Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados…

ARTÍCULO 1° Declarar Monumento Histórico Nacional, en los términos de la Ley N° 12.665, al Saint Christopher, barco fondeado en el sector oeste de la Bahía de Ushuaia (54.809694°S 68.308117°W) desde el año 1954, que pertenece al Estado Nacional y se halla bajo custodia de la Prefectura Naval Ushuaia e Islas del Atlántico Sur.

ARTÍCULO 2°: La Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos, realizará las gestiones y procedimientos establecidos en la Ley citada en el Artículo 1°, en su reglamentación y en las normas complementarias, debiendo practicar las inscripciones en los Registros correspondientes.

ARTÍCULO 3°: Incorpórese al barco Saint Christopher en el régimen establecido por la ley 25,197.

ARTÍCULO 4°: De forma.

Proyecto de ley

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En cada ciudad, en cada pueblo de nuestra patria, existen historias, elementos, monumentos, paisajes o atractivos culturales que otorgan a ese sitio, una identidad. Son los valores que, no solo conceden singularidad al lugar en el que se encuentran, sino además dispensan un valor agregado que motiva el interés de los turistas y el orgullo de los residentes.

Dicen los expertos que "la historia de los pueblos es siempre el resultado de procesos culturales y sociales de enorme complejidad. Su conocimiento se vuelve un imperativo necesario en la vida de los hombres, en cuanto su historia, las huellas de su pasado que permiten el acercamiento a sus raíces, confieren identidad cultural y reafirman el sentido de pertenencia a una sociedad determinada".

Nuestros edificios, monumentos, museos, vecindarios, reflejan mejor que nada, nuestras creencias, valores, costumbres y, sobre todo, el respeto que le dispensamos a nuestro pasado, a nuestra historia. Son dichos elementos quienes nos transformaron en lo que somos como sociedad y nos ayudan a interpretar, quienes somos.

Esta propuesta viene a cumplir con un legado, un pedido de bravos marinos, arriesgados aventureros, que hoy se reflejan en un barco que descansa en la Bahía de Ushuaia desde hace más de 60 años. Que figura en todas las postales y se ha transformado en parte del paisaje, incluso lo hallamos en los viejos billetes de 100 pesos, que dejaron de tener vigencia hace más de tres décadas.

Proyecto de ley

Hablamos del SAINT CRHISTOPHER, nave que perteneciera a la empresa Salvamar y que hoy es parte del Estado Argentino y que llegara a los

mares australes en el año 1954 con el objeto de reflotar el crucero de bandera alemana Monte Cervantes, que naufragara en proximidades del Faro Les Eclaireurs el 22 de enero de 1930.

El Saint Christopher fue uno de los 40 remolcadores "ATR" Auxiliary Tug Rescue (Auxiliar Remolcador de Rescate), construidos durante la II Guerra Mundial, al servicio de la Marina de Estados Unidos, aunque 4 de ellos fueron cedidos a la Royal Navy (marina inglesa) por una ley de Préstamo y Arriendo. Estos recibieron los nombres de: "Director", "Emulous", "Freedom" y "Justice", este último hoy conocido como Saint Crhistopher.

El Justice fue construido en los astilleros Camdem Shipbuilding & Marine Railway Company de Camden, Maine, Estados Unidos. La máquina propulsora fue construida por Fulton Ironworks y las calderas por Babcock & Wilcox.

El estudio de ingeniería y diseño naval de este barco fue responsabilidad de John D. Alden - Eldredge - McInnis, de Boston, Masachussetts. Fue concebido como una nave de factoría barata pero resistentes y eficientes, con casco de madera quizás procurando ahorrar un poco de acero, aunque lo más acertado sería pensar que respondía al objetivo de evitar las minas magnéticas.

Estaba propulsado por una máquina a vapor de cuatro cilindros tipo Skinner de 1.875 CV de potencia y alimentado por dos calderas. Su

desplazamiento estándar era de 852 toneladas vacío y 1.315 toneladas, totalmente lleno. Tenía una velocidad máxima de 12 nudos con una autonomía de 3.000 millas marinas.

Su eslora es de 50,29 m. Su manga de 10,54 m. El calado de 5,42 m y llevaba una dotación de hasta 32 hombres. Originalmente había sido equipado con un cañón doble propósito de 76 mm y dos ametralladoras antiaéreas Oerlikon de 20 mm. Contaba con 2 bombas de lucha contra incendios de 7.570 litros por minuto, un carretel de remolque con capacidad para estibar 457 metros de cable de acero y una pluma de 6 toneladas.

