EL CAMINO DE LA AURORA AUSTRAL

ENSAYO HISTORICO SOBRE EL PILOTO PARDO Y LA ANTARTIDA CHILENA

Por

Lina Schiavetti de Gómez

IV PARTE

Cinco días después que partieron de Punta Arenas —con mano nerviosa y alterada— Worley escribió en su diario: —"Son las 5,25 de la mañana. Navegamos a toda marcha... Las 11,30 de la mañana... la base de tierra se ve ya, aunque confusamente... Vamos abriéndonos paso entre grandes trozos de hielo, témpanos encallados y arrecifes... 1,10 de la tarde: tenemos a la vista al Sudoeste, el campamento de la Isla Elefante".

Esta isla es la mayor del grupo Shetland del Sur, pero está abierta a los dardos del viento constante y la marejada se estrella en sus orillas, que no ofrecen asilo, sino más bien dificultan el acceso a esa tierra cubierta de nieve, cuyos bordes formados por acantilados de hielo impiden acercarse. Más baja que la Isla Clarence, tiene no obstante montañas de mayor elevación en el cos-

tado Suroeste, y ellas alcanzan hasta mil metros.

Los del "Endurance" llegaron a Cabo Wild, al pie del Monte Houlder, sobre una lengua baja de arena, pero asentaron en Cabo Belsham (distante dos cables al Oriente) (*) el que marca un saliente de esta costa hacia el Norte, con un picacho dentado alto de 224 metros, que se destaca del glaciar. Entre Wild y Belsham se forma una caleta chiquita, donde pueden fondear buques de poco tonelaje; el resto son acantilados de hielo y roca descubierta.

Allí los dejó Shackleton, cuando se alejó de la isla para dirigirse a Georgia del Sur. Los náufragos dedujeron con buena voluntad que el auxilio tan esperado les llegaría dentro del plazo de más o menos un mes.

Dispuestos para aguardar, construyeron un habitáculo, utilizando los dos botes restantes, pedazos de lona y piedras. Esta choza se reveló refugio y verdugo a la vez, llenándose de humo acre (por los cueros de pingüino que quemaban para hacer fuego); se inundaba día y noche con filtraciones de agua pestilente y —aunque la achicaban a cada rato— la persistente humedad lo pudría todo.

El 15 de Junio, en ese lugar tan incómodo y sucio, el doctor Mc Ilroy tuvo que amputar a Blackboro los dedos del pie congelado, el que se hallaba atacado por la gangrena y no se podía esperar más tiempo; a fines de julio, operó a Hudson de un absceso.

La existencia se volvía a diario más ingrata y mísera; pero nadie se atrevía siquiera a insinuar que el bote de Shackleton estaba perdido. Habían pasado cuatro meses desde que partiera y ya ninguno creía que hubiese sobrevivido. Los más saludables planeaban como última tentativa emprender la navegación en otro bote; cualquier alternativa era preferible a la insostenible situación.

Ese 30 de agosto amaneció para los náufragos igual a todos los días anteriores. El cielo estaba claro y la temperatura muy baja; pronto, los densos nubarrones convirtieron el panorama en algo tan lóbrego y melancólico como de costumbre. Uno de ellos subió a lo alto del promontorio, para escudriñar en lontananza. No se forjaban quimeras, pero era un ritual obligado, que cumplían por fórmula, casi mecánicamente. Tal vez, en la profundidad de su mente, palpitaba el destello perenne de que la Providencia no los dejaría en la aflicción, y no querían que se extinguiera esa postrera esperanza.

A las 12,45, Marston corrió de vuelta hacia el campamento y propuso encender señales de humo. Al principio no le comprendieron, quedando alelados y estupefactos bajo el golpe de la inesperada noticia. Luego reaccionaron como movidos por un poderoso resorte, lanzándose hacia el exterior de la choza, demoliendo la sali' con su impetuosa pasada, irrumpiendo también a través de las paredes... Era cierto. ¡A media milla de la costa se divisaba un barco pequeñito!

A pesar del frío intenso, Macklin se despojó del chaquetón, para enarbolarlo sobre un remo a guisa de bandera. Hurley recogió presuroso algas marinas, musgo y pasto, toda aquella vegetación escasa y rala, aunque muy resistente, que los rodeaba. Como estaba empapada, la roció con la parafina que aún conservaban, consiguiendo apenas armar una apestosa humareda.

El barco los había visto y les contestó con la sirena.

Shackleton y Pardo se miraron en silencio, con los labios apretados, pues hay ocasiones en que más vale no hablar.

Esa tétrica isla, que de primera les pareció a los navegantes de la "Yelcho" como un pecio anegado y yermo, que emergiera desde el océano, después de haber estado durante milenios sumergido en las profundidades marinas, se pobló súbitamente de ruidos, animándose con febril actividad: los petreles alzaron el vuelo y revoloteaban graznando; las focas ladraban ásperamente, agitándose con movimientos lerdos y perezosos; mientras los pingüinos miraban curiosos, con sus ojillos de azabache.

A medida que el buque se aproximaba, la tripulación alcanzaba a oir los ¡hurras! jubilosos de los expediciona-

(*) 370 metros.

rios. Llegó a cien metros de la costa y se detuvo, paralizado por el hielo; pero arrió un bote, en el cual se embarcó Shackleton y avanzó por las resquebrajaduras del "pack".

Mientras Wild les señalaba el punto más indicado para alcanzar la playa, el doctor Macklin cargó sobre sus hombros al inválido Blackboro, para que presenciara cada detalle de esa escena dramática y expectante.

La embarcación no llegó hasta la tierra misma, cercada como estaba por el hielo, y Shackleton se negó a bajar; pero esos isleños, colmados de felicidad, gritaban, saltaban, reían como locos y más de una lágrima pronto disimulada, rodó por sus curtidas mejillas.

No había tiempo que perder. El "pack" podía volver a cerrar sus despiadadas tenazas alrededor de la "Yelcho" y todos quedarían cautivos en el páramo, para la eternidad. Insidiosas, ya las láminas de hielo se cuajaban en torno a la nave... Era necesario aprovechar cada uno de esos minutos fugaces y preñados de inquietud, que se escurrían inexorables, alarmantes...

