

“SHACKLETON VERSUS PARDO: EL RESCATE”

POR

ALFONSO M. FILIPPI PARADA

Académico de Número

I. PREÁMBULO

Célebre es el rescate desde la Antártica, en 1916, de los miembros de la malograda Expedición Imperial Transantártica, al mando de Shackleton, el que se inscribe en el registro de los numerosos rescates antárticos realizados por marinos chilenos. En esa oportunidad, después de tres intentos fallidos por parte de naves de otras nacionalidades, esta expedición fue victoriosamente rescatada por una nave de la Armada de Chile.

Si bien la epopeya ha sido narrada por diversas plumas sajonas, con merecidos elogios para Shackleton y sus hombres, no deja de parecer curioso que, lamentablemente, la contundente y decisiva intervención chilena haya sido sistemáticamente ignorada o, cuando más, reducida a no más de un par de exiguas líneas de equívoca redacción.

En otros tiempos, podría haberse sospechado que tal actitud obedecía a alguna estratagema para relegar cualquier mérito que pudiera fortalecer la posición chilena en cuanto al reconocimiento de sus prístinos derechos antárticos. No obstante, sostener tal postura con posterioridad al Tratado Antártico no tendría sentido, lo que nos llevó a pensar que la causa haya sido otra, acaso un propósito de atribuir todo el éxito del rescate sólo a Shackleton, sin compartir la gloria, o tan sólo arrogancia.

Estas omisiones históricas han impedido deliberadamente conocer los verdaderos alcances de este trascendental rescate antártico realizado por la Armada de Chile.

En el ánimo de subvenir a reivindicar tal exclusión es que revisamos la historiografía, con el propósito de reconstruir el rescate, colocando mayor énfasis en aquella parte que las narraciones sajonas omiten, esto es, la participación chilena. Hemos empleado las mejores fuentes, como ser, el libro de bitácora de la “Yelcho”, el parte de viaje del comandante Pardo y demás documentación de la “Yelcho”, además de la película, fotografías, libros, memorias y diarios publicados por los miembros de la expedición, según se detalla en el Anexo Bibliografía, con el propósito de determinar la verdadera historia del rescate.

II. EL CAMINO HASTA LA ISLA ELEFANTE

Para introducirnos en el tema, repasaremos breve y puntualmente los hechos que condujeron a los naufragos hasta la isla Elefante.



Sir Ernest H. Shackleton. Shackleton nació en el condado de Kildare, Irlanda, el 15 de febrero de 1874. Aunque su padre deseaba que se dedicara a la profesión médica, a él siempre le atrajo el mar y a los catorce años se enroló en la Armada Real.

Recién cumplidos los dieciséis años, ingresó en la marina mercante, embarcándose, en 1890, en el “Hoghton Tower”, nave que debía viajar con destino a Valparaíso, vía el cabo de Hornos, al cual llegó en la mitad del invierno, debiendo luchar cerca de dos meses para pasar al Pacífico. Llegó a Valparaíso a mediados de agosto. De allí navegó a Iquique, donde cargó salitre antes de regresar a Liverpool.

Más tarde, cuando un periodista le preguntó de dónde había sacado la idea de llegar a ser un explorador, responderá: -“*Pienso que nació durante mi primer viaje... Me sentía extraordinariamente atraído hacia*

el misterioso sur... rodeamos el cabo de Hornos en pleno invierno. Fue una ventisca incesante, durante toda la ruta... Muchas veces, aún en el rigor de toda esta aflicción, mis pensamientos iban cada vez más hacia el sur."

Mientras otras naciones enviaban expediciones para estudiar la periferia antártica, los británicos tenían un solo objetivo: ser los primeros en llegar al Polo Sur. Para ello, la "Real Sociedad Geográfica" dispuso realizar la Expedición Antártica de 1901-04, en el "Discovery", al mando del teniente Robert Falcon Scott, RN, en la que Shackleton fue como voluntario, logrando llegar a 463,5 millas del polo.

A su regreso, Shackleton decidió hacer su propia expedición, la Expedición Antártica de 1907-09, en el Nimrod, un viejo ballenero y foquero de tres palos, cuyo objetivo era, también, alcanzar al Polo Sur. Una partida, liderada por Shackleton, alcanzó a llegar a 97 millas del Polo. Aunque no había logrado su objetivo, a Shackleton se le concedió una medalla de oro, £20.000 y, con ocasión del cumpleaños real, Su Majestad lo nombró caballero. En 1909, Sir Ernest publicó su obra titulada "The Heart of the Antarctic".

La expedición en el Endurance, 1914-17. Shackleton estaba cierto de que tanto Amundsen como Scott tendrían éxito donde él había fallado. Efectivamente, el noruego Roald Amundsen llegó al Polo Sur en diciembre de 1911 y Robert Scott lo hizo en enero de 1912. Sólo quedaba una proeza por realizar: cruzar el continente caminando. Intentaría ese cruce, desde el mar de Weddell, pasando por el Polo, hasta el mar de Ross.

Adquirió el bergantín "Polaris", una hermosa nave construida en Noruega, en 1912, especialmente para el trabajo polar. Era un buque mixto, de 350 toneladas, casco de madera, aparejado como velero de tres palos y equipado con una máquina a vapor. Lo denominó "Endurance", por el lema de su familia, que resultaría premonitorio: "By endurance we conquer". La palabra endurance podría traducirse como entereza o paciente resistencia.

Colocó un anuncio clasificado en el periódico, que decía: *"Se necesita hombres para un peligroso viaje. Pequeño salario, frío encarnizado, largos meses de completa obscuridad, constante peligro, regreso seguro dudoso. Honores y reconocimiento en caso de éxito. Ernest Shackleton."*

Sir Ernest H. Shackleton



El don de líder de Shackleton era muy apreciado por sus subordinados, que le llamaban "El Jefe". La confianza que inspiraba y que sus hombres le profesaban, puede ser apreciada en la siguiente aserción de Raymond Priestley, geólogo en el

El 5 de diciembre dieron la vela y el vapor desde Grytviken, con destino a la bahía Vahsel, en el continente antártico. El día 7 encontraron el pack ice, a unas 15 millas al norte de las Sandwich del Sur. Los perros, que habían sido acomodados en una perreras construidas en la cubierta superior, el 6 de enero de 1915, fueron desembarcados a un témpano al cual habían atracado la nave, para ejercitarlos.

El día 18, estando a sólo 80 millas de su destino, el “Endurance” entró en un pack ice muy denso. El hielo se cerró alrededor de su casco, rodeándolo completamente. Se levantó un fuerte viento del nordeste, que comprimió al hielo junto con el buque contra la costa continental. Un descenso drástico de la temperatura congeló el agua y el buque quedó sólidamente aprisionado por los hielos, en la latitud 76°34’S. A partir de ese instante, la nave inició una lenta deriva, inicialmente hacia el sudoeste y después hacia el norte.

El día 24, cazaron todo el velamen y colocaron la máquina a toda fuerza adelante, hasta el mediodía, con la esperanza de alcanzar aguas libres; sin resultado. El día 27, apagaron los fuegos.

El 14 de febrero, se presentó una vía de aguas libres a unos 360 metros por la proa; hicieron denodados esfuerzos para cortar en el hielo un paso hacia ella; sin resultado. El día 22, la nave alcanzó el paralelo 77°S, el punto más austral de su deriva. Shackleton decidió invernar allí mismo. El día 24, cesó la rutina en el buque y éste quedó convertido en cuartel de invierno. Los hielos empezaron a llevarse la nave hacia el norte.

A mediados de marzo, los oficiales y los científicos se cambiaron de sus expuestos camarotes en cubierta a la más abrigada bodega de popa, habitabilidad consistente en dos corridas de pequeños cubículos con una larga mesa en medio de ellas, que recibió el nombre de “Ritz”. Los perros y los cerdos fueron alojados sobre el hielo, alrededor de la nave, en unos iglúes que bautizaron como dogloos y pigloos, respectivamente. Los perros eran alimentados con grasa de foca. Una línea de montículos de hielo unidos por una cuerda servía como guía para regresar al buque durante las tormentas.

El 1° de mayo, el sol desapareció completamente y comenzó la larga noche polar, de cuatro meses, que terminó hacia fines de agosto.

En la tarde del 20 de septiembre, la nave se estremeció de quilla a perilla. Las opciones eran dos: al llegar la primavera, el hielo se derretiría y quedarían libres; o, la presión de los hielos terminaría por aplastar la nave como si fuera una cáscara de huevo.

El 3 de octubre, la presión rompió nueve metros del casco. El día 13, regresaron a sus camarotes originales. A la noche siguiente, el témpano sobre el

cual estaba el buque se partió y éste último flotó por primera vez en nueve meses, aunque el hielo nuevamente lo apretó. El día 16, el buque empezó a levantarse sobre el hielo y, abruptamente, se escoró unos 30 grados a babor. El domingo 24, la nave se estremeció nuevamente, se escoró a estribor y empezó a hacer agua. El día 26 en la noche, arriaron los botes al hielo y desembarcaron los trineos, las provisiones, los víveres y todo lo que pudiera ser de utilidad, acomodándolos sobre un témpano que parecía brindar algún resguardo. El día 27, la masa congelada finalmente aplastó al "Endurance", en latitud 69°05'S. Shackleton dio la esperada orden de abandonar la nave. Acamparon a unos 90 metros del buque, en lo que llamaron "Dump Camp" o "Campamento Vertedero", y pasaron su primera noche en cinco delgadas carpas. Estaban morando sobre una colosal balsa de hielo con un calado no mayor de 1,5 metros, flotando en 3700 metros de profundidad. Una vez que el hielo se derritiera, sólo contaban con los tres botes salvavidas.

El día 30 iniciaron la marcha hacia la isla Robertson, a unas 200 millas hacia el NW, remolcando los botes colocados sobre trineos. A las 18:00 horas se detuvieron; habían avanzado menos de una milla.

El 1° de noviembre, comprendiendo que todo esfuerzo era inútil, establecieron un nuevo campamento, al que llamaron "Ocean Camp", a una y media milla del siniestrado "Endurance". Allí esperarían el deshielo, para echar los botes al agua. Durante los días siguientes, desde el "Dump Camp" transportaron en trineo tres toneladas de los objetos que les pudieran ser útiles, especialmente las cajas con alimentos. Con las maderas del puente de gobierno y unas lonas improvisaron una cocina y una bodega en el centro del campamento, con un horno hecho a partir de un chute del buque. El desayuno, a las 08:30 horas, consistía de foca frita, bollos de masa horneada y té. A las 17:30 horas se servía estofado de pingüino y cocoa. Hacia el día 14, Wild y Hurley caminaron hasta los restos del "Endurance", a darle una última mirada. El "Endurance", que había porfiado durante 25 días después de haber sido aplastado, finalmente cesó de luchar y, a las 17:00 horas del día 21, levantó su popa y se deslizó de proa debajo del hielo, yéndose a pique en menos de diez minutos.

