

SHACKLETON VERSUS PARDO

*Alfonso M. Filippi Parada **

Una de las más excepcionales proezas de supervivencia y rescate que consignan los anales antárticos, es aquella ocurrida a la fracasada Expedición Imperial Transantártica, la que, después de varios fallidos intentos, fue exitosamente rescatada por un buque de la Armada de Chile. Si bien esta epopeya ha sido narrada por diversas plumas, con merecidos elogios para Shackleton y sus hombres, no deja de parecer curioso el comprobar que la contundente participación chilena en el rescate, haya sido sistemáticamente ignorada o, cuando más, minimizada a no más de un par de mezquinas líneas de equívoca redacción.

En un principio se pensó que esa postura obedecía a una política de negación de cualquier merecimiento que mejorara la posición chilena en cuanto al reconocimiento de sus derechos en la Antártica. Sin embargo, el mantenimiento de la misma postura con posterioridad al Tratado Antártico, lo que no tendría ningún sentido, nos lleva a pensar que ella no haya sido la verdadera causa. Tal vez haya sido un no muy bien entendido orgullo británico o tan sólo un tratamiento que se ha venido haciendo tradicional hacia sus eventuales amigos.

En el ánimo de contribuir a reparar esta omisión, repasemos la historia, colocando el énfasis en aquella parte que las narraciones sajonas omiten.

Los protagonistas.

Luis A. Pardo Villalón nació el 20 de septiembre de 1882. Desde su niñez, siempre manifestó interés por las cosas del mar y, en julio de 1900, ingresó a la Escuela de Pilotines, que en esa época funcionaba a bordo de la vieja corbeta a vapor Abtao. En junio de 1906, ingresó a la Armada, como piloto 3°. El 13 de septiembre de 1910 ascendió a piloto 2° y fue transbordado al Apostadero Naval de Magallanes, siendo nombrado comandante de la escampavía Yáñez.

Sir Ernest Henry Shackleton nació en Kilkee, Irlanda, en 1874, y tomó parte en cuatro expediciones polares antárticas. La primera vez, entre 1901 y 1904, a bordo del Discovery, con el capitán Robert Falcon Scott, RN, llegó a 178 kilómetros del polo Sur, aunque con la mala suerte de haber sido afectado por el escorbuto. La segunda, entre 1907 y 1909, como teniente de la real reserva naval, al mando de su propia expedición, a bordo del Nimrod, llegó a 160 kilómetros del polo Sur, cercanía que nadie había alcanzado hasta ese momento.

La Expedición Imperial Transantártica.

Con posterioridad a diciembre de 1911, cuando el noruego Roald Amundsen llegó al polo Sur, sólo quedaba una proeza por realizar, la cual era cruzar el continente antártico caminando. Shackleton lo intentaría en su tercera expedición, la Expedición Imperial Transantártica, patrocinada por Sir James Caird y otros donantes privados, con la ayuda del gobierno británico y de la Real Sociedad Geográfica. La expedición salió de Plymouth, Inglaterra, el 8 de agosto de 1914, en el bergantín Endurance, un buque de madera mixto, velero de tres palos con máquina a vapor, de 300 toneladas, construido en Noruega. Como en esos momentos estallaba la Primera Guerra Mundial, Shackleton reunió a toda la dotación en

la cámara del Endurance y, por unanimidad, se resolvió enviar un telegrama al Almirantazgo ofreciendo la nave, sus provisiones y, en particular, los hombres de la expedición, para el esfuerzo bélico. La respuesta de Winston Churchill, entonces primer lord del Almirantazgo, fue tan expresiva como lacónica: “proseguid”.

En su desplazamiento hacia el sur, el buque hizo escalas, entre otras, en Buenos Aires, donde completó su aprovisionamiento, y en la isla Georgia del Sur, una posición subantártica del Reino Unido habitada por una comunidad de balleneros noruegos.

La expedición zarpó, el 5 de diciembre de 1914, desde la estación ballenera noruega Grytviken, en la Georgia del Sur, hacia el mar de Weddell. El día 7 entró en los hielos. Después de seis semanas de navegación entre los hielos, la nave había avanzado más de 800 millas hacia el sur y sólo le faltaba una singladura para llegar a su destino, la bahía Vahsel.

El año 1915 fue extremadamente frío en la Antártica, con la consiguiente mayor intensidad glaciaria, por lo que para el 18 de enero los hielos ya tenían rodeado al barco. Un descenso drástico de la temperatura congeló el agua y el buque quedó aprisionado por los hielos. A partir de ese instante y llevada por los hielos, la nave inició un desplazamiento, inicialmente hacia el occidente y luego hacia el norte.

El 27 de octubre, la masa congelada aplastó al Endurance, por lo que la tripulación debió abandonar la nave, quedando las 28 personas sobre el hielo, a la deriva, junto con 60 perros, dos cerdos y una gata. Shackleton comunicó a su gente que intentarían avanzar hacia la isla Paulet, a unas 350 millas hacia el norte, frente al extremo de la península antártica, donde se encontraba una cabaña con suministros dejados por una expedición sueca anterior. No obstante, muy a su disgusto, debieron desistir de realizar la marcha, ya que tirar de los botes cargados, cada uno de los cuales pesaba al menos una tonelada, resultaba irrealizable. No tenían más recurso que acampar sobre el hielo y observar hacia dónde los llevaría la deriva provocada por la corriente y los vientos, hasta que el estado del tiempo les permitiera usar los botes. El Endurance se hundió, definitivamente, el 21 de noviembre.

