

EL CALVARIO DE LA FRAGATA *LIBERTAD* EN GHANA

Anatomía del incidente diplomático que en 2012 puso en jaque al país y su buque escuela durante 77 días, en una excolonia británica en África

Doctor Jorge R. Bóveda



Quienes piensan que la literatura narrativa solo está en las novelas no imaginan que los historiadores más sólidos son con frecuencia narradores extraordinarios, ni que la belleza y la claridad del estilo nunca son más valiosas que cuando se ponen al servicio de la precisión

Antonio Muñoz Molina¹

El grupo financiero NML Capital Limited, una subsidiaria de Elliott Capital Management con base en Nueva York, empresa liderada por el magnate Paul Singer, un banquero conocido por comprar deuda de alto riesgo y por “jugar sucio” para recuperar lo invertido en deuda soberana de países emergentes, en el año 2000 adquirió títulos de la deuda externa argentina, que luego en 2001 fueron declarados en *default*, en la cesación de pagos más grande de la historia (más de US\$100.000 millones).²

El Gobierno argentino denominaba a estos grupos “fondos buitres”, y los acusaba de tener como objetivo extorsionar a la Argentina con el fin de obtener ganancias usurarias, a partir de la compra de bonos argentinos por centavos, realizada durante la crisis del 2001, y negándose a sumarse al 92% de los inversores que habían acordado la reestructuración de la deuda (que se había efectuado seis años antes).

Por aquel entonces, esa compañía venía emprendiendo acciones legales en diferentes países en busca de recuperar su dinero. En 2006 un tribunal de Nueva York falló a favor de estos acreedores, y sus abogados vislumbraron finalmente una oportunidad para cobrar sus acreencias. El representante legal del grupo NML, Ace Ankomah, sostenía que “los bonos comprados por NML Capital especificaban que Argentina renunciaba a la inmunidad sobre sus ingresos, activos o propiedades”.³ El problema era dónde encontrar un activo lo suficientemente valioso, que fuera fácilmente embargable y donde la Argentina tuviera poca o ninguna posibilidad de bloquear una medida judicial a favor del grupo inversor. Las respuestas a estos interrogantes estaban a punto de resolverse de un modo insospechado.

La fragata *Libertad*: una escuela en el mar

Para la Armada Argentina, al igual que para muchas otras armadas del mundo, no hay mejor escuela que la navegación en un buque de arboladura para desarrollar la actividad moral e intelectual, formar el carácter, el ojo marinero, el valor de la responsabilidad y ejercitar la prontitud en las resoluciones difíciles, todas cualidades indispensables en el marino de guerra de todos los tiempos. La fragata *Libertad* es una escuela en el mar que año tras año realiza un viaje de instrucción con los cadetes del último año de la Escuela Naval Militar, centenaria institución donde se forma el cuerpo de oficiales de la Armada Argentina, quienes, al concluir sus exámenes, obtienen el codiciado despacho de guardiamarinas de nuestra marina de guerra.

Orgullosa heredera de la fragata *Presidente Sarmiento*, considerada por muchos como uno de los veleros más famosos y distinguidos del mundo, también heredó el título que forjaron con esfuerzo sus sucesivas dotaciones de “Embajadora argentina de los mares”. La fragata *Libertad*, el nuevo buque Escuela de la Marina de Guerra Nacional, se construyó en los astilleros de AFNE en Río Santiago, provincia de Buenos Aires, entre diciembre de 1953 y

Jorge Rafael Bóveda es abogado por la Universidad de Buenos Aires (UBA), magíster en Estudios Estratégicos por la Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF, 2014), miembro titular del Consejo Editorial de la Revista de la Escuela de Guerra Naval e investigador en la Sede de Investigación y Estudios Estratégicos Navales. Es autor de numerosos artículos de historia naval argentina publicados en el país y en el exterior. Obtuvo el Premio Almirante Irizar (2013) y el Premio Capitán Ratto (2015), ambos conferidos por el Boletín del Centro Naval.

¹ Extracto del prólogo de Antonio Muñoz Molina de la obra *A treinta días del Poder* de Henry Ashby Turner (2000). Barcelona: Editorial Edhasa.

² BBC News Mundo (11 de octubre de 2012). La fragata argentina detenida en África por las deudas con Wall Street. *BBC News Mundo*. Ver https://www.bbc.com/mundo/noticias/2012/10/121011_argentina_ghana_fragata_libertad_nml_vh.

³ Ibid. BBC News Mundo.

En la Armada Argentina ser designado comandante de la fragata *Libertad* es un honor reservado para unos pocos.

1962. Su diseño de bajo francobordo, típicos de un clíper y aparejo de fragata de tres palos y una aguerrida dotación, le han permitido alcanzar y batir varios récords de navegación a vela, como, por ejemplo, el famoso Boston Teapot, cuyos tiempos aún hoy no han sido batidos por ningún otro velero.⁴

Desde el 19 de junio de 1963 la fragata *Libertad* –único velero diseñado y construido íntegramente en un país latinoamericano–⁵ lleva visitados más de 130 puertos pertenecientes a unas 60 naciones y ha navegado un promedio de 120 días por viaje, acusando su corredera unas 1.000.000 millas náuticas en sus más de 40 viajes de instrucción.

Participó en infinidad de eventos náuticos destacados, entre los que podemos citar las celebraciones del Bicentenario de la Independencia de los Estados Unidos de América, el Bicentenario de Australia, el Bicentenario de la Revolución Francesa y en la regata Colón 92, realizada en conmemoración de los 500 años del descubrimiento de América.⁶



La Fragata *Libertad* con todo su velamen desplegado

IMAGEN: CL (R) MARCELO C. TARAPÓW



En la Armada Argentina ser designado comandante de la fragata *Libertad* es un honor reservado para unos pocos. Es un punto de inflexión en la carrera naval de cualquier oficial naval argentino, ya que se lo considera un “destino premio” al que acceden únicamente los más selectos del cuerpo de oficiales y, aunque no asegura obtener las codiciadas estrellas de Almirante, son una clara señal de que la carrera de quien ejerce el comando va por el camino correcto.

El viaje de instrucción XLIII

El 2 de junio de 2012, con la asistencia del ministro de Defensa Arturo Puricelli, la fragata *Libertad* zarpó del puerto de Buenos Aires para realizar su 43° viaje de instrucción, como lo venía haciendo año tras año. Los diarios más importantes del país destacaban que ese día la Reina Isabel II cumplía 60 años de reinado, y Londres se preparaba para festejar el jubileo durante cuatro días consecutivos. Ningún matutino mencionó la zarpada del buque escuela. Su nuevo comandante, el Capitán de Navío Pablo Lucio Salonio, un experimentado oficial de superficie, especializado en estrategia operacional, ignoraba aún que todos sus conocimientos y experiencia profesional serían sometidos a una dura prueba: su plana mayor⁷ y dotación estaba integrada por 326 hombres, incluyendo a la tripulación y los guardiamarinas en comisión de la promoción 141 del Cuerpo de Comando Naval y 97 del cuerpo profesional de la Escuela Naval Militar. La tripulación incluía oficiales invitados de las Armadas de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, Sudáfrica, Surinam, Venezuela y Uruguay.

4 Tarapow, M. C. (2021). *Fragata Libertad: una escuela en el mar*. Buenos Aires: UNDEF Libros.

5 Con posterioridad al 2012, la Armada del Perú inició la construcción del velero *Unión*.

6 *Op. cit.* Tarapow.

7 Los grados mencionados son los vigentes en 2012: CF Carlos María Allievi (2do Comandante); Jefe de Máquinas CC Fernando Eduardo Carro; Jefe de Estudios CC Eduardo Ignacio Llambi; Jefe de Cubierta CC Pedro Mariano Brandolini; Jefe de Abastecimientos CC Miguel Ángel Surriable; y Jefe de Sanidad CC Edgardo Carlos Ferrari.

El buque escuela tenía previsto recalar en los puertos de El Salvador (Brasil); Paramaribo (Surinam); Georgetown (Guyana); La Guaira (Venezuela); Funchal, capital de la isla de Madeira, y Lisboa (Portugal); Cádiz (España); Casablanca (Marruecos); Las Palmas, Islas Canarias (España); Dakar (Senegal); Tema (Ghana); Luanda (Angola); Walvis Bay (Namibia); Ciudad del Cabo (Sudáfrica); Río de Janeiro (Brasil); Montevideo (Uruguay) y, finalmente, Buenos Aires, a donde arribaría el 8 de diciembre de 2012. Esta información no apareció publicada en los medios gráficos más importantes del país,⁸ ni en el Boletín Oficial de la República Argentina, es decir que el itinerario de la fragata se mantuvo reservado. No obstante, esto no fue óbice para que el grupo inversor NML Capital pudiera establecer con exactitud su próximo movimiento, sin interferencia alguna de las autoridades argentinas. Cuando la fragata finalmente soltó amarras del puerto de Buenos Aires nunca imaginó que se estaba dirigiendo a una emboscada cuidadosamente preparada por poderosos actores internacionales, que disponían de los medios y los recursos para generar una grave crisis internacional de resultado incierto.



El itinerario del XLIII Viaje de Instrucción de la fragata ARA *Libertad*.

¿Cómo, cuándo y por qué se eligió el puerto de Tema en Ghana?

