

La cartelización en el concurso petrolífero Costa Afuera (II) y la sombra del ARA San Juan

Category: Petroleras

escrito por Javier Llorens | 29/07/2019



En la nota anterior [La cartelización en el concurso petrolífero Costa Afuera \(I\) y sus gravísimas implicancias](#), se expuso como todas y cada una de las empresas que concurrieron concertadamente al mismo en violación a la ley de defensa de la competencia, se llevaron su tajada. No obstante haber hecho algunas de ellas ofertas insignificantes, poniendo así la pata sobre áreas sobre las que tendría derechos por tiempo indefinido, en un mar extraterritorial embargable y sujeto al arbitraje extranjero. Pero además macabramente, la coincidencia del desarrollo de ese concurso con el trágico siniestro del ARA San Juan, les habría permitido a empresas inglesas y noruegas relacionadas con la explotación del petróleo en Malvinas, contar con datos obtenidos clandestinamente por parte el buque inglés de investigación

petrolera con bandera noruega Seabed Constructor, mientras buscaba el ARA San Juan. Buque que también está implicado en la explotación del petróleo en Malvinas.

Por Javier Llorens – 28/7/2019

La cartelización por parte de las compañías intervinientes en el Concurso Publico Internacional Costa Afuera Nº 1, resulta evidente por una serie de indicios concomitantes. Reveladores de la existencia de una mafia petrolera de altísimo nivel, que como modernos filibusteros de la Cofradía Hermanos de Costa de la isla Tortuga, les habría permitido arreglar los resultados del concurso, como para que todos quedaran contentos y conformes.

VerLa cartelización en el concurso petrolífero Costa Afuera (I) y sus gravísimas implicancias

El origen de la palabra filibustero tanto en francés, como en inglés, y neerlandés, significa “»que se hace del botín libremente». Cuya característica especial que lo diferenciaba de otros piratas, era que no se alejaban de la costa, la bordeaban y saqueaban las localidades costeras. Algo parecido sucede con la actividad petrolera Costa Afuera, en la que los modernos Hermanos de la Costa consideran que en ella no cabe competencia alguna porque existen altos riesgos de toda índole, y por ello lo hacen de manera casi ostensiblemente cartelizada o en fraternal cofradía.

Pero acorde con el principio de “hacerse con el botín libremente”, o lo más libremente posible, algunos hermanos de la Cofradía de la Costa Afuera, también parecen haber obtenido información libremente, o mejor dicho clandestinamente, aprovechando la oportunidad que brindaba la desesperada búsqueda en el lecho marino del desaparecido ARA San Juan y sus 44 tripulantes.

La sombra del ARA San Juan

A mediados de diciembre de 2017, pocas semanas después de la desaparición del submarino ARA San Juan y mientras se desarrollaba una frenética búsqueda internacional del mismo, el entonces ministro de Energía Juan José Aranguren anuncio el lanzamiento en el año entrante del concurso Costa Afuera que se acaba de adjudicar.

<https://www.eldiariodecarlospaz.com.ar/sociedad/2017/12/15/aranguren-anuncio-exploracion-offshore-en-la-zona-donde-se-perdio-el-submarino-46140.html>

Tras el fracaso de su búsqueda, la Armada Argentina contrato a la empresa Igeotest Ciences S.L. un ROV (Remotely Operated Vehicles) que iba a operar desde un buque de la Armada, para reiniciar su búsqueda en lugares donde antes se habían obtenido hallazgos de señales significativas. Pero no obstante a mediados de año sobre esta adjudicación cayó de repente una notable campaña adversa desde los grandes medios, típica de cuando se haya algún otro negocio de por medio.

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

De esta manera se dio de baja ese pre adjudicación, y seguidamente se contrató expeditivamente a esos efectos por el doble del monto a Igeotest, a la empresa inglesa Ocean Infinity. Disfrazada a esos efectos como estadounidense, porque cuenta con una filial en Houston, Texas. Quien en septiembre de ese año se lanzó a la búsqueda del ARA San Juan con el buque de prospección y servicios petroleros Seabed Constructor.

Ver [ARA SAN JUAN: las macabras mentiras y negocios petrolíferos del Gobierno con la compañía inglesa Ocean Infinity](#)

El mismo es propiedad del grupo inglés Swire, y cuenta con bandera noruega por estar a nombre de la filial de ese grupo en este país eminentemente petrolero denominada Swire Seabed (Swire Fondos Marinos). El Seabed Constructor es considerado el buque civil más avanzado del mundo, por los ocho robots de altísima tecnología que porta para la exploración del lecho marino, y la prospección geofísica de su subsuelo, destinada a la actividad petrolera off shore.



