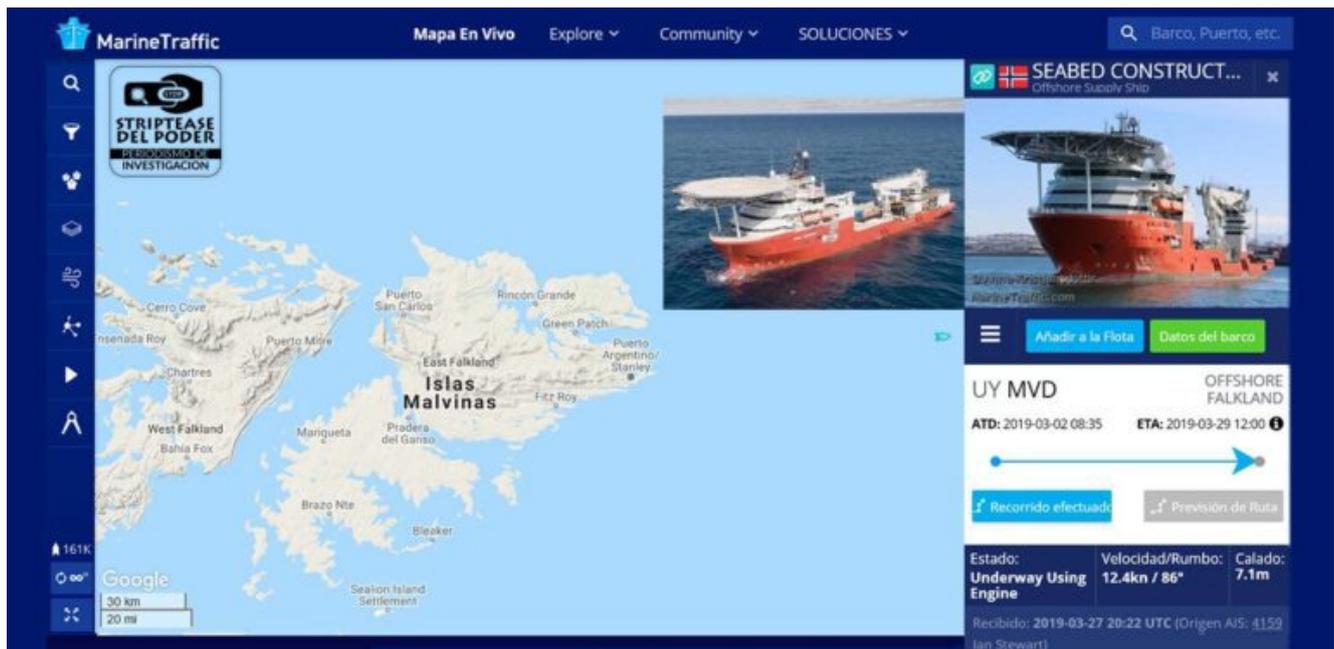


Malvinas y petróleo: el barco petrolero que halló el ARA San Juan sigue husmeando allí

Category: Petroleras

escrito por Javier Llorens | 02/04/2019



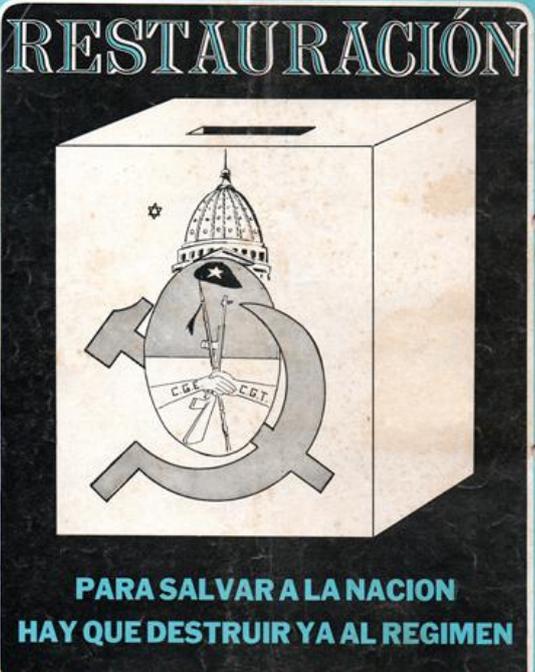
El Seabed Constructor, buque de servicios petroleros y prospección geofísica de bandera noruega, propiedad del grupo inglés Swire Group, contratado por la compañía de exploración de fondos marinos Ocean Infinity con sede en Londres y filial en Houston, parece haberse encariñado con la plataforma continental argentina, tras haber hallado al ARA San Juan el año pasado. Tras navegar frente las costas de Uruguay para encontrar un buque coreano cerealero hundido, desde quince días se encuentra husmeando en las islas Malvinas en cercanías de Puerto Argentino, con la excusa de ubicar buques alemanes hundidos durante la Primera Guerra. Tarea que de paso o con esa cobertura, igual que sucedió con el ARA San Juan, le permite conocer el subsuelo de los fondos marinos con los ocho robots ultrasofisticados que porta.

