

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

Artículo 1º: Reconócese la actuación de los ciudadanos argentinos que se mencionan en el artículo 2 de la presente, en razón de sus méritos, valor y heroísmo manifestados durante la Guerra del Atlántico Sur.

Artículo 2º.- Concédase la medalla “La Nación Argentina al extraordinario Valor en Combate” descripta en el artículo 4to. de la Ley 24.020 a los siguientes ciudadanos:

-Capitán de Navío (RE) Julio Pérez Roca LE 5.191.636

Capitán de Fragata (RE) Luis Guillermo Arbini LE 5.084.356

Capitán de Fragata (RE) José Alberto Andersen DNI 10.995.690

Suboficial Mayor (RE) Oscar Rodríguez DNI 7.671.415

Suboficial Mayor (RE) Miguel Noell DNI 8.298.939

Suboficial Mayor (RE) José Ledesma DNI 7.953.744

Suboficial Mayor (RE) Juan Carlos Olivera LE 5.094.013

Suboficial Principal (RE) Selso Omar Fossarelli DNI 5.507.727

Suboficial Principal (RE) Ramón Leiva DNI 5.219.385

Suboficial Primero (RE) Carlos Alberto Soria DNI 11.813.665

Artículo 3º. - El Poder Ejecutivo procederá, por intermedio del Ministerio de Defensa, a la confección de las condecoraciones y de los diplomas de honor correspondientes.

Artículo 4°.- Los ciudadanos indicados en el artículo 2do. de la presente ley adquieren los honores y derechos descritos en el artículo 10 de la ley N° 24.020

Artículo 5°- Los gastos que supone la aprobación de la presente ley se imputan a la partida presupuestaria del Ministerio de Defensa.

Artículo 6°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La ley 24.020 derogó a su similar 22.607 dictada durante un gobierno de facto, pasando del Poder Ejecutivo Nacional a este Honorable Congreso de la Nación la atribución y facultad de otorgar reconocimientos a quienes participaren en acciones de combate en defensa de nuestro país

Puntualmente en su artículo 4to. califica la posibilidad de destacar con la medalla “La Cruz ‘El Pueblo Argentino al Heroico Valor en Combate’” al personal militar *“de las fuerzas armadas, personal de las fuerzas de seguridad, fuerzas policiales y civiles, argentinos o extranjeros que, en combate motivado por acontecimientos extraordinarios que revistan el carácter de acción o función de guerra, realice aislado o en el ejercicio del mando una acción ponderable que se destaque respecto de las pautas de conducta normalmente estimadas correctas”*.

Pues bien, como el Sr. Presidente seguramente recordará, el día 2 de mayo del año 1982, el Crucero A.R.A. General Belgrano, fue alcanzado por dos torpedos ingleses, provocando su hundimiento, y en consecuencia, la muerte de 323 marineros y obligando al resto de tripulación a abandonarlo.

A partir del cobarde ataque, realizado fuera de la “zona de exclusión” que el propio gobierno Británico se autoimpusiera durante el conflicto, se ordenaron una serie de misiones tendientes a ubicar y rescatar de ser posible a los náufragos.

El contexto por supuesto no era el más favorable. La zona del hundimiento es conocida por la adversidad climática donde se destacan gigantescas olas y vientos huracanados. Sumemos el contexto del conflicto bélico y la amplia superioridad del enemigo en su fuerza naval, submarina y

aérea. Todo ello hacía peligrar más aún la valiosa vida de los marinos sobrevivientes y de quienes acudieran a su rescate.

Inmediatamente y pese a ello comenzaron las tareas de búsqueda. En las primeras horas del día 3 de mayo la tripulación de la aeronave Neptune 2-P-111, despegó del aeropuerto de Río Grande rumbo al área del hundimiento del Crucero, reemplazando a otro avión de Exploración, el 2P112 que no había obtenido resultados trabajando durante la noche.

El Neptune en que partieron era una aeronave que había sido retirada del servicio activo por su antigüedad y distintos desperfectos, y acondicionada de urgencia y puesta nuevamente en servicio ante la necesidad que creaba el conflicto.

Los tripulantes que se detallan en el artículo 2do. del texto de ley propuesto, partieron ansiosos por cumplir la misión encomendada y ubicar a los sobrevivientes.

Así comenzó la búsqueda, a la mejor altura de detección para balsas salvavidas, de 250 mts aproximadamente. Luego de unas horas, detectaron una mancha inmensa de combustible, la cual fue informada al comando de control, como perteneciente al Crucero hundido. La desazón y tristeza embargaron a la tripulación, al no distinguir rastros de naufragos en las cercanías. El peso en el alma se hizo notar inmediatamente.