Finalmente, el 9 de abril de 1916, pudieron lanzar al agua los tres botes: el James Caird, el Dudley Dockery el Stancomb Wills, que llevaban los nombres de los patrocinadores de la expedición. En ellos se embarcaron los 28 hombres y las provisiones, y pusieron proa hacia la isla Elefante.

El 15 de abril, los botes llegaron a los roquedales de la isla Elefante, en el extremo oriental de las islas Shetland del Sur, y allí desembarcaron, después de 497 días en los que no habían pisado tierra firme, y establecieron su campamento en el lado norte de la isla.

El viaje del *James Caird*.

Pero, aún no estaban a salvo. Shackleton ordenó al carpintero Henry “Chippy” McNish que preparara uno de los tres botes, el James Caird, bote salvavidas de siete metros de eslora, para una travesía hasta la Georgia del Sur.

El 24 de abril, en la tarde, el James Caird zarpó desde la isla Elefante hacia la Georgia del Sur, ubicada a unas 800 millas más al norte; iba tripulado por Shackleton y otros cinco hombres: el ex comandante del Endurance, capitán de fragata Frank Worsley, neozelandés,

como navegante; el ex segundo oficial, el irlandés Tom Crean; el carpintero escocés Henry McNish, el marinero John Vincent y el marinero irlandés Tim McCarthy. El resto de los naufragos quedó en la isla Elefante a cargo del subjefe de la expedición, el australiano Frank Wild.

El viaje del James Caird fue todo lo penoso que se pueda imaginar. El 10 de mayo, después de 17 días y 10 tempestades, arribaron a la bahía del Rey Haakon, en la Georgia del Sur, aunque aún estaban a unas 130 millas por mar de su destino, las plantas balleneras noruegas. Shackleton decidió que Worsley, Crean y él cruzarían la isla por tierra, hasta la bahía Stromness, a tan sólo 35 kilómetros en línea recta. Partieron el 19 de mayo, a las 03:00 horas. El 20 de mayo, a las 06:30 horas, escucharon el silbato de la factoría ballenera. Siguieron caminando y a las 15:00 horas llegaron a las afueras de la estación ballenera Stromness. El capataz que los recibió, los llevó a la casa del administrador, el noruego Thoralf Sørle, a quien habían conocido dos años antes. Al mismo tiempo, enviaron a buscar a McNish, Vincent y McCarthy.

El primer intento, con el ballenero *Southern Sky*.

En la Georgia del Sur, Sir Ernest consiguió arrendar un pequeño vapor ballenero, el *Southern Sky*, y lo equipó para viajar a la isla Elefante. Esta fue la primera nave con la cual intentó el rescate de su gente, aunque fracasó al tratar de cruzar el pack. Varias veces trató de penetrarlo, pero en cada una volvió a fracasar. Lo más cercano a la isla que logró llegar, fue a 70 millas. Agotado el combustible, la nave debió regresar a la Georgia del Sur, donde no quedaba más carbón.

Arrendó entonces un cúter y en él se dirigió a las Falkland. Desde Puerto Stanley, Sir Ernest lanzó su desesperado pedido de auxilio, tanto a su patria como a los países americanos. A su angustiioso cablegrama de socorro, respondió el propio rey Jorge V, con flema muy británica: “Encantado de saber que llegó sano y salvo a las islas Falkland. Espero que sus camaradas de la isla Elefante serán pronto socorridos”. En realidad, el Reino Unido poco podía auxiliar, así como estaba de agobiado por el tremendo peso de su compromiso bélico.

El segundo intento, con el pesquero *Instituto de Pesca N° 1*.

Sin embargo, el pedido fue escuchado en Montevideo; el gobierno uruguayo, en un gesto que lo honra, colocó a disposición de Sir Ernest un pequeño buque pesquero arrastrero, de apenas 80 toneladas, el Instituto de Pesca N° 1, al mando del teniente Ruperto Elichiri Behety. Esta fue la segunda nave con la cual intentó el rescate. Con ella, zarpó desde Puerto Stanley hacia el sur y, a 30 millas de su destino, el pack, como un muro infranqueable, le impidió seguir. Nuevamente fracasado, y sin poder vencer al continente helado, se vio obligado a regresar a las Falkland.

Apremiado por el tiempo, Shackleton no dejó resorte sin tocar. El cable y el telégrafo sin hilos vibraron con su patético llamado. El gobierno inglés determinó alistar el *Discovery*, el mismo de Scott; el gobierno noruego ofreció el *Fram*, el mismo de Amundsen; el gobierno estadounidense preparó el *Roosevelt*. Pero no había tiempo para esperar por esas naves, ya que antes llegaría el invierno austral. Hasta la corbeta Uruguay fue solicitada al gobierno argentino, pero la vieja nave ya había sido dada de baja y eliminada del servicio.

El tercer intento, con la goleta lobera *Emma*.

