

EL TERCER INTENTO DE RESCATE CON LA GOLETA CHILENA EMMA

Alfonso M. Filippi P.*

Después de dos intentos fallidos por rescatar a sus hombres desde la isla Elefante, sir Ernest Shackleton comprendió que debía encontrar una base de operaciones que contara con más recursos que Puerto Stanley, así que resolvió trasladarse a Punta Arenas, ciudad chilena muy próspera en pleno Estrecho de Magallanes.



Sus habitantes eran neutrales, aunque generalmente pro-germanos, porque el puerto estaba matizado con marinos mercantes alemanes varados debido a la Primera Guerra Mundial. Para Shackleton fue más agradable que Puerto Stanley: era más grande y con más recursos; totalmente cosmopolita y menos hipercrítica y receptiva a la personalidad de Shackleton en una forma que no lo fue Puerto Stanley.

Shackleton, Worsley y Crean se embarcaron en el vapor RMS *Orita*, el 1 de julio de 1916; arribó en Punta Arenas el día 4. Fue acogido por el gobernador de Magallanes, Fernando Edwards.

Shackleton se alojó en la residencia del vicecónsul británico Charles Milward, un curioso chalé en la avenida España. En la sala de estar de esa residencia, sir Ernest, presa del desaliento por los magros efectos de sus empeños, realizó dos disparos, uno de los cuales se alojó en la techumbre.

Punta Arenas era el sitio de una floreciente y cuantiosa colonia británica. La *British Association of Magallanes* -conocida como Club Británico-, cuyos integrantes comprendían a exitosos acaudalados ovejeros y negociantes, tenía como vicepresidente a Allan Mac Donald, quien comenzó el Fondo de Ayuda a Shackleton.

* Capitán de Navío, Navegante e Ingeniero Naval Hidrógrafo y Oceanógrafo; Miembro de Número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile; Muy Antiguo Colaborador de la Revista de Marina desde el año 2009. (alfilippi@hotmail.com)



■ Shackleton, Worsley y Crean en el Club Británico de Punta Arenas.

En esa fecha había otro fondo que se estaba juntando por iniciativa del semanario *The Magellan Times*, para obsequiar a la *War Office* un aeroplano -Magellan Aeroplane-, como prueba de la lealtad de la colonia británica de Magallanes a su *Old Country*. Un número de personas que ya se habían suscrito en el fondo para el aeroplano, pidió transferir los montos al nuevo fondo.

El Club Británico ocupaba el tercer piso del edificio del Banco de Tarapacá y Londres –actual Banco de Chile– en la calle Roca. El día 4 de julio concurrieron sir Ernest, Worsley y Crean y firmaron el Libro de Visitantes. El Club Británico sirvió de cuartel de operaciones durante la planificación del tercer intento de rescate.

El 6 de julio, el gobernador Edwards ofreció un almuerzo en honor de sir Ernest en el palacio de la Gobernación.

Durante su estadía magallánica, sir Ernest habría visitado el rancho de Tom Jones, administrador del frigorífico de Río Seco, y frecuentado el hogar de Francisco Campos Torreblanca, cónsul de España y gerente del Banco Anglo-Sudamericano, y su esposa, María Menéndez Behety. Un grupo de personas influyentes de Punta Arenas, encabezado por Campos, intentaba convencer al Gobierno de Chile de enviar una nave.

La situación se puso difícil, pues la suma necesaria no se había logrado juntar. En el Club Británico se reunieron: Shackleton; Mac Donald; Milward; Carlos Riesco, editor del *The Magellan Times*; y, William Perkins, socio de

Braun & Blanchard, que trajo los aportes de Mauricio Braun y Juan Blanchard. Irrumpió en la reunión Campos, el cual extendió un cheque que completó el financiamiento. Dentro de tres días, ya se había juntado la suma de £1500.

