

Ushuaia - Argentina - noviembre 2022

Mi deseo de viajar a la Antártida viene de lejos, empezó a tomar forma en agosto de 2006, cuando visite Ushuaia acompañado de Nuri, mi mujer, en nuestras vacaciones anuales.

El deseo era mutuo y paseando por el puerto de la ciudad descubrí la forma de hacerlo.

Ushuaia es el puerto de embarque y salida de los barcos que hacen el trayecto al continente antártico, la temporada de cruceros suele empezar en septiembre y finaliza en marzo, ya que son los meses del verano austral y la travesía oceánica es posible por el deshielo del océano.

Ahí fue donde me prometí personalmente a proyectar el viaje para el año de mi jubilación obligatoria, 2020, si no podía hacerlo antes, ya que mi trabajo me obligaba a programar las vacaciones en agosto y eso lo hacía inviable fuera de esas fechas.

Los años han ido pasando, mi mujer falleció en 2013, fue un golpe brutal para mí, pero la idea de la Antártida tomo una fuerza impresionante, ya que en nuestra breve visita a Ushuaia paseando por los muelles de la ciudad le prometí que algún día volveríamos para embarcarnos en algún barco que hiciera la travesía.

A inicios del 2020 empecé a mirar la forma de realizar mi deseo, me lo había tomado como un premio a mis 51 años de vida laboral, solo interrumpidos 20 meses por el servicio militar, obligatorio en aquellas fechas.

Conocía una empresa de viajes holandesa Oceanwide Expeditions, especialista en este tipo de viajes ya que dispone de varios barcos preparados y equipados, yo ya había trabajado con ellos en 2014 cuando navegue con ellos por el Ártico. 2020 fue un año terrible para la Humanidad, el Covid 19 se convirtió en una pandemia mundial y el 14 de marzo de ese año se declaró un confinamiento a nivel mundial.

Inicialmente no se preveía que fuera a durar mucho y yo contrate el 03-08-2020 mi viaje, embarcaría el 24 de febrero de 2021 en Ushuaia para realizar una travesía que me llevaría por las islas Falkland o Malvinas, islas Georgias del Sur, para finalmente llegar a la Antártida. Era un recorrido especial, se iniciaría en Buenos Aires (Argentina) una escala particular que me programe y luego visitaría lugares remotos llenos de historia y fauna autóctona, muy difícil de ver en otros lugares. El Covid fue extendiéndose y las limitaciones a los desplazamientos ampliando, confiaba que para las fechas de mi viaje la presión de la enfermedad disminuyera y pudiera realizarlo, no fue así y ante las restricciones la naviera suspendió toda la temporada de cruceros y me ofreció la posibilidad de postponerlo para 2022, las nuevas fechas serían del

21-02-2022 al 15-03-2022, y me respetaban el precio inicial.

Modificar las fechas de los desplazamientos aéreos más la reserva de hotel en Buenos Aires no fue fácil, el alojamiento lo solucione sin pérdidas económicas, pero los billetes de avión tuvieron una pequeña penalización.

Los meses fueron pasando y el Covid seguía haciendo estragos, la temporada de cruceros 2021-2022 se inició con normalidad y yo cruzaba los dedos cada vez que las noticias no eran positivas.

Enero 2022, la fecha de mi viaje estaba cerca cuando un día me llamo Yolanda, la chica que llevaba mi reserva con la naviera. Se habían producido contratiempos, los últimos cruceros habían tenido muchos problemas con el Covid, y la compañía

naviera estaba estudiando la posibilidad de cancelar el resto de temporada. La amenaza se cumplió y ante la previsión de nuevos contagios entre las tripulaciones, guías y pasajeros finalizarían la temporada en enero.

El golpe fue muy duro, significaba volver a planificarlo todo, seguían manteniendo el precio inicial, pero yo aparte de la decepción y frustración estaba obligado a renegociar con las compañías aéreas las reservas concertadas, con el consiguiente incremento de precios, los hoteles era secundario tenía acumuladas varias noches de hotel como premio por reservas anteriores y no tenía que abonar nada.

Volvía a estar al inicio, abandonar definitivamente no se me pasaba por la cabeza. Pasados unos días y una vez digerida la noticia empecé a mirar opciones, esperar un año más, o sea febrero 2023 o adelantar algunos meses la salida. Mirando las distintas opciones me decante por una salida el 06-11-2022 con el barco Janssonius, el más moderno de la naviera, los anteriores se iban a realizar en el Hondius. cerradas las fechas y renegociado con Air Europa y Aerolíneas Argentinas las nuevas fechas me arme de paciencia ante la nueva demora.

El inicio de la invasión rusa en Ucrania el 24 de febrero de 2022 despertó en mi incertidumbre, en principio estaba lejos, parecía un conflicto local y que no duraría mucho.

No fue así, poco a poco fue creciendo e involucrando al resto de países, se inició un embargo y restricciones de productos a Rusia, no pensaba que eso influenciara que reserva, craso error, no recuerdo bien la fecha, pero al recibir la llamada de mi agente de viajes sabía que había problemas. Nueva modificación, al barco Janssonius le estaban haciendo mejoras en Croacia y el embargo estaba afectando al material necesario para ellas, conclusión no estaría disponible para noviembre y se retrasaban todas sus reservas para enero y febrero del 2023.

Volvía a empezar, mentalmente agotado inicie otra vez la negociación, en la web de la Oceanwide vi que los otros barcos estaban operativos y disponían de plazas para otras fechas, incluido el mes de noviembre, la naviera en principio se negó, pero ante mi insistencia y viendo todas anulaciones anteriores al final me ofrecieron una plaza en el barco Plancius, que salía el 22-11-2022 y regresaba el 10-12-2022, acepté sin dudar esperando que fuera ya la última modificación. Ya concretadas las nuevas fechas empezaba mi negociación con las reservas de vuelos. No fue difícil, previo abono del incremento de precio del combustible que se había disparado por el conflicto Rusia-Ucrania no hubo problemas.

Ya estoy en Ushuaia, atrás quedan varias modificaciones en los vuelos de ida y vuelta por parte de Aerolíneas Argentinas que me han supuesto variar de hoteles y horarios varias veces, mi paso por Buenos Aires ha ido bien, la ciudad no ha cambiado mucho, han pasado 16 años de mi primera visita y la he visto envejecida, sin apenas renovación, excepción del famoso teatro Colón, estaba cerrado y en obras en 2006 y actualmente está actualizado y abierto.

22-11-2022 - martes

636 días después de lo previsto, 12 vuelos modificados y 6 reservas hoteleras cambiadas, estoy preparado para embarcarme en la aventura más importante que he vivido.

Las instrucciones de Oceanwide Expeditions, no son del todo correctas, la dirección para depositar el equipaje previo al embarque es errónea, el enlace de Google Maps indica una dirección antigua que ya no utilizan, me desplazo allí por la mañana para dejarlo, allí me encuentro con varios pasajeros con el mismo

problema. El edificio está cerrado y no hay ningún cartel informativo como nos había comunicado la naviera, Esperamos un tiempo prudencial, comento con los otros viajeros que la selección de fútbol Argentina ha jugado hace pocos minutos su primer partido del Mundial y que los responsables de abrir se estarán retrasando por ello.

Una pasajera holandesa decide ponerse en contacto telefónicamente con algún responsable y lo logra, le comunican que la dirección es errónea y que tenemos que desplazarnos 500 metros en la misma calle. Lo hacemos todos por nuestros medios, que no son otros que arrastrar nuestro equipaje a mano por la acera. Llego de los primeros me encuentro allí con bastantes viajeros, no todos somos del mismo barco, tengo suerte el mío es pequeño y hay poca gente, consulto con el personal si este edificio también es el punto de recogida de pasajeros para el embarque, otra norma de la organización es que el traslado tiene que ser conjunto y que nos lleven en autocar ya que las autoridades portuarias así lo exigen, incorrecto no es cierto tenemos que desplazarnos por nuestros medios e individualmente, empezamos bien.

Ushuaia es pequeña, se puede pasear y acceder al puerto sin problemas, paso el resto de la mañana paseando y haciendo fotos de lo más importante del lugar,



como en un restaurante local y me desplazo al muelle para embarcar. El edificio aduanero y control de pasaportes es muy pequeño, el trámite es muy rápido y una vez presentada la documentación de embarque me permiten el acceso.

Llego el momento tengo el barco delante y es difícil explicar la sensación de ese

momento, voy solo no es lo que deseaba en 2006 pero sé que ella estaría de acuerdo en que llevara hasta el final nuestros deseos.

Subo por la pasarela al barco, me está esperando el personal de servicio, comprueban mi identidad y me proporcionan una tarjeta identificativa con su correspondiente funda, me servirá en



el viaje para todo, abrir el camarote, controlar el embarque y desembarque de las excursiones y abonar las posibles consumiciones extras en la travesía. Una chica de la tripulación me acompaña a mi camarote, es doble y lo compartiré con un inglés de nombre Stephen.

El habitáculo es pequeño, pero bien distribuido, hay dos camas, dos pequeños armarios, una mesita de noche para compartir y un pequeño ojo de buey que deja



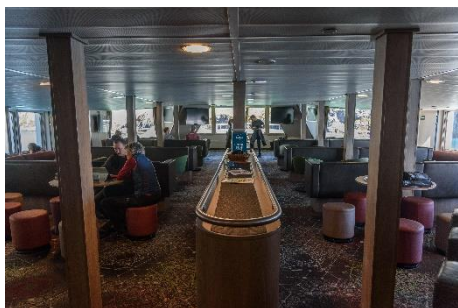
entrar la luz natural. El aseo dentro de sus reducidas dimensiones es completo, ducha, inodoro y lavabo, he sido el primero en llegar, puedo elegir cama y



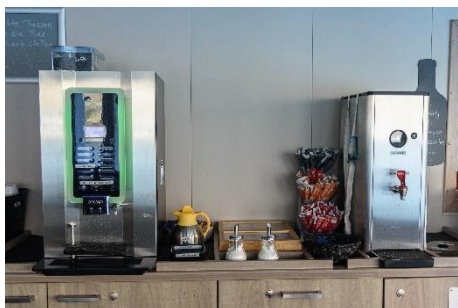
armario, aprovecho la tranquilidad del momento para deshacer el equipaje y colocarlo en mi armario, el proceso es rápido y cómodo, una vez acabada la labor salgo a inspeccionar el barco.