En estas dramáticas circunstancias, Sir Ernest, infatigable e irreductible ante el infortunio, comprendió que debía encontrar una base de operaciones que contara con más recursos que puerto Stanley, así que resolvió trasladarse en un cúter a Punta Arenas, con la esperanza puesta en Chile.

En Punta Arenas, con la ayuda de la colonia británica residente, Shackleton contrató a la goleta lobera chilena Emma, de 70 toneladas, tercera nave con la cual intentó un nuevo, aunque también infructuoso, viaje de rescate. La Emma, gobernada por el piloto 2° León Aguirre Romero, chileno, zarpó desde Punta Arenas al mediodía del 16 de julio, llevando a Shackleton, Worsley y Crean. En la primera parte de su viaje, la Emma fue escoltada y remolcada por la Yelcho, al mando del piloto 2° Luis Pardo y con el piloto 2° Onofre García como guardiero. El objetivo de este remolque, que se extendió hasta dejar a la goleta en aguas libres, cerca de la latitud 60° S, fue ahorrar combustible, para así aumentar la distancia franqueable de la nave.

La Emma tampoco tuvo éxito en su misión. Al acercarse a la isla Elefante, empezó a encontrar una gran cantidad de témpanos, entre los cuales le fue cada vez más difícil gobernar. No pudo evitar algunos choques y, en su obstinada lucha, resultó averiada por el hielo, que finalmente la detuvo, teniendo que soportar, además, el temporal más fuerte que Shackleton conociera en toda su carrera de navegante y explorador, debiendo regresar a Punta Arenas.

El cuarto intento, con la escampavía *Yelcho*.

Recordó Sir Ernest, que a su paso por Puerto Stanley había conocido al vicealmirante chileno don Joaquín Muñoz Hurtado, quien regresaba de una misión en Londres y que ahora era Director General de la Armada de Chile. Recurrió entonces a él. El Almirante Muñoz Hurtado dispuso prontamente que el comandante en jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Contraalmirante don Luis Víctor López Salamanca, le proporcionara a Shackleton un buque.

En esa fecha, sólo se encontraban en Punta Arenas dos de las cuatro escampavías con que contaba el Apostadero Naval: la Yáñez y la Yelcho. Aún cuando ambas naves eran absolutamente inapropiadas para realizar en condiciones de invierno una empresa de esta suerte, debiendo optarse por una de ellas, se prefirió a la Yelcho. Esta era una nave relativamente vieja, construida en Glasgow en 1906, que había sido adquirida a la "Compañía Yelcho y Palena" en 1908. Tenía un porte de 480 toneladas, con una máquina con fuerza nominal de 64 HP y efectiva de 300 HP, que la impulsaba a 11 nudos, con una caldera cilíndrica a carbón, de 120 libras, que no había sido recorrida desde diciembre de 1913; no tenía calefacción, ni alumbrado eléctrico, ni radio, ni doblefondos y tenía las bordas bajas. Enviarla a la Antártica era, simplemente, una audacia. El único atributo que podía exhibir para cumplir su misión, era la calidad, pericia y coraje de su gente. El buque fue alistado con la mayor urgencia posible, con lo que había disponible.

El comandante titular de la Yelcho, era el piloto 1° Francisco Miranda B., quien se encontraba enfermo, por lo que fue 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. Frente a su determinación inexorable, a la reciedumbre de su expresión y a la seguridad de su voz, el mando naval pudo darse cuenta de que en presencia de ellos se hallaba un hombre de carácter.

Porque, en verdad, el piloto Pardo no se propuso: se impuso. Desplegó las cartas de navegación, determinó la ruta y, enseguida, como si ya estuviese aceptado para el puesto de comandante de la *Yelcho*, manifestó que él escogería a los hombres que habían de acompañarlo en la aventura. No procedía sino transbordarlo, desde la *Yáñez* a la *Yelcho*. Lo secundaba el piloto Aguirre, que acababa de regresar del viaje de la goleta *Emma*. También se reforzó la marinería, reemplazando, el día 24, con sus similares de la *Yáñez*, que voluntariamente quisieron formar parte de la expedición, a tres cabos primeros fogoneros y cuatro guardianes primeros, todos del Territorio Marítimo, y agregando a un mecánico primero, procedente del pontón. Finalmente, se embarcaron Shackleton, Worsley y Crean, quedando todo listo para zarpar.

El viernes 25 de agosto, a las 00:15 horas, la *Yelcho* zarpó desde Punta Arenas hacia la isla Picton. En los rostros endurecidos de sus tripulantes se adivinaba la certidumbre del triunfo. Al amanecer, se tomó el canal Magdalena y luego los demás canales y pasos, hasta fondear en el puerto Burne, a las 17:00 horas.

El sábado 26, a las 06:30 horas, se retomó el viaje, en buenas condiciones de tiempo hasta fondear en Ushuaia, a las 17:00 horas. En ese puerto, desembarcó Sir Ernest con sus dos compañeros, Worsley y Crean, los que recibieron muchas atenciones en tierra y regresaron muy satisfechos a bordo.

