



SALVAMENTO DE LA EXPEDICION SHACKLETON POR EL PILOTO LUIS PARDO V.

Guillermo Barros González *



Introducción.

El 30 de agosto de 1916, la escampavía *Yelcho* de la Armada de Chile, al mando del Piloto 2º Luis A. Pardo Villalón, efectuó el rescate de 22 miembros de la expedición cien-

tífica inglesa de Sir Ernest Shackleton, que se encontraba aislada en la isla Elefante, del Territorio Chileno Antártico.

La temeraria acción de intentar el salvamento de los marinos británicos, fue una proeza que tuvo una repercusión mundial tanto por su alto fin humanitario, como por las difíciles y extraordinarias circunstancias en que se realizó, hazaña que hoy se confunde con la gloriosa historia de nuestra Armada y que dejó en evidencia, una vez más, el temple de los marinos chilenos que saben vencer a la adversidad, gracias a su completa preparación profesional y al elevado y sólido espíritu que los anima.

A fines de 1914 el *Endurance*, después

de cruzar el mar de Weddell, intentando recalar en bahía Vahsel, quedó atrapado por el Pack y los expedicionarios vivieron una verdadera odisea durante el año 1915, hasta que en abril de 1916 lograron instalarse en isla Elefante. Desde aquí Shackleton se dirigió, en una embarcación, a pedir auxilio; primero arribó a la isla Georgia del Sur, después a puerto Stanley (islas Falkland) y luego a Punta Arenas, donde obtuvo la autorización del gobierno de Chile para que la *Yelcho* cumpliera el rescate de los 22 naufragos ingleses.

La nave que se puso a disposición de Pardo, era un buque de fierro sin doble fondo, de reducido tonelaje, sin instalaciones de radio y completamente inadecuado para soportar presión de hielos o colisión con témpanos. Debía atravesar el paso Drake y navegar 500 millas náuticas que median desde la salida del canal Beagle a isla Elefante, en pleno invierno, donde las condiciones de mar y viento se hacen, a menudo, insostenibles y extremadamente rigurosas. En esa época tampoco se disponía de predicciones meteorológicas, que permiten hoy, una programación adecuada y

* Vicealmirante. Magno Colaborador, desde 1992.

oportuna para navegar con éxito esas peligrosas aguas.

Con todo, la orden de ir a buscar y traer los naufragos del *Endurance* se dio y Pardo, superando todas las dificultades, cumplió su misión a la perfección. Rescató a los marinos ingleses y despertó la admiración universal, impidiendo que los 22 camaradas de Shackleton tuvieran que enfrentarse a un desenlace funesto.

El Piloto Pardo.

Quien fuera el primer marino chileno que dirigió una expedición antártica de la Armada de Chile, nació en Santiago el 20 de noviembre de 1882; su padre, don Fernando Pardo Tagle, en 1879 fue Capitán de Caballería del Regimiento Cazadores y su abuelo había luchado en la guerra de nuestra independencia. A los 16 años ingresó a la Escuela de Pilotines, egresando como Guardiamarina Piloto el 30 de junio de 1903 y por sus relevantes méritos, la Marina de Guerra lo acogió en sus filas. Sus primeras destinaciones las llevó a cabo en el Sur, manteniendo la señalización marítima y aprovisionando faros. Allí se familiarizó con la difícil geografía de los estrechos, canales, pasos y archipiélagos, poniendo a prueba su talento y capacidad.

Desde el 12 de septiembre de 1910 era Piloto 2º, habiendo servido en las escampavías *Valdivia*, *Pisagua*, *Toro* y *Huemul*; en los transportes *Maipo* y *Rancagua*, siendo

comandante del *Porvenir*, *Yáñez* y *Yelcho*. Casado con doña Laura Ruiz G., fue padre de cuatro hijos, el mayor de ellos, Fernando, llegó a ser



Sir Ernest Shackleton.

Comandante en la Fuerza Aérea.

A veces los designios del destino son inexplicables y así fue que el 6 de agosto de 1916, el Piloto Luis Pardo asumió el mando de la *Yelcho*, por enfermedad de su comandante, y su primera comisión fue la de dirigirse de inmediato a puerto Stanley, para traer a remolque a la goleta *Emma* que había sido fletada por la colonia inglesa de Punta Arenas para que Shackleton tratara de rescatar a sus hombres aislados en la Antártica chilena.

En compañía de Pardo, Shackleton viajó a Chile y, junto con conocer al marino chileno, el jefe inglés concluyó que Pardo era el hombre indicado para el salvamento.