Entre los náufragos, había algunos tan debilitados que apenas se movían; a otros, la dicha repentina les drenaba las energías y actuaban como sonámbulos; algunos, imprecisos y trastornados, regresaban a la derruida cabaña, para escarbar en los escombros, buscando algún objeto perdido.

Los marineros chilenos dejaban adherida la piel de sus manos desolladas en los cables helados, endurecidos como garrotes, que entorpecían esos movimientos habitualmente ágiles y avezados. Los tendones de sus brazos estaban rígidos y se les anudaban los músculos, hinchándoseles las venas del cuello al bogar en una mar como adoquinada, donde no adelantaban y que golpeaban frenéticos para romper el hielo y acercarse más a tierra, ayudando a los ingleses que iban a su encuentro dando trastabillones y traspiés.

Era como si la isla los retuviera con maléfico embrujo.

Lúcido, Pardo encauzaba la iniciativa de sus hombres, indicándoles con palabras exactas y mesuradas lo que tenían que ejecutar y cómo; Shackleton organizaba a su gente, conminándolos a embarcarse cuanto antes. Ambos jefes cumplían con su deber, experimentando en carne propia el sacrificio que les significaba la obediencia a los subalternos.

Esta acción combinada dio el resultado apetecido: salvadores y salvados, lograron trasponer el "pack" para reunirse. Con rápida y eficiente maniobra, las dos chalupas transbordaron a la gente a bordo. A medida que llegaban, los náufragos vivaban a Chile, saludando nuestra bandera.

En menos de una hora, se hallaban todos embarcados.

No era tarea sencilla desprenderse de ahí. La táctica aplicada por Luis Pardo consistió en remover previamente el hielo por medio de la hélice, antes de retroceder; dio marcha atrás, apenas hasta tomar contacto con los trozos sueltos y detuvo el buque, para que la sola viada le dejara penetrar entre ellos. Las órdenes se sucedían: —"Adelante" — "Parar" —"Atrás" — hasta que en su segunda embestida, la "Yelcho" partió velozmente de la Isla Elefante.

Worley escribió triunfante: —"¡Por fin!... ¡Ya estamos a toda marcha rumbo a nuestras casas!".

Y Macklin agregó —"Me quedé sobre cubierta para ver como iba perdiéndose en el horizonte la Isla Elefante... Todavía alcanzaba a ver mi chaquetón Burberry ondulando al viento sobre el promontorio. Allí seguirá indudablemente, para admiración de gaviotas y pingüinos, hasta que una de nuestras conocidas borrascas lo convierta en jirones".— Y con ello, tras un suspiro de aliviada satisfacción, se reintegró a los demás náufragos, que repletaban la estrecha cámara de oficiales en la "Yelcho".

Para esos hombres comenzaba un período de bendito descanso, de bienhechora recuperación, algo así como una grata convalecencia física y moral, en que los embargaba la ya casi olvidada sensación de seguridad, con la que se sentían renacer.

No era ése el caso de Luis Pardo. Todavía le quedaba por superar la etapa

del regreso, y en vez de disminuir, su responsabilidad había aumentado con la carga que llevaba; tenía que seguir alerta, sin relajar la vigilancia ni un instante. No podía participar del ambiente de cálida hospitalidad y franca camaradería que reinaba a bordo (pese a las muchas incomodidades que tenían que soportar) hacinados como estaban por la falta de espacio. Estas, no les importaban mayormente a los pasajeros —al contrario— cualquier cosa les parecía maravillosa. Saboreaban con deleite el sencillo pero sustancioso rancho que les servían, encontrando de nuevo sabores y olores que creyeron no volver a probar, y por los que no habían perdido el apetito. Después de tanta grasa de ballena, pingüino y foca, una papa caliente les parecía manjar exquisito. Estaban dichosos y cantaban a coro, con la natural euforia de su desmesurada gratitud. Sí, la vida era hermosa, única, y valía la pena vivirla... Apreciaban plenamente el incomparable encanto de lo primordial.

Por su parte, la tripulación se desmedía para atenderlos en toda forma y satisfacer sus deseos, adivinándolos, con esa sensible y fina cortesía del corazón, que es patrimonio innato del pueblo chileno. Con gusto se privaban, con tal de mantener dichosos a sus huéspedes, esmerándose el Maestre de Víveres por que nada escaseara para ellos.

Estas condiciones idílicas no podían durar en aquella región. Pronto los atacó el despiadado viento del Noroeste; bajó el barómetro, los engolfó la neblina y no pudieron tomar el Canal Beagle, como esperaban.

Intrépida, la "Yelcho" seguía adelante, a tumbos y bandazos, zarandeada por el mar montañoso; de su chimenea escapaba un penacho de humo, como negra crin alborotada.

El huracanado vendaval no cejaba. Costaba mantenerse de pie y a Clodomiro Agüero se le derramaban las ollas, que con tanta solicitud pusiera al fuego.

La hélice se salía del agua y giraba en banda vertiginosamente, imprimiéndole al buque una ruidosa trepidación y amenazando hacer saltar los remaches que sostenían sus planchas, mientras arremetía contra las llamadas "olas arrolladoras del Cabo de Hornos", que barrían la cubierta; ellas habían dado cuenta de muchos y mejores barcos...

La máquina se rebelaba ante el castigo. Sofocada y protestando, aparentaba desfallecer; pero los fogoneros la mantenían, paleando carbón sin tregua, a sabiendas que, detenida y al garete, la "Yelcho" quedaría atravesada a la mar y estaría condenada. Se encaraban con esa porfiada caldera, a veces rogándola con palabras cariñosas y otras, insultándola mediante las peores injurias —pintorescas y surtidas— como a una mujer voluble, con el objeto de mantenerla funcionando sobre el insondable abismo, durante veinte horas corridas.

En las entrañas del barco resonaba vehemente la ronca voz del Contramaestre: —"¡Echenle niños!... ¡Otro empeñito!"

El Piloto Pardo vio casualmente su imagen reflejada en un vidrio y casi no se reconoció: pálido y desencajado, los obscuros ojos hundidos en sus cuencas, era la representación fiel del agotamiento físico y la preocupación mental. Se miró con desaliento y murmuró: —"¡En la que nos metimos!"— Pero luego recapacitó al escuchar su voz, pensando: —"Estoy hablando solo... ¡Es lo único que me faltaba! Hay que salir adelante".