El 20 de diciembre, Shackleton comunicó que intentarían avanzar, remolcando los botes y los trineos cargados, hacia la isla Paulet. La Navidad fue celebrada anticipadamente, el día 22, con la última comida decente que tendrían en los próximos ocho meses. El día 23 partieron caminando, remolcando dos de los botes, mientras los perros tiraban de los trineos cargados. Escasamente adelantaban una milla en tres horas de agotador esfuerzo. Aguardaban ansiosamente las horas de rancho, aunque tenían que comer la repugnante grasa de ballena con carne de lobo marino. Debieron desistir de continuar la marcha, ya que tirar de los botes cargados sobre el hielo desperejo resultaba irrealizable. El día 29 establecieron un segundo campamento, sobre otro témpano, al que llamaron "Patience Camp".

El 14 de enero de 1916, dieron muerte a 27 de los perros. El día 21, un temporal los hizo cruzar el Círculo Polar Antártico. El 2 de febrero fueron a recuperar el tercer bote.

A principios de marzo, estaban a 70 millas de la isla Paulet. El día 9, el hielo estaba tan delgado que podían sentirse las ondulaciones del mar a través de él: Orde-Lees dijo que estaba sintiéndose mareado. Hacia fines del mes balearon los últimos perros y, en esta ocasión, comieron su carne. El 7 de abril, avistaron los picos de la isla Elefante. El día 9, Shackleton dio la tan esperada orden de echar los botes al agua, lo que fue realizado a la mañana siguiente.

Bogaron frenéticamente en medio de un mar enfurecido. La isla Elefante estaba a unas 60 millas hacia el NNW. Los timoneles se esforzaban en mantener el rumbo, en tanto que los demás achicaban el agua de las embarcaciones, que constantemente perdían el contacto entre ellas. Cada vez que podían, se subían a un témpano, donde el cocinero Green preparaba alimentos calientes en la cocina a grasa y armaban su campamento para dormir. El día 12, Worsley observó la meridiana y descubrió que no habían ganado una sola milla.

Durante siete días de pesadilla y seis noches de espanto, soportaron un frío que les congelaba la ropa. Este viaje terrible casi les cuesta la vida a varios de los hombres, que ya cedían a la tentación de dejarse morir con tal de descansar.

En la isla Elefante. El 15 de abril, los botes llegaron a los roquedales de la isla Elefante. Avistaron una playa angosta en el extremo nordeste de la isla, el cabo Valentine. Desembarcaron y pusieron los botes en seco.

Se arrastraron, desplomándose exánimes; algunos ocultaban el rostro entre las piedras, mientras que otros caminaban por la playa, tambaleándose y riendo, maravillados por haber llegado a tierra. Habían pasado 170 días derivando sobre un témpano y 497 días desde la última vez que habían pisado tierra.

Después de cenar asado de foca, colocaron sus sacos de dormir sobre terreno sólido y se recogieron para la noche. A la mañana siguiente, Wild salió en un bote a localizar un área más segura para acampar. La encontró a unas siete millas al oeste.

El día 17, cargaron nuevamente los botes, dejando abandonadas muchas cajas de alimentos. Llegaron a un pequeño saliente, que pasó a llamarse cabo Wild, que ofrecía una playa de grava algo mayor y estaba vecino a un ventisquero que les suministraría agua. La vida silvestre era abundante, con focas, pingüinos y lapas. Establecieron su campamento, esperando ser descubiertos por algún ocasional ballenero.

III. EN BUSCA DE RESCATE

El viaje del “James Caird”. Sin embargo, aún no estaban a salvo, pues el rescate difícilmente llegaría a ese lugar. Shackleton concibió un plan de una audacia a toda prueba: con el bote de mayor tamaño y una reducida tripulación navegaría en demanda de las estaciones balleneras de la Georgia del Sur, a unas 800 millas de distancia. El bote tendría que cruzar las aguas más peligrosas del planeta, a mediados de mayo, con vientos de hasta 80 nudos y las olas arrolladoras del cabo de Hornos. Navegarían mediante un sextante y un cronómetro cuya precisión desconocían, dependiendo de la observación del sol, aunque las nubes podrían impedirles ver al sol durante semanas.

El día 20, reveló su resolución, ordenó al carpintero McNish preparar el bote “James Caird” para la travesía y seleccionó a sus cinco acompañantes: Worsley, Crean, McNish, Vincent y McCarthy. Si para la primavera siguiente no hubiere regresado, Wild debería llevar a los demás hombres a la isla Decepción. El día 22, McNish completó su tarea y el 24, echaron el bote al agua.

Hacia el mediodía del 24, estaba todo listo. A las 12:30 horas, nueve días después de haber llegado a la isla Elefante, comenzó el gran viaje.



Isla Elefante: la partida del James Caird (24 abr)

Los hombres en la playa continuaron observando al bote que se hacía cada vez menor en la distancia, hasta que se perdió de vista.

El viaje en bote resultó todo lo penoso que pueda ser imaginado, y su descripción, por si sola, daría para otro extenso trabajo. Así que lo ilustraremos con sólo un par de pinceladas.

El tormento comenzó al día siguiente de la partida, con el suplicio combinado del frío, las olas y el viento, y perduró hasta el desenlace final. Salvo Worsley y McCarthy, todos se marearon. Comían encogidos debajo de la cubierta de lona, luchando para estabilizar el hornillo “Primus”. Los que no estaban de guardia se apretujaban dentro de sus sacos de dormir sobre las frías piedras del lastre.

El tercer día, lograron la primera observación de sol. Mientras enormes olas bamboleaban al bote, Worsley, arrodillado en una bancada mientras Vincent y McCarthy lo sostenían en posición vertical, observaba el sol entre las nubes; el horizonte no se veía, sólo era estimado. Después, Worsley se arrodillaba en el fondo y hacía los cálculos astronómicos. En los 17 días que duró el viaje, sólo pudo tomar cuatro o cinco lecturas.

En la tarde de ese tercer día, avistaron pequeños despojos de un naufragio. Más tarde sabrían que un vapor de 500 toneladas se había ido a pique con toda su tripulación en ese mismo temporal. La ropa helada, que no se habían cambiado en siete meses, les había erosionado la piel y cubierto de llagas; el interior de los muslos lo tenían escocido y las bocas y lenguas hinchadas.

El 8 de mayo, avistaron algas flotando. El agua de bebida que les quedaba en el cuñete se había contaminado con agua de mar. La sed se posesionó de ellos. Una hora después, en medio de la espesa bruma, aparecieron aves terrestres, indicando la proximidad de tierra. A las 12:30 horas, McCarthy anunció a gritos haber visto la costa.

Al anochecer del día 10, después de 17 días de viaje, 10 de los cuales de fuertes tempestades, cuando ya no podían resistir más, el "James Caird" alcanzó, milagrosamente, una playa en la bahía King Haakon de la Georgia del Sur.

El cruce de la Georgia del Sur. Después de poner en seco el bote, cazaron unos albatros y los comieron. Se tomaron cuatro días para secarse, descansar y dormir. Shackleton decidió que él y otros dos cruzarían por tierra hacia las estaciones balleneras, a 40,7 kilómetros de distancia en línea recta. Volcaron el bote para formar un refugio, que recibió el nombre de "Peggotty Camp", por la cabaña flotante de Dickens. McCarthy y Vincent estaban muy débiles, por lo que McNish se quedó a cargo de ellos, mientras Worsley, Crean y Shackleton cruzaban la isla.

El cruce fue otra odisea. El día 19, nueve días después de haber llegado, salieron caminando en dirección a las montañas, escalando sobre laderas heladas, campos nevados y glaciares y caminaron toda la noche.

Al día siguiente, mientras encendían el hornillo para preparar el desayuno, Shackleton escaló una ladera para tener una mejor vista. A las 06:30 horas, le pareció haber escuchado el sonido de un silbato a vapor, como el que despertaba a los trabajadores de la estación ballenera. A las 07:00 horas en punto sonó nuevamente el silbato a vapor. Estaban llegando.

Siguieron avanzando. A las 13:30 horas escalaron la ladera final y avistaron un pequeño vapor entrando en la bahía. Después de haber caminado durante 36 horas sin parar, llegaron a la estación ballenera de Stromness.

El administrador Sørle los recibió con los brazos abiertos. Mientras se aseaban, Sørle ordenó preparar una nave para zarpar esa misma noche a recoger a los tres hombres que habían quedado en King Haakon.

Pronto estaban limpios y nuevamente parecían seres civilizados. Luego vino una magnífica comida. Shackleton arregló que Worsley fuera en el buque de rescate, así que, a las 22:00 horas, éste abordó el “Samson”, un ballenero que fue enviado a la bahía King Haakon.

La primera noche en Stromness fue espléndida. Shackleton y Crean compartieron una confortable habitación en la casa de Sørle.

A la mañana siguiente, domingo 21 de mayo, Sørle llevó a Shackleton y a Crean al vecino Husvik, en una lancha a motor, para que pudieran agenciar el préstamo de alguna nave de rescate.

Esa misma mañana, el “Samson” recalaba en la bahía King Haakon. Worsley encontró a los tres hombres esperando debajo del bote. Cargaron el escaso equipaje, izaron el bote y lo acomodaron sobre la cubierta del “Samson”. Un gran temporal cayó sobre el Samson mientras navegaba de regreso, aunque los hombres igual comieron y descansaron a sus anchas.

El primer intento de rescate, con el ballenero Southern Sky. En Husvik, el magistrado Bernsten hizo los arreglos para que pudieran usar el “Southern Sky”, uno de los mayores balleneros a vapor, casco de acero, de 80 toneladas, de propiedad de una compañía inglesa.

Al atardecer del lunes 22, el Samson entraba en Stromness. Los tres rescatados, que ya mostraban algunos signos de recuperación bajo el régimen de alojamiento temperado y comida abundante, fueron desembarcados y se les tomaron pasajes de regreso a Inglaterra.

El “Southern Sky”, al mando del capitán Thom, zarpó a la mañana siguiente. Sin entrar en detalles, diremos que sólo logró acercarse a unas 70 millas de la isla Elefante, aunque no pudo pasar a través de los hielos y, cuando sólo le quedaba carbón para cuatro días, debió regresar.

El miércoles 31, arribaron a Puerto Stanley, donde el cable les proveería un enlace con el mundo exterior. Shackleton bajó a reunirse con el gobernador Douglas Young, quien le ofreció su asistencia, aunque no había ningún buque del tipo requerido disponible.

