



El Piloto Luis Pardo Villalón: Visiones desde la prensa, 1916

Consuelo León Wöppke
Mauricio Jara Fernández
Editores



©

Gastón Gaete Coddou
Leonardo Arriagada Avilés
Pablo Mancilla González
Nelson Llanos Sierra
Miguel Salazar Urrutia
Lydia E. Gómez
Consuelo León Wöppke
Mauricio Jara Fernández
César Espinoza Orihuela
Felipe Morales Fernández
María Belén Cofré Osorio
Olivia Canales Quezada
Juan Alexis Acevedo Navarrete
Bárbara Lepe Briones
Nadia Farías Cárdenas

Registro de Propiedad Intelectual N° 256.693

ISBN: 978-956-358-920-7

2015

Derechos Reservados

En portada se ha reproducido el dibujo del Piloto Luis Pardo
de Alejandra Larraín Ruz

LW EDITORIAL

Fundación Valle Hermoso

Centro de Estudios Hemisféricos y Polares

www.hemisfericosypolares.cl

HECHO EN CHILE



“La relación que este diario efectuó sobre la expedición polar, ha sido motivo de contrariadas opiniones que no le alcanzan. Cada cual cumple con su deber de informar al público a su manera, hasta que sus informaciones sean auténticas y verídicas. Amén”.

Diario *El Comercio* de Punta Arenas,
8 septiembre 1916.





UNA MUY SENTIDA EXPRESIÓN
DE AGRADECIMIENTO A:

Olivia Canales, por su permanente apoyo y dedicación.

Jorge Ilabaca, por su enorme paciencia y dedicación en la edición.

Pablo Mancilla, por su aporte a la preparación de los textos.

Guido Olivares, por su permanente apoyo a nuestros proyectos.

Dieter y Heidi Lange, por su excelencia en la edición de imágenes.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	13
INTRODUCTION	23
 I. MARCO GENERAL	
APROXIMACIÓN GEOGRÁFICA A LA ISLA ELEFANTE EN EL MARCO DEL CENTENARIO DEL SALVATAJE DE LA EXPEDICIÓN DE ERNEST SHACKLETON <i>Gastón Gaete Coddou</i>	35
VIRTUDES Y ACTUALIDAD DEL PILOTO PARDO <i>Leonardo Arriagada Avilés</i>	43
LA HERMANDAD DE LA COSTA Y EL MONUMENTO A LUIS PARDO EN PUNTA ARENAS, 1941-1983: ¿UN PROYECTO INCONCLUSO? <i>Pablo Mancilla González</i>	61
 II. VISIONES DE LA PRENSA EXTRANJERA	
UNA HISTORIA DISTORSIONADA: EL RESCATE DE ISLA ELEFANTE A TRAVÉS DE LA PRENSA ANGLOSAJONA, 1916 <i>Nelson Llanos Sierra</i>	85

EL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN DE SHACKLETON POR EL PILOTO PARDO: VISIÓN DEL PERIÓDICO <i>LA CROIX</i> , 1916 <i>Miguel Salazar Urrutia</i>	103
LA VISIÓN EN DOS PERIÓDICOS ARGENTINOS DEL RESCATE DE LA TRIPULACIÓN DEL <i>ENDURANCE</i> , 1916 <i>Lydia E. Gómez</i>	117
III. VISIONES DE LA PRENSA NACIONAL	
PARDO Y SHACKLETON DESDE LA PERSPECTIVA DE <i>THE MAGELLAN TIMES</i> DE PUNTA ARENAS, 1916 <i>Consuelo León Wöppke</i>	129
LOS VENCEDORES DE LOS HIELOS POLARES: VISIÓN DE <i>EL COMERCIO DE PUNTA ARENAS</i> , 1916 <i>Mauricio Jara Fernández</i>	145
EL DIARIO <i>EL SUR</i> DE CONCEPCIÓN Y LA HAZAÑA DEL PILOTO PARDO, 1916 <i>César Espinoza Orihuela</i>	171
PILOTO PARDO: ECOS DE LA GRAN RECEPCIÓN, VALPARAÍSO, 1916 <i>Felipe Morales Fernández</i>	183
LUIS PARDO VILLALÓN, JOVEN Y MODESTO MARINO: VISIÓN DE <i>LA UNIÓN DE VALPARAÍSO</i> <i>María Belén Cofré Osorio</i>	191
PARDO VILLALÓN: HÉROE ANTÁRTICO OLVIDADO DE LA REVISTA PORTEÑA <i>SUCESOS</i> <i>Olivia Canales Quezada</i>	197
GESTA DEL PILOTO PARDO. UNA VISIÓN DESDE EL NORTE DE CHILE: <i>EL MERCURIO DE ANTOFAGASTA</i> , 1916 <i>Juan Alexis Acevedo Navarrete</i>	209

DE UNA GEOGRAFÍA INHÓSPITA A UNA EXPERIENCIA DE SOBREVIVENCIA:
VISIÓN DEL *DIARIO ILUSTRADO*, 1916
Bárbara Lepe Briones 223

PILOTO PARDO: FIGURA OLVIDADA DE *EL MERCURIO* DE SANTIAGO
Nadia Farías Cárdenas. 229

IV. DOCUMENTOS 235

V. CRONOLOGÍA 257

VI. BIBLIOGRAFÍA RECOMENDADA 263

INTRODUCCIÓN

1. EL CONTEXTO MUNDIAL

Hacia el año 1916, todo parecía estar cambiando a nivel mundial. Los imperios europeos estaban inmersos en un desgastador conflicto internacional, de dimensiones planetarias, y en el mundo se percibían claros indicios que otras fuerzas sociales estaban rápida y progresivamente cobrando más y más fuerza; de hecho, el control que los imperios ejercían sobre sus colonias de ultramar era cada vez menor, no obstante que éstos se alistaban para repartirse los despojos de los declinantes imperios ruso y chino.

El imperialismo desenfrenado de las décadas anteriores, y el reparto entre las potencias occidentales de territorios chinos y africanos presagiaban que esa misma suerte correría la última área terrestre que quedaba por repartir: el continente antártico. De ahí que el imperio británico aún estaba interesados en realizar llamativas expediciones que hicieran olvidar el fracaso de Scott en llegar primero al polo sur y, adicionalmente, demostrar que aún seguía siendo una gran potencia antártica.

A nivel hemisférico la apertura del Canal de Panamá traía aparejada, entre otras consecuencias, una fuerte dismi-

nución del tráfico marítimo por el Estrecho de Magallanes y su principal puerto, Punta Arenas; como también el surgimiento de una nueva potencia mundial: Estados Unidos de América, país capaz ahora de reunir en breve lapso sus escuadras del Pacífico y del Atlántico. Chile, en esa misma época, se debatía aún entre su identidad de nación próspera y vencedora en un conflicto contra dos países, y el desgarramiento interno causado por una dolorosa guerra civil y, de paso, haber perdido los espacios patagónicos que consideraba como propios.

2. LA EXPEDICIÓN IMPERIAL TRANSANTÁRTICA, LIDERADA POR SHACKLETON

En ese complejo escenario internacional, una pequeña expedición antártica al mando de Sir Ernest Shackleton, había llegado al mar de Weddell con el objetivo de unir por tierra ese mar con el de Ross. A fines de 1914, la denominada Expedición Imperial Transantártica cruzó el círculo antártico; a mediados de febrero del año siguiente su nave, *Endurance*, quedó aprisionada en los hielos, y en noviembre de 1915 se hundió definitivamente. Los naufragos debieron efectuar una penosa marcha; y luego, navegando en los botes salvavidas, arribaron a isla Elefante a mediados del mes de abril de 1916, donde 22 de ellos deberían esperar largos meses invernales, y con escasas provisiones, hasta que se los viniese a rescatar.

Shackleton abandonó isla Elefante para buscar ayuda: navegó 17 días en un bote salvavidas acompañado por algunos de sus hombres; pero sólo logró arribar a bahía rey Haakon, ubicada en la costa sur de la isla Georgia del Sur, en los 54º 09' de latitud Sur, y los 37º 19' de longitud Oeste de Greenwich. Desde ahí debió marchar por largas horas hasta llegar a la estación ballenera de Stromness, desde la cual se haría el primer intento de rescate de los expedicionarios, que habían quedado en isla Elefante, navegando hacia allá a bordo del ballenero *Southern Sky*, pero sin lograrlo.

Posteriormente, desde las Malvinas (Falklands), Shackleton intentó conseguir infructuosamente ayuda británica, lo que fue imposible por el curso que estaba tomando la guerra. Lo que sí logró fue mandar a tres de sus acompañantes de regreso a Inglaterra, y enviar con ellos una detallada

información a los principales diarios europeos y estadounidenses.

El segundo intento fallido de rescate se realizó con el apoyo del gobierno uruguayo, que puso a disposición del explorador el pesquero *Instituto de Pesca N° 1*. Sólo cuando parecía no existir otra solución, Shackleton decidió a fines de junio de 1916, ir a probar suerte en Punta Arenas. En ese puerto, con la ayuda de la colonia británica, logró arrendar y equipar la goleta *Emma* para efectuar un tercer intento de rescate que también fracasó, por la crudeza del tiempo y la extensión de los hielos, por lo que la nave debió regresar averiada y refugiarse en puerto Stanley, islas Malvinas.

3. LA HAZAÑA DEL PILOTO PARDO Y SUS COMPAÑEROS, A BORDO DE LA ESCAMPAVÍA YELCHO

Al parecer, el Piloto Luis Pardo Villalón estuvo en conocimiento de los detalles de estas fallidas tentativas de rescate, semanas antes de su viaje a isla Elefante. De hecho, al zarpar de Punta Arenas la goleta *Emma*, para ahorrar combustible, había sido remolcada –en un buen trecho– por la escampavía *Yelcho*, y era lógico que para poder traer a Punta Arenas la maltrecha goleta, desde puerto Stanley, que Shackleton solicitase a las autoridades chilenas asignar la misma escampavía para remolcar de regreso a la *Emma* a su puerto de origen.

Si bien no existe coincidencia entre los historiadores, e incluso en la misma prensa de la época, acerca del momento exacto en que el Piloto 2º Luis Pardo pasó a comandar la *Yelcho*, reemplazando al Piloto 1º Francisco Miranda; pareciera ser que ello ocurrió luego de la ya mencionada petición de Shackleton. Esto es, y de acuerdo al periódico magallánico *El Magallanes*, Pardo no habría remolcado la *Emma* en su frustrado viaje a isla Elefante, sino que sólo fue transbordado, como comandante de la *Yelcho*, para traer de remolque a la *Emma* de regreso a Punta Arenas; y arribando a puerto Stanley, habría conocido al expedicionario británico quien, además, le habría presentado al gobernador general de las islas Faklands¹.

¹ El 16 de agosto de 1916, se informa que la *Yelcho* hacía los preparativos para remolcar a la goleta *Emma* y “para los mismos efectos, el piloto 2º don Onofre García,

El próximo intento –que resultó ser el definitivo y el único exitoso– para rescatar a los naufragos del *Endurance*, se realizó en pleno invierno austral por la escampavía *Yelcho*, al mando del Piloto Pardo y sus hombres, todos ellos voluntarios, quienes zarparían de Punta Arenas el 27 de agosto del 1916, hacia isla Elefante. Ya por entonces no había seguridad de encontrar a los británicos con vida; pero igual se iba a recolectar y traer el material científico que hubiese quedado en isla Elefante. Este viaje fue ordenado por las autoridades navales y autorizado incluso por el presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes Andonaegui, por lo que bien puede considerarse como la primera expedición antártica oficial chilena de rescate, efectuada desde Punta Arenas y con los medios navales destacados en ese apostadero.

Luego de una difícil y peligrosa navegación, el día 30 de agosto de 1916 Pardo y sus hombres avistaron, a través de la neblina, a isla Elefante y debieron rodearla hasta encontrar el campamento de los naufragos. Dado el peligro inminente que los hielos se cerraran, se envió prontamente un bote a la isla; en poco más de una hora, estaban embarcados todos los naufragos y su material científico –sanos y salvos– de regreso a la civilidad y, literalmente, a la vida. El día 2 de septiembre arribó la *Yelcho* a Río Seco, en la costa norte del Estrecho de Magallanes, desde donde se le avisó a las autoridades del regreso; y a mediodía, los naufragos, Shackleton, Pardo y su tripulación fueron recibidos jubilosamente por las autoridades y la población de ese puerto austral al arribo de la *Yelcho*. Iguales o mayores festejos y reconocimientos recibirían ese mismo mes de septiembre en Valparaíso y Santiago.

4. LA HISTORIOGRAFÍA NACIONAL Y EL PILOTO PARDO

No es mucho lo que existe sobre la hazaña y la figura del Piloto Luis Pardo

ha sido trasladado a la escampavía *Yelcho* con motivo de su viaje al sur de Cabo de Hornos”. Días después y en un corto artículo, Pardo informó que había llegado con la *Yelcho* el 9 de agosto a puerto Stanley y zarpó con Shackleton de regreso a Punta Arenas el día jueves 10. “La expedición de Shackleton: El viaje del *Yelcho* a Malvinas”, *El Magallanes*, 14 agosto 1916.

Villalón en la historiografía nacional. Prácticamente no se ha escrito libro alguno acerca de Pardo, ya que el de Jorge Berguño que se refiere, fundamental y mayoritariamente, a los naufragos británicos del *Endurance*. Existen, eso sí, cuatro artículos que se consideran “clásicos” y que son muy citados por los especialistas: el de Guillermo Barros González (1998); el de Regina Claro Tocornal (2007); los de Alfonso Filippi Parada (2000 al 2009); y el de Elsie Cárcamo (2011). Además de éstos, la *Revista de Marina*, el *Boletín Antártico Chileno* y el *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima* han publicado unos 30 artículos sobre el tema, pero ellos fueron escritos varios años después de los acontecimientos de 1916.

Los únicos artículos escritos en revistas especializadas y coetáneos a la hazaña de Pardo, fueron los publicados por la *Revista Chilena de Historia y Geografía*; y si bien éstos son detallados y aportan interesantes documentos que, de no haberse dado a las prensas en dicha publicación se hubiesen perdido irremediablemente, no entregan una visión completa de la percepción chilena frente a la hazaña de Pardo. Por ello, el objetivo de este libro es mostrar las distintas imágenes que sobre el Piloto Luis Pardo Villalón, comandante de la *Yelcho*, y su rescate de los naufragos del *Endurance*, difundió la prensa en 1916.

5. INTERROGANTES QUE PLANTEA LA GESTA DEL PILOTO PARDO EN SU CENTENARIO

Bien es sabido que los periódicos entregan información de acontecimientos recientes, a veces sin mayor análisis de contexto; pero siempre entregan detalles y anécdotas que enriquecen la comprensión de los hechos históricos. Muestran, además, los intereses de los países o grupos que los avalan financieramente; por esto, y como forma de complementar la bibliografía existente, surgió la idea de convocar a un grupo de investigadores para que revisaran la prensa escrita del año del rescate, 1916, y planteasen nuevas perspectivas y algunas respuestas a las antiguas inquietudes existente sobre la gesta del Piloto Pardo.

Los investigadores revisaron prensa nacional, regional y capitalina, como también prensa anglosajona, argentina y francesa. Se tenía claro que la re-

visión no sería exhaustiva, pues no se alcanzaría a revisar algunos medios de prensa; con todo, se logró identificar nuevos hechos y elementos que enriquecen la tenue visión que normalmente se tiene sobre este destacado marino y su obra.

Ahora bien, entre las interrogantes o inquietudes que los investigadores se plantearon estaban:

- a. ¿Hasta qué punto la sociedad chilena -capitalina o regional- entendió y valoró la gesta del Piloto Pardo?
- b. ¿En qué medida la figura de Shackleton opacó la del Piloto Pardo?
- c. ¿Por qué algunas instituciones nacionales destacaron tan poco la figura de Pardo en 1916 y, particularmente, con posterioridad a esa fecha?
- d. En la prensa revisada ¿existe una mirada común sobre Pardo y su hazaña, o existen apreciaciones distintas si el periódico se publicaba en regiones? y ¿cómo diferente es la visión de la prensa anglosajona, argentina o francesa sobre Pardo y el rescate de los náufragos?
- e. ¿Por qué la expedición antártica emprendida y comandada por el Piloto Pardo no ha sido entendida y considerada como parte de la política antártica nacional, cuya consolidación había empezado 10 años antes, en 1906?

6. EL APORTE DEL LIBRO Y DE LOS PERIÓDICOS REVISADOS

El libro está dividido en tres partes: la primera parte, corresponde al marco general y ahí el geógrafo Gastón Gaete analiza el contexto geográfico de isla Elefante, donde los náufragos sobrevivieron largos meses; permite entender sus penurias, la escasez de alimentos, la poca accesibilidad y la dureza del clima que dificultaron el rescate. En esa misma parte, están los artículos de Leonardo Arriagada y Pablo Mancilla, que representan dos características del ser nacional chileno: mientras Arriagada analiza el actuar ético y las virtudes del Piloto Pardo, y por ende, su trascendencia y plenitud; Mancilla subraya la enorme diferencia entre el “decir” y el “ha-

cer”, muy propia del comportamiento nacional, ante una iniciativa en la que todos concuerdan, pero que nunca se llega a ejecutar. Así, mientras el primero enseña como la “satisfacción del deber cumplido”, el amor a la familia y a la Patria guían a Pardo a realizar -aún poniendo en peligro su vida- el rescate de los náufragos; Mancilla, con precisión meticulosa, nos habla de los infructuosos e intermitentes intentos de la Hermandad de la Costa por impulsar la construcción de un monumento que inmortalizara a Pardo y a su gente, entre los años 1958 a 1983.

La segunda parte del libro se refiere a las versiones de la prensa extranjera anglosajona, francesa y argentina sobre el Piloto Pardo, y el rescate de isla Elefante: Nelson Llanos explora las circunstancias que han llevado a la negación de la figura de Pardo en la prensa anglosajona; al respecto, dice que inicialmente los periódicos estadounidenses catalogaban, en junio de 1916, a la expedición trasantártica como un “fracaso” y a Shackleton como alguien “incapaz de rescatar a sus hombre”; pero, más adelante, le asignan a Shackleton toda la responsabilidad del rescate y, por ende, la gloria. De más de 120 artículos revisados, sólo cuatro mencionan a Pardo; demuestra que hay una evolución en la prensa anglosajona debida, entre otras cosas, al mismo Shackleton, quien -con el paso del tiempo- empezó a construir una versión de los hechos más conveniente para su propia imagen, interpretación que los historiadores y documentalistas anglosajones han continuado difundiendo en el tiempo.

Miguel Salazar investiga la visión del periódico francés *La Croix* sobre el fracaso de la expedición británica: menciona una tibia solicitud de fondos para financiar una expedición de rescate, hecha por el premier británico a principios de junio del año 1916, y un completo relato del viaje de Shackleton, posiblemente enviado por el mismo explorador desde las Malvinas. El periódico publicó, además, los intentos fallidos de rescate, y que las autoridades británicas enviarían al *Discovery* a socorrer a los náufragos; y hace detallada referencia a un geógrafo de apellido Zimmerman el cual, sin mencionar para nada a Pardo, explica que el rescate se logró, principalmente, por factores climáticos puntuales favorables.

El tercer artículo corresponde al análisis de dos periódicos argentinos: *La Vanguardia*, de circulación nacional; y el *Diario Nuevo*, periódico regional,

trabajo realizado por Lydia Gómez. Este segundo periódico refiere un llamado a voluntarios para cubrir la dotación de la *Yelcho*, y cómo el primero en presentarse a dicho anuncio habría sido el mismo Pardo. Pero además, la autora busca en el libro del propio Shackleton la razón del olvido de la figura del Piloto Pardo: al respecto, dice que ello se nota en el uso de la primera persona singular, y en la indisimulada búsqueda de protagonismo del expedicionario, el que sólo agradece a Chile y a Pardo en el prefacio de esta obra.

La tercera parte del libro recoge las visiones de la prensa nacional acerca de Pardo y el rescate de los náufragos en isla Elefante. Cabe señalar que se incluyen las versiones de dos de periódicos de Punta Arenas: *The Magellan Times*, de frecuencia semanal, escrito en inglés y perteneciente a la colonia británica magallánica; y el otro, el diario *El Comercio*, escrito en español. Trabajos realizados por Consuelo León y Mauricio Jara, respectivamente.

El periódico de la colonia británica ensalza la figura de Shackleton y omite el fracaso de la goleta *Emma*, que esa colonia había arrendado para socorrer a los náufragos. En su parte social publica la primera llegada de Shackleton a Punta Arenas, su conferencia en el Teatro Municipal, los banquetes ofrecidos en su honor, pero no menciona el rápido alistamiento de la *Yelcho*, con los escasos medios disponibles en el apostadero de Magallanes, para que enfrentase en la mejor condición posible a los mares antárticos invernales. En cuanto al regreso del exitoso salvataje, el periódico identifica con todo detalle quiénes estuvieron presentes en el muelle, la presentación de los náufragos desde un balcón del Hotel Royal, los arreglos para cortarles el pelo y conseguirles ropa, la conferencia de Wild, como también los diversos banquetes y picnic ofrecidos. De su lectura, cabe concluir que el único banquete en que el Piloto Pardo y sus hombres recibieron un justo homenaje, fue el ofrecido por la 2ª Compañía de Bomberos de Punta Arenas, lo que podría estar relacionado con la pertenencia de Pardo a la institución masónica.

César Espinoza presenta, en cambio, la interesante visión del diario *El Sur* de Concepción, vinculado al Partido Radical. Ese periódico penquista analiza el fracaso de la *Emma*, y cómo Shackleton espera el arribo del *Discovery*

para intentar nuevamente efectuar el rescate; luego describe la bienvenida recibida en Punta Arenas, de regreso de isla Elefante, y la que les tributó el puerto de Valparaíso, y después en Los Andes. *El Sur* poco menciona lo ocurrido en Santiago, pero reproduce una entrevista a Pardo, y los reconocimientos que querían brindarle algunas sociedades patrióticas.