Sir Ernest consintió en dar una charla sobre la Expedición Imperial Transantártica en el Teatro Municipal, en la tarde del día 9. Las entradas fueron vendidas por *The Magellan Times* y la recaudación total fue

destinada a la caridad. La presentación del orador la hizo el reverendo J.C. Cater, pastor local de la Iglesia Anglicana. Iniciando los prolegómenos de su conferencia, sir Ernest expresó:

El moderador ha hecho recién algunas observaciones con respecto al objetivo de mi visita a Punta Arenas, y yo solamente siento muchísimo no haber comprendido antes, que desde Punta Arenas había una oportunidad de hacer un viaje para rescatar a mis camaradas. Desde que llegué a esta ciudad, no sólo he recibido ayuda práctica. Dentro de las 24 horas de mi arribo, espontáneamente fueron tomadas medidas para equipar una nave para el rescate de mis hombres y, solamente ayer, una nueva prueba de esta simpatía de hecho me fue dada por medio de un mensaje del presidente de Chile, a través del gobernador de este Territorio, ofreciendo colocar su remolcador *Yelcho* a mi disposición.

La disertación consistió en una narración comentada desde el zarpe de su expedición desde Buenos Aires hasta su llegada a Punta Arenas.

Se fletó a la goleta *Emma*, matrícula de Punta Arenas, propiedad de los armadores Mayer Braun y Robert Ewing, con casco de roble, dos palos, 70 toneladas, 21,3 metros de eslora y con motor auxiliar; fue aprovisionada para tres meses.

Eran diez los hombres, de ocho diferentes nacionalidades, que integraban la dotación de la *Emma*: Shackleton (irlandés), Worsley (neozelandés), Crean (irlandés), piloto 2º de la Armada León Aguirre (chileno), maquinista Henry

Gosselin (estadounidense), cocinero August Delsey (mauritano), marineros: Domingo Gatica (chileno), Manuel Bisaca (andorrano), Emile Neyman (noruego) y Johan Johannsen (ruso-finlandés). El noruego radicado en Punta Arenas, Otto Fugellie actuó como práctico de canales.

La intención era navegar la ruta de los canales hasta la isla Picton, rellenar carbón en la carbonera de la Armada, puesta a disposición por Chile, que también permitió que la *Yelcho* remolcara a la *Emma* unas 200 millas al sur del cabo de Hornos, con el fin de ahorrar combustible. El 12 de julio pasaron un remolque entre la *Yelcho* y la *Emma* y a las 23:40 horas zarparon. Hacía poco más de una semana que sir Ernest había arribado a Chile y ya estaba equipado, gratuitamente, con una nave tripulada y provista y con la *Yelcho*, al mando del piloto 1º Francisco Miranda, para remolcar a la *Emma*. El día 13, en el canal Cockburn, debido al mal tiempo, la *Emma* recaló en caleta Barrow. A la mañana siguiente, retomaron el viaje, con fuerte viento que pronto aumentó a temporal del Weste. Luego, se cortó el remolque.

Para no correr el riesgo de que se cortara el remolque, al pasar por el canal Brecknock con el viento en la dirección que estaba en ese momento, Shackleton pensó que sería mejor regresar a Punta Arenas; ambas naves retromarcharon. Miranda convenció a sir Ernest de proseguir por el estrecho hasta Dungeness e ingresar al Atlántico por su boca oriental. Navegaron toda esa noche en la más completa oscuridad.

El día 15 a las 09:00 horas, entraron al Atlántico, con mar gruesa y viento aumentando; a las 10:00 horas se cortó el remolque y tuvieron dificultades para recuperar la *Emma*; a las 11:00 horas continuaron el viaje; navegaron otras ocho millas, cuando a las 13:00 horas, frente a San Sebastián, nuevamente se cortó el remolque; la goleta cazó la vela trinquete y el estay del trinquete y gobernó al SSE. Al alcanzarla la *Yelcho*, Shackleton anunció su intención de seguir con su propio velamen. A las 15:00 horas, la *Yelcho* se puso al habla y Miranda informó que tenía que entrar a puerto porque se había roto una cañería. Sir Ernest indicó que seguiría para la isla de los Estados. La *Yelcho* se largó para entrar a San Sebastián. La *Emma* siguió adelante con un viento muy fuerte. La dotación

de la *Yelcho* trabajó toda la noche en reparar los daños. Tomaron rumbo a la isla de Los Estados, pensando que allí encontrarían a la *Emma*.

El día 16, el viento calmó y navegaron con el motor todo el día. El día 17 a las 02:00 horas, la *Yelcho* avistó el faro de la isla de Los Estados; a las 04:00 horas, a unas cuatro millas avistaron a la *Emma*, que estaba levando ancla; la *Yelcho* se le acercó y se puso a disposición. La *Yelcho* pasó un remolque y ambas naves tomaron rumbo hacia el puerto San Juan, en la isla de los Estados. La *Emma* fue reabastecida con carbón y agua.