Shackleton cablegrafió a Londres a Su Majestad el Rey, dando cuenta de la pérdida del Endurance y de las aventuras posteriores. Al día siguiente, al angustioso

cablegrama respondió el propio rey, con flema muy británica: -“*Regocijado de escuchar de su arribo sano y salvo en las islas Falkland y confío en que sus camaradas en la isla Elefante puedan pronto ser rescatados. George R. I.*”

En realidad, el Reino Unido poco podía hacer, como estaba de agobiado por su compromiso bélico. Desde Puerto Stanley, Shackleton lanzó un desesperado pedido de auxilio, tanto a su patria como a los países americanos. Quería un buque de madera, capaz de presionar contra el hielo, con buena velocidad y capacidad de carbón.

Los mensajes de buena voluntad llegaron de todo el mundo. El Almirantazgo le informó que no había disponible ningún buque adecuado para el hielo, salvo el “Discovery”, que había determinado alistar, aunque no podría estar listo hasta octubre. Sir Ernest le contestó que octubre sería demasiado tarde. Noruega ofreció el “Fram”, el mismo de Amundsen; Estados Unidos ordenó preparar el “Roosevelt”, el mismo de Peary. Pero no había tiempo para esperar, ya que antes llegaría el invierno. Hasta la “Uruguay” fue solicitada a Argentina, pero la vieja corbeta ya había sido eliminada del servicio. El Foreign Office contactó a los gobiernos de Uruguay, Argentina y Chile solicitando auxilio, mientras Shackleton exploraba los puertos australes buscando una nave de madera.

El segundo intento de rescate, con el pesquero “Instituto de Pesca N°1”. El pedido de auxilio fue escuchado en Uruguay. El ministro británico en Monte Video (sic) telegrafió a Shackleton sobre el pesquero de arrastre “Instituto de Pesca N°1”, de 80 toneladas, del gobierno uruguayo, que ofreció equiparlo sin costo. La nave llegó a Puerto Stanley el 10 de junio, al mando del teniente Ruperto Elichiri Behety, y zarpó hacia el sur.

Al tercer día, avistaron los picos de la isla Elefante, pero el pack ice les estaba esperando como un muro infranqueable y, a veinte millas de la isla, les impidió seguir. Sólo quedaba carbón para tres días, por lo que se dio la orden de regresar. El día 19 llegó a Puerto Stanley con sus carboneras vacías. El gobierno uruguayo ofreció enviar el buque a dique en Punta Arenas, para alistarlo para otro intento, pero tales reparaciones hubiesen sido muy largas.

El tercer intento de rescate, con la goleta “Emma”. En estas dramáticas circunstancias, Shackleton comprendió que debía encontrar una base de operaciones con más recursos que puerto Stanley, así que resolvió trasladarse a Punta Arenas, con la esperanza puesta en Chile. Para cruzar a Magallanes, se embarcaron en el buque correo británico “Orita”.

El recibimiento en Punta Arenas fue muy cordial, especialmente por parte de la colonia británica residente. Allen McDonald se distinguió por sus incansables

esfuerzos para ayudar; en tres días logró juntar £1.500, suma con la que se fletó y equipó la goleta lobera chilena “Emma”, matrícula de Punta Arenas, nave muy marinera, de 40 años de edad, de 70 toneladas, 21,3 metros de eslora y con motor auxiliar. Entre los diez hombres que integraban su dotación había ocho de diferentes nacionalidades.

La idea de maniobra era remolcar a la Emma lo más al sur posible, para ahorrar combustible y aumentar su distancia franqueable. La Armada de Chile permitió que la escampavía “Yelcho” remolcara a la “Emma” durante la primera parte de la ruta, a condición de que su casco de acero no tocara el hielo.

El miércoles 12 de julio se pasó el remolque y zarparon la naves, la “Yelcho” remolcando a la “Emma”, que iba al mando del piloto 2º León Aguirre Romero, llevando a su bordo a Shackleton, Worsley y Crean. El comandante titular de la “Yelcho”, piloto 1º Francisco Miranda Bórquez, se encontraba enfermo, por lo que la nave estaba ocasionalmente al mando del piloto 2º Luis Pardo Villalón, quien era el comandante titular de la escampavía “Yáñez”.

El sábado 15, habiendo alcanzado cerca de la latitud 60°S, la “Yelcho” regresó. La “Emma” empezó a encontrar muchos témpanos, siendo cada vez más difícil gobernar. El día 21, estaba a cien millas de la isla Elefante. El día 22, resultó averiada y el motor falló, por lo que quedó dependiendo enteramente de su velamen. El lunes 24, la nave amaneció congelada. Regresó a Puerto Stanley, mientras soportaba el temporal más fuerte que Shackleton conociera en toda su carrera. Ese fue el tercer fracaso. Llegó de regreso el 8 de agosto. Allí recibió la noticia de que el “Discovery” estaba a punto de zarpar de Inglaterra y que llegaría a las Falkland alrededor de mediados de septiembre.

IV. EL RESCATE VICTORIOSO DE LA “YELCHO”

El viaje de la “Yelcho” a Puerto Stanley. Shackleton no se contentaba teniendo que esperar durante seis o siete semanas. Escribió: -“*Solicité al gobierno chileno que enviara el Yelcho, el vapor que nos había remolcado anteriormente, para llevar la goleta a Punta Arenas, y ellos accedieron prestamente, tal como lo habían hecho con cada una de mis solicitudes.*” Shackleton, “South”.

El comandante en jefe del Apostadero Naval de Magallanes, contraalmirante Luís Víctor López Salamanca, dispuso que Pardo tomara nuevamente el mando de la “Yelcho”, el domingo 6 de agosto, para ir a Puerto Stanley y traer a la “Emma” de regreso a Punta Arenas.

La “Yelcho” recaló en Puerto Stanley el 9 de agosto. No bien hubo fondeado, Sir Ernest y sus acompañantes subieron a bordo para saludar al comandante y felicitarlo por su maniobra de entrada a puerto sin haber solicitado práctico; esto ocurría en plena guerra, por lo que era posible que la entrada estuviese minada. Así

fue como el destino quiso que Shackleton y Pardo concurrieran a su encrucijada; un encuentro incidental, falto de intención, bien que iba a determinar el destino de muchos.

La “Yelcho” zarpó el 10 de agosto, con la “Emma” a remolque. En el puente, Pardo observaba el rumbo y Shackleton estudiaba a Pardo, intuyendo que bajo ese aspecto afable se ocultaba un carácter de acero. Presintió que había dado con el protagonista exacto. Durante la travesía, conversaron. Pardo se enteró del tesón de Shackleton y de sus frustraciones. Así, fue naciendo en el espíritu altruista del marino chileno, un intenso sentimiento de solidaridad y deseos de apoyarlo.

La “Yelcho” arribó a Punta Arenas el día 14. Una vez que los buques quedaron fondeados, Pardo y Shackleton desembarcaron; el primero, para rendir cuenta de su comisión a su comandante en jefe, y el segundo, al tiempo que alabando la conducta de Pardo, para solicitar una nave para rescatar a sus compañeros. No había ningún buque apropiado para el viaje. Pese a la insistencia, el comandante en jefe, conociendo el estado de las escampavías, debió diferir la resolución.

Desde Punta Arenas, Shackleton envió otro cable al Almirantazgo, implorando por cualquier buque de madera. La respuesta manifestó que el “Discovery” arribaría alrededor del 20 de septiembre; esto también implicaba, crípticamente, que el comandante del “Discovery” sería el que estaría a cargo de la operación de rescate; Shackleton iría como pasajero. Incrédulo, Shackleton cablegrafió tanto al Almirantazgo como a su amigo y agente, Ernest Perris, pidiendo aclaración; éste último le respondió: -“*Imposible contestar a su pregunta, excepto para denunciar la actitud indiferente y acostumbrada de la Armada hacia la Marina Mercante, la cual parece resultar del deseo del Almirantazgo de dar bombo a su propia expedición de socorro.*” Esto explica por qué Shackleton deseaba desesperadamente para sí toda la gloria del rescate, al menos un éxito entre tantos fracasos.

Entre los noruegos y los suramericanos, Shackleton no había encontrado nada que no fuera respaldo abierto y generoso; sólo en Inglaterra la preocupación por ponerlo en su lugar excedía a aquella por la situación de sus hombres. Espoleado por esta respuesta hacia una acción frenética, Shackleton decidió implorar a la Armada de Chile venir en su ayuda una vez más.

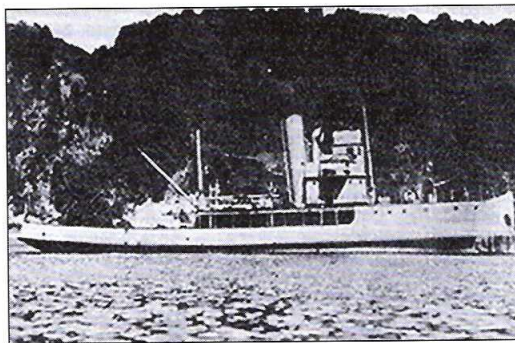
El cuarto intento de rescate, con la escampavía chilena “Yelcho”. Recordó Sir Ernest que a su paso por Puerto Stanley había conocido al vicealmirante chileno Joaquín Muñoz Hurtado, quien regresaba de haber sido jefe de la Comisión Naval de Chile en Londres y que, desde el 17 de junio, era Director General de la Armada de Chile. Recurrió entonces a él.

La respuesta fue inmediata. El orgullo nacional se hallaba en juego y Chile no podía permanecer ajeno a la tragedia antártica de los británicos, por lo que el almirante Muñoz Hurtado dispuso inmediatamente que el comandante en jefe del

Apostadero Naval de Magallanes, almirante López Salamanca, enviara un buque a rescatar a los hombres de Shackleton. Después de tanto fracaso, había llegado el momento de que la Armada de Chile se hiciera cargo.

La escampavía “Yelcho”.

Había que designar una nave. En ese momento, en Punta Arenas sólo se encontraban dos de las cuatro escampavías con que contaba el Apostadero Naval: la “Yáñez” y la “Yelcho”. Aún cuando ambas eran absolutamente inapropiadas para una empresa de esta suerte en condiciones de invierno, debiendo optarse por una de ellas, se prefirió a la “Yelcho”.



Escampavía Yelcho

La escampavía “Yelcho” era una nave de la clase remolcador, de 467 toneladas de desplazamiento y relativamente vieja; construida en 1906 en los astilleros de “G. Brown & Co.”, en Greenock, Escocia. Había sido adquirida por la Armada a la “Sociedad Ganadera e Industrial Yelcho y Palena”, de Puerto Montt, en 1908.

Su casco era de acero, absolutamente inapropiado para el hielo, sin doble fondo, y de bordas demasiado bajas. Tenía 36,58 metros de eslora, 7,00 de manga y 2,80 de puntal. La última carena había sido en abril de 1916.