La bienvenida que recibieron Pardo y Shackleton en Valparaíso se publica en *El Mercurio* de esa ciudad, analizado por Felipe Morales. Se destaca que el 11 de septiembre, la Dirección General de la Armada dispuso que la *Yelcho* viniera a Valparaíso comandada por el recién ascendido a Piloto 1º Luis Pardo; también publicaba los preparativos, las veladas y los banquetes que se ofrecerían. Menciona que cuando bajó a tierra Pardo, que ya era un “verdadero héroe popular”, lo levantaron y llevaron en andas hasta el Círculo Naval, institución precursora del actual Club Naval de Valparaíso.

Belén Cofré explora cómo las características personales del Piloto Pardo son publicadas en el *Diario La Unión* de Valparaíso: se lo describe como un hombre de 34 años, inteligente, íntegro, modesto, humilde, de “personalidad moral”, “audaz” y “esforzado”, “que no midió el abismo, ni aquilató la vida, encontró a los que debía encontrar; salvó a los que debía salvar”, emotivo, valiente y patriota. Mientras que Olivia Canales, por su parte, analiza cómo todo apuntaba a que este cuarto intento de rescate a los naufragos terminaría en un nuevo fracaso: la escampavía *Yelcho* no cumplía los requisitos mínimos para un viaje tan riesgoso y difícil, por no decir imposible, su comandante titular se excusaba por estar enfermo; y otras tres naves ya había fracasado en ese intento. Pero la diferencia la hizo el comando y liderato de Pardo, basado en su extraordinaria capacidad profesional, que primero motivó y obtuvo, sin esfuerzo, que su antigua dotación lo siguiera en esta peligrosísima empresa, y luego supiera conducirla al más completo éxito. Todas las revistas no especializadas de la época, que también fueron vistas, destacan lo merecido de los homenajes a Pardo, y constatan su desapego por la fama.

Alexis Acevedo nos entrega una percepción nortina, de la gente del puerto de Antofagasta, acerca de la hazaña del piloto chileno Luis Pardo Villalón, a través de las páginas de *El Mercurio* de esa ciudad. Además de aportar nuevos elementos, sus artículos demuestran con claridad cómo –con bre-

ve retraso- las noticias ocurridas en Punta Arenas llegaban y se celebraban con verdadero patriotismo en la zona de Antofagasta; y cómo, a veces, éstas llegaban a través de medios extranjeros, como *La Nación* de Buenos Aires. El autor menciona que hay 66 noticias vinculadas con la acción de Pardo: algunas se refieren sólo a los intentos previos de rescate, otras a su viaje a puerto Stanley, pero siempre nombrándolo como héroe por la proeza realizada. El diario también publicó la emotiva carta que Pardo escribiera a su padre antes de zarpar a isla Elefante; la solicitud al gobierno de una “licencia” para que Pardo viajase a Inglaterra a presenciar la recepción a Shackleton, y la noticia de la reunión del Piloto con el presidente de la República.

Los dos últimos artículos están basados en prensa santiaguina: Bárbara Lepe refiere una entrevista realizada a Pardo y publicada por *El Diario Ilustrado* el 6 de septiembre de 1916, donde con su sencillez característica cuenta detalles y los problemas que enfrentaron durante el viaje a isla Elefante. Por su parte Nadia Farías analiza, a partir de las 18 noticias publicadas por *El Mercurio* de Santiago durante 1916, la evolución de la prensa: desde una etapa inicial, donde abundan los elogios e iniciativas para honrar a Pardo; a las últimas noticias, donde se minimiza su rol, y ensalzándose el del explorador Shackleton.

Santiago y Punta Arenas, agosto 2015.

INTRODUCTION

1. WORLD SITUATION

Toward 1916, everything on the global scene appeared to be changing. The European empires were locked into a grueling international conflict at a global scale, and at the same time, there were clear signs that other social forces were quickly and progressively growing stronger around the world. In fact, the control exerted by empires over their overseas colonies was waning, whilst they were nonetheless preparing to split the spoils from the Russian and Chinese empires in decline.

The rampant imperialism of earlier decades and the carve-out of Chinese and African territories by Western powers predicted an identical fate would befall the last stretch of land still left to be divided: the Antarctic Continent. It was for these reasons that the British Empire sought to carry out grandiose expeditions which would serve to overcome the memory of Scott's failed attempt as the first to reach the South Pole, as well as to prove Britain was still a major power in Antarctica.

In the southern hemisphere, the opening of the Panama Canal brought about, among other things, a sharp drop in maritime traffic via the Strait of Magellan and its main port, Punta Arenas. It also led to the rise of a new global

power: The United States of America —a country which was now able to quickly group its Atlantic and Pacific fleets. At that same time, Chile was in the midst of an identity struggle in its position as a prosperous nation which had come out victorious from an armed conflict against two countries but had also suffered the inner laceration of a painful civil war while losing, in passing, the Patagonian territories which it considered its own.

2. THE IMPERIAL TRANSANTARCTIC EXPEDITION LED BY SHACKLETON

In the midst of this complex international scenario, a small Antarctic expedition led by Sir Ernest Shackleton had reached the Weddell Sea, the aim being to close the land gap between that sea and Ross Sea. In late 1914, the so-called Transantarctic Imperial Expedition crossed the Atlantic Circle. By mid-February of the following year, his ship, the *Endurance*, became trapped in the ice, and she finally sank in November 1915. The castaways had to undertake an arduous march, and then in lifeboats finally arrived at Elephant Island in mid-April 1916, where twenty-two of the crew members had to endure long winter months with dwindling supplies before they were finally rescued.

Shackleton left Elephant Island in search of aid: for seventeen days he sailed in a lifeboat accompanied by a few of his men. Nevertheless, he only managed to get as far as King Haakon Bay, on the southern coast of South Georgia Island, at latitude 54°09' South and longitude 37°19' West of Greenwich. From there on he had to trudge long hours to reach the Stromness whaling station. It was from that very place that the first attempt to rescue the members of the expedition stranded on Elephant Island was to be made. He set out on board the *Southern Sky* whaler; yet his attempt was met with failure.

Later, while in the Falklands (Malvinas), Shackleton futilely lobbied the British for aid; but his efforts proved fruitless because of the course taken by the war. He did, however, succeed in sending three of his shipmates back to England, along with detailed information for the main European and American press.

The second failed rescue attempt was carried out with support from the

government of Uruguay, which placed the fishing vessel *Instituto de Pesca #1* at Shackleton's service. Only when there seemed to be no other option did he finally try his luck in Punta Arenas in late June 1916. At that port and with the help of the resident British community he managed to lease and fit-out the Schooner *Emma* for a third rescue attempt, which also failed, due to poor weather and prolonged icy periods, forcing the now broken-down ship to turn tail and seek refuge at Port Stanley in the Falklands.

3. THE FEAT BY PILOT PARDO AND HIS SHIPMATES ABOARD THE *YELCHO* CUTTER

Apparently, Pilot Luis Pardo Villalón was aware of the details of the failed rescue attempts, weeks before his trip to Elephant Island. As a matter of fact, when the schooner *Emma* set sail from Punta Arenas, it was towed by the *Yelcho* cutter for quite a significant stretch to save fuel. The logical way to get the battered schooner back to Punta Arenas from Port Stanley was for Shackleton to request the Chilean authorities assign that very same Cutter to tow *Emma* back to its port of departure.

Granted there is no consensus among historians or even the press at that time regarding the precise moment when 2nd Pilot Luis Pardo took command of the *Yelcho*, relieving 1st Pilot Francisco Miranda. It would seem to have taken place after the aforementioned request by Shackleton. According to the Magellan newspaper *El Magallanes*, Pardo apparently did not tow *Emma* on its ill-fated journey to Elephant Island, and was merely transferred, as commander of the *Yelcho*, to tow *Emma* back to Punta Arenas. Having reached Port Stanley, he presumably met the British expeditionary, who would in turn have introduced him to the Governor of the Falklands¹.

¹ On 16 August 1916, it was reported the *Yelcho* was making ready for towing the schooner *Emma* and "to that end 2nd Pilot Onofre García has been transferred to the *Yelcho* cutter for the voyage to Cape Horn". Days later, by means of a short article, Pardo reported that he had arrived with *Yelcho* on 9 August at Port Stanley and set sail with Shackleton back to Punta Arenas on Thursday the 10th. "La expedición de Shackleton: El viaje del *Yelcho* a Malvinas", *El Magallanes*, 14 August 1916.

The final attempt—which was to be the definitive and only successful one—to rescue the survivors from the *Endurance* was carried out in the middle of the austral winter by the *Yelcho* cutter, commanded by Pilot Pardo and his men (all volunteers). They allegedly set sail from Punta Arenas on 27 August 1916, toward Elephant Island. By that time there was no assurance that any of the British sailors would be found alive. Nevertheless, any scientific material that may have been left on Elephant Island was to be recovered. This voyage was commissioned by the naval authorities and even authorized by the President of the Republic, don Juan Luis Sanfuentes Andonaegui. It could very well be considered the first official Chilean Antarctic rescue expedition, made from Punta Arenas and carried out with the naval resources and manpower posted at that station.

After a trying and treacherous journey, Pardo and his men sighted Elephant Island through the fog on 30 August 1916. They had to circumnavigate the island until they found the stranded men's encampment. Given the imminent danger of the ice closing-in on them, a boat was promptly sent to the island. After a little more than an hour, every single shipwrecked crew-member as well as their scientific material had been brought on board safe and sound. They were brought back to civilization, and were quite literally brought back to life. On 2 September the *Yelcho* made its arrival at Río Seco, on the northern coast of the Strait of Magellan, from where the authorities were informed of their return. At noon, that same day, the shipwrecked sailors, along with Shackleton, Pardo, and his crew, enjoyed a jubilant welcome by the authorities, as well as the inhabitants of the southern port upon the arrival of the *Yelcho*. An equal or even greater celebration for their successful return was held later that same month in Valparaiso and Santiago.

4. NATIONAL HISTORIOGRAPHY AND PILOT PARDO

Not much is to be found in national history records regarding Pilot Luis Pardo Villalón's feat, let alone about the man himself. There is practically no literature on Pardo, and in an account by Jorge Berguño, attention is mainly placed on the stranded British sailors from the *Endurance*. There

are, however, four articles that are “classically” cited by experts on the affair: the account by Guillermo Barros Gonzalez (1998); that of Regina Claro Tocornal (2007); those of Alfonso Filippi Parada (2000 to 2009); and one by Elsio Carcamo (2011). Apart from these, *Revista de Marina*, *Boletín Antártico Chileno*, and *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima* published some 30 articles on the subject, albeit written several years after the events of 1916.

The only articles that have appeared in specialized contemporary publications regarding Pardo’s feat were those published by the *Revista Chilena de Historia y Geografía*. Granted these are detailed accounts and they constitute an interesting contribution –and had they not been made available to the public through these publications they would have essentially been permanently lost– they do not provide a complete picture of Chilean views regarding Pardo’s feat. Thus, the aim of this book is to showcase different perspectives on Pilot Luis Pardo Villalón, commander of the *Yelcho*, and his rescue of the shipwrecked crew of the *Endurance*, as provided by the press in 1916.

5. QUESTIONS POSED BY PILOT PARDO’S FEAT ON THE OCCASION OF ITS CENTENNIAL

It is well known the press provides information regarding recent events –at times somewhat lacking in context analysis– yet always providing information and anecdotes that enrich our understanding of historical events. They also reveal the interests of the countries or groups that back them financially. Hence, and as a way of supplementing the existing literature, the idea arose of bringing together a group of researchers to examine the press articles written in 1916, the year of the rescue, and to provide novel perspectives and some answers regarding old unanswered questions that revolved around Pilot Pardo’s heroic deed.

The researchers reviewed national, regional and capital city press, as well as articles from England, Argentina and France. It was clear that this was not to be an exhaustive review, since some media would be impossible to access. All in all, new facts came to light, as well as elements that help

clarify the vague impression once held regarding this outstanding sailor and his exploits.

Now, among the questions posed by the researchers, are:

- a. To what degree did Chilean society (in the capital city or elsewhere) understand and value Pilot Pardo's heroic deed?
- b. To what extent did the figure of Shackleton overshadow that of Pardo?
- c. Why did some national institutions say so little regarding the figure of Pilot Pardo in 1916, and even more so after that date?
- d. Is there a common view regarding Pardo and his feat within the press that was reviewed or does the regional press reflect a different opinion? Does the English, Argentine or French press hold a different view on Pardo and his rescue of the shipwrecked sailors?
- e. Why hasn't the Antarctic expedition led by Pilot Pardo been understood and considered as part of national Antarctic policy, the consolidation of which had started 10 years earlier, in 1906?

6. THE CONTRIBUTION BY THE BOOK AND THE REVIEWED LITERATURE

The book is divided into three parts: the first is an overall framework, where geographer Gaston Gaete analyzes the geographical context of Elephant Island, where the stranded sailors had to survive many months. In this part we come to understand the hardships, shortage of food, as well as the inaccessibility and hostility caused by the harsh climate that hampered the rescue. In this same section are the articles by Leonardo Arriagada and Pablo Mancilla, representing two characteristic features of Chilean national spirit: whereas Arriagada reviews the ethical conduct and virtues of Pilot Pardo -and hence its transcendence and wholeness-, Mancilla underscores the tremendous difference between "just talk" and "action", so characteristic of our national behavior, such as an initiative with which everyone agrees, but is never carried out. Thus, while the former teaches how "satisfaction from a job well done" as well as the love for

family and fatherland lead Pardo to pull off— even whilst risking his own life— the rescue of the castaway sailors, Mancilla tells us with meticulous precision about the failed and on-and-off attempts by the Hermandad de la Costa (Brethren of the Coast) to spearhead the building of a monument to forever immortalize Pardo and his crew, from 1958 to 1983.

The second part of the book deals with the British, French and Argentine press accounts about Pilot Pardo and the rescue from Elephant Island: Nelson Llanos explores the circumstances which led the Anglo-Saxon press to ignore the figure of Pardo. On this matter, Llanos states that initially, in June 1916, the American newspapers labeled the Transantarctic expedition as a “failure”, and Shackleton as someone “incapable of rescuing his men”. Nevertheless, later on, Shackleton was to receive all the credit for the rescue —and therefore also the glory. From over 120 examined articles, only four mention Pardo, revealing a gradual change in British press, due among other things to Shackleton himself, who over time began to weave a version of the facts which was more favorable to his own image. This interpretation was upheld over time by British historians and documentary filmmakers alike.

Miguel Salazar looks into the stance taken by the French paper *La Croix* concerning the failure of the British venture: he mentions an unenthusiastic request for funds in order to put together a rescue expedition, made by the British Prime Minister in early June 1916, as well as a full account of Shackleton’s voyage, perhaps sent by the man himself from the Falklands. The paper also printed articles on the failed rescue attempts, and even gave word that the British authorities would send the *Discovery* to recover the sailors. In addition, there is a specific reference to a geographer by the name of Zimmerman who, without even mentioning Pardo, explains that the rescue was possible mainly thanks to exceptionally favorable weather.

The third article is by Lydia Gomez, an analysis of two Argentine newspapers: *La Vanguardia*, a national paper, and *Diario Nuevo*, a regional paper. The latter makes reference to a call for volunteers to make up the crew of the *Yelcho*, and how the first to answer the call was allegedly Pardo himself. The author also looks into Shackleton’s book for the reason as to why the figure of Pilot Pardo fell into obscurity. On this matter, she states that

it becomes evident through Shackleton's use of the first person singular as well as through his overt pursuit of limelight: namely, his single mention of thanks to Chile and Pardo is in the preface of his book.

The third section of the book brings together the views of the national press regarding Pardo and the rescue of the shipwrecked sailors on Elephant Island. It is worth pointing out that this part includes articles from two newspapers in Punta Arenas: *The Magellan Times* –a weekly paper written in English and owned by the Magellan resident British community– and *El Comercio*, a daily paper written in Spanish. These are by Consuelo Leon and Mauricio Jara, respectively.

The paper belonging to the resident British community extols the figure of Shackleton, completely overlooking the failure of the schooner *Emma*, leased to rescue the sailors. In its social column it mentions Shackleton's first arrival to Punta Arenas, his conference at the municipal theatre, and the banquets held in his honor. Nevertheless, there is no mention of the hasty enlistment of the *Yelcho* –using the scarce resources available at the Magellan station– in order to tackle the winter Antarctic seas in the best condition possible. As for the return of the successful rescue expedition, the paper goes into great detail mentioning those who were present at the dock, as well as the appearance of the rescued crew at a balcony of the Royal Hotel, the arrangements made to have their hair trimmed and their backs suitably clothed, and Wild's conference, not to mention the many banquets and picnics arranged in their honor. From its reading it is possible to conclude that the only banquet where Pardo and his men were fairly acknowledged was held by the Punta Arenas 2nd Fire Brigade, which might be explained by Pardo's belonging to the masonic institution.

Conversely, Cesar Espinoza presents an interesting account from the Concepcion *El Sur* newspaper, which had ties to the Radical Party. The southern paper took a look at the failure of the *Emma*, and how Shackleton awaited the arrival of the *Discovery* in order to re-attempt the rescue expedition. It then goes on to describe the welcome celebration held in Punta Arenas on the return from Elephant Island, as well as the celebrations at the port of Valparaiso and subsequently in Los Andes. The *El Sur* newspaper reported little on what went on in Santiago, yet it contained an interview held with

Pardo, and the acknowledgements made by a few patriotic societies in his honor.

The welcome enjoyed by Pardo and Shackleton in Valparaiso was published in the local *El Mercurio* newspaper, as analyzed by Felipe Morales. On 11 September, the article reads, the Naval Command arranged for *Yelcho* to arrive in Valparaiso with the newly promoted 1st. Pilot Luis Pardo at the helm. It also mentions the preparations, soirées and banquets that were held. It even goes to state that when Pardo disembarked, he was already hailed as a “true hero of the people”, and was picked up and carried on shoulders to the *Círculo Naval*, the institution preceding the current Valparaiso Naval Club.

Belen Cofré explores how the personal characteristics of Pilot Pardo are portrayed in the Valparaiso newspaper *La Union*: there he is described as a 34 year old man of integrity, intelligent, modest, unassuming, of a “moral personality”, “bold” and “daring”, and as someone “who acted without care for the consequences, or without regard for his own life, and who saved those who needed saving.” He was portrayed as a sensitive, courageous and patriotic figure. Meanwhile, Olivia Canales looks at how everything indicated this fourth attempt to rescue the stranded sailors would end up as yet another failure: the *Yelcho* cutter did not meet the minimum requirements for such a risky and difficult -if not impossible- journey; its regular Commanding Officer excused himself due to illness; and three other ships had already failed in the endeavor. But the difference was made by the command and leadership of Pardo, who with his extraordinary professional ability, first sought to motivate and succeeded in attaining -without effort- his old crew to follow him on so perilous a journey, let alone carrying it out until the very end. Every non-specialized magazine of the day -which were also read- highlighted Pardo’s well-warranted praise, and serve as testimony of his indifference to fame.

Alexis Acevedo offers us the perspective of a northerner on the matter, that of the people of the Port of Antofagasta, with regard to Chilean Pilot Luis Pardo Villalón’s heroic deed, through the pages of the *El Mercurio* newspaper from that city. Apart from offering new elements, these articles clearly demonstrate how -with a short delay- the news on what

had occurred in Punta Arenas was heard and celebrated with great patriotism in the region of Antofagasta, and how sometimes this news would come through foreign media, like *La Nación* from Buenos Aires. The author points out that there are 66 news articles related to Pardo's actions. Some refer only to the prior rescue attempts, while others refer to his voyage to Port Stanley, yet all the while naming him as a hero for his great achievement. The newspaper also published an emotional letter that Pardo had written to his father before setting sail for Elephant Island, as well as the request made to the government for "leave" to be granted for Pardo to travel to England to attend Shackleton's reception, along with news on the meeting between Pilot Pardo and the President of the Republic.

The last two articles are based on press in Santiago. Barbara Lepe mentions an interview with Pardo published by *El Diario Ilustrado* on 6 September 1916, where the commander tells with his characteristic simplicity the details and trials faced during the voyage to Elephant Island. On the other hand, on the basis of 18 articles published in the Santiago *El Mercurio* newspaper during 1916, Nadia Farias analyses the evolution of the press over time, from an initial stage that sings praise for Pardo and speaks of the events in his honor, to the final articles downplaying his role, and exalting the role played by the explorer Shackleton.

Santiago y Punta Arenas, August 2015.

I. Marco General

APROXIMACIÓN GEOGRÁFICA A LA ISLA ELEFANTE EN EL CENTENARIO DEL SALVATAJE DE LA EXPEDICIÓN SHACKLETON

Gastón Gaete Coddou

Universidad de Playa Ancha

Valparaíso – Chile

La Antártida, por sus condiciones geográficas extremas, fue el último de los continentes en ser explorado por las naciones de impronta marítima que, en sus circunnavegaciones, habían descubierto interesantes posiciones territoriales. Paralelamente, la explotación de recursos vivos oceánicos y de localización terrestre¹ produjeron un aceleramiento del interés de los países del Hemisferio Norte por fijar enclaves a través de expediciones denominadas científicas, pero que no eran sino modos de consolidar dominio sobre dichos territorios.

La fallida expedición transantártica de Ernest Shackleton, que se realizó en la segunda década del siglo pasado, ha sido considerada como uno de los principales capítulos del ser humano en su avance respecto de la Antártica. La mencionada expedición británica tenía planificado que el navío *Endurance* recalase en las costas antárticas de bahía Vahsel, en el mar de Wedell (77°49' S.) y de ahí iniciar su travesía terrestre hacia el Mar de Ross. Pero el buque quedó bloqueado por los hielos y terminó hundiéndose;

¹ Nos referimos a los cetáceos, focas, pingüinos y lobos marinos, respectivamente.

su tripulación debió iniciar su larga marcha a pie por los hielos, establecer un campamento temporal, pero la fragilidad y delgadez del hielo llevó a Shackleton, en abril de 1916, a iniciar un viaje marítimo y a dejar a sus náufragos en un refugio provisorio en Isla Elefante.