Por Javier Llorens – 2/4/1983

En febrero de 1976, un mes previo a la irrupción de la dictadura más sangrienta que soportó nuestro país, la revista golpista Restauración, ligada a la inteligencia militar y sucedánea de la revista Cabildo que entonces estaba prohibida, publicó un notable artículo con título **“Las Malvinas y el Petróleo”**.

FEBRERO 1976

RESTAURACIÓN



**PARA SALVAR A LA NACION
HAY QUE DESTRUIR YA AL REGIMEN**

AÑO I - N° 7 \$ 60.-

Estado; luchas sociales; permanentemente atraso pese a la riqueza de sus suelos; crímenes políticos y, emmarcando todo esto, la corrupción administrativa en vasta escala. De tal modo fue acuciándose el sello de "subdesarrollado" para alificar, masivamente, a los Estados al sur de Río Grande.

Dialéctica internacional

Debemos considerar seriamente que la necesidad manifiesta de los pueblos hispanoamericanos por ejercer un mayor control sobre sus propios recursos económicos y políticos, puede derivar en una captación izquierdista, que en estos momentos está levantando la bandera de la "unidad latinoamericana contra el imperialismo", pero al servicio de la naciente dominación soviética en la América del Sur, ironía de la historia o el destino sería que la ambiciosa y penal creación de los Reyes Católicos de la España misionera, pasara ahora a ser instrumento diabólico del comunismo ateo y materialista. Indudablemente, si los rusos se ligaran a instalar firmemente en la orilla del atlántico africano, se debe esperar una odisea "intelectual" sobre la unidad de los pueblos iberoamericanos que se basará no en un legítimo interés humano y nacional, sino en un nuevo estado de vasallaje, tan duro, cruel y explotador, como todos los que conoció en su tormentosa historia cada nación hispanoamericana. El trágico error —o como quiera llamarse— de gobiernos que abdicaron del deber y delegaron su responsabilidad en los Estados Unidos, empieza ahora a cosechar frutos amargos. La unidad de los pueblos hispanoamericanos debe ser, sin duda alguna, la acuciante meta de la hora, no reconstruyendo minuciosamente el ámbito geográfico de los Virreynatos, sino marchando mucho más allá consolidando las relaciones entre los pueblos mediante el rescate de los valores nacionales, sin interferencia marxista ni de ninguna otra índole. La empresa se deberá efectuar en las fronteras internas de cada país. Nuestros deberes cumplir con nuestra misión poniendo en orden la casa, que no es otra cosa que concluir con el

aventurerismo y las experimentaciones de noveles funcionarios aspirantes a jubilaciones opulentas o negocios y privilegios de permanente impunidad. No es tampoco, con "diplomáticos" burocratas e incompetentes que se podrá trazar las pautas de una nueva presencia y un claro proyecto continental argentino. La gravedad de la situación es de tal naturaleza, que se reclama ahora un proyecto amplio, de

proporciones históricas, basado en una filosofía concreta y con una sustentación política dura al extremo, que asegure la realización del mencionado proyecto. Podrá alguien decir, bien pero cuál es el suodicho proyecto?, quién y cómo lo instrumentará? A la primera cuestión, podemos dar respuesta. La incógnita, lo reconocemos con cierta ansiedad, se encierra en la referente a la segunda pregunta. •

Las Malvinas y el Petróleo Submarino

La cuestión de las Islas Malvinas, tan cara al sentimiento argentino, ha tomado, según trascendió muy recientemente, un giro inesperado. Este nuevo cariz ha incrementado, si cabe, la trascendencia de la solución que se obtenga, porque, a la luz de esta circunstancia, puede considerarse el futuro geopolítico y geoeconómico del país.

Las reservas de petróleo ubicadas en la plataforma submarina que se extiende entre el continente y las islas son de tal magnitud que, al actual ritmo de consumo, la Argentina tendría asegurado su abastecimiento por mil años. El valor de tales reservas, a precios de hoy, se elevaría a la suma de dos billones de dólares. Es decir, el país se encuentra, tal vez inopinadamente, con un capital que nadie, que sepamos, había incluido en el cálculo de posibilidades para su desarrollo.

Por supuesto, semejante riqueza no pasó inadvertida para los grandes intereses internacionales que han propuesto diversas fórmulas para asociarse a la Argentina para la explotación de unos yacimientos de petróleo que, literalmente hablando, pueden cambiar su estructura económica y política, su equilibrio de poderes reales y las constantes de su política exterior. En el fondo del problema reside la gran cuestión de la soberanía nacional en la región concomitante y en la Antártida adyacente.

Fórmulas de colaboración propuestas son variadas y aun apuntas y responden, en general, más al interés del proponente, que al nacional, si bien lo contemplan. Así, por ejemplo, Inglaterra y Holanda, por intermedio de la Royal Dutch, ofrecen a cambio de la exclusividad de la explotación y explotación por un período de 30 a 60 años, la devolución de las islas.

El grupo Rockfeller ofrece, por la misma presentación, a través de la Exxon, el apoyo diplomático y militar de Estados Unidos para recuperar las Malvinas. El primero de estos planes contaría con el apoyo de la Marina, el segundo por Vagos en su oportunidad, y actualmente dos grupos: el de Vagos (López Rega) y el del Secretario de la OEA, representado por el gobierno por el canciller Quijano, ambos con el apoyo de Kissinger.

