



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados sancionan con fuerza de ley

ARTÍCULO 1º.- Declárase “lugar histórico nacional” y “sepulcro histórico nacional”, los restos náufragos del submarino A.R.A. “SAN JUAN” (S-42) y de sus cuarenta y cuatro (44) tripulantes, que yacen sobre la plataforma continental argentina.

ARTÍCULO 2º.- El Poder Ejecutivo instruirá al Ministerio de Defensa para que incorpore en las cartas náuticas la mención de este lugar histórico nacional, consignando las coordenadas geográficas que permitan su localización.

ARTÍCULO 3º.- El Poder Ejecutivo, por intermedio de los organismos pertinentes, efectuará la notificación de la presente ley en el ámbito internacional.

ARTÍCULO 4º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Mariana Zuvic
Juan Manuel López
Maximiliano Ferraro
Héctor Flores
Rubén Manzi
Mariana Stilman
Leonor Martínez Villada
Carolina Castets



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La Armada Argentina anunció la noche del viernes 16 de noviembre de 2018 que se halló en las profundidades del océano los restos del ARA San Juan, el submarino que desapareció el 15 de noviembre de 2017 con 44 tripulantes a bordo.

El submarino ARA “San Juan” era una nave casi única en el mundo. Su construcción fue encargada a Alemania en 1982, apenas antes de la guerra de Malvinas, y fue parte de un proyecto de construcción de 6 de su tipo; pero sólo se hicieron 2, su gemelo es el ARA “Santa Cruz”, también con asiento en la Base Naval Mar del Plata.

El “San Juan” fue terminado en 1985 y el 18 de noviembre de ese año se hizo la ceremonia de afirmación del pabellón argentino en su cubierta. La ceremonia fue en un muelle del astillero Thyssen Nordenseewerken, en Emden, Alemania.

La dotación argentina del flamante «San Juan», navegó hacia la Base Naval Mar del Plata, por más de 6.000 millas náuticas.

Durante sus años de servicio en la Armada Argentina, el “San Juan” efectuó junto al resto de los buques de superficie de la Flota de Mar diversas etapas operativas en el mar, ejercitaciones y adiestramientos individuales. También participó en operativos internacionales como UNITAS, FRATERNOS, PASSEX, ATLASUR, GOSTH y GRINGO-GAUCHO.

Entre los despliegues al exterior de mayor alcance se destacan el ejercicio UNITAS 33 en Puerto Rico en 1992, donde el ARA “San Juan” operó desde la base naval estadounidense Roosevelt Roads en Puerto Rico; el George Washington-FLEETEX donde operó en el Atlántico Norte; y el Operativo PASSEX 24 en 1994, en el que se ejercitó con unidades de la Armada de Venezuela, en el Caribe.

Luego de esa intensa trayectoria operativa, el 9 de noviembre de 2007 ingresó al Astillero Almirante Storni, en el Complejo Industrial Naval Argentino, donde inició su renacer mediante un exhaustivo trabajo de reparación de media vida de todos sus sistemas.

Trabajaron arduamente unas 600 personas, militares y civiles de la Armada, trabajadores de Tandanor y de empresas contratistas para ponerlo de vuelta en el mar.

El mayor desafío fue el corte del casco para poder recambiar sus 960 baterías de propulsión. El acero cedió al fuego y el “San Juan” se separó en dos.

En 2011 se concretó una tarea titánica: reensamblar las dos partes del casco, separadas y sometidas a una serie de etapas técnicas sucesivas que culminaron con la re soldadura del casco, con la resistencia suficiente para que el submarino se constituya en una sola pieza y poder soportar la presión de gran profundidad en el océano. Después llegaron los controles y el pintado del casco resistente.

Y así, una tarde de junio de 2014, más de 30 años después de su botadura, el submarino ARA “San Juan” hundió su quilla, proa, popa y vela en el Mar Argentino e inició su navegación hacia la Base Naval Mar del Plata.

Su última navegación

Entre el 25 de octubre y el 8 de noviembre de 2017, el Submarino A.R.A. “SAN JUAN” se encontraba participando en una etapa de adiestramiento de la Armada. El día 8 de noviembre zarpó de la ciudad de Ushuaia para continuar las tareas de adiestramiento en operaciones.

El día 13 de noviembre, finalizadas las tareas de adiestramiento, el A.R.A “SAN JUAN” arribó a la zona determinada para efectuar una patrulla de control de los espacios marítimos. La situación hidrometeorológica en el área era muy compleja, circunstancia que por demás afecta la estabilidad del submarino mientras se encuentra en superficie.