1. ASPECTOS GEOGRÁFICOS DE LA ISLA ELEFANTE

Isla Elefante pertenece al archipiélago de las Shetland del Sur, y está dentro de la órbita antártica, pues está localizada al sur de los 60º de latitud sur (61º y 63º20'S y los 54º y 63ºW). Esta agrupación está formada por once islas principales y otras menores que se extienden en dirección noroeste hacia el suroeste. La isla Elefante se encuentra en el cruce de los 61º07'00" S con los 55º03'00" O. Es la más norteña de las islas Shetland del Sur y en conjunto con las islas Clarence, Aspland y Gibbs y otras más pequeñas, forman parte de las islas Piloto Pardo, topónimo que se le asigna en la cartografía chilena.

Al ser parte de las Shetland del Sur, isla Elefante es parte de la denominada "Faja Móvil", área tectónicamente activa que exhibe signos de vulcanismo actual, como es el caso la isla Decepción, situada en la parte norte del archipiélago en cuestión. Además, isla Elefante, por pertenecer al Arco Antillano, está cerca a la triple unión de las placas tectónicas de Scotia, Phoenix y Antártica; y en las proximidades de la zona de fractura de Shackleton y el bloque de las Shetland del Sur.

Hay dos versiones acerca del origen del nombre de isla Elefante: una, por su parecido a la cabeza de elefante; y la otra, atribuida a George Powell que, en 1821, avistó elefantes marinos en sus costas.² Su superficie es 8,82 kilómetros cuadrados.

Esta isla se formó en la edad mesozoica y cenozoica (o sea, aproximadamente entre 110 y 90 millones de años atrás). Respecto del cuerpo litológico, este corresponde a rocas de tipo metamórfico, con una gran abundancia de filitas de color azul, gris y verde. Sus rasgos geomorfológicos mues-

² George Powell, explorador inglés, en un viaje cazando focas en isla Elefante, le dio su nombre.

tran una estructura montuosa en la que se registran al menos 10 cotas que forman montañas con una elevación máxima de 852 m.s.n.m. (cordón Pardo), a lo que se agregan relieves abruptos que producen la existencia de un perímetro casi acantilado de hielos y glaciares, lo que conforma una costa desabrigada, y expuesta a fuertes vientos y marejadas.

Su contorno costero presenta varios cabos: Valentine, Wild y Belsham, Lindsey y Look Out; cuyas alturas oscilan entre los 90 y 244 m.s.n.m.; y, a la vez, generan pendientes abruptas que los aludes han conformado en franjas de playas rocosas. Además, están las caletas Rodman y Table, ubicadas al norte y sur de cabo Lindsey³. La escarpada costa oeste presenta rocas emplazadas en la propia isla, como la roca Pinnacle, y dos promontorios, pertenecientes a la plataforma continental adyacente: la roca Crusier y la Sumergida⁴. Muy característicos son sus farellones, como el denominado Focas, desde donde emergen numerosos islotes y rocas. En cuanto a las características de sus otras costas se puede indicar que la costa inmediata tiene una perspectiva pareja, y está constituida por acantilados de hielo y piedra descubierta; las costas occidental y suroriental están formadas por acantilados de hielo.⁵

En cuanto a la morfología de la isla Elefante: ésta tiene un elevado perímetro con pendientes fuertes que dan lugar a acantilados duros vivos, donde el oleaje actúa en las fracturas de los facies y la gravedad ocasiona constantes desprendimientos. La acumulación de material desplomado construyen playas de gravas de escaso ancho que no son aptas para procesos biológicos y que disponen de escasos lugares aptos para la recalada de navíos. En cuanto a los fondeaderos y desembarcadero se pueden mencionar: un desembarcadero ubicado al norte del cabo Look Out; y los

³ Cabo Valentine está a 61°05'S / 54°33'N; cabos Wild y Belsham, están situados a 8 millas al oeste de cabo Valentine; cabo Lindsey está a 61°06'S / 55°34'N; y cabo New Look a los 61°17'S / 55°12'W

⁴ Roca Pinnacle está ubicada a 5 millas al oeste de cabo Valentine; roca Crusier está a 3 millas SSW de cabo Lindsey y roca Sumergida a tres millas de la isla Rowell.

⁵ La costa inmediata está situada al oeste de cabo Belsham; la costa occidente está al sur de cabo Lindsey, y la costa suroriental está ubicada entre los cabos Look Out y Valentine.

fondeaderos Rowett con una profundidad de 18 metros y protegido de los vientos del tercer y cuarto cuadrante; condiciones que lo habilitan como un buen tendadero; el fondeadero Valentine, ubicado al SW del cabo del mismo nombre y que es una bahía abierta con profundidad de 40 metros. En síntesis, ninguno de ellos ofrece un abrigo seguro a los buques en períodos de mal tiempo y sólo es posible refugiarse ocasionalmente en ellos.

La superficie de isla Elefante es montañosa, de relieve accidentado y cubierta totalmente de nieve y hielo. La glaciología insular, es correspondiente a la del resto de las Shetland del Sur, y se ve agravada por la proximidad de los campos de hielo del mar de Weddell. Así, con vientos del NE, “el hielo avanza sobre las islas y llega a rodearlas totalmente, aún en el verano”⁶. La existencia de cubierta nival y amplios glaciares se debe a un clima frío, con nieblas y cerrazones frecuentes y precipitación sólida. En verano, se halla cubierta por nubes bajas; los días despejados son escasos.

Los vientos dominantes son los del NE y SW, los primeros son sinónimo de tiempo neblinoso, mar gruesa, marejadas y elevación de la temperatura ambiente. Los del SW, en cambio, son huracanados, alcanzando hasta 160 km., y corresponden a nevazones y tiempo frío.

El régimen de temperaturas es por lo general de -0º C; en el invierno hay un promedio de -5º C y en julio (mes más frío) -7º C, valor que cambia hacia la primavera (con una media de -1º C) y de +1º C en los meses estivales (enero y febrero).

La biogeografía insular y oceánica permitió la presencia del hombre, ya que las “aguas circundantes a la península Antártica y las islas Shetland y Orcadas del Sur son muy ricas en producción de fitoplancton, en particular en las zonas de contacto en el hielo marino y el mar abierto, donde existe ascenso de aguas más templadas, abundantes en nutrientes, desde las zonas más profundas”⁷. En cuanto a la fauna de la isla, existen pingüinos adelia, barbijo y papúas; petrel pintado, de Wilson y palomas antárticas, y

⁶ Servicio Hidrográfico de la Armada de Chile. *Derrotero de las costas de Chile* (Valparaíso: Imp. Armada, 2011), p. 3.

⁷ Rodolfo Sánchez. *Antártida. Introducción a un continente helado* (Santiago: 2007), p. 52.

las ballenas franca y la jorobada o yubarta, además permanecen colonias de la foca peletera o lobo marino de dos pelos y elefantes marinos.⁸

La fitogeografía de la Isla es un segmento de la zona marítima de la Antártica, donde las “condiciones meteorológicas más benignas permiten el establecimiento de abundante vegetación, dada por asociaciones de musgos, líquenes y fanerógamas que se desarrollan roca desnuda como sobre suelos”⁹.

2. A MODO DE CONCLUSIÓN

El origen tectónico y evolución geológica de la isla Elefante ha demostrado una estabilidad estructural carente de volcanismo, aunque el pliegue central de cotas de altura sugiere una morfología media baja rodeada de una planicie que se halla, asimismo, contorneada por bordes acantilados con frentes altos de fuerte pendiente que, por la dinámica climática y glaciaria, inducen a un fraccionamiento permanente de estas facies de ataque, lo que acarrea acumulaciones y depósitos de clastos en largas y lineales playas en las que hay escasos puntos de atraque.

La geografía física de isla Elefante es una unidad de agreste fisonomía, de altura promedio de 275 m.s.n.m., y por lo escarpado de sus costas no facilitan el acceso y accesibilidad al centro de esta posesión insular. En atención a lo indicado, este escenario natural no constituía un hábitat propicio para el asentamiento humano, el que sólo registra rastros de temporalidad que están asociados a la explotación de recursos marinos con asiento en sus costas (loberías y pingüineras).

En cuanto al comportamiento del clima y la localización periantártica de

⁸ Los nombres científicos de los pingüinos Adelia es *Pygoscelis adeliae*; del barbijo, *Pygoscelis antarctica*; y del papúa *Pygoscelis papua*. El petrel pintado es *Daptionco-pense* y el petrel de Wilson, *Oceanites oceanicus*. Las palomas antárticas o Chiones albos. La ballena franca o *Eubalaena australis* y la jorobada o yubarta es *Megaptera novaeangliae*. La foca peletera o lobo marino de dos pelos es *Arctocephalus australis* y el elefante marino, *Mirounga leonina*.

⁹ Sánchez (2007), p. 82.

la isla, no existe una propicia estacionalidad por lo que el clima subpolar reduce la colonización biológica, la que está arraigada preferentemente en las costas, lugar que por los efectos de la oceaneidad posibilita un medio más propicio y templado para la generación de estos planteles biológicos.

En sus playas de guijarros hay un sector apto para la reproducción lo que induce a una abundancia de especies de mamíferos (lobo de dos pelos y elefante marino) como de pingüinos (Adelia, Barbijo y Papúa) que, en conjunto, fueron el motivo de recaladas en el verano austral de barcos que hacían caza de estos recursos naturales biótico renovables.

Por último, la trascendencia de la isla Elefante en la geografía antártica es por el rescate (30 de agosto de 1916) de la escampavía *Yelcho* comandada por el piloto Luis Pardo Villalón a los naufragos de la expedición transantártica de Shackleton. En caso contrario, sólo habría sido una porción insular más en el vasto espacio de las latitudes circumpolares australes.

BIBLIOGRAFÍA

Cereceda, Pilar; et. al.. *Geografía del Paisaje Chileno* (Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 1990).

Gaete, Gastón. *Manual de Geografía de Chile* (Valparaíso: 2015).

Errázuriz, Ana M.; et. al.. *Manual de Geografía de Chile* (Santiago: 1992).

Instituto Geográfico Militar de Chile. Tomo XII *Región de Magallanes y Antártica Chilena* (Santiago: Instituto Geográfico Militar, 1987).

Instituto Geográfico Militar. *Atlas Geográfico de Chile* (Santiago: Instituto Geográfico Militar, 2007).

Sánchez, Rodolfo. *Antártida: Introducción a un continente helado* (Buenos Aires: Ed. Albatros, 2007).

Sánchez, Alfredo. *Geografía de Chile* (Santiago: 2005).

Servicio Hidrográfico de la Armada de Chile. *Atlas Oceanográfico* (Valparaíso: Imp. Armada, 1972).

Servicio Hidrográfico de la Armada de Chile. *Atlas Hidrográfico de Chile* (Valparaíso: Imp. Armada, 2009).

Servicio Hidrográfico de la Armada de Chile. *Derrotero de las costas de Chile* (Valparaíso: Imp. Armada, 2011).

VIRTUDES Y ACTUALIDAD DEL PILOTO PARDO

Leonardo Arriagada Avilés¹

Universidad Santo Tomás

Viña del Mar – Chile

En poco tiempo más, alrededor de un año, Chile y el mundo podrán conmemorar el centenario de la hazaña del Piloto Pardo. Nos ha parecido oportuno comenzar a recordarla porque hay en ésta elementos imperecederos que forjan el espíritu, para lograr una plenitud de vida en base a virtudes, como el heroísmo, el sacrificio y el amor a la Patria. Conductas que debieran estar siempre presentes, animando la educación del hombre.

1. RESEÑA BIOGRÁFICA

Luis Alberto Pardo Villalón nació el 20 de septiembre de 1882, en Santiago de Chile. Ingresó el 26 de julio de 1900, a los 18 años de edad, a la Escuela de Pilotines, que formaba oficiales de la Marina Mercante Nacional. Terminó sus estudios el 9 de octubre de 1903 y posteriormente, inició su servicio en la Armada como Piloto 3º, el 27 de junio de 1906, pasando a servir en la sección de desarme de los buques de la Armada en Talcahuano. El 13 de sep-

¹ Se agradece la colaboración del Sr. Víctor Sánchez Muñoz, Suboficial de la Armada de Chile.

tiembre de 1910 ascendió a Piloto 2º, y con ese grado fue enviado al Apostadero Naval de Magallanes, para servir en alguna de sus escampavías. Fue ascendido al grado de Piloto 1º, el 7 de septiembre de 1916; después de la hazaña de rescate de los náufragos ingleses sirvió tres años más en la Armada y se acogió a retiro con fecha 23 de mayo de 1919. El gobierno lo nombró cónsul de Chile en Liverpool. El Piloto 1º don Luis A. Pardo Villalón falleció en Santiago el 21 de febrero de 1935, a los 54 años de edad, víctima de bronconeumonía. Tenía el grado de Teniente 1º, piloto en retiro.

Su proeza constituyó una nota de mérito especial en su Hoja de Vida, y figuró con honor en la Orden del día de los buques y reparticiones de la Armada de Chile. También recibió el reconocimiento ciudadano y de las autoridades de la época.

2. CARÁCTER DEL PILOTO PARDO

“Un hombre tanto más hombre cuanto más unitaria sea su acción”², señala el filósofo español don Miguel de Unamuno. Precisamente, en el Piloto Pardo encontramos aquella coherencia, que es una impronta y un carácter propio de lo humano. La persona es un universo cuyas dimensiones deben ser armonizadas. Su cuerpo y espíritu están dados, y el hombre asume su ser para desplegarlo conforme a la naturaleza recibida. En una forja que agrega las costumbres y hábitos que formarán su ética, la cual debe señalar y respetar lo que es propio de su naturaleza. Esta relación del actuar del hombre en relación a su ser, en cuanto creado, constituye la denominada moral natural.³ El hombre no se inventa ni autocrea, y lo que haga de sí mismo debe ser coherente con lo que él es. Al ir descubriendo las virtudes del Piloto Pardo, veremos que se enmarcan en esta verdad, que asume también, en forma categórica, la institución armada a la cual perteneció:

“Todo hombre lleva una ley escrita por Dios en su interior y que ha sido comúnmente llamada “ley natural” de donde surge y tiene su fundamento el valor moral. De los dictados de la ley natural nace

² Miguel de Unamuno. *Del sentimiento trágico de la vida* (Madrid: Ed. Akal, 1984).

³ Cf. Roberto Vergara. “Ética y Universidad”, *Philosophica* n° 5 (1982), p. 112.

para cada uno de los miembros de la Armada, el deber de dar a los “valores morales” la importancia capital que merecen; los que siempre, y con creciente influencia han jugado un decisivo papel en la vida de los pueblos tanto en la paz como en la guerra”⁴.

Lo que conlleva en forma eminente esta actitud es su señalar lo divino, esta subordinación de la criatura a lo que es y a Dios; fundamento esencial para quitar al hombre el orgullo y vanidad, que le puede hacer creer que nada sobre él puede determinarlo y menos corregirlo. La visión que señala lo sagrado hace nacer un respeto del ser personal, y por todo aquello que instala al hombre más allá de sí mismo. Le permite la objetivización y acabar con la nefasta postura subjetivista y autorreferente que socava toda norma moral; más aún, que entenebrece la inteligencia.

La ética, debe ser guiada por el entendimiento, que se funda en lo real. El hombre asume su entidad como un ser trascendente, ajeno a toda egolatría, egocentrismo y egoísmo. La persona humana es única e individual y se ha formado primero, en cuanto tal, en una familia. La grandeza de un hombre, la grandeza de sus acciones parte de una enseñanza, de ejemplos concretos y prácticos, casi elementales, que comienzan en esta institución natural, eje formativo de la humanidad, que a pesar de todo, mantiene su nobleza y necesidad. Así lo enfatiza Juan Pablo II “...la experiencia demuestra cuán importante es el papel de una familia coherente con las normas morales, para que el hombre, que nace y se forma en ella, emprenda sin incertidumbres el camino del bien, inscrito siempre en el corazón del hombre”⁵. Una persona es para brotar de sí misma, es para su familia, su entorno, la Patria; y también debe comprometerse con el mundo. “Es un dicho de Séneca que el hombre que no pone su meta por encima de lo humano no alcanzará el nivel humano. Uno de los problemas de toda sociedad es la posesión de una imagen ideal del hombre hacia la cual poder orientar toda su energía creadora”⁶.

⁴ República de Chile, Ministerio de la Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina. Decreto Supremo N° 487 (21 abril 1988), Capítulo V: “Moral Naval”, Art. 156.

⁵ Juan Pablo II. *Carta a las familias* (Santiago: Ed. San Pablo, 1994), p. 9.

⁶ Joseph Bernhart. *De Profundis* (Madrid: Ed. Gredos, 1962), p. 50

Tales cavilaciones toman fuerza, cuando un marino como el Piloto Pardo realiza una hazaña, que descubre a un hombre que nos dirige por una senda de trascendencia y plenitud. En el extracto de la carta que dirige a su padre, al recibir la orden de rescatar a los náufragos británicos, se aprecia esta subordinación del bien personal, en forma ascendente y jerarquizada:

“La tarea es grande, pero nada me da miedo; soy chileno. Dos consideraciones me hacen hacer frente a estos peligros: salvar a los exploradores y dar gloria a Chile. Estaré feliz si pudiese lograr lo que otros no. Si fallo y muero, usted tendrá que cuidar a mi Laura y a mis hijos, quienes quedarán sin sostén ninguno a no ser por el suyo. Si tengo éxito, habré cumplido con mi deber humanitario como marino y como chileno. Cuando usted lea esta carta, o su hijo estará muerto o habrá llegado a Punta Arenas con los náufragos. No retornaré solo”⁷.

Esta carta manifiesta la magnanimidad de la empresa; sobrecoge, se debe vencer el miedo, que puede estar presente, pero si es así, es solo para vencerlo. La primera fuerza espiritual es saberse “chileno”, es saberse integrante de una Patria y sus virtudes.

La muerte no es su preocupación. Su sentido es para los que quedan, pero ella es algo a lo que voy sin pensar realmente lo que representa. El éxito es el deber cumplido y no el mérito personal; se une lo humano, la profesión y el amor a su tierra, forjando una sola identidad personal. Lo importante de la filosofía de las palabras que se encierran en esta misiva, es que la dirige a su padre, de quien recibió la vida, y es poseedor, por su naturaleza de uno de los amores terrenales más perfectos. La paternidad es toda entrega, es el sacrificio cotidiano y la mirada que hace al hombre... Estas letras fueron dirigidas a quién puede entenderlas a cabalidad: el padre conoce el talante del hijo, y su muerte o su victoria son en él de un modo más pleno y distinto. Nos cuesta analizar la enfática afirmación con la cual Luis Alberto, termina esta misiva: “No retornaré solo”. Es difícil de comentar porque condensa toda la gloria y valentía de este marino; si la ponemos en

⁷ Esta carta se reproduce en una placa recordatorio en patrullero OPV 81 *Piloto Pardo*, buque insignia de II Zona Naval.

el contexto ya habían vuelto tres expediciones sin los náufragos. Regresar solo, equivale a fracaso; su determinación, encerrada en esta frase, es categórica: el triunfa, el regresa con su misión cumplida y se puede entrever, que si no es así, es porque no hay retorno.

En esta epístola se deja ver al heredero, el que se crea desde la tradición y no de su propia inmediatez personal. Sabe reconocer Pardo que su presente es desde su pasado y con él incluido, podrá obtener las riquezas de un futuro bien cimentado. “Traditio viene de tradere que significa entregar. La tradición es la entrega que nuestros antepasados nos hacen de lo que ellos ganaron y cultivaron, para que nosotros, a nuestra vez lo cultivemos y lo hagamos fructificar”⁸. Nuestro tiempo recibe todos los tiempos, un “sí mismo” que recoge primero la chilenuidad y su carácter de marino, recibe “el clamor de los siglos”. Voz escuchada para resonar en un bagaje de esperanzas y sabiduría atesorados desde la eternidad:

“La fortaleza consiste en vencer el temor y huir de la irresolución, alienta a superar los obstáculos y vencer las dificultades. El hombre de armas y especialmente el hombre de mar debe poseer fortaleza espiritual. Esta cualidad se acrecienta en aquellas personas que cultivan la Fe, en principios sublimes, como el amor a Dios, amor a la Patria y amor a la Familia. Los grandes héroes, tanto de paz como de guerra, fueron hombres de gran fortaleza espiritual, más que de fortaleza física”⁹.

Cuando no se dirige a su padre, sino a la multitud que lo aclama, sus palabras llevan el mismo sello espiritual. Y si su angustia, el peligro que iba a correr, lo deposita en su progenitor, la alegría del triunfo es de todos y su honor constituye la gloria de la institución, la gloria de ser chileno:

“Dentro del concepto, que desde niño, de mis deberes de marino y de chileno, inicié el viaje a la Isla Elefante sin reparar en la calidad de la empresa, sino en el humanitario fin que se perseguía, y cuando salvadas las pequeñas dificultades de un viaje a través de cuaja-

⁸ Juan Widow. “¿Hay un nuevo orden filosófico?”, *Gladius* Vol. 58 (2003), p. 68.

⁹ Decreto Supremo N° 487, Capítulo V: “Moral Naval”, Art. 182.

das y veleidosas corrientes largué anclas en Punta Arenas, trayendo conmigo a ese puñado de valerosas víctimas de su amor por la ciencia, sentí la satisfacción del deber cumplido y creí terminada la jornada. Más, mis conciudadanos estimaron otra cosa. Desconocedores del código que rige a los marinos y del temple en que está fundido nuestro espíritu, no supieron u olvidaron que como marino no había hecho más que cumplir una orden superior, y como hombre, realizar una obra humanitaria. Y fue así como allá primero y después en Valparaíso, se me hizo objeto de las más generosas y espontáneas manifestaciones. Innumerables brazos aprisionaron efusivamente mi pecho; cientos de manos estrecharon trémulas y cariñosas las mías; y millares de voces se confundieron en un solo grito para celebrar el feliz arribo de Shackleton y sus amigos en mi compañía. Me sentí anonadado ante tanto esplendor y pensé que ni mi modesta persona ni mis angosto galones, lo merecían y juzgué que si había gloria en mi acción, pertenecían por entero a la Marina de Chile”¹⁰.