Mi camarote está ubicado en el tercer piso, igual que el restaurante, subo al cuarto y veo que está dedicado a camarotes, prosigo mi

ascenso y en el siguiente encuentro el salón principal y único, es grande comparado con el tamaño del buque, acogedor con sofás en línea, pequeñas mesas sujetas al suelo al igual que pequeños sillones individuales. Las amplias vidrieras permiten ver el frente y los dos lados del barco, dispone de una pequeña barra de bar y un espacio



dedicado a una buena máquina de café, té o chocolate, junto a ella hay unas bandejas con las tazas y vasos, las



bebidas son de libre disposición. Al fondo de la sala hay dos puertas dobles, metálicas y muy pesadas que dan acceso a una pequeña terraza, la cual permite el acceso por el exterior al piso inferior y superior.

El ingreso de los pasajeros se va haciendo sin problemas y al regreso a mi camarote conozco a quien será mi compañero de viaje, nos presentamos, yo no sé inglés y el no conoce nada de castellano, "perfecto", son muy malos para calcular la edad, pero los 50 hace ya unos años que los ha cumplido.

El barco se pone en movimiento sobre las 17 h. la navegación transcurre con normalidad, la hacemos por el canal de Beagle y las aguas son tranquilas, estoy en el exterior contemplando el paisaje y como nos vamos alejando de la ciudad, el momento me trae viejos recuerdos, en 2006 navegue por estas aguas en un pequeño catamarán para ver las islas de los Lobos, que como su nombre indica está habitada por una colonia de Lobos Marinos, la isla de los Pájaros y el faro Les Eclaireurs, este año la travesía será más larga, no durará un par de horas.

Sobre las seis de la tarde tenemos el primer "briefings" (reunión), para explicarnos los sistemas de seguridad, uso del chaleco salvavidas, cada uno dispone de uno en el camarote, nos enseñan el sistema de alarma sonora y lo que significa, habrá que estar atentos ya que en algún

momento de la tarde sonará y tendremos que acudir a la zona superior con el chaleco salvavidas bien puesto para practicar el acceso rápido a los botes salvavidas.

Sobre las 18,30 suenan las sirenas, me pongo mi chaleco y salgo, según la ubicación del camarote subiremos y accederemos por el pasillo A o B al bote que nos corresponda, el simulacro



transcurre con normalidad, una vez realizado nos comunican que nos preparemos para la cena.

Sobre las 19 h. por el sistema de megafonía comunican que el restaurante ya ha abierto y se puede cenar, el acceso para mí es fácil, ya que como he descrito anteriormente está situado en mi planta, las dimensiones del espacio están bien, dispone de mesas rectangulares comunitarias con capacidad de 6, 8 o 10 según la zona y varias redondas también de diferentes medidas, la cena es tipo buffet, los productos son buenos y variados, ensaladas que te puedes preparar con diferentes productos, carne, pescado, variedad de panes y fruta, cada noche habrá sopa, que la servirá el servicio, me imagino que es para evitar accidentes, el postre también es diferente cada noche, el agua gratuita, si se quiere otra bebida se pide a los camareros que la traen y lo anotan electrónicamente con la tarjeta que nos han proporcionado. De inicio se forman pequeñas colas en los mostradores de la comida, hay dos idénticos y con los mismos productos, una vez que pasa la aglomeración inicial todo fluye normalmente.

En el comedor no hay sitios asignados individualmente, cada uno elige libremente de los espacios vacíos, se pregunta si está ocupado, si no lo está se puede ocupar, el sistema permite ir variando de compañeros para comer, si bien hay grupos definidos que suelen sentarse juntos, el resto vamos variando.

Después de cenar subo al salón, como la mayoría del pasaje, la máquina de café o té funciona sin parar, otros toman combinados y se forman pequeños grupos en las mesas o sofás, hay un buen ambiente y un miembro del staff me presenta a un compañero suyo, Eduardo, es venezolano y lógicamente habla castellano más inglés y alemán.

Eduardo se presta a ayudarme con cualquier duda o problema que pueda surgir durante la travesía, a lo largo del viaje me ira bien para conversar y estar informado de las novedades.

Hora de dormir, hace ya un rato que hemos salido del canal Beagle, estamos navegando en mar abierto y la verdad se nota, el barco se balancea bastante y yo también, hay que sujetarse a las barandillas para andar por los pasillos, por fin llego a mi camarote y me acuesto. Me cuesta dormirme, el barco sube y baja constantemente la sensación acostado es rara, tan pronto estas flotando en el aire como notas que alguien te está aplastando en el colchón, si fuera pasajera bien, pero es constante, parece que estes en una atracción de feria, hace calor en el camarote y duermo sin taparme, mi sueño no es constante y noto síntomas de mareo, la noche transcurre lenta y con el sueño muy ligero.

23-11-2022 - miércoles

Por la mañana al levantarme, los síntomas de mareo se agravan, la acción de ponerme los calcetines y calzarme remata la faena, estoy mareado y el estómago raro. Anuncian por megafonía que el restaurante está abierto y se puede acceder para desayunar, dudo, pero al final gana el hambre y voy, mala decisión me sienta mal y camino del camarote vómito, suerte que la tripulación ha sido previsora y en las barandillas de los pasillos han colocado bolsas de papel, me son muy útiles y cojo un par en previsión. Llego al camarote y me tumbo en la cama, el balanceo del barco es constante lo que me obliga a levantarme varias veces para ir al lavabo.

He tomado la decisión de no comer, no tengo hambre y sé que si ingiero algo me sentara fatal, bebo agua varias veces para no deshidratarme, pero mi estómago no la admite y la vómito. A media tarde tomo la decisión de subir al salón, me siento en una butaca en el centro del barco para no notar tanto el balanceo, por las grandes ventanas de la sala se ve el océano y las olas, impresionan, estamos en el quinto piso y de vez en cuando alguna ola golpea el frente del barco y salpica con fuerza los vidrios. Poco a poco noto que voy mejorando, me tomo una camomila y ni estómago la admite, veo a Eduardo el guía y le explico mi situación, decidimos hablar con la doctora del barco para que me proporcione algún medicamento que alivie mis molestias, está bastante ocupada, ya que no soy el único pasajero con mareos, cenando se pone en contacto conmigo, me aconseja comer y sobre todo beber mucha agua, a su vez me da varias pastillas, unas para aliviar el dolor de estómago y otras para el mareo, cenado tengo una crisis, entre el primer y segundo plato lo que he ingerido está indeciso, o subir y salir o bien bajar, gana lo segundo y tengo un gran alivio. Tras la cena subo al salón y una holandesa que he conocido y conoce algo de castellano me presenta a Mick un estadounidense de Oregón. Mick habla bastante bien mi idioma y se ofrece a ayudarme en los briefings y traducirme lo más interesante, siempre digo que soy una persona con suerte, mi desconocimiento del inglés siempre tiene solución, me voy dando cuenta de las nacionalidades del pasaje, holandeses, alemanes, ingleses, estadounidenses y algún asiático y yo como único español.

Antes de acostarme me tomo la pastilla para el mareo, los síntomas han mejorado mucho pero no quiero tener riesgos.

La noche la paso mejor, los movimientos del barco esta vez son laterales, igual estoy apretado a la almohada como parece que me vaya a caer por la parte de abajo de la cama.

24-11-2022 - jueves

Me levanto sin molestias y desayuno bien, el día anterior lo pasamos navegando hacia las islas Falkland o Malvinas que es un archipiélago de América del Sur, situado en el mar Argentino, mar epicontinental del océano Atlántico Sur adyacente a dicho país, a unos 500 km de la costa. A diferencia de otras islas más cercanas al continente no tienen población humana autóctona, originaria o indígena.



Los primeros visitantes fueron europeos que llegaron durante la conquista europea de América entre los siglos XVI y XVII.

Siempre que visito un país, islas o zonas de interés me gusta conocer su historia, estas islas tienen mucha y triste en su mayoría.

Existe una controversia en torno al descubrimiento de las islas, la cual se traslada a la disputa de soberanía. Francia, España y el Reino Unido se atribuyeron el

descubrimiento de las islas para defender sus títulos de soberanía.

No hay pruebas concluyentes para determinar qué navegante europeo las divisó por primera vez.

Las islas son incluidas en mapas y portulanos desde 1502. El 7 de abril de 1502, Américo Vesputio divisó un archipiélago que podría ser las Malvinas. De ahí proviene su inclusión en el mapa de Piri Reis. El primer mapa específico de las islas fue realizado en 1520 por Andrés de San Martín, tripulante de la expedición de Magallanes.

El 4 de febrero de 1540, un barco español capitaneado por Alonso de Camargo llegó a las islas y permaneció en el archipiélago hasta el 3 de diciembre del mismo año.

El gobierno británico insistió, hasta bien entrado el siglo XX, que John Davis había descubierto las islas en 1592 y fundamentó en eso sus derechos de soberanía, sin embargo, el gobierno y los historiadores británicos modernos reconocen que John Davis no descubrió las islas, ya que, en 1592, fecha del supuesto descubrimiento de John Davis, las islas ya aparecían en numerosos mapas españoles.

La primera visita incuestionable fue realizada en 1600 por el marino neerlandés Sebald de Weert, éste recorrió el 16 de enero a bordo del barco Gelcof, el grupo de las islas Jasón, ubicadas al noroeste de la isla Gran Malvina. Es por ello por lo que los mapas neerlandeses de la época mostraban el nombre de Sebald eilanden.

En 1690, el inglés John Strong navegó entre las dos islas principales y desembarcó brevemente el 27 de enero. Strong bautizó al estrecho de San Carlos con el nombre de Falkland Channel.

En 1749 el Almirantazgo británico, a cargo de George Anson, organizó una expedición con el objetivo aparente de hacer descubrimientos en los mares de América del Sur y efectuar un relevamiento de las costas de las islas, sin embargo, el verdadero propósito de la expedición era establecer una base naval, que podría ser utilizada para atacar tanto al comercio español, como a las colonias de América. El proyecto llegó a oídos de Ricardo Wall, embajador de España en el Reino Unido, quien lo protestó de inmediato.