El itinerario original de la fragata *Libertad* no preveía recalar en el puerto de Tema en la República de Ghana (excolonia británica). Por el contrario, estaba previsto hacer una escala en el puerto de Lagos, en la República de Nigeria. El Capitán Salonio, junto al Contraalmirante VGM⁹ Juan Carlos Bazán, su superior inmediato, quien por entonces era director de Educación de la Armada, habían analizado el fondeadero del puerto de Lagos en Nigeria y rápidamente concluyeron que este no presentaba las condiciones náuticas adecuadas para la fragata. Había que dejar el buque mar afuera y desembarcar en embarcaciones menores. Para salir de dudas, Salonio se comunicó directamente con la embajadora argentina en Nigeria, Susana Pataro, egresada de la promoción VIII del ISEN, quien fue categórica al señalar que, efectivamente, no recomendaba que la fragata fuese a ese puerto: el país estaba atravesando un momento político inestable, y todo indicaba que iría empeorando.¹⁰ Salonio también advirtió a su superior que en el golfo de Guinea, por donde la fragata jamás había navegado antes, habían habido episodios de piratería, por lo cual desaconsejaba navegar por esas aguas. Ambos elevaron un informe pormenorizado al Almirante VGM Carlos Alberto Paz, jefe del Estado Mayor de la Armada, desaconsejando recalar en Nigeria.¹¹

Dicho informe fue recibido por el director general de Orgánica y Doctrina, Comodoro de Marina Alfredo Blanco, quien mantuvo reuniones con el Comandante y el jefe del Estado Mayor General de la Armada, a quien le sugirió, frente a los posibles riesgos de violencia étnica y religiosa, tomar puerto en la Base Naval Militar de Lagos, donde el problema de la seguridad para la tripulación se vería perfectamente blindada.¹²

Enterado el Almirante Paz de esta novedad, se comunicó personalmente con la embajadora Pataro, quien le ratificó que en Nigeria las condiciones de seguridad no eran las apropiadas, por lo que desaconsejaba que el buque visitara ese país. Enfatizó, además, que en aquel

El itinerario original de la fragata *Libertad* no preveía recalar en el puerto de Tema en la República de Ghana, sino hacer una escala en el puerto de Lagos, Nigeria.

8 Ni el diario *La Nación* ni el diario *Clarín* dieron cuenta de la zarpada de la fragata el 2 de junio de 2012.

9 Veterano de Guerra de Malvinas.

10 Entrevista del autor a la embajadora Susana Pataro, con fecha del 16 de julio 2024.

11 Entrevista del autor al Contraalmirante VGM (RE) Juan Carlos Bazán, exdirector de Educación de la Armada cuando se produjo el incidente diplomático en Ghana, con fecha del 15 de agosto de 2024.

12 Entrevista del autor al comodoro (RE) Alfredo Blanco, con fecha del 16 de octubre 2024.

momento se habían producido algunos incidentes violentos protagonizados por grupos terroristas islámicos, como Boko Haram, aunque localizadas en el nordeste del país. Señaló también que la Argentina había dado baja prioridad a su agenda internacional con países africanos, con la sola excepción del viaje oficial de la presidente Cristina Fernández a Luan-da (República de Angola) entre el 16 y el 19 de mayo de 2012, y los estrechos vínculos del país con Sudáfrica, con la cual realiza periódicamente el ejercicio Atlasur.¹³ Además de estas razones de peso, la Embajada Argentina en Nigeria no disponía de un agregado naval ni militar: Nigeria no tenía lazos políticos que la unieran a la Argentina. Frente a este lapidario diagnóstico, Paz le solicitó que sugiriera otro puerto alternativo. Pataro recomendó el puerto de Tema, ubicado a unos 30 km al este de Accra, en la República de Ghana, de la que era embajadora concurrente, dado que tenía buenas facilidades logísticas, y hacía poco que aquel puerto había sido visitado por el buque escuela de la Marina de Brasil (fragata tipo Niterói), el cual no había tenido problemas.¹⁴

Previo llamado al ministro de Defensa, Arturo Puricelli, y habiendo este dado la pertinente autorización, el Almirante Paz dio la orden de modificar el itinerario de la fragata por “razones operativas”, decidiendo recalcar en el puerto de Tema en la República africana de Ghana, en lugar del Puerto de Lagos, República de Nigeria. Nada se hizo sin la expresa conformidad del Ministerio de Defensa.

Previo llamado al ministro de Defensa, Arturo Puricelli, y habiendo este dado la pertinente autorización, el Almirante Paz dio la orden de modificar el itinerario de la fragata. Ese cambio de puerto se instrumentó formalmente mediante el director de Organización y Doctrina de la Armada, el ya nombrado comodoro Blanco quien, mediante oficio de fecha 14 de mayo 2012, informó al Ministerio de Defensa que por “razones operativas” se había decidido recalcar en el puerto de Tema en la República africana de Ghana, en lugar del Puerto de Lagos, República de Nigeria. Ello ocurrió apenas 20 días antes de la zarpada del buque escuela. Como queda expuesto, nada se hizo sin la expresa conformidad del Ministerio de Defensa.¹⁵

Un juez ghanés ordena embargar la fragata

La fragata *Libertad*, como estaba previsto, arribó al puerto de Tema, cerca de Accra (República de Ghana en África), el 1 de octubre, luego de cuatro meses de navegación sin novedades de consideración. Ese mismo día se celebró a bordo, como era habitual, una recepción de bienvenida, en la cual participaron autoridades gubernamentales de Ghana, representantes de las FF. AA. y miembros del cuerpo diplomático allí acreditados, de acuerdo con las instrucciones recibidas del Gobierno ghanés. También formó parte de los invitados la embajadora argentina en Nigeria y concurrente en Ghana, Susana Pataro, funcionaria de carrera, quien ya llevaba unos cuatro años en el cargo e iba a tener un rol fundamental en los meses subsiguientes.

A las 8:00 pm del 2 de octubre una persona que se identificó como un funcionario del Poder Judicial de la Corte Superior de Justicia de Ghana (División Comercial) se presentó en la fragata junto a otras personas, con el propósito de entregar una nota oficial fechada ese mismo día, que contenía una orden de la Corte, emitida por el juez Richard Adjei-Frimpong, requiriendo que la fragata fuera retenida en el puerto de Tema.

Esta novedad dejó perplejo al Comandante, Capitán Salonio, que de pronto se encontró solo, frente a un requerimiento judicial de un país extranjero, sin contar con el apoyo de un agregado naval que pudiera abrir un diálogo con el Gobierno africano para liberar el buque. La embajadora Pataro no tenía su residencia habitual en Ghana, solo había estado allí el año anterior para presentar sus cartas credenciales, por lo que no tenía contactos políticos o diplomáticos de peso que pudieran ayudar en esta emergencia. Solo pudo informar de lo ocurrido a la Cancillería para que tomara cartas en el asunto.

Como consecuencia de esta grave situación, el 3 de octubre el ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, el Sr. Héctor Timerman, mantuvo una conversación telefónica con su par de la República de Ghana, el Sr. Alhaji Muhammad Mumuni, donde se le expresó la profunda preocupación del Gobierno argentino sobre la medida tomada contra la fragata

13 En octubre de 2012 la corbeta ARA *Espora* sufrió una avería que la obligó a permanecer varada en la Base Naval de Simon's Town, Ciudad del Cabo.

14 Entrevista del autor al Almirante (RE) Carlos Alberto Paz, del 27 de junio 2024.

15 *Ibid.*, entrevista al Almirante (RE) Carlos Paz.

Libertad, la cual era manifiestamente contraria al derecho internacional, toda vez que violaba la inmunidad que gozan los buques de guerra. El ministro argentino requirió a su contraparte adoptar en forma urgente las medidas necesarias para poner fin a esta situación vergonzosa. Asimismo, le recordó a su par ghanés que la fragata *Libertad* estaba de visita oficial, que formaban parte de la tripulación funcionarios de otros nueve Estados y, finalmente, que la presencia del buque escuela pretendía transmitir un mensaje de paz y amistad entre ambos países. Por estas razones, y las normas vigentes del derecho internacional general, debía evitarse que esta situación irregular no escalara a un incidente diplomático.

A pesar de que ya se había iniciado el contacto entre las autoridades de Argentina y Ghana para destrabar el incidente, el 4 de octubre una persona que dijo representar a la autoridad portuaria de Tema se presentó en el buque, juntamente con un agente marítimo, y solicitó ver al Comandante de la fragata, con el propósito de tomar posesión de los documentos del buque y del cofre de la bandera, conforme a la orden impartida por la Corte Superior de Ghana (División Comercial). Este requerimiento fue denegado de plano por el Comandante del buque argentino.

Se desata una crisis en el gabinete

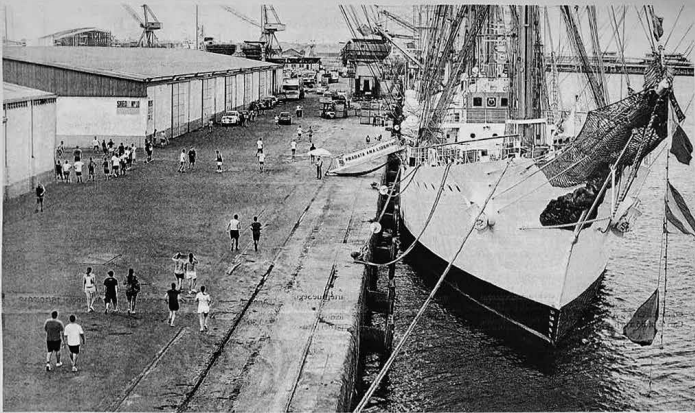
La insólita y absurda medida judicial adoptada por el juez africano tomó por sorpresa al Gobierno, que no había previsto semejante embestida. El titular de la Armada sabía perfectamente que dicha medida era violatoria del derecho internacional y así se lo hizo saber a su superior, el ministro Puricelli.¹⁶ Paz, de 58 años, había asumido sus funciones en diciembre del año anterior. Además de marino, se había graduado de abogado en la Universidad de Buenos Aires y de licenciado y profesor en Filosofía. Arturo Puricelli, su superior inmediato, era un abogado de 65 años (exgobernador de Santa Cruz) que había asumido en Defensa el 15 de diciembre de 2010, en reemplazo de Nilda Garré, luego de que esta fuera designada ministra de Seguridad. Posteriormente, fue confirmado en el cargo el 10 de diciembre de 2011, durante el segundo mandato de la presidente Cristina Fernández. Ambos hombres se estimaban y, hasta entonces, habían trabajado en absoluta armonía.