Así, gracias a la determinación de ese puñado de valientes que lo secundaban y confiando en Dios, la "Yelcho" respondió, franqueando esa barrera insalvable, tras de la cual avistaron el Faro Dungeness, que rasgaba las tinieblas con un haz de luz intermitente.

Hacia éste enfiló la proa el Piloto, deseoso de anunciar su llegada, pero la mar tormentosa se lo impidió y tuvo que proseguir hasta Río Seco, donde arribaron a las 4 A.M. del domingo y desde allí avisó a su superior: Misión Cumplida.

Llegaron a Punta Arenas ese mismo día. Eran las diez de la mañana y los esperaban las autoridades civiles y militares, más todos los habitantes, que se habían volcado en el muelle para ovacionarlos. La colonia británica en espe-

cial, aclamaba a los salvadores del "Endurance", que dejaban tan en alto el nombre de Chile y de su Armada, festejándolos con cariñosa admiración.

Resulta notable leer el Parte de Viaje del Piloto Pardo. En este documento inédito, ese hombre singular consigna los acontecimientos con tan sobria modestia, que llega a emocionar, pero recalcando como jefe la parte que corresponde a sus subalternos en la proeza:

ESCAMPAVIA "YELCHO"
Nº 23

Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916

Tengo la honra de dar cuenta a US. de la comisión efectuada por esta escampavía a la Isla Elefante en socorro de los náufragos de la Expedición Shackleton.

El viernes a las 12,15 A.M. zarpé de ésta con rumbo a Picton, tomando al amanecer el Canal Magdalena y demás pasos hasta fondear a las 5 P.M. de esa misma tarde sin novedad en Puerto Bueno.

El sábado a las 6½ A.M. se continuó viaje con buen tiempo fondeando a las 5 P.M. sin novedad en Ushuaia. En este puerto fueron muy bien atendidos Sir Ernest Shackleton y sus dos compañeros, los que regresaron muy satisfechos a bordo.

El domingo a las 6½ zarpé con rumbo a las Islas Picton donde fondeé sin novedad a las 11.15 A.M.

Se mandó guardián y equipaje a tierra, principiando inmediatamente después la faena de carbón; embarqué trescientos sacos, rellenando carboneras y resto quedó en cubierta.

A las 3½ terminó esta faena y zarpé inmediatamente a alta mar, por cuanto el tiempo era muy bueno y el barómetro se mantenía muy alto y firme.

El lunes se navegó sin novedad, a diez millas constantes. El tiempo se presentaba inmejorable; el barómetro continuaba alto y el viento fresquito del S.W.

A mediodía se hicieron las observaciones astronómicas correspondientes continuando viaje sin alterar el rumbo. La noche se presentó estrellada y el horizonte bastante claro; el barómetro se mantenía sobre 762 y la temperatura de 3 grados, siendo la corriente del S.E.

El martes se continuó la navegación en iguales condiciones que el día anterior; después de haber hecho las observaciones astronómicas, se comprobó que no había necesidad de alterar el rumbo.

La temperatura fue bajando sucesivamente hasta ser a medianoche de 9 a 10 grados bajo cero; la corriente continuaba en la misma dirección. A las 5 P.M. entramos en la zona peligrosa de las neblinas, las que por lo general no son continuas; pues, a pesar de ser permanentes en esa región, corren según la dirección del viento, dejando siempre algunos minutos de claridad, con lo cual el horizonte se hace visible a 2 ó 5 millas.

A las 11½ P.M. la neblina fue espesa y constante por lo cual hube de disminuir el andar a tres millas, ésta continuó en iguales condiciones hasta las 5 A.M. del miércoles, hora en que era menos espesa, que dejaba visible un horizonte de una milla por lo que se puso la máquina a toda fuerza.

Aunque nos encontrábamos en la zona peligrosa, tanto por las rompientes y bajos conocidos, como por la neblina y témpanos, se prefirió continuar navegando en esta forma por considerar ser menos este peligro que el de no poder llegar ese día al campamento de la isla, con lo cual nos habría sorprendido la noche y desorientado.

A las 8 A.M. encontramos los primeros témpanos; a las 9½ A.M. en la zona de los grandes témpanos y a las 10.40 A.M. divisamos los primeros breakers del extremo Norte de la Isla Elefante. A las 11.10 A.M. se reconocieron las Seal Rocks (*) a 2½ millas de distancia aproximadamente.

Se extremó la vigilancia en todo el buque para avisar a tiempo los grandes

(*) FARELLONES FOCAS: frente al extremo Noroeste de la Isla Elefante se forma un extenso bajo fondo, que mide aproximadamente diez millas de largo con igual ancho, del que emergen numerosos islotes y rocas sobre los que rompe el mar. Unido a la isla por aguas bajas, no permite el paso de un buque entre los farellones y la costa. Visibles por su altura hasta de 60 metros, conviene tomarles un resguardo mínimo de 10 millas.

témpanos, que en forma de neblina negruzca y de doble altura se divisaban por la proa y costado, vistos en esta forma debido a la neblina y la refracción solar combinadas.

En esta forma, se continuó rodeando la isla hasta la 1½ P.M. hora en que con gran regocijo de todos, se avistaron los náufragos que estaban ubicados en un bajo teniendo por un lado un grande y notable ventisquero y por el otro notables picos nevados, muy característicos en esta isla.

Al acercarse al punto indicado, se oían las manifestaciones de regocijo y los hurras de estos náufragos.

Se mandó chalupa a tierra a las órdenes de Sir Ernest Shackleton, el que fue recibido por ellos con grandes aclamaciones de júbilo. Regresando el primer bote a bordo que traía la mitad de la gente y algunos bultos, aclamaron a Chile y a su Gobierno.

El segundo bote, que fue por el resto de la gente, hizo otro tanto.

A las 2.25 P.M. se tenía a toda la gente a bordo e izado el bote, dándose a esta hora rumbo al Norte.

A las 4 P.M. teníamos Seal Rocks a la cuadra y a las 9 P.M. salíamos a la zona peligrosa, siempre con neblina, barómetro alto y temperatura baja.