Ante la persistente negativa de España, el gobierno británico aceptó cancelar la expedición en 1749.

Durante este incidente diplomático no se discutió la soberanía sobre las islas, sino solo sobre si los británicos tenían derecho a navegar libremente por los mares del sur. La presentación del proyecto al gobierno español demuestra que el Reino Unido era consciente de que los tratados vigentes le impedían navegar por esas regiones, también reconocían la soberanía española de las islas y por esa razón disfrazaron su expedición con un pretexto científico. España negó la solicitud británica por razones de conveniencia y por considerar falso el argumento del interés científico.

El 15 de septiembre de 1763 una expedición francesa comandada por Louis Antoine de Bougainville zarpó del puerto francés de Saint-Maló con el objetivo de establecer una colonia en las islas. La empresa contaba con el consentimiento del monarca francés Luis XV y era parte de los planes de expansión colonial promovidos por Étienne François de Choiseul.

Los dos barcos con provisiones y familias acadianas realizaron una escala en Montevideo, donde fueron recibidos por el Gobernador de la plaza, José Joaquín de Viana, pese a que España y Francia eran aliadas y estaban unidas por el Pacto de Familia, los franceses no tenían autorización para formar colonias en América del Sur, el funcionario español intentó averiguar el motivo y destino de la expedición, pero los franceses lo ocultaron, manifestando que se dirigían a la India.

Louis Antoine de Bougainville llegó a las islas el 31 de enero de 1764 y construyó el fuerte militar de Puerto Luis. La toma de posesión se realizó el 5 de abril del mismo año. Puerto Luis tenía una población de 29 colonos, el acta de posesión fue ratificada por Luis XV el 12 de septiembre de 1764, argumentando que las islas fueron descubiertas por navegantes de Saint-Maló, de donde proviene el nombre Malouines, castellanizado a Malvinas.

La corte española reclamó inmediatamente ante Francia aduciendo que las islas eran una dependencia del continente de la América Meridional, iniciándose negociaciones en septiembre de 1764.

Francia accedió rápidamente a la protesta, sugiriendo que España negociase directamente con Bougainville, que se hallaba de nuevo en Europa, pues había partido de las islas el 25 de abril de 1765. El navegante reconoció la ilegalidad del establecimiento y aceptó una indemnización española en concepto de resarcimiento por el abandono de las instalaciones y materiales, a partir de este momento los franceses depusieron cualquier tipo de reclamo sobre la soberanía del archipiélago.

Desde 1766, año en que fue nombrado el primer gobernador español, Felipe Ruiz Puente, se sucedieron de forma ininterrumpida en las islas 32 gobernadores que residían permanentemente en Puerto Soledad y dependían directamente de las autoridades españolas residentes en Buenos Aires.

El 10 de junio de 1770 una flota española rindió a la guarnición inglesa que había tomado meses antes posesión del enclave de las Malvinas en nombre de su Majestad Británica.

España logró de forma oficial la expulsión de los británicos en el marco de los acuerdos llamados Convenciones de Nutka, firmados entre 1790 y 1794.

La gobernación española terminó como resultado de la invasión napoleónica y la independencia de las provincias americanas.

Argentina considera basándose en el *Uti possidetis iuris* que pasó a ser heredera de la soberanía española en las islas.

En 1820 el gobierno de la provincia de Buenos Aires envió una fragata a tomar posesión y reafirmar sus derechos en las Malvinas, como sucesión de España, nunca sobre las islas Georgias y Sandwich del sur ni sobre la Antártida, reclamamos añadidos en el siglo XX en distinta fecha.

En 1823 concedió a Luis María Vernet la explotación de recursos de las islas.

El 10 de junio de 1829 se creó la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas con asiento en la isla Soledad y jurisdicción indefinida en las islas adyacentes al cabo de Hornos.

El 30 de agosto de 1829 Vernet fundó Puerto Luis.

Las actividades de contralor que Vernet llevó a cabo contra barcos balleneros hicieron que la corbeta de guerra Lexington de los Estados Unidos destruyera las instalaciones de Puerto Soledad.

El 2 de enero de 1833 llegó la fragata de guerra británica HMS Clio, al mando del capitán John James Onslow, quien comunicó al jefe argentino que iba a reafirmar la soberanía británica y retomar posesión de las islas en nombre del rey del Reino Unido, el capitán de la goleta Sarandí, José María Pinedo, no se consideró en condiciones de resistir y optó por embarcar a sus hombres y retornar a Argentina.

Al día siguiente desembarcaron las fuerzas británicas, izaron su pabellón y arriaron el que había dejado Pinedo, tomando posesión de las Malvinas.

A principios del año 1982 la Junta Militar que gobernaba la Argentina ordenó la invasión de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

El 2 de abril las Fuerzas Armadas argentinas desembarcaron en Puerto Argentino/Port Stanley desalojando al Gobierno británico y estableciendo un gobierno argentino apoyado por una gran fuerza militar.

Gran Bretaña no se rindió y envió una gran flota aeronaval a reconquistar las islas. Entre mayo y junio de 1982 hubo varias batallas que dieron como resultado un total de 649 argentinos y 255 británicos muertos.

El 14 de junio las Fuerzas Armadas británicas alcanzaron las proximidades de Puerto Argentino/Port Stanley y Argentina se rindió.

Según la Organización de las Naciones Unidas, es un territorio no autónomo cuya potencia administradora es el Reino Unido y cuya soberanía es reclamada por Argentina. Es uno de los 17 territorios en la lista de territorios no autónomos bajo supervisión del Comité Especial de Descolonización de las Naciones Unidas, con el fin de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Resolución 1514 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, por lo que la situación del archipiélago es examinada anualmente por el Comité de Descolonización desde 1965 debido a la Resolución 2065 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Jurídicamente, la Organización de las Naciones Unidas lo considera un territorio de soberanía todavía pendiente por definición, entre el Reino Unido que lo administra desde 1833 y Argentina, que reclama su devolución.

Las líneas anteriores las he sacado en su mayor parte de Wikipedia y reeditado intentando ser lo más breve y veraz posible.

Volviendo al relato de mi viaje continuo donde lo deje, ósea mi primera experiencia en estas islas.

En los briefings de ayer nos explicaron los planes para hoy, consistirán en dos desembarcos una por la mañana y el otro después de comer, lo previsto es que

podamos ver varias especies de Pingüinos, Albatros, Gansos y diversas especies de pájaros.



Para los desembarcos es imprescindible ir equipado con unas botas de caña muy alta que nos proporcionaron ayer y un chaleco especial, el cual también tenemos en el camarote. Siempre antes de acceder a las zodiacs hay que marcar con nuestra tarjeta identificativa en un aparato digital adosado a la pared, de regreso tenemos que volver a hacerlo, eso servirá de control que no se queda nadie en tierra, también disponemos de unas cubetas grandes con líquido desinfectante donde sumergiremos nuestras botas, más unos cepillos donde las frotaremos, es una acción que tendremos que hacer siempre que

desembarquemos y volvamos al barco. El primer desembarco es rápido, las instrucciones que nos han dado son sencillas y fáciles, yo personalmente ya tengo alguna experiencia de otro viaje que hice con un barco similar y la misma naviera por las islas Svalbard.



El sistema de desembarco y embarque siempre es el mismo, varios guías se adelantan a los pasajeros y buscan el sitio más idóneo,

normalmente es una playa, las zodiacs se acercan hasta la orilla, los guías la sujetan y desembarcamos por los laterales poniendo nuestros pies en el agua, las botas de que vamos provistos son perfectas, la mayoría de las personas van con pantalones apropiados, yo incluido y no nos mojamos.



Piso tierra por primera vez en el viaje, lo primero que veo es una casa en lo alto



de un pequeño promontorio y un mástil con la bandera británica, no hay dudas de la nacionalidad de sus moradores.

En la playa nos esperan varias colonias de Pingüinos Gentoo (Papua en su traducción al castellano), no se asustan ante nuestra presencia y se dejan fotografiar sin inmutarse, mantenemos



Pingüinos Gentoo
Págalo Austral



sensaciones muy relajantes.

Pasados los primeros minutos en tierra me relajo y dejo enfriarse el disparador de mi cámara para fijarme en la tierra que me rodea, es árida, no hay árboles, lógico estamos muy al sur y las temperaturas por estas latitudes son frías. El suelo que piso es tundra y está blando, hay que ir con cuidado cuando te apartas de los senderos pues hay zonas muy húmedas y embarradas. Por la zona también hay varias especies de Gansos, Albatros, Caranchos y Págalos Australes, estos dos últimos son las rapaces que merodean alrededor de los nidos esperando un descuido.

Los guías han marcado con palos un sendero y nos comentan que podemos acceder a otra parte de la isla donde hay más fauna.



Islas Falkland o Malvinas

una distancia prudencial y dejamos libres los senderos que utilizan para entrar y salir del agua. Es época de cría y muchos de ellos están tumbados inmóviles incubando los huevos o bien manteniendo calientes y protegidas a las crías, alrededor revolotean y andan varias rapaces esperando un descuido para robarles los huevos o crías, las madres no se asustan y cuando se acercan mucho les gritan y se agitan amenazadoras.

Es mi primera experiencia de estar tan cerca de estos pacíficos animales, ya había visto Pingüinos en Perú, islas Galápagos o Sudáfrica, pero no de pasear entre ellos, me dedico a hacer muchas fotos, es una gozada que me produce



Gansos

Mis piernas necesitan andar por tierra firme y no lo dudo, el sendero tiene una ligera pendiente en subida y no permite ver lo que hay delante, me desplazo al interior de la isla, por el camino voy viendo diversas especies de pájaros y me entretengo mientras ando para intentar hacer alguna buena fotografía.

Estos primeros instantes en tierra me ha permitido observar que entre nosotros hay un pequeño grupo aficionado a la ornitología, algunos hacen fotos, llevan buenas cámaras y otros apuntan las especies que van viendo.

La decisión de cambiar de zona resulta un acierto, al otro lado de la isla hay una colonia de Pingüinos Gentoo más grande y los Albatros Black-browed (Ceja Negra) planean por unos acantilados repleto de sus nidos.