Durante la noche del 14 de noviembre desde el submarino informaron el ingreso de agua de mar por sistema de ventilación a uno de los tanques de baterías lo que ocasionó un corto circuito y principio de incendio que pudo ser controlado, a expensas de dejar al buque con propulsión reducida. El comandante del buque informó a sus superiores que iría a inmersión cuando terminara de cargar aire y que la situación estaba controlada. Manifestó además encontrarse ante condiciones meteorológicas muy desfavorables.

Dadas las condiciones hidrometeorológicas desfavorables en superficie para una unidad de este tipo el Capitán Fernández decidió ir a inmersión para cumplir el protocolo de ingreso al tanque de baterías para analizar el alcance de la avería.

Ante la falta de enlace durante el día 15 de noviembre, el día 16 se dio inicio a la fase de búsqueda y rescate del submarino.

El 17 de noviembre se activó el protocolo internacional de alarma de ISMERLO (International Submarine Escape and Rescue Liaison Office).

De la búsqueda del A.R.A “SAN JUAN” participaron unidades (25 buques, 13 aeronaves de 7 países distintos) de la ARMADA ARGENTINA, FUERZA AEREA ARGENTINA, PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, CONSEJO NACIONAL DE INVESTIGACION CIENTIFICA Y TECNICA, INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACION Y DESARROLLO PESQUERO, MARINA DE BRASIL, ARMADA DE LA FEDERACIÓN RUSA, ARMADA DE CHILE, ARMADA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA, NATIONAL AIR AND SPACE AGENCY (NASA), WOODSHOLE INSTITUTE, ARMADA REAL BRITANICA y FUERZA AEREA REAL BRITANICA.

Además, contó con el apoyo de: EJERCITO ARGENTINO, COMISION NACIONAL AEROSPAZIAL, FUERZA AEREA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA, COMANDO SUR DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA, CTBTO, ARMADA DE ESPAÑA y ARMADA DE CANADÁ

Hasta la finalización del caso SAR (Búsqueda y Salvamento) el 30 de noviembre, se realizaron tareas de búsqueda de superficie mediante unidades aéreas y navales desde el día 16 de noviembre barriendo un total de 557.039 millas náuticas cuadradas de exploración visual y 1.049.479 millas náuticas cuadradas de exploración radar, sin obtener contacto con (SUSJ) ni sus balsas salvavidas.

En dicho período, no se encontró evidencia alguna del naufragio del A.R.A “SAN JUAN” en las áreas exploradas.

Adicionalmente, el día 22 de noviembre se recibió información de tres fuentes diferentes de organismos internacionales que dan cuenta de una anomalía hidroacústica en proximidades de la última posición conocida del A.R.A “SAN JUAN”.

Aunque la decisión fue de cerrar el caso SAR por no existir posibilidad de sobrevida, se resolvió continuar con la operación de búsqueda de fondo, con apoyo internacional de las unidades especializadas para este tipo de tareas, con el objeto de localizar la posición del hundimiento del (SUSJ).

A partir de la información recibida que da cuenta de la posible implosión del A.R.A “SAN JUAN” el 15 de noviembre poco antes de las 1100 hs, ha sido posible constatar que todo el esfuerzo de búsqueda es posterior al desenlace definitivo del submarino, el que habría ocurrido dos horas y dieciséis minutos después de su último enlace telefónico.

La búsqueda posterior

La empresa de exploración submarina Ocean Infinity fue contratada por la Armada Argentina para realizar el operativo de búsqueda y localización del submarino ARA San Juan. Las operaciones de rastreo comenzaron sobre el fondo de Océano Atlántico a unas 300 millas náuticas al este de la ciudad portuaria Comodoro Rivadavia. La búsqueda involucró a la nave Seabed Constructor, construida en los astilleros de Bergen, Noruega, donde tiene su base de operaciones y navega bajo la bandera de ese mismo país. El buque cuenta con tecnología de punta. Incluye un laboratorio informático de última generación, brazos mecánicos, lanchas rápidas, grúa de 250 toneladas y una velocidad de exploración de 1.200 kilómetros. Fue contratado bajo la modalidad “no cure, no pay” característica de estas operaciones internacionales en las que el precio se paga si se cumple el objetivo de la localización.

El submarino fue hallado el jueves 15 de noviembre de 2018 en la Zona 1, que corresponde al lugar donde hace un año organismos internacionales encargados del control de pruebas militares submarinas no autorizadas detectaron una "falla hidroacústica", es decir una explosión/ implosión. La Zona 1 fue la más rastreada por decenas de buques aportados por 27 países, pero sin éxito. Está apoyado sobre un sector de cañadones, al pie del talud, con fuertes corrientes submarinas y muy irregular. El casco del ARA San Juan está totalmente deformado, colapsado e implosionado y sin aberturas de consideración.