Aquí, en sus palabras, referidas después del cumplimiento del deber, se añaden la alegría, el gozo de saberse reconocido sin perder la humildad y el agradecimiento, que constituye la expresión racional de un logro, también mérito de otros y de la divina providencia.

3. LA ACCIÓN

Una virtud, también de las “virtudes olvidadas” por las generaciones actuales, se denomina circunspección. Literalmente “mirar alrededor”. Las circunstancias y los lugares que habitamos no pueden sernos indiferentes en la vida, puesto que ellos, en muchos sentido, nos determinan. Hoy se pretende cierta autonomía o autenticidad que lleva a prescindir de todo lo

¹⁰ Palabras de agradecimiento pronunciadas por el Piloto Pardo en el acto de homenaje de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía el 5 de noviembre de 1916. Jorge Cepeda. “El Piloto 2° Luis Pardo Villalón: Antecedentes inéditos, relacionados con su nombramiento como comandante de la escampavía *Yelcho*”, *Revista de Marina* n° 4 (2004).

que me rodea y de todos los que me rodean, como si ese ensimismamiento, temporal y psicológico, fuera suficiente y total para entender y hacer mi existencia. Decimos esto, porque el Piloto Pardo, al guiar su nave y saber bien donde estaba, pudo realizar su acción. Recordamos las características de la *Yelcho*, que nos ayudan con su pequeña descripción, a dimensionar la grandeza de la hazaña:

“Esta escampavía era una pequeña nave que sus principales características eran: de 36,5 metro de eslora (largo), 7 metro de manga (ancho), de 467 toneladas, sin calefacción, ni alumbrado eléctrico, sin radiotelegrafía y de baja borda constituyéndose esta última como lo más negativo para emprender este tipo de rescate en una zona plagada de hielos flotantes a la deriva, considerar además, que no disponía de doble fondo lo que la convertía en resumida cuentas en una nave no apta para realizar esta difícil y arriesgada travesía”¹¹.

El relato y los detalles de la acción lo dejamos en boca de aquellos que saben y entienden por propia experiencia lo que significó:

“Los mares del polo no se asemejan a los demás océanos. Estos una vez explorados, pueden darse por definitivamente conocidos. No es así el mar de los polos, nuevo Proteo que cambia por hora de aspecto. Los hielos y los vientos huracanados que en aquellas regiones dominan, son las causas de estas rápidas metamorfosis e impiden a los exploradores, por prácticos que sean, conocer con certeza el momento oportuno de aventurarse en aquellos mares y los peligros que de seguro lo aguardan... Un error cualquiera ¡cuan caro puede costar! basta sino recordar los desastres que los hielos polares, arrastrados por las corrientes marinas, a las regiones surcadas por las naves de comercio, han solido causar... Difícil era, pues la empresa...; no bastaban ni el valor ni la experiencia para conducirla a feliz término: ambos elementos de victoria abunda-

¹¹ Elsio Cárcamo. “Rescate de la expedición inglesa en la Antártida en 1916: Discurso presentado en su incorporación a la Sociedad Chilena de Historia y Geografía el 12 de julio de 2011” (Santiago: Sociedad Chilena de Historia y Geografía, 2011).

ban a bordo de la *Yelcho*; pero era preciso contar, además, con lo que vulgarmente se llama fortuna y los cristianos llamamos Providencia...”¹².

Shackleton después de dejar a los 22 expedicionarios en la Isla Elefante comenzó a buscar ayuda para rescatarlos; así: “apenas llegó a la pequeña base ballenera de Stromness, se dedicó a buscar una embarcación apropiada para rescatar al resto de la expedición, ya que el invierno se avecinaba, lo que haría mucho más difícil atravesar la barrera de hielos que rodeaba a la isla Elefante. La embarcación que consigue es el ballenero *Southern Sky*, el cual es inmediatamente habilitado para cumplir la misión de rescate, llegando sólo a 70 millas de distancia en donde los náufragos se encontraban debido a que la barrera de hielo les cortó el paso. Regresa inmediatamente a la Georgia del Sur y desde allí se dirige a Puerto Stanley en las Falklands (o Malvinas), para buscar una nave más adecuada para el rescate. En ese puerto, solicita ayuda al exterior, llamada que fue atendida por el gobierno del Uruguay, el cual ordenó el zarpe de la nave *Instituto de Pesca N° 1*, el cual llegó a este puerto, zarpando al rescate el 10 de junio de 1916, con Shackleton a bordo. Esta nave alcanzó a llegar a sólo 30 millas de distancia de su objetivo, porque el pack de hielo era un muro infranqueable. Esta nave averiada en su obra muerta y con fallas en sus maquinarias debió regresar a puerto Stanley. Nuevamente solicitó a varios gobiernos una pronta ayuda para el salvamento respondiendo muchos afirmativamente en un principio pero posteriormente desistiendo de su ofrecimiento debido a que no llegarían a tiempo por la distancia a la que se encontraban del lugar de rescate. Situación que obligó a Shackleton a solicitar apoyo a Punta Arenas. Allí con la cooperación de los residentes ingleses, contrata a la goleta *Emma*, la cual poseía un motor auxiliar. Esta nave tampoco logra su objetivo y fracasando el tercer intento de rescate...”¹³.

El mismo Shackleton señala incomparablemente la acción del Piloto Pardo. Él va navegando en la *Yelcho* al rescate de su tripulación. En tres em-

¹² Palabras de Carlos Silva Cotapos, presidente de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.

¹³ Cepeda (2004).

barcaciones anteriores y al alero de otras nacionalidades lo ha intentado, fracasando. Desde el naufragio, no ha cesado ni descansado, procurando salvar a sus hombres. Por eso su relato tiene un valor tan significativo e importante:

“El Piloto Pardo, con gran habilidad y sin moverse del puente de mando, guía a su nave por esos mares que estaban saturados de témpanos y “packs” hasta llegar a la isla Elefante. Los vientos habían quebrado el hielo y una pequeña huella o espacio se había producido en ese lugar, espacio que se abrió hasta llegar donde estaban los náufragos, logrando rescatarlos en muy breve tiempo, ya que era muy peligroso y arriesgado pernoctar en ese lugar, por las condiciones climáticas muy cambiantes en pequeños espacio de tiempo y los hielos flotantes circundantes. Todo este rescate se hizo a la mayor velocidad posible, logrando con esto un éxito mayúsculo en el salvataje de los náufragos, quienes se encontraban pacientemente y confiando plenamente que el jefe de la expedición los rescataría”¹⁴.

La bitácora de la escampavía *Yelcho* registró ese histórico momento, en palabras del navegante, Piloto 2° León Aguirre Romero:

“12h.30m. Se llega a I. Elefante. Se arría chalupa grande tripulada con 4 hombres. Sir E. Shackleton y T. Crean va a la isla, regresando a las 15 con 12 de los náufragos. Antes de llegar avisa Sir Ernst que no hay novedad en su genty la tripulación contesta con hurras a las 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 1h.15m. Inmediatamente se iza chalupa a mano apegando a las tiras todos los náufragos, que demuestran su buena condición”¹⁵.

Ya con los hombres a bordo, se inicia un regreso tan peligroso como la na-

¹⁴ Cepeda (2004). Anotación escrita por Shackleton en su diario de viaje.

¹⁵ Cárcamo (2011).

vegación ya efectuada. Pero la gloria ha sido alcanzada y los vientos y los mares permiten contar la historia.

4. FARO DE LAS VIRTUDES SEÑALADAS

La virtud puede ser definida como “lo más de aquello que un hombre puede ser; es la plenitud del poder humano. La virtud es la perfección del hombre en un hacer mediante el cual realiza su felicidad. Virtud significa el imperturbable encaminamiento del hombre hacia la verdadera realización de su ser, es decir, hacia el bien”¹⁶. Un experto navegante encamina bien su nave, no debe ir a la deriva. Sabe guiar. Guiar la propia vida es también una dificultad con posibilidades de naufragio. Los faros, para evitar una vida sin rumbo, son las virtudes. En la ética, principalmente, predicar con el ejemplo es más efectivo. Hoy se habla mucho, pero no se dicen muchas cosas. Un ejemplo vale más que mil palabras. En todos los aspectos, militar, científico y como espectador de su belleza, investigar y explorar la Antártica, requiere de valor, sacrificio y heroísmo. Si bien el piloto Pardo supo navegar, también supo entregarnos otra dirección, otro norte, ya no para la *Yelcho* sino para la propia existencia humana. Esto, porque su acción denota la luminosidad de un hombre que logró trascender espacios y tiempos. La hazaña del Piloto Pardo nos remonta a una cita de la famosa *Ética a Nicomaco*, escrita por Aristóteles hace más de 25 siglos:

“En el más alto sentido se llamaría, pues, valiente al que no tiene miedo de una muerte gloriosa ni de los riesgos súbitos que la acarrean, y tales son, sobre todo, los de la guerra. También en el mar y en las enfermedades es impávido el valiente, pero no de la misma manera que los marinos: el valiente, en efecto, ha renunciado a su salvación, y lleva a mal esa clase de muerte, los marinos en cambio están esperanzados, gracias a su experiencia”¹⁷.

Ser valiente, pero con esperanza, esa sería la virtud propia de la valentía del marino. Porque sabe las dificultades y sabe enfrentarlas, está medita-

¹⁶ Josef Pieper. *Las virtudes fundamentales* (Madrid: RIALP, 2010), p. 376.

¹⁷ Aristóteles. *Ética a Nicómaco* (Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1970), p. 42.

do el riesgo y está asumido su peligro. Nada se echa al azar. La valentía de los hombres de mar esta transida de esperanza, que impregna y ampara su valentía. Existe un anhelo de felicidad futura, que racionalmente debe tener asidero y fundamentarse en alguna base, que sea, precisamente, la que nos dicte la “esperanza”. Se une a esta “certeza concreta” una secreta confesión espiritual, que no sabemos discernir, plenamente, con nuestra razón. Nos habita y nos da fuerza. “La esperanza dice: terminará bien; más concreta y propiamente: el hombre terminará bien; más exactamente: terminaremos bien nosotros y yo mismo”¹⁸.

En una revista, cuyo ejemplar, está en la biblioteca de mi familia desde el año 60, por tanto, desde niño pude ver sus artículos, uno de ellos se denomina “La jornada de Shackleton al Polo”, allí se cuenta:

“hemos tenido de huésped a uno de esos esforzados campeones que los primeros años de nuestro siglo pusieron sitio cada vez más estrecho a los polos del mundo hasta lograr conquistarlos. Todos conocemos la conmovedora historia de su última y audaz tentativa de cruzar el continente antártico, el naufragio de su buque en medio de los hielos del sur y la prodigiosa odisea en cuyo feliz desenlace tuvo su aporte un marino chileno, bajo los pliegues de nuestra querida bandera nacional”¹⁹.

Denominar “prodigiosa odisea” es muy elocuente, pero, omitir el nombre es realmente casi una ofensa. Este escrito, como dijimos, es contemporáneo a la gesta, por tanto este “pecado de omisión” resulta tanto más grave. El 30 de agosto de 1916, en pleno invierno antártico, es la fecha de la hazaña, al aparecer el artículo solo han pasado 2 meses y no se hace mención de quién es el héroe. Señalo estas circunstancias porque educar un espíritu, educar a una nación, significa hacerle ver cuando se equivoca o no sabe jerarquizar ni reconocer a sus figuras preclaras. Pueden estar latentes males corrosivos del alma. Por ejemplo: la envidia, que “es el estado de ánimo que más obstaculiza la promoción, el reconocimiento y la utilización del hombre superior. El envidioso trata de que ese tipo de per-

¹⁸ Pieper (2010), p. 390.

¹⁹ “La jornada de Shackleton al Polo”, *Pacific Magazine* Vol. VIII n° 46 (1916), p. 2295.

sona no exista; si, a pesar de ello, surge, la posterga; y si no obstante sobresale, la denigra.²⁰ Aquellos que la padecen están envenenados y desde su ponzoña corroen todo lo que los circunda. El mal, conocido y señalado como tal, sirve para no volver a cometerlo, el mal ignorado puede hacer siempre su aparición, si nadie lo reconoce. Reconocer las virtudes ajenas, nos hace en cierto sentido, vivirlas y connaturalizarnos con ellas. Por eso es tan importante destacarlas, al igual que hizo Pericles, en su famoso discurso pronunciado el año 431 a.C. en el Cementerio del Cerámico a los atenienses, hace tantos siglos. Allí reconoce que la valentía es algo propio de valientes. “Cuando los más preciados galardones que una ciudad otorga son los que recompensan la valentía, entonces también posee ella los ciudadanos más valientes”.²¹ Se refleja la identificación que debe existir entre los que reconocen la virtud y los que la vivieron. Un especie de identidad, que impregna el alma del mismo sentimiento heroico, asumiendo el ciudadano lo dado por el valiente como propio y personal. La sabiduría griega nos constituye y su herencia nos legó el espíritu occidental. No debemos olvidar que ellos plasmaron un paradigma de humanidad, y nos dejaron los principales modelos y directrices, por los cuales camina la inteligencia del hombre a través de los siglos.

El navegante irlandés, ha intentado infructuosamente salvar a sus hombres.¹⁶ Su corazón está comprometido con su tripulación abandonada y en peligro; sabe que lo consideran su guía y capitán y ha luchado por conseguir recatarlos. El Piloto Pardo va con “los suyos” al encuentro de los naufragos. No es cualquier tripulación la que lo acompaña, sino, la que ha estado bajo su mando en las otras naves que ha comandado; lo siguen porque lo conocen, lo siguen voluntariamente, sabiendo que esta decisión les puede costar la vida. “Se presentó voluntario para comandar la *Yelcho* en los primeros días de agosto de 1916, pero solicitó que le permitiera elegir su dotación siendo ésta la mayoría de la escampavía *Yáñez* del cual

²⁰ Gonzalo Fernández. *La envidia igualitaria* (Barcelona: Planeta, 1984), p. 157.

²¹ Antonio Arbea. *Tucídides, La guerra del Peloponeso* (Santiago: Ed. Tácitas, 2008).

era su comandante y que el alistaría y planificaría personalmente el rescate hasta el más mínimo detalle.²² La virtud de haber sido el Piloto Pardo seguido por sus propios hombres se denomina “espíritu de cuerpo” y es definida así por la Armada:

“El espíritu de cuerpo es un sentimiento que hace al hombre guardar afecto y cariño a todo aquello por lo cual él se sacrifica y también a todos cuantos comparten con él sus éxitos y sus fracasos, sus pesares y sus alegrías, conformando una colectividad fuertemente homogénea”²³.

La gratitud del Piloto Pardo es tripartita, siempre estuvo agradecido de Dios y de su providencia por haber cumplido con su misión. También se sabía miembro de una familia que lo enorgullecía. Su padre había luchado en la Guerra del Pacífico y tenía calidad de héroe, a él le confiaba su esposa y sus hijos cuando recibe la orden de salvar la tripulación de Shackleton. La tripulación, la institución armada, son merecedores de su gratitud y reconoce que sin ellos la labor encomendada no hubiese sido posible. “La gratitud exige una cierta modestia, es decir, la convicción de que no se tiene derecho a todo y de que muchos bienes se obtienen gracias a la superioridad de los demás”. También requiere la serenidad de autovalorarse y de calibrar la situación objetivamente.²⁴ Sentencia que el Piloto Pardo dejó manifiesta en su vida y acciones.

El que posee una virtud en grado eminente las posee todas. Un hombre virtuoso muestra siempre la misma forma de ser y enfrentar la vida. Hemos destacado las virtudes más eminentes, y que a nuestro juicio, mejor resplandecen en el Piloto Pardo. Sin duda, referirnos a él constituye un honor y por esta razón concluimos la dirección, a la cual apunta este faro, señalando como: “El honor es una cualidad moral que impulsa al hombre a comportarse de manera tal que pueda conservar su propia estimación y

²² Cárcamo (2011).

²³ Decreto Supremo N° 487, Capítulo V: Moral Naval, Art. 171.

²⁴ Fernández (1984), pp. 155-156.

ser merecedor de la consideración y respeto de los demás”²⁵.

5. HÉROE

El ideal heroico se refiere a la búsqueda del honor al precio del sacrificio. Si héroe, como dicen algunas interpretaciones etimológicas, viene de Eros, el amor sería su gravitante fundamental. Todo amor busca salir de sí, al encuentro de lo amado. Se transita en el heroísmo por una senda espiritual que no aspira a recompensas materiales; donde las joyas que advienen son de índole imperecedera. Las certezas de la amistad, de la confianza, del valor, son certezas que no se cuantifican, que valen por sí mismas. Amor y verdad habitan el corazón heroico, sin contagio de materialismos ni bajezas.

La lección de la Cruz está reflejada en el héroe y la cumple al pie de su misión. Los otros, los demás, los que están ahí y necesitan, él les otorga lo máspreciado, a él mismo. El héroe da la vida. Es la ofrenda máxima y está patente en su actuar, porque ha vivido para los que ama, y su vida fue por la vida de los otros. Un corazón así tiene la certeza de la inmortalidad, se sabe viviendo en lo que no perece. La lección fundamental la ha cumplido, destronando con su acción lo banal, lo superfluo que ensucia la existencia. Con la entrega de todo lo suyo no cabe ningún antivallor y aparecen manifiestas las virtudes que el alma humana reconoce como suyas, aquellas que cimentando la hechura del hombre nacen del bien y la verdad. Le habita un sentimiento de renuncia que sólo desde la perspectiva de un héroe se puede entender, en su casi imposible comprensión: la muerte es el desprendimiento total. Nada queda cuando ella irrumpe. Por esto, el sentimiento que lleva a ofrendar la vida valora un bien más allá de todo lo que podemos pensar. Me vacío de todo porque todo lo que guardo en mi alma y regazo se ofrece. La muerte es un mensaje de amor.

En el Piloto Pardo encontramos una palabra que sintetiza el amor naciente con sus principios más puros: la familia. Lo paternal, lo filial, lo esponsalicio, van creando la reciedumbre humana que impele a ser feliz. Saberse

²⁵ Decreto Supremo N° 487, Capítulo V: “Moral Naval”, Art. 168.

amado como hijo, como esposo, como padre constituye la sabiduría del sentimiento unitivo con los otros seres que me rodean. Cuando actuamos como hijos debemos tener presente la mesura. Al alero del padre cuyo respeto nos dirige, corregimos y guiamos nuestras actitudes. Estas conductas, guiadas por la modestia, se muestran en muchas decisiones de Luis Pardo, principalmente cuando reconocido como héroe, su actuar siguió movido por los cánones normales, sin alterar para nada la cotidianidad serena de su existencia. Como hijos, también aprendemos la subordinación jerárquica: el mérito del que obedece se basa en la aceptación de la sabiduría y la dirección de otro; es la prudencia, que admite un desconocimiento para actuar correctamente, por tanto debe -en cuanto prudente- hacer suyas y acatar las orientaciones impartidas por aquél que reconozco como superior. Aprendemos la convivencia “en el mismo grado” con los hermanos, que manifiestan aquellos rasgos de nuestros padres que nosotros también tenemos, sabiéndonos habitantes de un mismo techo de amor y cariño. Saber delegar, compartir y respetar a mis camaradas se fortalece en aquella práctica familiar donde mis hermanos me señalan, desde su puesto, mi lugar. Al tener desde allí asumida la importancia de los otros, mi misión en la vida, tendrá el más sólido fundamento, para tejerse de compañerismo y amistad.

El Piloto Pardo era hijo de un hombre que combatió en la Guerra del Pacífico. Se transmitía la admiración por una vida que supo enfrentar la muerte y el dolor en campos de batalla. Quizás, en esos diálogos con su progenitor, fue naciendo el atributo propio del héroe, que es la valentía. Esta cercanía pertenece al secreto maravilloso de la vida hogareña, que ninguna biografía puede develar, ni siquiera lo poseemos de la vida de nuestro Señor Jesucristo, cuyo misterio de la existencia familiar en Nazaret, parece ser un gozo propiamente divino, imposible de imitar por los hombres en su camino terrenal.

Tocada por el hecho trascendente que lo eleva al rango de la fama y el reconocimiento público, nuestro marino en su vida personal y familiar había elaborado una impronta plena de virtudes, que ahora, a través de un siglo, nos parecen tan necesarias y ejemplares. Un concepto renace socorrido por la historia que estamos narrando y es la libertad. Esta sólo se

ejerce si se aprendió a elegir correctamente. Sin los elementos necesarios para ejercer mi arbitrio, sin haberlos nunca conocido ni aceptado, no sabría cuales son falsos o verdaderos, ni cuales son buenos y malos. Detrás, entonces, de una correcta decisión está el bagaje cultural y ético, cuya formación he obtenido, y cuyo fruto hace posible asumir la libertad, en su verdadera dimensión, no alimentada por supersticiones ni espontáneas elucubraciones, tampoco por gustos caprichosos; sino por lo real y apetecible conforme a la humana condición.

La dirección tomada y el rumbo a seguir vislumbraron el deber y la misión cumplida. Recordemos que él elige una tripulación para la misión encomendada, esa tripulación era la suya; la que había estado bajo su mando en otro navío, todos lo siguen voluntariamente ¿por qué? Porque lo conocían. Sabían quién era el que los llamaba y ese saber era confianza, respeto, y admiración. No podemos contar hoy, obviamente, con la presencia física de Pardo, que tuvieron sus marinos, pero sí, al transmitir su legado, tener un conocimiento que nos lleve a seguirlo por la senda del esfuerzo y la abnegación, tal cual lo hicieron los que escucharon sus palabras y vieron su actuar. Los hielos que aparecen en todas las vidas y también en las nuestras, podrán ser sorteados con sacrificio y valor si navegamos al alero de la *Yelcho*. Ya nos enseñaron a no temer a la Elefantina frialdad de aquella isla, que pretendía el hambre, la desesperación y la muerte. Asumimos el ejemplo, para atracar el rompehielos de nuestra existencia, contra cualquier gigante disfrazado de penuria, y retornar a puerto, donde están las arenas, para reposar en plenitud, vida y felicidad.