Islas Falkland o Malvinas



Albatros Black-browed

La mañana pasa muy rápido he disfrutado viendo a las mamás Pingüino como alimentan a sus crías y a los adultos con su andar tan peculiar. El primer contacto con las islas ha resultado satisfactorio, regresamos al barco para comer. espacio de tiempo que el barco aprovecha para desplazarse a otra zona.

Durante la comida la gente habla animadamente se la ve contenta, hemos hecho una buena salida matutina esperemos a ver que nos depara la tarde.

No hay descanso sin apenas tiempo para tomar café ya nos estamos poniendo las botas y salvavidas para embarcar en las zodiacs.

El desembarco es fácil, hay un pequeño muelle que facilita la maniobra sin tener que poner los pies en el agua.

Nos esperan dos Land Rover, imagino que los usaran los más imposibilitados ya que la caminata es de dos kilómetros.

El trayecto de inicio sube, una vez arriba nos espera un sendero en su mayor parte llano, al final de él llegamos a unos acantilados habitado por Albatros Black-browed, Cormoranes Reales y una colonia de Pingüinos Rockhopper, están mezclados y no parece que haya problemas de convivencia.

Es la primera vez que veo esta especie de Pingüinos, son pequeños y tienen un curioso penacho amarillo en las cejas.

Los acantilados hacen de barrera natural entre los animales y nosotros, hay

espacios en que te puedes acercar hasta tocarlos, pero los guías establecen una línea virtual que no traspasamos, los Pingüinos Rockhopper y los Cormoranes



Pingüinos Rockhopper y Cormoranes Reales

están anidando, puedo ver varias madres con sus hijos, la cercanía me permite hacer buenas fotos, pasamos toda la tarde en la zona, mis compañeros y yo vamos desplazándonos por los acantilados intentando hacer buenas “capturas fotográficas”.



Pingüinos Rockhopper

Regreso a pie y aprovecho para disparar mi cámara a todo lo que se



mueve...Gansos, Págalos, Caranchos etc., ya en el barco y con un Choco-café calentito en mis manos intento entender algo del briefing diario.

Choco-café, lo explico es una de las bebidas que dispensa la máquina, no la había probado nunca, pero está muy rica, el café le da un tono fuerte al sabor y el chocolate arregla los problemas del café de máquina, otra de las cosas habituales de la tarde es los detalles de cocina,

siempre hay alguna cosa dulce para picar, las van variando y la verdad son muy agradables de degustar.

La charla de hoy trae novedades, mañana tocaba visitar Port Stanley, pero las autoridades locales han prohibido el acceso debido a las condiciones meteorológicas, hay previsión de ráfagas fuertes de viento lo que hace que la navegación de entrada a puerto sea muy peligrosa.

El staff de la expedición junto con el capitán del barco ha decidido navegar hacia las islas Georgias del Sur, que era nuestro próximo destino, advierten que van a ser dos días de navegación complicada debido a los fuertes vientos, los cuales generan un fuerte oleaje.

Hoy al mediodía hemos tenido novedades, explico, el personal de servicio de mesas mientras comíamos ha pasado por las mesas con el menú de la cena, los pasajeros hemos elegido el primer y segundo plato y han tomado nota de la cantidad aproximada de primeros y segundos, no habrá buffet libre y nos servirán lo elegido en las mesas, lo que me trae a la memoria el anterior viaje que hice con esta empresa donde la cena no era buffet.

Tras la cena me tomo una pastillita para el mareo, estoy bien, pero conforme nos vamos alejando de las islas el Océano Atlántico se va cabreando.

De madrugada el oleaje me despierta, hoy la sensación es la de estirarse para rápidamente pasar a sentir una fuerte opresión en la cabeza.

25-11-2022 - viernes

Hoy día de navegación, tenemos varios briefings, tras ellos yo aprovecho los tiempos libres para clasificar las imágenes del día anterior y degustar los Choco-café y repostería.

26-11-2022 - sábado

El Océano sigue cabreado, he dormido bastante bien, pero no en profundidad. Hoy no hemos tenido descanso, por la mañana dos briefings para explicarnos como son las islas Georgias de Sur y las estrictas medidas de conservación que existen. Todo el pasaje hemos limpiado en profundidad el material y ropa que usaremos en las excursiones. Aspiración de las mochilas, anorak con atención especial a los velcros que no lleven partículas foráneas a las islas, el calzado también ha tenido limpieza exhaustiva, con clips y otros utensilios hemos eliminado toda la suciedad de las rendijas y recovecos de las botas, está operación la iremos repitiendo diariamente, ya que tienen que subir a bordo inspectores de medio ambiente.

27-11-2022 - domingo

Seguimos navegando hacia las islas Georgias, el Atlántico sigue en su línea. Hoy he dormido una hora menos, ya que hemos adoptado el horario de la Antártida. Tras el desayuno seguimos con los briefings relacionados con lo que hay y veremos en las islas, ya tengo ganas de verlo y usar mi cámara que empieza a tener síntomas de "oxidación".

Está tarde he podido desahogarme y reducir el síndrome de abstinencia fotográfica, el barco ha pasado cerca de unos islotes de nombre Shag Rocks que parecen flotar en medio del Océano y están habitados por infinidad de aves.



Islotes de Shag Rocks

En unas de las conversaciones con Eduardo me comenta que mañana voy a disfrutar ya que las islas son un paraíso lleno de fauna.

Noticia de última hora, al finalizar la cena han comunicado que hay un positivo de Covid 19 en el pasaje, está aislado, nos recomiendan que tomemos precauciones pero el salón está lleno como cada noche y nadie lleva mascarilla, excepto tres o cuatro ya habituales.

08-12-2022 - lunes

Está noche he podido dormir mejor, mi cuerpo se va acostumbrando al movimiento del barco, estamos llegando a las islas Georgias del Sur, la primera impresión que tengo al verlas es que su fisonomía es muy parecida a otras islas que he visitado, Islandia y sobre todo las islas Svalbard en el Océano Ártico, acantilados suaves y

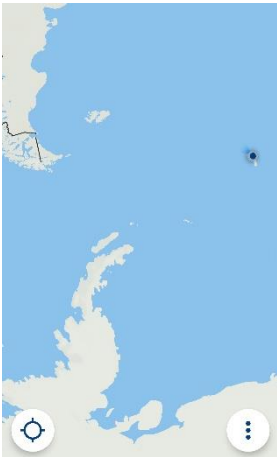


Islas Georgias del Sur

oscuros muy verdes donde crece la hierba, destacan grandes cumbres nevadas y glaciares que desembocan en el Océano.

Algunas documentaciones sugieren que Américo Vespucio pudo haber avistado las costas septentrionales de este archipiélago ya en el siglo XVI. Las fuentes británicas indican al comerciante Anthony de la Roché, inglés de nacimiento (aunque otras fuentes lo documentan español con el nombre de

Antonio de La Roca), como el primero en avistar la isla en abril de 1675, versión que es refutada por las fuentes argentinas. La isla apareció como "isla Roché" en



viejos mapas, pero el primer registro fidedignamente documentado de avistaje de las islas data del 29 de junio de 1756, por parte de la tripulación del navío español León, capitaneado por Gregorio Jerez, que las bautizó como islas San Pedro, ya que el descubrimiento se realizó en el día dedicado a ese santo. El navío León navegaba entonces desde Valparaíso a Buenos Aires.



El capitán James Cook

efectuó el primer desembarco conocido en la isla San Pedro el 17 de enero de 1775, cuando la nombró isla Georgia, en honor al Rey Jorge III y la reclamó para Su Majestad Británica.

Durante el siglo XIX fue una base de caza de focas y en el siglo siguiente el centro para la industria de la caza de ballenas del océano Atlántico Sur.

La caza de ballenas comenzó en 1904, cuando la Compañía Argentina de Pesca (una compañía cuya sede central se hallaba en la ciudad de Buenos Aires) estableció la primera estación antártica de caza de ballenas en Grytviken, esto también marcó el principio de la ocupación permanente de la isla San Pedro, que antes de esa fecha se encontraba deshabitada. Finalmente seis estaciones de costa se construyeron en ella. Grytviken es la primera y la que más tiempo permaneció activa, operando hasta 1965. Puerto Leith operó desde 1909 hasta 1933 y otra vez durante la Segunda Guerra Mundial, cerró en 1964.

Actualmente las islas Georgias del Sur constituyen un archipiélago del conjunto denominado Antillas del Sur ubicado en el océano Atlántico Sur. Este territorio subantártico se encuentra bajo administración del Reino Unido, que en 1985 lo "agrupó" con las islas Sandwich del Sur para formar el territorio británico de ultramar de las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Son reclamadas por la República Argentina como parte integral de su territorio, agrupándolas en el departamento Islas del Atlántico Sur de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

La guerra de las Malvinas estuvo presente también en las Georgias del Sur en 1982.

El 25 de marzo el transporte antártico ARA Bahía Paraíso (B-1) de la Armada Argentina arribó a la isla de Amberes/Anvers, llegando a Puerto Leith. El 3 de abril, el B-1 y la corbeta misilística ARA Guerrico (P-2), con apoyo de helicópteros desembarcaron a 200 soldados argentinos en Punta Coronel Zelaya/King Edward Point, el cual era defendido por 22 soldados de la Marina Real Británica, después de dos horas de combate las tropas argentinas capturaron el lugar, haciendo prisioneros a los marines y a los científicos. La operación arrojó tres soldados argentinos fallecidos y un helicóptero SA 330 Puma derribado.

Londres envió seis naves de la Marina Real, incluyendo el submarino nuclear HMS Conqueror para reconocimiento. Esta fuerza llegó a Punta Coronel Zelaya/King Edward Point el 25 de abril y al puesto militar de Bahía Leith el día después. El submarino argentino ARA Santa Fe (S-21), fue atacado y averiado, ya sin valor militar fue hundido por su tripulación y 185 marinos argentinos fueron tomados prisioneros.

Durante la Guerra de las Malvinas, las fuerzas navales británicas utilizaron Georgia del Sur como base.

A finales del año 2000 los quince militares británicos que quedaban en Punta Coronel Zelaya/King Edward Point fueron retirados.