Ya en Punta Arenas se iniciaron las gestiones ante las autoridades navales; Chile no permanecería ajeno a la tragedia antártica y así Shackleton obtuvo, al fin, la autorización del gobierno para que la *Yelcho* efectuara el histórico rescate.

Pasado el mediodía del 30 de agosto, la *Yelcho*, con todos los naufragos rescatados, inició el regreso triunfante a Punta Arenas.

En reconocimiento por esta gran acción Pardo recibió diferentes distinciones, entre ellas de la Municipalidad de Punta Arenas, del Cuerpo de Voluntarios del Bote Salvavidas, de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, de la Liga Marítima de Chile, de la Liga Patriótica Militar y una condecoración de la Corona de Gran Bretaña.

También el gobierno reconoció su extraordinario desempeño y en septiembre de 1916 Pardo recibió el ascenso a Piloto 1º de la Armada.

En julio de 1917, Luis Pardo estuvo presente en Groton, Connecticut (EE.UU.), participando en la recepción de los seis primeros submarinos tipo Holland y, ya resentida su salud, obtuvo su retiro de las filas de la Armada el 23 de mayo de 1919, habiendo recibido anteriormente, por gracia, un abono de 10 años para efectos de retiro.

Sus últimos servicios al país fueron los de Cónsul de Chile en Liverpool, Inglaterra, en 1930.

Falleció en Santiago el 21 de febrero de 1935 y en el severo mausoleo de la familia Pardo, en el cementerio de Santiago, aparece la inscripción siguiente:

“ 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 valerosa son legados de honor que tu dejás a las generaciones venideras.

“Piloto Pardo, descansa en paz.”

21 de Febrero de 1935.”

En reconocimiento de este trascendental rescate antártico, la Armada le dio el nombre de *Piloto Pardo*, al buque de investigación que fue construido en Holanda y llegó al país en mayo de 1959. A través de los años ha cumplido una intensa labor hidrográfica, participando activamente en numerosas tareas antárticas.

La Municipalidad de Valparaíso, a solicitud de la Junta de Vecinos del cerro La Merced, cambió el nombre de la calle Capilla, por calle “Yelcho”, en consideración a que en esa arteria estaba la residencia de Luis Pardo y familia y, años más tarde, en 1949, dio el nombre de este intrépido marino a una calle del cerro Polanco.

El Continente Antártico.

Para formarse una idea de las dificultades y rigurosidad que presenta este continente, ubicado en el extremo sur terrestre, damos a conocer las principales características que lo individualizan:

- Se encuentra circundado por el círculo polar y rodeado por los océanos Pacífico, Índico y Atlántico del sur.

- Presenta las temperaturas más bajas de toda la tierra. La menor que se ha registrado alcanza a $-86,8^{\circ}\text{C}$.

- Con una superficie de 14.000.000 Kms² y una altura media de 2.200 metros, escarpado y montañoso; este continente posee un clima extremadamente duro.

- En sus aguas flotan enormes campos de hielo hasta de 500 millas de ancho, en profundidades que llegan a los 650 metros.

- Las severas condiciones climáticas producen grandes dificultades en el desarrollo de la vida vegetal y animal. Así, la flora es escasa y se reduce a líquenes, musgos y algas. La fauna presenta una total ausencia de especies terrestres y, por el contrario, la fauna marina es rica y abundante en mamíferos, peces y aves.

- Un centro de alta presión en la meseta central del continente y cinco zonas depresionarias distribuidas en su periferia, juegan un papel importante tanto en la circulación antártica como en la circulación atmosférica del Hemisferio Sur.

- Las características oceanográficas presentan dos grandes rasgos: la corriente “circumpolar” que fluye hacia el Este y la “convergencia antártica” que separa las aguas antárticas con las subantárticas, lo que ocurre en las inmediaciones del paralelo de latitud 60°S .

- Está unido a Sudamérica a través del “arco de las antillas del sur” o “arco de Scotia”, de acuerdo a estudios geológicos, de vulcanología, morfológicos, oceanográficos, etc., lo que confirma la prolongación de la cordillera de los Andes a través de la Tierra de O’Higgins e islas Shetland del Sur.

Mencionamos por último, que la geografía política divide a este continente en cuatro cuadrantes o sectores que miran respectivamente a Sudamérica, al Pacífico, a Australia y a África; resulta que el sector chileno es el más cercano y sus límites enmarcados entre los meridianos 53° y 90° de longitud Oeste de Greenwich, fueron fijados por el decreto supremo N^o 1747 del 6 de noviembre de 1940.