Existen además otros dos programas sometidos también a consideración del gobierno argentino. Uno de la URSS, que se asociaría con YPF para la explotación de la plataforma por su implicar a las Malvinas en la solución (contenedor de la tesis: Gábor) y otro de la Compagnie Generale de Petrole de Francia, asociada para esto con el ENI de Italia, sin contrapropuestas diplomáticas por el momento. En el orden interno esta última propuesta contaría con el apoyo del frondismo.

Por las cifras manejadas, el interés despertado en el ámbito internacional, la trascendencia del proyecto que se adopte para el desarrollo argentino, todo lo que se dice es poco en orden a resaltar la importancia de esta cuestión para el futuro del país y para su soberanía. Tal vez de ella dependa, en forma directa, la posibilidad de llegar a ser la potencia del año 2.000. •

En él, anticipando el verdadero motivo del conflicto bélico que sucedió seis años después, sin ningún desperdicio decía: **“La cuestión de las islas Malvinas, tan cara al sentimiento argentino, ha tomado, según trascendidos muy verosímiles, un giro inesperado. Este nuevo cariz ha incrementado, si cabe, la trascendencia de la solución que se obtenga, porque, a la luz de esta circunstancia, puede comprometerse el futuro geopolítico y geoeconómico del país.”**

“Las reservas de petróleo ubicadas en la plataforma submarina que se extiende entre el continente y las islas ahora de tal magnitud, que la Argentina tendría asegurado su abastecimiento por mil años. El valor de tales reserva, a precios de hoy se elevaría a la suma de dos billones de dólares. Es decir, el país se encuentra, tal vez inopinadamente, con un capital que nadie, que sepamos, había incluido en el cálculo de

Las Malvinas y el Petróleo Submarino

LA cuestión de las Islas Malvinas, tan cara al sentimiento argentino, ha tomado, según trascendidos muy verosímiles, un giro inesperado. Este nuevo cariz ha incrementado, si cabe, la trascendencia de la solución que se obtenga, porque, a la luz de esta circunstancia, puede comprometerse el futuro geopolítico y geoeconómico del país.

Las reservas de petróleo ubicadas en la plataforma submarina que se extiende entre el continente y las islas son de tal magnitud que, al actual ritmo de consumo, la Argentina tendría asegurado su abastecimiento por mil años. El valor de tales reservas, a precios de hoy, se elevaría a la suma de dos billones de dólares. Es decir, el país se encuentra, tal vez inopinadamente, con un capital que nadie, que sepamos, había incluido en el cálculo de posibilidades para su desarrollo.

Por supuesto, semejante riqueza no pasó inadvertida para los grandes inversores internacionales, que han propuesto diversas fórmulas para asociarse a la Argentina para la explotación de unos yacimientos de petróleo que, literalmente hablando, pueden cambiar su estructura económica y política, su equilibrio de poderes reales y las constantes de su política exterior. En el fondo del problema reside la gran cuestión de la soberanía nacional en la región comprometida y en la Antártida aledaña.

Las fórmulas de colaboración propuestas son variables y aun opuestas y responden, en general, más al interés del proponente que al nacional, si bien lo contemplan. Así, por ejemplo, Inglaterra y Holanda, por

intermedio de la Royal-Dutch, ofrecen a cambio de la exclusividad de la exploración y explotación por un período de 30 a 40 años, la devolución de las islas.

El grupo Rockefeller ofrece, por la misma prestación, a través de la Exxon, el apoyo diplomático y militar de Estados Unidos para recuperar las Malvinas. El primero de estos planes contaría con el apoyo de la Marina, pues aquél se complementaría con la adquisición de naves de guerra; el segundo por Vignes en su oportunidad, y actualmente dos grupos: el de Vignes (López Rega) y el del Secretario de la OEA, representado por el gobierno por el canciller Quijano, ambos con el apoyo de Kissinger.

Existen además otros dos programas sometidos también a consideración del gobierno argentino. Uno de la URSS, que se asociaría con YPF para la explotación de la plataforma pero sin implicar a las Malvinas en la solución (sostenedor de la tesis: Gelbard) y otro de la Compagnie Generale de Petroles de Francia, asociada para esto con el ENI de Italia, sin contraprestaciones diplomáticas por el momento. En el orden interno esta última propuesta contaría con el apoyo del frondifrigerismo.

Por las cifras manejadas, el interés despertado en el ámbito internacional, la trascendencia del proyecto que se adopte para el desarrollo argentino, todo lo que se diga es poco en orden a resaltar la importancia de esta cuestión para el futuro del país y para su soberanía. Tal vez de ella dependa, en forma directa, la posibilidad de llegar a ser la potencia del año 2.000. ●

Por supuesto, semejante riqueza no pasó inadvertida para los grandes inversores internacionales, que han propuesto diversas fórmulas para asociarse a la Argentina para la explotación de unos yacimientos de petróleo que, literalmente hablando, pueden cambiar su estructura económica y política, su equilibrio de poderes reales y las constantes de su política exterior. En el fondo del problema reside la gran cuestión de la soberanía nacional en la región comprometida y en la Antártida aledaña.