El domingo 27, a las 06:30 horas, la *Yelcho* zarpó con rumbo a la isla Picton, donde fondeó sin novedad a las 11:15 horas. Se desembarcó una partida de hombres a cargo de un guardián, comenzando de inmediato la faena de carbón desde la carbonera de la Armada; se embarcaron 300 sacos de carbón, con los que se rellenaron las carboneras del buque, dejando el resto en cubierta. La capacidad de carbón de la nave era de 52 toneladas en carboneras y 20 toneladas en cubierta.

El lunes 28, a las 03:30 horas, se puso término a la faena de carbón, zarpando inmediatamente hacia alta mar, aprovechando que el tiempo era 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 hicieron las observaciones astronómicas correspondientes a la meridiana, y se continuó el viaje sin necesidad de alterar el rumbo. A unas 60 millas 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 se continuó desarrollando en las mismas condiciones de tiempo que el día anterior. Después de las observaciones astronómicas del mediodía, comprobaron que no era necesario alterar el rumbo. A las 17:00 horas, la nave entró en la peligrosa zona de las neblinas, las que por lo general son permanentes en esa región, aunque se corren según la dirección del viento, dejando siempre algunos minutos de claridad, con lo cual el horizonte visible puede llegar a ser de 2 a 5 millas. Los ojos de Pardo, como el filo de una navaja, cortaban la neblina para adentrarse en los dominios del horizonte. A unas 150

millas de la isla Elefante, la pequeña nave se vio envuelta en una neblina tan espesa, que tuvo que seguir navegando a ciegas, en inminente peligro de ser aplastada por los gigantes de hielo. Pardo gobernó guiado solamente por su instinto de avezado marino, aunque no pudo impedir que algunos témpanos golpearan a su buque. Pero, como no era cosa de preocuparse de planchas más o planchas menos estropeadas, Pardo siguió adelante. Hasta que la niebla se disipó. Entonces, pudo darse cuenta de que el pack había retrocedido, dejando expedita la ruta hacia el sur. Sin embargo, como en el invierno antártico todo es inseguro, nuevas nieblas no tardaron en envolver a la audaz navecilla. A las 23:30 horas, la niebla era espesa y constante, por lo cual hubo de disminuir el andar a tres nudos y establecer vigilancia especial. La temperatura fue bajando continuamente, a la media noche era de 9° a 10° C bajo cero; por su parte, la corriente se mantenía en la misma dirección.

El rescate de los náufragos.

El miércoles 30 amaneció con la niebla en las mismas condiciones anteriores, situación que prevaleció hasta las 05:00 horas; en ese instante se hizo menos espesa, dejando un horizonte visible de una milla, por lo que nuevamente se puso la máquina a toda fuerza.

Aunque la Yelcho se encontraba en una zona muy peligrosa, tanto por los rompientes y bajofondos, como por los témpanos y la niebla, Pardo decidió correr el riesgo de continuar navegando en esas desventajosas condiciones, antes que el de no poder llegar ese día al campamento de los náufragos.

Mientras tanto, en la isla Elefante, casi cinco meses después de la partida del James Caird, el amanecer de ese 30 de agosto estaba despejado y frío. La reserva de alimentos había empezado a disminuir de manera inquietante. Los dos cirujanos de la expedición habían operado el pie, quemado por el frío, del polizón Perce Blackborow, y se le había infectado el hueso, de modo que su estado de salud era grave. Desde el arribo a la isla, Blackborow se había mantenido, sin lamentarse, dentro de su empapado saco de dormir. Con discreción, Frank Wild había empezado los preparativos para planear su propio rescate.

Navegando con precauciones extremas, el piloto Pardo pudo al fin abordar los hielos que cercaban a la isla. Se reforzó la vigilancia en todo el buque para avistar a tiempo los témpanos, que en forma de neblina negruzca y con doble altura se vislumbraban por la proa y el costado, debido a la neblina y a la refracción solar combinadas. A las 08:00 horas se toparon con los primeros témpanos, pequeños; a las 09:30 horas con los grandes témpanos; y a las 10:40 horas distinguieron los primeros rompientes del extremo norte de la isla Elefante; a las 11:10 horas, reconocen las rocas Seal -rocas Lobo, como se les llamaba en la época- a 2,5 millas de distancia aproximadamente. A las 12:30 horas, llegaban a la isla Elefante.

En el campamento terrestre, a las 13:00 horas, Frank Wild se estaba sirviendo un hoosh, guiso en base de lapas recogidas en los pozos durante la bajamar, cuando George Marston, el dibujante y pintor de la expedición, asomó su cabeza, excitado, al interior del refugio que habían establecido debajo de los dos botes que quedaban.

“Wild, divisamos un barco -dijo-. ¿Encendemos una fogata?”

Antes de que Wild pudiera contestar, se produjo una estampida en la que los náufragos caían unos encima de los otros -como testimonió Orde-Lees-, debido a que cada cual, en

completo desbarajuste y con sus pocillos de comida en las manos, se abalanzaron a un mismo tiempo hacia el boquete que hacía las veces de entrada, el que ciertamente arrasaron.

Los hombres pudieron observar que el misterioso barco se estaba aproximando. Y se asombraron al ver que izaba la bandera chilena.