En este puerto, el piloto Aguirre se embarcó en la *Emma*, quien se presentó voluntario y fue autorizado por Miranda. Sir Ernest establecerá que el teniente Aguirre fue de una gran ayuda en todo momento; y Worsley, en su libro *Endurance*, lo calificará de "... muy gallardo pequeño teniente chileno, Ramón [SIC] Aguirre, quien se embarcó con un par de botas de mar, un abrigo de piel de foca y una guitarra."

A las 16:00 horas zarparon de San Juan al sur, con buen tiempo. La *Yelcho* remolcó a la *Emma* durante cincuenta millas, hasta dejar a la goleta en aguas libres, cerca de la latitud 56° S. Como el viento era favorable, acordaron discontinuar el remolque; a las 22:30 horas, Miranda pidió a la *Emma* que largara el remolque. Se cazó el aparejo de la goleta, la que se alejó a tal velocidad que la *Yelcho* no fue capaz de mantenerse junto a ella. La *Yelcho* regresó, debido a que se estaba levantando un temporal y ya no podría prestar más asistencia a la *Emma*.

Durante los dos días siguientes, la *Emma* hizo buen progreso con fuertes vientos a favor. El día 20, el viento saltó al sur, con lo que disminuyó el andar. El día 21, el viento sopló fuerte; a las 07:00 horas, avistaron hielo por la proa. Estaban a más de cien millas al NW de Elefante y las condiciones estaban mucho peores. Pasaron a través de la primera hilera de hielo, pero luego encontraron una banquisa más fuerte y fueron forzados a retromarchar.

La *Emma* se sacudía como un corcho, cayó sobre ella un *ice cake* y quebró su barboquejo. La toma de agua se atoró con hielo y el motor se detuvo. Avanzar en esas condiciones era inconcebible. La goleta fue sacada de la banquisa y llevada



Gráfico de los intentos de rescate.

hacia el E; vieron que la banquisa se iba abriendo hacia el NE. Al ocaso del día 21, encontraron hielo: la goleta se puso al paio durante la noche. La espuma de mar y un pesado viento del SE, escorchó el aparejo y las amuras.

El invierno estaba bastante avanzado, las condiciones meteorológicas eran malas y el hielo se movía rápidamente hacia el norte. El motor de la goleta falló; ahora dependía sólo del velamen.

El día 22, navegaron hacia el E; estaban a 128 millas al N de Elefante y el reflejo del hielo hacia el S les advirtió que sería imposible avanzar en esa dirección. Esa noche hubo un fuerte viento y la capa de hielo se extendió a toda la nave. A la mañana siguiente, maniobraron para ganar

algo de sur, aunque al mediodía se encontraban a 108 millas de Elefante. Navegaron hacia el W, el motor funcionó durante el día; esa fue la última ocasión en la cual fue de utilidad.

El viento S soplabá por la proa y la banquisa les cerró el paso a unas 100 millas de Elefante. La *Emma*, por ser de madera, no era fuerte para ser forzada a través de la banquisa, así que, por tercera vez, Shackleton tuvo que regresar. La nave se estaba haciendo inmanejable como velero e inútil como buque a motor.

El día 24, amaneció con la goleta congelada. De haber aumentado mucho el viento, habrían tenido que rifar las velas y perderlas, ya que no había posibilidad de cargarlas. Desde el 25 de julio hasta el 2 de agosto, la *Emma* experimentó un viento del NW, el cual imposibilitó la recalada en Punta Arenas. Después de tres semanas en la mar, con su motor deshecho y la hélice perdida, la *Emma* arribó a Puerto Stanley a las 19:00 del 3 de agosto.

En Puerto Stanley, sir Ernest tuvo la noticia de que el buque polar *Discovery* estaba a punto de zarpar desde Inglaterra y llegaría a las islas Falkland a mediados de septiembre.

Shackleton cablegrafió al almirante López, solicitándole que enviara a la *Yelcho* a remolcar la *Emma*. El almirante retransmitió el mensaje a la Dirección General de la Armada. El día 5, el ministro de Marina, Jorge Boonen, contestó autorizando el envío de la *Yelcho*.

