

EL PILOTO LUIS PARDO VILLALÓN Y EL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN SHACKLETON

Carlos Tromben Corbalán*

“Aunque la misión es difícil, arriesgada y llena de peligros, no he vacilado en aceptarla, entre otras consideraciones, porque es humanitaria. Esas grandes masas de hielo, infunden respeto; pero, es también grande la obra que se me propone y nada me arredrará: soy chileno.”



El 30 de agosto de 2016 se conmemorará el centenario del rescate de los náufragos de la Expedición Imperial Transantártica, realizado por la Armada de Chile que alcanzó éxito después de tres intentos fallidos, dos extranjeros y uno nacional y extrainstitucional. Este logro, que tiene características de hazaña por las condiciones en que se materializó, se debe en gran parte a la

dotación de la escampavía *Yelcho* y en especial, a su comandante, el piloto 2° Luis Pardo Villalón.

Antes de narrar los hechos relativos a este rescate, es conveniente reseñar los rasgos biográficos esenciales de sus principales protagonistas: Luis Pardo Villalón y sir Ernest Henry Shackleton, jefe de la mencionada expedición.

Luis Pardo Villalón

Nació en Santiago el 20 de septiembre de 1882, hijo de Fernando Pardo Tagle, quien se desempeñó en la Guerra del Pacífico como capitán de caballería. A los dieciocho años, el 2 de julio de 1900, ingresó a la Escuela Náutica de Pilotines, establecimiento destinado a formar oficiales de marina mercante, que funcionaba en Coquimbo, a bordo de la corbeta *Abtao* de la Armada. Egresó como piloto 3° el 9 de octubre 1903 y realizó un viaje de instrucción en un velero mercante donde, siguiendo la modalidad de la época, se contrataban plazas para los egresados. El viaje se extendió hasta Hamburgo.

Con dicho grado ingresó a la Armada el 27 de junio de 1906, ya que la institución contrataba oficiales de marina mercante para servir en sus buques auxiliares y transportes y, ocasionalmente, en buques de guerra. La explicación de esta modalidad es que la Escuela Naval no entregaba un número suficiente de marinos de guerra.

Recién nombrado oficial de la Armada de Chile, Pardo contrajo matrimonio con Elvira Laura Ruiz Gaspar. El matrimonio tuvo tres hijos y una hija.

* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Antiguísimo Colaborador de la Revista de Marina desde 2014. (ctromben@gmail.com)

Los dos mayores fueron oficiales de la Fuerza Aérea de Chile, falleciendo el segundo de ellos en un trágico accidente aéreo.

Sus destinaciones en el servicio naval fueron en las escampavías *Valdivia*, *Pisagua*, *Toro*, *Huemul*, *Porvenir* y *Yáñez*. Además, estuvo embarcado en los transportes *Maipo*, *Rancagua*, *Casma* y *Angamos*, en el crucero *Errázuriz* y en el acorazado *Prat*.

El 13 de septiembre de 1910, Pardo fue ascendido a piloto 2° y dos años más tarde fue designado para ejercer el mando, por primera vez en su carrera, en la escampavía *Yáñez*. Más adelante tendría la misma responsabilidad en los buques del mismo tipo *Valdivia* y *Yáñez* (por segunda vez). De esta última escampavía fue trasbordado como comandante de la *Yelcho* para efectuar el rescate de la expedición Shackleton en agosto de 1916, tema que se tratará más adelante.

Producto de dicha acción, fue ascendido a piloto 1° el 7 de septiembre de 1916. A comienzos del año siguiente, regresó a Valparaíso como comandante de los pontones de ese puerto. Después, fue trasbordado al transporte *Angamos*, que en 1918 cumplió la misión de servir como buque madre durante el viaje a Chile de los submarinos H adquiridos el año anterior en Estados Unidos.¹

Dos autores² han señalado que se le concedió un premio consistente en 25 mil libras esterlinas por el rescate efectuado en la Antártica, que Pardo habría rechazado aduciendo que solamente había cumplido con su deber. Esta suma tendría el valor adquisitivo actual de aproximadamente 1,5 millones de libras³ ó 1500 millones de pesos ó 2,2 millones de dólares.

Después de su proeza se le concedió el retiro voluntario de la Armada el 23 de mayo de 1919.⁴ Más tarde, el Gobierno lo nombró Cónsul de Chile en Liverpool, Gran Bretaña, a contar de 1930. En ese período estuvo en contacto con la viuda de Shackleton y algunos de los náufragos rescatados en 1916. Asistió a la Exposición Polar de Londres

y a la inauguración de la estatua de dicho gran explorador emplazada en los muros de la Royal Geographical Society en Londres en 1930. Al término de su misión regresó a Chile en 1932.

Falleció en Santiago el 21 de febrero de 1935 a los 53 años de edad.

Ernest Henry Shackleton

Nació el 15 de febrero de 1874 en el condado de Kildare en Irlanda. A los diez años su familia se trasladó al sur de Londres. Dejó sus estudios secundarios a la edad de dieciséis para ingresar como aprendiz en un velero mercante. En su primer viaje llegó a Chile vía Cabo de Hornos, donde su buque debió enfrentar fuertes temporales en pleno invierno austral. Años después, y respondiendo a una pregunta periodística, diría que su primera idea de llegar a ser un explorador antártico la adquirió en ese viaje.

Después de cuatro años, logró su licencia como piloto segundo y comenzó a navegar como oficial de marina mercante. Durante la Guerra de los Boers (1899-1902) se desempeñó como oficial de un buque de transporte de tropas, donde conoció un oficial de ejército cuyo padre financiaba la organización de una expedición a la Antártica. A través de esta relación logró ser nombrado para integrar dicha expedición, recibiendo el grado de subteniente de reserva de la Royal Navy.