6. A MODO DE CONCLUSIÓN

La gesta del Piloto Pardo significó más tarde, el punto de partida para las diversas misiones de la Armada de Chile a la Antártica, en resguardo de la vida humana en el mar, protección del medioambiente y soberanía nacional. La proyección de Chile en la Antártica fue entendida desde entonces, no sólo como una visión estratégica, sino también humanitaria, siendo el Piloto Pardo la inspiración para miles de operativos de rescate que la Armada de Chile realiza en la zona, en beneficio de chilenos y extranjeros.

Hoy, a prácticamente cien años de la gesta, queremos la vigencia en el alma nacional de esta acción. La necesidad de tener mejores ciudadanos impele a recordar y hacer presente los hijos ilustres que ha dado la Patria. Tenemos el deber de enaltecer a nuestros jóvenes, a los que se están formando, con las virtudes de verdaderos hombres. Nadie ama lo que no conoce, dice una sentencia. Los que ignoran el valor, la prudencia, la generosidad difícilmente podrán enraizarlas en sus vidas. Tenemos la obligación de fomentarlas, mostrando a quienes las han hecho carne y vida. La hazaña del Piloto Pardo tiene estos eslabones que tejen en el tiempo y en las acciones una senda imperecedera e imborrable. Las vidas ejemplares son de suyos imitables, son de suyo enaltecedoras. Nobilitas²⁶ -etimología de la palabra noble- significa destacado, el que debe ser mostrado y señalado. Al rescate al cual nos invita hoy el Piloto Pardo, es el rescate de las virtudes, de la chilenidad unida y plena de coraje que se muestra en su hazaña.

BIBLIOGRAFÍA

Arbea, Antonio. *Tucídides: La guerra del Peloponeso* (Santiago: Ed. Táchitas, 2008).

Aristóteles. *Ética a Nicómaco* (Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1970).

Bernhart, Joseph. *De Profundis* (Madrid, Ed. Gredos, 1962).

Blanquez, Agustín. *Diccionario manual latino español-español latino* (Barcelona: Ed. Sopena, 1973).

Cárcamo, Elsie. "Rescate de la expedición inglesa en la Antártida en 1916: Discurso presentado en su incorporación a la Sociedad Chilena de Historia y Geografía el 12 de julio de 2011" (Santiago: Sociedad Chilena de Historia y Geografía, 2011).

Cepeda, Jorge. "El Piloto 2° Luis Pardo Villalón: Antecedentes inéditos relacionados con su nombramiento como comandante de la escampavía *Yel-*

²⁶ Agustín Blanquez. *Diccionario manual latino español-español latino* (Barcelona: Ed. Sopena, 1973), p. 320.

cho", *Revista de Marina* n° 4 (2004).

Fernández, Gonzalo. *La envidia igualitaria* (Barcelona: Planeta, 1984).

Juan Pablo II. *Carta a las familias* (Santiago: Ed. San Pablo, 1994).

Pieper, Josef. *Las virtudes fundamentales* (Madrid: RIALP, 2010).

Unamuno, Miguel de. *Del sentimiento trágico de la vida* (Madrid, Ed. Akal, 1984).

Vergara, Roberto. "Ética y Universidad", *Philosophica* n° 5 (1982).

Widow, Juan. "¿Hay un nuevo orden filosófico?", *Gladius* Vol. 58 (2003).

"La jornada de Shackleton al Polo", *Revista Pacifico Magazine* Vol. VIII n° 46 (1916).

DOCUMENTOS

República de Chile, Ministerio de la Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina. Decreto Supremo N° 487 (21 abril 1988).

LA HERMANDAD DE LA COSTA Y EL MONUMENTO A LUIS PARDO EN PUNTA ARENAS, 1941-1983: ¿UN PROYECTO INCONCLUSO?¹

Pablo Mancilla González

Universidad Santo Tomás, Viña del Mar – Chile

Universidad de Playa Ancha, Valparaíso – Chile

El presente capítulo recuerda a la heroica figura del piloto Luis Pardo Villalón quien, zarpando del puerto de la ciudad de Punta Arenas, al mando de la escampavía *Yelcho* logró rescatar a los 22 sobrevivientes de la expedición científica británica de Ernest Shackleton desde isla Elefante, archipiélago de las Shetland del Sur, en 1916, acontecimiento considerado en los anales antárticos del país como una de las más grandes hazañas de la navegación polar en los inicios del siglo XX. Sin embargo, es extraño que hasta la actualidad y especialmente en Punta Arenas, donde se gestara y finalizara este heroico rescate, no haya un monumento que conmemore este suceso, aun cuando ha existido una institución, la Hermandad de la Costa, que ha abogado por la construcción de uno en esta ciudad.

Es así, que el objetivo de las siguientes páginas es hacer un recuento de la iniciativa y los constantes llamados de la Hermandad de la Costa para que la Municipalidad de

¹ Proyecto HUMI 01-1516. “La Política Antártica Chilena entre la Primera y Segunda Carta Patente Británica, 1908-1917: ¿Compromiso Polar o Distanciamiento Silencioso?”. Universidad de Playa Ancha, Facultad de Humanidades, Valparaíso.

Punta Arenas, la Armada de Chile, la Corporación de Magallanes y, en general, la comunidad de la ciudad austral, se unieron en torno al proyecto de construir un monumento recordatorio al piloto Luis Pardo Villalón y a los tripulantes de la heroica escampavía *Yelcho* que rescató a los hombres de Shackleton en 1916, el cual, hasta la actualidad, no ha logrado ser concluido.

La fuente utilizada fue *La Prensa Austral*, diario fundado en Punta Arenas en 1941 y con circulación hasta la actualidad, que desde sus orígenes ha sido un defensor de los derechos de Chile sobre el territorio antártico, un divulgador de las actividades chilenas en la Antártica y un promotor de la conciencia nacional antártica. Se debe destacar, que se utilizaron 62 publicaciones vinculadas con el tema en estudio, de las cuales 9 son editoriales, 5 comentarios de personalidades y 48 crónicas.

El trabajo se divide en dos partes, la primera aborda cómo *La Prensa Austral* publicó algunas de las celebraciones a la hazaña de Pardo y destacó rol que tuvieron algunos de los sobrevivientes de la escampavía *Yelcho* y, la segunda, la gestación y desarrollo de la iniciativa de la Hermandad de la Costa para construir un monumento a la figura de Pardo y los tripulantes de la *Yelcho* en la ciudad de Punta Arenas.

1. EL PILOTO LUIS PARDO VILLALÓN Y LA ESCAMPAVÍA YELCHO EN EL DIARIO LA PRENSA AUSTRAL, 1941-1983

La Prensa Austral, comenzó a circular en Punta Arenas en los inicios de la década de 1940, justamente cuando se cumplían 25 años de la hazaña de Pardo. Desde ese momento fueron abundantes las informaciones relativas al hecho, las cuales catalogan el rescate como un acto histórico y ensalzan a la figura heroica del piloto como un hombre sencillo, humanista y patriota.

Atendiendo a dichas consideraciones, la primera información sobre este acontecimiento que publicó el diario fue el lunes 20 de octubre de 1941, la que versó sobre la importancia histórica del hecho y la creación, por parte del Estado Mayor del Ejército asentado en la ciudad, de una comisión que

fue integrada por el Crl. Miguel Puga, los Tcl. Pablo Barrientos y Luciano Julio y el Cap. José González, cuyo objetivo fue visitar a Laura Ruiz, viuda de Pardo, y rendirle “un justo reconocimiento por un nuevo aniversario de la gloriosa hazaña realizada por este marino”².

En 1946, *La Prensa Austral* en el contexto de los 30 años del día que Pardo inició una de las empresas más difíciles de las encomendadas a la Armada de Chile y aprovechando que su viuda aún vivía en la ciudad junto a su hijo Fernando Pardo, comandante en jefe del Grupo de Aviación N° 6 de Magallanes, envió a su hogar a un periodista a saludarla en nombre del diario y entrevistarla a fin de recordar algunos pormenores de la hazaña. El resultado fue una noticia publicada el lunes 26 de agosto, donde se destacó al Piloto en los siguientes términos: “su figura como aquella de un aguerrido marino tradicional chileno que, en el acto del deber, demuestra su alma sencilla y resuelta del héroe”³.

El viernes 13 de diciembre del mismo año, el diario publicó la alocución de Alfonso Campos, diputado por Magallanes, quien expuso que: “en 1916, nuestra escampavía *Yelcho* encontró y salvó, al mando del piloto Luis Pardo, a la infortunada expedición de Shackleton. Fue este un acto de verdadero arrojo que prestigia a nuestra Armada y que merece ser recordado, ya que la expedición fue realizada en plena crudeza del invierno antártico”⁴.

En mayo de 1947, *La Prensa Austral* destacó la grandeza del viaje realizado y los festejos que recibieron los ingleses, sin embargo, siempre resonando en último término las palabras para homenajear a Pardo:

“Fue un regreso triunfal. Festejos en los puertos y finalmente en Valparaíso y Santiago. El piloto Pardo dijo con toda sencillez a los periodistas “cumplí una orden. Rompí los hielos y atravesé los ma-

² “En homenaje a la hazaña del piloto Luis Pardo, realizada en 1916”, *La Prensa Austral* [en adelante *LPA*] (20 octubre 1941), p. 7.

³ “Se han cumplido treinta años del día en que el heroico piloto don Luis Pardo iniciase la empresa que habría de cubrir de gloria a Chile”, *LPA* (26 agosto 1946), p. 7.

⁴ “Reafirmación de la soberanía de Chile sobre la Antártica y la explotación de sus riquezas”, *LPA* (13 diciembre 1946), p. 7.

res antárticos. Hoy entregué a mis jefes la *Yelcho* y a los exploradores sanos y salvos”⁵.

El viernes 5 de marzo de 1948, *La Prensa Austral* entrevistó a Alberto Ried, quien acompañó a Luis Pardo en un viaje de Europa a Chile, destacando de esta publicación las siguientes palabras sobre el capitán de la *Yelcho*: “Era un hombre sencillo y modesto, quien no tenía problemas para relatar minuciosamente la hazaña que él consideraba simplemente como un viaje cualquiera ordenado por sus jefes en aguas chilenas, esta norma de conducta era sostenida por él en todo momento”⁶.

Al cumplirse 32 años de la hazaña, el domingo 5 de septiembre de 1948, *La Prensa Austral* publicó una nota especial sobre Froilán Cabañas Rodríguez, uno de los últimos sobrevivientes del histórico viaje, el cual recordó la epopeya como “una gloriosa acción y donde sólo hemos cumplido con nuestro deber de chilenos de salvar vidas y hacer Patria”, siendo su visión sobre el Piloto: “era el hombre preciso, de admirable sangre fría y corazón, lo previó todo, supo manejar el pequeño buque, hasta lograr el triunfo. Nosotros, cumplimos con nuestro deber de chilenos, nada extraordinario habíamos hecho pues”⁷.

El martes 1 de febrero de 1949, Ramón Cañas Montalva, general del Ejército de Chile y famoso por su incansable defensa de los derechos de Chile en la Antártica, publicó en el diario una reseña sobre la relación de Chile y Punta Arenas con el continente antártico, donde señalaba que había conocido en esta ciudad a Luis Pardo en 1916 y, que recordaba, que al regresar con los 22 sobrevivientes de la expedición inglesa, el Piloto se mostró “como temeroso de merecer los agasajos justicieros con que la población de Punta Arenas lo recibiera triunfalmente”⁸.

⁵ “Salvamento en la isla Elefante”, *LPA* (16 mayo 1947), p. 3.

⁶ Alberto Ried. “La Antártica, Shackleton y Pardo”, *LPA* (5 marzo 1948), p. 3; “Títulos de Chile a la Antártica”, *LPA* (5 marzo 1948), p. 7.

⁷ “En nuestra ciudad se encuentra un hombre que acompañó al Piloto Luis A. Pardo en la *Yelcho*”, *LPA* (5 septiembre 1948), pp. 5 y 6.

⁸ Ramón Cañas. “La Antártica, legítima posesión chilena”, *LPA* (1 febrero 1949), pp. 1, 11, 13 y 15.

Mientras que el miércoles 7 de septiembre del mismo año, para un nuevo aniversario de la proeza, *La Prensa Austral* expuso:

“Desafiando las más furiosas tempestades del invierno antártico, el piloto chileno don Luis Pardo... renunciando a saborear los halagos que la vida depara a los hombres cómodos, se trasladó a allá [sic], en débil embarcación, a rescatar a los infortunados expedicionarios de Sir Ernest Shackleton”⁹.

A pesar de las evidencias anteriores que demuestran la visión heroica que se tiene sobre Pardo, entre los años 1950 y 1957, *La Prensa Austral* no publicó informaciones referentes a los hechos de 1916. Sin embargo, esto no significó que el diario dejara la temática antártica olvidada, por el contrario, centró sus noticias en las actividades que realizaban las flotillas navales y las dotaciones instaladas en las bases nacionales, además de dar amplia cobertura a las expediciones científicas internacionales y los avances en el conocimiento del continente polar antártico derivados del Año Geofísico Internacional.

Entre 1958 y 1973, la figura de Luis Pardo Villalón y los tripulantes de la *Yelcho* vuelven nuevamente a tomar realce en las páginas de *La Prensa Austral*, principalmente por informaciones publicadas sobre la situación de algunos sobrevivientes de la escampavía que aún seguían con vida y tenían residencia en Punta Arenas, por la llegada al puerto de esta ciudad del buque polar *Piloto Pardo* y, por último, por conocerse la gestación de la iniciativa de la Hermandad de la Costa de construir un monumento recordatorio a la hazaña. Esto último será abordado en el siguiente apartado.

Sobre los sobrevivientes de la *Yelcho*, se tenía conocimiento que en Punta Arenas aún vivían cinco de ellos, a saber, Manuel Ojeda Muñoz, Manuel Blackwood de la Rosa, Heriberto Cáriz Cárcamo, José del C. Galindo Álvarez¹⁰ y Clodomiro Agüero Soto, todos muy reconocidos, respetados y

⁹ “El primer mártir de la Antártica”, *LPA* (7 septiembre 1949), p. 3.

¹⁰ José Galindo se encontraba mal de salud y solicitó una pensión de gracia por su participación en el rescate de isla Elefante. “Sobreviviente del histórico viaje del piloto Pardo a la Antártica ha solicitado una pensión al gobierno”, *LPA* (26 marzo 1959), p. 5.

queridos por las instituciones y la comunidad de la ciudad.

Algunos ejemplos que se pueden encontrar en las páginas de *La Prensa Austral* sobre la admiración que se tenía por los sobrevivientes son: el primero, los funerales de Manuel Ojeda Muñoz, acaecido en junio 1959, donde asistieron destacadas personalidades municipales y de las instituciones armadas, siendo uno de ellos el CC Juan Luis Bacigaluppi Vásquez, quien exponiendo algunos datos sobre su vida y su participación en el rescate de los ingleses, ensalzó su figura igualándola a la de Pardo en valentía y humanismo.¹¹

El segundo, la llegada entre febrero y marzo de 1960 del buque polar *Piloto Pardo* a Punta Arenas, adquirido por la Armada de Chile para cumplir tareas de aprovisionamiento y traslado de personales a las bases nacionales, además de realizar labores de investigación científica. En este contexto, el viernes 19 de febrero se anunció en el diario que se entregaría una pintura a la embarcación nacional realizado por el mismo Ernest Shackleton; el cual donado por su hijo, fue traído a Punta Arenas por Diana de Robson por encargo del embajador de Inglaterra en Chile, Ivor Pink.¹² En la ceremonia de entrega participó José del Carmen Galindo Álvarez, quien señaló sobre el viaje y Luis Pardo, lo siguiente:

“Yo estaba en la isla Lennox, sirviendo en una carbonera de la Armada. Pasaron a buscarme. Como chileno y como marino obedecí disciplinado y le puse el hombro a la aventura, sin soñar que nos llenaríamos de gloria. Han pasado muchos años, pero no olvido nuestro viaje, lleno de peligros. Nuestro comandante se portó como corresponde. Estamos orgullosos de haber servido a sus órdenes, tanto yo, como los demás compañeros que aún vivimos en Punta Arenas”¹³.

¹¹ “Uno de los últimos sobrevivientes de la expedición del piloto Pardo al Polo falleció en nuestra ciudad”, *LPA* (30 junio 1959), p. 4.

¹² “Cuadro de Shackleton donado por su hijo para *Piloto Pardo*”, *LPA* (19 febrero 1960), p. 4; “Cuadro de Shackleton será entregado para el *Piloto Pardo*”, *LPA* (4 marzo 1960), p. 4.

¹³ “Tripulante de la *Yelcho* estuvo en homenaje a Ernest Shackleton”, *LPA* (7 marzo

El tercero, son las exequias realizadas a José del C. Galindo Álvarez, en junio de 1963 en el cementerio de la ciudad, donde asistieron el alcalde Ernesto Guajardo y regidores y personas representativas de la comunidad, los que con varios discursos despidieron sus restos.¹⁴

El 30 de agosto de 1961, al celebrarse los 45 años de la proeza de Pardo, *La Prensa Austral* publicó un artículo que rememoró su importancia por medio de una reseña de los hechos, donde señaló que: “esta fue una de las más notables hazañas náuticas del mundo y la de más trascendencia registrada en la zona antártica, cuando todavía no se conocían con precisión las rutas de navegación hacia el sexto continente”¹⁵.

Para el 46 aniversario, el diario realizó un completo recordatorio de la hazaña que “tuvo repercusión mundial, dada la importancia de la expedición y el riesgo que corrieron los salvadores, en una nave pequeña, sin mayores recursos”¹⁶ y publicó la alocución realizada por el Tte. Mariano Sepúlveda Mattus, el 30 de agosto de 1962, a bordo del buque polar *Piloto Pardo* en el contexto de la conmemoración realizada por la Armada de Chile, destacando las siguientes palabras sobre Pardo Villalón:

“En el devenir de los tiempos, han existido seres que han logrado proyectar un recuerdo imperecedero, más allá del límite de sus frágiles existencias, cumpliendo un cometido humanista cuya realización, a la mayoría de los mortales, les resulta inaccesible. Es a ellos; a los que el destino ha brindado la ocasión de manifestar su superioridad, han estado en condiciones de cogerla y la han trans-

1960), p. 4.

¹⁴ “Homenaje a ex-marinero de la *Yelcho* rindió la I. Municipalidad en su sesión del lunes”, *LPA* (5 junio 1963), p. 5; “Compañero del explorador polar Sir Ernest Shackleton falleció recientemente en Gran Bretaña”, *LPA* (12 julio 1963), p. 7. Destacó la ausencia de funcionarios de la Armada de Chile, especialmente de la III Zona Naval; sin embargo, con fecha 4 de junio de 1963, a través de una declaración pública se excusaron por ignorar la noticia de la muerte de Galindo.

¹⁵ “Hoy se cumplen 45 años de la proeza realizada por el piloto Luis A. Pardo”, *LPA* (30 agosto 1961), p. 4.

¹⁶ “Hoy se cumplen 46 años de la fecha en que el piloto Pardo rescató a ingleses en Antártica”, *LPA* (30 agosto 1962), p. 4.

formado en acción y efecto; a quienes se les llama héroes.

El acto heroico supone siempre lucha, esfuerzo, entrega espiritual y renuncia consciente a los gratos placeres que atraen al hombre a una vida placentera y fácil. Pardo fue uno de ellos. Hijo de esta tierra chilena por ancestro, condición y carácter, orientó su vida hacia horizontes del mar. En la noble y gloriosa institución, templó su espíritu resuelto, y a su servicio conoció y participó del sacrificio anónimo que día a día, la Marina y sus hombres realizan superando incomprendiones, carencia de medios y condiciones de vida anormales que afectan cuerpo y alma, pero que los endurecen a fuerza de temporales, desazones, lejanías y soledades.

La narración de la navegación y el rescate, es la sucesión de episodios que convierten al hombre en algo más que el simple sujeto que avanza por la vida sin más destino, ideales o esperanzas que la vida misma. Es la maravillosa gesta de la tenacidad, la superación en sí mismo y la exaltación de la capacidad humana más allá de los límites impuestos por la naturaleza. La hazaña pacífica de Luis Pardo y sus hombres, los sitúa junto a los marinos que, con el sacrificio de sus vidas virtuosas, dieron base de gloria a la trayectoria de la Armada¹⁷.

En 1965, *La Prensa Austral*, en el 49 aniversario de la hazaña, al igual que en oportunidades anteriores, destacó la figura de Pardo como un ciudadano con raíces muy profundas con Punta Arenas y desde donde escribió una de las páginas más gloriosas de la institución naval en la zona austral.¹⁸

Para 1966 y 1967, el diario publicó varias informaciones relacionadas con los acontecimientos de 1916, destacando entre ellas, la travesía de Shackleton, el viaje de la *Yelcho* al mando de Pardo, el rescate en la isla Elefante y las celebraciones al regreso, además de todo lo relacionado con la erección del monumento recordatorio¹⁹, destacando entre las muchas

¹⁷ Mariano Sepúlveda. "La proeza del piloto Luis Pardo Villalón", *LPA* (17 septiembre 1962), p. 3.

¹⁸ "El recuerdo de Pardo", *LPA* (31 agosto 1965), p. 3.

¹⁹ "Hoy se cumplen 50 años de hazaña histórica del escampavía *Yelcho*", *LPA* (25 agosto 1966), p. 4; "La hazaña del piloto Pardo", *LPA* (28 agosto 1966), p. 3; "Hazaña del piloto Pardo conmemorará una emisión postal", *LPA* (5 noviembre 1966), p. 7; "Ho-

palabras de elogio las siguientes:

“El éxito de la expedición salvadora, que se realizó en precarias condiciones, inspirada en los más nobles principios de solidaridad humana, constituyó un resonante triunfo para los que la realizaron y contribuyó además a realzar el prestigio que gozaba Chile en el concierto de las naciones americanas”²⁰.

Desde 1968 en adelante, existe un notorio decaimiento de las informaciones relacionadas con la figura de Luis Pardo Villalón y los tripulantes de la *Yelcho* y sobre las conmemoraciones en torno al rescate de los ingleses. No obstante, aún se mantendrán con relativa notoriedad y continuidad hasta 1975 aquellas relacionadas con la iniciativa de la Hermandad de la Costa de construir el monumento en honor del piloto y la escampavía en Punta Arenas.