El viernes 12 de octubre la noticia apareció por primera vez en los medios: “La fragata *Libertad* se queda en Ghana: la justicia falló contra La Argentina”,¹⁷ tituló *La Nación* en su edición impresa. *Clarín*, por su parte, se hizo eco de la gravedad del incidente en una breve nota titulada “Por un fallo, la fragata *Libertad* aún no puede dejar Ghana”.¹⁸ Causó alarma en la opinión pública y en la comunidad naval la gravedad de la noticia y aún más la posibilidad de perder al buque escuela. Los familiares y amigos de la tripulación estaban consternados.

El ministro Puricelli y el Almirante Paz acordaron emitir un comunicado de prensa para dar a conocer oficialmente la situación del buque. El domingo 14 de octubre el secretario

Edición de hoy a cargo de Martín Rodríguez Yebra | www.lanacion.com/politica | @politica_LN | FRCDDONALDI@LANACION.COM

CONFLICTO INTERNACIONAL | MEDIDA CONTRA EL BUQUE ESCUELA DE LA ARMADA



Ayer, los tripulantes de la Fragata Libertad hicieron actividad física en el puerto de Tema

La Fragata Libertad queda retenida en Ghana por orden judicial

El Gobierno envió una misión para negociar “al más alto nivel político” y denunció que el fallo “viola las normas internacionales”: hay riesgo de un embargo a pedido de los ‘fondos buitres’ en Nueva York

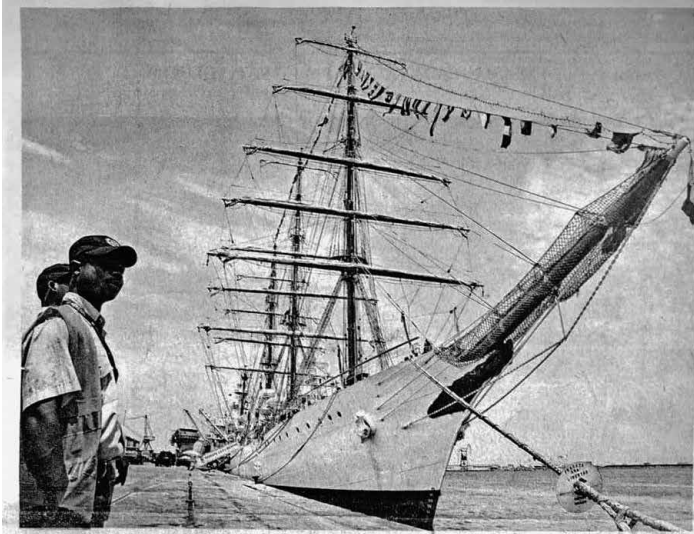
Viene de tapa
“La situación está muy complicada y todo indica que el camino a un embargo de bienes es inevitable”, comentaban a la agencia Reuters fuentes de la Cancillería que detallan que en el Palacio San Martín ayer había un clima de nerviosismo y malestar. Hacia la noche, la situación se tornó irreversible y los informes que enviaba la embajadora Pataro eran desalentadores. La Argentina presentó una demanda contra la detención del buque para reclamar inmunidad soberana debido a que por su naturaleza de barco militar no podía ser objeto de acreedores. Por el fallo de la justicia de Ghana rechazó este argumento. “La defensa ha dejado claro el acuerdo de transacción que estaba renunciando a la inmunidad desde el punto de vista de la acción que busca el demandante cumple con las leyes”, dijo el juez Primsong. Ace Arkonah, abogado de NMI Capital, detalló a la agencia Reuters que sus clientes estaban buscando un depósito de por lo menos 20 millones de dólares antes de liberar el barco y remarcar que la Argentina debía sus clientes “más de 300 millones de dólares”. Pero en Buenos Aires hubo ordenes de rechazar el pago de una fianza y en un comunicado de la Cancillería y el Ministerio de Defensa se adelantó que la Argentina insistiría en la vía judicial para recuperar el buque. “Con esta medida, que compromete la responsabilidad internacional de Ghana, se agrega a la cuestión judicial una dimensión política que afecta las relaciones bilaterales”, advirtió el Gobierno. A la vez, el comunicado del Gobierno destacó que “confía en que la respuesta” de Ghana “permita poner fin rápidamente a la controversia”. Pero advirtió que de no ser así, “lanará todos los recursos disponibles, tanto en el ámbito bilateral como internacional, para el reconocimiento de sus derechos soberanos”. Añade, no se dio a conocer la estrategia de la Argentina. Sólo se supo que junto con Zuzi Forti viajó un grupo de diplomáticos del área legal de la Cancillería. El Gobierno se limitó a decir que la decisión de Ghana “viola normas internacionales, a raíz de un litigio iniciado por fondos especulativos con bonos en default”. En ese sentido, la Casa Rosada entendió que “las normas internacionales consagran la inmunidad de las que goza la fragata en su condición de buque de guerra”. Así, la cancillería argentina se lamentó de que el puerto de Tema hubiera tomado como válidos los argumentos del fondo NMI, para dar vía a lo que consideró un “ilegítimo embargo” de la fragata. Como medida extrema se evalúa la posibilidad de que el próximo paso de la justicia de Ghana sea aceptar el pedido de los bonistas de poner en venta la fragata mediante una subasta. No está claro aún si esa decisión le compete a la justicia de Ghana. Tampoco está definido el valor monetario de la Fragata Libertad, más allá de que es considerado un bien emblemático del patrimonio argentino. Sólo se supo que desde que quedó varado por orden judicial el puerto de Tema hace 10 días el buque debe pagar US\$ 50.000 de

El 4 de octubre una autoridad portuaria de Tema se presentó en el buque, con un agente marítimo, y solicitó ver al Comandante de la fragata, con el propósito de tomar posesión de los documentos del buque y del cofre de la bandera, conforme a la orden impartida por la Corte Superior de Ghana (División Comercial). Este requerimiento fue denegado de plano por el Comandante del buque argentino.

¹⁶ *Ibid.* entrevista al almirante (RE) Carlos Alberto Paz.

¹⁷ *La Nación*, del 12 de octubre de 2012, págs. 1 y 6.

¹⁸ *Clarín*, del 12 de octubre de 2012, págs. 1 y 3.



La Fragata Libertad, ayer, amarrada en el puerto de Tema, en Ghana, por una orden judicial

FOTO: EFE

La Fragata Libertad se queda en Ghana: la justicia falló contra la Argentina

BONOS EN DEFAULT. La decisión judicial es el primer paso que permitiría a fondos buitres quedarse con un bien del Estado nacional; el Gobierno envió una misión

Martín Dinatale
LA NACION

En el lugar menos pensado del mundo con uno de los bienes quizás más simbólicos del patrimonio argentino, el Gobierno sufrió ayer un duro golpe judicial internacional: un juez de Ghana determinó que la Fragata Libertad no podrá zarpar del puerto de Tema, donde está anclada desde hace 11 días, por una demanda contra el Estado argentino que trabaron fondos buitres de Estados Unidos.

La decisión judicial de Ghana se hizo eco de un pedido de buque emitido por un tribunal de Nueva York y es un primer paso para un posible embargo de bienes del Estado argentino. Así, sería la primera acción concreta contra la Casa Rosada, que se niega a pagar la totalidad de los bonos a los acreedores.

La preocupación del Gobierno cayó tan profundo que anoche se decidió enviar a Ghana al vicesciller Eduardo Zualy y al viceministro de Defensa, Alfredo Forti, con la intención de evitar el embargo del buque en el que se encuentran varados 289 marinos. La orden que emitió la presidenta Cristina Kirchner a sus enviados fue tajante: "Argentina no cederá su soberanía ante los fondos buitres".

Sin embargo, la decisión del juez Richard Adjei Frimpong, del Tribunal de Comercio de Accra, pa-

rece determinante ante el pedido de embargo del fondo NMI, Capital Ltd., aliado de la firma Elliott Management. El juez de Ghana determinó que el barco argentino carece de inmunidad y de esta manera impidió que zarpe del puerto de Tema.

La Cancillería y el Ministerio de Defensa intentaron en vano hacer gestiones por la vía diplomática para evitar la decisión judicial. A la vez, el abogado Larry Oloo, contratado por la Argentina en Nueva York, y la embajadora argentina en Nigeria, Susana Pataro, que se trasladó a Ghana, tampoco lograron evitar la decisión del juez Frimpong. **Página 6**



do argentino. Así, sería la primera acción concreta contra la Casa Rosada, que se niega a pagar la totalidad de los bonos a los acreedores.

La preocupación del Gobierno cayó tan profundo que anoche se decidió enviar a Ghana al vicesciller Eduardo Zualy y al viceministro de Defensa, Alfredo Forti, con la intención de evitar el embargo del buque en el que se encuentran varados 289 marinos. La orden que emitió la presidenta Cristina Kirchner a sus enviados fue tajante: "Argentina no cederá su soberanía ante los fondos buitres".