La exploración, que se desarrolló a bordo del buque *Discovery*, estaba dirigida por el comandante Robert Falcon Scott RN. Zarpó de Londres el 31 de julio de 1901, logrando Scott, Shackleton y un tercer hombre llegar a una distancia de 463,5 MN (858 Km)⁵ del Polo Sur. La aventura terminó para el segundo en febrero de 1903, debido a que presentó problemas de salud que obligaron a su evacuación de la Antártica. En los años siguientes y sin viajar a la Antártica, Shackleton se desempeñó como periodista y asesor de expediciones destinadas a rescatar otras que habían quedado atrapadas por los hielos.

1. Extracto de la Hoja de Servicios del ex piloto 1° Luis Pardo Villalón, 07 de agosto de 1957. En: Archivo Histórico de la Armada.

2. Una de ellas es: Alfonso Filippi Parada, 'Shackleton versus Pardo', Revista de Marina, v. 117/858 Septiembre-Octubre 2000. Otra es: Regina Claro Tocornal, 'La Odisea de Sir Ernest Shackleton y su rescate, Proeza de la Marina Chilena', Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile, N°10 (2007), p. 103.

3. Measuring Worth. En: <https://www.measuringworth.com/ppoweruk/>. Acceso: 9 de mayo 2016.

4. Decreto Supremo N° 927 del 23 de mayo de 1919. Extracto de la Hoja de Servicios del ex piloto 1° Sr. Luis Pardo Villalón, 07 de agosto de 1957. En: Archivo Histórico de la Armada.

5. En esta monografía se usarán las abreviaturas MN para millas náuticas y km para kilómetros. 1 MN equivale a 1,852 Km.



■ La chalupa de la *Yelcho* rescata a los náufragos en Cabo Wild, Isla Elefante, el 30 de agosto de 1916.

En 1907, logró interesar a algunos industriales para que financiaran una nueva expedición, esta vez bajo su mando, que se inició el 1 de febrero de 1908 en el buque *Nimrod*. El objetivo era alcanzar el Polo Sur Geográfico mediante un tránsito terrestre, meta que no fue lograda porque los expedicionarios llegaron a solo 97 MN (180 km) de dicho punto, debiendo regresar para reembarcarse por agotamiento de los víveres. No obstante, Shackleton se transformó en una celebridad y recibió el título de caballero. En los años siguientes, se dedicó a dar conferencias y a reunir los recursos para pagar los gastos pendientes de su segunda estadía en la Antártica y los necesarios para iniciar otra.

Una futura expedición de Sir Ernest Shackleton a la Antártica, dependería de los resultados de las emprendidas por el noruego Roald Amudsen y el británico Robert Scott en sus intentos por llegar al Polo Sur. Fue Amudsen quien primero lo logró el 14 de diciembre de 1911. Scott llegó al mismo punto 35 días después, falleciendo

en el viaje de regreso junto a quienes lo habían acompañado en esta etapa final.

Los logros de Amudsen y Scott llevaron a Shackleton a organizar una expedición con un propósito diferente a las anteriores y que implicara un mayor desafío. Consistiría en desembarcar en el Mar de Wedell, cruzar el continente antártico pasando por el Polo Sur para reembarcarse en el Mar de Ross (Estrecho de Mc Murdo). Con este fin, obtuvo financiamiento de fuentes privadas y gubernamentales.

Para emprenderla, seleccionó 56 marinos y científicos de las más diversas nacionalidades, predominantemente del Imperio Británico y los dividió en dos grupos iguales para tripular sendos buques, el *Endurance*, que los llevaría a la Antártica y el *Aurora* que debía recogerlos al final de la travesía transcontinental y que, previamente, desembarcaría personal para establecer puntos de reabastecimiento para la segunda etapa de la travesía de Shackleton (entre el Polo Sur y el Estrecho Mc Murdo).

Pese al comienzo de la Primera Guerra Mundial, la llamada Expedición Imperial Trasantártica continuó su curso en agosto de 1914 hacia su destino en la Bahía Vahsel, pero el *Endurance* quedó atrapado en el hielo el 19 de enero de 1915, resultando imposible liberarlo para alcanzar el punto de destino. Nueve meses más tarde, el 24 octubre, después de haber derivado hacia el Norte aprisionado por los hielos, comenzó a hacer agua y a sufrir crecientes averías por la presión de los mismos. Finalmente se hundió el 21 noviembre, obligando a la tripulación a abandonarlo y salvar lo necesario para sobrevivir en los botes, aunque se mantuvieron por un tiempo en la superficie congelada esperando que la deriva los llevara a la Isla Paulet, lo que no sucedió.

El 9 de abril de 1916, Shackleton resolvió abandonar los hielos que decrecían por la deriva hacia el Norte y dirigirse a la Isla Elefante en los tres botes salvavidas. Como esta isla era inhóspita, lejos de las líneas de comunicaciones marítimas y no era época de recaladas de cazadores ni pescadores, decidió dejar a sus hombres en un campamento levantado en la costa norte en base a dos de los botes. El tercero, llamado *James Caird*, fue usado para dirigirse, en compañía de otros cinco expedicionarios, a la isla Georgia del Sur, distante a aproximadamente 800 MN (1480 km). El viaje demoró diecisiete días a través de un mar tormentoso, arribando el 10 de mayo. Desembarcaron en la bahía del Rey Haakon, en un lugar que distaba 51 km de una de las estaciones balleneras. Shackleton inició la travesía por el abrupto terreno con dos de sus hombres, dejando a los otros tres a la espera de ser rescatados por mar, lo que se logró finalmente.⁶

Una vez en la estación ballenera noruega en bahía Stromness, Shackleton inició esfuerzos para rescatar a sus compañeros de expedición que habían quedado en la Isla Elefante, tema que se narrará más adelante, para continuar con su biografía.