El "Endurance" atrapado por los hielos antárticos en 1914.

Expedición del *Endurance*.

Con el propósito de efectuar el cruce del continente antártico, se inició este proyecto denominado Expedición Imperial Transantártica, cuya preparación demoró más de tres años, ya que no fue fácil su financiamiento. Se adquirió un buque adecuado y apto para regiones polares de nombre *Polaris* y que Shackleton denominó *Endurance*. El jefe científico inglés no era un novato en expediciones antárticas; ya en 1901 había ido con Sir Robert Scott hasta las cercanías del Polo Sur y en 1907 encabezó otra travesía exitosa que le valió que Su Majestad Británica lo nombrara Caballero.

A pesar de haber comenzado la primera guerra mundial, Shackleton zarpó de Plymouth en agosto de 1914 con destino a Buenos Aires, desde donde continuó viaje, en octubre, llevando a bordo un total de 28 hombres entre científicos, técnicos y marineros, con todo el equipo, víveres y material necesario. El 5 de noviembre arriban a

Georgia del Sur y al mes siguiente zarpó hacia el mar de Weddell intentando recalar en bahía Vahsel y desde ahí internarse en el Continente Helado.

Rodeado de hielos y numerosos témpanos, el *Endurance* avanzó lentamente hacia su destino y el 10 de enero de 1915 avistaron tierra. Faltaban sólo unas 200 millas para llegar a bahía Vahsel, pero el pack-ice, inmenso campo de hielo, no lo dejó avanzar y quedó atrapado en él. El verano se terminaba y Shackleton decidió invernar y esperar.

Durante el año 1915 se vivió una verdadera odisea; primero el barco se movía lentamente junto al pack que lo arrastraba, después el témpano que lo sostenía se quebró y el *Endurance* empezó a deformarse por la presión de los hielos, lo que obligó a Shackleton a sacar todo lo movible y útil del buque, instalando un completo campamento sobre el gran témpano que los cobijaba y, por último en diciembre, el *Endurance*, no soportando más el castigo de los hielos, se partió y hundió. El jefe científico escribió en su diario: "Ruego a Dios que me permita llevar todo el grupo sano y salvo a la civilización".

No podían continuar en esas condiciones, de modo que Shackleton decidió navegar hacia el Oeste arriba de témpanos a la deriva en las embarcaciones del *Endurance*. Casi cuatro meses duró esta penosa travesía, hasta que en abril de 1916 encallaron en isla Elefante y se instalaron con todo lo que les quedaba.

22 miembros de la expedición permanecieron en tierra y el resto, junto a Shackleton, se hicieron a la mar en un bote para pedir auxilio.

Atravesaron el paso Drake sufriendo un verdadero martirio y a los 20 días llegaron a la isla Georgia del Sur. Repuesto de tan duro viaje, Shackleton se dedicó a tratar de rescatar a sus camaradas, primero en el Schooner Southern Sky, después en un

barco facilitado por la república de Uruguay y, por último, en la goleta chilena *Ema*. Todo fue inútil, unas pocas semanas bastaron para angustiar a Shackleton por sus fracasados intentos de aproximarse a isla Elefante.

Finalmente, en puerto Stanley, el jefe científico inglés conoció al Piloto Pardo, que había recalado con la *Yelcho* en ese puerto para llevar a remolque la goleta *Ema*

Punta Arenas.

Shackleton viajó en la escampavía chilena y en Punta Arenas inició las gestiones ante las autoridades navales para que Pardo, con la *Yelcho*, viajara a la Antártica Chilena.

Al fin, la autorización del gobierno de Chile llegó y la *Yelcho*, al mando del valeroso Piloto Pardo, zarpó de Punta Arenas el 25 de agosto de 1916 hacia la isla Elefante.

Viaje de la *Yelcho*.

A continuación se da a conocer el parte de viaje de la escampavía *Yelcho*, en relación al rescate de los naufragos del *Endurance*, la nómina del personal inglés rescatado, la dotación del buque y notas del mando superior.

Escampavía 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 isla Elefante en socorro de los naufragos de la expedición Sir Shackleton.

El Viernes a las 12.15 AM. zarpé de ésta con rumbo a Picton, tomando al amanecer el canal Magdalena y demás pasos hasta fondear a las 5 PM. de esta misma tarde sin novedad en Puerto Burnt.

El Sábado a las 06.30 AM. se continuó viaje con buen tiempo fondeando a las 5 PM. sin novedad en Ushuaia.