El vapor lo generaba una caldera cilíndrica a carbón, construida por “Muir & Houston Ltd.”, de Glasgow, que funcionaba con una presión de 120 libras por pulgada cuadrada, que presentaba un serio desperfecto en su cañería de alimentación y que no había sido recorrida desde diciembre de 1913. Esta caldera alimentaba a una máquina del tipo compound de una potencia nominal de 64 HP y una efectiva de 350 HP, la que movía una hélice de cuatro palas, con paso de 3,81 metros, girando a 112 RPM a andar máximo y a 105 RPM a andar medio, la que impulsaba al buque a una velocidad entre 10 y 11 nudos. La capacidad de carbón de la nave era de 52 toneladas en carboneras y 20 toneladas en cubierta y su capacidad de agua de 31.000 litros. El buque no tenía dínamo, por lo que no contaba con alumbrado eléctrico; tampoco contaba con calefacción.

Para la navegación contaba con un compás magnético magistral, que había sido compensado por demarcaciones terrestres el 12 de febrero de 1916, con un desvío máximo de 12°. Las cartas de navegación de la época eran muy deficientes y las meteorológicas prácticamente inexistentes. No contaba con medios de radio comunicación.

Esta nave, además de estar muy trabajada, era completamente inapropiada para soportar la presión de los hielos y, menos aún, el choque de los témpanos. Enviarla a la Antártica en invierno era, simplemente, una audacia. El único atributo que la nave podía exhibir para esta misión, era la calidad, pericia y coraje de su gente.

El comandante titular de la “Yelcho” seguía enfermo, por lo que era necesario reemplazarlo. Considerando lo potencialmente peligrosa que era la misión, el Apostadero Naval decidió llamar voluntarios. El primero que se presentó fue el piloto Pardo.

El líder: Luis A. Pardo Villalón. Pardo nació en Santiago de Chile, el 20 de septiembre de 1882. Sus antepasados directos fueron militares: su abuelo combatió en la guerra de la Independencia y su padre, Fernando Pardo Tagle, en la guerra del Pacífico, como capitán de caballería en el Regimiento “Cazadores”, en 1879.

El comandante Luis A. Pardo Villalón



Desde su infancia Pardo reveló vocación por las cosas del mar. El 26 de julio de 1900, casi a los 18 años de edad, ingresó como alumno a la Escuela Náutica de Pilotines, que en esa época funcionaba a bordo de la corbeta a vapor “Abtao”. Esta escuela, además de formar oficiales para la Marina Mercante, formaba pilotos para la Marina de Guerra capacitados para hacerse cargo como oficiales mayores -así eran denominados quienes no formaban el escalafón de guerra- tanto en los escampavías como en los transportes. Sus estudios terminaron con un viaje de instrucción, en un velero, durante el cual visitó Europa y alcanzó hasta el Japón, y que terminó el 9 de octubre de 1903, día en que regresó a Valparaíso.

El 27 de junio de 1906, Pardo ingresó al servicio de la Armada, como piloto 3º, embarcándose en el crucero “Presidente Errázuriz”, que se encontraba en reparaciones en Talcahuano. Después sirvió en la escampavía “Valdivia”, el transporte “Maipo”, la escampavía “Pisagua” y la escampavía “Toro”, antes de pasar a servir en la Sección de Desarme, en Talcahuano, luego a la Escuela de Grumetes y al crucero “Capitán Prat”.

El 13 de septiembre de 1910 ascendió a piloto 2º. El 8 de junio de 1912, fue transbordado al Apostadero Naval de Magallanes, como comandante de la escampavía “Yañez”. Después prestó servicios en el “Huemul” y en el transporte “Rancagua”. En agosto de 1914, embarcó como comandante de la escampavía Porvenir, buque que se encontraba en trabajos hidrográficos en los puertos del sur.

En abril de 1915, se transbordó al transporte “Casma”, buque madre de la División de Destroyers, luego al escampavía “Valdivia”, como comandante, y, el 13 de septiembre, como comandante de la “Yáñez”. Su principal misión era el aprovisionamiento de los faros, lo que le permitió familiarizarse con la intrincada geografía de los archipiélagos australes.

Casado con Laura Ruiz Gaspar, formó su hogar en Valparaíso, en la calle Capilla –hoy Yelcho– N° 83 del cerro Merced, y tuvieron tres hijos. Uno de ellos continuará con la tradición guerrera de la familia y llegará a coronel en la Fuerza Aérea de Chile.

Pardo sabía los riesgos y lo que podría ocurrir. No obstante, admitía que como oficial de la Armada de Chile, había adquirido la competencia necesaria para la misión; 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; sentía que él podía y debía salvarlos.

Al momento de presentarse ante la autoridad naval como voluntario para la misión, Pardo desplegó las cartas de navegación, determinó la ruta y, como si ya estuviese aceptado para liderar la misión como comandante de la “Yelcho”, manifestó que él escogería a los hombres que habían de acompañarlo en la aventura. Frente a su determinación, a la reciedumbre de su expresión y a la seguridad de su voz, el mando naval pudo darse cuenta que se hallaba frente a un hombre de carácter. Porque, en verdad, Pardo no sólo se propuso: se impuso. No procedía sino transbordarlo a la “Yelcho”.

La tripulación. A Pardo lo secundaría el piloto 2° León Aguirre, que acababa de regresar del viaje de la “Emma”.

Para integrar la tripulación de la “Yelcho”, los voluntarios abundaron. Naturalmente, se presentaron todos los que habían servido a las órdenes de Pardo en la “Yáñez”. Al igual que Shackleton, Pardo era estricto con sus subalternos, aunque más aún consigo mismo; sus hombres lo seguían ciegamente, ya que le reconocían como un hombre justo y apreciaban su destreza, así que adonde los guiara su comandante, allá marcharían. Que la comisión era muy peligrosa y sólo para valientes lo prueba el hecho insólito de que siete de los tripulantes del Territorio Marítimo se negaron a hacer el viaje: dos cabos primeros fogoneros, cuatro guardianes primeros y un mayordomo primero. Fueron reemplazados, el día 24, con sus similares de la “Yáñez”, que voluntariamente quisieron formar parte de la expedición, a los que se agregó un mecánico 1° de la Armada, procedente del pontón. Todos los que se negaron a ir, fueron inmediatamente expulsados del servicio por el Gobernador Marítimo de Magallanes, capitán de navío Humberto Vallejos, con fecha 31 de agosto, y sus apelaciones fueron rechazadas.

El alistamiento. No bien se emitió la orden para la comisión, se procedió al alistamiento de la nave, con la mayor urgencia y con lo que había disponible.

La noticia se propagó por toda la ciudad. En el ambiente mariner del puerto, especialmente entre los cazadores de nutria y lobo fino, se desconfiaba y se intentaba disuadir la misión, pues era la temporada en que los hielos sitiaban totalmente a la isla Elefante. La probabilidad de socorrer a los naufragos se veía incierta y la eventualidad de tener éxito en un cometido en el que otras tres naves, en mejores condiciones de tiempo, ya habían fracasado: ¿Qué probabilidad podría tener la “Yelcho”?

Pardo escuchaba, reflexionando que en esa región las condiciones siempre eran las peores y, de tener que aguardar su mejoramiento, nunca se haría nada. Y apresuraba los preparativos para el zarpe. La Yelcho embarcaba víveres y pertrechos para treinta días, ya que se desconocía lo que demoraría en retornar. Ciertamente que ninguno de los tripulantes disponía de la vestimenta apropiada para el glacial frío de los hielos polares, así que irían “a la chilena”, con lo puesto.

Cuando todo estaba listo para el zarpe, los últimos en embarcarse fueron los tres pasajeros: Shackleton, Worsley y Crean. De forma que la Expedición Antártica Chilena de Rescate, quedó estructurada con 23 tripulantes y 3 pasajeros, según indica el Anexo “B”.

El viaje. El viernes 25 de agosto, a las 00:15 horas, la “Yelcho” zarpó desde Punta Arenas. La navegación se inició con buenos auspicios, ya que los elementos se mostraban favorables, como si quisieran contradecir los vaticinios pesimistas. Pardo se dirigió al sur, por el estrecho de Magallanes, para tomar la ruta de los canales. Al amanecer tomó el Magdalena y luego los demás canales y pasos, hasta llegar a fondear en la caleta Burnt, en el canal Ballenero, a las 17:00 horas, para pasar allí la noche.

El sábado 26, a las 06:30 horas, se retomó el viaje, en buenas condiciones de tiempo, hasta tomar el canal Beagle y llegar a fondear en Ushuaia, a las 17:00 horas. En ese puerto desembarcó Shackleton con sus acompañantes, los que recibieron muchas atenciones en tierra y regresaron muy satisfechos a bordo. Allí pasaron la segunda noche.

El domingo 27, a las 06:30 horas, la “Yelcho” zarpó hacia el oriente, con rumbo a la isla Picton, donde fondeó a las 11:15 horas. Se desembarcó una partida a cargo de un guardián, comenzando de inmediato la faena de carbón desde la carbonera de la Armada; se embarcaron 300 sacos, con los que se rellenaron las carboneras del buque, dejando el resto en cubierta.

Ese mismo día 27, en la isla Elefante se levantó un fuerte viento del WSW que se llevó todo el hielo fuera de la bahía y, salvo por algunos témpanos varados, dejó un mar libre de hielo.

El lunes 28, a las 03:30 horas, se puso término a la faena de carbón, zarpando inmediatamente, aprovechando que el tiempo estaba muy bueno y que el barómetro

se mantenía muy alto y firme. Durante el día, se navegó a diez nudos constantes, con tiempo inmejorable; el barómetro continuó alto y el viento fresquito del SW. Al medio día se efectuaron las observaciones astronómicas correspondientes a la meridiana; se pudo continuar el viaje sin necesidad de alterar el rumbo. A unas 60 millas al sur del cabo de Hornos se encontraron con los primeros grandes témpanos. La noche se presentó estrellada y el horizonte bastante claro; la lectura del barómetro se mantuvo por sobre los 762 milímetros, la del termómetro en los 3°C y la corriente estable del SE.

El martes 29, la navegación continuó en condiciones similares a las del día anterior, si bien con los hielos cada vez más peligrosos. Pardo aplicó un eficaz sistema de navegación entre hielos: avanzaba con el hielo, nunca contra él; mantenía su nave en movimiento, sin apresurarla; y protegía la hélice y el timón buscando las aguas abiertas y los canalizos entre los hielos. A los témpanos que se atravesaban por la proa los rodeaba cuando era posible y, si no podía sortearlos, los chocaba de frente, con suavidad, por si se hallaban anclados al fondo.