Las fórmulas de colaboración propuestas son opuestas y responden mas al interés del proponente que el nacional, si bien lo contemplan. Así por ejemplo, Inglaterra y Holanda, por intermedio de la Shell-Royal Dutch, ofrecen a cambio de la exclusividad de la explotación por un periodo de treinta o cuarenta años, la devolución de las islas.

El grupo Rockefeller ofrece, por la misma prestación, a través de la EXXON, el apoyo diplomático y militar de los Estados Unidos para recuperar las Malvinas. El primero de estos planes contaría con el apoyo de la Marina, pues se complementaría con la adquisición de naves de guerra; el segundo por Vignes en su oportunidad, y actualmente dos grupos: el de Vignes (López Rega) y el del Secretario de la OEA -Orfila- representado en el gobierno por el canciller Quijano, ambos con el apoyo de Kissinger.

Existen además otros dos programas sometidos también a consideración del gobierno argentino. Uno de la URSS, que se asociaría a YPF para la explotación de la plataforma pero si implicar a las Malvinas en la solución (sostenedor de la tesis: Gelbard) y otro de la Compagnie Generale de Petroles de Francia, asociada para esto con el ENI de Italia sin contraprestaciones diplomáticas por el momento. En el orden intrerno esta última propuesta contraía con el apoyo del frodifrigerismo.

Por las cifras manejadas, el interés despertado en el ámbito

internacional, la trascendencia del proyecto que se adopte para el desarrollo argentino, todo lo que se diga es poco en orden a resaltar la importancia de esta cuestión para el futuro del país y su soberanía. Tal vez de ella dependa, en forma directa, la posibilidad de llegar a ser la potencia del año 2.000."

Petróleo, soberanía, y guerra

Tras dicho golpe militar, su ministro de Economía "Joe" Martínez de Hoz, viajó varias veces a Londres, desde donde vino con la propuesta del retroarriendo o leaseback mencionada en la nota. Consistente en la explotación del petróleo hasta agotarlo, para luego devolvernos las islas y su mar territorial, adelgazadas de su petróleo submarino.

Quién lidero públicamente la oposición a esa propuesta británica, fue el general y comandante en Jefe del Ejército, Leopoldo Fortunato Galtieri. El mismo que luego como presidente de la Nación, para tratar de reflotar el alicaído Proceso Militar, con la recuperación militar de las islas el 2 de abril de 1982, intentó una aventurada síntesis de ella, consistente en cambiar en un tome y daca, petróleo por soberanía.

Contó para ello con el impulso y apoyo del comandante en Jefe de la Armada, almirante Jorge Isaac Anaya. Quien se había desempeñado como agregado militar en Londres, desde donde vino sosteniendo la peregrina la teoría de que a Inglaterra solo le interesaba el petróleo, no la soberanía. Por eso la planificación militar argentina no previó en manera alguna la defensa de las islas, ni nada parecido, y luego tuvo que improvisar enormemente al respecto.

Manifestando el intento de ese canje, una total ignorancia de la tremenda historia del petróleo mundial. Donde las dos potencias que la protagonizaron, EEUU y el Reino Unido, hartos de lidiar con las petromonarquías y dictaduras, lo que buscan

ansiosamente es la fusión de ambas cosas, del petróleo con la soberanía.

Como base esencial para la seguridad jurídica de las cuantiosas inversiones que requiere la explotación del petróleo off shore y no convencional. Y por ello su casi ridícula postura de sostener la autodeterminación de 1.500 isleños, para poder detentar la explotación de más de 120 mil kilómetros cuadrados en el área marítima económicamente exclusiva de Malvinas. Casi a razón de mil kilómetros cuadrados, o cien mil hectáreas por isleño.

[Ver Video: La pampa sumergida, el mayor territorio argentino en peligro](#)

De tal manera la recuperación militar de las islas que intentó la Junta Militar de entonces, fue una magistral trampa tendida por el Reino Unido. Que a través del jefe de la Armada Anaya y del canciller Nicanor Costa Méndez, quien desde niño había sido educado en Londres, instaló en la mente de los jefes militares el cuadro referencial absolutamente falso, que la diplomacia y la entrega del petróleo evitaría una guerra.

[Ver La intriga en la Guerra de Malvinas: polémica entre el editor de Clarín y de StripteasedelPoder](#)

Que solo podía rematar en el reconocimiento de la autodeterminación de los isleños, con un referéndum por partes de estos, que fue la condición sine qua non negada por la Asamblea de la ONU, y que con diversos disfraces exigió el mediador norteamericano general Alexander Haig. O en una derrota militar que permitiera la instalación de la Fortaleza Malvinas, y el cambio del statu quo de la región.

Como trágicamente sucedió, al no aceptar los jefes militares argentinos esa enorme claudicación, que suponía ir por lana y volver trasquilados. La que no obstante puso fin en la práctica al Proceso Militar que auspiciaba la golpista revista Restauración, agitando las potencialidades de las Malvinas.