Acorde con sus sutiles potencialidades, dicho buque ha protagonizado diversos incidentes en el mundo, acusado de efectuar exploraciones clandestinas de los fondos marinos, que es el último gran recurso con que cuenta la humanidad, y por eso esa información puede resultar valiosísima. Incluso empleando como excusas siniestros catastróficos, como fue el caso del avión de Malaysia Airlines. Y también hizo algo parecido recientemente en Malvinas, con la excusa de buscar buques alemanes hundidos en la batalla naval de Malvinas de 1914.

[Ver Malvinas y petróleo: el barco petrolero que halló el ARA San Juan sigue husmeando allí](#)

En búsqueda del ARA San Juan, durante dos meses el Seabed Constructor anduvo husmeando en una amplia zona correspondiente a la Cuenca Argentina Norte (CAM) sin dejar rastros satelitales de ello. Para recién sobre el vencimiento del plazo, dirigirse al punto de referencia más importante encontrado en las búsquedas previas con sonar, donde efectivamente estaban los restos del ARA San Juan.

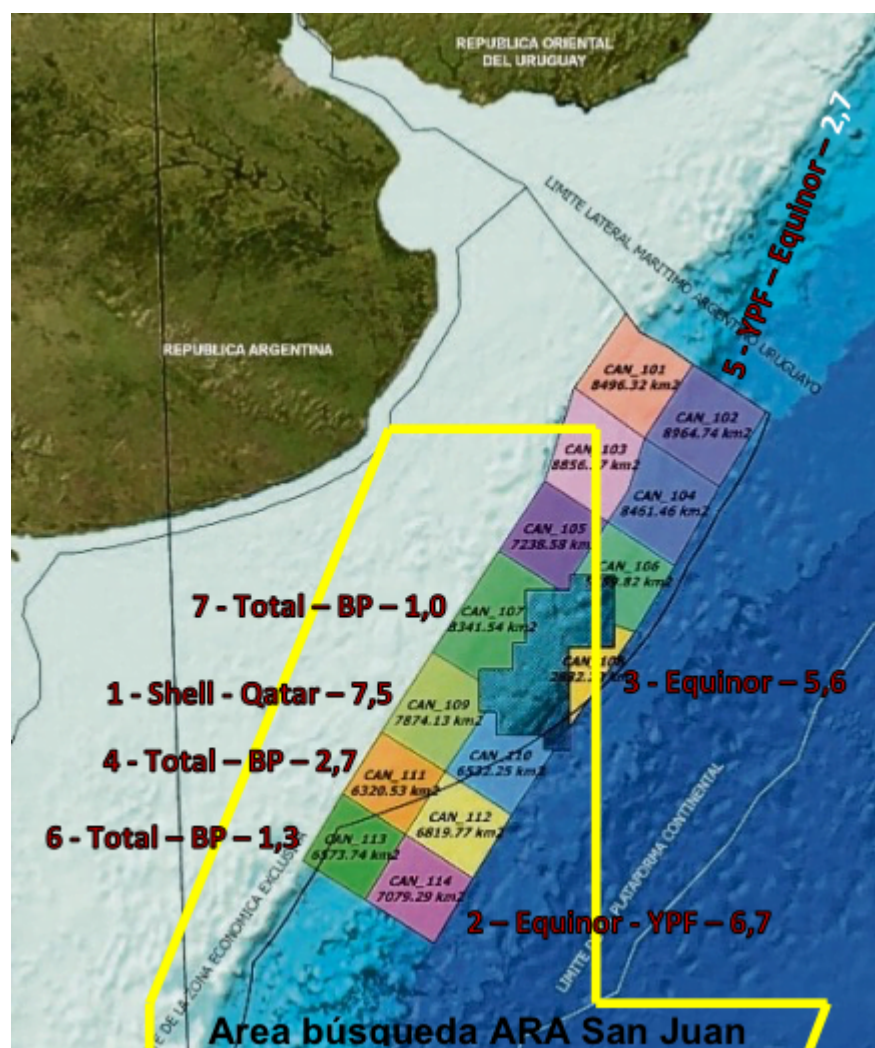
Y seguidamente en forma sospechosa, en vez de regresar al continente, para entregar los resultados del hallazgo, se dirigió a toda marcha a Ciudad del Cabo, como quien se lleva algo de contrabando, desde envió los datos digitales del hallazgo. Y como si eso fuera poco en marzo de este año, antes de que se abriera el concurso en cuestión el 16 de abril, regresó a la zona, haciendo un largo periplo desde Montevideo hasta Puerto Argentino, como si hubiese dejado algo olvidado allí.