Entre 1976 y 1983, las noticias sobre el piloto Pardo y el rescate prácticamente no existirán en las páginas de *La Prensa Austral*, siendo las informaciones que tomarán mayor revuelo aquellas vinculantes con las actividades de las flotillas antárticas nacionales e internacionales que iban y venían a Punta Arenas, en la divulgación de la investigación científicas y los nuevos conocimientos sobre el continente antártico, en las labores realizadas en las bases y villa “Las Estrellas” y, finalmente, sobre el naciente problema de la contaminación ambiental generada por el aumento del turismo marítimo y aéreo en el territorio antártico chileno.

2. LA HERMANDAD DE LA COSTA Y EL MONUMENTO AL PILOTO LUIS PARDO VILLALÓN Y LA ESCAMPAVÍA YELCHO EN PUNTA ARENAS, 1958-1983

El sábado 10 mayo de 1958, el diario *La Prensa Austral* anunció que la mesa de la Hermandad de la Costa, institución que agrupa a pilotos de yates, aficionados, marinos mercantes y de guerra, presentaría un proyecto para levantar un monumento en Punta Arenas en homenaje a la histórica

menaje a Pardo”, *LPA* (14 agosto 1967), p. 3; “La hazaña de Pardo”, *LPA* (3 septiembre 1967), p. 1.

²⁰ “Homenaje a Pardo”, *LPA* (22 agosto 1967), p. 3.

hazaña realizada por el piloto Luis Pardo Villalón al mando de la escampavía *Yelcho* en 1916.

Los primeros pasos de la Hermandad de la Costa para concretar la iniciativa fue solicitar a la comandancia en jefe de la Armada de Chile la donación de la proa y la campana de la *Yelcho*, próxima a ser enajenada, para la erección del monumento en “memoria al esfuerzo y a la eficiencia de los marinos chilenos y otros héroes antárticos, y al mismo tiempo a perpetuar un hecho trascendental a favor de la soberanía chilena en las regiones polares”²¹; además de llamar a una convocatoria pública para la confección de la maqueta y definir que sería conveniente que el monumento se ubicara en un lugar cercano a la playa.

Prontamente, a la iniciativa se sumaron otras instituciones, por ejemplo, el Club de Yates y el Rotary Club, ambos de Punta Arenas, siendo uno de los principales promotores Osvaldo Wegmann –miembro del Rotary y la Hermandad- quien señaló el lunes 12 de mayo a *La Prensa Austral* que:

“Existe el mejor ambiente para adherir a esta iniciativa, a favor de la erección de un monumento en la ciudad de Punta Arenas, destinado a recordar la hazaña del piloto Pardo, y nada más interesante que la proa de la *Yelcho* condenada al desguace, se traiga para ser colocada y que viva perpetuamente frente al mar austral, en el cual vivió sus mejores años y en el cual escribió con su roda un episodio de la historia de Chile y conectó a Magallanes con la Antártica”²².

En junio, la Hermandad de la Costa entregó el proyecto a Manuel Ibáñez Pérez, Alcalde de Punta Arenas, quien solicitó al comandante en jefe de la Armada, Leopoldo Fontaine, la proa de la escampavía para la construcción del monumento, en los siguientes términos:

“Señor comandante en jefe:

En diversos círculos de esta ciudad ha prendido con entusiasmo la

²¹ “Monumento a la memoria de héroes antárticos”, *LPA* (10 mayo 1958), p. 6.

²² “Monumento a la memoria...”, *LPA* (10 mayo 1958), p. 6; “El Rotary Club apoyará moción sobre la erección de un monumento destinado a recordar hazaña antártica”, *LPA* (12 mayo 1958), p. 6.

idea de perpetuar en un monumento el recuerdo de la hazaña del Piloto Pardo, que en 1916, al mando de la escampavía *Yelcho*, salvó a la expedición inglesa de Shackleton, perdida en la Antártica, isla de los Elefantes.

Esta iniciativa, cuya doble finalidad de rendir culto a la valentía y pericia de nuestros marinos y destacar una prueba más de la indiscutible soberanía chilena en el territorio antártico, ha encontrado abierta aceptación y decidido apoyo de parte de la Municipalidad de Magallanes.

La idea básica, en cuanto a la concepción del monumento que desea erigirse, consiste en coronar el conjunto con la proa y campana de la propia escampavía *Yelcho* que próximamente sería desguzada.

Con el objeto de que este proyecto pueda convertirse en realidad y en cumplimiento del acuerdo unánime adoptado por la Corporación Municipal, me dirijo a Ud., rogándole quiera tener a bien disponer que la proa y campana de la *Yelcho* sean destinadas al fin indicado y enviados en su oportunidad a la Tercera Zona Naval.

Agradeciéndole de antemano la favorable acogida que seguramente dispensará Ud., a esta patriótica iniciativa, me complazco en presentarle mis atentos saludos. Jerónimo Lazaneo K., Secretario Suplente. Manuel Ibáñez Pérez, Alcalde”²³.

En los primeros días de agosto de 1958, *La Prensa Austral* informó que la iniciativa había sido aceptada por la Armada de Chile y que la proa de la escampavía sería traída a Punta Arenas.²⁴

La noticia, significó un gran júbilo para la Hermandad de la Costa, la cual realizó una gran cerebración donde se “informó de la resolución de la Comandancia de la Armada que resolvió entregar la proa y campana del he-

²³ “La Municipalidad adhirió oficialmente a la iniciativa de la Hermandad de la Costa, pidiendo proa de la *Yelcho* para monumento”, *LPA* (20 junio 1958), p. 5.

²⁴ “Destino de la *Yelcho* figura en tabla en el zafarrancho de la mesa Hermandad de la Costa”, *LPA* (5 agosto 1958), p. 4.

roico barco, para la erección del monumento”, este zafarrancho contó con presencia de importantes miembros de la institución, destacando entre ellos, Ramón Pinochet Sepúlveda, Reinaldo Muñoz, Jorge Morales, Osvaldo Wegmann, Jorge Quintana Pereira, Ramón Oberreuter, Mariano Muñoz Lagos, entre otros.

En esa misma oportunidad, la Hermandad de la Costa resolvió que “como esta entrega debe hacerse a una institución con personalidad jurídica”, los trámites para hacer efectiva la donación se haría por medio del directorio del Club de Yates de Punta Arenas, el que a su vez donaría la proa a la Municipalidad; además acordó entregar varias maquetas del proyecto a la corporación edilicia a fin de que elija la más adecuada y mejor concebida.²⁵

Un ejemplo de la importancia de la iniciativa de la Hermandad, fue la entrevista a Manuel Ojeda Muñoz -sobreviviente de la *Yelcho*- publicada por *La Prensa Austral*, el 16 de agosto de 1958, donde expresó que “le parece muy bien que la proa de la heroica nave, quede para siempre en Punta Arenas, puerto del cual zarpó a cumplir una hazaña que asombró al mundo entero”²⁶. Sin embargo, a pesar del enorme impulso alcanzado por la iniciativa de la Hermandad de la Costa de construir el ansiado monumento, el proyecto quedó inconcluso por la falta de recursos económicos y materiales en la Municipalidad.

En 1962, para el 46 aniversario de la hazaña de Pardo y a cuatro años de la aprobación municipal a la iniciativa de la Hermandad y de la donación de la Armada de Chile de la proa y la campana de la escampavía *Yelcho* para construir el monumento, nada en concreto existía. En este contexto, Mateo Martinic Beros, destacado historiador magallánico, el jueves 12 de julio a través de *La Prensa Austral*, llamó a retomar el impulso del valioso monumento con estas palabras:

“Es natural y lógico que Punta Arenas tenga un monumento a “los pioneros de la Antártica”, puesto que, fuera de toda duda, no existe

²⁵ “Proa de la *Yelcho* será traída a Punta Arenas para la erección de monumento en homenaje a héroes antárticos”, *LPA* (11 agosto 1958), p. 4.

²⁶ “Cinco sobrevivientes de la *Yelcho* viven actualmente en Punta Arenas”, *LPA* (16 agosto 1958), p. 5.

otra ciudad del hemisferio austral que tenga un historial antártico más antiguo y prolongado en el tiempo que el que ostenta la capital de Estrecho... ¡Enhorabuena, pues, a quien o quienes concibieron la idea de erigir un monumento a los “antárticos” en la más “antártica” de las ciudades del orbe!... Será el monumento “a los pioneros de la Antártica” un homenaje permanente al esfuerzo, al valor y al sacrificio puestos al servicio de la Patria y la Humanidad, de la Paz y la Ciencia, que se levantará en el mismo umbral del mundo helado, la Terra Australis Incógnita, ayer, hoy y siempre de Chile”²⁷.

En marzo de 1965, se informó que la proa de la *Yelcho* había llegado desde Talcahuano a la Tercera Zona Naval y depositada para su refacción en los astilleros de ASMAR. La noticia fue bien recibida por la Hermandad de la Costa y, especialmente, por Raúl Covacevic y Jorge Rubén Muñoz, miembros de la institución, quienes inmediatamente comenzaron una campaña para que la Municipalidad de la ciudad y la Tercera Zona Naval entregaran los recursos y materiales comprometidos en 1958 y, además, iniciaron las gestiones para que la colonia británica en Punta Arenas se sumara a iniciativa de la construcción del monumento.²⁸

Además durante ese mismo año, *La Prensa Austral* al ver que aún no prosperaba la construcción del monumento, realizó a través de sus páginas varios llamados para que otras instituciones y la comunidad puntarenense se sumaran a la iniciativa que debía estar lista para su inauguración en agosto de 1966,²⁹ fecha coincidente con la celebración de 50 años del rescate. Dos ejemplos de esos llamados del diario son los publicados con fecha jueves 1 de julio de 1965 y lunes 9 de mayo de 1966. Siendo las palabras centrales del primero:

²⁷ Mateo Martinic. “Monumento a los pioneros de la Antártica”, *LPA* (12 julio 1962), p. 3.

²⁸ “Proa de la escampavía *Yelcho* del piloto Pardo fue traída a esta ciudad para un monumento”, *LPA* (27 marzo 1965), p. 5; “Punta Arenas podrá apadrinar a escampavía *Yelcho* de Armada”, *LPA* (22 abril 1965), p. 4.

²⁹ “El recuerdo de Pardo”, *LPA* (31 agosto 1965), p. 3.

“Consideramos que algunas otras instituciones representativas pueden adherir a este homenaje, que sin duda alguna tendrá trascendencia internacional. Sabemos que la Marina ya se ha hecho presente, ofreciendo su colaboración más amplia a la institución organizadora, interesada en mantener vivas las tradiciones del mar y hacer honor a la memoria de uno de sus servidores más efectivos, que en un momento determinado supo dejar bien puesto el prestigio de su institución y del país, cumpliendo una difícil misión, en la que había fracasado varios intentos extranjeros”³⁰.

Y las del segundo:

“La iniciativa que comentamos, se ha visto postergada por diversos motivos, entre ellos la escasez de medios económicos para llevarla a efecto. Hasta el momento se cuenta con la cooperación de la institución patrocinante y de la Tercera Zona Naval y el vivo interés de la I. Municipalidad, por entregar un importante aporte. Estimamos que este homenaje al piloto Pardo debe contar con un apoyo más amplio, de parte de otros organismos, capaces de ofrecer ayuda técnica e incluso material, a través de mano de obra o de fondos”³¹.

La campaña iniciada por la Hermandad de la Costa y *La Prensa Austral* tuvo una importante acogida en las autoridades municipales, las cuales con fecha 29 de julio informaron que: habían resuelto entregar un valioso aporte económico, que próximamente se iniciarían los trabajos preliminares para la construcción del monumento, que la Avenida Colón, cerca del mar, sería el lugar escogido para instalarlo y que durante el mes de agosto se realizaría una ceremonia para colocarla primera piedra.³²

La Hermandad de la Costa, al conocer los anuncios de la autoridad edilicia, inmediatamente designó una comisión compuesta por Custodio Labbé, Antonio Zec y Osvaldo Wegmann, para que organizaran el acto de instalación de la primera piedra y acordaron entregar a la municipalidad

³⁰ “Homenaje a Pardo”, *LPA* (1 julio 1965), p. 3.

³¹ “Monumento a la *Yelcho*”, *LPA* (9 mayo 1966), p. 3.

³² “Homenaje a la *Yelcho*”, *LPA* (31 julio 1966), p. 3.

el proyecto de monumento presentado por el escultor Luis Williams y el dibujante Bogoslav Ujevic y llevado a maqueta por el arquitecto Alejandro Pónticas. Asimismo, por iniciativa de Ramón Oberreuter, la Hermandad auspiciaría un concurso literario para estudiantes acerca de la personalidad de Pardo y la hazaña cumplida por los marinos chilenos en 1916.³³

Sin embargo, a pesar de todos los preparativos realizados, la iniciativa no pudo ser concretada en 1966, aludiendo las autoridades municipales problemas materiales y falta de medios para ejecutar las obras.³⁴ Por tanto, al igual que en 1958, el proyecto quedó inconcluso. Al año siguiente, *La Prensa Austral*, en su editorial del martes 22 de agosto de 1967, señaló:

“Estando próximos a cumplir un aniversario más de la hazaña de Pardo, queremos recordar la preocupación de anteriores autoridades edilicias, además de las promesas, nunca cristalizadas en realidad, de apoyar la erección de este monumento. Estas promesas son conocidas por la alcaldesa de la comuna, señorita Nelda Panicucci, que se esmera por llevarlas a la práctica, con el principal deseo de que se rinda un merecido homenaje a nuestros héroes navales de la paz, que con su acción contribuyeron a afirmar los derechos de Chile en las regiones polares. Es de esperar que el nuevo aniversario de la hazaña de Pardo sirva para ratificar la decisión de inmortalizar su hazaña en una figura imperecedera”³⁵.

Un nuevo intento de la Hermandad de la Costa para concretizar la construcción del monumento a Pardo se inició en abril de 1968, cuando el regidor Aniceto Ovando Giner, en entrevista publicada en *La Prensa Austral*, señaló que:

“Era de interés de la Municipalidad retomar la iniciativa de la Hermandad de la Costa de levantar un monumento recordatorio a la hazaña de Pardo, institución que había hecho entrega a la Muni-

³³ “Monumento recordatorio de la hazaña de la *Yelcho* en 1916 erigirán Hermanos de la Costa”, *LPA* (1 agosto 1966), p. 5.

³⁴ “Homenaje a Pardo”, *LPA* (22 agosto 1967), p. 3.

³⁵ “Homenaje a Pardo”, *LPA* (22 agosto 1967), p. 3.

palidad, por intermedio del ex regidor Armando Barría Triviño, de una maqueta confeccionada por el arquitecto Alejandro Pónticas en base al proyecto del escultor Williams y el dibujante Ujevic”³⁶.

Además, de expresar que: “La Hermandad de la Costa, no solamente había conseguido traer la proa de la *Yelcho* sino que, además, había logrado que la Armada de Chile trajera y donara una gran cantidad de mármol que sería trabajado por el escultor magallánico Edmundo Casanova”³⁷.

Para concretar definitivamente la iniciativa, la Municipalidad envió el proyecto para su aprobación a la Dirección de Obras, la cual dispuso que el monumento fuera erigido en la plaza existente frente al Liceo de Hombres en Avenida Colón.³⁸ El 19 de agosto, *La Prensa Austral* informó que finalmente la primera piedra del monumento sería instalada el 3 de septiembre, en una ceremonia organizada por la Municipalidad y la Tercera Zona Naval. En este contexto, el diario señaló:

“La Alcaldía resolvió hace pocos días, poner en marcha un antiguo proyecto de erección de este monumento, en el que empleará la auténtica proa de la escampavía *Yelcho*, que será entregada por la Armada, debidamente arreglada para esta finalidad. El conjunto monumental quedará ubicado en la Avenida Colón, cerca del mar, donde construirá un espejo de agua, rodeado de témpanos, figurados con mármol, para que la proa de la histórica nave se refleje en las aguas”³⁹.

Finalmente, el acto se realizó el martes 17 de septiembre, con la presencia de Nelda Panicucci, alcaldesa de la ciudad; el GrI. Ramón Valdés Martínez, comandante en jefe de la V División de Ejército; el comodoro Guillermo Barros González, jefe de la III Zona Naval; el Coronel y prefecto de Carabi-

³⁶ “Se materializara la erección de un monumento a la hazaña piloto Pardo”, *LPA* (4 abril 1968), p. 4.

³⁷ “Se materializara la erección de un monumento...”, *LPA* (4 abril 1968), p. 4.

³⁸ “Se materializara la erección de un monumento...”, *LPA* (4 abril 1968), p. 4.

³⁹ “Primera piedra del monumento a la *Yelcho* será colocada el 3 de septiembre en Avenida Colón”, *LPA* (19 agosto 1968), p. 7.

neros, Renán Ide Ide; jefes y oficiales de la Armada y Aviación; regidores, dirigentes y socios de la Hermandad de la Costa y público. Como invitado especial concurrió Clodomiro Agüero, uno de los últimos sobrevivientes de la expedición del piloto Pardo.⁴⁰

La actividad se inició con el Himno Nacional y el izamiento de la bandera, que estuvo a cargo de Clodomiro Agüero y Osvaldo Wegmann. Posteriormente, la alcaldesa Nelda Panicucci, Clodomiro Agüero y Ramón Obereuter, movieron los aparejos para colocar en su sitio la primera piedra adjuntándose a ella un pergamino conmemorativo. Luego, en el discurso principal, la alcaldesa señaló:

“Han pasado cincuenta y dos años y cuando se perdía ya en el calendario de la historia, Magallanes la recuerda y repara la indolencia nacional, levantando un monumento en memoria de la sencilla y ya legendaria proeza ¿Y qué hermoso y significativo monumento? La proa de la *Yelcho*, con la parte de su quilla, que cortó los hielos antárticos, para salvar a los náufragos, quedará para siempre surcando el recuerdo, rumbo a la gratitud y a la eterna esperanza. Magallanes saldará así una deuda con la justicia y la posteridad, y en estos momentos existe una conjunción fraternal, con una institución que mantiene un compás dirigido a hacer realidad este anhelo. Me refiero a la Hermandad de la Costa que alberga en su seno el espíritu mariner”⁴¹.

La ceremonia terminó con la firma del Libro de Oro de la Municipalidad, donde se dejó constancia del acto con las siguientes palabras: “el monumento que se erigirá es una muestra más del reconocimiento y gratitud

⁴⁰ “Hoy se cumplen 52 años de hazaña de escampavía *Yelcho* en zona polar”, *LPA* (3 septiembre 1968), p. 4; “Primera piedra del monumento a la *Yelcho* se colocará en los días de próximas fiestas patrias”, *LPA* (14 septiembre 1968), p. 4; “Municipalidad cumple anhelo de Magallanes en homenaje a Pardo”, *LPA* (16 septiembre 1968), p. 3; “Primera piedra del monumento *Yelcho* se coloca a mediodía”, *LPA* (17 septiembre 1968), p. 4; “Proa de la *Yelcho* tendrá monumento en Pta. Arenas”, *LPA* (18 septiembre 1968), p. 1.

⁴¹ “Proa de la *Yelcho* tendrá monumento en Pta. Arenas”, *LPA* (18 septiembre 1968), p. 1.

que la ciudadanía magallánica guarda hacia quienes como el capitán Luis A. Pardo Villalón, con su espíritu de superación y valentía supieron escribir una de las páginas más brillantes de nuestra historia patria”⁴².

En los meses inmediatamente siguientes, no se tienen más noticias sobre lo sucedido con el monumento. Sin embargo, el martes 10 de diciembre de 1968, *La Prensa Austral* publicaba que la Municipalidad interesada en iniciar prontamente los trabajos, envió una nota al entonces comodoro Guillermo Barros González para que impartiera instrucciones para obtener a la brevedad la proa de la *Yelcho* que se encontraba siendo refaccionada en los astilleros de ASMAR.⁴³

En 1969, la Municipalidad destinó 10 mil escudos para la obra y nuevamente se solicitó a la Armada restaurar la proa de la escampavía y aportar con la mano de obra.⁴⁴ No obstante, al igual sucedió en los años anteriores, el proyecto quedó una vez más inconcluso.

En enero de 1970, la Hermandad de la Costa nuevamente comenzó a promover y buscar apoyos entre las instituciones de Punta Arenas para construir el monumento. Es así, que una de las iniciativas fue colocarse en contacto con el vicepresidente ejecutivo de la Corporación de Magallanes (CORMAG), Roque Tomás Scarpa, para que cooperaran con aportes económicos y materiales.⁴⁵ El viernes 20 de marzo, los dirigentes de la Hermandad, presididos por Ramón Oberreuter se entrevistaron con Scarpa para solicitar formalmente a la CORMAG sumarse la iniciativa. Para hacer más formal la solicitud, los dirigentes, entregaron los planos y bosquejos del proyecto creado por el arquitecto Luis Williams al jefe técnico de la CORMAG, ingeniero Jorge Ferretti, para ser estudiados y pasados, poste-

⁴² Osvaldo Wegmann. “Homenaje a Pardo”, *LPA* (11 agosto 1983), p. 3.

⁴³ “La Municipalidad pidió a Zona Naval proa de la *Yelcho* para iniciar erección de monumento”, *LPA* (10 diciembre 1968), p. 4.

⁴⁴ “Hermanos de la Costa pedirán apoyo a CORMAG para monumento a Pardo”, *LPA* (24 enero 1970), p. 5.