La *Yelcho* continuó rodeando la isla, navegando entre muchos témpanos, con neblina arrastrada y refracción solar, con un horizonte visible de 1 a 1,5 millas, todos los tripulantes vigilando a proa, oteando por el campamento de los náufragos. A las 13:30 horas, con gran regocijo de todos, se avistó a los náufragos, que estaban ubicados en una depresión, teniendo por un lado un gran ventisquero y, por el otro, unos notables picos nevados, muy característicos en esa isla.

Al acercarse la *Yelcho* al punto señalado, podía oírse el ruido de las manifestaciones de regocijo y los gritos de hurra de los náufragos. La *Yelcho* se mantuvo sobre las máquinas.

A menos de 150 metros de la costa, el buque arrió una chalupa, la grande, la que Pardo mandó a tierra con Shackleton, Crean y cuatro tripulantes chilenos. Entonces los náufragos reconocieron, primero, la figura robusta de Shackleton y, luego, la de Crean, que fueron recibidos por ellos con entusiasmo indescriptible y grandes aclamaciones de júbilo, en medio de vivas y de un agitar de trapos de un color indefinible. Al regresar al buque el primer viaje de la chalupa, traía a la mitad de la gente y algunos bultos; los náufragos aclamaron a Chile y a su gobierno. Enseguida se escucharon algunos verdaderos vítores, recordó el marinero canadiense William Bakewell. El segundo viaje de la chalupa, que fue por el resto de la gente, hizo otro tanto, regresando a las 01:25 horas. El fotógrafo Frank Hurley llevaba los botecitos con las placas y películas que había ocultado en la nieve.

Una hora después de haber llegado la *Yelcho*, toda la tripulación del *Endurance* que se encontraba en la isla Elefante, así como sus pocas pertenencias, estaban embarcadas a bordo de la nave.

Así registró el piloto Aguirre León, en el libro bitácora de la *Yelcho*, lo ocurrido en 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.

“2. 10. ¡Todo bien!”, anotó Frank Worsley en su cuaderno de bitácora. Había estado observando desde el puente. “¡Al fin! 2:15, ¡adelante a toda máquina!”

A las 14:25 horas se dio 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, estaban a la cuadra de las rocas Seal y a dos millas de distancia. En el cuarto de guardia de 20:00 a 24:00 horas, navegaron con brisa moderada del NW, marejada del W, cielo despejado y horizonte

nebuloso. A las 21:00 horas salieron de la zona peligrosa, siempre con neblina, barómetro alto y temperatura baja.

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

El jueves 31 se inició con tiempo claro y despejado, con chubascos de nieve a intervalos. A partir de las 04:00 horas, les acompañó una brisa ligera, nubes bajas y oscuras, neblina a ratos y marejada del W. A las 20:00 horas, el viento rondó al NW y el barómetro comenzó a bajar. Durante la noche, la mar se puso gruesa, resolviéndose en un mal tiempo que molestó bastante y que les acompañó hasta la entrada del estrecho de Magallanes.

El viernes 1 de septiembre, la neblina impidió a la nave tomar el canal Beagle, por lo que Pardo resolvió seguir viaje hacia el norte y tomar el estrecho de Magallanes.

El sábado 2, a las 18:00 horas, avistaron el faro Dungenes y Vírgenes; pusieron rumbo hacia el primero, a fin de anunciar su llegada por telégrafo, aunque una vez cerca del faro vieron que era imposible enviar el bote a tierra, debido al fuerte viento del W y mar gruesa, por lo cual la Yelcho siguió su viaje.

El domingo 3, a las 16:00 horas, la Yelcho fondeó en Río Seco, desde donde pudo anunciar, al comandante en jefe del Apostadero Naval de Magallanes, su arribo sin novedad, trayendo a los 22 naufragos sanos y salvos.

El lunes 4, a las 10:30 horas, la Yelcho zarpó con rumbo a Punta Arenas, fondeando sin novedad a las 11:30 horas.

El recibimiento en Punta Arenas.

La llegada de la Yelcho a Punta Arenas, constituyó un acontecimiento popular. En la ciudad se había vivido la tragedia de Shackleton y se conocían los pormenores de las penurias padecidas por aquellos seres, que subsistieron diez meses aguantando las más rigurosas privaciones. Se había vivido un ambiente de angustia por el desenlace de la expedición de la Yelcho y porque ésta pudiera llegar oportunamente a recuperar a esos naufragos vapuleados por el hambre. Desde que la Yelcho zarpó, como no tenía forma de comunicar su posición ni las experiencias de este periplo, relativamente incierto, la inseguridad era todavía mayor. De suerte que, cuando Pardo llegó con su pequeña y frágil, pero avezada nave a Punta Arenas, todo el pueblo se volcó en el muelle y en las calles colindantes para demostrar a los rescatados su cordialidad y a los valerosos tripulantes de la Yelcho su admiración y aprecio.

Hubo formación de las instituciones públicas y privadas que querían demostrar su alegría. La colonia británica en masa se agolpó en el muelle, junto a las autoridades.

Las familias se disputaron a los naufragos, para vestirlos y agasajarles.

El piloto Pardo, en su acostumbrada sencillez, parecía como temeroso de merecer los justos agasajos con que la población de Punta Arenas lo recibiera triunfalmente.