De regreso a Gran Bretaña, una vez que la totalidad de sus compañeros fueron rescatados por la escampavía *Yelcho*, Sir Ernest Shackleton ingresó al Ejército y participó en operaciones al final de la Primera Guerra Mundial y en la Guerra Civil Rusa, alcanzando el grado de mayor. En 1921 inició una nueva expedición a la Antártica que no logró finalizar, porque murió a los 47 años de edad en Georgia del Sur, el 5 de enero de 1922⁷ a raíz de una enfermedad cardíaca.

La escampavía *Yelcho*

La Armada contaba en la época con varias escampavías⁸ que empleaba para patrullaje, reabastecimiento de faros, labores hidrográficas, apoyo a pobladores y otras. Algunos de estos buques estaban asignados a la Dirección del Territorio Marítimo que aportaba parte de la dotación.

La escampavía *Yelcho* era de 120 pies de eslora (36,5 m), 23 pies de manga (7 m), alcanzaba una velocidad de 10 nudos y había sido construido inicialmente como remolcador para la Sociedad Ganadera e Industrial *Yelcho* y Palena de Puerto Montt, siendo comprado por la Armada en 1908. Entre abril y mayo de 1916 fue sometido a carena en el Astillero Bonacic y Compañía de Punta Arenas, período en que personal de la maestranza del Apostadero Naval de Magallanes realizó diversos trabajos de mantenimiento en el casco, sistema de propulsión y maquinaria auxiliar.

Fue construida en Glasgow, Escocia, en 1906. Su desplazamiento era de 480 ton. El sistema de propulsión consistía en una caldera cilíndrica que proporcionaba vapor a 120 libras por pulgada cuadrada (8,3 bar⁹) para accionar una máquina recíproca compound que arrastraba una hélice de cuatro palas. La potencia nominal del sistema era de 64 hp¹⁰ y la efectiva era de 300 hp¹¹. Usaba carbón como combustible y, en la época del rescate de los naufragos de la expedición de

6. Lo referente a esta parte del viaje de la expedición se ha seguido el excelente relato de: Alfonso Filippi Parada, *Lecciones de un Rescate*, (Valparaíso: Corporación Cultural Arturo Prat Chacón, 2 ed., s.f.)

7. Ernest Shackleton Biography. Explorer (1874–1922). En: <http://www.biography.com/people/ernest-shackleton-9480091#synopsis>. Consulta: 4 MAR 2016.
Ernest Henry Shackleton (1874–1922), Biographical notes. En: http://www.coolantarctica.com/Antarctica%20fact%20file/History/biography/shackleton_ernest.php. Acceso: 4 MAR 2016.

8. Denominación usada a fines del siglo XIX y comienzos del XX para referirse a una pequeña unidad empleada para funciones auxiliares como explorador avanzado de buques de mayor calado y como guardacostas.

9. Bar, unidad de presión equivalente a 14,5 libras por pulgada cuadrada.

10. Hp es la abreviatura de Horsepower, una unidad de medida de la potencia de un sistema de propulsión. Actualmente se usa el kw (kilowatt). 1 hp equivale a 0,7457 kw.

11. Diario de Bitácora de la escampavía *Yelcho*. En: Archivo Histórico de la Armada.

Ernest Shackleton, carecía de alumbrado eléctrico, de comunicaciones radiales y de calefacción. Su casco metálico era de borda baja en el combés y la toldilla y carecía de doble fondo, limitaciones bastante importantes para un buque que tendría que navegar en medio de los hielos y efectuar un rescate en una isla carente de una cartografía detallada. La hélice, única también, representaba un riesgo para navegar en estas condiciones, como lo demuestra el hecho de que dos escampavías sufrieron la pérdida de sus hélices por haber tocado fondo en actividades hidrográficas en el área austral en 1901. Uno de ellos tuvo que fabricar un propulsor con los precarios elementos de a bordo, ya que era poco probable que fuese encontrado y rescatado en un plazo razonable, dada la inexistencia de comunicaciones radiales en esa época.¹²

Este pequeño buque auxiliar, en 1945, fue destinado para servir como buque tender y trasbordador de la Escuela de Grumetes en la Isla Quiriquina (Bahía de Concepción) hasta que en 1958¹³ fue dado de baja y enajenado cuatro años después. La proa de la *Yelcho* está actualmente en proceso de traslado desde la Estación Naval Puerto Williams para ser integrada a un monumento a la memoria del piloto Luis Pardo Villalón que se levantará en Punta Arenas.

El Rescate

Shackleton con sus hombres llegaron a la Isla Georgia del Sur, el 10 de mayo de 1916, después de diecisiete días de difícil navegación.¹⁴ Recalaron donde los vientos y la corriente permitieron y, para llegar a la parte habitada de la isla, debían cruzarla a pie. Los recién desembarcados instalaron entonces un refugio, colocando el bote *James Caird* en posición invertida, lo que les permitiría reponer fuerzas en vista de la difícil travesía que deberían enfrentar.

En la madrugada del 19 de mayo se presentaron condiciones propicias para que Shackleton, acompañado de dos de sus hombres, emprendiera

el cruce de la abrupta Isla Georgia del Sur, dejando a tres hombres en el campamento de Bahía Haakon, que está en la costa sur. Después de un día y medio de viaje, cruzando las montañas nevadas, arribaron el 21 de mayo a la Bahía Stromness, que está en la costa norte de la isla y donde existía una estación ballenera noruega. La primera preocupación fue enviar una embarcación al otro lado de la isla a rescatar a los tres hombres dejados en Bahía Haakon. Esta misión, a cargo del ballenero *Samson*, finalizó felizmente cuando el *James Caird* arribó a la mencionada estación ballenera navegando a remolque el 22 de mayo.

La segunda acción urgente, era encontrar un buque para ir a la Isla Elefante a recoger al resto de la dotación del *Endurance*. Con este fin Shackleton logró arrendar el ballenero *Southern Sky*. Era un buque de casco metálico de 206 ton de registro, propulsado por una máquina a vapor. Debió ser aprovisionado y llevado a condición de servicio porque no era época de actividad ballenera.