El jueves a las 8 P.M. el viento rondó al N.W. y el barómetro principió a bajar, durante la noche la mar fue gruesa, resolviéndose en un mal tiempo que nos molestó bastante y el cual nos acompañó hasta la entrada del Estrecho.

El viernes la neblina nos impidió tomar el Canal Beagle por lo que resolví seguir viaje y tomar el Estrecho.

El sábado a las 6 P.M. avistamos el Faro Dungeness y Vírgenes; puse rumbo a Dungeness, a fin de anunciar nuestra llegada. Una vez cerca de éste, vi que era imposible enviar bote a tierra debido al fuerte viento del W. y mar gruesa por lo cual continué viaje, fondeando sin novedad a las 4 P.M. del domingo en Río Seco, de donde anuncié a US. nuestro arribo y trayendo a los 22 náufragos sin novedad.

A las 10.30 A.M. zarpé con rumbo a ésta, fondeando sin novedad a las 11.30 A.M. en este puerto.

Me permito hacer llegar a US. de que esta comisión se llevó a feliz término por la eficaz cooperación de los oficiales que me acompañaban, del encargado de la contabilidad que cooperó con entusiasmo para poder atender debidamente a las 29 personas que se arranchaban en la cámara de oficiales, que por su poca comodidad se hacía difícil su atención y otro tanto puedo decirle a US. del encargado de las máquinas, que en todo momento se encontró en su puesto y cumplía fielmente las órdenes impartidas.

Respecto a la tripulación, que en su mayor parte era del "Yáñez" y que me acompañó voluntariamente, su entusiasmo y celo en el servicio es digno de encomio y se ha hecho acreedora a la felicitación de sus jefes.

Pongo término a ésta con una nómina de los 25 náufragos de la expedición de Sir Ernest Shackleton.

Saluda a US.

Señor Comandante en Jefe del Apostadero de Magallanes.

(Fdo.) Luis A, Pardo.

Piloto Comandante".

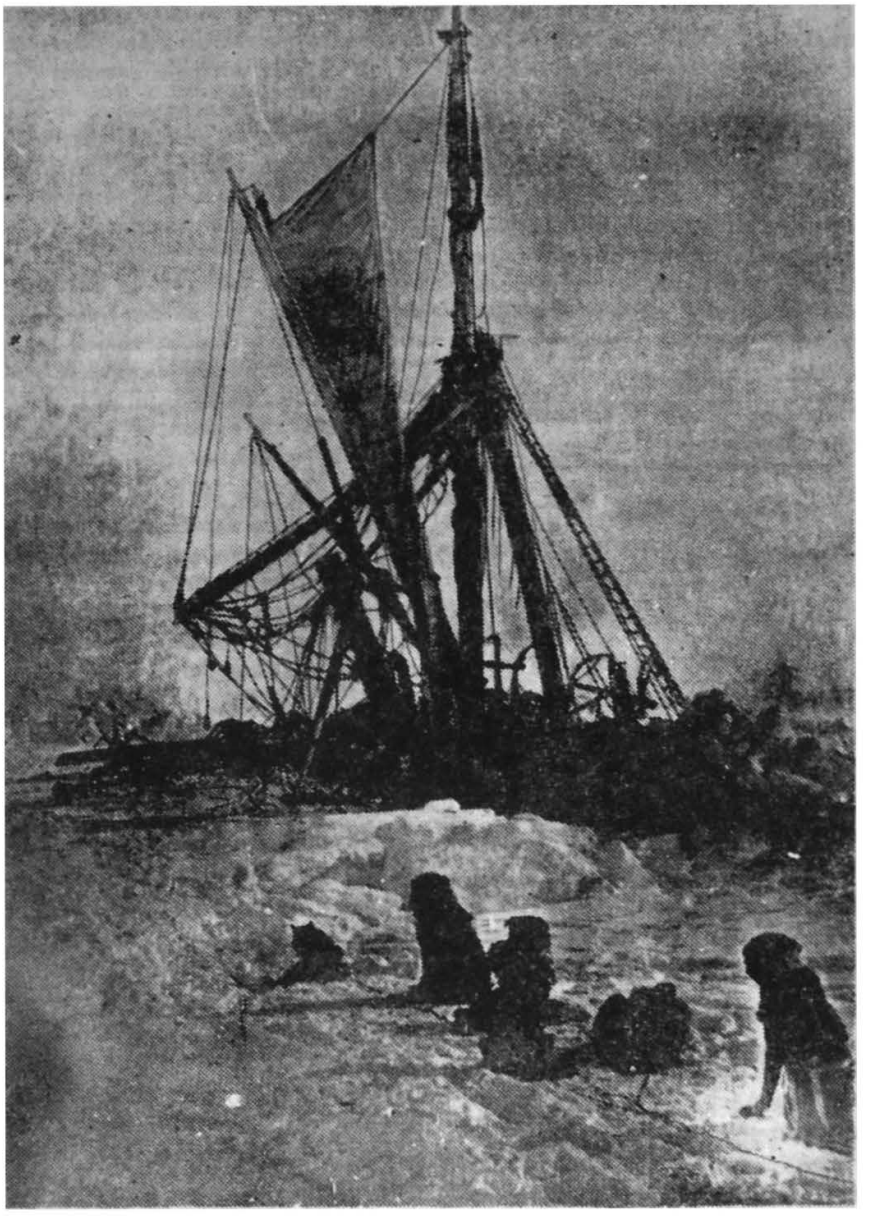
Nótese que Pardo no solicitaba para sí, ni se creía merecedor de nada, limitándose a "dar cuenta", como es de reglamento.

El Comandante en Jefe del Apostadero de Magallanes despachó de urgencia el siguiente oficio:

"Punta Arenas, 6 de septiembre de 1916.

Adjunto tengo el honor de elevar a la consideración de US. el parte pasado por el Piloto 2º señor Luis A. Pardo Villalón, Comandante de la escampavía "Yelcho", sobre su viaje a la Isla Elefante en auxilio de los náufragos de la Expedición Shackleton, acompañando una relación del personal salvado y otra del que formaba la tripulación del "Yelcho".