Sin embargo, la decisión del juez Richard Adjei Frimpong, del Tribunal de Comercio de Accra, pa-



El Gran Libro Clarín del Crochet
ENTREGAN * 11 VESTIDOS Y TUNICAS COMPRA OPCIONAL

Selección, asado y buena onda

El plantel viaja hoy a Chile para enfrentar mañana al local. En la foto, Mascherano, ayer, con el parrillero oficial. **EL DER**

El escándalo de la Fragata Libertad

La Armada dice que parar en Ghana fue decisión del Gobierno

► El secretario de la Fuerza aseguró que fue "una decisión interministerial". Lo hizo en medio de una fuerte disputa en el Gabinete acerca de la responsabilidad por el recorrido de la Fragata. El buque lleva retenido 13 días por un reclamo de bonistas extranjeros. **PA**

Misión rescate La difícil gestión oficial para recuperar el buque



El Almirante Paz le hizo saber sin rodeos al ministro Puricelli su desacuerdo con su pase a disponibilidad, argumentando que sus subordinados cumplieron con su deber, en base a las órdenes impartidas por el titular de la Armada y consensuadas con el Ministerio de Defensa.

general de la Armada, Contraalmirante Luis María González Day, afirmó a los medios que "el buque llegó al país africano por una decisión interministerial".¹⁹ Esta declaración, consensuada con Defensa, no cayó bien en el Gobierno, que pretendía desprenderse del costo político que iba a generar el incidente. Fue así como, poco después, el Almirante Paz fue convocado por Puricelli al Ministerio de Defensa para manifestarle que la presidenta Cristina Fernández había decidido pasar a disponibilidad al citado oficial, juntamente con el director de Organización y Doctrina de la Armada, pese a que el cambio de destino se había acordado con Defensa, conforme el parte de la embajadora Pataro acreditada en Nigeria.

El Almirante Paz le hizo saber sin rodeos al ministro Puricelli su desacuerdo con tal medida, argumentando que sus subordinados no habían hecho más que cumplir con su deber, en base a las órdenes impartidas por el titular de la Armada y consensuadas con el Ministerio de Defensa. Sugirió al ministro algunas alternativas para el manejo de la crisis hasta que las cosas se enfriaran. Durante la reunión que ambos mantuvieron en el piso trece del Edificio Libertador, Puricelli consultó telefónicamente a la jefa del Estado quien, no obstante, ratificó su posición. Esto no dejó otra alternativa al Almirante Paz que dar un paso al costado. Inmediatamente, solicitó ser relevado de sus funciones y así quedó asentado en el decreto firmado por el Poder Ejecutivo.

19 Entrevista del autor con el Contraalmirante (RE) Luis González Day, del 26 de junio de 2024. Ver también <https://www.infobae.com/2012/10/14/675821-la-armada-aclaro-que-el-viaje-ghana-fue-una-decision-interministerial/>.



El Almirante Paz es relevado a su pedido por el episodio en Ghana.

El martes 16 de diciembre, en la ceremonia de cambio de autoridades navales, celebrada en el tercer piso del Edificio Libertad ante oficiales, agregados navales extranjeros, diplomáticos y la totalidad de sus compañeros de promoción, el Almirante Paz se fue aplaudido por sus camaradas de armas.²⁰ En su breve mensaje de despedida, Paz afirmó que se retiraba con “la conciencia tranquila”, aunque por la crisis de la fragata no había llegado a cumplir un año de gestión.²¹ Sin pronunciar palabras de despedida al Jefe del Estado Mayor Naval saliente, el ministro Puricelli nombró para sucederle al sub jefe de la Armada al Vicealmirante Daniel Alberto Martín, de 57 años, el primer submarinista en ocupar la jefatura de la Armada.²² El día anterior habían pasado a disponibilidad al Contraalmirante González Day y al Comodoro Blanco. Aunque aún no está muy claro si ambos hechos están conectados en la cartera de Defensa, la directora de Inteligencia Militar, Lourdes Puente Olivera, solicitó su renuncia.²³

El lunes 22 de octubre la jefa de Estado declaró a la prensa que mientras ella ocupara la primera magistratura “podrán quedarse con la fragata, pero con la libertad, la soberanía, y la dignidad de este país no se va a quedar ningún fondo buitres, ni nadie”,²⁴ palabras que no cayeron bien en los círculos navales ni en el público en general. En un intento por apaciguar el desgaste que generó la crisis, el Gobierno aseguró, por intermedio de la Cancillería, que iba a recuperar la fragata como se hizo con los 28 bienes públicos embargados desde 2003 por los fondos buitres. Embargos que, curiosamente, el Estado nunca había informado e incluso había desmentido.²⁵ ¿Era razonable pensar que podrían embargar un buque de guerra? Hoy sabemos que el viced canciller Eduardo Zuain había alertado sobre los riesgos de un posible embargo, aunque solo se mencionó a Europa y no a África como punto crítico de una eventual medida judicial.²⁶ No obstante, el Ministerio de Relaciones Exteriores, a cargo de Héctor Timerman, estrecho colaborador de la presidente Fernández, no objetó el itinerario que incluía, además de Ghana, los puertos de Angola y Senegal. El Gobierno pretendía con ello un acercamiento político a África. Es decir, prevaleció la decisión política de priorizar el acercamiento con esos países como prolongación de los contactos previos de la Argentina con Angola, sin medir otras consecuencias.²⁷

La justicia ghanesa confirma el embargo

Los esfuerzos para resolver la situación y obtener una respuesta oficial favorable del Gobierno ghanés comenzaron inmediatamente después de la detención del buque. El Gobierno argentino envió una delegación de alto nivel, encabezada por el viceministro de defensa

El 22 de octubre la jefa de Estado declaró a la prensa que mientras ella ocupara la primera magistratura “podrán quedarse con la fragata, pero con la libertad, la soberanía, y la dignidad de este país no se va a quedar ningún fondo buitres, ni nadie”, palabras que no cayeron bien en los círculos navales ni en el público en general.

20 De Vedia, M. (17 de octubre de 2012). Frialidad en el acto de la Armada. *La Nación*.

21 *Ibid.* pág. 5.

22 Bóveda, J. R. (2007). *Malvinas: La odisea del submarino Santa Fe*. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Publicaciones Navales.

23 *Ibid.* entrevista con el Almirante Carlos Alberto Paz.

24 *La Nación* (22 de noviembre de 2012). El largo calvario de la Fragata Libertad. *La Nación*.

25 Obarrio, M. (26 de octubre de 2012). Revelan una lista de 28 embargos anteriores. *La Nación*, pág. 6.

26 *La Nación* (18 de octubre de 2012). Fragata Libertad: el costo de la impericia. *La Nación*, pág. 36.

27 *Ibid.* *La Nación*, pág. 36.

30 | EDITORIALES | CARTAS

LA NACION

Fundado por Bartolomé Mitre el 4 de enero de 1870

Número 1, Año 1 "LA NACION SERÁ UNA TRIBUNA DE DOCTRINA"

Director: Bartolomé Mitre

El largo calvario de la Fragata Libertad

La imprudencia y la impericia del Gobierno han puesto en riesgo al buque escuela y a su tripulación en un puerto africano en el que jamás debió amarrar

Desde que, a la vista del mundo entero, el 2 de octubre pasado nuestro buque escuela, la Fragata Libertad, fuera retenido en el puerto de Tema, en Ghana, como resultado de una orden emanada de un tribunal judicial local, el bochornoso caso no ha hecho más que agravarse, por malos manejos.

A la combinación de imprudencia e impericia que equivocadamente llevara a nuestra fragata escuela a las costas de Ghana, se ha sumado, después de su detención, la característica obstinación y falta de criterio de nuestras autoridades nacionales que han puesto en peligro la vida de los tripulantes que hoy custodian nuestro buque.

Hablamos de su capitán, Pablo Lucio Saloni, y de los 44 tripulantes que lo acompañan en el cometido común de garantizar la seguridad y el mantenimiento del emblemático navío. El resto de la tripulación, incluyendo los cadetes extranjeros que habían sido invitados al periplo de nuestro buque escuela, fue, recordemos, repatriado.

Cumpliendo órdenes de su superioridad, ellos debieron impedir con sus armas a la vista el ingreso de marineros y trabajadores locales que procuraban cambiar de ubicación a la Fragata. Si ellos, que también cumplían órdenes, hubieran actuado con imprudencia, el incidente podría haber generado violencia, con todos los riesgos que ello supone.

No se ha aclarado debidamente cuál es la razón por la que no se puede acceder al cambio de ubicación solicitado por autoridades portuarias locales. Cabe suponer que no es un capricho, ni una provocación, pero lo cierto es que la explicación pública requerida simplemente no existe.

Con la llegada a Tema de nuestra embajadora en Nigeria y Ghana, María Susana Pataro, las cosas parecen haberse calmado un tanto, aunque obviamente no se sabe por cuánto tiempo.

No obstante, nuestras autoridades, como es su peligroso estilo, también en esto arremeten contra todo y contra todos, con la cuota de absurda

La detención de la Fragata ha sido consecuencia, cabe aclarar, de una orden judicial emanada de un tribunal local, con motivo de una presentación de acreedores de nuestro país que en su momento no aceptaron la renegociación de los términos de sus créditos que la Argentina logró imponer a la mayoría de sus acreedores. Por esta razón hoy procuran lograr, de mil maneras, que nuestras autoridades les paguen lo que, según los títulos que tienen en su poder, se les debe efectivamente.

Recientemente nuestro país se ha presentado ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, en Hamburgo, Alemania, para que Ghana —que ha desconocido las estipulaciones de la Convención que gobierna el derecho del mar que garantiza la inmunidad del buque— se vea obligada a dar los pasos necesarios para liberar a nuestro buque de guerra y permitir su reaprovisionamiento para poder zarpar sin más dificultades. El 29 y el 30 del corriente mes se realizarán las audiencias ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar.