El caso es que si el Seabed Constructor en su búsqueda hizo un relevamiento gravimétrico y magnético del lecho marino con los ocho ultramodernos vehículos robots que porta, esa información resultaba valiosa para los ofertantes de las áreas ubicadas en la Cuenca Argentina Norte, en el límite de la plataforma continental por donde navegaba el ARA San Juan.

Y casualmente quienes ofrecieron los más altos precios por Km² esas áreas, y se quedaron con varias de ellas, son la empresa inglesa Shell, que es el país de origen del Seabed Constructor, y la empresa estatal noruega Equinor, que lleva la bandera de ese país.

Tal como se puede ver en la siguiente imagen, en la que aparece los detalles de la adjudicación de cada área. Con la anotación en primer lugar del puesto que ocupa en relación a los montos ofertados en esa Cuenca Argentina Norte, ordenados de mayor a menor. En segundo lugar quienes son las compañías adjudicatarias de ella. Y en tercer lugar el monto ofertado en miles de dólares por kilómetro cuadrado (Km²) por ella.

Habiéndose detallado en el mapa con líneas amarillas, el área de búsqueda del ARA San Juan.



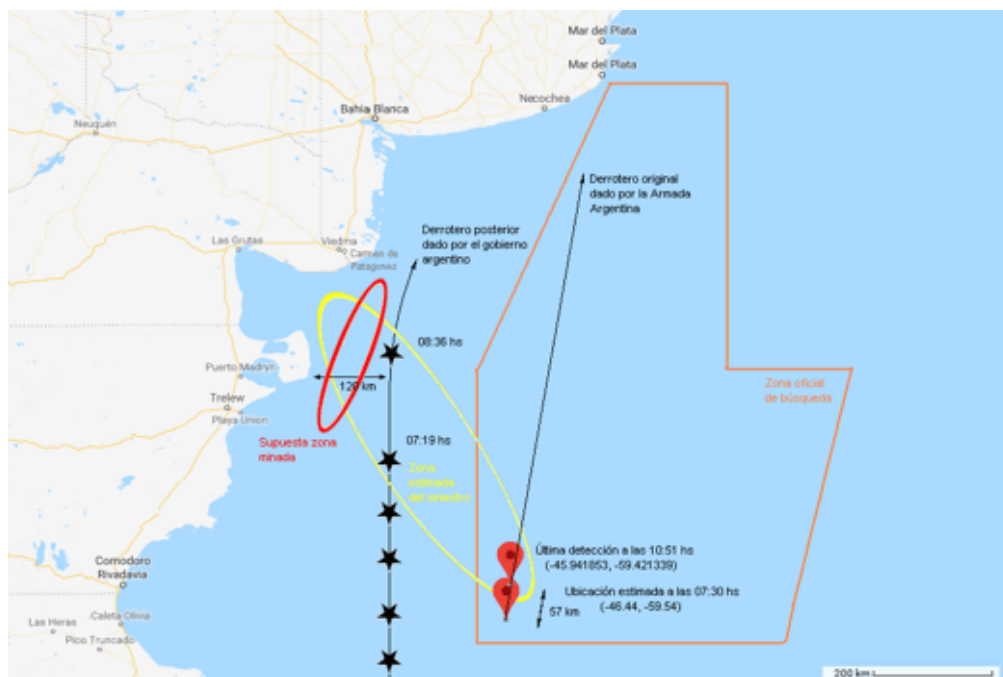
Resultando notable la coincidencia consistente en que las áreas que más valorizaron la inglesa Shell asociada con Qatar, y la noruega Equinor, por su cuenta y asociada con YPF, son las más cercanas donde fue encontrado el ARA San Juan. Ofertando por dichas áreas (Can_109, Can_114, y Can_108) montos hasta más de siete veces superiores a los de las áreas vecinas, ofertados por Total - BP (Can_107, Can_111, y Can_113). Encontrándose en solitario y en quinto lugar la oferta de YPF y Equinor, fuera del área de búsqueda del ARA San Juan, con un monto equivalente a una tercera parte del monto máximo ofrecido dentro del área de búsqueda (CAN_109).

En una próxima nota se vera que el buque inglés noruego y la empresa Ocean Infinity que lo chartea, también estén

involucrados en la maniobra de derogar en la practica mediante lo que en derecho se conoce como desuetudo, de la legislación argentina que obstaculia la explotación del petróleo en Malvinas.-

Próximamente:

-La cartelización en el concurso petrolífero Costa Afuera (III) y el desuetudo de la legislación petrolera respecto Malvinas



Mapa con el área de búsqueda del ARA San Juan