Al elevar a US. el parte citado, me hago un deber en recomendar calurosamente a la consideración de US. la for-



Los efectos de las presiones en el pack pueden ocasionar diversas averías a los buques que no han sido construidos para soportarlos, pudiendo llegar hasta su pérdida total.

ma altamente satisfactoria en que este oficial ha cumplido tan difícil comisión, demostrando en todo momento gran entusiasmo y energía y una preparación profesional digna de todo encomio, según se ha servido expresármelo verbalmente Sir Ernest Shackleton, quien se muestra agradecidísimo por el auxilio prestado y por la forma en que el Piloto Pardo desempeñó su difícil cometido.

Al felicitar a US. sinceramente por el feliz éxito de esta expedición, que pone tan alto en el mundo entero, el buen nombre de nuestra Marina, me permito insinuar a US. la idea que como justo premio a sus servicios se le conceda al

Piloto Pardo el ascenso a Piloto 1º, ya que es el primero del escalafón con sus requisitos cumplidos y con seis años en el grado. Saluda a US.

(Fdo.) Luis V. López - Contraalmirante Comandante en Jefe.

Al Señor Director General de la Armada - Valparaíso".

Por radiograma llegó el merecido ascenso, siguiendo el conducto regular:

"S. E. ha decretado en esta fecha lo que sigue:

"Teniendo presente que el Comandante del Escampavía "Yelcho" Piloto 2º Don Luis A. Pardo ha desempeñado satisfactoriamente la comisión que se le confió de salvataje de los náufragos de la Expedición Shackleton, decreto: Nómbrese Piloto 1º de la Armada al Piloto 2º Don Luis A. Pardo, extiéndasele los despachos respectivos. Tómese razón, regístrese y comuníquese".

(Fdo.) Sanfuentes, T. Boonen, Rivera.

"Sírvase comunicarlo al agraciado y darlo en la Orden del Día".

(Fdo.) Muñoz Hurtado.

"Lo que comunico a Ud. para su conocimiento y fines consiguientes. Saluda a Ud.

(Fdo.) Luis López - Contraalmirante, Comandante en Jefe.

"Al Comandante de la "Yelcho"
Presente.

El Presidente de la República y la Dirección General de la Armada, podían con justicia mostrarse orgullosos de Luis A. Pardo Villalón, que le ofrendó a Chile el derecho a la soberanía en la Antártida.

En cuanto a él —junto con agradecer los homenajes y demostraciones de simpatía que provocaba su persona— insistía con absoluta honradez, que sólo había cumplido con su deber de marino y de chileno, íntimamente convencido como estaba, de no haber hecho nada fuera de lo común. Era así. La fama y los honores no lo cambiarían. Estos, no se hicieron esperar y su pecho se cuajó de medallas: reconocida, la Corona de Gran Bretaña lo elogió, otorgándole una condecoración; otras le fueron conferidas por el Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, la Municipalidad de Punta Arenas, la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, la Liga Marítima de Chile y la Liga Patriótica Militar.

El Piloto Pardo le enseñó a Shackleton una lección de humildad, que éste aceptó hidalgamente: la epopeya antártica ya no le pertenecía a él solo.

La gratitud de Sir Ernest hacia el salvador de sus expedicionarios no reconocía límites, y también, ahora lo ligaba a Luis Pardo un sentimiento de honda, imperecedera amistad, forjada a través de estimación mutua, peripecias y alegrías compartidas. Shackleton era partidario de dar al César lo que es del César y lo puso en práctica, invitándolo para que lo llevase con sus compañeros hasta Valparaíso en la "Yelcho", y obteniendo la aceptación del Gobierno.

Juntos viajaron de nuevo y esta vez, en un crucero de placer.

El 15 de septiembre a las 17 horas, fervorosamente despedido y con los vítores de la población aún resonando en sus oídos, partieron de Punta Arenas con rumbo al Norte. Recalaron en caleta Ocasión el 17, haciéndose de nuevo a la mar, con fuerte viento y chubascos de nieve, por lo que navegaron con grandes precauciones hasta Puerto Bueno. Dos días después pasaron la Angostura Inglesa y fondearon en la bahía de Ancud.

En todas partes eran acogidos con calurosas demostraciones públicas, y por su lado, los náufragos quedaban deslumbrados con el verdor y la belleza panorámica de esos parajes que recorrían, lo que constituía una verdadera fiesta para sus ojos, ya hartos de líquenes y musgos negros, anaranjados y amarillos: del Clavelito Antártico, cuya champa se alza apenas un centímetro del suelo, con sus desabridas flores verdosas; los hongos y hepáticas, que duraban a lo más una semana y aquellas Algas de las Nieves (provenientes del deshielo) que no hacían sino teñir el hielo de rojo, amarillo o verde.

El 26 llegaron a Coronel y luego zarparon hacia Valparaíso, que les tributaría una recepción magnífica.

La pequeña "Yelcho" entró airosa al puerto, pasando entre dos hileras de bu-

ques mercantes y de la Armada, los cuales habían izado empavesados completos y formado a sus tripulaciones en cubierta, mientras echaban al aire pitos y sirenas, para saludar dignamente a la escampavía que —como se ha repetido muchas veces y es verdad— "llevó a cabo con todo éxito una de las comisiones más peligrosas que puede acometer una nave de guerra en tiempo de paz". (*)

¿Y qué fue de los principales protagonistas de esta historia?

Los expedicionarios del "Endurance" volvieron a Inglaterra; tres de ellos, murieron antes de llegar a su patria.

En septiembre de 1921, Shackleton se embarcó en el "Quest" hacia la Tierra de Enderby; pero cerró los ojos en Georgia del Sur el 5 de enero de 1922, casi un mes antes de cumplir los cuarenta y ocho años, pues había nacido el 15 de febrero de 1874.

Frank Wild —que lo secundó en este viaje, así como en el del "Endurance"— prosiguió hasta 69º, 17 Sur y 17º Este.

El Capitán Frank Worsley dejó de existir en Londres, a la edad de setenta años, el 1º de febrero de 1934.

El 4 de julio de 1917, Luis Pardo Villalón se hallaba en Groton, Connecticut (EE.UU.) para recibir los primeros submarinos tipo Holland, que el Gobierno de Chile encargara a la Electric Boat Co. Estos eran seis y llevaban los nombres de mujeres araucanas famosas: Guacolda, Tegualda, Rucumilla, Quidora, Fresia y Guale. Materializaban una aspiración de nuestra Armada, al iniciarse con ellos la Especialidad de Submarinos en este país. Estuvieron en uso durante treinta y dos años.