Con la observación de la meridiana comprobaron que el rumbo era el correcto. A las 17:00 horas, entraron en la zona de nieblas, que se desplaza, según la dirección del viento, con lo cual el horizonte visible puede llegar a ser de 2 a 5 millas.

A unas 150 millas de la isla Elefante, la nave se vio envuelta en una niebla tan espesa, que tuvo que seguir navegando a ciegas. Pardo gobernó por instinto, aunque algunos hielos golpearon la nave. Pero, como no era cosa de preocuparse de planchas más o planchas menos estropeadas, siguió adelante. Cuando la niebla se disipó, pudo darse cuenta de que el pack ice había retrocedido, dejando expedita la ruta hacia el sur. La niebla apareció nuevamente y, hacia las 23:30 horas, se puso muy espesa, por lo cual Pardo disminuyó el andar a tres nudos y estableció vigilancia de baja visibilidad. La temperatura iba bajando continuamente, a la media noche era de 9° a 10°C bajo cero; la nave estaba escarchada.

En la isla Elefante. Ese martes 29, en la isla Elefante amaneció claro y con fuerte viento. Los náufragos se habían preparado estoicamente para esperar el regreso de “El Jefe”, si bien con el tiempo se habían ido desmoralizando. Ciertos hombres estaban en deficientes condiciones de salud o congelados, algunos habían sido operados, mientras que otros se habían puesto mentalmente inestables. La reserva de alimentos decrecía; a veces comían solamente estofado de huesos de foca con algas marinas. Habían consumido la última ración de “Bovril”, única forma de bebida caliente que disponían, y les quedaban de dos a cuatro días de alimentos.

Nadie se atrevía a insinuar que el bote de Shackleton pudiera haberse perdido, aunque en su fuero interno ninguno creía que hubiese sobrevivido. Wild y los que estaban más vigorosos, discretamente habían empezado a planificar, como última tentativa, emprender la navegación en otro bote. Orde-Lees, escribió en sus Memorias: -“Preparativos se han estado haciendo para enviar a uno de nuestros

botes. Wild tiene todo cuidadosamente arreglado y ha revelado sus planes a unos pocos favorecidos. Él y otros cuatro irán en el Dudley Docker y navegarán cuidadosamente al socaire de tierra, de isla en isla de las Shetland del Sur... hasta llegar a la isla Decepción, a unas 250 millas hacia nuestro sudoeste". De acuerdo con este plan, zarparían alrededor del 5 de octubre, para tratar de encontrarse con los balleneros alrededor de Decepción.

El 30 de agosto, en la isla amaneció con el cielo despejado y la temperatura muy baja. Todos trabajaban en remover la nieve suelta. En breve, espesos nubarrones transformaron el paisaje.

Para los que se acercaban en la Yelcho, ese día empezó con niebla, situación que prevaleció hasta las 05:00 horas, cuando se hizo menos espesa, dejando un horizonte de una milla, por lo que Pardo puso la máquina a toda fuerza.

Aunque navegaba en una zona peligrosa, tanto por los rompientes y bajo fondos como por los témpanos y la niebla, Pardo decidió correr el riesgo de continuar navegando en esas condiciones, antes que el de no llegar ese día al campamento. A las 08:00 horas se topó con los primeros témpanos, pequeños; a las 09:30 horas con los grandes; y a las 10:40 horas con los primeros rompientes del extremo norte.

En la isla Elefante, a las 11:00 horas, los hombres detuvieron su trabajo para aprovechar la baja marea y el mar en calma, para sacar lapas para la cena.

A las 11:10 horas, los del "Yelcho" reconocieron las rocas Seal, a unas 2,5 millas de distancia. Continuaron, rodeando la isla entre témpanos, con neblina arrastrada y un horizonte visible de 1 a 1,5 millas, todos los tripulantes vigilando a proa. A las 12:30 horas, la "Yelcho" llegó a la isla Elefante y avistó el campamento en una especie de depresión.

En el campamento, hacia las 12:45 horas, se aproximaba la hora de almuerzo y la mayoría de los hombres se había reunido en el refugio, bajo los botes volcados. Marston y Hurley permanecieron afuera, desconchando las lapas. Marston ascendió a la colina, para escrutar en la dirección de la cual esperaban que arribara algún buque de rescate. Por un boquete en la niebla, avistó a la "Yelcho" y gritó ¡Ship O!; sin embargo, los hombres creyeron haber escuchado ¡Lunch O!, es decir, que estaba anunciando el rancho. Partió corriendo hacia el campamento.

En el refugio, Wild estaba sirviendo la comida: un guiso hervido en base de espinazo de foca, con algas frescas y lapas. Segundos después, a las 13:00 horas, Marston, jadeante, asomó su cabeza al interior del refugio y, según lo escribió en sus memorias, dijo: -"¡Wild, hay un buque! ¿No tendríamos que haber encendido una luz de Bengala?"

Durante una fracción de segundo se quedaron estupefactos bajo el impacto de la noticia, que no terminaban de asumir. Pero, antes de que Wild pudiera contestar, todos reaccionaron como movidos por un resorte, produciéndose una estampida hacia el exterior de la choza. Memorias de Orde-Lees: -“*Antes de que hubiera tiempo para responder, se produjo una aglomeración en la que los miembros de la tripulación caían uno encima del otro, todos en desorden y con sus tazones de comida se lanzaron al mismo tiempo hacia el agujero que hacía las veces de puerta y al que de inmediato hicieron trizas*”.

Isla Elefante: la Yelcho
aproximándose al campamento (30 ago)



¡A milla y media de la costa se divisaba un pequeño barco! Y se estaba acercando. Macklin se abalanzó hacia el asta de bandera instalada en la loma. El aparejo de izado no funcionó, así que se quitó su chaquetón “Burberry” y lo ató a un remo, enarbolándolo a modo de bandera. Como la señal convenida era una de humo, Wild perforó la última lata de combustible que les quedaba, pescó el abrigo de alguien, corrió hasta la colina, donde lo empapó en el combustible y lo encendió. Hurley, al tiempo que registraba el instante en sus placas fotográficas, reunió algo de la escasa vegetación, que salpicó con queroseno, logrando una pestilente humareda.

La “Yelcho”, que ya había avistado el campamento, les contestó con la sirena. Diario de Worsley: -“*1:10 de la tarde: hacia el sudoeste tenemos a la vista el campamento de la isla Elefante.*”

En el puente de la “Yelcho”, Pardo y Shackleton se miraron en silencio; era una de esas ocasiones en las que más vale no hablar. Era el cuarto intento y Shackleton temía lo peor. El corazón casi se les detuvo cuando vieron una bandera a media asta. Diario de Worsley: -“*Shackleton escudriñaba a través de sus binoculares con torturante ansiedad. Escuché su tenso sonsonete mientras él contaba las figuras que venían saliendo del volcado bote. ‘Dos, cinco, siete’; y luego un regocijado alarido, ‘¡Están todos allí, capitán!. Están todos seguros!’ Su cara se iluminó y años parecieron desprenderse de su edad.*”

Pardo acercó su nave a menos de un cable de la costa, donde el hielo la detuvo, y allí se mantuvo sobre las máquinas.

Diario de Wild: -“*Mientras tanto, la mayoría de nosotros nos congregamos en la playa mirando con ojos ansiosos por cualquiera señal de que el buque nos había visto o por cualquier señal de respuesta. Mientras sufríamos y contemplábamos, el*

buque pareció caer alejándose, como si no nos hubiera visto. Vitoreamos una y otra vez, aunque nuestros débiles llantos ciertamente no deben haber llegado tan lejos. Repentinamente se detuvo, un bote fue arriado y pudimos reconocer la figura de Sir Ernest que bajaba la escala. Simultáneamente prorrumpimos en un vítor y, luego, uno dijo a otro 'Gracias a Dios, 'El Jefe' está a salvo'. Por lo que pienso que su seguridad era de mayor incumbencia para nosotros que la nuestra propia."

El buque arrió la chalupa grande, la que Pardo mandó a tierra con Shackleton, Crean y cuatro tripulantes chilenos. En su trayecto hacia la playa, la embarcación debió navegar por las grietas del pack ice.

Isla Elefante:

la chalupa de la Yelcho llegando al campamento



Mientras Wild le señalaba a la embarcación el lugar más apropiado para alcanzar la playa, Hudson y Orde-Lees cargaban sobre sus hombros al inválido Blackboro, para que no se perdiera el acontecimiento. Pudieron ver que el misterioso buque izaba las insignias navales chilenas. Algunos de los náufragos se conducían como sonámbulos y otros retornaban al refugio, a escarbar entre los escombros por algún objeto que deseaban conservar.

La chalupa no pudo llegar hasta la playa misma, que estaba sitiada por el hielo. Shackleton, siempre temeroso del traicionero hielo, se negó a desembarcar, estaba ansioso por estar más allá de la línea del pack lo más pronto posible, pero les arrojó paquetes de cigarrillos y tabaco, sobre los cuales se precipitaron los hombres.

Se apuró el embarque y, quince minutos después de haberse largado del costado, regresó a bordo el primer viaje de la chalupa, trayendo a doce de los rescatados, algunos bultos y los registros de la expedición. Diario de Wild: -*"Pronto estábamos brincando dentro del bote y los marineros chilenos, riéndose de nosotros, se veían tan complacidos de nuestro rescate como lo estábamos nosotros."*

Antes de llegar al buque, Shackleton avisó que no había novedades en su gente, a lo que la tripulación de la Yelcho contestó con gritos de ¡hurra!, los que a su vez fueron respondidos por los náufragos, aclamando a Chile, a la "Yelcho" y al comandante Pardo.

No había tiempo que perder. El pack ice seguía abierto, aunque en cualquier momento podría volver a cerrarse y, en ese caso, todos quedarían aprisionados.

Había que aprovechar cada minuto. Así que la chalupa partió inmediatamente en un segundo viaje.

Los marineros chilenos se esforzaban hasta desollar sus manos, bogando frenéticos, para romper el hielo y poder acercarse lo más posible a la playa, facilitando así la acción a los ingleses, que corrían a su encuentro dando tropezones y resbalando.

La chalupa regresó a bordo a las 13:25 horas con el resto de la gente. Cuando este último viaje de la chalupa estaba por largarse, Orde-Lees apareció agitando sus brazos y zambulléndose en la embarcación; fue el último en abandonar la isla.