Llama la atención, además, que la justicia ghanesa no haya advertido que tiene frente a sí una cuestión no justificable, desde que la inmunidad de los buques de guerra extranjeros es un tema que claramente tiene que ver con el manejo de las relaciones exteriores de cada país, que corresponde al Poder Ejecutivo.

El problema que originó este desagradable episodio, que lastima a todos los argentinos por igual, tiene que ver con la decisión del Ejecutivo de no negociar con nuestros acreedores que permanecen impagos, aunque por allí pase la solución de esta cuestión.

Se trata, una vez más, de salir de la patología y de actuar como el resto de las naciones en temas como el que nos ocupa. Sin intimidar ni amenazar a quienes debemos dinero. Sin tratar de ser distintos de todos los demás, lo que suele ser caro.

Pero para esto hay que advertir cómo, en realidad, funciona el mundo. Lo que siempre parece un imposible para el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner. Esto es lo contrario de tratar de con-

Alfredo Forti y el vicescanciller embajador Eduardo Zuain, para intentar destrabar la cuestión. Sin embargo, las autoridades gubernamentales africanas no respondieron a estos pedidos, por lo que la fragata *Libertad* debió permanecer retenida en el puerto de Tema, en cumplimiento de la medida cautelar ordenada por la justicia de Ghana.

En vista de la solapada actitud adoptada por las autoridades de Ghana, el Gobierno argentino solicitó al juez interviniente, que había ordenado la medida cautelar contra la fragata *Libertad*, que desestimara en forma inmediata la orden, a la vez que se le informó que carecía de jurisdicción y que se abstuviera de formular nuevas medidas vinculadas o en contra de la fragata *Libertad*, dado que ello implicaba una flagrante violación a la inmunidad del citado buque.

Posteriormente, el juez celebró una audiencia a la que asistieron la embajadora argentina concurrente en Ghana, Susana Pataro, el director de Asuntos Legales y Consulares del Ministerio de Relaciones Exteriores de Ghana, el Sr. Ebenezer Apraku, como así también los representantes del demandante. En dicha audiencia, el asesor legal del Ministerio de Relaciones Exteriores de Ghana expresó su apoyo total al reconocimiento de la inmunidad argentina a la jurisdicción de la Corte de Ghana, como así también a la inmunidad e inviolabilidad de la que gozaba la fragata *Libertad* en su condición de buque de guerra extranjero.

A pesar de la claridad de los precedentes aplicables al caso, la opinión expresada por el representante del Ministerio de Relaciones Exteriores de Ghana, y lo dispuesto por las leyes

internacionales en cuanto a la clara responsabilidad del Gobierno de Ghana, el juez Frimpong, el 11 de octubre de 2012, confirmó la resolución de retener a la fragata ARA *Libertad*. Esto impedía al buque escuela argentino continuar con el programa de visitas previstas a otros Estados (Angola, Namibia, Sudáfrica, Brasil y Uruguay) y los compromisos asumidos con los oficiales extranjeros que se encontraban a bordo al momento de estos eventos.²⁸

28 International Tribunal for the Law of the Sea. The "ARA Libertad" Case (Argentina v. Ghana), Provisional Measures. Ver <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-20/>.

Se activa el procedimiento de arbitraje

Ante el desconocimiento de la justicia de Ghana de la inmunidad de jurisdicción que gozaba el buque escuela, el Gobierno argentino no tuvo otra alternativa que activar el mecanismo de solución de controversias que prevé la convención de Derecho del Mar en su anexo VII (Arbitraje), para de ese modo poder lograr la jurisdicción compulsiva del Tribunal Internacional de Derecho del Mar (TIDM) en el caso, en lo que pasó a denominarse el caso 20 ARA *Libertad* (Argentina vs. Ghana).

La negativa de Ghana a aceptar la jurisdicción del TIDM obligó al Gobierno argentino, por intermedio de la embajadora Pataro, a poner en marcha el procedimiento arbitral, notificando la demanda al Gobierno de Ghana el 30 de octubre de 2012. El procedimiento establecía un plazo perentorio de 14 días para que Ghana liberara al buque. Vencido dicho plazo, la Argentina quedaba habilitada a iniciar el procedimiento arbitral y a solicitar las denominadas “medidas provisionales”, en los términos del art. 290, parágrafo 5 de la Convención, para lograr la rápida liberación del buque. Este procedimiento sumarísimo permite, bajo determinadas condiciones, obtener un pronunciamiento previo al “arbitraje” que definiría el fondo de la cuestión entre las partes.²⁹

El 14 de noviembre de 2012 expiró el plazo, sin que el Gobierno de Ghana hubiera tomado medidas para liberar al buque escuela. La Argentina quedó así habilitada a presentar su caso ante la sede del tribunal internacional (TIDM) con sede en Hamburgo, Alemania, solicitando las medidas provisionales antes indicadas, al considerar que estaban reunidos todos los requisitos legales para su procedencia. Entre los miembros de aquel prestigioso organismo internacional que debía decidir la suerte de la fragata ARA *Libertad* se encontraba entonces la embajadora Elsa Kelly, diplomática, jurista y legisladora argentina de amplia trayectoria y de renombre internacional.

Entre los fundamentos de la medida cautelar solicitada por el Gobierno argentino, se destacaban los siguientes:

- a) La República de Ghana había violado la obligación de acatar la inmunidad de jurisdicción que gozaba la fragata por tratarse de un buque de guerra argentino, en los términos del art. 32 de la Convención y las reglas del derecho internacional general en la materia.
- b) El Gobierno argentino invocó que Ghana había prestado conformidad a la visita oficial del buque escuela, reconociendo su condición de buque de guerra y, al hacerlo, había reconocido también su inmunidad.
- c) También reiteró que el consejero legal de la Cancillería ghanesa estaba de acuerdo que en el caso era aplicable la inmunidad de jurisdicción a la fragata *Libertad* por tratarse de un buque de guerra, en los términos del art. 29 de la Convención.³⁰
- d) Asimismo, se destacó que la renuncia general a la inmunidad de jurisdicción o ejecución (contenida en los bonos que se pretendía ejecutar) no afectaba la inmunidad de un buque de guerra, que tiene un carácter autónomo, y así lo ha reconocido la jurisprudencia, conforme al derecho internacional en la materia.

El Gobierno ghanés argumentaba que no era de aplicación el art. 18 párrafo 1b de la Convención de Derecho del Mar, dado que el buque escuela argentino se encontraba en aguas interiores del Estado ribereño.

Los días 29 y 30 de noviembre los equipos legales de cada parte presentaron su caso ante el tribunal en Hamburgo, Alemania, a través de dos audiencias orales, conforme al procedimiento vigente en los términos del art. 26 del estatuto.

El 30 de octubre de 2012 se puso en marcha un procedimiento arbitral que establecía un plazo perentorio de 14 días para que Ghana liberara al buque. Vencido dicho plazo, la Argentina quedaba habilitada “medidas provisionales” y solicitar la rápida liberación del buque.

29 Entrevista del autor a la embajadora Susana Ruiz Cerutti, del 24 de noviembre de 2021.

30 En su parte pertinente, el art. 29 de la CIDM dispone que “... todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares”.

El 7 de noviembre las autoridades portuarias intentaron abordar el buque y moverlo en contravención a la posición de su Comandante, cortando el suministro de agua y electricidad de la Fragata, en preparación del traslado del barco al amarradero número 6. Los tripulantes de la fragata levantaron la planchada para impedir el abordaje y se apostaron en posiciones defensivas con armamento a la vista, aunque sin munición, para disuadir cualquier intento.

Momento de tensión a bordo: intento fallido de cambio de amarradero

No conformes con ello, la autoridad portuaria solicitó al juez Frimpong que autorizara el cambio de amarradero de la fragata, alegando que la presencia del buque estaba causando congestión en el puerto y la consecuente pérdida de dinero. Al tomar conocimiento de esta requisitoria por un órgano administrativo, el Gobierno argentino envió una nota a su par ghanés el 31 de octubre de 2012, manifestando que ninguna autoridad administrativa o judicial tenía jurisdicción para ordenar a un buque de guerra argentino a implementar tal medida, y menos aún para mover el buque por propia iniciativa. El 5 de noviembre de 2012, y pese a estar al corriente del procedimiento arbitral instituido por la Argentina contra Ghana, y del pedido de medidas provisionales, el juez Frimpong dio el visto bueno a las autoridades portuarias para mover el buque. Argentina apeló inmediatamente la medida.³¹

El 6 de noviembre abogados de Ghana actuaron en representación de la República Argentina y alertaron a las autoridades del Puerto de Tema sobre el recurso interpuesto, que tenía carácter suspensivo de la medida y, por lo tanto, solicitaron a las autoridades portuarias abstenerse de cualquier medida de ese tipo contra la fragata *Libertad*. No obstante, el 7 de noviembre las autoridades portuarias intentaron abordar el buque y moverlo en contravención a la posición de su Comandante. Un artículo de *The Chronicle* indicó que el incidente comenzó a las 6 de la mañana del miércoles, cuando las autoridades del puerto cortaron el suministro de agua y electricidad de la Fragata, en preparación del traslado del barco al amarradero número 6. A las 06:15, los tripulantes de la fragata levantaron la planchada de la nave para impedir el abordaje por este medio. Asimismo, se apostaron en posiciones defensivas con armamento a la vista, aunque sin munición, para disuadir algún intento de abordaje por otra vía. Durante cuatro horas, según *The Chronicle*, hubo máxima tensión hasta que llegó al puerto la embajadora Susana Pataro para negociar con la autoridad portuaria (Ghana Ports and Harbours Authority). No obstante, los empleados del puerto ubicaron una grúa para abordar el buque sin una orden judicial. El propio Puricelli debió comunicarse con su par ghanés, Joseph Henry Smith, a quien le solicitó su intervención, lo que detuvo la maniobra.³² Ese mismo día, 7 de noviembre, la Argentina envió una nota al Gobierno de Ghana, protestando en términos enérgicos esta nueva violación de la inmunidad del buque y el agravamiento de la disputa pendiente de arbitraje.³³

Desde aquel día, la situación permaneció muy tensa, debido a la conducta de la autoridad portuaria y su personal de seguridad. El Comandante de la fragata *Libertad* fue amenazado con ser demandado por desacato frente a la Corte de Ghana, como resultado de los hechos del 7 de noviembre, una experiencia por demás desagradable e inédita para un oficial naval argentino.