El 18 de octubre de 1943, fue lanzado al agua, luego de 10 meses de construcción. Su madrina fue la Señora Joy D. Creyk de la localidad de Camden, aunque no se han hallado muchas referencias de ella en la historia de la época. El 24 de abril de 1944 es comisionado a la Royal Navy, imponiéndose el numeral W140. Quedó bajo el mando del teniente de reserva J.S. Allison.

Aunque no está confirmado que haya estado precisamente en el Desembarco de Normandía, hay informes que así lo precisan. De todas formas está claro que resultó muy útil en las duras confrontaciones de la guerra, su casco de madera lograba evitar las minas magnéticas, siempre como nave auxiliar de las flotas aliadas, navegando el Mar del Norte, el Canal de la Mancha y el propio Mediterráneo.

En más de una ocasión remolcando cargueros torpedeados por los submarinos alemanes, salvando vidas de quienes naufragaban y, hallaban

en él, la nave que los llevara hasta puerto seguro. Seguramente muchas vidas fueron salvadas por este pequeño barco.

El 20 de marzo de 1946 fue devuelto a EEUU, donde es reclasificado como "BATR 20" y puesto nuevamente en comisión, aunque por poco tiempo ya que mantener el casco de madera y el elevado costo del combustible, lo

transformaba en una nave inviable para el gobierno, se lo vende el 3 de octubre de 1947.

La versión de algunos de quienes investigaron su historia, pone en su camino a un italonorteamericano llamado George Batchelder, quien lo compra una vez finalizada la guerra y, según la misma versión, es quien lo bautiza con su nombre actual, ya con bandera de Costa Rica. Algunos investigadores aseguran que en esta etapa es utilizado para contrabandear mercaderías entre las costas de África y el Mediterráneo.

Según los registros, es el año 1947, es adquirido por Leopoldo Simoncini, quien se aventuraba en singulares rescates y recuperación de naves hundidas con una empresa a la que denominó "Salvamar". Es así que, en 1954 nuestro querido y veterano remolcador, es destinado a una aventura no menos especial, la de rescatar el casco del crucero Monte Cervantes, barco de bandera alemana, que había naufragado en 1930 en cercanías de Ushuaia. El Capitán Kurt Lerch fue el responsable de traerlo hasta estos lejanos mares australes, desde el puerto de Génova.

Comienza un nuevo capítulo en la historia de este remolcador, el comienzo de su última aventura y que lo depositará para siempre en la bahía de Ushuaia.

Proyecto de ley

El Monte Cervantes fue un buque mixto de carga y pasajeros, de los astilleros "Blohm & Voss, Hamburgo. Votado el 25 de agosto de 1927, de 160 m de eslora y una manga de 20,1 metros, con una capacidad para 325 tripulantes y 2.492 pasajeros.

El 15 de enero de 1930 salió del puerto de Buenos Aires, con aproximadamente 1.500 almas, llega a Ushuaia el 21 de enero, luego de

hacer escalas en Puerto Madryn y Punta Arenas. Permanece 15 horas en una Ushuaia que contaba, por entonces, con 800 habitantes.

El 22 de enero sale de la bahía de Ushuaia, hacia el Faro Les Eclaireurs pero, antes de llegar a ese islote, en una maniobra incomprensible, choca con un bajo fondo, produciendo una abertura en su casco que resultó mortal para la nave. Su capitán, Teodoro Dreyer, en una rápida reacción que salvaría las vidas de sus pasajeros, da la orden de encallar la nave en el islote más próximo, logrando mantener a flote al Monte Cervantes, permitiendo la evacuación total de pasajeros y tripulantes. Las horas que permaneció encallado, ayudó también a salvar parte del equipaje, luego de ello, el barco dio vuelta de campana dejando a flote solo parte de su casco invertido. En esa maniobra pierde la vida su capitán, única víctima del dramático incidente, quien se había negado a abandonar la nave.

Todo parecía indicar que el Monte Cervantes quedaría en ese lugar y en esa posición, eternamente. Pero en el año 1954, la empresa "Salvamar" cuyo responsable era Leopoldo Simoncini, luego de 10 años de trámite para autorizar el objetivo de reflotar el Monte Cervantes y arrastrarlo a las playas de Ushuaia, obliga al Saint Christopher, junto con otros tres remolcadores especialmente enviados por la Marina, a emprender un viaje a lejanas y frías aguas del extremo sur.

El 7 de octubre de ese mismo año, comienzan las tareas para las que hubo que reacondicionar a nuestro barco. Los avisos de la Armada: "Chiriguano", "Saravirón" y "Guaraní", apoyaron las maniobras. Se levantó un campamento frente al Faro Les Eclaireurs, mucho personal y grupo de buzos con la idea de sellar el casco e inyectarle aire para hacerlo flotar y sacarlo de tan incómoda posición. Luego sería remolcado hacia Ushuaia,

para proceder al desguace y venta de motores y chatarra.