Las primeras imágenes de Ocean Infinity, muestran un área de escombros de 100 por 80 metros a más de 900 metros de profundidad. Se habla de implosión cuando el submarino llega a una profundidad en la que la presión supera la resistencia del material con el que está construido y provoca su colapso.

Los tripulantes

Si bien, en este momento los restos se encuentran protegidos en su integralidad, en su carácter de prueba material en los procesos judiciales que investigan las causas que originaron el trágico siniestro, es necesario declarar la trascendencia y el reconocimiento que corresponde a los 44 tripulantes, que yacen en el mismo, para incorporarlos a la memoria colectiva, en el homenaje a las víctimas y a sus familiares y allegados, por el sacrificio realizado en la prestación de sus servicios a la Patria. Esos tripulantes y héroes navales son:

Capitán de fragata Pedro Martín Fernández
 Capitán de corbeta Jorge Ignacio Bergallo
 Teniente de navío Fernando Vicente Villareal
 Teniente de navío Fernando Ariel Mendoza
 Teniente de navío Diego Manuel Wagner
 Teniente de navío Eliana María Krawczyk
 Teniente de navío Víctor Andrés Maroli
 Teniente de fragata Adrián Zunda Meoqui
 Teniente de fragata Renzo David Martín Silva
 Teniente de corbeta Jorge Luis Mealla
 Teniente de Corbeta Alejandro Damián Tagliapetra
 Suboficial Principal Javier Alejandro Gallardo
 Suboficial Primero Alberto Cipriano Sánchez
 Suboficial Primero Walter Germán Real
 Suboficial Primero Hernán Ramón Rodríguez

Suboficial Primero Víctor Hugo Coronel
 Suboficial Segundo Cayetano Hipólito Vargas
 Suboficial Segundo Roberto Daniel Medina
 Suboficial Segundo Celso Oscar Vallejos
 Suboficial segundo Hugo Arnaldo Herrera
 Suboficial segundo Víctor Marcelo Enríquez
 Suboficial segundo Ricardo Gabriel Alfaro Rodríguez
 Suboficial segundo Daniel Adrián Fernández
 Suboficial segundo Luis Marcelo Leiva
 Cabo principal Jorge Ariel Monzón
 Cabo principal Jorge Eduardo Valdez
 Cabo principal Cristian David Ibáñez
 Cabo principal Mario Armando Toconas
 Cabo principal Franco Javier Espinoza
 Cabo principal Jorge Isabelino Ortiz
 Cabo principal Hugo Dante Cesar Aramayo
 Cabo principal Luis Esteban García
 Cabo principal Sergio Antonio Cuellar
 Cabo principal Fernando Gabriel Santilli
 Cabo principal Alberto Ramiro Arjona
 Cabo principal Enrique Damián Castillo
 Cabo principal Luis Carlos Nolasco
 Cabo principal David Alonso Melián
 Cabo principal Germán Oscar Suárez
 Cabo principal Daniel Alejandro Polo
 Cabo principal Leandro Fabián Cisneros
 Cabo principal Luis Alberto Niz
 Cabo principal Federico Alejandro Alcaraz Coria
 Cabo segundo Aníbal Tolaba

El patrimonio histórico

Los restos del buque hundido y los de sus tripulantes yacen sobre la plataforma continental argentina, espacio submarino determinado conforme a lo dispuesto por el art. 6° y el Anexo III de la Ley 23.968 y su norma modificatoria, la Ley 27.557.

Están localizados en las Coordenadas Latitud Sur 45° 57' 10" y Longitud Oeste 59° 46' 26", en el área poligonal delimitada por los puntos A, B, C y D, cuyas coordenadas de latitud y longitud se indican a continuación: A) 45-56.47 S; 059-47.04 W, B) 45-56.42 S; 059-45.63 W, C) 45-57.41 S; 059-45.62 W, y D) 45-57.48 S; 059-47.03 W, de acuerdo con los datos oficiales obrantes en la causa judicial N° 62.903/2017, que tramita ante el Juzgado Federal de Caleta Olivia.

La Ley 12.665, modificada por la Ley 27.103, que crea la Comisión Nacional de Monumentos, Lugares y Bienes Históricos, nos da el concepto de Patrimonio como algo dinámico, vivo, en constante evolución que se ha ampliado notablemente respecto a décadas pasadas, incluyendo una variedad de bienes y de espacios territoriales, con sus consiguientes componentes inmateriales. Esta extensión del repertorio patrimonial tuvo como uno de sus efectos la multiplicación y la diversificación de lugares y bienes que impulsa a producir la participación activa de instituciones públicas, asociaciones locales, empresas privadas e individuos, con el consiguiente incremento de las iniciativas.