Luego 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 en las pecheras de sus trajes de etiqueta. Todos querían agasajarlos.

Shackleton, emocionado por la abnegación y valentía sin igual de sus salvadores, y que el mismo día de la recalada a Punta Arenas envió al Almirante Muñoz Hurtado, el siguiente radiograma: "Me es imposible expresarle 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".

La misión se había cumplido con éxito y tuvo un mérito especial, si se tiene en cuenta la fragilidad del buque y sus precarios medios para afrontar una aventura en los mares antárticos en pleno invierno. Pardo obró con tino e inteligencia. Sus determinaciones durante la navegación, fueron sabias y oportunas, y supo aprovechar las circunstancias favorables del tiempo, con habilidad y decisión.

El martes 5, como comandante de la escampavía Yelcho, Pardo cumplió con su deber reglamentario de presentar su parte de viaje al Comandante en Jefe del Apostadero de Magallanes. En él, entre otras cosas, decía: "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" acompañó voluntariamente, su entusiasmo y celo en el servicio es digno de encomio y se ha hecho acreedora a la felicitación de sus jefes".

El miércoles 6, el comandante en jefe del Apostadero de Magallanes elevó el parte del 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 1°, ya que es el primero del escalafón con sus requisitos cumplidos y con seis años en el grado".

El jueves 7, el Director General de la Armada cursó el decreto de ascenso de Pardo a Piloto 1° le hizo llegar sus felicitaciones. Informado el escalón gobierno, también hizo llegar sus felicitaciones por intermedio del Ministro de Marina.

El recibimiento en Valparaíso.

El cable trepidó hacia todas partes del mundo, comunicando este precioso salvamento de vidas humanas ejecutado con escasos elementos y en plena rigurosidad del inclemente

invierno polar. Pardo y sus hombres consumaron una hazaña que maravilló a todo el orbe; ellos, disciplinados en los estrictos cánones del sacrificio y del cumplimiento del deber, en verdad no entendían tanta inquietud. La euforia se generalizó y se hizo necesario que los protagonistas fueran llevados al centro del país para rendirles allí el justo homenaje por su notable hazaña. Así que se dispuso que la misma Yelcho embarcara a Shackleton, para conducirlo a Talcahuano y Valparaíso.

La Yelcho llegó a Valparaíso el 27 de octubre y entró con empavesado, siendo saludada por todas las naves de la escuadra, con sus tripulaciones formadas en cubierta, y en medio de un enjambre de embarcaciones menores que la escoltaron hasta el fondeadero y de un ruido ensordecedor de pitos y sirenas.

En el muelle, Sir Ernest y el piloto Pardo eran esperados por el Intendente de la provincia, don Aníbal Pinto, y por el Alcalde, Vicealmirante don Jorge Montt, quienes recibieron a ambos en medio de los vivas populares de una multitud de vecinos.

Por último, ambos personajes, de singular celebridad, fueron recibidos por el Presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes. Allí aprovechó Shackleton de agradecer el auxilio prestado por Chile.

Reconocimientos.

Como ya dijimos, el piloto Pardo fue ascendido inmediatamente al grado de Piloto 1°, aunque esto no debe verse como un premio, sino sólo como un pequeño adelanto en el trámite, ya que Pardo tenía cumplidos todos los requisitos para su ascenso, llevaba seis años en el grado de Piloto 2°, ocupaba el primer lugar en el escalafón y, por lo tanto, de todas maneras iba a ascender de un momento a otro.

En reconocimiento de su actuación, se le anotó su proeza como nota de mérito especial en su hoja de vida, así como se le hizo figurar con honor en la orden del día de los buques y reparticiones de la Armada. Además, por una ley de fecha 1 de mayo de 1818, se le concedió por gracia un abono de diez años de servicios, válidos para retiro.

Pardo recibió las siguientes distinciones especiales: medalla de la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas; medalla del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso; medalla de la Sociedad de Historia y Geografía; medalla de la Liga Marítima de Chile; y medalla de la Liga Patriótica de Chile.

Por su parte, la Escuela de Mecánicos entregó una distinción al maquinista de cargo de la Yelcho, maquinista mayor José Beltrán Gamarra, en un acto realizado el sábado 30 de septiembre de 1916.

Pardo sirvió tres años más en la Armada y se acogió a retiro en 1919. Se publicó que con cortesía, pero con firmeza, rechazó un obsequio de 25.000 libras esterlinas, que le habría ofrecido el gobierno británico. Estimó que no era acreedor a ese premio porque, como marino de Chile, sólo había cumplido con su deber en una misión que le había sido encomendada. Aceptó solamente las medallas ya señaladas. El gobierno chileno lo nombró Cónsul de Chile en Liverpool.

Sir Ernest Shackleton, por su parte, fue premiado por la Real Sociedad Geográfica con la medalla especial de oro, de la que fueron concedidos modelos semejantes en lata a varios otros miembros de su expedición. Fue nombrado caballero, con ocasión del cumpleaños del rey, y se le concedió un premio en efectivo de 20.000 libras esterlinas, que él sí recibió. En 1909, publicó una obra titulada “The heart of the Antarctic” y, en 1920, otra titulada “South, the story of Shackleton's last expedition”.