El Gobierno decide repatriar a la tripulación

Debido a la confirmación de la orden judicial del juez Frimpong, llevada adelante por la autoridad portuaria, el buque quedaría sin los servicios esenciales. El riesgo para la tripulación se derivaba de la prohibición impartida por el juez ghanés de proveer de combustible a la fragata, lo que impediría el funcionamiento de los generadores de energía del buque que abastecen la luz eléctrica, agua potable, refrigeración de los alimentos y funcionamiento de los baños. Como resultado de esta acción, era de prever que el buque se quedaría sin combustible en el corto plazo.³⁴

Ante esta situación, el Gobierno argentino ordenó evacuar la fragata, la que ya llevaba 20 días retenida en Ghana. La medida fue anunciada el 20 de octubre por el canciller Timerman, junto al ministro de Defensa Arturo Puricelli, quien denunció que los 326 tripulantes

31 Pique, E. (10 de noviembre de 2012). Con fusiles, los marinos impidieron el traslado de la Fragata *Libertad*. *La Nación*. Ver <https://www.lanacion.com.ar/politica/con-rifles-los-marinos-impidieron-el-traslado-de-la-fragata-libertad-nid1525166/>.

32 *Ibid.* *La Nación*, pág. 24.

33 International Tribunal for the Law of the Sea. The "ARA *Libertad*" Case (Argentina v. Ghana). Provisional Measures. Ver <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-20/>.

34 Veneranda, M. (21 de octubre de 2012). Fracasas las negociaciones y ordenan evacuar a la tripulación de la *Libertad*. *La Nación*. Ver <https://www.lanacion.com.ar/politica/fracasas-las-negociaciones-y-ordenan-evacuar-a-la-tripulacion-de-la-libertad-nid1519271/>.

del navío estaban en riesgo por “falta de garantías”. El comunicado incluyó fuertes críticas al Gobierno africano y al juez que había acogido el pedido de los bonistas. En dicha ocasión, el canciller Timerman sostuvo:

La Presidenta ha decidido evacuar en forma inmediata a la totalidad de los tripulantes argentinos y no argentinos a fin de preservar su integridad y dignidad, dejando a bordo únicamente al capitán y una dotación mínima necesaria para atender a la fragata. La Argentina hace responsable al gobierno ghanés de todos y cada uno de los daños que sufra la fragata *Libertad* hasta su liberación y de todos los perjuicios ocasionados por un acto ilegal y violatorio de las normas internacionales.³⁵



El Ministro Puricelli recibe a la tripulación repatriada.

Esta medida tomó por sorpresa a la Armada y al Comandante del buque. El Capitán Salonio era de la opinión de que la plana mayor y tripulación del buque no debía ser evacuada, pues daba una señal equivocada. Las autoridades políticas en Buenos Aires dispusieron, no obstante, que el Comandante permaneciera a bordo con una reducida dotación. Salonio seleccionó a 44 hombres, número que se consideró suficiente para la maniobra del buque en caso de necesidad. El entonces Segundo Comandante, Capitán de fragata Carlos María Allievi (luego Vicealmirante, y actual Jefe del Estado Mayor General de la Armada), recibió la orden de regresar a Buenos Aires junto a los guardiamarinas en comisión y los invitados extranjeros, un total de 281 personas, vía vuelo chárter de Air France. En la madrugada del jueves 25 de octubre los marinos arribaron al Aeropuerto Internacional de Ezeiza: la sensación agri dulce por el abrupto final del viaje era compartida por la mayoría de la tripulación. “Hemos aguantado con entereza, aplomo y responsabilidad”, declaró el Capitán Allievi.³⁶ Al mediodía, pocas horas después de su llegada, el ministro de Defensa, Arturo Puricelli, les dio la bienvenida en el apostadero naval Buenos Aires.

El Capitán Salonio era de la opinión de que la plana mayor y tripulación del buque no debía ser evacuada, pues daba una señal equivocada. Las autoridades políticas en Buenos Aires dispusieron, no obstante, que el Comandante permaneciera a bordo con una reducida dotación.

El fallo del Tribunal Internacional de Derecho del Mar

El 30 de noviembre de 2012 el Tribunal Internacional de Derecho del Mar se retiró a deliberar y citó a las partes para el 15 de diciembre. Dada la urgencia del tema, el TIDM trabajó contra reloj para dirimir la cuestión.

En la fecha señalada, el Tribunal emitió su fallo por unanimidad de sus integrantes (esto incluía al juez *ad hoc* Thomas Mensah, designado por el Gobierno de Ghana), haciendo lugar, hasta tanto se tomara una decisión por el sistema del anexo VII del tribunal arbitral, a la medida provisional solicitada por el Gobierno argentino, en los términos del art. 290 párrafo 5 de la Convención.³⁷

En ese orden, dispuso que “Ghana liberará de inmediato y sin condiciones la fragata ARA *Libertad*, garantizará que la fragata ARA *Libertad*, su comandante y tripulación puedan salir del puerto de Tema y de las zonas marítimas bajo la jurisdicción de Ghana, y garantizará que la fragata ARA *Libertad* sea reabastecida a tal efecto”.³⁸ Se fijó como plazo máximo para el cumplimiento de la medida el 22 de diciembre de 2012. El tribunal consideró *prima facie*

35 La Nación (21 de octubre de 2012). Deciden repatriar a la tripulación de la Fragata Libertad. *La Nación*, págs. 1 y 9.

36 De Vedia, M. (26 de octubre de 2012). Los marinos lamentaron el regreso y prometieron volver. *La Nación*, pág. 7.

37 International Tribunal for the Law of the Sea. The “ARA Libertad” Case (Argentina v. Ghana), Provisional Measures. Ver <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-20/>.

38 Press Release, de fecha 15 de diciembre de 2012, emitido por el Tribunal Internacional de Derecho del Mar.

39 *Ibid.* International Tribunal for the Law of the Sea.

40 *La Nación* (16 de diciembre de 2012). Después de 74 días, ordenaron liberar la Fragata *Libertad*. *La Nación*.

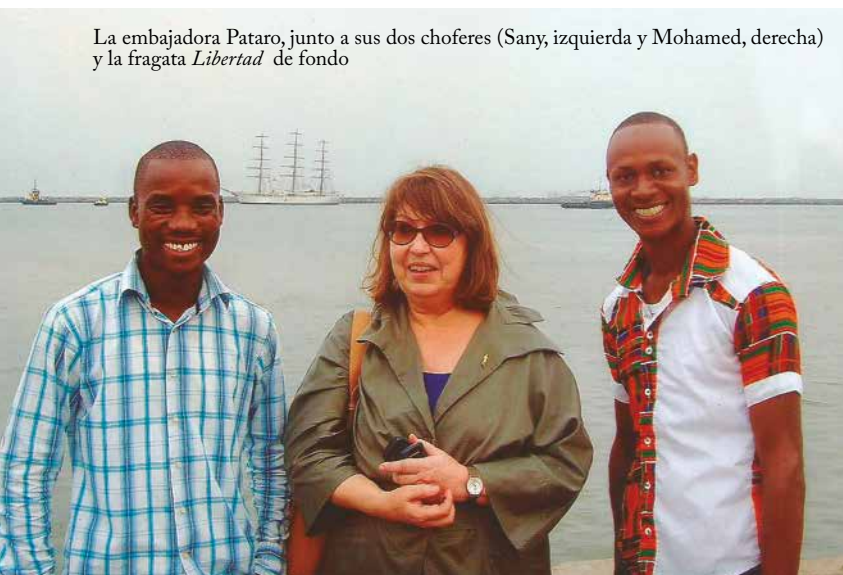
41 Integraban la delegación argentina en Hamburgo (Alemania) ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar el embajador Horacio Basabe, el profesor Marcelo Kohen, el profesor Gerhard Hafner, el embajador Holger Martinsen, el cónsul general argentino en Hamburgo embajador Manuel Fernández Salorio, la hoy consejera Érica Lucero y la embajadora Liliana Bunur.

el caso sometido al tribunal por la Argentina, pues tenía bases suficientes para invocar la jurisdicción del Tribunal, conforme al sistema arbitral previsto en el Anexo VII. Habiendo el tribunal examinado si la urgencia de la situación requería la prescripción de medidas provisionales, y de conformidad con las normas del derecho internacional general, el tribunal consideró *inter alia* que un buque de guerra gozara de inmunidad (parágrafo 95), y que cualquier acto que impidiera por la fuerza a un buque de guerra realizar su misión y cumplir con sus deberes era una fuente de conflicto que podía poner en peligro las relaciones amistosas entre Estados (parágrafo 97). Sobre esa base, el TIDM concluyó que, bajo las circunstancias del presente caso, y de conformidad con el art. 290 párrafo 5 de la Convención, la urgencia de la situación requería la prescripción por parte del Tribunal de medidas provisionales que aseguraran el cumplimiento de las reglas del derecho internacional aplicable, de modo de preservar los derechos de las partes (parágrafo 100).³⁹

Contundente éxito diplomático argentino



La embajadora Susana Ruiz Cerutti con el juez ghanés Thomas Mensah.