La navegación del *Southern Sky* comenzó auspiciosa, pero al tercer día enfrentaron *pack ice*¹⁵ o banquisa, que los mantuvo a más de 75 millas (139 km) del lugar donde estaban los naufragos. Además, comenzó a escasear el combustible y el buque debió dirigirse a las Islas Falkland, que estaban más cerca que el puerto donde se inició la navegación. La experiencia sirvió para comprobar que este buque no era el apropiado para realizar el rescate.

Al llegar, Shackleton dirigió telegramas a diversos países solicitando ayuda para salvar a sus compañeros. La respuesta de Gran Bretaña fue formal pero no aportó una solución concreta, tal vez por tener todos sus medios concentrados en afrontar la guerra. Otros países como Noruega y Estados Unidos ofrecieron apoyo, pero todos para varios meses más, lo que obligaría a los naufragos a pasar todo el invierno en su precario refugio y con escasos víveres.

Sin embargo, el Gobierno de Uruguay reaccionó favorablemente y puso a disposición

12. Carlos Tromben Corbalán, Ingeniería Naval, una Especialidad Centenaria (Valparaíso: Dirección de Ingeniería naval) pp. 208-210.

13. Decreto supremo N° 190 del 27 de enero de 1958. En: <http://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/unidades-historicas/y/escampavia-yelcho-1/2014-02-14/164005.html>. Consulta: 6 NOV 2015.

14. Filippi, Lecciones de un Rescate. p. 193.

15. Hielo superficial formado por congelamiento del agua de mar.



El comandante Luis Pardo Villalón y parte de la tripulación en toldilla de la escampavía *Yelcho*.

de Shackleton el buque pesquero de 80 ton *Instituto de Pesca N° 1*. Esta nave zarpó de Montevideo el 9 de junio de 1916, recaló en Puerto Stanley (Islas Falkland) donde recogió a Shackleton, Worsley y Crean el 16 y, al día siguiente siguió su navegación hacia la Isla Elefante. Nuevamente la banquisa o *pack ice* impidió la aproximación a la isla cuando se encontraban a 25 MN (45 km) de su destino.

De regreso en Puerto Stanley encontraron fondeado el crucero HMS *Glasgow*, cuyo comandante solicitó autorización al almirantazgo para que, sin exponer el buque, pudiese efectuar el rescate, lo que le fue denegado.

Pese a estos dos fracasos, Shackleton persistió, trasladándose en el buque mercante *Orbita* a Punta Arenas donde, con la ayuda de la colonia

británica local, arrendó la goleta *Emma* de 70 ton, dotada de un motor auxiliar de propulsión diesel. Tenía 33 años de servicios. La *Emma* fue remolcada parte del viaje por la escampavía *Yelcho*, al mando del piloto 1° Francisco Miranda Bórquez, con el fin de ahorrar combustible. El viaje se inició a medianoche del 12 de julio, pero un fuerte temporal en el Canal Cockburn, en la ruta para salir al Atlántico por el Canal Beagle, los hizo retromarchar y salir por la boca oriental del Estrecho de Magallanes.

Ya en el Atlántico, los buques se separaron porque la *Yelcho* experimentó una falla de propulsión que debió reparar en una caleta. Más tarde, se reunió nuevamente con la goleta en la Isla de los Estados y le trasbordó, el 19 de julio, al piloto 2° León Aguirre Romero para participar voluntariamente en la fase final del rescate a bordo de la *Emma*.¹⁶ El piloto Aguirre era un avezado marino, de gran experiencia en la zona austral, egresado de la misma escuela y en la misma época que el piloto Pardo, pero había servido menos tiempo en la Armada. Sus cualidades personales fueron muy alabadas después del rescate de los naufragos por los británicos que navegaron con él, debido a sus excelentes condiciones personales y profesionales.¹⁷

La goleta fue remolcada hacia aguas abiertas por la escampavía *Yelcho* durante cincuenta millas, hasta comenzar a navegar autónomamente y con buen tiempo en demanda de la isla Elefante. Desgraciadamente, cuando la *Emma* se iba aproximando a su destino, cambiaron las condiciones de viento y mar y el 21 de julio avistaron la banquisa o *pack ice*. Hubo varios intentos de acercamiento hasta que, estando a unas 100 MN (185 km) de su destino, los esfuerzos debieron ser abandonados el 23 de julio. Este tercer intento también fracasó por las pésimas condiciones meteorológicas, el hielo y las fallas en el motor de la goleta *Emma*, que debió recalcar en las Falklands.

En esta posesión británica, Shackleton supo que el gobierno imperial estaba dispuesto a enviar el *Discovery* para realizar el rescate en septiembre, lo que él consideró un plazo excesivo

16. Filippi, *Lecciones de un Rescate...*, p 237.

17. Datos biográficos en: Jorge Sepúlveda Ortiz, 'Piloto 2° León Ramón Aguirre Romero, Segundo Comandante de la Escampavía *Yelcho*'. *Revista Mar*, N° 201 ISSN: 0047-5866, 2015, Liga Marítima de Chile, pp. 91-93.

para las condiciones en que había dejado a sus compañeros, en la Isla Elefante, cuatro meses atrás y por eso resolvió solicitar ayuda a la Armada de Chile para regresar a Punta Arenas con la goleta *Emma* a remolque. El Director General de la Armada vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado autorizó al Apostadero Naval de Magallanes a enviar a la *Yelcho* a cumplir esta tarea.¹⁸

El Comandante en Jefe de esta base naval, contralmirante Luis López Salamanca, ordenó al comandante de dicho escampavía, piloto 1° Francisco Miranda Bórquez, cumplir la misión, pero éste comenzó a dilatar el zarpe bajo diversos pretextos hasta que comunicó estar enfermo. El médico enviado a atenderlo no pudo comprobar un mal físico, informando por escrito a dicho almirante. Ante esta situación, lo relevó de su cargo y se lo entregó al piloto 2° Luis Pardo Villalón, que era el comandante de la *Yáñez*. La actitud del piloto Miranda llevó a algunos miembros de la dotación de la *Yelcho* se recusaran de cumplir con sus obligaciones, siendo relevados por tripulantes de la *Yáñez* que contaban con la confianza de Pardo.¹⁹

Completados los cambios en la dotación de la *Yelcho*, pudo darse inicio a la operación con el zarpe hacia las Islas Falkland el 7 de agosto. La *Yelcho* estuvo de regreso en Punta Arenas siete días después, trayendo a la goleta *Emma* a remolque. La navegación no estuvo exenta de contratiempos, porque se experimentaron cortes en la maniobra de remolque por las malas condiciones de mar.