Mientras Pardo guiaba a sus hombres, con órdenes precisas, Shackleton exhortaba a los suyos a embarcarse con prontitud. Inmediatamente el contra maestre José Muñoz procedió a izar la chalupa, a mano; en esta maniobra apegaron a las tiras todos los náufragos que estaban en condiciones de hacerlo. En menos de una hora, después de haber llegado la nave chilena, toda la tripulación del “Endurance”, junto a sus pocas pertenencias, había sido rescatada y estaba a bordo de la “Yelcho”. Así registró, brevemente, el piloto Aguirre lo ocurrido durante esa hora: *“Se arría la chalupa grande, tripulada con cuatro hombres, en la que van Shackleton y Crean. Va a la isla y regresa a los 15 minutos con doce de los náufragos. Antes de llegar, avisa Sir Ernest que no hay novedad en su gente y la tripulación contesta con hurras, a los cuales responden los náufragos con grandes vivas a Chile, al Yelcho y al comandante. Se nota gran alegría y emoción en los náufragos. Vuelve a regresar la chalupa a tierra a recoger al resto de la gente, regresando a la 1.25 PM. Inmediatamente se iza la chalupa a mano, apegando a las tiras todos los náufragos, que demostraron su buena condición.”* Libro de bitácora de la “Yelcho”.

El regreso. No era tarea fácil largarse de allí. El procedimiento empleado por Pardo consistió en desplazar primeramente el hielo por acción de la hélice; luego, dio avance con la máquina, hasta tocar apenas los trozos de hielo suelto, y la detuvo, dejando que la viada hiciera penetrar la nave entre ellos. Las órdenes de Pardo se sucedían. En su segunda embestida, la Yelcho zarpó rauda de la isla Elefante.

Worsley, que había estado observándolo todo desde el puente, consignó en su Bitácora: *“2.10. ¡Todo bien! ¡Al fin! 2.15. ¡adelante a toda máquina, rumbo a casa!”*

La aventura había terminado y, casi inmediatamente, parecía como si las cosas no hubieran sido realmente tan malas. Diario de Hurley: *“Yo no soy muy susceptible a las emociones.... Sin embargo, al desvanecerse en la niebla esos nobles picachos, a duras penas pude reprimir un sentimiento de melancolía al abandonar para siempre esa tierra que había derramado sobre nosotros su generosidad y sido nuestra salvación. Nuestro refugio, un solitario vestigio de nuestra morada, se convertirá en un centro alrededor del cual nidadas de pingüinos se juntarán para contemplar con*

curiosidad y deliberar sobre su origen. Vieja y querida isla Elefante.”

Macklin permaneció algún tiempo más en cubierta, observando ensimismado hasta que la isla se fundió en la distancia. Diario de Macklin: -*“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”*. Luego, Macklin se reincorporó al grupo de náufragos que atiborraba la reducida cámara de oficiales de la “Yelcho”.

A las 14:25 horas, la “Yelcho” puso rumbo al norte. A las 14:45 horas, se echó la corredera al agua. La neblina continuaba. A las 16:00 horas, con rumbo N60W y corredera 13 millas, la “Yelcho” estaba nuevamente a la cuadra de las rocas Seal, a dos millas de distancia. A las 21:00 horas, estaban saliendo de la zona peligrosa.

Pardo y sus valientes habían rescatado a los 22 náufragos británicos de la isla Elefante, en pleno invierno austral y, con su coraje y pericia, habían escrito una brillante página en la historia de la Armada y de Chile.

Para los rescatados se iniciaba un período de reposo y rehabilitación. Para Pardo, su compromiso se había acentuado con el nuevo pasaje. Eso le impedía participar del ambiente de calurosa acogida que imperaba a bordo, a pesar de las incomodidades que debían soportar, hacinados como estaban. A los pasajeros, estas molestias le eran indiferentes y todo lo encontraban espléndido. Shackleton, en “South”: -*“Ustedes, lectores, pueden imaginarse mis sentimientos mientras yo estaba parado en la pequeña cámara observando a mis rescatados camaradas alimentándose.”*

Paladeaban con deleite el sencillo, bien que suculento, rancho naval que les había preparado el cocinero Clodomiro Agüero y que les servía el mozo Bautista Ibarra, descubriendo nuevamente sabores y aromas que habían creído no volver a experimentar. Luego de tanta grasa de ballena, foca y pingüino, una simple patata caliente les sabía a manjar. Memorias de Wild: -*“Nuestra primera comida, debido a nuestra debilidad y al atrofiado estado de nuestros estómagos, resultó funesta para muchos. Si bien se recuperaron prontamente. Nuestras camas fueron improvisadas sobre cojines y canapés, aunque el oficial que iba de guardia muy generosamente nos cedía su litera a dos de nosotros. Pienso que esa noche dormimos muy poco. Era casi celestial tenderse y escuchar la vibración de la máquina, en vez del crujido de los hielos quebrándose, el batir de la marejada sobre la playa sembrada de hielo o el aullido de la ventisca.”*

La tripulación de la “Yelcho” se esmeraba en atenderlos, con esa sensibilidad y cortesía que son patrimonio del pueblo chileno. Con agrado se privaban ellos para mantener complacidos a sus huéspedes, desvelándose el maestro de víveres Jorge Valenzuela para que de nada carecieran.

Shackleton, en “South”: -*“La Yelcho había arribado en el momento preciso. Dos días antes, no habría podido alcanzar a la isla, y unas pocas horas después, el pack podría haber estado nuevamente impenetrable”*. *Memorias de Wild*: -*“Nos proponemos mantener el 30 de agosto como una festividad por el resto de nuestra vidas.”* *Diario de Hurley*: -*“30 de agosto -miércoles- día de maravillas”*.

El jueves 31 se inició con el tiempo despejado, salvo por algunos chubascos de nieve. Pero, en esa región, tal situación idílica no podía perdurar por mucho tiempo; a partir de las 04:00 horas les empezó a acompañar una brisa ligera, con nubes bajas y oscuras. A las 20:00 horas, el viento rondó al noroeste y el barómetro comenzó a bajar. Durante la noche, la mar se puso gruesa, resolviéndose en un mal tiempo con despiadada fuerza del viento del noroeste y el barómetro se desplomó.

El viernes 1º de septiembre amaneció con pésimas condiciones de tiempo, con densa neblina, que impidió tomar el canal Beagle, por lo que Pardo resolvió seguir a tomar la boca oriental del estrecho.

El ventarrón huracanado no aflojaba y la “Yelcho” continuaba navegando en medio de un mar montañoso. La caldera estaba a punto de fundirse, aunque los fogoneros seguían paleando sin descanso. La máquina también se rebelaba por el esfuerzo. La hélice salía del agua, imprimiéndole al buque una trepidación que amenazaba hacer saltar los remaches.

El sábado 2 amaneció con el tiempo tan malo como el día anterior y así se mantuvo durante toda la jornada; de hecho, el temporal les acompañará hasta la boca oriental. Shackleton, en “South”: -*“Encontramos mal tiempo en el viaje de regreso a Punta Arenas, y la pequeña Yelcho trabajaba obstinadamente contra el mar y el viento; pero llevaba indomables corazones a bordo.”*

Finalmente, la “Yelcho” respondió bien. A las 18:00 horas avistaron el faro Dungenes, desde donde podrían anunciar su llegada por telégrafo a Punta Arenas, aunque no fue posible enviar un bote a tierra, por lo cual prosiguió su viaje.

El domingo 3, a las 04:00 horas, fondeó en Río Seco. Pardo, acompañado por Sir Ernest, desembarcó y pudo enviar por teléfono su mensaje de “Misión Cumplida” al comandante en jefe del Apostadero Naval de Magallanes. Shackleton se comunicó con el gobernador y con sus amigos de Punta Arenas. A las 10:30 horas, la “Yelcho” zarpó hacia a Punta Arenas, donde fondeó a las 11:30 horas.

V. EL RECIBIMIENTO EN MAGALLANES

La llegada a Punta Arenas. La llegada triunfante de la “Yelcho” a Punta Arenas constituyó un acontecimiento popular. En la ciudad se había sufrido muy de cerca la tragedia de Shackleton.



Punta Arenas: la Yelcho entrando triunfante a puerto con los rescatados

Fotografía Vega, Punta Arenas.

De suerte que la nave era esperada con un gran recibimiento: estaban todas las autoridades, presidiendo; hubo formación de las instituciones y organizaciones locales, que querían demostrar su alegría; y toda la población magallánica, que se había volcado hacia el muelle y las calles colindantes para ovacionar a los que llegaban, demostrando a los rescatados su cordialidad y a los valerosos tripulantes de la Yelcho su admiración y aprecio.



Punta Arenas: las autoridades magallánicas a bordo de la Yelcho



Punta Arenas: las autoridades desembarcando con los rescatados

La colonia británica en masa aclamaba a los salvadores, que tan en alto habían dejado el nombre de Chile y de su Armada. Las familias se disputaban a los naufragos para vestirlos y agasajarlos. Shackleton en "South": -*"Dos horas después estábamos en Punta Arenas, donde nos dieron una bienvenida que ninguno de nosotros podrá olvidar. La gente chilena era no menos entusiasta que los residentes británicos. La policía había recibido instrucciones de diseminar la noticia de que la Yelcho venía con los hombres rescatados y, por si a alguno no le llegaba el mensaje, hicieron sonar las sirenas de incendio. Parecía que toda la población estaba en las calles. Fue una gran recepción y, con la tensión de los largos y ansiosos meses por fin relajada, estábamos con la disposición de ánimo para gozarla."*



Punta Arenas, recepción popular

Al desembarcar, Shackleton se apresuró a escribir una carta a su esposa, encabezándola así: -*“Lo he logrado. Maldito sea el Almirantazgo... No se ha perdido ninguna vida, y eso que hemos cruzado a través del infierno”*.

Pardo parecía dudar de merecer los agasajos. Siguieron las fiestas, incluyendo una de etiqueta que las autoridades ofrecieron en el hotel y en la que los comensales hacían que los expedicionarios les firmaran autógrafos hasta en las pecheras de sus trajes de etiqueta.

El mismo día de la recalada, Shackleton envió al almirante Muñoz Hurtado, el siguiente radiograma: -*“Me es imposible expresar mis más profundos sentimientos de gratitud por todo lo que ha hecho por nosotros. Le escribo. Shackleton.”*

Y el almirante contestó: -*“Sírvese recibir sinceras congratulaciones por el feliz resultado [de la] empresa, debido enteramente a su constancia y decidido empeño. La Armada chilena ha recibido la noticia del salvamento de los marinos ingleses como si se tratara de nuestra propia gente. Muñoz Hurtado”*.