A su vez desde el 2017, Swire Seabed alquiló el Seabed Constructor por siete años, a la flamante compañía Ocean Infinity fundada en ese mismo año, que está radicada en Londres, y tiene una filial estadounidense radicada en Houston. De la que nadie sabe muy bien quién es su dueño, aunque algunos medios apuntan que su principal accionista es el ciudadano inglés Anthony Clarke. La que a su vez está dirigida por los ciudadanos ingleses Oliver Plunkett y Melanie Smith.

La principal acusación que se hace contra Ocean Infinity y su buque husmeador de fondos y subsuelos marinos, es que aprovecha cualquier tragedia humana para llevar a cabo subrepticamente esas prospecciones físicas. Que resultan sumamente valiosas en la actual época de explotación a fondo del planeta, sobre todo si se trata de recursos hidrocarbúricos. O sea una forma de piratería moderna, parecida a la que ejerció Inglaterra durante siglos, que también busca los galeones hundidos cargados con riquezas, que antaño no pudo atrapar.

<https://www.pagina12.com.ar/140708-un-historial-con-mas-dudas-que-certezas>

En el 2017 el Seabed Constructor fue expulsado del mar territorial de Islandia, por sospechas en tal sentido. Y a principios de 2018 participó en la búsqueda del vuelo 370 de Malaysia Airlines, en la que no tuvo éxito. Pero en la que fue acusado de irregularidades, al suprimir durante días su localización satelital mientras concretaba sus exploraciones. Y luego ya que estaba de paso por allí, también realizó la prospección del lecho marino en el campo de gas de Scarborough, al oeste de Australia.

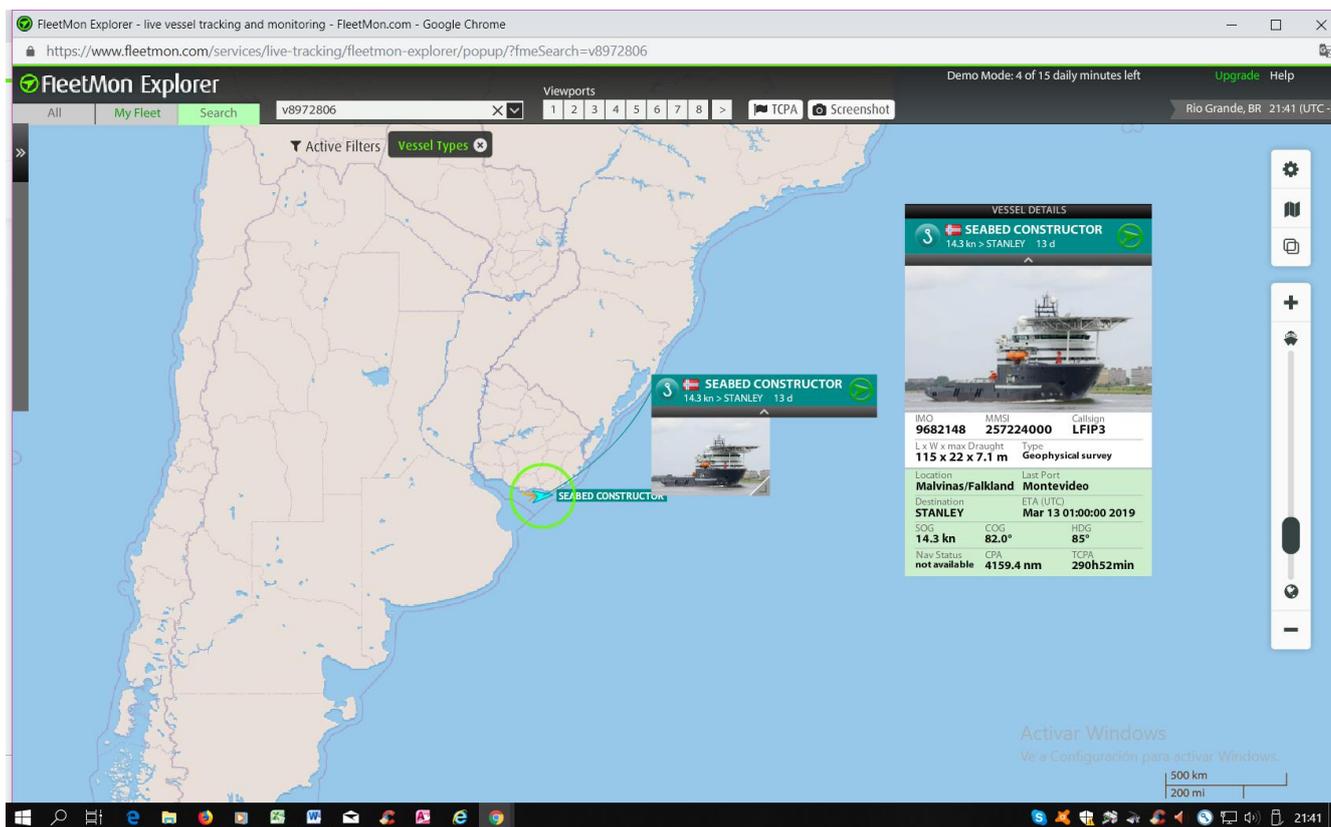
A continuación la siguió con la búsqueda del ARA San Juan, a quien encontró en el último día de búsqueda, al cumplirse casi exactamente el aniversario de su desaparición. Después de husmear por distintos lugares durante 72 días, en una zona coincidente con áreas para las que el gobierno simultáneamente había convocado a una licitación para su exploración y explotación petrolífera.