Como no hay habitantes nativos, la actividad económica en las islas Georgias del Sur es limitada. El territorio tiene unos ingresos de 300.000 dólares por unos gastos de cerca de 500.000 dólares. Las principales fuentes de ingreso en el territorio incluyen la pesca, turismo y venta de sellos postales.

En febrero de 2012, el gobierno colonial británico de las Georgias del Sur y Sandwich del Sur anunció el establecimiento de una zona de protección marina de más de un millón de kilómetros cuadrados en las aguas que rodean las islas. Incluye 20.000 km² en los que la pesca está totalmente prohibida, para proteger la rica biodiversidad de los archipiélagos y el hábitat natural de varias especies amenazadas.

La información de las islas Georgias del Sur la he recopilado y reeditado como la anterior de las islas Falkland o Malvinas, Wikipedia.



Desayunando Eduardo me comenta que hay algún cambio de planes, soplan vientos de más de 40 nudos que hacen imposible que el barco se acerque cerca de una bahía donde las zodiacs puedan aproximarnos y desembarcar.

Los guías planifican una excursión en zodiac, sin desembarcar por una pequeña bahía donde está la antigua estación ballenera abandonada de Prince Olav, el trayecto es durillo ya que una molesta y

fina lluvia obstaculiza que pueda fotografiar con comodidad la gran cantidad de Leones Marinos que nos miran curiosos igual que nosotros a ellos

La estación ballenera consta de varios edificios grandes y alrededor de ellos varias casas utilizadas en su momento como viviendas, todo se encuentra en muy mal



Estación ballenera abandonada Prince Olaw

estado por lo que las autoridades de las islas han prohibido el desembarco de turistas, cerca del puerto se encuentra embarrancado un barco, su nombre es Brutus y fue varado deliberadamente en el puerto como estación de abastecimiento de combustible, pesaba 1.700 toneladas y fue remolcado desde Ciudad del Cabo en Sudáfrica.

El primer contacto con las islas ha estado bien, pero necesito pisar tierra firme, fotografiar desde la zodiac es difícil, su movimiento hace muy complicado enfocar con poca luz y hacer fotos nítidas con un teleobjetivo, ya que por la tranquilidad de los animales hay que mantener una prudente distancia.

Tras la comida aprovecho el tiempo libre para ir ordenado las fotografías que he sacado por la mañana, poco puedo aprovechar. El tiempo sigue igual, fuertes rachas de viento y una pertinaz lluvia fina, de repente suena por la megafonía del barco, nos comunican que nos preparemos ya que ha amainado el viento y bajaremos a tierra, el desembarco es rápido, todos tenemos ganas de pisar tierra firme, las expectativas no defraudan, nada más pisar la arena de la playa nos vemos rodeados de Pingüinos Rey y Leones Marinos.



Estación ballenera abandonada Prince Olaw, barco Brutus



Pingüinos Rey y Leones Marinos

Es una gozada, los animales no se asustan, más bien alguno se acerca curioso a observar. Con los Leones Marinos hay que ir con más cuidado, son muy territoriales y si te acercas demasiado alguno gruñe y hace algún gesto amenazador, no suele pasar de ahí, un remedio eficaz para ahuyentarlos en caso de ponerse más agresivos es coger un par de piedras y hacer ruido con ellas, o bien levantar los brazos agitándolos y haciendo palmas, yo personalmente tuve que correr un poco, ya que uno inicio una breve carrera hacia mí.



Pingüinos Rey y Leones Marinos

El tiempo vuela, disfruto paseando entre las mamás y sus crías, los Pingüinos Rey me deleitan con escenas cariñosas entre las parejas, la pingüinera esta rebotante de jóvenes, son inconfundibles con su abultado abrigo de pelo marrón que llevan. La visita es corta pero muy satisfactoria, me vuelvo al barco con más de 400 fotos,



León Marino y cría

29-11-2022 - martes

Hoy toca madrugar, diana a las 4,15 am, desayuno 4,30 am. y embarque en las zodiacs 5,15 am.

La excursión matutina es a St. Andrew's Bay, una pingüinera con más de 300.000 parejas, la mañana promete ya que la visitada ayer era de 80.000 y fue impresionante.

El océano está en calma, no hay aire y esta algo nublado, no ha amanecido todavía, creo que la idea de los guías es verlo en la playa rodeado de Pingüinos Rey y que el color dorado de parte de su piel brille con el Sol.

más tarde en la pizarra del barco donde van anotando las visitas escriben el lugar que hemos visitado, se llama Salisbury Plain.



Pingüinos Rey

El trayecto en la zodiac es fácil, la playa esta “congestionada” de animales, los guías han creado un pequeño espacio con varios bidones de suministros y palos para poder desembarcar, también han marcado un camino con palos altos para que podamos acercarnos a la pingüinera respetando al máximo los senderos usados por los pingüinos.



Elefantes Marinos

Piso tierra con rapidez y me quito el salvavidas apresuradamente, estoy ansioso de pasear entre la fauna local, hay infinidad de Pingüinos Rey y Elefantes Marinos, los adultos impresionan por su tamaño, son enormes y ni se inmutan con mi presencia, no me hace falta ningún teleobjetivo, lógicamente hay que mantener una prudente distancia pero su cercanía me posibilita fotografiarlos sin ningún problema, paso un tiempo entre ellos y otras especies, entre ellas Leones Marinos, Pingüinos Gentoo, Alcatraces y Caranchos, pequeñas rapaces que buscan cualquier oportunidad para robar algún huevo o pequeñas crías de los pingüinos.



Carancho Austral

Dejo enfriar el disparador de mi cámara y cojo el sendero para dirigirme al núcleo de la pingüinera, hay que ir con mucho cuidado, el camino está lleno de pequeñas lagunas y la hierba que la rodea impide ver con claridad lo que pisas, muchas veces las grandes y oscuras piedras que jalonan el sendero se confunden con Elefantes Marinos durmiendo.



Pingüinos Rey

El camino es fácil, hace subida pero no presenta problemas, tengo que vadear un pequeño riachuelo, las botas que llevo más un largo palo que me dejan los guías facilitan el trabajo. El sendero señalado acaba en un pequeño promontorio, el esfuerzo ha valido la pena, abajo se puede ver el grueso de la colonia de Pingüinos, hay miles y su visión se pierde en la lejanía, hay muchas crías, son inconfundibles por su pelaje muy grueso y



Pingüinos Rey



Pingüinos Rey jóvenes

de color marrón, gran cantidad de ellas están en proceso de cambio, el abrigo marrón se les está desprendiendo y deja ver lo que será su imagen definitiva, permanezco un rato por la zona captando imágenes, los palos que han colocado los guías sirven para delimitar los límites permitidos y que no debemos sobrepasar para que la colonia de Pingüinos no se altere.

Inicio el regreso a la playa por otra ruta, quiero acercarme a la orilla para disfrutar de la visión de los Pingüinos entrando y saliendo del agua, por el camino voy tropezando con Elefantes Marinos que miden sus fuerzas golpeándose fuertemente con el pecho, ninguna disputa pasa de escauceos y tras chocar sus dorsos fuertemente se tranquilizan y se separan, los Pingüinos Rey también tienen sus peleas, son curiosas, se golpean con las aletas y se dan algún picotazo, pero tampoco veo ninguna que pase a mayores. En la orilla los pingüinos son un espectáculo, su peculiar forma de entrar y



Elefantes Marinos



Pingüinos Rey

salir del agua y la gran cantidad de ellos haciéndolo simultáneamente me permite fotografiarlos y grabar varios videos.

El tiempo pasa rápido, las horas han pasado volando y tenemos que regresar al barco, me vuelvo muy satisfecho, he disfrutado de la cercanía de estos curiosos animales hasta la saciedad y la experiencia de estar mezclado y a pocos pasos de los Elefantes Marinos es muy difícil de explicar, hay que vivirlo personalmente.



Ya en el barco y tras comer nos explican la excursión prevista para la tarde, se trata de una pequeña bahía de nombre Gold Harbour para hacer una pequeña caminata y ver el paisaje.

El tiempo en estas latitudes es muy variable y cambia drásticamente en pocas horas, al llegar al destino una persistente y fina lluvia nos espera, esta gris y el agua esta agitada, esta combinación no hace apetecible la excursión, preveo que no podre hacer buenas fotos y prefiero no mojar la cámara por si acaso, me quedo en el barco y aprovecho que mi compañero de camarote si ha bajado a tierra para ducharme tranquilamente y preparar una bolsa con la ropa sucia para la lavandería.

Tras el regreso del pasaje que ha realizado la excursión el barco se pone en movimiento para llevarnos a Hércules Bay donde efectuaremos una visita mañana.



Ballenas Jorobadas

Durante el trayecto se activa la megafonía del barco avisando el avistamiento de Ballenas Jorobadas, salgo apresuradamente al exterior y veo cerca de mí tres esplendidos cetáceos navegando en paralelo con nosotros, sus movimientos imprevistos hacen algo complicado fotografiarlos, pero al fin logro hacer 10 o 12 fotos aceptables.

Esta tarde en unos de los habituales briefings me han presentado a una mujer estadounidense que habla bastante bien el castellano y hemos quedado para cenar

mañana con sus amigos, un grupo de jubilados de su misma nacionalidad.

30-11-2022 - miércoles

Empiezo a dormir más horas seguidas, hemos tenido una noche de navegación movida pero no me enterado.

Ha amanecido un día esplendido, cielo azul, sol primaveral y poco viento, nos estamos acercando a la costa y poco a poco vamos viendo la zona donde el barco nos lleva, es una pequeña bahía con acantilados altos y alguna cascada más una pequeña playa habitada Por Pingüinos y Leones Marinos.

No pisaremos tierra, el espacio es muy pequeño y no podemos molestar la fauna que hay, la visita la haremos con las zodiacs navegando cerca de los acantilados, se establecen dos turnos de navegación y a mí me corresponde el primero.



Hércules Bay - barco Plancius



Hércules Bay

Las rocas están habitadas por Pingüinos Macaroni, una especie muy parecida a los Pingüinos Rockhopper que vimos en las Malvinas, fotografiarlos desde las zodiacs en movimiento es difícil, yo voy disparando con la cámara y ya veremos al final del día cuando repase el trabajo en el ordenador, también hemos visto Leones Marinos y Cormoranes.