El supremo gobierno hizo llegar sus felicitaciones por intermedio del ministro de Marina, quien, el día 4, envió al director general de la Armada la siguiente comunicación: *“Agradezco [el] telegrama de US. Sírvase hacer llegar [al] comandante [de la] Yelcho i [a su] tripulación [la] profunda satisfacción [del] Gobierno por haber cumplido [la] arriesgada comisión [de] socorro [a los] náufragos [de la] Expedición Shackleton; dese en la Orden del Día [de la] Armada. Ministro de Marina.”*

Punta Arenas: el comandante Pardo con los rescatados



Ese mismo día, el director general de la Armada transcribió la comunicación anterior a la Dirección del Personal, agregando lo siguiente: *“Secc. 2º Nº2260.- Valparaíso, 4 de septiembre de 1916. Esta Dirección Jeneral se complace en dejar constancia de la merecida felicitación del Supremo Gobierno al comandante del Yelcho, piloto 2º Sr. Luis A. Pardo, oficiales i tripulación de la escampavía y la apreciación que a esta Dirección Jeneral ha merecido el desempeño del personal del Yelcho en el cumplimiento de su difícil comisión. Sírvase US. dejar constancia en la Hoja de Servicios del comandante, oficiales i tripulación del escampavía, que formaron parte de la expedición de salvataje, de la felicitación merecida del Supremo Gobierno por su actuación i de la Superioridad Naval por el cumplimiento de su deber, dándose la presente en la Orden del Día. Firmado.- J. Muñoz Hurtado.”*

Los expedicionarios enfermos fueron atendidos en el Hospital de Punta Arenas, especialmente Blackborow. Shackleton en "South": -*"Me alegra poder decir que la operación tuvo mucho éxito y, después de un pequeño tratamiento en tierra, practicado por los doctores chilenos en Punta Arenas, él está ahora completamente recuperado y camina con tan sólo un ligero cojeo."*

El martes 5, Pardo presentó su parte de viaje al comandante en jefe del Apostadero Naval. En su texto, con la lealtad propia de un líder, Pardo atribuía el éxito a su gente: -*"Me permito hacer presente a US. 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 a 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 y se ha hecho acreedora a la felicitación de sus jefes."* Parte de Viaje de Luis Pardo.

El miércoles 6, el comandante en jefe del Apostadero elevó el parte de viaje al director general de la Armada, diciendo: -*"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 i 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"*. Oficio del contraalmirante Luís Víctor López Salamanca.

El jueves 7, el presidente de la República cursó el decreto de ascenso: "*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: Nómbrase piloto 1º de la Armada al piloto 2º Don Luis A. Pardo; extiéndasele los despachos respectivos. Tómese razón, regístrese y comuníquese. Firmado: Sanfuentes – T. Boonen Rivera."* El director general de la Armada comunicó el ascenso por radiograma y ordenó darlo en la Orden del Día.

El viaje a Valparaíso. El cable comunicó el feliz rescate a todo el mundo, que se maravilló con la notable hazaña consumada por Pardo y sus hombres.

Se recibieron felicitaciones de todas partes. La euforia hizo necesario que los protagonistas fueran llevados al centro del país, para rendirles allí el justo homenaje.

La gratitud de Sir Ernest hacia el salvador de sus camaradas no reconocía límites; ahora lo unía a Pardo una profunda amistad. Shackleton invitó a Pardo para que en la misma “Yelcho” lo llevase a Valparaíso, para lo cual logró la aceptación de la autoridad naval.

El comandante Pardo con parte de su tripulación en cubierta



El viernes 15 de septiembre, se despidieron de la población magallánica y la “Yelcho” zarpó hacia el norte, llevando a su bordo a los expedicionarios rescatados, los que condujo hasta Valparaíso.

La nave llegó el 27 de septiembre y Valparaíso le tributó un soberbio recibimiento. La menuda “Yelcho” se veía más diminuta aún al pasar entre tanto buque grande. Sabedora de su gloria, entró garbosa a puerto, luciendo empavesado completo, en medio de un enjambre de embarcaciones menores que la escoltaron hasta el fondeadero. Saludada por las naves de la Escuadra, atravesó entre dos filas de naves de guerra y mercantes que lucían empavesado y que habían formado en cubierta a sus tripulaciones, mientras hacían sonar pitos y sirenas, para cumplimentar a la escampavía que, como se repitió muchas veces, *“llevó a cabo con éxito una de las comisiones más peligrosas que puede acometer una nave de guerra en tiempos de paz”*. Shackleton, en “South”: *“Todo lo que pudiera flotar a modo de bote, salió a recibirnos, las tripulaciones de los buques de guerra chilenos estaban formadas y unas treinta mil personas, por lo menos, atestaban las calles.”*

Valparaíso: la Yelcho entrando a puerto con empavesado

En el muelle, Sir Ernest y Pardo eran esperados por el intendente Aníbal Pinto, y por el alcalde, vicealmirante Jorge Montt, quienes los recibieron en medio de los vivas de una multitud.



Ambos personajes fueron llevados a Santiago. En la tarde siguiente, Sir Ernest dictó conferencias en Santiago para la Cruz Roja británica y para una obra de la caridad naval chilena. El pabellón chileno y el Union Jack británico colgaban juntos; la banda interpretó el Himno Nacional de Chile, "God Save the King" y, curiosamente, la "Marseillaise"; el Ministro de Relaciones Exteriores habló desde una tarima y colocó una medalla en la solapa de Shackleton.

Luego, fueron recibidos por el presidente Juan Luis Sanfuentes. Aprovechó Shackleton de agradecer al más alto nivel el auxilio prestado por Chile.

El 1º de octubre, Pardo zarpó para Talcahuano, con el objeto de efectuar algunas reparaciones a la "Yelcho".

Los Ferrocarriles del Estado colocaron a disposición de los británicos un tren especial, para cruzar Los Andes y dirigirse a Montevideo, a agradecer personalmente al presidente de Uruguay por la ayuda intentada con el "Instituto de Pesca Nº1". Luego, Shackleton hizo los arreglos para que su gente viajara a Inglaterra y él regresó a Chile.

Los reconocimientos. Los miembros de la expedición británica fueron galardonados con la *Polar Medal*, salvo seis de ellos a los que Shackleton les negó tal distinción.

Pardo, como ya vimos, fue ascendido al grado de piloto 1º, aunque esto no debe verse como un premio, sino sólo como un pequeño adelanto en el trámite burocrático, ya que tenía cumplidos todos los requisitos para su ascenso, llevaba seis años en el grado, ocupaba el primer lugar en el escalafón y, por lo tanto, de todas maneras iba a ascender de un momento a otro. También, se le anotó su proeza como nota de mérito especial en su hoja de servicio y se le hizo figurar con honor en la orden del día de la Armada.

Por sus servicios distinguidos, a Pardo se le otorgaron las siguientes distinciones especiales: medalla del "*Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso*"; medalla de la "*Ilustre Municipalidad de Punta Arenas*"; medalla de la "*Sociedad Chilena de Historia y Geografía*"; medalla de la "*Liga Marítima de Chile*"; y medalla de la "*Liga Patriótica Militar*".

Fue publicado que con cortesía, pero con firmeza, Pardo rechazó 25.000 libras esterlinas que le habría ofrecido el gobierno británico, pues estimó que sólo había cumplido con su deber.

Al año siguiente, la Armada envió a Pardo en un viaje a los Estados Unidos. Embarcó en el transporte "Angamos", que en octubre zarpó, vía el estrecho de Magallanes, a Nueva York y luego a Groton, Connecticut, donde la Armada estaba

recibiendo los primeros submarinos tipo “Holland”, que Chile había ordenado construir a la “Electric Boat Co.” Sirviendo de buque madre de la División de Sumergibles, el “Angamos” zarpó de regreso a Chile, en marzo de 1918, vía el canal de Panamá, fondeando en Valparaíso el 20 de julio.

Una ley de fecha 1º de mayo de 1918, le concedió por gracia un abono de diez años de servicios para efectos de retiro. El 10 de agosto de 1918, Pardo desembarcó con permiso por enfermo. Después de haber servido a la Armada por más de 16 años, se acogió a retiro, el que le fue concedido el 23 de mayo de 1919.

La colonia británica de Valparaíso, propietaria de las más importantes casas comerciales y que había adoptado a Pardo como su héroe particular, lo persuadió para que se estableciera como corredor de comercio, ocupación en la que prosperó y llegó a tener una posición económica acomodada, que le permitió comprar una vivienda de tres pisos en la avenida Colón.

A fines de 1919, Shackleton publicó su otra titulada “South”. En ella reconoció: - *“Finalmente, el gobierno chileno fue el responsable directo por el rescate de mis camaradas. Esta República austral fue infatigable en sus esfuerzos para hacer un rescate victorioso, y a ellos les debemos la gratitud de todo nuestro grupo. Menciono especialmente la benévola actitud del almirante Muñoz Hurtado, jefe de la Armada de Chile, y del capitán Luis Pardo, quien comandó a la Yelcho en nuestro última y victoriosa aventura.”*

En 1921, Shackleton falleció en Grytviken, donde le sobrevino un infarto masivo a los 47 años de edad. Su esposa decidió que fuera sepultado en la Georgia del Sur, en el pequeño cementerio noruego, para que descansara entre los balleneros que tal vez fueron quienes mejor apreciaron sus logros. Su cuerpo aún descansa allí, junto a un monumento.

En abril de 1930, el gobierno chileno nombró a Luis Pardo cónsul adscrito de Chile en Liverpool, lugar en donde era bastante célebre y donde fue muy bien acogido. Tuvo la satisfacción de alternar con los del “Endurance” y dictar una serie de conferencias que le fueron solicitadas.

Trece años después de su hazaña, el teniente 1º piloto (R) Luis Pardo Villalón falleció en Santiago, el 21 de febrero de 1935, a los 54 años de edad. Sus restos descansan en el Cementerio General.

Por su parte, la escampavía “Yelcho”, que había sido transformada en 1929 en los “Astilleros Cernoch” de Puerto Montt, en 1945 fue retirada del servicio activo y asignada como buque tender de la Escuela de Grumetes, función en la que permaneció hasta 1958, año en que fue dada de baja; enajenada en 1962, fue adquirida por Asmar.

No obstante, el deceso de Pardo y el desguace de la “Yelcho” no significaron la desaparición de sus nombres en la memoria colectiva nacional. Nuevas unidades de la Armada, unidades geográficas, bases antárticas, topónimos, calles y plazas recordarán sus nombres para siempre.

Conclusión. Si bien la Expedición Imperial Transantártica no logró su objetivo, la aventura de Shackleton es, posiblemente, la más importante de cuantas se han vivido en los polos y, aunque no aportó ningún beneficio, la supervivencia de todos sus participantes supone en sí misma un triunfo, una victoria del hombre sobre los elementos.

Shackleton fue una persona agradecida de quienes salvaron la vida de sus hombres y dejó testimonio de su reconocimiento. Wild, en cierto modo también lo fue. No obstante, los historiadores sajones no han sido equitativos. En vano se buscará los nombres de Pardo y la “Yelcho” en las crónicas británicas y estadounidenses de la expedición. En las raras ocasiones en que esos relatos llegan a mencionar que fue un buque chileno el que efectuó el salvamento, lo hacen en forma tal, que dejan la impresión de que tal barco habría sido alquilado por Shackleton, quien sin ninguna ayuda chilena habría podido socorrer a sus compañeros; o, que tal buque habría sido facilitado a Shackleton, quien habría dirigido toda la operación.