A raíz de su viaje a la Isla Elefante, el Piloto Pardo quedó resentido de la pleura y en varias ocasiones enfermó gravemente, temiéndose por su vida; se repuso —porque era joven y de constitución vigorosa— pero no pudo continuar en la Armada, pues le resultaba imposible cumplir exactamente las condiciones del servicio, que le exigían —a causa de su especialidad— constantes viajes al Sur, del que ya no resistiría el clima.

En mayo de 1918, el Gobierno de Chile agradeció al Piloto Luis A. Pardo Villalón y lo recompensó concediéndole por gracia un abono de diez años de servicio, para los efectos de su retiro, al que se acogió —deseoso de gozar el anonimato de una paz hogareña— después de haber servido a la Armada por más de dieciséis años, de los cuales pasó embarcado cerca de la decena.

La colonia inglesa de Valparaíso, que era muy numerosa y dueña de las principales casas importadoras, lo había adoptado como a su héroe particular y predilecto, convenciéndolo para que se dedicara a corredor de comercio. Contrariamente a lo que podría imaginarse —en esta actividad tan ajena a su anterior ejercicio— se desempeñó y prosperó, con la habitual versatilidad y bonhomía que le caracterizaban. Era la época de oro porteña, y al poco tiempo tuvo una situación económica holgada, que le permitió adquirir una casa de tres pisos en Avenida Colón; también su familia había aumentado con un cuarto hijo.

Ahí, sobre la terraza daba rienda suelta a su afición por cultivar flores y en especial diversas variedades de claveles, obteniendo uno gris muy obscuro, que le llenaba de arrogancia. Este resultado de sus experimentos suscitaba la envidia de sus colegas y competidores en el ramo de floricultura, entonces muy en boga. Eran días de apacible serenidad y profundas, sencillas satisfacciones personales.

En abril de 1930, el Gobierno lo distinguió nombrándole Cónsul adscripto de Chile en Liverpool, como hombre apropiado para ejercer esas funciones en un puerto principal de Inglaterra, donde su nombre era bastante célebre.

En efecto fue muy bien acogido por los británicos; tuvo el agrado de alternar con antiguos conocidos —también del "Endurance"— y dictó allá una serie de conferencias que le solicitaron, versando sobre la zona austral.

(*) En 1929, la "Yelcho" fue transformada en los Astilleros Cernoch de Puerto Montt: se levantó el castillo, para ampliar el entrepuente y además se aumentó la capacidad de carboneras a 110 toneladas. Terminó sus días en Talcahuano, alrededor del año 1958; como fierro viejo, desguazada pasó a la C.A.P., junto con otras unidades dadas de baja.

Resultó un representante de lujo para el país, pero no pudo disfrutar debidamente de esta grata estadía. Se hallaba atormentado por la salud de su señora que —pese a los mejores especialistas consultados en Europa y a todos los cuidados que se le prodigaron— declinaba sensiblemente. Ella era su soporte moral y este matrimonio tan unido decidió regresar a Chile, para que Laura Ruiz muriera tranquila en la patria, cerca de sus seres queridos. No obstante, fue operada aquí en 1934 y —aunque delicada siempre— esposa y madre ejemplar, viviría dieciocho años de viudez inconsolable por sus hijos y para ellos.

En febrero del año siguiente, a Luis Pardo le recrudeció su antigua dolencia afectándole una bronconeumonía de la que no se recuperó.

En el Cementerio de Santiago se encuentra el severo mausoleo de la familia Pardo, que lleva la siguiente inscripción:

L. A. Pardo V.

"Descansa en paz, aún para la posteridad quede el recuerdo grande e imperecedero de tu hazaña".

"La sombra gloriosa de tu pequeña "Yelcho" y la audacia de tu mano vale"rosa son legados de honor que tú dejas "a las generaciones venideras.

"Piloto Pardo, descansa en paz."

21 de febrero de 1935.

V PARTE

El Sector Antártico Chileno está situado frente al extremo austral del país, formando un triángulo agudo, que alcanza hasta el casquete polar propiamente tal, con una superficie total de 1.250.000 kilómetros cuadrados.

Comprende parte del Mar de Weddell y tierras adyacentes que se extienden hacia el Sur: la península Tierra de O'Higgins y el mosaico de islas situadas en su periferia: Ross, Joinville, Shetland, Palmer, Biscoe, Adelaida, Alejandro I y Charcot; se incluye el Mar de Bellingshausen y las tierras hasta el meridiano 90º Oeste.

Administrativamente, depende de la Provincia de Magallanes, con sede en Punta Arenas y se rige por el Estatuto Antártico, vigente desde 1956. En 1961, la Subdelegación Antártica Chilena se dividió en dos distritos: Piloto Pardo y Tierra de O'Higgins, la que representa un extraño accidente geográfico más, dentro de la anómala topografía antártica, por ser una larga y angosta península, con relieve montañoso irregular y nevado, que presenta sectores de piedra desnuda, con demasiada pendiente como para que la nieve se asiente allí. Se encuentran grandes glaciares, extensas bahías de enormes profundidades y campos de hielo en la costa oriental, que se alejan hasta ciento veinte millas de tierra.

El "cinturón de fuego del Pacífico", se extiende hasta la Tierra de O'Higgins: existen ocho volcanes inactivos y cuatro activos, dentro del Territorio Antártico Chileno; de éstos, ninguno permanece en actividad continua.

En el Mar de Weddell, la barrera helada alcanza a quinientas millas, porque sus condiciones glaciológicas imperantes son las más rigurosas; aún en el verano, las aguas permanecen heladas en su mayor parte, durante toda la temporada. La época del año en que el deshielo ha progresado lo suficiente como para permitir la navegación, es muy variable: en 1916 la "Yelcho" pudo llegar a la Isla Elefante en el mes de agosto, superando extraordinarias dificultades. Ello no es corriente, pues otros buques alcanzan las Shetland sólo en octubre o noviembre, con condiciones favorables. Suele suceder que el deshielo incompleto impida el acceso a estas Islas hasta diciembre —y eso— sin certeza absoluta, ya que se esparcen los témpanos por los océanos Pacífico y Atlántico a mucha distancia y, cerca de las Islas Piloto Pardo, éstos tienen noventa millas de largo, por entre diez y sesenta metros sobre el nivel del agua.