Pingüinos Macaroni



Pingüino Macaroni

Esta tarde la excursión programada promete, vamos a visitar Grytviken.

Grytviken es parte del archipiélago de las Georgias del Sur, considerado por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) como un territorio en litigio de soberanía entre el Reino Unido, que lo administra como parte de un territorio británico de ultramar y la República Argentina, que reclama su devolución, y lo incluye en el departamento Islas del Atlántico Sur de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Fue centro de la industria ballenera del océano Atlántico Sur durante los años 1904-1965, siendo el asentamiento más importante de las islas y la única estación ballenera que funcionó sin interrupción pese a las dos Guerras Mundiales., también fue refugio de expediciones científicas a la Antártida.

Muchos balleneros o trabajadores de las factorías vivieron en aquí con sus familias, incluyendo niños, llegando a registrarse nacimientos. Alrededor de 300 hombres trabajaron en la estación durante su apogeo, que operaba durante el verano austral, de octubre a marzo. Unos pocos permanecían durante el invierno para mantener los barcos y la fábrica.

En 1960 la Compañía Argentina de Pesca cesó sus operaciones en las islas, vendiendo Grytviken a Albion Star (South Georgia) Ltd. con sede en las islas

Falkland o Malvinas, que la operó hasta 1962, arrendándola después a una compañía japonesa, hasta cerrar definitivamente el 4 de diciembre de 1964, ya que la población de ballenas se había reducido drásticamente durante los sesenta años de explotación de la estación, haciendo inviable su mantenimiento, tras esto las instalaciones entraron en graves condiciones de deterioro. El único sitio de la estación y sus alrededores que permaneció habitado fue King Edward Point/Punta Coronel Zelaya.



Grytviken



King Edward Point
Punta Coronel Zelaya

En los últimos años la estación ballenera abandonada y tras décadas de deterioro, empeorado por el clima de la isla, ha sido limpiada de basura y residuos (petróleo, asbesto y otras sustancias químicas). Una serie de edificios han sido restaurados por el gobierno británico de las Georgias del Sur para fines turísticos.

A finales de 2013 y principios de 2014, se inició la reconstrucción de un edificio de tres pisos llamado Nybrakka, que se trataba de un antiguo cuartel ballenero, parte de la vieja estructura fue reacondicionada y reemplazada, será utilizada en el futuro como refugio de emergencia y almacenamiento.

El Museo de Georgia del Sur, que ocupa la antigua casa del administrador de la estación ballenera, fue establecido en 1991, ocupándose su personal también de conservar la iglesia luterana noruega y el cementerio, también funciona una oficina



Grytviken - museo de las islas
Georgias del Sur

de correos y una tienda de recuerdos. La iglesia de la estación es el único edificio que conserva su propósito original y todavía realiza varios servicios a los turistas tras su restauración por los responsables del museo con la ayuda de voluntarios entre 1996 y 1998. Grytviken actualmente no tiene residentes permanentes.



Grytviken - iglesia anglicana
noruega de Grytviken

De octubre a marzo es habilitado el Museo de Georgia del Sur, cuyo personal (de 5 a 9 personas) reside en la base del British Antarctic Survey ubicada en King Edward Point/Punta Coronel Zelaya, que es considerada como parte de Grytviken y se conecta con un camino costero de un kilómetro.

Unos 4.000 turistas provenientes de cruceros que viajan a la Antártida, yates privados, buques militares y de investigación visitan cada año la estación ballenera abandonada, recorriendo principalmente la iglesia noruega, el museo (que solo abre durante el verano austral) y la tumba de Ernest Shackleton.

Junto a la zona de los alrededores, la antigua estación ballenera ha sido declarada Zona de Interés Turístico Especial por el gobierno británico.

Previo al desembarco suben al barco las autoridades locales y proceden a hacernos un exhaustivo examen de nuestra ropa, botas y mochilas o bolsas que vamos a usar en tierra, la concienzuda limpieza que hemos realizado los días anteriores espero que de resultado, los inspectores han tenido especial atención en los velcros de nuestra ropa y mochilas como ya nos habían avisado anteriormente, yo personalmente paso sin problemas la inspección, pero veo que algún compañero tiene problemas con la mochila.



Grytviken -
cementerio
tumba de
Ernest Henry

Los guías establecen el punto de desembarco cerca del pequeño cementerio del pueblo, lo primero que haremos será visitar la tumba de Shackleton y brindar delante de su tumba con un whisky que lleva su nombre.

Grytviken está estrechamente relacionada con el explorador anglo-irlandés Ernest Henry Shackleton. La expedición más famosa de Shackleton partió de Londres el 1 de agosto de 1914, haciendo escala, entre otras paradas, en Grytviken, para llegar al Mar de Weddell el 10 de enero de 1915, donde su barco, el Endurance, quedó atrapado por hielo. El buque se quebró por la presión del hielo el 27 de octubre de 1915, para finalmente hundirse el 21 de noviembre del mismo año. Los 28 miembros de la tripulación lograron escapar de la banquisa tras un agónico viaje hasta la isla Elefante con tres pequeños botes salvavidas que lograron rescatar antes de que el Endurance se fuera a pique. Todos ellos sobrevivieron después de que Shackleton y otros cinco hombres lograran llegar a la costa sur de Georgia del Sur en una épica travesía de

1300 kilómetros en un bote abierto. Llegaron a la bahía Rey Haakon desde donde cruzaron la isla por montañas y glaciares hasta la estación ballenera de Stromness, en la costa noreste. Ya desde Grytviken, Shackleton organizó una operación de rescate para socorrer a los hombres restantes.

En 1921 Shackleton zarpó en la que sería su última expedición a la Antártida. Atracaron en el puerto de Grytviken durante un mes a la espera de que las condiciones meteorológicas fuesen favorables para partir. La noche del 5 de enero de 1922 Shackleton sufrió un ataque cardíaco y falleció. Leonard Hussey, veterano de la Expedición Transantártica, se ofreció para acompañar el cuerpo de vuelta al Reino Unido, pero mientras estaba en Montevideo recibió un telegrama de Emily Shackleton, esposa de Shackleton en que esta pedía que su marido

fuera enterrado en Georgia del Sur. Hussey regresó a la isla con el cuerpo del explorador a bordo del vapor Woodville y el 5 de marzo de 1922 sir Ernest Shackleton fue inhumado en el cementerio de Grytviken tras un breve funeral en la iglesia luterana noruega local. Actualmente descansa junto a otros balleneros que murieron en la isla. La lápida de granito fue erigida en 1928.



Leones Marinos

Disfruto mucho con la visita, el camino está lleno de Elefantes y Leones Marinos tumbados entre los restos de la estación ballenera, las instalaciones oxidadas son muy fotogénicas y me permiten disfrutar fotografiándolas, visito la pequeña iglesia local, es de madera y se encuentra en muy buen estado. El museo es muy pequeño, conservan recuerdos de las expediciones balleneras y fotografías de la época, la estafeta de Correos tiene una pequeña tienda donde puedo comprar algún recuerdo de mi paso por las islas.



Pingüinos Rey

Efectuadas las compras sigo mi paseo por la zona, disponemos de bastante tiempo libre y lo aprovecho para captar todas las imágenes que me gustan, para hacerlo de vez en cuando me arrodillo para hacer tomas más cercanas de los Leones Marinos que están a mi alrededor, en uno de esas posturas se me acerca un policía local y me aconseja que no lo haga ya que está prohibido tener contacto con mi ropa foránea con la tierra de las islas, creo que llevan muy al extremo las medidas anticontaminación, asiento y cuando se aleja sigo con lo mío.



Grytviken - oficina de Correos

El pequeño puerto alberga los restos de varios barcos balleneros, hago una sesión fotográfica completa con ellos, alrededor de ellos los Elefantes y Leones Marinos dormitan tranquilos mezclándose entre los hierros oxidados esparcidos por toda la zona, uno de los



Grytviken - Harpon Jetty
ballenero Petrel



Grytviken - Harpon Jetty
balleneros DIAS y Albatross

barcos aún conserva en su proa el cañón usado para disparar los arpones con los que capturaban sus presas, es un placer inmenso verlo ahí expuesto sin ningún riesgo ya para las Ballenas.



Grytviken - Harpon Jetty
barco Louise

El regreso al barco transcurre con normalidad, está varado dentro de la bahía y el agua está tranquila, la tarde discurre con briefings, algún video documental de la zona y con mi Choco-café más pastita del día.



Grytviken
estación ballenera abandonada



01-12-2023 - jueves

Hoy haremos la última salida en estas islas, se trata de un paseo en zodiac por las rocas y playas de Cooper Bay, sin desembarcar, ya que como en otros sitios los espacios son muy pequeños y no interesa molestar a la fauna que habita aquí. La excursión es prolífica, veo más Pingüinos Macaroni y otra especie los Chinstrap, muy parecidos a los de Magallanes,



Pingüino Macaroni



Pingüinos Chinstrap

los Elefantes Marinos dormitando en la arena no podían faltar, más Cormoranes y Albatros.

El regreso al barco nos depara una sorpresa, la tripulación nos espera con un combinado de chocolate caliente, nata y ron, ideal para brindar por nuestro paso por este paraíso natural.

La navegación por la tarde es preciosa, el cielo esta azul y despejado, vamos bordeando la isla más grande, Eduardo me indica que aproveche el buen tiempo y fotografíe las montañas, normalmente es muy difícil verlas, el personalmente no las había visto nunca con esta claridad y no es su primera navegación por aquí verdaderamente es espectacular, buen broche final para unos los fabulosos días que he pasado en este entorno maravilloso.



Albatros Real



Mount Paget



Mount Sugartop

Antes de abandonar definitivamente este archipiélago el capitán del barco y el staff quieren entrar en un fiordo para que veamos unos de los glaciares más grandes de esta isla. El intento de acceder al interior del fiordo falla, se ha puesto a soplar un intenso viento agitando las aguas de entrada y el barco se balancea mucho, veo como gira y nos comunican que iniciamos la navegación a nuestro destino final, la Antártida.