La navegación de la *Emma* hacia la Isla Elefante con el piloto Romero a bordo y la exitosa maniobra de remolque de esta goleta por parte de la escampavía *Yelcho* al mando del piloto Pardo desde las Islas Falkland hasta Punta Arenas, con el viento en contra y en medio de malas condiciones de mar, crearon confianza en Shackleton sobre las aptitudes de estos dos oficiales de la Armada de Chile.

Mientras Shackleton estuvo en Puerto Stanley esperando el remolque de la *Emma*, inició gestiones través del telégrafo para lograr que la Armada

de Chile enviase uno de sus buques a realizar un cuarto intento de rescate de sus compañeros. Para esto contó con el apoyo de la Colonia Británica de Punta Arenas y la comprensión del Comandante en Jefe de dicho apostadero, contralmirante Luis López Salamanca, quien solicitó autorización al gobierno a través del Director General de la Armada vicealmirante Muñoz Hurtado. Shackleton había conocido a dicho almirante cuando regresaba de Europa a Chile, como pasajero de un buque mercante, para asumir el cargo de Director General de la Armada.

Se resolvió entonces encomendar la misión de rescate al piloto Pardo al mando de la escampavía *Yelcho*, que tenía las características ya reseñadas.

Pardo estaba consciente de los peligros que involucraba la misión recibida, como lo revela una carta enviada a su padre antes de zarpar. Dice:

Aunque la misión es difícil, arriesgada y llena de peligros, no he vacilado en aceptarla, entre otras consideraciones, porque es humanitaria. Esas grandes masas de hielo, infunden respeto; pero, es también grande la obra que se me propone y nada me arredrará: soy chileno.

Me consideraría feliz si pudiera hacer lo que otros no han podido. Si fracaso y muero, Ud. cuidará de mi Laura y de mis hijos, que quedarían desamparados y sin otro apoyo que el suyo. Si salgo avante habré cumplido con mi deber, como hombre, como marino y como chileno. Esa, sería mi gloria.²⁰

La *Yelcho*, al mando de Pardo, zarpó de Punta Arenas recién iniciado el 25 de agosto con Ernest Shackleton y dos de sus hombres a bordo, con el fin de cumplir la misión encomendada. El pequeño escampavía recorrió el canal Magdalena y pasó la noche del 25 al 26 de agosto en un fondeadero, antes de ingresar al canal Beagle por el brazo Noreste en demanda de Ushuaia, donde pernoctó del 26 al 27 de agosto. Zarpó con las primeras luces hacia la Isla Picton, donde estaba ubicada una estación de reaprovisionamiento de la Armada para hacer la faena de carbón que incluyó embarcar una reserva en sacos llevados en cubierta. Así quedó en condiciones de continuar el cumplimiento de su misión.

18. Telegrama del Director General de la Armada al Gobernador Marítimo de Magallanes de 7 de julio de 1916. En: Archivo Histórico de la Armada.

19. José Cepeda González. (julio-agosto 2014). El piloto 2° Luis Pardo Villalón, antecedentes inéditos relacionados con su nombramiento como comandante de la escampavía *Yelcho*. Revista de Marina, 121, 371-374.

20. En: El Mercurio de Antofagasta, 27 de septiembre de 1916.

Terminada dicha faena, en las primeras horas del lunes 28 de agosto, la *Yelcho* zarpó desde Caleta Bannen (Isla Picton) a su destino final, aprovechando buenas condiciones meteorológicas que se mantuvieron hasta el día siguiente. Esto permitió realizar observaciones astronómicas para verificar la posición y ajustar el rumbo. A las 17:00 horas del día siguiente y habiendo avistado témpanos, el buque ingresó a una zona de niebla. Cuando el pequeño buque auxiliar estaba a 150 MN de su destino, la navegación se tornó altamente peligrosa debido a la muy escasa visibilidad, por lo que la velocidad debió reducirse a 3 nudos (3 MN por hora ó 5,5 km/h).

El miércoles 30 hubo una mejoría en las condiciones ambientales, se pudo ver el horizonte nuevamente y aumentar la velocidad. El buque comenzó a aproximarse a la Isla Elefante, afrontando el peligro de témpanos y rompientes.

A las 10:30 horas del mismo día, la *Yelcho* comenzó el reconocimiento de dicha isla y dos horas después, llegó a las cercanías del lugar donde estaban los naufragos en el cabo Wild, situado en su costa norte. Pardo recordó más tarde un último escollo: "Como si la neblina hubiera sido poco obstáculo, todavía las corrientes de mar interpusieron un gran témpano entre la isla y nuestro barco y que, además de impedirnos divisarla, nos cerraba completamente el camino hacia ella."²¹

Al asomarse fuera del precario refugio en que estaban, uno de los naufragos vio con asombro la silueta de un buque. A su grito de advertencia, acudieron sus compañeros quienes observaron como la *Yelcho* se aproximaba enarbolando el pabellón chileno.

Desde el buque vieron a los naufragos a las 13:30 horas²² y, poco después, se escucharon sus gritos. No tardó en desprenderse una chalupa del costado de la escampavía, llevando a Shackleton y uno de sus compañeros hacia el campamento. El encuentro fue de gran emotividad, como asimismo cuando los veintidós expedicionarios arribaron a la *Yelcho*, divididos en dos grupos, portando sus posesiones y materiales científicos, incluidas las

placas fotográficas y películas que después serían un valioso testimonio de la odisea vivida.