Estas Islas forman un grupo al Noroeste de las Shetland del Sur, compuestas por Elefante y Clarence que son las principales, Aspland, Gibb y otras menores. Altas y montañosas, de relieve abrupto y costas escarpadas, no ofrecen casi lugares aptos para el desembarco, porque sus escasos y desabrigados fondeaderos se hallan fustigados por el viento y marejadas. Con tiempo despejado, se avistan a ochenta o más millas, por su altura; pero el régimen climatológico

es especial y endemoniado, distinto del resto de las Shetland, debido a su proximidad con el Mar de Weddell. Siempre frío, con nieblas, cerrazones frecuentes y precipitaciones de nieve; están cubiertas en el verano por nubes bajas y los raros días despejados se producen cuando las rodea el "pack". Los vientos predominantes del Noroeste le traen neblina sucia con alza de temperatura y mar gruesa: aquellos del Suroeste, soplan huracanados con nevazón, atrayendo los hielos del Mar de Weddell, que las circunda, y los del Noroeste los alejan, pero provocan fuerte oleaje.

Actualmente, Chile posee las siguientes Bases Antárticas:

Base Arturo Prat (6 de febrero de 1947) ubicada en la Península Guesalaga de Puerto Soberanía en Bahía Chile, Isla Greenwich del Archipiélago Shetland del Sur.

Base General Bernardo O'Higgins (18 de febrero de 1948) en Cabo Lagoupil. Puerto Covadonga, península antártica Tierra de O'Higgins. Inaugurada por el Presidente señor Gabriel González Videla.

Base Gabriel González Videla: (12 de marzo de 1951) en la península Munita, Bahía Paraíso; Costa de Danke, Tierra de O'Higgins.

Base Pedro Aguirre Cerda: (18 de febrero de 1955) en Caleta Péndulo, Isla Decepción, Archipiélago Shetland del Sur. Abandonada el 4 de diciembre de 1967, por erupción volcánica que formó una nueva isla dentro de la Bahía Foster, al interior de la Isla Decepción.

Base Eduardo Frei Montalva: (8 de marzo de 1969) en Bahía Fildes - Isla Rey Jorge - Shetland del Sur.

Existen también las siguientes Subbases y Refugios:

Comodoro Guesalaga: (28 de febrero de 1963) en la Isla Avian, próxima al extremo Sur de la Isla Adelaida; Bahía Margarita, al Sur del círculo polar Antártico.

Sub-base Yelcho: (18 de febrero de 1962) en Bahía South, de Isla Doumer, Archipiélago Palmer; se comunica con el Estrecho Bismark y canales Peltier y Neumayer.

Cada Base tiene un Refugio en sus cercanías, para casos de emergencia o desastre. Durante el año Geofísico Internacional, se construyó un anexo a la Base General Bernardo O'Higgins, que se denominó Risopatrón (enero de 1957) quedando a cargo de los científicos de las Universidades.

Luis Pardo Villalón tiene su monumento: es el buque antártico Piloto Pardo (*).

Las expediciones al continente helado continúan con creciente interés.

Nos ha tocado la buena fortuna de vivir en esta era de adelantos sensacionales; inventos que sirven para admirar mejor las maravillas del universo, y con los que la palabra Imposible ya no tiene sentido.

Aunque actualmente dirigimos emisarios a otros planetas, en el nuestro todavía quedan reservas inexploradas y el hombre no encontrará reposo mientras subsistan problemas por resolver o secretos por descifrar, sobre las relaciones de carácter físico, histórico y demás, entre la Antártida y el resto de la Tierra.

El estudio de sus condiciones geográficas y geológicas, los recursos minerales y biológicos, la meteorología para las predicciones del tiempo en diversas áreas, los fenómenos electro-magnéticos relacionados con el globo terrestre y los eventos espaciales, constituyen un desafío y estímulo permanente para sabios, cartógrafos y estudiosos de todo orden, que esperan convertir este paraje en territorio accesible, habitable y útil, por intermedio de los adelantos técnicos y científicos, tratando que en el futuro, represente la primera región libre en un mundo pacifista internacional.

Muchos cambios se han registrado, desde que los antiguos pioneros marcaron la ruta, y aunque los modernos estudiosos

---

(*) Construido en Haarlem (Holanda) por N.V. Haarlemshe Scheepsbouw Maatschappij, entre el 1º de octubre de 1957 y el 7 de abril de 1959, en que se izó el pabellón nacional, siendo lanzado al agua el 11 de junio. Desplazamiento standard 1.228 toneladas. Eslora 81,86. Manga 11,95. Puntal 7,40. Calado medio 4,60. Velocidad máxima 14,4. Paso hélice 9'. Sistema de propulsión Diesel eléctrico. Poder motor eléctrico propulsor: 1920 H.P. Tiene tres generadores MAK, que producen la energía para el motor. Con cubierta para helicópteros, puede llevar dos a bordo. Proa reforzada para atravesar "pack" de hielo.

que siguen sus huellas, cuentan con mejores medios de comunicación y mayores facilidades, aún están en pugna con esa naturaleza indómita y bravía, para tratar de doblegarla, según sus intereses y conveniencia.

Las fechas varían en el devenir del tiempo, pero la historia se repite, porque los sentimientos humanos no cambian.

La Base chilena "Pedro Aguirre Cerda", creada en la Isla Decepción, cercana a la estación británica "John Biscoe", queda al Norte de la Península de O'Higgins; se llega a la bahía por un estrecho denominado: "Sifones de Neptuno", con murallones de ochenta metros de altura. Fue escogida esta situación pues sus aguas —al inundarse el cráter de un volcán— se tornaron quietas y temperadas. En diciembre de 1967, un espantoso terremoto destruyó ambas instalaciones, y el transporte "Piloto Pardo" rescató a ingleses y chilenos, arrollados por el desastre.

