

# DECLARACIÓN PÚBLICA

ALFONSO DORS

CEO POSOVISUAL

EXPEDICIÓN ANTÁRTICO REMANDO EN SOLITARIO.

## RESUMEN OFICIAL DE LOS HECHOS ACONTECIDOS DURANTE LA EXPEDICIÓN.

Estimados amigos, compañeros y seguidores en redes sociales:

A una semana justo después de nuestra vuelta de la expedición “Antártico, remando en solitario,” nos vemos obligados a hacer público el resumen, lo más breve posible, de lo acontecido durante los 2 meses de expedición, y que sin duda nunca hubiéramos querido vivir, y mucho menos tener que hacer público.

Una vez aterrizados, después una experiencia realmente complicada e injusta, podemos decir que lo vivido durante estos 2 meses de Enero y Febrero, han sido unos hechos muy graves, que han atendido contra la seguridad vital del aventurero Antonio de la Rosa, y que ya hizo público como todos sabéis además de sufrir en nuestras propias carnes el trato diario y menosprecio de Ezequiel Sundblad.

Ante todo, queremos destacar, que fuera de todo el tema contractual entre las dos partes, los acuerdos económicos y de más, el problema prioritario ha sido **el grave atentado contra la seguridad vital a la que se ha visto sometido Antonio de la Rosa, por la negligencia flagrante de Ezequiel Sundblad.**

Por otro lado, quiero hacer público, de igual manera que hice con las **autoridades de Georgia** del Sur, tras su solicitud nada más llegar a la costa de Grytviken , y que realicé gustosamente en un documento de más de 8 páginas, con todo tipo de detalles y experiencias vividas durante el primer mes de travesía, suscribo cada palabra de lo que Antonio publicó en su declaración, existiendo todo tipo de pruebas (WhatsApp, emails, conversaciones, audios, fotografías..), haciendo hincapié y **siendo de suma importancia, mi experiencia dentro del Ypake II durante los 2 meses de navegación**, fui testigo de cada una del resto de negligencias cometidas por el máximo responsable de la expedición, Ezequiel Sundblad.

Es por ello por lo que quiero dejar aquí constancia de las que considero más importantes, y que sin duda han de quedar reflejadas para que no vuelvan a sufrirlas ninguna otra persona que decidiera navegar junto a él:

### TRATO HUMANO

- Trato completamente intolerable, **irrespetuoso y colérico**, tanto con Antonio, como con su segundo a bordo, Martin, y conmigo obviamente.
- **Pérdidas del control** de sí mismo, nervios desbordados, **gritos, malos modales**, faltas de respeto, totalmente inaceptable más aun tratándose de un cliente.
- **Faltas de educación** constante, de convivencia y de civismo.
- Sensación de estar completamente **desbordado por la situación**.
- Falta de interés por la expedición, de motivación y de apoyo hacia la persona que lo está realizando, así como hacia el resto de equipo.