Esta característica puede vincularse con la necesidad de sustentabilidad de los bienes declarados y con dos formas de entender el patrimonio: una clásica que se manifiesta en la voluntad de afianzar la "identidad nacional", y otra que refiere a la "entidad cultural de la comunidad". En este último enfoque el patrimonio no es el resultado de una identidad primigenia que permanece inalterada desde sus orígenes remotos, sino de una construcción en la que han participado otros sectores sociales y culturales, básicamente en países como el nuestro, sometido a múltiples intercambios étnicos y culturales que van desde los pueblos originarios hasta diversas oleadas inmigratorias. Se entrecruzan en esta consideración, viejas y nuevas concepciones con los objetivos de la divulgación histórica y científica, así

como a ampliar la participación social representada en los valores y los símbolos comunitarios que operan sobre la memoria social.

Por lo tanto, los restos del naufragio del submarino ARA “San Juan” y los de sus tripulantes configuran no solamente un “lugar histórico” por su significado como sitio que marca el destino final de un buque de guerra que custodiaba el mar argentino, como nave símbolo de un accidente trágico que lo destruyó, sino también un “sepulcro histórico” porque es la tumba donde reposarán eternamente los restos de los marinos que lo conducían y que dieron su vida en cumplimiento de su función militar naval. Ambos conceptos sintetizan un sacrificio humano de relevancia heroica por su trascendencia y su valor simbólico como ofrenda de servicio comunitario, además de defensa de la patria y de la sociedad argentina, independientemente de las causas que hayan originado el siniestro.

Consideramos sumamente justo e imprescindible que el lugar en el que han sido hallados los restos del Submarino A.R.A. “San Juan” y su heroica tripulación tenga un lugar de honor entre los sitios históricos de la Nación. En este sentido, el proyecto encarga al Ministerio de Defensa y a los organismos con competencias formales, la supervisión y ejecución de las actividades necesarias para dicho sitio, verdadero santuario naval, sea cartografiado y nominado para su reconocimiento por la comunidad nacional. Incluso se ha logrado ampliarlo a la comunidad internacional ya que el Servicio de Hidrografía Naval, en representación del Estado Nacional, ha propuesto al Subcomité de Nombres de Formas del Relieve Submarino de la Carta Batimétrica General de los Océanos, de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI), propuesta aprobada e incorporada al Índice de Nombres del Relieve Submarino (Publicación OHI B-8), como “Cañón A.R.A. San Juan”, para su reconocimiento y uso internacional. Estos gestos simbólicos están fundados en un extraordinario acto de gratitud y de conmemoración para con sus tripulantes y para con el navío, ya que allí permanecerán para siempre, luego de su última patrulla realizada en protección de los intereses argentinos en el mar, tras años de servicio en la Armada Argentina.

El homenaje

Resulta un acto patriótico y, a la vez, un agradecimiento comunitario inevitable por la obligación moral y la propia dignidad humana, brindar un homenaje al compromiso, a la dedicación, entrega, espíritu de sacrificio y a la vocación de servicio a la Nación que requiere la navegación en el bravío Océano Atlántico Sudoccidental, especialmente por el derrotero del submarino, en ejercicio de las funciones militares de custodia, vigilancia y defensa, un arduo desafío que ha cobrado valiosas vidas y naves, no solamente en esta tragedia, sino en numerosos naufragios en la zona.

El mismo respeto y memoria que impulsó una ley del Congreso de la Nación para conmemorar el hundimiento del Crucero A.R.A “General Belgrano”, debe guiar a los legisladores argentinos a aprobar este proyecto de ley como homenaje al Submarino A.R.A. “San Juan” y a sus tripulantes, que lo dieron todo, cumpliendo el juramento de fidelidad a la Patria, en ocasión de su incorporación a la Armada Argentina.

Un viejo proverbio marinerero expresa: *“Las tumbas de los marinos no tienen flores”*. Pero es justo que reciban esta ley como ofrenda a su memoria y a un eterno reconocimiento del pueblo argentino. Con esta convicción, presentamos esta iniciativa para su debate y aprobación.

Mariana Zuvic
 Juan Manuel López
 Maximiliano Ferraro
 Héctor Flores
 Rubén Manzi
 Mariana Stilman
 Leonor Martínez Villada
 Carolina Castets