A continuación en diciembre de 2018, Ocean Infinity fue contratado por el gobierno de Corea del Sur, para buscar al buque granelero coreano hundido en el 2017, Stellar Daisy. Y a mediados de febrero, Ocean Infinity anunció que había encontrado el barco, y que había recuperado su caja negra, pero cuya labor parece no haber dejado muy conforme a los coreanos.

<https://www.maritime-executive.com/article/stellar-daisy-search-vessel-rescues-yacht-in-distress>

Malvinas y petróleo

Y desde allí, tras haber recalado en Montevideo, el Seabed Constructor partió el 3 de marzo pasado hacia Puerto Argentino (Stanley) en las Malvinas, como se puede ver en la siguiente imagen de Marine Traffic. Con el supuesto objetivo de *“una búsqueda y estudio arqueológicos de una flota de navíos de guerra de la Primera Guerra Mundial”*, previendo su arribo para el 13 de marzo.



En Argentina muy pocos saben que en Malvinas se libró la batalla naval decisiva de la Primera Guerra Mundial. Conflicto en el cual Alemania le dio una sorpresa estratégica al Reino Unido, con la obtención del nitrógeno del aire, que era la base del explosivo estratégico de aquella época (nitroglicerina). Rompiendo así el monopolio que detentaba Inglaterra con el Nitro de Chile, que había acaparado en la Guerra del Pacífico.

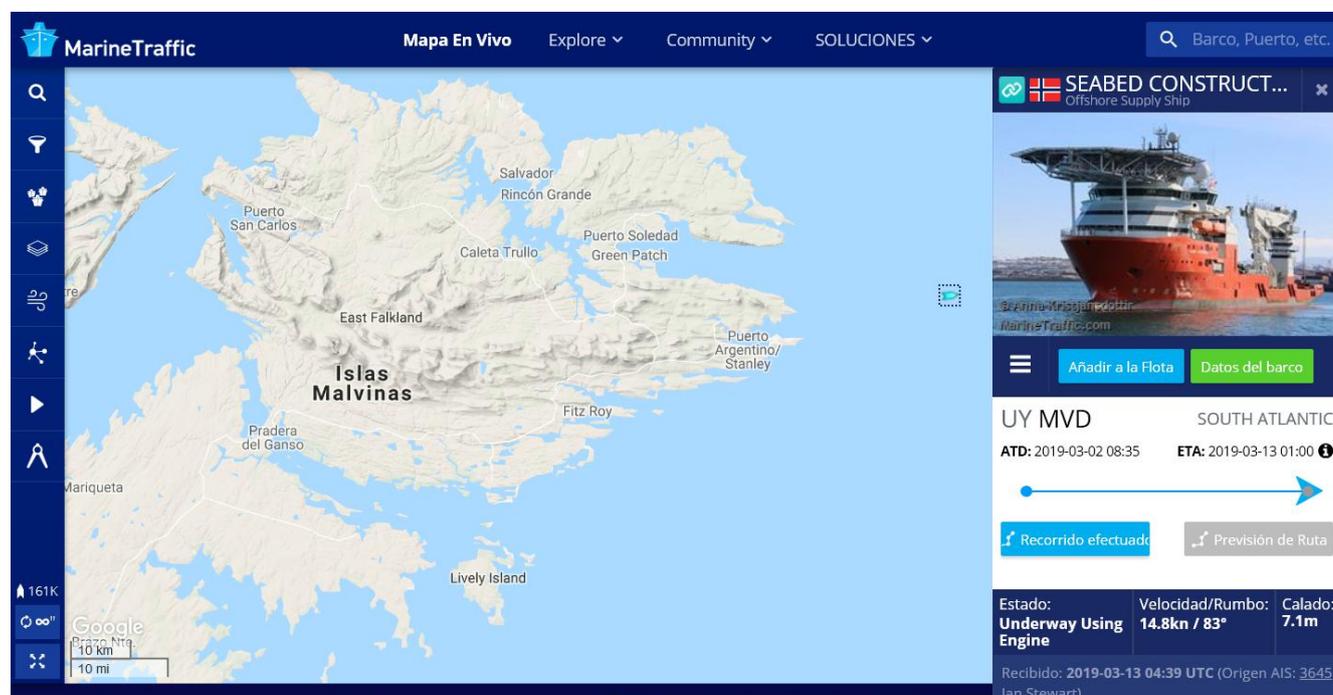
En la que Chile equipado con naves y personal inglés, atacó a Bolivia y Perú, y se quedó con las salitreras que contenían ese recurso natural, único en el mundo. En consecuencia la contra estrategia alemana, viniendo desde el Pacífico con la flota comandada por Graf Spee, fue cortar la ruta del Nitro de Chile, ocupando Malvinas. Para dejar al Reino Unido sin ese recurso indispensable para poder seguir sosteniendo la guerra de trincheras, que fue la característica de ella.