La embajadora Pataro, junto a sus dos choferes (Sany, izquierda y Mohamed, derecha) y la fragata *Libertad* de fondo

El fallo fue dado a conocer a las 15:00 en Hamburgo, Alemania, por el presidente del Tribunal, el japonés Shunji Yanai. El diario *La Nación*, en su edición del 16 de diciembre de 2012, anunció en primera plana y con grandes letras de molde: “Después de 74 días, ordenaron liberar la fragata *Libertad*”.⁴⁰ En realidad, habían sido 77 días, tal como lo señaló la embajadora Pataro, y como veremos más adelante. La consejería legal de la Cancillería, a cargo de la embajadora (y excanciller) Susana Ruiz Cerutti y equipo,⁴¹ había logrado su objetivo. De este modo, el TIDM puso fin al conflicto entre Argentina y Ghana, después de más de dos meses de tensión e incertidumbre. El fallo del tribunal obligó a las autoridades de Ghana a garantizar la provisión y el abastecimiento del buque escuela de la Armada, y no le impuso a la Argentina el pago de ninguna fianza o caución.

La embajadora Pataro, junto a sus dos choferes Sany y Mohamed, estuvo presente el 19 de diciembre de 2012 en el muelle de Tema para ser testigo de la zarpada del buque. Así pudo constatar el avituallamiento de la nave con sus propios ojos y ver con gran ansiedad toda la maniobra de zarpada. De acuerdo con su testimonio, no pudo evitar sentir una gran emoción cuando finalmente se soltaron las amarras hacia las 16:30 (13:20 hora argentina) y el buque comenzó a alejarse lentamente del muelle 11, asistido por dos remolcadores. El enorme velero, con el práctico a bordo, fue virando para salir del transitado puerto africano, rumbo al mar abierto. Mientras ello ocurría,

mantuvo un diálogo telefónico minuto a minuto con su amiga y colega Susana Ruiz Cerutti, a quien le iba describiendo la escena y todas las novedades conforme ocurrían. En un momento dado, tomó la línea el canciller Timerman, a quien le confirmó que el buque había zarpado sin novedad:⁴² misión cumplida. Los 8.000 kilómetros que separaban al puerto de Tema de Buenos Aires demandaron 20 días de navegación, a una velocidad de nueve nudos (17 km por hora), es decir, un promedio de 200 millas náuticas por día.

También estuvieron en Tema para despedirlos el secretario de Estrategia y Asuntos Militares del Ministerio de Defensa, Oscar Cuattromo; el Secretario General de la Armada, Contraalmirante VGM Pedro Leonardo Bassi; y el subdirector de Educación General de la Armada, Capitán de Navío Martín Sandá.

El Gobierno celebró la decisión y anunció, a través del Ministerio de Defensa, que la fragata estaría entrando en el puerto de Buenos Aires el 9 de enero. El martes siguiente viajaron a Ghana, en un chárter contratado por Aerolíneas Argentinas, 98 marinos para sumarse a los que habían permanecido a bordo.

Un día antes de la partida del personal militar seleccionado para regresar a Ghana, la presidenta encabezó en el Colegio Militar de la Nación la tradicional ceremonia de egreso conjunta del cuerpo de oficiales de las tres Fuerzas Armadas, entre los que se encontraban los 69 guardiamarinas que en octubre habían terminado abruptamente su viaje en Ghana, y que ese día recibieron su despacho y el sable (símbolo de todo oficial de marina) de manos de Cristina Kirchner. Por cuestiones del servicio, el alto mando naval dispuso que estos hombres no participaran del operativo retorno. En su lugar, se dispuso el envío de oficiales y suboficiales con más experiencia, que dispusieran incluso del visado para ingresar a Ghana. “Lo más difícil de esta partida fue seleccionar a los 97 hombres y mujeres que habrían de completar la tripulación de la fragata para su regreso al país, porque todos quienes están destinados en el buque escuela querían ir a buscarlo”, dijo antes de partir el Capitán Allievi.⁴³

Como no podía ser de otro modo, no pasó mucho tiempo antes de que el Gobierno advirtiera que el éxito diplomático obtenido podía capitalizarse políticamente para que la jefa del Estado pudiera defender su malograda gestión, recomponiéndose de los desafíos económicos y sociales que caracterizaban la escena política argentina por aquellos días. Como señaló un reconocido periodista de un importante matutino: “Es comprensible que un gobierno que atraviesa ese ciclo de infortunios [en alusión a los cacerolazos, la inflación descontrolada, los saqueos y los reveses judiciales] haya querido construir una buena noticia con los restos de un error”.⁴⁴ El destino del buque fue convenientemente modificado y, en lugar de dirigirse al apostadero naval de Buenos Aires en dársena norte, se le ordenó al Capitán Salonio tomar puerto en la Base Naval de Mar del Plata. Según algunas fuentes, hubo que demorar la maniobra de amarre por tres días para poder dragar el canal de acceso al puerto de Mar del Plata. Otras versiones señalan que la demora en tomar puerto se debió a la agenda de la jefa de Estado, que le impedía llegar a La Feliz antes del 9 de enero.

El destino del buque fue convenientemente modificado y, en lugar de dirigirse al apostadero naval de Buenos Aires en dársena norte, se le ordenó al Capitán Salonio tomar puerto en la Base Naval de Mar del Plata.

Recibimiento multitudinario en la Perla del Atlántico

Ni el expresidente Néstor Kirchner (2004-2007) ni su viuda Cristina Fernández (2007-2015) participaron nunca de una ceremonia de zarpada del buque escuela, ni estuvieron presentes para recibirla, con la sola excepción de aquel verano de 2012. El buque escuela tomó puerto en la dársena de submarinos, sobre la escollera oeste (la más próxima al golf), donde la esperaba una multitud de militantes, turistas, curiosos y familiares de los tripulantes que copaban toda la longitud de la escollera dentro de la Base Naval y parte de la

42 *Ibid.*, entrevista del autor con la embajadora Susana Pataro.

43 De Vedia, M. (16 de diciembre de 2012). Tras la alegría por el fallo, la Armada puso en marcha el operativo retorno. *La Nación*, pág. 14.

44 Pagnì, C. (10 de enero de 2013). Una fiesta que se quedó en el intento. *La Nación*, págs. 1 y 8.



La fragata *Libertad* ingresando al puerto de Mar del Plata.

IMAGEN: HUGO RUÍZ / ARMADA ARGENTINA

Tras descender de la nave, Cristina pronunció un efusivo discurso en defensa de su gestión, sin reparar en que todo el éxito de la operación retorno era mérito exclusivo de los diplomáticos de carrera.

Avenida Costanera. Pocos minutos antes de las 20:00, la jefa de Estado embarcó en la fragata, siendo recibida a bordo por el Capitán Salonio, quien la acompañó a saludar a la plana mayor formada en cubierta. Junto con Cristina Fernández embarcó el ministro de Defensa, Arturo Puricelli, y el jefe del Estado Mayor General de la Armada, Almirante Martín. Tras estrechar las manos de los oficiales y suboficiales más próximos a ella, la jefa del Estado recibió de manos de un Teniente de Navío (probablemente el jefe de Relaciones Públicas) un cofre de madera con la insignia del mando presidencial, en su carácter de Comandante en Jefe de las FF. AA.⁴⁵

Tras descender de la nave, Cristina, escoltada por su vicepresidente y el gabinete, pronunció un efusivo discurso en defensa de su gestión, sin reparar en que todo el éxito de la operación retorno era mérito exclusivo de los diplomáticos de carrera, que, por fortuna, pudieron actuar con el profesionalismo que caracteriza a nuestro cuerpo diplomático, sin interferencias políticas.

Conclusión

El luego denominado caso 20 del Tribunal Internacional de Derecho del Mar fue un precedente jurisprudencial de relieve para todos los buques de guerra del mundo, no solo para la Argentina. Poco después del fallo del TIDM, el fiscal general de Ghana solicitó a la Corte de ese país que invalidara la decisión del Tribunal Superior que convalidó el embargo de la fragata, dispuesto por la justicia comercial de primera instancia de Accra, algo que finalmente ocurrió algún tiempo después. Como consecuencia directa de ello, no hubo necesidad de que el tribunal arbitral se expidiera sobre el fondo de la cuestión, dado que tal pronunciamiento se tornó abstracto.

⁴⁵ Sued, G. (10 de enero de 2013). Cristina recibió a la Fragata con una fuerte defensa de su gestión. *La Nación*, págs. 1 y 5.