En este puerto fueron muy bien atendidos Sir Shackleton y sus dos compañeros, los que regresaron muy satisfechos a bordo.

El Domingo a las 06.30 AM. zarpé con rumbo a Isla Picton donde fondeé sin novedad a las 11.15 AM.

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

A las 03.30 AM. 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 viento fresquito del SW.

A medio día 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 era de 3 grados, siendo la corriente del SE.

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 media noche de 9 a 10 grados bajo cero; la corriente continuaba en la misma dirección. A las 5 PM. 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 de 2 a 5 millas.

A las 11.30 PM. la neblina fue espesa y constante, por lo que hubo de disminuir el andar a tres millas, ésta continuó en iguales condiciones hasta las 5 AM. 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 encontramos dentro de la zona peligrosa, tanto por las rompientes y bajos desconocidos, como por la niebla y témpanos, se prefirió continuar navegando en esta forma por considerarse ser menor este peligro que el no poder llegar ese día al campamento de la isla, con lo cual nos habría sorprendido la noche y desorientado.

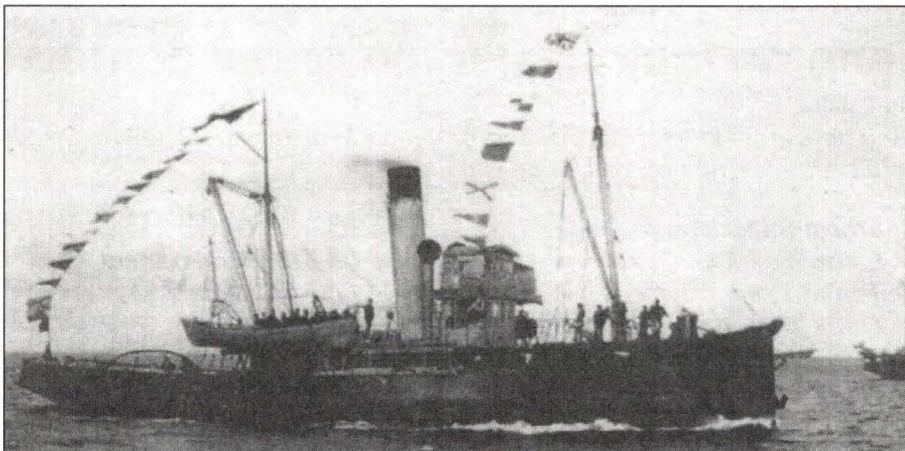
A las 8 AM. encontramos los primeros pequeños témpanos; a las 09.30 AM. en la zona de los grandes témpanos y a las 10.40 AM, divisamos los primeros Breakers del extremo norte de la Isla Elefante. A las 11.10 AM. se reconocieron los Seal-Rks a 2 1/2 millas de distancia aproximadamente.

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

En esta forma se continuó rodeando la isla hasta las 01.30 PM., hora 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 nevados muy característicos en esta isla.

Al acercarnos 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 Shackleton, el que fue recibido por ellos con grandes aclamaciones de júbilo. Regresando el primer bote a bordo que traía la mitad de 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.



El "Yelcho" regresa triunfante a Punta Arenas.

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

A las 4 PM. teníamos Seal-Rks a la cuadra y a las 9 PM. salíamos de la zona más peligrosa, siempre con neblina, barómetro alto y temperatura baja.

El Jueves a las 8 PM. el viento rondó al NW 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 PM. avistamos el faro Dúngeness y Vírgenes; puse rumbo a Dúngeness 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 y trayendo los 22 náufragos.

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

Me permito hacer presente 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 decir a US., del encargado de las máquinas que en todo momento se encontró en su puesto y cumplía fielmente las órdenes impartidas.

Respecto de la tripulación, que en su mayor parte era del Yáñez y que acompañó voluntariamente, su entusiasmo y celo en el servicio es digno de encomio i 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 Shackleton.

Saluda a US.

Fdo. L. A. Pardo
Piloto - Comandante

Al Sr. Comandante en Jefe del Apostadero de Magallanes.

Escampavía Yelcho.