Carente de dinero, sin empleo y frustrados ya sus sueños, Shackleton partió nuevamente al sur, en 1921. John Q. Rowett, un antiguo y amistoso compañero de colegio en Dulwich, subvencionó esta nueva expedición, en el Quest, un navío algo desmirriado. No estaba claro cual era la intención de esta expedición, pues los planes iban desde circunnavegar la Antártica, hasta buscar el tesoro del capitán Kidd. No importaba; lo que interesaba a Sir Ernest, era retornar al austro.

El 4 de enero de 1922, el Quest llegó a Grytviken, en la Georgia del Sur. Allí, los balleneros noruegos recibieron calurosamente a Shackleton. Después de un tranquilo día en tierra, el viajero regresó a su barco para cenar, les dio las buenas noches a sus amigos, se retiró a su camarote... y murió, la causa fue un infarto masivo. Tenía 47 años de edad. Fue sucedido en el mando por su inseparable Frank Wild.

Al enterarse de la muerte de su esposa, Emily Shackleton pidió que se le sepultara en la Georgia del Sur. Su cuerpo aún descansa en el cementerio de esa isla, entre los balleneros, que tal vez fueron quienes mejor apreciaron sus logros.

Trece años después, el teniente 1° piloto (R) Luis A. Pardo Villalón falleció en Santiago, víctima de una bronconeumonía, el 21 de febrero de 1935, a los 54 años de edad.

Conclusión.

Sir Ernest Shackleton mismo, fue una persona agradecida de quienes salvaron su vida y la de sus compañeros y dejó testimonios de su reconocimiento, especialmente en su obra “South, the story of Shackleton's last expedition”: “La República de Chile fue incansable en sus esfuerzos de socorro y se ganó la gratitud de todos los miembros de la expedición. Mencionó especialmente la simpática actitud del almirante Muñoz Hurtado, jefe de la Marina chilena, y del capitán Luis Pardo, quien comandó la “Yelcho” en nuestra última y victoriosa tentativa”.

El comandante Frank Wild, en cierto modo también lo fue, cuando poco después del rescate haría público en Buenos Aires su reconocimiento a Pardo y a toda la dotación de la Yelcho.

No obstante, los historiadores sajones no han sido equitativos. En vano se buscarán los nombres del piloto Luis Pardo y de su buque, la Yelcho, en las crónicas británicas y estadounidenses de la expedición de Shackleton. En las raras ocasiones en que esos relatos llegan a mencionar el detalle de que fue un buque chileno el que efectuó el salvamento, lo hacen en forma tal, que dejan la impresión de que ese barco habría sido alquilado por Shackleton, quien sin ninguna ayuda chilena habría podido socorrer a sus compañeros; o, que ese buque habría sido facilitado a Shackleton, quien habría dirigido toda la operación.

Pero no se encontrará en esas crónicas, expresado con claridad meridiana, el hecho incontrovertible de que fue una nave de la Armada de Chile, dirigida exclusivamente por su comandante, el piloto Luis Pardo, llevando a Shackleton, Worsley y Crean sólo como pasajeros, la que realizó la humanitaria proeza de rescatar sanos y salvos a los integrantes de la Expedición Imperial Transantártica de Shackleton.

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 la más reciente crónica que ha llegado a nuestras manos, debida a la pluma de Caroline Alexander, que en veinte páginas dedicadas al tema, no nombra al piloto Pardo “ni una sola vez”, ni siquiera menciona la presencia de algún comandante chileno en la nave que, según esta cronista, “el gobierno chileno le había permitido a Shackleton utilizar”.

Hace falta investigar la causa de esta actitud; determinar si es sólo el orgullo británico que se resiste a aceptar que los discípulos chilenos de la Royal Navy, en esta especial circunstancia, hayan podido más que su maestra, o tan sólo un tratamiento que empieza a hacerse habitual de parte del león británico hacia sus eventuales amigos.

INTEGRANTES DE LA EXPEDICION IMPERIAL
TRANSANTARTICA DE 1914-16

Jefe	Sir Ernest Henry Shackleton	Teniente RNR. Irlandés. Tripuló el <i>Caird</i>
Subjefe	Frank Wild	Capitán de Fragata RAN. Australiano.
Bergantín "Endurance"		
Comandante	Frank A. Worsley	Cap. Fragata RNZN. Neozelandés. Tripuló <i>el Caird</i> .
Primer oficial	Lionel Greenstreet	
Segundo oficial	Thomas "Tom" Crean	Capitán RN. Irlandés. Tripuló el <i>Caird</i> .
Tercer oficial	Alfred B. Cheetham	
Piloto	Huberht T. Hudson	
Primer maquinista	Louis Rickinson	
Segundo maquinista	A. J. Kerr	
Marinero	William Bakewell	Canadiense
Marinero	Walter How	
Marinero	Tim McCarthy	Irlandés. Tripuló el <i>Caird</i> .
Marinero	Thomas F. McLeod	
Marinero	John Vincent	Tripuló el <i>Caird</i> .
Fogonero	Ernest Holness	
Fogonero	William Stephenson	
Carpintero	Henry 'Chippy' McNish	Tripuló el <i>Caird</i>
Cocinero	Charles J. Green	
Camarero	Perce Blackborow	Polizón, subió en Buenos Aires
Plana mayor científica.		
Geólogo	James M. Wordie	Jefe de la plana mayor científica
Biólogo	Robert S. Clark	
Geofísico	Leonard D. A. Hussey	Meteorólogo
Físico	Reginald W. James	
Cirujano	Alexander H. Macklin	
Cirujano	James A. McIlroy	
Artista	George E. Marston	Dibujante y pintor
Fotógrafo	James Francis (Frank) Hurley	Australiano
Experto en motores	Thomas H. Ord-Lees	Pañolero