Solicitó al Gobierno chileno que enviara a la *Yelcho*, el vapor que nos había remolcado anteriormente, para llevar la goleta hasta Punta Arenas, y ellos accedieron prestamente, tal como lo habían hecho con cada una de mis solicitudes.

Shackleton, en su libro *South*.

El almirante López, el día 4, ordenó el inmediato zarpe de la *Yelcho*. Curiosamente, el comandante Miranda colocó todo tipo de dificultades para cumplir la orden.

En cuanto sir Ernest se informó de que su solicitud había sido concedida, el día 6 envió al almirante López el siguiente telegrama: "Por todo lo que usted ha hecho para ayudarme en la expedición, a mi regreso a Punta Arenas confío expresar mis agradecimientos personalmente. [Firmado] Shackleton."

El día 6, se recibió un radiograma del gobernador de las Islas Falkland, Douglas Young, dirigido al almirante López, cuyo texto fue:

Agradecido por su radiograma de anoche. Ruego aceptar el ofrecimiento de nuestros mayores agradecimientos por la siguiente ayuda prestada por el Gobierno chileno y por usted, proveyendo servicios de la *Yelcho* para remolcar de vuelta a Punta Arenas la goleta empleada por sir Ernest Shackleton en una expedición de rescate. Con la más alta estima. [Firmado] Gobernador de las Falkland.

El día 7, Miranda le envió una nota al almirante, dando cuenta de que se encontraba enfermo. El cirujano jefe del Apostadero Naval, doctor José Domingo López, hizo un reconocimiento médico a Miranda, informando que no tenía ninguna enfermedad evidente. El almirante López ordenó que se desembarcara Miranda y que el comandante de la escampavía *Yañez*, piloto Luis Pardo, asumiera el mando de la *Yelcho* y que zarpara inmediatamente a Puerto Stanley, lo que efectivamente hizo a las 11:00 horas del día 7.

Shackleton y Pardo se conocen

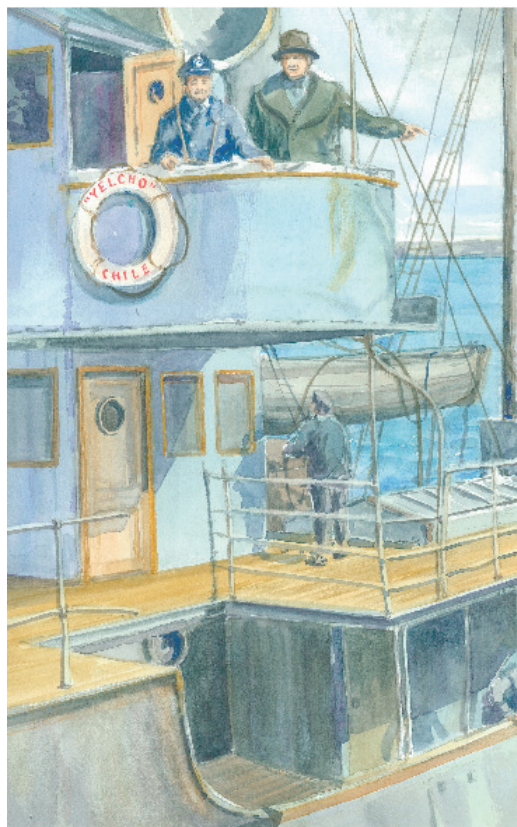
La *Yelcho* recaló en Puerto Stanley a las 20:30 horas del día 9. Sir Ernest y sus dos acompañantes subieron a bordo para saludar a Pardo y felicitarlo por su maniobra de entrada sin haber solicitado práctico; hay que considerar que esto ocurría en plena Primera Guerra Mundial, por lo que era muy posible que la entrada estuviese minada.

Así fue como el destino quiso que Shackleton y Pardo concurrieran a su encrucijada; un encuentro incidental y fortuito, que iba a tener primordial trascendencia, puesto que determinaría el destino

de muchos. Sir Ernest era una persona favorecida por una sorprendente perspicacia para calificar a las personas. Le impresionó bien este marino chileno tan valeroso; congenió con él y sintió que podía confiar en este hombre sencillo, al que presintió íntegro. Al trabar conocimiento con él, lo respetará por su destreza y competencia; luego aprenderá a admirarlo por su sereno coraje, puesto que ocurre una afinidad entre los temperamentos bien definidos, si bien distintos, que se complementan en sus carencias y capacidades.

