánimos de los argentinos: el rompehielos ARA “Almirante Irizar”, el buque insignia de la proyección nacional sobre el continente blanco, había sufrido un voraz incendio en su cuarto de máquinas cuando navegaba proa al puerto de Buenos Aires procedente de las bases argentinas en aquel continente.

Sabemos que el siniestro se produjo alrededor de las 22 horas, cuando el navío se encontraba 140 millas mar adentro de la ciudad de Puerto Madryn, y que rápidamente se propagó por sus entrañas, desbordando las posibilidades de su tripulación de luchar eficazmente contra el fuego desatado por los miles de litros de combustible almacenados en las proximidades de su grupo motopulsor, origen de las llamas que todos lamentamos.

También hemos tomado conocimiento que su capitán, el señor Guillermo Nelson Tarapow, habien-

do evaluado serena y responsablemente la propagación del fuego y el estado de la desigual lucha que libraba la tripulación de la nave contra el flagelo, hubo de impartir –seguramente con inenarrable tristeza– la orden de “abandonar el buque”, instrucción que fue cumplida por la totalidad de la tripulación con destacable orden y profesionalismo, gracias a lo que no hubo que lamentar ninguna víctima a raíz del lamentable suceso. Debe destacarse que, en rigor, no toda la tripulación abandonó el buque, dado que su capitán he elegido quedarse para acompañar la suerte del “Irizar” y que, por tal motivo, al momento de escribir el presente proyecto se encuentra en el puente de mando del navío mientras es remolcado hacia puerto Belgrano para la pertinente evaluación de los daños, en un gesto que nos llena de emoción y frente al que expresamos nuestro reconocimiento.

El “Irizar” no es un buque más. Fabricado en astilleros de Finlandia a finales de la década del 70, posee 121 metros de eslora, 25 de manga y 15.000 toneladas de desplazamiento a plena carga. Su nombre evoca a Julián Irizar, quien fuera comandante de la corbeta “Uruguay”, recordado navío que en 1903 rescató en la Antártida a una expedición seca atrapada por los hielos el año anterior. Como una especie de símbolo de su condición de navío multirrol, el “Irizar” es, en sí mismo, un verdadero sistema de relaciones jurisdiccionales y responsabilidades operativas antárticas, pues pertenece a la Dirección Nacional del Antártico, lo opera la Armada Argentina y se encuentra bajo las directivas del Comando Conjunto Antártico, integrado por las tres fuerzas armadas. Es un símbolo de la coordinación y cooperación entre civiles y militares y entre las FF.AA. entre sí.

La capacidad de este buque para penetrar y romper el duro hielo antártico es sorprendente: llega a avanzar sobre placas de hielo de hasta 6 metros de espesor, permitiendo la apertura de canales navegables para navíos sin su características por entre los mares congelados del sur. Su especial diseño y el doble casco lo tornan en una formidable herramienta para operar en aquellos tan exigentes como impiadosos ambientes polares. Además, y dentro de su noble y orgulloso historial, debe recordarse que el “Irizar” actuó como buque hospital en la Guerra de Malvinas, lo que le valió la medalla por operaciones de combate, por haber servido a los soldados argentinos heridos durante aquel conflicto. Más recientemente en el tiempo, en el invierno austral del año 2002, el rompehielos argentino protagonizó una audaz misión de rescate al barco científico “Magdalena Oldendorf”. En aquella ocasión, el “Irizar” debió alistarse en apenas 5 días, llevando una importante cantidad de combustible especial que no se congela y que es de difícil obtención, más una cantidad similar de ese material para abastecer al

barco alemán aprisionado en los hielos. También fue alistado con 70 toneladas de alimentos, tanto para su tripulación como para los tripulantes del “Magdalena”, en razón de que ignoraban cuánto tiempo demandaría la operación. 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. Si bien no pudo liberarse al barco científico de su prisión entre los hielos, el “Irizar” realizó con éxito su reaprovisionamiento y el apoyo material y sanitario solicitado, demostrando de cómo la Argentina, por su proximidad geográfica a la Antártida, era el único país capaz de organizar, en tiempos muy cortos, una empresa de logística semejante, con un navío de características únicas en el hemisferio sur.

Las implicancias para la Nación del incendio a bordo del rompehielos son sumamente gravosas. En primer lugar, el “Almirante Irizar” no es, tan sólo un buque de importantes dimensiones: es nada menos que una plataforma móvil desde donde se proporciona la logística imprescindible para el mantenimiento y subsistencia de las bases argentinas en la Antártida. En segundo término, y dada la prohibición del uso de la energía nuclear en aquellos territorios, es el rompehielos diésel-eléctrico de mayor dimensión operando en la región, con posibilidades de penetrar gruesas capas de hielo y brindar socorro humanitario y apoyo sanitario a otras naves o bases antárticas que, eventualmente, sufrieran problemas en el exigente medio antártico; finalmente, el rompehielos es una pieza fundamental para el cumplimiento de exigentes normas de protección del medio ambiente que rigen en el continente blanco, dado que todos los residuos que se generan por la actividad del hombre deben ser evacuados al continente mediante esta plataforma naval.

Confiamos en el buen juicio de nuestro gobierno nacional para hacer frente a las eventualidades generadas por este siniestro y que el presidente de la Nación instruirá a sus funcionarios competentes a proporcionar la ayuda y medios necesarios para que la presencia nacional en el sector antártico argentino no se vea mellada por este incendio, el que ha afectado mucho más que la orgullosa estructura metálica de un navío que es un símbolo de las mejores acciones argentinas.

Con este proyecto, deseamos expresar el pesar que seguramente sienten todos y cada uno de los

señores diputados que integran esta Cámara por este terrible acontecimiento y reconocer, a un tiempo, el profesionalismo y entereza de los tripulantes de aquel buque por una evacuación ejemplar realizada ante la orden de su capitán, quien, por su parte, no ha dudado de cumplir con la vieja

máxima de hombre de mar que significa acompañar la suerte de su navío hasta las últimas consecuencias.

Ruego el apoyo de mis pares para con el presente proyecto.

Eduardo L. Accastello.