Con enorme alegría y gritos de triunfo se festeja el movimiento del enorme barco que, pesadamente comenzaron a mover, primero hacia el sur y posteriormente hacia el oeste. Los cuatro remolcadores fueron exigidos al límite de su capacidad, a los 20 minutos el Monte Cervantes, que parecía aceptar las maniobras, va cediendo la velocidad y comienza a hundirse nuevamente de proa, llevando consigo a los pequeños barcos que rompen amarras y ven, como poco a poco, el Monte Cervantes va desapareciendo en aguas más profundas. Sus hélices y el timón es lo último que observan, sumergiéndose en borbotones y remolinos de agua.

Este rotundo fracaso, también llevó a la empresa Salvamar a la quiebra. No habría más créditos ni intentos para esta aventura y el Saint Christopher, con daños en su timón y en su planta propulsora, descansaría para siempre en la Bahía de Ushuaia.

Cuentan los antiguos pobladores que, una maniobra posterior, en la que participaron algunos camiones desde tierra, llevaron a nuestra veterana nave al sitio que hoy ocupa, integrándose al paisaje de la ciudad.

Una historia más reciente que merece ser mencionada, es la que nos dice que en el año 2000, se detecta que en el interior del Saint Crhistopher, 20.000 litros de combustible que debían ser retirados mediante un

complejo operativo para el Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación de Prefectura de Ushuaia, esta institución, fue la responsable de retirar ese viejo combustible y para ello contó con el apoyo de extractores de la petrolera Total Austral. Una barrera absorbente fue desplegada para evitar la contaminación, tarea que resultó exitosa.

En el año 2010, una vez más nuestra Prefectura, con el apoyo de vecinos y autoridades de la ciudad, se impone un trabajo de restauración y puesta en valor del viejo remolcador, como uno de los más valiosos íconos del patrimonio histórico de Tierra del Fuego, el mismo que forma parte de la cara de la ciudad, que fotografían en miles de ocasiones tanto turistas como vecinos, quizás sin alcanzar a escuchar todo lo que dice y que lo convierte en un verdadero monumento que traspasó mares, guerras, salvamentos y aventuras.

Por todo lo expuesto es que solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

Proyecto de ley

Carrera (UK)	
Nombre:	HMS *Justicia* (W-140)
Constructor:	Camden Shipbuilding & Marine Railway Co. Camden, Maine, Estados Unidos
Establecido:	20 de enero 1943 (como *ATR-20)*
Lanzado:	18 de octubre 1943
Patrocinado por:	Srta. Joy D. Creyk
Completado:	24 de abril 1944
Adquirida:	24 de abril 1944
Puesta en marcha:	24 de abril 1944 en Boston, Massachusetts
Destino:	Volvimos a Marina de los EE.UU., 20 de marzo 1946
Carrera (EE.UU.)	
Adquirida:	20 de marzo 1946
Reclasificado:	BATR-20
Golpeado:	03 de julio 1946
Destino:	Vendido, 03 de octubre 1947 Fundamentada y abandonado, Ushuaia , Argentina 54.809694 ° S 68.308117 ° W

Proyecto de ley

Características generales	
Clase y tipo:	Remolcador de rescate de la clase*ATR-1*
Desplazamiento:	1.360 toneladas
Eslora:	165 ft 5 in (50,42 m)
Manga:	10,54 m
Calado:	5,42 m
Propulsión:	una a vapor de cuatro cilindros tipo Skinner de 1.875 I.H.P. alimentadas por dos calderas Babcock & Wilcox acuotubulares tipo “D".
Velocidad:	12 nudos (22 km / h)
Autonomía:	3.000 millas náuticas.
Dotación:	32 oficiales y hombres
Armamento:	un cañón doble propósito de 76 mm y dos cañones antiaéreos Oerlikon de 20mm.
Equipamiento original:	2 bombas de lucha contra incendio de 7.570 litros/minuto. 1 Carretel de remolque capaz de estibar 457 metros de cable de acero. 1 Pluma de 6 toneladas.

Proyecto de ley

ANEXO

Fuentes:
histarmar.com.ar / wikipedia.org/wiki/HMS_Justice_(W140) /
navsource.org / nafts.net /
Miguel Galdeano, Ignacio Amendolara, Jose Luis Tibaudin y Guillermo Berges
momentostdf.com.ar / ushuaia-info.com.ar / Prefectura Naval Argentina.
/ Fundación Ushuaia XXI