Nómina del personal náufrago, que formaba parte de la expedición de Sir Shackleton, el cual venía en la escampavía Yelcho de isla Elefante:

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| 1. Sir Ernest Shackleton | 9. Sr. C. Green |
| 2. Sr. Frank Worsley | 10. Sr. L. Greenstreet |
| 3. Sr. Tomas Crean | 11. Sr. E. Holness |
| 4. Sr. Frank Wild | 12. Sr. W. How |
| 5. Sr. W. Backewell | 13. Sr. H. Hudson |
| 6. Sr. P. Blakboro | 14. Sr. J. F. Hurley |
| 7. Sr. A. Cheetham | 15. Sr. L. Hussey |
| 8. Sr. R. S. Clark | 16. Sr. A. Kerr |

17. Sr. T. H. Orde-Lees
 18. Sr. A. Macklin
 19. Sr. G. Marston
 20. Sr. J. Mc. liroy
 21. Sr. T. Mc. Leod

22. Sr. L. Hickenson
 23. Sr. W. Stevenson
 24. Sr. J. M. Wordie
 25. Sr. R. W. James

Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916.

Fdo: L.A. Pardo
 Piloto 2º Comandante

Escampavía Yelcho.

Nómina del personal que forma parte de la dotación del Escampavía Yelcho, en el viaje efectuado a la isla Elefante, para el salvamento de los náufragos de la expedición Sir Shackleton:

Piloto 2º Sr. Luis A Pardo Villalón.
 Comandante
 Piloto 2º Sr. León Aguirre Romero.
 2º Comandante
 Maestre Vív. Mayor Sr. Jorge L.
 Valenzuela.
 Mesa
 C/cargo contabilidad
 Maquinista Mayor Sr. José Beltrán
 Gamarra.
 C/cargo Máquinas

Personal del Territorio Marítimo.

Contramaestre 1º José Muñoz Téllez
 Herrero 1º Froilán Cabañas Rodríguez
 Cabo 1º Fogonero Pedro Soto Núñez
 Cabo 1º Fogonero Heriberto Cáriz
 Cárcamo
 Cabo 1º Fogonero Juan Vera Jara
 Cabo 1º Fogonero Pedro Chaura
 Cabo 1º Fogonero Luis Contreras Castro
 Guardián 1º José Leiva Chacón
 Guardián 1º Ladislao Gallegos Trujillo
 Guardián 1º Hipólito Aris C.
 Guardián 1º Antonio Colin Paredes
 Guardián 1º Florentino González Estay
 Cocinero 1º Clodomiro Agüero Soto
 Mozo 1º Bautista Ibarra Carvajal

Personal de la Armada.

Mecánico 1º Nicolás Muñoz Molina
 Mecánico 1º Manuel Blackwood
 Guardián 1º Manuel Ojeda
 Marinero 1º Pedro Pairo
 Marinero 1º José del C. Galindo

Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916.

Fdo: L. A. Pardo
 Piloto 2º, Comandante

Punta Arenas, 6 de Septiembre de 1916.

Nº 674

Adjunto tengo el honor de elevar a la consideración de US., el parte pasado por el Piloto 2º Sr. Luis A. Pardo V., Comandante de la Escampavía Yelcho, sobre su viaje a 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 forma altamente satisfactoria en que este Oficial ha cumplido tan difícil comisión, demostrando en todo momento gran entusiasmo, 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 en alto, ante 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.

Luis V. López

Contraalmirante - Comandante en Jefe

Sr. Director General de la Armada, Valparaíso.

A mediados de septiembre la Yelcho abandonó Punta Arenas para dirigirse a Valparaíso, llevando a bordo a Shackleton y a los miembros de la expedición inglesa. La Armada y el pueblo de Valparaíso les dio una calurosa bienvenida; no era para menos, se había llevado a cabo con todo éxito una de las comisiones más peligrosas que puede cumplir un buque de guerra en tiempos de paz.

Entre la autoridades y funcionarios que recibieron a Pardo en Valparaíso, le correspondió hacerlo al entonces Capitán de Corbeta Sr. Benjamín Barros Merino, mi padre.

Notas finales.

1. Con motivo de la celebración de las Glorias Navales en mayo de 1970, la

Comandancia en Jefe de la IIIª Zona Naval, en nombre de la Armada de Chile, entregó a la ciudad de Punta Arenas un monumento con la proa de la escampavía *Yelcho*, como un homenaje y recuerdo del histórico viaje de esta nave a la Antártica Chilena en agosto de 1916.

Desde el 21 de noviembre de 1977 este monumento fue ubicado definitivamente en puerto Williams.

2. En la sala histórica del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, se encuentran los siguientes elementos relacionados con esta misión:

- Diario de Bitácora de la *Yelcho*, donde figuran los acaecimientos del viaje.
- Compás magnético de Gobierno (Bitácora, mortero, etc.) instalado en la Yelcho y que fue empleado por el buque en la navegación al Territorio Chileno Antártico.

* * *