Las fotografías y las películas fueron tomadas por James Francis Hurley (Frank Hurley), un artista australiano que participó en varias expediciones antárticas y que sirvió como fotógrafo oficial de las fuerzas de su país durante ambas guerras mundiales.

Cuando el buque escuela *Esmeralda* recaló por primera vez en Sídney en 1961, Hurley visitó el bergantín goleta (el autor de este artículo estaba a bordo como un guardiamarina). Quizás este fue primer encuentro de este australiano con la Armada de Chile después de 1916.²³

Volviendo a lo que sucedía en la *Yelcho*, Pardo describiría, pocos días después, lo que pensó al tener a todos los naufragos a bordo: "Es imposible pintar a usted la emoción de aquel instante; sólo puedo decirle que esa ha sido la más hermosa recompensa para los esfuerzos que habíamos realizado a favor de los expedicionarios..."²⁴

También entregó una opinión sobre el estado en que se encontraban los naufragos y su admiración por ellos:

Es difícil imaginar el estado en que se hallaban; solo viéndolos habría podido Usted formarse una idea de su penosísima situación; pero puedo adelantarle, desde luego, que esos valientes hombres han hecho honor al nombre del barco²⁵ que los llevó a esas regiones...²⁶

Estos hombres habían permanecido casi cinco meses de otoño e invierno, sobreviviendo con las reducidas provisiones restantes en un campamento formado en base a las dos embarcaciones posicionadas en forma invertida sobre piedras. A veces lograban cazar algún mamífero o ave o conseguían recoger algas u otros productos del mar para mejorar la alimentación, pero había períodos en que las condiciones de tiempo les impedían moverse del húmedo y estrecho refugio.

El regreso se inició el mismo 30 de agosto a las 14:15 horas, con el fin de anticiparse a una posible formación de *pack ice*. Al igual que en el viaje de ida, las condiciones de visibilidad eran malas

21. El salvamento de los compañeros de Shackleton...', El Diario Ilustrado, Santiago, 6 septiembre 1916, p. 2.

22. Bitácora de la escampavía *Yelcho*. En: Archivo Histórico de la Armada.

23. Más antecedentes sobre el trabajo de Frank Hurley en: Filippi, 'Lecciones de un Rescate...', p. 118

24. 'El salvamento de los compañeros de Shackleton...', El Diario Ilustrado, Santiago, 6 septiembre 1916, p. 2.

25. Pardo se refiere al *Endurance* nombre del buque de Shackleton que significa resiliencia, resistencia.

26. 'El salvamento de los compañeros de Shackleton...', El Diario Ilustrado, Santiago, 6 septiembre 1916, p. 2.

y al día siguiente empeoraron, con períodos de nieve y baja visibilidad. La intención de Pardo era ingresar por el Canal Beagle y navegar por aguas interiores hasta Punta Arenas. La niebla frustró esta idea y la navegación continuó por el Océano Atlántico hasta ingresar al Estrecho de Magallanes al atardecer del sábado 2 de septiembre. Las malas condiciones de mar impidieron enviar una embarcación a tierra para despachar un mensaje telegráfico a Punta Arenas desde el faro Dungeness, con el fin de anunciar el éxito del rescate. Poco antes de recalar al puerto base, se logró enviar este informe desde Río Seco.

A las 11:30 horas del lunes 4 de septiembre, la *Yelcho* fondeó en Punta Arenas después de nueve días de una difícil navegación, dadas las características de la pequeña escampavía. Pardo había permanecido largas horas en el puente. El piloto León señaló que “solo se iba a dormir de día, cuando no había neblina y la navegación no ofrecía peligro.”²⁷ Pardo dijo que el peligro mayor estuvo en la navegación en condiciones de niebla, en medio de témpanos y en aguas sin cartografía.

El arribo de la *Yelcho* a Punta Arenas, atrajo a una multitud que se volcó hacia el muelle para ver la llegada de los miembros de la expedición de Shackleton y a quienes habían protagonizado una verdadera hazaña. La noticia del éxito alcanzado al cuarto intento se difundió a través del telégrafo y despertó gran entusiasmo a nivel nacional e internacional, por lo que los diarios más importantes la publicaron en sus primeras páginas.

Los expedicionarios rescatados y el comandante de la *Yelcho* fueron recibidos por las autoridades. Luego vinieron los festejos y la acogida de parte de las familias locales brindada a los rescatados. Shackleton envió una nota de agradecimiento al Director General de la Armada que fue contestada por el almirante Muñoz Hurtado diciendo que esta institución había recibido la noticia del rescate como si hubiese sido de sus propios miembros. El explorador británico también expresó sus sentimientos en una entrevista periodística

donde señaló: “Mi admiración es grande por la Marina de ustedes a cuyo esfuerzo se debe el salvamento de mis compañeros. Doy a ustedes las gracias en su nombre, en el mío propio y en el de Inglaterra.”²⁸

Al día siguiente de su recalada, Pardo cumplió con su obligación de entregar su Parte de Viaje. En él destaca que la misión llegó a feliz término gracias a la colaboración de toda la dotación. El Comandante en Jefe del Apostadero, al elevar el Parte de Viaje al Director General de la Armada, propuso ascender al piloto Pardo, quien además ocupaba el primer puesto en su grado dentro del escalafón. El 7 de septiembre Luis Pardo Villalón ascendió a Piloto 1°.²⁹ Con la misma fecha, el Director General de la Armada propuso la incorporación del piloto 2° León Aguirre Romero a la planta institucional, ya que hasta entonces su nombramiento era a contrata.