⁴⁵ “Hermanos de la Costa pedirán apoyo a CORMAG...”, *LPA* (24 enero 1970), p. 5; “Hermandad de la Costa acordó impulsar gestiones para hacer un monumento al piloto Pardo”, *LPA* (27 febrero 1970), p. 8.

riormente, al Comité Ejecutivo de la corporación para ser discutidos.⁴⁶

Además, la Hermandad de la Costa, insistió a las autoridades municipales que no debían esperar más para construir el homenaje a Pardo, especialmente, porque en los talleres de ASMAR, la proa de la escampavía ya había terminado de ser restaurada y estaba lista para ser colocada en el monumento. Sin embargo, la institución edilicia una vez más aludió la falta de fondos y de materiales para concretar la iniciativa que, en 1968, había sido aprobada y cuya primera piedra había sido instalada en la Avenida Colón.⁴⁷

Finalmente, a inicios de abril, la Corporación de Magallanes comunicó que se sumaría a la Municipalidad y a la Armada de Chile para concretar la iniciativa de la Hermandad de la Costa y se comprometió a financiar gran parte del proyecto. La primera reunión preparatoria, según informaciones de *La Prensa Austral*, se realizó el viernes 17 de abril, donde participaron el director de obras municipales, Ricardo Cárcamo, funcionarios de obras urbanas y los técnicos CORMAG.⁴⁸

En mayo, la CORMAG acordó solicitar a la Armada la entrega de la proa de la *Yelcho* y a la municipalidad los 10 mil escudos comprometidos y facilitar tres hombres para que trabajen en la obra.⁴⁹ Además, en la quincena del mismo mes, el ingeniero de la Corporación, Jorge Ferreti, se reunió con el arquitecto Luis Williams, quien confeccionó en proyecto, y con Ramón Tramón, director (s) Dirección de Obras Municipales para estudiar los levantamientos topográficos del sector donde se debía levantar el monumento; también en aquella ocasión, se anunció que la construcción sería asesorada por el escultor Eduardo Casanova.⁵⁰ Sin embargo, al igual que

⁴⁶ “El proyecto de erección de un monumento a piloto Pardo entregó Hermandad de Costa a CORMAG”, *LPA* (20 marzo 1970), p. 4.

⁴⁷ “Hermandad de la Costa insiste en erigir monumento al piloto Pardo”, *LPA* (12 marzo 1970), p. 5.

⁴⁸ “Está en marcha iniciativa para erigir un monumento recordatorio de histórico viaje de la *Yelcho*”, *LPA* (18 abril 1970), p. 8.

⁴⁹ “CORMAG dará gran importancia al monumento a Pardo con la proa de la *Yelcho* en Avenida Colón”, *LPA* (13 mayo 1970), p. 5.

⁵⁰ “Monumento para recordar hazaña de la *Yelcho* y al piloto Pardo será realizada pron-

en años anteriores, el proyecto quedó inconcluso, en esta oportunidad por el cambio de autoridades en la Corporación de Magallanes.

En septiembre de 1971, nuevamente la Hermandad de la Costa empeñada en homenajear a Pardo, acordó en reunión realizada en el Club Naval de Punta Arenas, crear dos comisiones, la primera presidida por Pedro Arellano Salinas que debía insistir a la CORMAG para que acelerara los trabajos de construcción del monumento y, la segunda, presidida por Osvaldo Wegmann y Mariano Muñoz Lagos que debía realizar una campaña educativa a través de la creación de un folleto de difusión que dieran a conocer todos los hechos vinculados con a la figura del piloto Pardo y del rescate de 1916.⁵¹

Más de año después, en viernes 6 de octubre de 1972, *La Prensa Austral* informó que la Hermandad de la Costa una vez más:

“Había acordado insistir ante las autoridades de la Corporación de Magallanes, CORMAG, para que se construya el monumento recordatorio de la hazaña del piloto Pardo, aprobado en la administración pasada, cuyos planos, confeccionados por un arquitecto y un dibujante, fueron aprobados oportunamente por la I. Municipalidad y CORMAG. Es más, la primera piedra del monumento se colocó hace cuatro años, frente al Liceo de Hombres, en una ceremonia a la que concurrió el último sobreviviente de la *Yelcho*, el ex marinerero Clodomiro Agüero, fallecido”⁵².

Es así, que, a inicios de noviembre, la Hermandad creó una nueva comisión, esta vez integrada por Meter Samsing, Osvaldo Wegmann y Ariel González, con el objetivo de entrevistarse con el nuevo vicepresidente de la CORMAG, Carlos Zanzi, y con el ingeniero Ferreti, para intentar hacer cumplir el acuerdo de construir el monumento a Pardo. La reunión

to; gestiones”, *LPA* (22 mayo 1970), p. 4.

⁵¹ “Homenaje al piloto Luis A. Pardo rindió Hermandad de la Costa en un zafarrancho en el Club Naval”, *LPA* (5 septiembre 1971), p. 4; “Hermanos de la Costa se empeñan en homenajes al piloto Pardo que cumplió hazaña marítima en 1916”, *LPA* (7 septiembre 1971), p. 5.

⁵² “Monumento a la *Yelcho* se pedirá a la CORMAG”, *LPA* (6 octubre 1972), p. 5.

se concretizó después de la quincena de noviembre, acordándose en ella que la Hermandad de la Costa enviaría una reactualización del proyecto, principalmente porque el acuerdo de apoyar la iniciativa había sido de la anterior administración.⁵³ En 1973, no se tuvo respuesta de la CORMAG y la nuevamente la Hermandad de la Costa insistió en la imperiosa necesidad de homenajear a Pardo y a los tripulantes de la escampavía *Yelcho*, sin embargo, una vez más el proyecto quedó inconcluso.⁵⁴

En los años posteriores, no se encuentran evidencias de que la Hermandad de la Costa insistiera sobre el monumento. No obstante, en la editorial de *La Prensa Austral*, del 3 de septiembre de 1975, se señaló:

“Desde hace algunos años pende una iniciativa: el monumento recordatorio de la hazaña de la *Yelcho*, que se realizaría a proposición de la Hermandad de la Costa, con apoyo de la Armada, la I. Municipalidad y la ayuda económica de CORMAG. La primera piedra se colocó hace algunos años, en la Avenida Colón, frente al mar. La Hermandad de la Costa obtuvo de la Armada la proa de la *Yelcho*, para que forme parte del grupo escultórico.

Esta iniciativa está aún pendiente y, ahora que vivimos horas nuevas, que los valores nacionales están ocupando su verdadero sitio, esperamos que cristalice en realidad y el bronce y el granito eternicen la memoria del piloto Pardo, cuyo monumento estaría ubicado frente a nuestro liceo, como un ejemplo reconfortante para la juventud”⁵⁵.

En 1977, la proa de la escampavía *Yelcho* fue transportada a la ciudad de Puerto Williams, donde fue erigido un monumento provisorio, inaugurado el 21 de noviembre, hasta que no se resolviera sobre su verdadero destino. Hasta la actualidad, aún permanece en el mismo lugar.

El último registro en el diario *La Prensa Austral* sobre la idea de erigir un

⁵³ “Hermanos de la Costa están empeñados en erección del monumento al piloto Pardo”, *LPA* (21 noviembre 1972), p. 5.

⁵⁴ “Regreso de Pardo de la Antártica fue hace 56 años”, *LPA* (3 septiembre 1973), p. 7.

⁵⁵ “Homenaje al piloto Pardo”, *LPA* (3 septiembre 1975), p. 2.

monumento al piloto Pardo, surge por las inquietudes de Luis Ostornol Fernández, quien era representante de los ex oficiales de la rama de Pilotos Náuticos, sobre qué había pasado finalmente con la iniciativa de la Hermandad de la Costa de fines de la década de 1960 y siguiente.⁵⁶ En este contexto, la Intendencia Regional de Magallanes, por Resolución Exenta N° 234, designó una comisión presidida por el entonces alcalde la Punta Arenas, Eduardo Menéndez Glasinovic, e integrada por representantes del Departamento de Obras Civiles de la Armada, ASMAR, Secretaria de Educación, Cámara Franca, Cámara de Comercio, Unión Comunal de Juntas de Vecinos, gerente de Canal 6 de Televisión Nacional, gerente de Radio Nacional y relaciones públicas de la Intendencia.

En la primera reunión de esta comisión, efectuada en noviembre de 1983, solamente se sabe que “se acordó que el proyecto podía ser instalado en tres posibles lugares: Avenida Bulnes cerca de Tres Puentes; Avenida Colón en un sector cercano a la Costanera y, finalmente, en Avenida Independencia entre Zenteno y Arauco”.⁵⁷ En los siguientes meses, *La Prensa Austral*, no volvió a publicar referencias sobre la iniciativa, quedando el proyecto inconcluso hasta la actualidad.

FUENTE PERIODÍSTICA

Diario *La Prensa Austral*, 1941-1983.

⁵⁶ Osvaldo Wegmann. “Homenaje a Pardo”, *LPA* (11 agosto 1983), p. 3.

⁵⁷ “Erigrán monumento al piloto Pardo”, *LPA* (15 noviembre 1983), p. 6.

II. Visiones de la prensa extranjera

UNA HISTORIA DISTORSIONADA: EL RESCATE DE ISLA ELEFANTE A TRAVÉS DE LA PRENSA ANGLOSAJONA, 1916

Nelson Llanos Sierra

Universidad de Playa Ancha

Valparaíso – Chile

El presente trabajo analiza cómo algunos de los más importantes diarios de Estados Unidos y Gran Bretaña abordaron la expedición de Shackleton y el rescate realizado por el piloto chileno, explorando de este modo en las condiciones que han llevado a la negación de la figura de Pardo en la historiografía anglosajona. El trabajo está basado en libros y artículos especializados, y particularmente en materiales de prensa extraídos de fuentes estadounidenses e inglesas, entre ellas: *The New York Times* (Estados Unidos), *The Washington Post* (Estados Unidos), y *The Times* (Inglaterra).

1. ATRAPADOS EN LOS HIELOS ANTÁRTICOS

A comienzos del siglo XX, cuando la mayor parte de África, Asia y las islas del Océano Pacífico ya habían sido repartidas entre las grandes potencias, el continente antártico permanecía como uno de los últimos espacios geográficos que aún ofrecía posibilidades para la exploración científica y la adquisición de nuevos territorios. Mediante una Carta Patente emitida en 1908 el gobierno británico se había adelantado a sus competidores, al establecer de manera oficial una reclamación territorial sobre parte de

la Antártica, iniciando de esa forma una pugna internacional por el dominio del continente blanco.¹ Tal competencia se graficaría en la carrera por conquistar el Polo Sur. El explorador noruego Roald Amundsen y su equipo lograrían dicha proeza en diciembre de 1911, aventajando por cinco semanas a la expedición británica liderada por Robert Falcon Scott, quien moriría –junto a algunos de sus camaradas– en medio de los hielos antárticos. Pocos tiempo después, Ernest Shackleton –afamado aventurero irlandés– intentaría devolver la gloria antártica al imperio británico, al proponerse cruzar el continente helado, caminando desde el Mar de Wedell hasta el Mar de Ross (casi tres mil kilómetros), pasando a través del polo sur geográfico, recientemente conquistado por Amundsen.

Para conseguir tal propósito, Shackleton organizó y lideró la denominada Expedición Imperial Transantártica, a realizarse entre 1914 y 1917, aventura que es considerada como la última expedición de la llamada “Edad Heroica” de las exploraciones antárticas. A través de esta misión, Shackleton buscaba resarcir sus anteriores incursiones en el continente helado, reposicionar a Gran Bretaña entre las potencias antárticas, y realizar algunas actividades científicas.² El explorador británico dividió su expedición en dos equipos; el primero de ellos –liderado por el propio Shackleton– viajaría en el *Endurance* y sería el encargado de realizar la caminata antártica, desde el Mar de Weddell hasta el Mar de Ross. El segundo equipo, en tanto, viajaría en el *Aurora* y serviría de apoyo a Shackleton y sus expedicionarios. Este grupo estaba encargado de instalar puestos con provisiones a lo largo del camino para alimentar a los expedicionarios provenientes del Mar de Weddell, una operación de vital importancia para la realización de la última parte de la travesía liderada por Shackleton.

El *Endurance* zarpó desde Plymouth, Inglaterra, en agosto de 1914, sólo un par de semanas después del estallido de la Primera Guerra Mundial. Luego

¹ El gobierno británico emitiría una nueva carta patente en 1917, corrigiendo los errores contenidos en el documento de 1908.

² Shackleton había realizado expediciones previas a la Antártica en los periodos 1901-1904 y en 1907-1909. Entre los propósitos científicos de la Expedición Imperial Transantártica estaba confirmar la existencia de South Greenland, cuestión que finalmente sería descartada.

de detenerse en Buenos Aires y Georgias del Sur, Shackleton y sus hombres partieron hacia el mar de Weddell el día 5 de diciembre de ese mismo año.³ El *Aurora* y el equipo de apoyo –en tanto- habían comenzado su viaje hacia el mar de Ross. Desde el comienzo, los viajeros de ambos grupos tuvieron que enfrentar un clima más hostil que el esperado; la niebla y el hielo se volvieron sus peores enemigos, dificultando su misión. Hacia mediados de enero de 1915 –y ya en las cercanías del lugar de desembarque planificado (bahía Vahsel)- el *Endurance* quedó aprisionado entre los hielos que cubrían las aguas antárticas del Mar de Weddell. La embarcación se mantendría en esa condición hasta octubre de 1915, cuando la presión de los hielos destruyó la estructura de la nave. Obligado a abandonar la embarcación –luego de un año y sin más remedio que renunciar a su objetivo inicial- Shackleton tuvo que permanecer sobre la gruesa capa de hielo flotante y decidió aprovechar la deriva oceánica para acercarse a Snow Hill o cualquier otra isla que contara con provisiones de emergencia dejadas por expediciones anteriores. Lo anterior le permitiría dirigirse hacia algún puesto ballenero en la península antártica, la única posibilidad de encontrar ayuda en aquellos desolados parajes.

Sin embargo, la inusual crudeza de aquel invierno antártico obligó al aventurero británico a desistir nuevamente de sus planes y a establecer un campamento permanente a la espera de mejores condiciones. Desde aquel lugar, bautizado como *Campo del Océano*, Shackleton intentaría un segundo acercamiento a la costa antártica, el que no obstante fracasaría al igual que el primero. Los expedicionarios establecieron entonces un nuevo campamento, *Campo de la Paciencia*, donde vivirían por tres meses más. A comienzos de abril de 1916 el derretimiento de los hielos obligó a Shackleton y sus hombres a embarcarse en los botes que habían logrado rescatar del *Endurance* para buscar refugio en alguna isla cercana. Aunque su objetivo original era la isla Decepción, tuvo que conformarse con la inhóspita isla Elefante, de precarias condiciones para establecer un campamento, pero mucho más cercana que cualquier otra opción. Ya establecido en la deshabitada isla, Shackleton se convenció que la única posibilidad de

³ “Has sailed for the Antarctic”, *Boston Daily Globe* [en adelante *BDG*] (29 octubre 1914), p. 18.

rescatar a su tripulación era abordando uno de los botes y navegar hacia Georgias del Sur para buscar auxilio.⁴

2. EN BUSCA DE AYUDA

Para comienzos de 1916 la opinión pública mundial manifestaba su profunda preocupación por el *Endurance* y su tripulación. Prácticamente no habían noticias de los aventureros británicos desde que habían zarpado de Georgias del Sur en diciembre de 1914. La situación de los hombres del *Aurora* tampoco era ajena a las preocupaciones de la prensa internacional. Si bien era conocido que esta nave –de manera similar a lo ocurrido con el *Endurance*- estaba atrapada en los hielos del Mar de Ross, crecía la urgencia por rescatarla de los hielos y así dejarla libre para que cumpliera su misión de asistir a los expedicionarios provenientes del mar de Wedell, con Shackleton a la cabeza.⁵ En marzo de 1916, y tal como consigna el *Boston Globe*, cercanos al círculo familiar del explorador británico señalaban –a través de medios británicos- que ya no había más alternativa que “organizar una expedición de rescate lo más pronto posible” para poner fin a esta odisea antártica.⁶

En el continente helado, en tanto, y a bordo del bote bautizado como *James Caird*, Shackleton y cinco de sus expedicionarios abandonaban isla Elefante y se dirigían hacia Georgia del Sur. Lograrían su meta luego de dos semanas de peligrosa navegación por el mar de Drake. Una vez en tierra, el explorador inglés junto a dos de sus hombres continuaron la travesía caminando, hasta llegar a la estación ballenera de Stromness. Los otros tres expedicionarios quedaron en la costa, a la espera de la ayuda que Shackleton pudiera conseguir. En Stromness –primer contacto con la civilización desde diciembre de 1914– el explorador británico comenzó la búsqueda de ayuda internacional para rescatar al resto de la tripulación del

⁴ Cabo de Hornos y las Islas Malvinas eran más cercanas, pero el cruce por el Mar de Drake hacía la travesía mucho más peligrosa.

⁵ La tripulación del *Aurora* sería rescatada a comienzos de 1917. “Shackleton saves seven survivors”, *BDG* (6 febrero 1917), p. 7.

⁶ “Food abundant in Antarctic”, *BDG* (26 marzo 1916), p. 3.

Endurance que había quedado en isla Elefante. Como señalara el propio Shackleton, hasta ese momento “todos estaban bien, aunque en urgente necesidad de rescate”. Para entonces, la prensa internacional, ya consideraba la aventura del expedicionario inglés como un gran fracaso. El *Boston Globe* de Estados Unidos consigna en su edición del 1 de junio de 1916: Shackleton y sus hombres “no fueron capaces ni siquiera de comenzar su travesía, de hecho no desembarcaron del *Endurance* hasta que se vieron forzados a buscar refugio en la Isla Elefante”.⁷ Sobre el mismo punto, el *Chicago Tribune* agregó: Shackleton “ha fracasado en su gran aspiración; cruzar el continente Antártico y el Polo de lado a lado”.⁸ Las aspiraciones de gloria de Shackleton y su Expedición Imperial Transantártica quedaban así frustradas por los inclementes hielos del continente austral.

Una de las primeras iniciativas para rescatar a la tripulación de Shackleton surgió en Australia, nación oceánica que históricamente había apoyado a las expediciones británicas en el polo sur. En mayo de 1916, el gobierno de ese país —a solicitud de Gran Bretaña— ofreció la colaboración de algunos oficiales y una dotación de veintiséis hombres de mar para ir en auxilio de los hombres del *Endurance*.⁹ Sin embargo, la iniciativa australiana no prosperó y Shackleton optó entonces por fletar un pequeño barco ballenero en Georgias del Sur: el *Southern Sky*. La embarcación zarpó desde bahía *Husvik* el 22 de mayo de 1916, pero no logró atracar en isla Elefante debido a la gruesa barrera de hielo que rodeaba la isla. Las necesidades impuestas por la guerra en Europa dificultaron también la colaboración de la Marina británica, que no pudo responder a la ayuda solicitada por Shackleton luego del fracaso del pequeño ballenero. Ante los infructuosos esfuerzos del aventurero británico, el gobierno uruguayo ofreció el barco de arrastre *Instituto de Pesca N°1*, que zarpó hacia los mares australes el 10 de junio. Según relata el *New York Times*, representantes del gobierno uruguayo y el embajador británico asistieron al zarpe de la embarcación, la que se dirigió a las Islas Malvinas para recoger a Shackleton y desde allí

⁷ “Shackleton at Falklands”, *BDG* (1 junio 1916), p. 1.

⁸ “Shackleton safe after disaster in the Antarctic”, *Chicago Daily Tribune* [en adelante *CHDT*] (1 junio 1916), p. 17.

⁹ “To relieve Shackleton”, *BDG* (16 mayo 1916), p. 3.

emprender rumbo a la Isla Elefante.¹⁰ Al igual que en el intento anterior, los hielos que rodeaban la inhóspita isla frustraron los planes de Shackleton. El expedicionario inglés, en palabras del *New York Times*, había sido “incapaz de rescatar a sus hombres” en la Isla Elefante, debiendo regresar a Puerto Stanley (Islas Malvinas) con una nueva frustración a cuestas.¹¹

Según constata el *Times* de Londres, el invierno antártico había sido particularmente severo en aquella temporada y era necesaria una embarcación más adecuada que aquella facilitada por el gobierno uruguayo. Las condiciones climáticas, señala el diario inglés, eran tan complejas que el rescate “sólo [podía] ser realizado por un vapor de madera o un rompehielos”.¹² Más tarde, el gobierno uruguayo haría un segundo intento por salvar a los hombres de Shackleton, el que -sin embargo- tampoco tendría los resultados esperados.¹³ Después de sufrir esta nueva decepción, Shackleton recurrió a Argentina para solicitar el vapor *Uruguay*, la misma embarcación que había rescatado a la expedición sueca de Otto Nordenskjöld en 1903. Desafortunadamente, el gobierno argentino señaló que la nave no estaba en condiciones para efectuar la operación de rescate. Como señala el *New York Times*, no había en ese país sudamericano ninguna otra nave adecuada para llegar hasta isla Elefante. Para entonces, y de acuerdo al diario norteamericano, las opciones de rescate eran mínimas.¹⁴ La posibilidad de una tragedia de dimensiones mayores obligó a Shackleton a probar suerte en el distante puerto chileno de Punta Arenas. En aquella austral ciudad el explorador británico consiguió la goleta *Emma* -de propiedad británica- para realizar el rescate de su tripulación.¹⁵ Aunque este intento también fracasaría, el acercamiento a la Marina chilena le brindaría una oportuni-

¹⁰ “Relief ship starts for Shackleton’s men”, *New York Times* [en adelante *NYT*] (9 junio 1916), p. 1.

¹¹ “Shackleton unable to rescue his men”, *NYT* (27 junio 1916), p. 1.

¹² “Shackleton’s men not rescued”, *NYT* (27 junio 1916), p. 8.

¹³ “Uruguay to aid Shackleton”, *The Washington Post* [en adelante *TWP*] (29 junio 1916), p. 1.

¹⁴ “Unable to give ship to help Shackleton”, *NYT* (28 junio 1916), p. 5.

¹⁵ “Shackleton again fails to save men he left on Elephant Island”, *TWP* (5 agosto 1916), p. 1.

dad única para intentar un nuevo rescate de los veintidós hombres atrapados en la desolada Isla Elefante.