Islas Georgias del Sur

Una vez abandonamos el refugio de la costa e iniciamos la navegación en mar abierto el balanceo del barco se intensifica y despiertan mis síntomas de mareo que ya creía olvidados, suerte que tengo varias píldoras guardadas para los síntomas.

02-12-2023 - viernes

Los fuertes vientos que soplaban cuando me acosté continúan al despertarme, son los más intensos que hemos tenido hasta ahora, la tripulación ha cerrado todos los ojos de buey de mi planta y han cerrado los accesos al exterior, ya que algunas olas llegan al quinto piso, han vuelto a poner bolsitas de papel por si algún pasajero las necesita, yo cojo un par por si acaso.



Barco Plancius
Océano Atlántico Sur

En el transcurso del desayuno por megafonía nos convocan a una reunión urgente para comunicarnos importantes novedades. Nos reunimos todos en el salón, están todos los miembros del staff y al cabo de unos minutos aparecen el capitán, la Ceo de la expedición y la médico del barco, nos comunican que la noche anterior un pasajero se ha caído

golpeándose fuertemente la cabeza y está en estado crítico, la única opción posible es girar e iniciar el regreso a las islas Falkland, ya que en las Georgias que están más cerca no hay hospital ni personal sanitario especializado. La idea que tiene el staff es acercarse a las islas y cuando la distancia lo permita un helicóptero se acercará para evacuar al herido, si no es posible habrá que llegar a Port Stanley en las Falkland. En el transcurso de la mañana me reúno con Eduardo que me explica con más detalle lo ocurrido, el herido es un estadounidense de unos 70 años que viaja en un con un grupo, después de cenar se han ido para sus camarotes y se ve que el fuerte balanceo del barco lo ha desequilibrado y al caer se ha golpeado con una pasarela de sujeción del pasillo, está en coma y se teme por su vida, los miembros del staff se están turnado en su vigilancia. Entre nosotros comentamos que las posibilidades de llegar a tiempo de evacuarlo y retomar la ruta a la Antártida son muy difíciles, son tres días de navegación a las Falkland y quedarán muy pocos más para terminar el recorrido previsto.

03-12-2023 - sábado

Noche de navegación intensa, tenemos fuerte viento lateral lo que imposibilita que el barco pueda navegar a su máxima velocidad, desayunando nos vuelven a citar para una reunión de urgencia, como en la anterior se presenta la plana mayor de la expedición con el capitán y la doctora, la Ceo de la expedición está muy afectada y con lágrimas en los ojos nos comunica que el pasajero herido a fallecido. La idea de la evacuación por helicóptero ya no sirve, el capitán nos comunica la obligatoriedad de llegar a puerto para trasladar el cuerpo a tierra y efectuar los trámites policiales y judiciales pertinentes. En una conversación posterior con Eduardo me explica que está muy afectado, el pasajero ha fallecido durante su guardia y han tenido que vaciar una de las cámaras frigoríficas del barco para depositar el cuerpo para su conservación.

Durante la mañana tenemos varias reuniones para saber que va a ocurrir con el resto de los días a partir de hoy, entre el pasaje se comenta la posibilidad de variar otra vez el rumbo y dirigirnos a la Antártida, el pasajero ya no necesita asistencia y su cuerpo esta conservado en frio, el staff de la expedición descarta tal posibilidad ya que la ley lo impide.

La navegación es dura, el viento no cesa, el movimiento del barco es fuerte y mi salud se resiente, a los mareos se han añadido tos y malestar general, posiblemente Covid, pero no estoy seguro, como yo veo a muchos pasajeros tosiendo y con mucosidad, si es el dichoso virus lo vamos a pillar todos.

Mi estado físico está bajo mínimos igual que mi situación mental y emocional, saber que lo que he estado planificando durante varios años se ha ido al traste en un instante es difícil de asimilar, vuelto a tener mareos por lo que paso el día en el camarote sin ganar de comer y cenar.

04-12-2023 - domingo

He pasado mala noche con fuerte dolor de cabeza y nauseas. Me levanto y desayuno, la doctora me ha dado más pastillitas para el mareo y decido tomarlas metódicamente a ver si mejoro de salud.

El día de navegación transcurre entre briefings y documentales de Ballenas y la Antártida, tienen un amargo sabor y se los podían haber guardado ante la imposibilidad de poderlos disfrutar presencialmente.

05-12-2023 - lunes

Sobre las 7 de la mañana llegamos a las Falkland y entramos en una pequeña bahía protegida por tierra donde se encuentra ubicada la población de Port Stanley.

La primera visión me recuerda mucho a Ushuaia, una suave ladera alargada donde se encuentran ubicadas las casas, mayormente unifamiliares, destaca la catedral un edificio de piedra marrón en primera línea de costa.

Durante el desayuno veo acercarse una lancha de la policía, estamos a la espera que nos comuniquen el permiso para desembarcar, sobre las 9 am. nos informan que ya se puede bajar a tierra y nos dan total libertad de movimientos, podemos comer y cenar en Port Stanley



Islas Falkland o Malvinas
Port Stanley

o bien hacerlo en el barco, teniendo en cuenta que la última zodiac de regreso al barco será a las 23 pm.

Todo el pasaje tiene ganas de pisar tierra, yo incluido, han sido tres días de navegación con el ánimo por los suelos. Soy de los primeros en pisar tierra, el día está indeciso, bastante gris, pero con claros azules suficientes para iniciar mis capturas fotográficas.

la primera edificación importante que me tropiezo es un edificio de piedra marrón de nombre Jubilee Villas, creo que ubica alguna empresa u organización, el



Port Stanley - Jubilee Villas



Port Stanley
Christ Church Cathedral

siguiente es Christ Church Cathedral de Stanley, lo escribo en inglés porque todo lo que veo es una reproducción de una típica población costera de Gran Bretaña, es también de piedra marrón con los techos metálicos y muy inclinados, seguramente para favorecer el deslizamiento de la nieve en invierno, el interior me sorprende muy

cálido pero recargado, la ausencia de imágenes de vírgenes y santos es evidente ya que es protestante.

Continuo mi visita por el paseo que bordea la bahía, paso por el cuartel de la Police y el Post Office & Philatelic Bureau, en su traducción oficina de correos y oficina filatélica, voy pasando por pequeñas casas unifamiliares de maderas de



Port Stanley - Police



Port Stanley
Post Office & Philatelic Bureau

diversos colores hasta llegar al Historic Dockyard Museum ubicado en una pequeña plaza redonda donde hay varias casas de madera y una pequeña cafetería que sirve bebidas calientes, las cuales te las puedes tomar en unas mesas ubicadas en la plaza. El museo no me cobra entrada, deferencia a los turistas. Hay pequeños espacios donde han conservado reproducciones de una



**Port Stanley
Historic Dockyard Museum**

Prosigo mi paseo, paso por la casa del Gobernador para llegar al monumento de la Liberación, su nombre deja claro las convicciones de los habitantes, está dedicado a las personas que murieron en el conflicto por parte del Reino Unido, en su mayor parte soldados británicos, cerca del monumento hay un busto de Margaret Thatcher que era la Primer ministro en 1982 y ordeno la reconquista de las islas. Sigo adelante para encontrarme con otro

tienda de comestibles y un salón antiguo, el resto es casi todo recuerdos gráficos y restos del material utilizado en la triste guerra de las Malvinas de 1982, algunos documentos de la invasión argentina para luego centrarse en las fuerzas británicas que vinieron a rescatarles, hay una cosa que veo muy clara, la población de las islas quiere ser británica. Hay una sala dedicada a la Antártida con objetos y la reproducción de un refugio para las expediciones antárticas.



**Port Stanley
Casa del Gobernador**



Port Stanley - monumento de la Liberación

lo fotografió junto con los restos de un barco hundido y decido regresar al centro de la población, lo hago paseando por calles interiores para ver las variadas construcciones de la ciudad. En mi paseo interior veo el cuartel de bomberos y St. Mary's Church, traducido iglesia de Santa María, la única católica de las islas es de madera y su interior muy bonito.

monumento dedicado a una guerra, es la de 1914 y conocida como la Primera Guerra Mundial, está dedicado a una gran batalla naval que ocurrió en las islas entre británicos y alemanes,



**Port Stanley en
conmemoración batalla de las
Falkland 1914**



Port Stanley - St. Mary's Church

El día se ha ido despejando, el Sol luce con intensidad y la brisa que sopla hace fácil mi labor fotográfica ofreciéndome cielos azules que me permiten captar imágenes muy nítidas. Alrededor de la mini zona portuaria hay varias tiendas que venden recuerdos lo que aprovecho para comprar algún recuerdo para mí, la familia y los amigos. Es la hora de la comida y tengo decidido hacerlo en tierra, no veo muchas opciones,

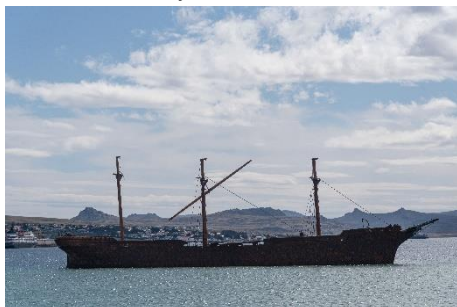
la única interesante es Globe Tavern, una casa de planta baja donde veo varios pasajeros tomando cerveza.

Entro y automáticamente me traslado a Gran Bretaña, más bien Dublín, ciudad que visite hace pocos años, el interior es un auténtico pub británico. Que pides en un pub británico para comer... pues Fish and Chips y para beber... clarísimo beer, birra para los amigos, el camarero no muy simpático por cierto lo primero que me pregunta es cómo voy a pagar, la pregunta me extraña, un pasajero tejano que he conocido en el barco y con que he tenido alguna conversación ya que domina aceptablemente el castellano me lo aclara, solo admiten cash, vamos dinero en metálico, llevo euros y dólares, los pesos argentinos no los enseño, imagino que no los aceptarían, asiente con la cabeza y se va para la cocina, me siento con mi compañero tejano e iniciamos una agradable conversación del pasado español de su tierra.