Como dijimos al inicio, resulta curioso comprobar que la contundente participación chilena haya sido sistemáticamente ignorada o, cuando más, minimizada a no más de un par de mezquinas líneas de equívoca redacción. Tal es el caso de las más recientes obras que han llegado a nuestras manos, debidas a la pluma de Caroline Alexander: una crónica de veinte páginas, en la que no nombra a Pardo ni una sola vez, ni menciona la presencia de algún comandante chileno en la nave que, según esta cronista, “*el gobierno chileno le había permitido a Shackleton utilizar*”; lo mismo ocurre en su libro “*The Endurance*”, de más de 200 páginas, en el que tampoco nombra a Pardo ni una sola vez.

En las crónicas sajonas no se encontrará, expresado con claridad meridiana, el hecho incontrovertible de que fue una nave de la Armada de Chile, dirigida única y exclusivamente por su comandante, la que realizó la humanitaria proeza de rescatar, en pleno invierno antártico, sanos y salvos, a los integrantes de la expedición británica. Siendo la “Yelcho” un buque de la Armada, la única autoridad a bordo era la de su comandante. Shackleton, Worsley y Crean iban sólo como pasajeros.

VI. ANEXOS

ANEXO "A"

Dotación de la Expedición Imperial Transantártica de 1914-17.

<i>Plana mayor de la expedición</i>		
<i>Líder</i>	<i>Sir Ernest Henry Shackleton</i>	<i>Teniente R.N.R. Irlandés</i>
<i>Segundo en el mando</i>	<i>Frank Wild</i>	<i>Explorador. Australiano</i>
<i>Bergantín Endurance</i>		
<i>Capitán</i>	<i>Frank Arthur Worsley</i>	<i>Teniente, R.N.Z.N.R.</i>
<i>Neozelandés</i>		
<i>Primer oficial</i>	<i>Lionel Greenstreet</i>	<i>Piloto</i>
<i>Navegante</i>	<i>Hubert T. Hudson</i>	<i>Piloto</i>
<i>Segundo oficial</i>	<i>Thomas Crean</i>	<i>Capitán R.N. Irlandés</i>
<i>Tercer oficial</i>	<i>Alfred B. Cheetham</i>	<i>Piloto</i>
<i>Primer maquinista</i>	<i>Louis Rickinson</i>	
<i>Segundo maquinista</i>	<i>Alfred J. Kerr</i>	
<i>Marinero</i>	<i>Walter E. How</i>	
<i>Marinero</i>	<i>William L. Bakewell</i>	<i>Canadiense</i>
<i>Marinero</i>	<i>Timothy McCarthy</i>	<i>Irlandés</i>
<i>Marinero</i>	<i>Thomas F. McLeod</i>	
<i>Marinero</i>	<i>John Vincent</i>	
<i>Fogonero</i>	<i>Ernest Holness</i>	
<i>Fogonero</i>	<i>William Stevenson</i>	
<i>Carpintero</i>	<i>Henry McNish</i>	<i>Escocés</i>
<i>Cocinero</i>	<i>Charles J. Green</i>	
<i>Camarero</i>	<i>Perce Blockborow</i>	<i>Galés. Polizón</i>
<i>Plana mayor científica</i>		
<i>Jefe científico, geólogo</i>	<i>James M. Wordie</i>	<i>Teniente R.F.A. Escocés.</i>
<i>Biólogo</i>	<i>Robert S. Clark</i>	<i>Ballenería. Teniente, R.N.V.R.</i>
<i>Meteorólogo</i>	<i>Leonard D. A. Hussey</i>	<i>Capitán, R.G.A.</i>
<i>Físico</i>	<i>Reginald W. James</i>	<i>Magnetismo. Capitán, R.E.</i>
<i>Médico cirujano</i>	<i>Alexander Hepburne Macklin</i>	
<i>Médico cirujano</i>	<i>James A. McIlroy</i>	
<i>Artista oficial</i>	<i>George E. Marston</i>	<i>Dibujante y pintor.</i>
<i>Fotógrafo oficial</i>	<i>James Francis Hurley</i>	<i>Foto y cine. Australiano</i>
<i>Experto en motores</i>	<i>Thomas H. Orde-Lees</i>	<i>Pañolero. Capitán, R.M.</i>

ANEXO "B"

Donación de la Expedición Antártica Chilena de Rescate de 1916.

<i>Líder</i>		<i>Luis A. Pardo Villalón</i>
<i>Piloto 2º</i>		
<i>Escampavía Yelcho</i>		
<i>Oficiales</i>		
<i>Piloto 2º</i>	<i>Luis A. Pardo Villalón</i>	<i>Comandante</i>
<i>Piloto 2º Cont.</i>	<i>León Aguirre Romero</i>	<i>Segundo comandante</i>
<i>Suboficiales</i>		
<i>Maestre Víveres Mayor</i>	<i>Jorge L. Valenzuela Mesa</i>	<i>Cargo de contabilidad</i>
<i>Maquinista Mayor</i>	<i>José Beltrán Gamarra</i>	<i>Cargo de máquinas</i>

<i>Personal Armado</i>		
<i>Mecánico 1º</i>	<i>Nicolás Muñoz Molina</i>	<i>Del pontón</i>
<i>Mecánico 1º</i>	<i>Manuel Blackwood de la Rosa</i>	
<i>Guardián 1º</i>	<i>Monuel Ojeda</i>	
<i>Marinero 1º</i>	<i>Pedro Paíro Llancolaguen</i>	
<i>Marinero 1º</i>	<i>José del Carmen Galindo</i>	
<i>Personal del Territorio Marítimo</i>		
<i>Contramoestre 1º</i>	<i>José Muñoz Téllez</i>	
<i>Herrero 1º</i>	<i>Froilón Cabañas Rodríguez</i>	
<i>Cabo 1º Fogonero</i>	<i>Pedro Soto Nuñez</i>	
<i>Cabo 1º Fogonero</i>	<i>Heriberto Curtis Cárcumo</i>	
<i>Cabo 1º Fogonero</i>	<i>Juan Vera Jara</i>	<i>Del Yáñez</i>
<i>Cabo 1º Fogonero</i>	<i>Pedro Chaura Alvarado</i>	<i>Del Yáñez</i>
<i>Cabo 1º Fogonero</i>	<i>Luis Contreras Costro</i>	<i>Del Yáñez</i>
<i>Guardián 1º</i>	<i>José Leivu Chacón</i>	
<i>Guardián 1º</i>	<i>Ladislao Gallego Trujillo</i>	
<i>Guardián 1º</i>	<i>Hipólito Aris Cabrera</i>	<i>Del Yáñez</i>
<i>Guardián 1º</i>	<i>Antonio Colín Peredo</i>	<i>Del Yáñez</i>
<i>Guardián 1º</i>	<i>Florentino González Estay</i>	<i>Del Yáñez</i>
<i>Cocinero 1º</i>	<i>Clodomiro Agüero Soro</i>	
<i>Mozo 1º</i>	<i>Boutista Ibarra Carvajal</i>	
<i>Pasajeros</i>		
<i>Teniente R.N.R.</i>	<i>Sir Ernest Henry Shackleton</i>	
<i>Teniente R.N.Z.N.</i>	<i>Frank A. Worsley</i>	
<i>Capitán R.N.</i>	<i>Thomas Crean</i>	

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

Libro de Biácora de la escompavía Yelcho.

Parte de viaje del comandante Pardo.

Archivo de la escampavía Yelcho: diversos documentos.

Hojo de Servicio de Luis A. Pardo; In: Archivo de la Dirección General del Personal de la Armada de Chile, Libro de Fojas de Servicio N°18 a f°291, Legajo P-101.

Libros, fotografías, película, memorios y diarios de los miembros de la expedición, ya sean publicados o transcritos por otros autores:

Hurley, Frank (director). "South, Ernest Shackleton and the Endurance Expedition". Filme original de 1919 de la Expedición 1914-1916, restaurado del material de archivo de 35mm, por el "British Film Institute", 88 minutos. Milestone Film & Video, Nueva York, 1998.

Bakewell, William. "Memorias".

Macklin, Alexander. "Diario".

McNish, Henry. "Diario". Orde-Lees, Thomas. "Memorias" Shackleton, Ernest. "South". Heinemann, 1919. Carroll & Grof Publisher, Inc. Nueva York, 1998.

Worsley, Frank. Shackleton's Expedition to the Anarctic: the Rescue by Chile". In: "Chilean Review", 191:43-46

Worsley, Frank. "Endurance". Philip Allen; Sheil Land Associates Ltd., Londres, 1931.

Worsley, Frank. "Shackleton's Boot Journey". W. W. Norton.

Otras:

- Alexander, Caroline. "The Endurance: Shackleton's Legendary Antarctic Expedition". *American Museum of Natural History*. Alfred A. Knopf, Inc., Nueva York, 1998, 10ª impresión, 2000.
- Alexander, Caroline. "Shackleton: Epopeya de la Supervivencia". In: "National Geographic": 82-101, noviembre, 1998.
- Barros González, Guillermo. "Salvamento de la Expedición Shackleton por el Piloto Luis Pardo V." In: "Revista de Marina" 113(6): 596-604, Valparaíso, 1998.
- Filippi, Alfonso. "Diccionario de Nombres Geográficos de la Costa de Chile. Territorio Antártico", I.H.A. Pub. 3052. 1ª Edición, 312 pp, Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile, Valparaíso, 1974. · 2ª Edición, 346 pp, Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada de Chile, Valparaíso, 1999.
- Filippi, Alfonso. "Shackleton versus Pardo". In: "Revista de Marina" N°5/2000: 467-480, Valparaíso, 2000.
- Fuenzalida, Rodrigo. "Marinos Ilustres y Destacados del Pasado". Ediciones Sipimex Ltda., Santiago, 1985.
- Heacox, Kim. "Shackleton: the Antarctic Challenge". *National Geographic Books*, Washington, 1999.
- Lansing, Alfred. "Endurance: Shackleton's Incredible Voyage". Carroll & Graf Publisher Inc., Nueva York, 1959, reimpresión 1986.
- Noziglia Barbugelatta, Luis. "El Piloto Pardo y Shackleton". In: "Revista de Marina" N°5/1993: 529-530, Valparaíso, 1993.
- Schiavetti, Lina. "El Camina de la Aurora Austral". In: "Revista de Marina" N°4/1970: 469-482 y N°5/1970:644-656, Valparaíso, 1970.