Pardo informó a Punta Arenas su llegada y dispuso la maniobra para pasar remolque, de lo que se encargó Aguirre, que venía en la *Emma*. Pardo desembarcó para saludar al gobernador Young; durante la entrevista, este último agradeció los servicios que el Gobierno de Chile estaba prestando a la expedición.

La *Yelcho*, con la *Emma* a remolque, zarpó a las 10:00 horas del día 10, en medio de un fuerte



■ Shackleton conoce a Pardo, mientras la *Yelcho* remolca a la *Emma*. Acuarela de Harley Benavente (detalle).

ventarrón del NW y escapando apenas de un desastre, ya que varias veces se les cortó el remolque.

En el puente de mando, Pardo observaba el rumbo y Shackleton estudiaba a Pardo, intuyendo que debajo de ese aspecto afable y casi apacible, se ocultaba un carácter de acero y una conciencia incorruptible. Presintió que había dado con el protagonista exacto. Shackleton tuvo la convicción de que Pardo era su hombre y que la *Yelcho* era la nave que salvaría a sus hombres.

Durante la travesía platicaron; Pardo hablaba un poco de inglés y Shackleton nada de castellano. Pardo se enteró del tesón de Shackleton y de sus frustraciones; de cada una de las efímeras esperanzas, contrariadas por las subsecuentes decepciones que lo llenaban de aflicción. De este modo fue naciendo en el espíritu altruista del marino chileno un intenso y noble sentimiento de solidaridad. Pardo era un hombre con intereses personales: su carrera, su matrimonio y sus retoños que lo aguardaban en su hogar de Valparaíso. Recordó a los suyos, preguntándose si le asistía el derecho a arriesgarse por entero en un salto al vacío. Tendría que explicar a su esposa el motivo que lo animaba. Como oficial naval, había adquirido la competencia necesaria para realizarlo; además, tenía un sólido concepto del cumplimiento del deber, un acentuado espíritu humanitario y un acrisolado espíritu de servicio. Había 22 hombres que se encontraban en una penosa condición, colmada de carencias. Sentía que él podía... ¡debía!... salvarlos.

A las 03:15 horas del día 14, se largó el remolque para que la *Emma* siguiera con su motor. La *Yelcho* arribó a las 09:00 horas, después de haber navegado 1218 millas. Pardo y Shackleton desembarcaron; el primero, para rendir cuenta de su comisión, y el segundo, al tiempo que elogiando la conducta de Pardo, para solicitar

una nave para hacer un último intento. La prensa de la época comentó:

Quando el célebre explorador pasó a saludar al comandante en jefe del Apostadero para agradecer las atenciones de que había sido objeto y la valiosa cooperación prestada, habló con simpatía tan encomiástica del comandante Pardo que éste mereció las felicitaciones personales del almirante y del mayor de órdenes.

Esos elogios fueron escritos en la pizarra del Club Británico; se calificaba a Pardo de "héroe marítimo". En entrevista a *The Magellan Times*, en su edición del día 17, sir Ernest exclamó: "No puedo ser suficientemente elocuente para hablar de la destreza marinera con que el comandante Pardo manejó la *Yelcho* en estas condiciones de mal tiempo."

El día 17, Shackleton envió un cable preguntando al Almirantazgo si había instruido al capitán del *Discovery* para que se pusiera bajo sus órdenes. Al no tener respuesta, envió un nuevo cable: "Su [...] silencio, me hace suponer que con el comando supremo ha sido investido el comandante del *Discovery*. Confío que no haya sido así." A medida de que los mensajes salían de la oficina de Correos de Chile, cundía el enojo de sir Ernest y se sentía cada vez más humillado.

El Almirantazgo contestó a Shackleton solamente el 26 de agosto:

El capitán del *Discovery* lo embarcará a usted y lo llevará tan lejos como sea posible de las medidas que usted aconseje para el rescate de los hombres. El comando del buque y todos los que estén a bordo y la responsabilidad de las acciones permanece en las manos de él.

Sin embargo, en esa fecha Shackleton ya no estaba en Punta Arenas; iba navegando en la *Yelcho*, comandada por Pardo, en dirección a la isla Elefante para rescatar a sus hombres.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

FILIPPI, Alfonso M. (2014) *Lecciones de un rescate*. 347 pp. Corporación Cultural "Arturo Prat Chacón", Valparaíso.