Después de comer me apunto a una excursión que ha organizado el staff de la expedición, consiste en un desplazamiento en minibús a Gipsy Cove una pequeña zona costera con acantilados y playas donde se pueden ver Pingüinos de Magallanes y algunas aves, para andar y pasear bien, ver fauna no tanto, las playas son inaccesibles y los Pingüinos se ven lejanos, de regreso el bus hace una breve parada para que podamos ver y fotografiar un antiguo barco varado en la orilla, el Lady Elizabeth.



Port Stanley - Globe Tavern



Barco Lady Elizabeth



Port Stanley

Paso el resto de la tarde con mi Choco-café diario y clasificando las imágenes del día, si no lo hago así me olvidaré de los nombres de los lugares visitados, el atardecer me depara unas preciosas fotos de un atardecer rojizo sobre las casas de Port Stanley.

06-12-2023 - martes

El día ha amanecido gris y lluvioso, el staff está pendiente de que las autoridades den permiso para poder zarpar, mientras llega han organizado un par de excursiones, la primera es para los aficionados a la ornitología (pájaros) se desplazaran a una zona costera y disfrutarán de su afición, la segunda consistirá en una visita guiada por la ciudad con explicaciones en inglés por la Ceo de la expedición, estuvo viviendo varios años en la isla y la conoce bien. Decido irme por libre y visitar el cementerio de la ciudad, los británicos han participado en las dos guerras Mundiales y han tenido conflictos bélicos por la soberanía de sus colonias, son muy respetuosos con la gente fallecida en las contiendas profesándoles mucho respeto y erigiendo monumentos en sus tumbas, en este de Port Stanley familias de los caídos en la Guerra de las Malvinas de 1982 han plantado árboles de distintas especies, cada uno dedicado a un soldado distinto, el día esta lluvioso y con un cielo plomizo que se presta a que por mi cabeza pasen muchos pensamientos tristes.

Tras comer nos comunican que ya tienen autorización para abandonar puerto y que en los briefings de la tarde nos explicaran los planes previstos para el resto de los días.



**Port Stanley
Cementerio**



Port Stanley



07-12-2022 - miércoles

Hace ya días que tomé la decisión de tomarme la pastilla para el mareo mientras el océano estuviera agitado y me ha ido bien, he dormido estupendamente.

Hoy vamos a hacer día completo en New Island, pequeña isla de las Falkland, durante el desayuno tengo que prepararme una pequeña caja con un picnic a mi gusto de lo que haya en el buffet del comedor, me servirá para comer en tierra y no tener que regresar al barco al mediodía.

En la zona que vamos a visitar hay varias viviendas, una de las cuales la podremos utilizar para ir al lavabo, ya imagino cola cuando regresemos de los trekkings previstos. En la playa de desembarco se encuentra varado un antiguo barco de madera en muy mal estado, pero ideal fotogénicamente, hay también varias docenas de gansos, pero no nos podemos acercar ya que están criando.



New Island



New Island

La excursión va un poco por libre, pero nos han marcado un sendero que conduce a unos acantilados habitados por Cormoranes Reales y Pingüinos Rockhopper,



Cormorán Real



Pingüino Rockhopper y cría
Págalo Austral

también se ven algunos Págalos Australes intentando robar huevos o crías en los nidos de Pingüinos o Cormoranes. Tengo muchas imágenes de esta especie de Pingüino así que me dedico a captar bonitas instantáneas, me desplazo por los acantilados, están bien señalizados con palos para evitar que nos acerquemos muchos a sus moradores y los molestemos, a mediodía regresamos al



punto de partida donde nos proponen dos caminatas diferentes, escojo la que guiará Eduardo, me será más fácil entender las explicaciones.

Tras efectuar la correspondiente cola en el único lavabo disponible me uno al grupo elegido, el camino no presenta dificultades, de inicio tiene una prolongada subida para luego continuar llaneando varios kilómetros.



New Island

El sendero finaliza en una playa con varios grupos de Pingüinos, antes de iniciar la sesión fotográfica doy buena cuenta del picnic sentado en unas piedras con el grupo, echo en falta el café, pero al regreso ya me resarciré.

En la playa se encuentran pequeños grupos dispersos de Pingüinos de Magallanes, como en días anteriores intento captar imágenes diferentes a lo



Pingüinos de Magallanes

habitual y me entretengo también recogiendo conchas esparcidas por la arena, son muy diferentes a las que había visto hasta ahora, otros compañeros de caminata me imitan, suerte que hay para todos.

El regreso se me hace algo pesado ya que el paisaje es bastante monótono, ya en el barco una buena ducha y mi Choco-café me reaniman.

08-12-2022 - jueves

Último día en las islas Falkland o Malvinas, los días libres que hemos tenido se han acabado y al finalizar la tarde



Carancho Austral

habrá llegado el momento de poner rumbo a Ushuaia.

Hoy visitaremos un par de islotes para seguir disfrutando de la fauna local, la mañana la vamos a dedicar a Saunders Island, pequeño islote con colonias de Pingüinos Gentoo y de Magallanes, también tropezamos con un par de docenas de Pingüinos Rey.

Es época de cría y como en otros lugares que hemos visitado los Pingüinos hembra están inmóviles en pequeños montículos que han hecho dando calor a los huevos o bien a los pequeños recién nacidos, como en otros espacios visitados hay palos marcando una línea imaginaria que no sobrepasamos. La visión de estos curiosos animales alimentando a sus hijos es preciosa, las crías se acurrucan debajo de su progenitor, para de vez en cuando introducir su cabeza en el pico de la madre para comer, me lo tomo con calma, no sé si podré disfrutar otra vez de ellos, su inmovilidad me permite hacer buenas fotos, excepto cuando se agitan y chillan ante la presencia de rapaces intentando robarles su tesoro.



Pingüinos Gentoo y crías

Abandono la playa que he ido recorriendo durante un par de horas para dirigirme a unos acantilados ocupados por Albatros de Ceja Negra, también están anidando, el tiempo no es problema, lo que me permite ver bonitas escenas de amor entre los Albatros, durante un rato me dedico a intentar captar imágenes de estas grandes aves planear majestuosamente entre las rocas y las olas, disparo sin parar, espero que alguna foto me salga nítida ya que es muy difícil enfocar el teleobjetivo con sus vuelos.



Albatros de Ceja Negra

Regresamos para comer, el camino es largo, andando andando me he alejado bastante del punto de embarque.

Penúltimo desplazamiento en zodiac, el desplazamiento es largo y tenemos el agua muy agitada, la visita la haremos en Carcass Island, igual que esta mañana,

Pingüinos y algún Pato, hay poca fauna y me divierto haciéndoles fotos entrando y saliendo del agua, el regreso es durillo, nos avisan que guardemos bien el material



Pingüino Gentoo

fotográfico, el océano esta más picado que a la ida, la zodiac va dando saltos sobre las olas y el agua pone a prueba mi anorak y la fuerza de mis manos sujetándome a las cuerdas, ha sido el desplazamiento más complicado de todos, bien para ser el último.



Pingüinos Gentoo

Hemos regresado pronto ya que el capitán quiere iniciar el retorno sobre las 16,30 pm.

la tarde en el barco pasa rápido, parte del staff habla, alguno recita cosas de elaboración propia de las que desgraciadamente no me entero de casi nada debido a mi desconocimiento del idioma, tras las charlas nos presentan en las pantallas de los diversos televisores del salón un pequeño reportaje audiovisual de imágenes y videos del viaje, se lo dedican al pasajero fallecido, al final salen unas fotos de él y logro ponerle cara al causante de mi frustrado viaje.

09-12-2022 - viernes

Día de navegación sin complicaciones, sopla aire y el Atlántico esta agitado, pero no como en días anteriores, de vez en cuando hay algún aviso de avisaje de Ballenas, pero se ven lejos y se localizan gracias a los enormes chorros de agua que proyectan.

Tras la cena la gente va subiendo al salón, se toman las últimas copas y se intercambian direcciones de correo, son los momentos de recordar los días

pasados y hacer balance del viaje, me despido de las personas con las que he tenido más contacto, han sido pocas, pero muy satisfactorias a nivel personal. Tengo tiempo para meditar lo vivido, han sido días muy intensos, durillos emocionalmente y de salud. No he logrado el objetivo que llevaba soñando años, tengo decidido volver, lo tengo clarísimo, la organización me ha confirmado que si



Carcass Island



contrato otro viaje la próxima temporada me harán un 30% de descuento, podría ser más, pero lo veo aceptable.

He descubierto un paraíso natural, son las islas Georgias del Sur, había visto y leído alguna cosa, pero verlas, pisar su tierra, mezclarme con su fauna y pasear tan cerca de Pingüinos, Elefantes y Leones Marinos ha sido la hostia, un hombre que conocí hace algunos años en un viaje por el Océano Ártico me había hablado muy bien de las islas Falkland o Malvinas, no me han defraudado, pero comparadas con las Georgias no tienen color.

Vuelvo con más de 4500 imágenes del viaje, incluidas las realizadas en Buenos Aires y Ushuaia, me espera muchos días de agradable trabajo clasificándolas y arreglos.

Este relato no acaba aquí, tendrá su continuación a partir del 25 de febrero de 2024, ya he reservado pasaje en el mismo barco, no soy supersticioso, será diferente, más corto, embarque en Ushuaia y directos a la Antártida, sin perder tiempo visitando otros lugares, menos riesgos de accidentes imprevistos que malbaraten mis planes de llegar a mi meta.

Tengo un año para mejorar mi condición física y practicar natación, si hay problemas en el próximo viaje, salto del barco y me voy nadando.



C/ Bruc 49, 2º 2ª,
08009 Barcelona

Tel. 00 34 93 265 23 91
e-mail: infotuareg@tuareg.com

NIF: A08726986

Hoja de Reserva

Reserva:	334444	Fecha creación:	10/02/2023
Vendedor:		Solicitante:	JUAN JOSE SESE GARCIA Calle Buenaventura Muñoz 56 08018 (Barcelona) Mov. 667578121 Email juan@juanjoseses.com DNI 37312922E

Forfait:	RANT250224A10	Fecha Salida:	25/02/2024
Nombre Viaje:	Cruceros de expedición a la Península Antártica		
Destino:	Antártida (ANT)		

17/02/2023

continuará...