La prensa publicó numerosos relatos de la expedición y las operaciones de rescate basados en declaraciones de los protagonistas a los corresponsales destacados en Punta Arenas.³⁰

Shackleton deseaba agradecer, personalmente, a las autoridades nacionales por el rescate. Con este fin, la superioridad autorizó el viaje de la escampavía *Yelcho* a Valparaíso con la misma dotación que había realizado la exitosa operación, llevando a bordo a Shackleton y la mayoría de sus hombres. El resto habían iniciado el regreso a Gran Bretaña desde Punta Arenas, vía Buenos Aires en un buque mercante.

El arribo de la escampavía a Valparaíso, con empavesado completo, se produjo el 27 de septiembre de 1916 y provocó una de las más grandes manifestaciones de júbilo que se recuerden. Los buques de la Escuadra se encontraban con sus dotaciones formadas en cubierta y todos los buques surtos en la bahía accionaron pitos y sirenas en una manifestación de indescriptible regocijo.

Al igual que en Punta Arenas, los expedicionarios encabezados por Shackleton y la dotación de la *Yelcho*, con su recientemente ascendido comandante

27. 'Una charla con el comandante de la Yelcho', Revista Sucesos N° 732 (5 de octubre de 1916). EN: Consuelo León Wöpke, Mauricio Jara Fernández (editores), El Piloto Luis Pardo Villalón, visiones desde la prensa 1915, (Valparaíso: LW Editorial, 2015), pp. 247-251.

28. 'Llegada de la expedición de Sir Shackleton a Valparaíso', Diario Ilustrado, Santiago, 14 septiembre 1916.

29. Oficio del Director General de la Armada al Director del Personal del 7 de septiembre de 1916. En: Archivo Histórico de la Armada, Oficios de la DGA, folio 0033, Archivo Histórico.

30. Esto es el tema de: Consuelo León Wöpke, Mauricio Jara Fernández (editores), El Piloto Luis Pardo

Luis Pardo, fue el centro de las atenciones de autoridades y sociedades representativas del mundo porteño. Una logia masónica local recibió a Shackleton, Pardo y a otros dos expedicionarios que pertenecían a dicha orden.³¹

Luego, viajaron a Santiago donde fueron objeto de numerosos homenajes. Shackleton y Pardo fueron recibidos por la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.

El presidente Juan Luis Sanfuentes Andonaegui les concedió una audiencia, donde Shackleton pudo expresar su agradecimiento al Gobierno de Chile que, a través de sus ministros de Relaciones Exteriores Juan Enrique Tocornal Doursther³² y de Guerra y Marina Jorge Boonen Rivera,³³ realizó las acciones propias de su ámbito en relación al rescate. El general Boonen había participado en la organización de la expedición antártica de 1906, junto a las autoridades de la Armada (que se encontraba al mando del vicealmirante Jorge Montt Álvarez) y que no se realizó debido a las consecuencias del terremoto de Valparaíso sobre los recursos financieros del Estado.

Finalmente, los expedicionarios rescatados se embarcaron en el ferrocarril trasandino para iniciar el regreso a Gran Bretaña, mientras el piloto Pardo llevaba su buque a Talcahuano para someterlo a diversas reparaciones.

Posteriormente Shackleton, con uno de sus oficiales, viajó a Nueva Zelanda donde se incorporaron, en diciembre de 1916, a la misión de rescate del *Aurora* cuya misión dentro de la Expedición Imperial Transantártica fue explicada más atrás.³⁴ Los propósitos se lograron, pero entre los naufragos, a diferencia de lo ocurrido con los que permanecieron en la Isla Elefante, hubo tres fallecimientos por enfermedades incluyendo el



La *Yelcho* con Shackleton a bordo, es recibida el 27 de septiembre de 1916 en Valparaíso.

escorbuto producido por carencia de vitamina C en la dieta.³⁵

Lo concerniente a lo sucedido con la Expedición Imperial Transantártica en Australia, Nueva Zelanda y el Mar de Ross podría ser tema de un artículo específico futuro porque el tema central de lo que se ha venido exponiendo es el rescate realizado por la Armada de Chile.

Posteridad y conclusiones

El recuerdo de Pardo y sus subordinados desapareció al poco tiempo de los relatos publicados en el extranjero, opacado por el de Shackleton, hombre hábil en el terreno de las comunicaciones, característica que le permitiría recaudar recursos para una nueva expedición antártica que no completó por su prematuro fallecimiento.

Sin embargo, Pardo y sus hombres siguieron siendo homenajeados en Chile. La Armada ha dado el nombre de este notable marino a dos de sus unidades; un buque antártico adquirido en Holanda que navegó entre 1959 y 1997 y un patrullero oceánico construido en ASMAR que entró en servicio en 2008.

31. León Zeldis Mandel, Sir Ernest Shackleton y Luis Pardo, Dos masones unidos por el destino y el heroísmo. En: <http://www.logia-masonicafraternidad62.com/PrintVersion.php?id=64&tbl=acontecimientosMasonicosArticulos>. Consulta: 12 ENE 2016.

32. Historia Política y Legislativa de Chile. En: http://historiapolitica.bcn.cl/resenas_parlamentarias/wiki/Juan_Enrique_Tocornal_Doursther. Acceso: 10 de mayo 2016.

33. Óscar Pinochet de la Barra, La Antártica Chilena: estudios de nuestros derechos (Santiago: Andrés Bello, 3ª. Ed. 1955) pp.89-90.

34. Regina Claro, p. 103. Shackleton narra en forma extensa esta parte de su expedición en los capítulos XVI y XVII de sus memorias. Shackleton, pp. 333-368.

35. Shackleton, pp. 365-368.

Durante la expedición antártica del período 1987-1988³⁶ se instaló un busto del piloto Pardo sobre un monolito en la Punta Wild de la Isla Elefante. Réplicas de este monumento se encuentran en la base naval antártica Arturo Prat y la estación marítima de Bahía Fildes, ubicada en la isla Rey Jorge.