A pesar de los años transcurridos, uno no deja de preguntarse por qué aquel fondo de inversión eligió a la República de Ghana y no a cualquier otro país del variado itinerario previsto por la fragata. La embajadora Ruiz Cerutti arriesgó una respuesta, al cumplirse el décimo aniversario del episodio, ocasión en que fue invitada a dar una conferencia sobre su intervención ante el TIDM, auspiciada por el ASPEN.⁴⁶ En aquella ocasión, aclaró que la sentencia del tribunal de Nueva York que sustentaba el reclamo había sido registrada previamente en la justicia británica, con lo cual podría ser muy posible que, al pertenecer Ghana al Commonwealth,⁴⁷ ello hubiera inclinado la balanza a favor de la justicia del pequeño país africano.⁴⁸

A propósito de este tema, cabe destacar que en 1961, cuatro años después de su independencia, la excolonia británica en África había estado a punto de abandonar el Commonwealth y caer bajo la órbita soviética. Para evitarlo, el Reino Unido, bajo la administración de Harold Mcmillan, organizó una visita oficial con la, por entonces muy joven, Reina Isabel II (y, a la vez, cabeza del Commonwealth) y el príncipe consorte, que resultó un gran éxito diplomático. Una conocida foto de Su Majestad bailando con el presidente de Ghana, Kwame Nkrumah, recorrió el mundo, causando cierta conmoción en los círculos de la alta sociedad, dada la plena vigencia entonces del *apartheid* en Sudáfrica y de la segregación racial en los EE. UU.⁴⁹

La inocultable puesta en escena del oficialismo en Mar del Plata, utilizando la liberación de la fragata *Libertad* con fines partidarios, produjo el unánime rechazo de la oposición.⁵⁰

El episodio dejó un sabor amargo en las filas de la Armada; más allá de la alegría de haber recuperado el histórico buque escuela, no hubo duda de que la Armada fue el chivo expiatorio de una crisis política que le era totalmente ajena. Ello quedó confirmado apenas dos semanas después de iniciado el conflicto diplomático por el propio ministro de Defensa Arturo Puricelli, quien se hizo responsable del conflicto de la fragata, pues su cartera había aprobado la escala en Ghana. El 26 de octubre de 2012 declaró a la prensa: “la planificación del viaje fue del Ministerio de Defensa a partir de una propuesta de la Armada. La escala en Ghana se decidió como un acercamiento político con África”.⁵¹ Cabe destacar que ese “acercamiento político” no tuvo ninguna consecuencia política o económica concreta para el país. El ministro salió indemne de la crisis, pues su continuidad en el cargo nunca estuvo en peligro. Si bien la situación lo enfrentó, en un principio, con el canciller Héctor Timerman, más tarde ambos unificaron su discurso en contra de los fondos buitres.

La Armada Argentina, por intermedio del Almirante Gastón Erice, mediante resolución 271/13 del 8 de noviembre de 2013, dispuso la entrega de la condecoración “Cruz Naval a los Servicios Distinguidos” a los miembros del cuerpo diplomático que habían tenido una actuación destacada en la liberación de la fragata.

En una sobria, sencilla y emotiva ceremonia a bordo de la histórica fragata ARA *Presidente Sarmiento* fueron condecorados la embajadora Susana Ruiz Cerutti, el embajador Horacio Adolfo Basabe, el ministro Holger Federico Martinsen y la embajadora María Susana Pataro. En el caso de esta última fue “Por su destacado servicio a la Armada Argentina sentidamente comprometido y altamente encomiástico de sus funciones, al evidenciar un profundo compromiso con el buque Escuela Fragata ARA *Libertad*, resultando su participación determinante en la liberación posterior de la unidad”. Al pronunciar su discurso de agradecimiento, a bordo de la *Sarmiento* el jueves 21 de agosto de 2014, la distinguida diplomática señaló:

(...) Deseo resaltar particularmente la dimensión humana del episodio que nos tocó protagonizar y que va más allá de lo puramente técnico-profesional, ya que en las

El episodio dejó un sabor amargo en las filas de la Armada; más allá de la alegría de haber recuperado el histórico buque escuela, no hubo duda de que la Armada fue el chivo expiatorio de una crisis política que le era totalmente ajena.

46 Siglas de la Asociación Profesional del Servicio Exterior de la Nación.

47 Organización internacional conformada por 56 Estados miembros, mayormente excolonias británicas.

48 Conferencia de la embajadora Susana Ruiz Cerutti del 5 de octubre de 2022, auspiciada por el ARSEN y el ASPEN. Ver <https://www.youtube.com/watch?v=Ar39nZzXGc>.

49 Hawksley, L. (2018). *Elizabeth Revealed: 500 Facts About the Queen and the World* (pág. 99). Reino Unido: Historic Royal Palaces.

50 El diputado Humberto Tumini (Libres del Sur) tildó de “patrioterismo de opereta” el manejo oficial de la crisis por la fragata: “Una vez más el gobierno cometió errores infantiles de apreciación”. Desde Unión por Todos, la diputada Patricia Bullrich expresó vía Twitter: “Buscan tapar con un show partidario su responsabilidad en el embargo de la fragata”. Luego, añadió: “Solo militantes y banderas políticas. La sociedad recibe la fragata sin ser parte del show oficialista”.

51 La Nación (26 de octubre de 2012). Puricelli se hizo responsable por la complicación de la fragata. *La Nación*, págs. 1 y 6.



IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

Este poco feliz incidente puso en evidencia la ausencia en el Gobierno argentino de lo que se conoce en círculos militares y académicos como “gran estrategia”. El divorcio entre diplomacia y defensa es siempre costoso para el interés nacional del país.

circunstancias excepcionales en que se desarrollaron los hechos durante esos 77 días –que para mí fueron 82– hubo que poner en movimiento no solo nuestros recursos profesionales sino y, sobre todo, nuestras reservas morales para evitar que el acoso brutal y permanente del que fuimos objeto –particularmente el Comandante y quien les habla– como parte de una estrategia intimidatoria perfectamente calculada e instrumentada, terminara desestabilizándonos y quebrándonos emocionalmente al punto de paralizarnos e inhabilitarnos para cumplir con nuestra misión.

(...) Con el correr de los días, todos –los que permanecieron a bordo y los que nos quedamos en tierra– nos vimos forzados a amoldarnos a una vida llena de incertidumbre, incomodidades de todo tipo, riesgos, zozobras e innumerables interrogantes que, al fin de cuentas, no era una vida, sino un tubo en el que ingresamos de manera brutal y de donde no sabíamos cuándo, cómo ni en qué condiciones saldríamos.

Otro de los aspectos sobresalientes fue experimentar de manera directa el accionar de fuerzas poderosas, que se mueven en un entramado extremadamente complejo y de ramificaciones insospechadas, que no saben de fronteras políticas o geográficas ni de escrúpulos en la consecución de sus objetivos, y que, libradas a ellas mismas, son capaces de hacer tambalear la convivencia entre los pueblos y la paz del mundo.

Por eso, y visto en perspectiva, el 43° viaje de instrucción quedará como el más importante en la historia de la fragata *Libertad* y como un hito en las relaciones internacionales contemporáneas, del que todas las naciones deberán extraer enseñanzas”.⁵²

⁵² Palabras de agradecimiento pronunciadas por la embajadora María Susana Pataro, en ocasión de ser condecorada por la Armada Argentina el 21 de agosto de 2014. Nota remitida por la embajadora Pataro al autor.

Las palabras de la embajadora Pataro son elocuentes en describir el clima de gran tensión e incertidumbre que se vivía en la remota y lejana África durante aquella inédita crisis diplomática de octubre, noviembre y diciembre de 2012, nunca antes experimentada por un buque argentino en el exterior, razón de más para que el episodio que acabamos de analizar no termine reducido a una polémica mediática y soterrada relativamente superficial, en medio de un juego político-electoral con niveles de alta tensión interna y externa. Este

poco feliz incidente puso en evidencia la ausencia en el Gobierno argentino de lo que se conoce en círculos militares y académicos como “gran estrategia”. De haber existido a nivel internacional –algo imprescindible en el actual entorno global y regional–, el país habría entendido y asumido que la política exterior y la política de defensa deben estar completamente entrelazadas para reforzar el despliegue externo de la Nación: el divorcio entre diplomacia y defensa es siempre costoso para el interés nacional del país. Culpar o exculpar, individualmente, al debilitado músculo militar o al convulso servicio exterior de lo sucedido es errado e ingenuo: la descoordinación entre el ámbito de la defensa y el de la diplomacia es una demostración de fragilidad que se torna disfuncional para el país en su conjunto, y que atenta contra sus intereses estratégicos.⁵³

Una vez más, la Armada había elegido al comandante, a la plana mayor y tripulación más idónea para afrontar el inédito desafío que les tocó vivir. Todos los hombres, sin distinción de jerarquías, demostraron estar a la altura de las circunstancias y cumplieron con su deber con abnegación y responsabilidad. ¡Bravo Zulu! ■

53 Tokatlíán, J. G. (10 de enero de 2013). La lección que debe dejar un hecho desafortunado. *La Nación*, pág. 10.

Agradecimientos

El autor desea expresar su agradecimiento a los siguientes oficiales superiores de la Armada Argentina y miembros del cuerpo diplomático por su valiosa colaboración durante la redacción de este trabajo: Almirante VGM (R) Carlos Alberto Paz; Almirante VGM (R) Daniel Alberto Martín; Contraalmirante (R) Luis González Day; Contraalmirante VGM (R) Juan Carlos Bazán; al Contraalmirante (R) Marcelo C. Tarapow, que hizo posible varias de las entrevistas y brindó su valiosa opinión sobre distintos aspectos del artículo; Comodoro de Marina (R) Alfredo Blanco, y al Capitán de Fragata Luis Díaz, por facilitar copia de la resolución de fecha 8 de noviembre de 2013. Por último, vaya mi especial agradecimiento a la Sra. embajadora (retirada) María Susana Pataro y a la recientemente fallecida embajadora Susana Ruiz Cerutti por compartir conmigo sus valiosas experiencias vividas durante este inédito incidente diplomático, que, sin duda, marcó de algún modo sus carreras profesionales. Vaya también mi especial agradecimiento a mi compañera y amiga de la Sede de Estudios Estratégicos Navales magíster Silvana Elizondo, por sus valiosos comentarios y aportes al borrador original que hicieron enriquecer el texto final que hoy llega a los lectores.



El autor junto a la embajadora María Susana Pataro.