

## EL PILOTO PARDO Y SHACKLETON

Luis Noziglia Barbagelata  
Contraalmirante SN

Corría el año 1914 y Europa era afectada por graves turbulencias diplomáticas y políticas. El explorador inglés Ernest Shackleton preparaba una arriesgada expedición al Polo Sur, dispuesto a atravesarlo desde el mar de Weddell al mar de Ross, es decir, desde la vertiente del Atlántico al Pacífico; el polo sólo había sido alcanzado un par de años antes por Amundsen y Scott, sucesivamente.

Al efecto, Shackleton adquirió lo que consideró un apropiado velero, el *Polaris*, nave noruega de madera, de 350 toneladas, al que cambió su nombre a *Endurance* (resistencia), recordando sin duda su lema familiar "By endurance we conquer".

En el mes de junio llegó el buque al río Támesis y en los muelles de Londres fue convenientemente acondicionado y equipado para la dura expedición, en la que tomarían parte 28 tripulantes; después de recibir sucesivamente las visitas de la reina viuda Alexandra y del primer Lord del Almirantazgo, el *Endurance* siguió a Plymouth. El 8 de agosto, mientras los ejércitos europeos iniciaban las primeras operaciones de la cruenta guerra mundial, puso proa hacia Buenos Aires; aquí tuvo una permanencia de algunas semanas y siguió a la isla Georgia del Sur, en donde Shackleton obtuvo informaciones de los balleneros noruegos acerca del estado de los hielos, y el 5 de diciembre salió dispuesto a la travesía transantártica.

Esta constituyó una penosa odisea. Durante diez meses los expedicionarios lucharon contra la naturaleza que les cerraba el paso en forma inclemente, con vientos huracanados, tempestades furiosas y gigantescos bloques de hielo; finalmente, en octubre de 1915 quedaron aprisionados por un *pack-ice*; el buque debió soportar la presión de miles de toneladas y como después comenzó a ser destrozado, el 25 de ese mes fue abandonado por sus tripulantes, quienes se ubicaron sobre la precaria superficie del hielo, acompañados de una treintena de perros, trineos, botes, víveres y cuantos elementos considerados útiles pudieron rescatar. Estaban a 69° de latitud sur y a más de cien millas de la Tierra de Graham, que posteriormente recibiría por nombre Tierra de O'Higgins.

Hundido el buque y ante la dramática situación, que no podía prolongarse por mucho tiempo, los expedicionarios resolvieron embarcarse, con el máximo de elementos salvados, en 3 botes disponibles, con los que hicieron rumbo al oeste pretendiendo llegar a la Tierra de Graham; sin embargo, las intensas corrientes del mar de Weddell los empujaron al norte. Después de recorrer más de 350 millas y de soportar grandes penalidades, el 15 de abril de 1916 lograron tocar tierra en la isla Elefante, la más septentrional del archipiélago Shetland del Sur, al sureste del cabo de Hornos, aproximadamente en la intersección del meridiano 55° oeste y el paralelo 61° sur.

El aislamiento y los escasos víveres que quedaban hicieron ver con realismo la dificultad de sobrevivir otro invierno, por lo que se resolvió que Shackleton, embarcado con cinco de sus compañeros en uno de los botes, saliera arriesgadamente a pedir auxilio a la isla Georgia del Sur. Llegado a ella, el 10 de mayo, en la bahía de Grytwiken logró equipar el pequeño ballenero *Southern Sky*, con el que zarpó al rescate de los 22 naufragos restantes; este buque no pudo superar los temporales y los grandes hielos, por lo que se dirigió hacia las islas Malvinas, logrando llegar el 31 de mayo a Port Stanley.

Desde aquí el audaz e incansable jefe telegrafió al mundo pidiendo auxilio. Inglaterra estaba seriamente comprometida en un gran conflicto y no podía preocuparse de unos náufragos perdidos en los mares antárticos, pero constestó el Uruguay enviando el ballenero *Instituto de Pesca N° 1*, el que llegó a treinta millas de su destino pero ante la imposibilidad de superar el *pack-ice* regresó a las Malvinas. Shackleton no se desalentó y ahora, con la esperanza puesta en Chile, acompañado de sus cinco hombres tomó el barco de la correspondencia que lo llevó a Punta Arenas. En este puerto la colectividad británica contrató a la goleta *Emma*, la que zarpó al sur escoltada en la primera parte de su navegación por la escampavía *Yelcho*, facilitada por las autoridades chilenas; averiada seriamente la goleta, por impacto de los témpanos de hielo, debió regresar sin haber podido cumplir su misión.

Shackleton estimó entonces que las condiciones marineras de la *Yelcho* la hacían un buque apropiado para el rescate, por lo que requirió el concurso de las autoridades navales regionales, las que obtuvieron la aprobación del Director General de la Armada, Almirante Joaquín Muñoz Hurtado. El 25 de agosto de 1916 zarpó el buque desde Punta Arenas, comandado por el piloto 2° Luis Pardo Villalón, quien había demostrado su pericia y su serena valentía en las labores desarrolladas en la región magallánica, llevando a su bordo a los exploradores y a una decidida tripulación.

Después de hacer escala en Ushuaia y en la isla Picton, pasaron al cabo de Hornos y entraron al tenebroso mar de Drake, en donde encontraron espesa neblina, escasa visibilidad, frío de diez grados bajo cero y enormes témpanos que fueron feliz y hábilmente esquivados; en la mañana del día 30 avistaron las rompientes del extremo norte de la isla, en donde permanecían 22 hombres que ante la aguda escasez de víveres (el último perro había sido consumido hacía varios meses) consumían sólo media ración diaria. Con júbilo indescriptible vieron llegar al buque salvador, desde el cual fue enviado un bote a recogerlos; al pisar la cubierta del *Yelcho* un sonoro "Viva Chile" y copiosas lágrimas revelaron el agradecimiento y la honda emoción de los náufragos rescatados.

Poco antes del mediodía del 3 de septiembre llegaron a Punta Arenas. La bahía estaba llena de buques y embarcaciones embanderadas, los muelles llenos de gente que hacía un bullicio ensordecedor, mientras que las autoridades civiles y militares, los cónsules y otras personas prominentes llegaron hasta la nave salvadora. Hubo indescriptibles demostraciones de júbilo de parte de los habitantes, que recibieron en forma extraordinaria a los náufragos, quienes demostraban visiblemente los sufrimientos y penalidades a que por tanto tiempo estuvieron sometidos.

La actuación del comandante y de toda la tripulación de la *Yelcho* fue brillante y mereció la gratitud y el elogio de los expedicionarios, de las autoridades nacionales, del pueblo, de la prensa y del Gobierno de S.M. Británica. El piloto Luis Pardo fue ascendido a Piloto 1°.

En esa época el comandante de la escampavía *Yelcho* tenía su familia en Valparaíso, en una casa situada en la calle Capilla N° 83 del cerro De la Merced; a raíz de la hazaña realizada, la junta de vecinos del barrio gestionó y obtuvo de la I. Municipalidad el cambio de nombre de la calle, por lo que desde octubre de 1916 la calle *Yelcho* perpetúa el nombre del buque.

Hace alrededor de veinte años la casa mencionada fue demolida junto a otras para hacer una remodelación del sector; en su lugar existe hoy una moderna escuela y un edificio de las religiosas de la Sagrada Familia de Nazareth, construidos sobre un terraplén sostenido por un sólido muro. Sin duda, sería loable que en la superficie de este muro fuera colocada una placa que recuerde a las generaciones futuras que allí vivió uno de nuestros más preclaros héroes de la paz: El Piloto Pardo.