El cerrado silencio que rodeaba a las sensaciones de angustia, sólo fue alterado cuando el vigía de proa informó haber visto un periscopio de un submarino, posiblemente enemigo, por lo que inmediatamente arrojaron sonoboyas de detección para analizar y atacar con torpedo si la operación así lo ameritaba.

Se presumía que el submarino podría lanzarse sobre otros los dos destructores que estaban en esa zona, también buscando naufragos.

Luego de esta operación, ya llegando al mediodía, y luego de muchas horas de rastreo, la aeronave llegaba a su límite de autonomía de combustible,

Se imponía el retorno inmediato. Los fuertes vientos hacían presumir la dificultad de continuar la tarea. Pero el comentario de un integrante de la tripulación al darse la novedad se escuchó fuerte. “Señor, aquí se ha muerto mucha gente, y se va a morir mucha gente más todavía, si no los encontramos, nos planchamos cerca de la Isla de los Estados y que nos manden una lancha" ..."o el viento nos tira sobre la Isla".. ...y eso nos da dos horas más en zona aproximadamente...

El comandante, al oír la propuesta, preguntó si alguno estaba en desacuerdo. La opción de continuar la búsqueda con el riesgo inminente fue unánime.

La osada decisión rindió sus frutos. Al cabo de una hora y fracción, detectaron las primeras balsas del crucero.

El festejo fue espontáneo, indescriptible. De inmediato se transmitió el nuevo Punto Dato a los buques próximos.

Se imponía el retorno. El combustible ya no alcanzaba para volver, las balsas estaban más de 120 km del lugar posible.

Pese a ello vuelven a sobrevolar al ras la zona, para transmitir confianza a los sobrevivientes en las balsas.

Cuando divisaron a los buques, que en su desesperación por llegar en medio del oleaje asomaban casi en la mitad de su estructura para caer



pesadamente luego, y ante el grito del mecánico a bordo que no sabía más cómo estirar la mezcla de combustible, se puso rumbo a Río Grande.

Los datos para la vuelta no eran alentadores. 100 nudos de viento en contra no permitirían el regreso directo. Allí se decide entonces no continuar en línea recta a Río Grande, sino ir por el norte de la Isla de los Estados, después subir y cruzar el Estrecho Le Maire y por último bordear la Isla Grande hasta, con ayuda de Dios, llegar a la pista.

Los instrumentos no era confiables en lo absoluto, esa era alguna de las razones que habían forzado la desafectación de la nave.

Uno de los tanques estaba vacío. Debíó hacerse un by pass con el otro.

Los 49 galones restantes, insuficientes para realizar el procedimiento de aproximación por instrumentos nuevamente o acercarse al aeródromo más cercano como lo dicta la doctrina, finalmente permitieron el descenso casi en planeo.

El acto heroico había dado sus frutos y terminado sin consecuencias, a Dios gracias, para la tripulación y para la nave. Al momento de tocar tierra las luces rojas de combustible encendidas hacía mucho rato daban testimonio de la proeza.

Se salvaron más de 700 vidas.

Pero el reconocimiento de todos los pilotos argentinos se agiganta cuando proviene del propio enemigo. El Almirante Sir John F. Woodward, Jefe de Operaciones de la Royal Navy durante el conflicto del Atlántico Sur, afirmó ante su Gobierno en forma pública que *“fue un gran error desconocer y subestimar el potencial de los pilotos argentinos”... “la persistencia y el profesionalismo de estos hombres fue algo extraordinario... nada se pudo nacer contra tales actos de arrojo... aparecían por todas partes”*.

La actuación de todos los pilotos durante el conflicto fue magnífica, plena de misiones exitosas como la que aquí se pretende reconocer y fue el arma más temida por los ingleses, pese a la dificultad de ser concretada desde territorio continental, al ras del mar para no ser detectados. Innumerables misiones aún no desclasificadas lo atestiguan.

La tripulación del Neptune 2-P-111, fue distinguida por el Concejo Deliberante de Ushuaia y por el Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur en el año 2010 y, luego de ser analizadas las circunstancias del vuelo por la Comisión de Condecoraciones, la Armada Argentina otorgó, al Comandante de la aeronave Capitán de Corbeta Julio Pérez Roca, la Cruz de Oro al Mérito Naval y al resto de la tripulación la Cruz de Plata.

A mi juicio se impone además el reconocimiento que por este proyecto se propone.

Por eso solicito de mis pares el apoyo de esta iniciativa.

AUTORIA DEL PROYECTO DE LEY: DRA. ROSANA BERTONE – DIPUTADA NACIONAL



Anexo Fotográfico