- **Desinformación absoluta, falta de comunicación**, de intención de movimientos, etc..
- **Total, carencia de explicación de los planes de evacuación, sistemas de emergencia y modo de uso de las mismas. Ni un simple briefing al comienzo del viaje, no se explica absolutamente nada del barco.** Constante sensación de inseguridad por desconocimiento absoluto de la embarcación.
- **Aislamiento intencionado** de los sistemas de posicionamiento del barco obligatorios, con la consecuente **alarma para familia y amigos** en España durante semanas, sin motivo absoluto nada más que su ofuscación y mal carácter.
- Total **apatía** hacia la vida de las **personas a su cargo**, falta de preocupación cuando la tripulación tiene mal estar a causa de la navegación, **asertividad nula**.
- Total **falta de respeto hacia el profesional** que lleva a su cargo en la embarcación, impidiendo la **práctica totalidad de su misión de filmar y fotografiar** al aventurero, **evitando constantemente los encuentros**, y cuando se produjeron, abandonando el lugar pasados apenas 15 minutos, teniendo que realizarse en condiciones de extrema rapidez, con el consecuente aumento del **riesgo de caídas, deterioro del material y la óptima obtención de material** en la mayoría de los encuentros en alta mar.
- Total **desprecio hacia mi profesión y mi papel en la expedición**, para el cual había sido contratado, realizando juicios de valor, insultando o impidiendo directamente mi trabajo.
- **Racionando la electricidad** del barco, impidiendo realizar el trabajo de forma regular, alegando que un ordenador portátil consume mucha electricidad, o que la carga de las baterías del dron dispara el consumo de una embarcación de 60 toneladas.
- **Uso constante y molesto de un altavoz bluetooth** a un volumen altísimo (por su falta de audición) con la radio. A todas horas, durante todo el día.
- **Constantes y repetidas omisiones de su obligación de navegar cerca de Antonio** de la Rosa, a pesar de las reiteradísimas veces en las que se le insistió, alegando **excusas absurdas**, como la falta de combustible, la dirección del viento, o la imposibilidad de navegar haciendo zetas, dejándose arrastrar por el viento durante días, sin ningún motivo real. Estas maniobras no realizadas, fueron confirmadas por el 2º capitán, Martin, el que si que me aseguró tajantemente que se podrías realizar, pero que no estaba autorizado para hacerlas.
- Continua mención al poco combustible que traía, **falta de previsión de una expedición**, a pesar de que en su web indica que el barco dispone de un depósito de 4000l para realizar 4000millas náuticas. Recordamos que es un velero, puede navegar a vela sin gasto de combustible. Finalmente, a la llegada a Williams, el barco contaba aun con 700l de gasoil.
- **Quejas constantes**, despotricando sobre la persona de Antonio, **insultos y vejaciones** verbales, injurias hacia su papel de deportista tales como *“farsante, payaso, mentiroso o influencer cuentista”*.
- **Mentiras reiteradas, abuso de poder** por su situación de capitán dentro del barco, **exageración de la previsión meteorológica**, para utilizarla como excusa y no ir en búsqueda de Antonio.
- **Omisión** de la petición de Antonio **de comunicarse** con él, vía radio o teléfono satelital para comunicarle la decisión de cambio de destino de la parte a remo.
- **Omisión de la petición retroceder** para poder volver a grabar al Ocean Defender en otra posición o encuadre diferente en reiteradas ocasiones.
- **Cambio de destino de forma unilateral**. Tras los constantes alejamientos con Antonio, finalmente cambia el rumbo y decide ir al Sur de Georgia, no al Norte como estaba pactado.
- En vez de salir a buscar a Antonio las ultimas 20 millas para filmar la llegada, decide esperar en una bahía, hasta que Antonio se encuentra a **1.9millas**, zona más compleja del viaje, costera, malas condiciones climáticas, etc.. donde únicamente puedo filmarle durante escasos 30 minutos.