INTEGRANTES DE LA EXPEDICION ANTARTICA
CHILENA DE RESCATE DE 1916

Jefe	Piloto 2° Luis A. Pardo Villalón	
Escampavía "Yelcho"		
<u>Oficiales</u>		
Piloto 2°	Luis A. Pardo Villalón	Comandante
Piloto 2° Cont.	León Aguirre Romero	Segundo comandante
<u>Suboficiales</u>		
Maestre de Víveres Mayor	Jorge L. Valenzuela Mesa	Cargo de contabilidad
Maquinista Mayor	José Beltrán Gamarra	Cargo de máquinas
<u>Personal Armada</u>		
Mecánico 1°	Nicolás Muñoz Molina	
Mecánico 1°	Manuel Blackwood	Del pontón, el 26 de agosto
Guardián 1°	Manuel Ojeda	
Marinero 1°	Pedro José del Carmen	
Marinero 1°	Galindo Pairo	
<u>Personal del Territorio</u>		
Contra maestre 1°	José Muñoz Téllez	
Herrero 1°	Froilán Cabañas Rodríguez	
Cabo 1° Fogonero	Pedro Soto Núñez	
Cabo 1° Fogonero	Heriberto Caris Cárcamo	
Cabo 1° Fogonero	Juan Vera Jara	Del <i>Yáñez</i> , el 24 agosto
Cabo 1° Fogonero	Pedro Chaura	Del <i>Yáñez</i> , el 24 agosto
Cabo 1° Fogonero	Luis Contreras Castro	Del <i>Yáñez</i> , el 24 agosto
Guardián 1°	José Leiva Chacón	
Guardián 1°	Ladislao Gallego Trujillo	
Guardián 1°	Hipólito Aris C.	Del <i>Yáñez</i> , el 24 agosto
Guardián 1°	Antonio Colin Peredo	Del <i>Yáñez</i> , el 24 agosto
Guardián 1°	Florentino González Estay	Del <i>Yáñez</i> , el 24 agosto
Cocinero 1°	Clodomiro Agüero Soto	
Mozo 1°	Bautista Ibarra Carvajal	

Nombre verdaderos**Nombres Parte Viaje****Nombres Revmar**

1 Sir Ernest Henry Shackleton	Sir Ernest Shackleton	Sir Ernest Shackleton
2 Frank A. Worsley	Francisco Worsky	Francisco Worsky
3 Thomas "Tom" Crean	Tomas Grean	Tomás Gream
4 Frank Wild	FrankWiid	FranckWiid
5 William Bakewell	W. Bavkewell	W. Backewell
6 Perce Blackborow	P. Biakeboro	P. Blackeboro
7 Alfred H. Cheetham	A. Cheethan	A. Cheetham
8 Robert S. Clark	R. S. Ciark	R. S. Ckark
9 Charles J. Green	C. Green	C. Green
10 Lionel Greenstreet	L. Greenstreet	L. Greenstreet
11 Ernest Holness	E. Holness	E. Holmess
12 Walter How	W. How	W. How
13 Huberht T. Hudson	H. Hudson	H. Hadson
14 James Francis (Frank) Hurley	T. Hurley	T. Hurley
15 Leonard D. A. Hussey	L. Hussey	L. Hussay
16 A. J. Kerr	A. Kerr	A. Keerr
17 Thomas H. Orde-Lees	1. 0. Lees	I. Olees
18 Alexander H. Macklin	A. Macklin	H. Maklin
19 George E. Marston	J. Marston	G. Marston
20 Thomas F. McLeod	L. Mc-Leod	J. McLeod
21 Louis Rickinson	L. Ricinson	L. Rickinson
22 William Stephenson	W. Stevenson	W. Stevenson
23 James M. Wordie	J. M. Bordie	J. M. Bordie
24 Reginald W. James	R. W. James	R.W.James
25 James A. Mcllroy	J. Mc-Broy	FALTA

BIBLIOGRAFIA

*Alexander, Caroline; "Shackleton: Epopeya de la Sobrevivencia". In: "National Geographic", noviembre, 1998.

*Fuenzalida Bade, Rodrigo; "La Armada de Chile, desde la Alborada al Sesquicentenario (1813-1968)". Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1975.

*Pinochet de la Barra, Oscar; "la Antártica Chilena". Editorial Andrés Bello, 4º edición, Santiago, 1976.

* Shackleton, Sir Ernest; "South, the story of Shackleton's last expedition. 1914-1917". Londres y Nueva York, 1920.

*Capitán de Navío, Ingeniero Naval Hidrógrafo y Oceanógrafo. Antiguo Colaborador, desde 1998.