Pasado el peligro, Inglaterra restauró su base de "John Biscoe", en ese lugar de clima excelente. El 14 de febrero de 1969, según informaron los científicos británicos al Instituto Antártico de Londres, comenzaron los temblores en la antigua base "Pedro Aguirre Cerda", aumentando progresivamente su intensidad y frecuencia, hasta el día 22 en que pareció que el continente entero estallaba, a causa de la más furiosa erupción volcánica registrada a la fecha.

El cuadro era pavoroso. Cegados por la humareda sulfurosa y las cenizas que impregnaban la atmósfera, volviéndola irrespirable, los residentes —cuyo transmisor resultó destruido en la catástrofe, impidiéndoles mandar un S.O.S.— trataron de ponerse a salvo, mientras el suelo reventaba a su alrededor, volando en pedazos de lava y piedra pómez; se desmoronaban los cerros entre nubes de vapor, desprendidas del hielo hirviente, lo que provocó una ola de aproximadamente ciento cincuenta metros, sumergiendo lo que quedaba de la base "Pedro Aguirre Cerda", y que arrasó también con las instalaciones de "John Biscoe".

El buque antártico "Shackleton" navegaba en el Mar de Drake, y tardaría cuarenta y ocho horas en llegar a esa base para prestar ayuda, por lo que envió un mensaje al transporte "Piloto Pardo", para que tratara de auxiliar a la misión inglesa.

El "Piloto Pardo" llegó a la Isla Decepción, pero no pudo aproximarse. Hizo cuatro intentos, fallidos a causa del mal tiempo: total oscuridad (desusada a las 17 horas en una tarde de verano), olas tempestuosas, nevazón intensa y vientos de treinta nudos, agravado por la lluvia de cenizas y piedras.

A pesar de ello, salieron sus dos helicópteros —uno al mando del Teniente Corthorn, quien ya había efectuado parecido salvataje en 1967— y éstos volaron muy bajo, no obstante las pésimas condiciones, sin encontrar rastros de los expedicionarios, hasta que de pronto —pasadas tres horas de infructuosa búsqueda— surgió en tierra una lengua de fuego: eran los ingleses que hacían señales, quemando un resto de petróleo que les quedaba, y los helicópteros descendieron para recogerlos.

La erupción continuaba aún, y para posarse sobre la cubierta del buque, superaron dificultades inauditas, pues la visibilidad era cero, aunque sacaban la cabeza fuera de la cabina cubierta con nieve negra y pegajosa como betún, a causa de las escorias volcánicas, que alcanzaron hasta la base O'Higgins, a cien millas de distancia.

Sin embargo, lo lograron, transbordando más tarde a sus pasajeros sanos y salvos al "Shackleton" en Bahía Soberanía. Entre éstos, había un ex-piloto de la Real Fuerza Aérea Británica, el que comentó:

—"En las condiciones que se dieron, no es posible volar. Considero casi irreal lo hecho por los chilenos".

El Comandante del "Shackleton" despachó un informe a su país, destacando que: —"Los esfuerzos de rescate hechos por los chilenos, fueron un soberbio ejemplo de destreza marinera, sobre todo si se considera que los vuelos fueron llevados a cabo bajo espantosas condiciones".

Al conocer los hechos, toda la prensa británica divulgó estas palabras, celebrando la proeza con frases encomiásticas, y el relato estremeció a la opinión pública mundial.

Los Pilotos Navales, tenientes 1º señores: Federico Corthorn Besse, Héctor Higueras Hormazábal, Hugo Bruna

Green y Víctor Parada Kreft, recibieron por su hazaña la Medalla al Valor, en ceremonia efectuada a bordo del "Piloto Pardo" en Valparaíso, con fecha 29 de marzo de 1969.

El Capitán de Navío Jorge Paredes Wetzer, Comodoro de la XXIII Expedición Antártica, comenzó en esa ocasión su discurso diciendo: —"Y representa a la vez, la huella de quienes antes que ustedes han sabido mantener ese espíritu de reciedumbre y ese temple sin el cual quizás no hubieran podido decidir la acción de riesgo que supieron emprender." — Terminó con la frase: —"Toda victoria, todo éxito, representa un triunfo personal y un triunfo colectivo."

Los hombres de mar y tierra, destacados en la Artártida, entonan una canción cuya letra ingenua refleja el auténtico sentimiento popular:

Si alguna vez sucediera
La "Yelcho" no vuelva más
Se podrá perder el barco
Pero el recuerdo jamás.

Y a través de las edades, el espíritu de Luis Pardo Villalón permanecerá siempre en aquellas lejanas regiones, para guiar a los navegantes y velar por los expedicionarios en el camino de la Aurora Austral.

* * *

Este trabajo no hubiera podido realizarse sin la efectiva cooperación de: Señorita Elena Ferrer Egenau; Comandante de la Armada (R) Don Juan Correa Ball; Capitán de Fragata (R) Don Federico Bonert Holzapfel, quien siendo Teniente 1º de la Armada de Chile, fue a la Antártida entre los años 1939 y 1941 con la Expedición Norteamericana del Almirante Richard Byrd, en su buque "North Star", para regresar en el "Bear". Establecieron su base en Bahía Margarita de la isla Stonington, donde invernó un grupo de veintitrés personas, trabajando en exploración y levantamiento de planos, con fotos aéreas de las costas Este y Oeste de la Tierra de O'Higgins. Fueron evacuados de la Isla Watkins el 22 de marzo de 1941, por avión, desde un campo de aterrizaje improvisado, pues los hielos no les dieron salida. Señora Elena Andwanter de Bonert (fotografías de la Expedición Shackleton) y también el propio hijo mayor de Don Luis A. Pardo Villalón: Comandante de la Fuerza Aérea (R) señor Fernando Pardo Ruiz.

A todos ellos, deseo expresar aquí mi sincera gratitud.

BIBLIOGRAFIA:

"La Increíble Expedición de Shackleton" por Alfred Lansing. Biblioteca del Congreso Nacional: Apuntes de Arístides Rivera Navarro.

"Anuario del Centro de Ex-Alumnos de la Escuela Náutica de Pilotines": trabajo leído por el Capitán de Fragata Sr. Alberto Aravena Espinoza. (Nº 2 Abril de 1934).

"Derrotero de la Costa de Chile - Territorio Antártico" - "Volumen VI" (Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada).

Diarios: "El Mercurio" y "La Unión" de Valparaíso, entre los años 1916 a 1969.