No obstante, sabiendo su enorme importancia estratégica, Winston Churchill había apostado sigilosamente en Puerto Argentino sus naves más modernas, que quemaban petróleo. Y por

su superior performance sobre los navíos que quemaban carbón, quemando el petróleo obtenido de contrabando de Comodoro Rivadavia -descubierto pocos años antes supuestamente buscando agua en un paraje casi deshabitado- la flota británica liquidó la flota de Graf Spee. Mandando a cuatro de sus buques y a 1.600 marineros germanos, entre ellos el almirante Spee y sus dos hijos, al fondo del Atlántico Sur.

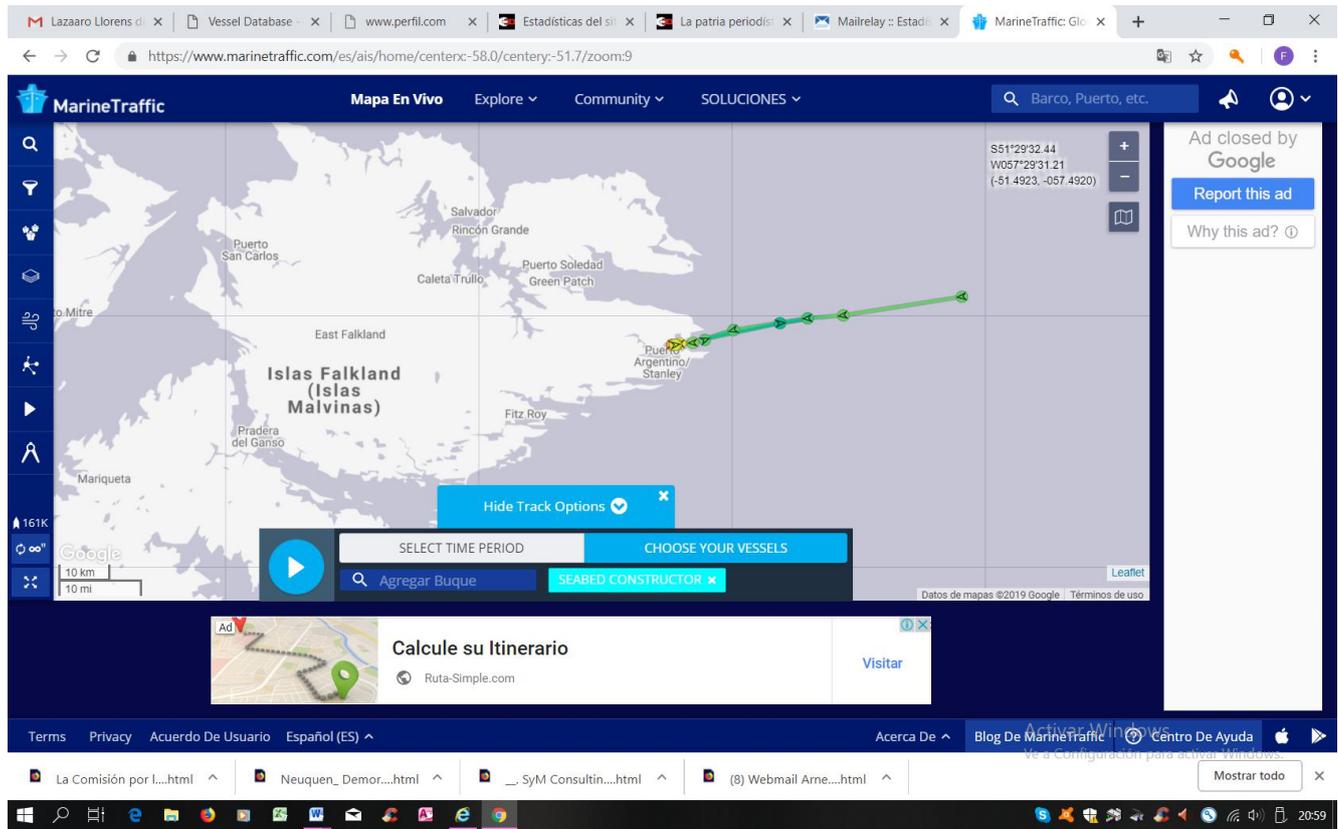
[Ver ARA San Juan: La saga de naufragios, desaparecidos, agresiones contra el país, y vínculos con Gran Bretaña de la Armada Argentina](#)

El tránsito del Seabed Constructor hacia Malvinas se vio interrumpido el 5 de marzo, cuando tuvo que concurrir en rescate del yate francés TheParadise. Que había dado una vuelta de campana al noroeste de las islas Malvinas, con la desaparición de dos de sus tripulantes. Sin embargo ya el 13 de marzo el Seabed Constructor estaba puntualmente en las inmediaciones de Puerto Argentino, como se puede ver en la siguiente imagen de Marine Traffic.



A partir de ahí hizo algunas excursiones hacia Puerto Argentino, como se puede apreciar en el track de la siguiente imagen de Marine Traffic, pero volviendo más o menos al mismo

lugar de origen. En el que se encontraba al menos hasta el 27 de marzo pasado, como se puede apreciar en la imagen de la portada.