Al iniciarse las conmemoraciones del centenario del rescate realizado por el piloto Luis Pardo Villalón, pueden resaltarse sus innegables méritos personales evidenciados por el sentido humanitario que lo llevó a asumir un cargo en condiciones difíciles y teniendo plena consciencia del peligro que involucraba la misión recibida. Quienes observaron directamente su desempeño profesional destacaron, en su época, sus grandes dotes como marino.

La sobriedad de sus declaraciones, una vez que su éxito lo llevó a una intensa exposición pública, denota una personalidad equilibrada y con un alto sentido del deber, ya que siempre insistió en que solamente había cumplido la orden recibida.³⁷

Los relatos publicados en el exterior no hacen justicia a la participación del piloto Pardo y de la Armada de Chile. Nelson Llanos señala que en más de 120 artículos publicados por la prensa británica y estadounidense, solo cuatro lo mencionan.³⁸ En otros, se deja entrever o se dice abiertamente que la *Yelcho* realizó el rescate bajo el mando de Shackleton. Este último en sus primeras declaraciones reconoce el papel jugado por Pardo, pero más adelante va variando su relato para acomodarlo a sus propios intereses, que eran lograr financiamiento para futuras exploraciones. Lo confirma su libro publicado en 1919, donde reconoce la participación de los chilenos en el prefacio, pero más adelante, en el texto principal, relata los hechos de forma tal que podría entenderse lo ya dicho sobre la conducción de las operaciones de la escampavía.³⁹

Esta actitud podría entenderse en el contexto en que ocurrieron los hechos. Los exploradores del Ártico, de la Antártica y de África gozaban de

una gran atención de la prensa y del público en la era de los grandes imperios. En el británico, que comenzaba a decaer y en Estados Unidos, potencia emergente, poca atención se prestaba a los países periféricos como Chile. Además, había que resaltar la figura de Shackleton en medio del vasto conflicto bélico de alcance planetario que se desarrollaba en esa época. Cuando la guerra terminó, Gran Bretaña necesitaba de héroes de paz. El explorador había fracasado en su intento por cruzar la Antártica pasando por el Polo Sur y, deseoso de continuar con estas actividades y debiendo financiarlas, orientó su relato hacia este fin. Omitió narrar el crucial apoyo del Gobierno de Chile, de su Armada y de la *Yelcho*, con su comandante y su esforzada dotación que obtuvo un logro importante con medios poco adecuados y donde otros habían fracasado.

La historia relatada permite concluir que ella constituye una lección de liderazgo. En primer término de Shackleton, que seleccionó cuidadosamente a su gente y la condujo a través de difíciles circunstancias. Luego, en la Isla Elefante debió tomar una decisión trascendental que implicó tomar el mejor bote y, con cinco compañeros, intentar llegar a las Islas Georgia dejando al resto bajo el liderazgo de su segundo, Frank Wild.

Por la parte chilena, también hay una demostración de liderazgo. Al respecto, Shackleton, durante la navegación en la goleta *Emma*, pudo apreciar las cualidades de León Aguirre Romero. Durante el remolque de esta goleta, desde las Falklands a Punta Arenas, pudo conocer, asimismo, la calidad profesional de Luis Pardo Villalón. El comandante de la *Yelcho* conocía el riesgo de ir a la Isla Elefante, porque tenía una amplia experiencia en aguas australes y con este tipo de buque. Por su parte, el piloto Aguirre había vivido la experiencia de acercarse a esa misma isla a bordo de la *Emma*. Pardo no vaciló, pidió voluntarios para completar la dotación, se hizo a la mar y aprovechó hábilmente las

36. Está reconocido como Sitio y Monumento Histórico de la Antártica N° 53 por el Secretariado del Tratado Antártico. En: http://www.ats.aq/devPH/apa/ep_protected_detail.aspx?type=1&id=5&lang=s. Consulta: 12 ENE 2016.

37. Un ejemplo de esto es la entrevista: 'Una Charla con el Comandante de la Yelcho', Sucesos No. 732, 5 de octubre de 1916. Otro es el discurso pronunciado por Pardo en la Sociedad Chilena de Historia y Geografía. En: León y Jara, pp. 255-256.

38. Nelson Llanos Sierra, 'Una historia distorsionada: el rescate de la Isla Elefante a través de la prensa Anglosajona, 1916'. EN: Consuelo León Wöpke, Mauricio Jara Fernández (editores), El Piloto Luis Pardo Villalón, versiones desde la prensa 1915, (Valparaíso: LW Editorial, 2015), pp. 85-99.

39. El libro original de Shackleton tiene una versión en español editada en Argentina: Ernest Shackleton. Sur. Historia de la última Expedición de Shackleton 1914-1917, (Usuhaia, Argentina: Editorial Sudpol, 2014), p.17.



■ Pardo y los británicos rescatados luego de su llegada a Punta Arenas, en la puerta del Hotel Royal.

condiciones ambientales para hacer el rescate y salir rápidamente de regreso, eludiendo una nueva formación de *pack ice*.

En los relatos de los acontecimientos que se han publicado, tampoco ha habido un reconocimiento explícito al alto mando de la época. El Director General de la Armada debió adoptar una decisión difícil, confiando en la capacidad de los hombres que la institución había designado para servir en la región de Magallanes, mientras que el Comandante del Apostadero Naval debió realizar cambios sobre la marcha respecto del mando y la dotación de

la escampavía *Yelcho*. El resultado confirmó lo acertado de las decisiones adoptadas.

El rescate efectuado por la Armada de Chile de la expedición Shackleton es un hito de gran importancia, porque es el punto de partida de la presencia del Estado de Chile en la Antártica, la que será reforzada más tarde con la fundación de la Base Prat y posteriormente de otras bases de las Fuerzas Armadas y del Instituto Antártico Chileno, junto a innumerables viajes de buques y aeronaves en cumplimiento de tareas propias o derivadas de acuerdos internacionales, tales como la salvaguarda de la vida humana en el mar.