- Una vez en la bahía, a la que habíamos accedido para realizar las tomas de la llegada, y acomodar los barcos para la navegación conjunta, **decide por su cuenta arrancar** sin haber casi comenzado a amarrar el Ocean defender al Ypake II, comenzando la travesía aun con Antonio dentro de su barco, **e impidiendo el correcto amarre** de las mismas con los 3 cabos como en otras ocasiones, y que estaba realizando con Martin mientras yo filmaba la misma, así como la correcta colocación de las boyas protectoras. **A pesar de las 2 veces en las que le indiqué que había que parar y atar bien el barco, decidió continuar** la marcha alegando que había mala mar y que así tendría que quedarse. A raíz de esta decisión, **el Ocean Defender sufrió los gravísimos daños que Antonio enseña en su publicación.**
- A raíz de provocar este agujero en la proa, **se produce la pérdida total de los elementos que contenía el tambucho**, (1 ordenador portátil Mac, tarjetas de memoria con contenido filmado por Antonio de la rosa, 2 Gopro 11, documentación de la embarcación, Powerbank, cargadores, etc..). **Perdida irrecuperable de contenido para el documental.**
- Hay que recordar, que la obligación de Ezequiel como responsable de las embarcaciones, es la del correcto amarre y supervisión de la maniobra de amarre y remolcado, así como la responsabilidad de la vida de las personas que la realizan, y la cual fue comprometida en muchos momentos.
- **Intento de agresión de Ezequiel a Antonio de la rosa** al entrar este último al Ypake tras negarse Ezequiel a detener el barco recriminándole y increpándole. Finalmente hubo amenazas por parte de Ezequiel muy graves. Antonio no abrió la boca ni dijo una sola palabra, separando a Ezequiel de Antonio entre Martin y Yo para que no hubiera agresión por parte de Ezequiel.
- Debido a esta situación de indefensión y peligro, **Antonio decide abandonar el Ypake** de madrugada y ponerse a salvo con las autoridades de Georgia del Sur, con su embarcación gravemente dañada y volver por sus propios medios.
- La persona que le ayuda a salir del Ypake hacia el Ocean defender a Antonio, volver a meter todas sus cosas, ayudarle con el desamarre en el silencio de la noche y ponerle a salvo **soy yo**, como es obvio **en secreto** hasta el día de hoy en el que lo hago público. Situación que mantengo en secreto para **mi seguridad**, puesto que **no confió en absoluto en que Ezequiel** reaccione de una manera adulta y sensata. Nadie se enteró de esto, y así lo mantuvimos hasta el día de hoy, haciéndole ver una **falsa neutralidad**, únicamente provocada por la obligación de regresar en el mismo barco, durante 15 días aproximadamente, de nuevo a las costas chilenas, y así no comprometer aún más lo que quedaba de expedición.
- Durante los 15 días posteriores, de vuelta de Georgia del Sur a Puerto Williams, el comportamiento de Ezequiel, fue prácticamente el mismo, apatía, desidia y dejadez, hasta el punto de perder los vuelos de conexión al no avanzar de la forma adecuada, motivado por un “ahorro de combustible”. Gracias a los amigos y profesionales de DAP y Puerto Williams, pude finalmente tomar mi avión de vuelta con 1 día de retraso, tras tener que cambiar los vuelos ocasionando una pérdida económica superior a 500€.

#### INSTALACIONES (BARCO)

- El barco **carece** de casi todas las **medidas de higiene básica**
- **Una única ducha en 26 días**, asearse en la cocina, suelo sucio, pelos y pelusas por todas las instalaciones, el suelo siempre sucio, acumulación de basura, desorden, herramientas por todos lados, etc..
- **Racionamiento abusivo del agua dulce**, hasta casi para beber. La que hay, viene de unos tanques de dudoso mantenimiento, con un sabor nauseabundo.
- En la web de la empresa, indica la existencia de **una desalinizadora, que no existe.**

- Existencia de una **estufa en pésimo estado**, con constantes pérdidas de gases nocivos, olorosos, irritantes y sumamente peligrosos, además de las múltiples etapas de cortes de funcionamiento, con la consecuente pérdida de temperatura dentro del barco.
- De la situación del barco en 2022 cuando estuvimos allí 1 mes bloqueados por el Covid, al estado en que nos lo encontramos en este 2023 se ve muy claramente la pérdida de variedad y cantidad de alimentos. El barco tenía aproximadamente 1/3 de la comida que debería llevar para una expedición de 2 meses, dejando de tener comida tan básica como el pan, la fruta, la carne fresca, el embutido o unas miserables galletas para desayunar a las 2 semanas de zarpar.
- **Carece de nevera o congelador**, y la comida se almacena en la sentina del barco, fuera de todo sistema de higiene y salubridad
- **Constantes averías**, fallos de motor, alternador, timón, piloto automático, filtros de combustible...y así un largo etc.
- Cables a la vista, elementos punzantes como herramientas, sin un correcto almacenamiento, útiles de cama viejos, sucios y en mal estado.

Toda esta información, aparte de estar documentada y expuesta en la declaración oficial, está corroborada por otras expediciones que han tenido que sufrir a este hombre, por lo que, si fuera necesario, podría ser entregado dicho material a las autoridades que así lo reclamen.

**Solo espero que nadie tenga que volver a pasar por la dura situación a la que nos hemos tenido que enfrentar tanto Antonio como yo mismo y que la justicia y el peso de la ley por el bien de todos caiga sobre esta persona.**

Fdo. Alfonso d'Ors, **CEO** Posovisual