Las leyes que no se cumplen y la fatalidad argentina

En el 2010, promovida por Fernando "Pino" Solanas, el Congreso aprobó por unanimidad una ley que prevé «sanciones económicas concretas» para las empresas que operen en Argentina y participen en operaciones petroleras en la zona de las Islas Malvinas. No obstante la tragedia del ARA San Juan; la pantalla triangulando los intereses ingleses a través de una filial de Ocean Infinity en Houston; y las políticas del actual gobierno; parecen haber condenado a esa ley a lo que los abogados llaman el desuetudo, que es su abolición de hecho por falta de uso por el Gobierno.

Con el objeto de dar cumplimiento al comunicado conjunto del año 2016 del vicescanciller argentino Foradori y el ministro inglés Duncan, de *"remover todos los obstáculos que limitan el crecimiento económico y el desarrollo sustentable de las Islas*

Malvinas, incluyendo comercio, pesca, navegación e hidrocarburos”.

Para asegurar el bienestar de los 1.500 isleños que las habitan, pero no de los 44 millones de argentinos. Y sin tener en cuenta de que hubo una guerra en la que murieron 649 argentinos, otros tantos quedaron con serías secuelas, y su saga acarreó 500 suicidios.

Ver [¿Qué trae Macri bajo el poncho respecto Malvinas y el petróleo?](#)

Quizás la maldición de los países fracasados es no saber lo que tienen, y en consecuencia no saben valorar lo que tienen. Y es una constante que otros de afuera, son los que saben y valoran. Como es el caso de las islas Malvinas, por donde en 1832 pasó el agudo observador de Su Majestad Charles Darwin, un año antes de la ocupación británica de ellas.

Quién además de observar la flora y fauna, y admirar la capacidad de sobrevivencia y caballerosidad del gaucho Rivero y su gente, también observó que su turba podía ser un sucedáneo de emergencia del carbón. En momentos en que Inglaterra, con la aparición de la máquina a vapor, estaba por tentar el difícil tránsito de la navegación a vela, en la que había llegado a la excelencia, a la del vapor “metiendo el viento en sus bodegas”, para poder conservar su supremacía marítima.

(Otro trance similar sufrió su Armada en el siglo XX con el traspaso del combustible carbón, que tenía en abundancia; al petróleo que carecía enteramente. Pero esa es otra historia, que está relacionada con el descubrimiento de petróleo en Comodoro Rivadavia, la antedicha batalla naval de Malvinas, y la tremenda historia del petróleo y sus guerras a lo largo del siglo pasado.)

Para ello, mientras Darwin visitaba las islas, planeaba dispersar en el mundo numerosas estaciones de carboneo, como

la de Malvinas. Con la ingeniosa logística protagonizada por las naves de Su Majestad, de abastecerlas con carbón inglés de Cardiff, para volver cargadas a la metrópoli imperial con las materias primas necesarias para alimentar sus industrias. Las que luego con la aparición del petróleo se transformaron en bases de petróleo, que como se vio en el caso de Malvinas, fue determinante para el curso de la Primera Mundial.

Luego la HMS Beagle con Darwin a bordo, hizo un minucioso relevamiento de las costas magallánicas, dejando allí toponimias como la de los cerros Stokes y Fitz Roy. Siendo el primero el apellido del comandante del HMS Beagle que se suicidó, por lo dificultoso y peligrosísimo de su misión, de hacer un relevamiento costero navegando a vela en el tormentoso estrecho de Magallanes y sus ventiscas impredecibles. Y el segundo es el apellido del joven teniente de solo 23 años que lo reemplazó en el mando. Y que también se suicidó, pero tras hacer una honrosa carrera en la marina británica, llegando al grado de vicealmirante y gobernador de Nueva Zelanda.

En sus incursiones terrestres, el observador de Su Majestad Darwin se apercibió de las riquezas carboníferas de Río Turbio, que por entonces era una cuestión geopolítica estratégica. Y por eso luego Su Majestad británica a principios del siglo XX, como árbitro de los Pactos de Mayo entre Argentina y Chile, se las ingenió para impedir la salida de ese carbón, haciendo que Puerto Natales quedara del lado chileno.

Años antes de eso, en 1887 y 1888, el intrépido teniente de navío Agustín del Castillo, exploró en solitario esos desolados parajes del extremo sur, por los que habían andado Darwin y Fitz Roy y solo habitaban sus aborígenes. Ocasión en que descubrió la riqueza carbonífera de Río Turbio, y por ello volvió maravillado a Buenos Aires.

Para anunciar en una conferencia pública en el Instituto

Geográfico Argentino, los descubrimientos de sus exploraciones, que podían hacer que Argentina dejara de depender del carbón oriundo de Cardiff. Con el que (supuestamente) operaban sus ferrocarriles ingleses, y justificaban sus altas tarifas.

Pero misteriosamente en vísperas de esa conferencia, el joven e intrépido del Castillo murió mientras la estaba preparando, a los 34 años de edad. A la par que los apuntes de sus exploraciones desaparecieron o se perdieron. Tardando luego otro medio siglo en movilizarse esas riquezas, cuando por el surgimiento del petróleo, ya habían dejado de ser estratégicas. A la par que del Castillo no tiene monumento, cerro, o toponimia cualquiera, que recuerde su memoria.-