3. EL RESCATE EN LA PRENSA ANGLOSAJONA

Luego del fracaso de la goleta *Emma*, Shackleton se contactó con Joaquín Muñoz Hurtado -por entonces autoridad máxima de la Marina chilena- a quien solicitó ayuda para rescatar a la tripulación del *Endurance*. Habían por entonces dos pequeñas naves disponibles en Punta Arenas: las escampavías *Yáñez* y *Yelcho*. Fue ésta última embarcación la que sería escogida para realizar el rescate, aún cuando sus condiciones no eran aptas para la navegación en aguas antárticas. De acuerdo al escritor y diplomático León Zeldis Mandel, la *Yelcho* constaba de 467 toneladas, motor de 350 caballos de fuerza y podía alcanzar hasta los 10 nudos de velocidad. La escampavía chilena no contaba con doble fondo, calefacción, luz eléctrica, ni radio, por lo que, según Zeldis, “enviar un barco en esas condiciones a la Antártida era un acto de temeridad justificado sólo por la urgencia de la crisis.” Encontrándose indispuerto el primer piloto de la *Yelcho*, la tarea de comandar la misión a isla Elefante recayó en Luis Pardo Villalón, quien hasta entonces ocupaba el puesto de piloto segundo de la escampavía *Yáñez*. Sobre la peligrosa misión que ahora enfrentaba –y en la cual se había hecho partícipe voluntariamente- Pardo señaló: “La obra es grande, pero nada me detendrá: soy chileno. Dos consideraciones me hacen afrontar dichos peligros: salvar a los exploradores y darle renombre a mi Patria. Me consideraría feliz si consiguiera, como creo, hacer lo que otros no han podido.”¹⁶

El 25 de agosto de 1916, la *Yelcho* zarpó desde Punta Arenas en dirección a la Antártica. Bajo el mando de Pardo, la embarcación navegó por el canal Beagle, pasando por Ushuaia e isla Picton, donde fueron cargados más de trescientos sacos de carbón. El marino chileno -acompañado de Shackleton, otros dos miembros del *Endurance*, y una numerosa tripulación de

¹⁶ León Zeldis. “Sir Ernest Shackleton y Luis Pardo. Dos masones unidos por el destino y el heroísmo”. En: <http://www.logia-masonica-fraternidad62.com/PrintVersion.php?id=64&tbl=acontecimientosMasonicosArticles>

voluntarios chilenos- navegó con pericia entre témpanos y una espesa niebla, alcanzando isla Elefante en la mañana del 30 de agosto. Según el relato de Zeldis, los veintidós exploradores británicos recibieron a la misión de rescate con “indescriptible júbilo... saltaban, lloraban y los abrazaban”. Realizado el rescate, Pardo decidió volver rápidamente a Punta Arenas, no sin antes enfrentar adversas condiciones climáticas que lo obligaron a navegar por el Estrecho de Magallanes en vez de continuar por el Canal Beagle. De acuerdo al *Times* de Londres, la tripulación del *Endurance* – ahora rescatada por Pardo- había sobrevivido con una dieta basada en las provisiones que aún conservaban y carne de pingüino. También fumaban el relleno de sus botas en pipas fabricadas de huesos de aves y madera, y realizaban algo de ejercicio y lectura para ocupar las eternas horas de aislamiento en isla Elefante.¹⁷

Pardo, Shackleton y los expedicionarios rescatados fueron recibidos con gran entusiasmo en las calles de Punta Arenas el día 4 de septiembre de 1916. Autoridades nacionales, representantes de la comunidad británica y masas de ciudadanos y reporteros fueron testigos del final de una odisea que se había prolongado por casi dos años. En este punto, y en base a la información emanada desde la prensa anglosajona, se pueden identificar dos diferentes interpretaciones sobre el rescate realizado en isla Elefante: la primera de ellas –aunque minoritaria- reconoce el rol jugado por Luis Pardo como responsable del rescate de los hombres del *Endurance*. La segunda tendencia, abrumadoramente mayoritaria, omite la figura del marino chileno y deposita la responsabilidad del rescate en Ernest Shackleton. Cabe señalar que durante los primeros días después de realizado el rescate, los mayores reconocimientos fueron hacia el piloto Pardo. De acuerdo al *Washington Post*, por ejemplo, las extraordinarias habilidades para la navegación del marino chileno lo posicionaban como el gran responsable del exitoso rescate realizado en los hielos antárticos.¹⁸ El propio Shackleton, en sus primeras declaraciones a la prensa luego de su arribo a Punta Arenas, reconocía la labor de Pardo en aquella hazaña:

¹⁷ “How Shackleton’s men lived”, *Times* (11 septiembre 1916), p. 7.

¹⁸ “Shackleton saves his Antarctic party”, *TWP* (4 septiembre 1916), p. 1.

“Al gobierno chileno, [y] al comandante Pardo [...] debo mi más profundo agradecimiento por el [...] rescate.¹⁹ De modo similar, en su diario de viaje el expedicionario británico consignaba que “el piloto Pardo, con gran habilidad y sin moverse del puente de mando, [había guiado] a su nave por esos mares que estaban saturados de témpanos [...] hasta llegar a la Isla Elefante...”²⁰.

La comunidad masónica de Valparaíso reconoció también la labor de Pardo en el rescate de la tripulación del *Endurance*. Cabe señalar que tanto el marino chileno como el aventuro británico pertenecían a la masonería, por lo que la hazaña realizada en isla Elefante atrajo de inmediato la atención de las logias tanto en Chile como en el Reino Unido. En este sentido, el 30 de septiembre de 1916 se llevó a efecto un homenaje en la Logia *Harmony* de Valparaíso que contó con la presencia de Shackleton y Pardo. En las actas de dicha entidad quedó registrado que “...ninguna referencia al salvamento del equipo de Sir Ernest Shackleton sería completa sin hacer mención del hermano Luis Pardo [...] quien comandaba el barco que efectuó el salvamento de la expedición”. Por otra parte, y de manera similar la *James Caird Society* del Reino Unido -fundada en recuerdo del bote utilizado por Shackleton para llegar hasta South Georgia- consigna en una de sus publicaciones que “...el héroe de aquellas horas fue el hábil comandante de la nave chilena *Yelcho* [...] el piloto Luis Alberto Pardo Villalón.” Según lo establecido por esta organización, fue la experimentada y magistral navegación de Pardo la que garantizó el éxito del rescate de los hombres de Shackleton.²¹

A diferencia de lo publicado previamente, e incluso contradiciendo las primeras informaciones aparecidas luego de realizado el rescate en isla Elefante, la prensa británica y estadounidense comenzó a desarrollar –con el avance de los días- una nueva interpretación de los hechos ocurridos

¹⁹ “Marooned men talk”, *TWP* (5 septiembre 1916), p. 1.

²⁰ Jorge Cepeda. “El Piloto 2° Luis Pardo Villalón. Antecedentes inéditos relacionados con su nombramiento como comandante de la escampavía *Yelcho*”, *Revista de Marina* n° 4 (2004).

²¹ “Pilot Pardo: A reluctant hero”, En: <http://www.jamescairdsociety.com/shackleton-news-103719.htm>

en aguas antárticas. Así por ejemplo, en septiembre de 1916, el *New York Times* destaca a Shackleton como el responsable del rescate, asegurando que era el explorador británico quien había “rescatado a los miembros de su expedición antártica [...] atrapados en la isla Elefante.”²² En la misma línea, el *Chicago Daily Tribune* consigna: “El rescate realizado por Shackleton [...] es un triunfo de continua perseverancia y determinación. Su exitosa expedición de rescate en la *Yelcho* fue su cuarto intento...”²³ De igual modo, y en otras informaciones aparecidas esta vez en el periódico *Outlook* del 13 de septiembre, se celebraba el éxito de Shackleton en el rescate de los veintidós hombres de su tripulación. Aunque el periódico señala que el gobierno de Chile había facilitado al capitán británico la escampavía *Yelcho* para realizar el rescate, omite absolutamente el nombre de Pardo y su rol en la hazaña antártica.

Al volver a Londres, luego de ser rescatados, Shackleton y algunos otros miembros de la tripulación del *Endurance* hicieron declaraciones a la prensa internacional que profundizarían la confusión sobre el verdadero responsable del rescate en isla Elefante. En noviembre de 1916, Frank Wild –segundo al mando después de Shackleton– declaró: “Sir Ernest nos rescató el día 30 de agosto... no teníamos idea que era su cuarto intento, y fue muy afortunado que la *Yelcho* llegara en aquel momento”. Aunque Wild menciona a la embarcación chilena, no hace alusión alguna a la figura del piloto Pardo, dando a entender –intencionalmente o no– que toda la responsabilidad de la exitosa proeza recaía en Shackleton.²⁴ La confusa información de la prensa internacional sobre los hechos ocurridos en isla Elefante motivaron a Carlos Castro Ruiz, por entonces cónsul general de Chile en Nueva York, a escribir una carta al editor del *New York Times*, manifestando su desacuerdo con la cobertura periodística dada al rescate de los hombres del *Endurance*, y especialmente a la sistemática omisión del rol desempeñado por Luis Pardo. Dijo Castro Ruiz: “¿No piensa usted que sería justo rendir homenaje a la noble acción del [...] Capitán Pardo...

²² “Shackleton saves polar expedition”, *NWT* (4 septiembre 1916), p. 1.

²³ “Fourth attempt succeeds”, *CHDT* (4 septiembre 1916), p. 1.

²⁴ “Marooned men tell hardships of Antarctic”, *CHDT* (9 noviembre 1916), p. 17.

quien comandó su barco hacia la isla Elefante, en medio de hielo y nieve, para rescatar a los veintidós miembros de la expedición de Shackleton que estaban atrapados... especialmente considerando que los intentos británicos habían fracasado varias veces?”²⁵.

4. DISTORSIONES ANTÁRTICAS

La utilización de material de prensa resulta fundamental para el análisis de los acontecimientos históricos internacionales. En el caso del presente trabajo, la información emanada desde diarios como el *Times* de Londres, el *New York Times*, y el *Washington Post*, -por mencionar sólo algunos- fue clave para entender la interpretación anglosajona del rescate de la expedición de Shackleton y su impacto en la opinión pública internacional. Hasta nuestros días, estos tres medios de comunicación son reconocidos entre los principales del mundo y se caracterizan -entre otros aspectos- por su larga trayectoria y por su calidad en el tratamiento de las informaciones internacionales. El *Times* de Londres fue fundado hace más de doscientos años (1785), y según constata la *Enciclopedia Británica*, es considerado como uno de los diarios más importantes del Reino Unido y el planeta.²⁶ De acuerdo a Allan Nevins -periodista e historiador estadounidense- el *Times* “ha sido una parte integral e importante de la estructura política de Gran Bretaña,” destacando así el impacto de sus crónicas y editoriales en los asuntos públicos de aquel país. No menor, de acuerdo a Nevins, ha sido el rol desempeñado por el *Times* en procesos internacionales tan significativos como la consolidación del Imperio Británico en África durante el siglo XIX.²⁷

Por otra parte, Bernard C. Cohen -en su libro *The Press and Foreign Policy*- señala que en el Departamento de Estado Norteamericano “no se puede trabajar sin el *New York Times*”, graficando de ese modo la importancia de

²⁵ “Chilean’s fine feat” *NYT* (8 septiembre 1916), p. 6.

²⁶ *Enciclopedia Britannica*, En: <http://global.britannica.com/topic/The-Times>

²⁷ Allan Nevins. “American journalism and its historical treatment”, *Journalism Quarterly* Vol. 36 n° 4 (1959), pp. 413-414.

este medio en las altas esferas del poder estadounidense.²⁸ Aunque el diario neoyorkino –surgido en 1851– es un influyente medio de comunicación en el país del Norte, Cohen –cientista político y educador norteamericano– lo posiciona en segundo lugar entre los favoritos de los especialistas en política exterior. Para esa elite, señala dicho autor, la mejor opción es el *Washington Post*, diario fundado en 1877 y que innegablemente se ha transformado en un actor político preponderante en la capital de los Estados Unidos.²⁹ Por todas las características señaladas, la información recopilada en estos tres diarios –así como en otros consultados– resulta esencial para entender tanto su impacto en la opinión pública como su incidencia en la formación de la visión anglosajona sobre el rescate de los hombres de Shackleton. Dicha perspectiva –tal como se ha descrito en este trabajo– ha tergiversado los hechos ocurridos en Isla Elefante y se ha mantenido hasta nuestros días sin corregir dichas distorsiones históricas.

De los más de ciento veinte artículos extraídos de la prensa anglosajona y recopilados para este trabajo, sólo cuatro mencionan al piloto Luis Pardo Villalón. El resto, omitiendo el nombre del marino chileno, deja entrever o sostiene abiertamente que quien comandó la *Yelcho* y fue responsable del rescate en isla Elefante fue Ernest Shackleton. Al explorar en las razones de esta imprecisa interpretación de los hechos, aparece con fuerza el rol jugado por el propio Shackleton. Aunque el explorador británico reconoció en sus primeras declaraciones a la prensa la responsabilidad de Pardo en el rescate (al igual que en su diario de viaje), con el paso de los días comenzó a construir una versión de los hechos más conveniente para su propia imagen, pasando por alto la labor del marino chileno. Esta tendencia queda claramente plasmada en las obras escritas por el propio Shackleton. En el prefacio de su libro *South: The Endurance Expedition*, publicado originalmente en 1919, el aventurero antártico reconoce claramente la labor de Pardo y el gobierno chileno, señalándolos como responsables directos en el rescate de su tripulación en la isla Elefante. No obstante, en el resto de la obra, así como en sus otros textos publicados, Shackleton no hace

²⁸ Bernard Cohen. *The Press and Foreign Policy* (New Jersey: Princeton University Press, 1965), p. 135.

²⁹ Cohen (1965), p. 138.

mención algún a Pardo y relata los hechos ocurridos en la Antártica de manera tal que pareciera que fue él quien comandó la *Yelcho* y rescató a los hombres del *Endurance*.

Esta interpretación sobre los hechos ocurridos en la isla Elefante ha sido continuada por los historiadores anglosajones a través del tiempo. En obras recientes como *Endurance: Shackleton's Incredible Voyage* de Alfred Lansing (1999), *The Endurance: Shackleton's Legendary Antarctic Expedition* de Caroline Alexander (2001), *Ernest Shackleton. Grippled by the Antarctic* de Rebecca L. Johnson (2003), y *The Endurance Expedition* de Kristin Johnson (2010) no se menciona el nombre del piloto Pardo y se estructura el relato de lo ocurrido en isla Elefante siguiendo la perspectiva de Shackleton como único responsable del rescate de los miembros de la Expedición Imperial Transantártica. Algo similar ocurre con los documentales *The Endurance, Shackleton and the Antarctic* (2000) y *Shackleton's Voyage of Endurance* (2005), de amplia difusión internacional. Una excepción a esta tendencia es representada por Michael Smith, quien en su libro *Shackleton, by Endurance We Conquer* -publicado en 2014- analiza el rol jugado por Pardo como comandante de la *Yelcho* y lo posiciona como responsable del rescate de los hombres de Shackleton en isla Elefante.

Al analizar las razones por las cuales prevaleció en la prensa anglosajona la interpretación que adjudicaba a Shackleton la responsabilidad del rescate, es posible identificar al menos tres factores. En primer lugar, y a diferencia del piloto Pardo, el explorador británico era una figura de renombre mundial, protagonista favorito de las crónicas de aventura que llenaban las páginas de la prensa internacional a principios del siglo XX.³⁰ Un se-

³⁰ De acuerdo a Stephanie Barczewski, el particular liderazgo y el perfil de "personaje de acción" representado por Shackleton ha contribuido a su consagración como héroe antártico hasta nuestros días. Las dificultades de su viaje, la sobrevivencia entre los hielos polares, la navegación en el *James Caird* y la odisea del rescate configuran, de acuerdo a la autora, una atractiva combinación para el público ávido de aventuras extremas. Lo anterior, ha hecho de Shackleton el protagonista de innumerables artículos, libros, documentales y exhibiciones tanto en Gran Bretaña como en Estados Unidos, especialmente a partir de la década de 1990. Ver: Stephanie Barczewski. *Antarctic Destinies. Scott, Shackleton and the changing face of heroism* (London: Continuum Books, 2007).

gundo factor radica en el contexto histórico de la época, dominado por el desarrollo de la Primera Guerra Mundial y en donde el ensalzamiento de una figura como Shackleton –representante de la gloria del imperio británico- podía colaborar a elevar la moral británica en medio del conflicto europeo. Finalmente, y probablemente la razón más importante en este sentido, fue el afán del propio Shackleton para salvaguardar su imagen y reputación como explorador antártico. Este factor se entiende a la luz de las dificultades que el británico había tenido que enfrentar para financiar su expedición a la Antártica y para conseguir el apoyo de las autoridades del Reino Unido.

Cuando la expedición fracasó y Shackleton pidió la ayuda del gobierno de Londres, Winston Churchill -por entonces comandante de un batallón de fusileros en Flandes y ex Primer Lord del Almirantazgo Británico- manifestó su indignación con la situación del explorador antártico. Churchill, quien era ya un hombre prominente en la política británica, consideraba que las aventuras y necesidades de Shackleton nada tenían que ver con la urgente situación que por entonces vivía el Reino Unido en medio de la Primera Guerra Mundial. En una carta a su mujer, Churchill escribió: “imagina a ese ridículo Shackleton y su [expedición] polar... Cuando todos los enfermos y heridos hayan sido sanados, cuando todos sus empobrecidos y quebrantados hogares hayan sido recuperados, cuando todos los hospitales estén atiborrados con dinero, y cuando todas las obras de caridad estén cerradas, entonces y sólo entonces me preocuparé de esos pingüinos...”³¹ Tal como sabemos, la ayuda británica nunca llegó y los expedicionarios del malogrado *Endurance* serían rescatados por una misión chilena.

En estas circunstancias, y aunque la Expedición Imperial Transantártica ya había fracasado, Shackleton no podía sino transformar la adversidad en una oportunidad para resarcir su experiencia en el continente blanco y fortalecer la moral y el alicaído prestigio internacional del Reino Unido. El aventurero británico enfatizó entonces los peligros afrontados en la Antártica, su travesía por el Mar de Drake, y su incansable búsqueda de ayuda

³¹ “Carta de Winston Churchill a su esposa, escrita en Flandes, 1916” En: <http://eshackleton.com/2013/06/06/fancy-that-ridiculous-shackleton>

internacional para rescatar a sus compañeros. La estrategia tuvo efecto. El explorador antártico omitió la labor de Pardo y los diarios de gran parte del mundo -luego de criticar el fracaso de la expedición británica- cambiaron su percepción sobre los hechos, y ensalzaron a Shackleton, elevándolo a la categoría de héroe por haber conseguido el rescate de su tripulación en isla Elefante. Al regresar a Europa, gran parte de los hombres del *Endurance* partieron a la guerra para defender al imperio británico de sus enemigos. Shackleton, en tanto, se dedicaría a publicar sus aventuras, realizar conferencias y organizar una nueva expedición a la Antártica. Fue mientras se encontraba en Georgia del Sur, en enero de 1922, que lo sorprendió la muerte. Mientras el deceso del explorador británico –consagrado ya como héroe antártico- ocupaba las portadas de la prensa internacional, la figura de Luis Pardo Villalón se desdibujaba entre las páginas de la historia antártica, generando escaso reconocimiento en su propia patria y permaneciendo alejado de los titulares de la prensa mundial.

BIBLIOGRAFÍA

Alexander, Caroline. *The Endurance: Shackleton's legendary Antarctic expedition* (New York: Knopf, 2001).

Barczewski, Stephanie. *Antarctic destinies: Scott, Shackleton and the changing face of heroism* (London: Continuum Books, 2007).

Bickel, Lennard. *Shackleton's forgotten men: The untold tragedy of the Endurance epic* (New York: Da Capo Press, 2001).

Cepeda, Jorge. "El Piloto 2° Luis Pardo Villalón: Antecedentes inéditos relacionados con su nombramiento como comandante de la escampavía *Yelcho*", *Revista de Marina* n° 4 (2004).

Cohen, Bernard. *The Press and Foreign Policy* (New Jersey: Princeton University Press, 1965).

González, Víctor. "La gran carrera antártica al Polo Sur", *Revista Libertador O'Higgins* (2012).

Johnson, Rebecca. *Ernest Shackleton: Grippped by the Antarctic* (Minneapolis: Carolrhoda Books, 2003).

Lansing, Alfred. *Endurance: Shackleton's incredible voyage* (New York: Basic Books, 2007).

Nevens, Allan. "American journalism and its historical treatment", *Journalism Quarterly* Vol. 36 n° 4 (1959), pp. 411-422.

Shackleton, Ernest. *Escape from the Antarctic* (New York: Penguin Classics, 2007).

Shackleton, Ernest. *South: The Endurance expedition* (New York: Signet, 1999).

Smith, Michael. *Shackleton, by Endurance we conquer* (London: One World, 2014).

FUENTES PERIODÍSTICAS

Boston Daily Globe, 1916.

Chicago Daily Tribune, 1916.

Los Angeles Times, 1916.

New York Times, 1916.

Outlook, New York, 1916.

The Times, London, 1916.

Washington Post, 1916.

Youth's Companion (Boston), 1916.

WEB

"Pilot Pardo. A reluctant hero". En: <http://www.jamescairdsociety.com/shackleton-news-103719.htm>

Zeldis, León. "Sir Ernest Shackleton y Luis Pardo. Dos masones unidos por el destino y el heroísmo",

En: <http://www.logia-masonica-fraternidad62.com/PrintVersion.php?id=64&tbl=acontecimientosMasonicosArticles>

“Carta de Winston Churchill a su esposa, escrita en Flandes, 1916” En:
<http://eshackleton.com/2013/06/06/fancy-that-ridiculous-shackleton>

EL RESCATE DE LA EXPEDICIÓN DE SHACKLETON POR EL PILOTO PARDO: VISIÓN DEL PERIÓDICO *LA CROIX*, 1916

Miguel Salazar Urrutia

Duoc – UC

Valparaíso – Chile

Considerando la próxima conmemoración de los 100 años de la hazaña de Luis Pardo Villalón, se hace necesario que la historiografía nacional revise este hecho, mostrando las variaciones interpretativas que pueden darse al utilizar fuentes distintas a las chilenas o a las anglosajonas.

En el presente artículo se enfatiza al espectador periodístico, más que a sus protagonistas, para entender de qué forma funcionó el aparato comunicacional de la época en relación con este hecho. Para tales efectos, se analiza la versión que el periódico francés *La Croix* hizo del rescate de la Expedición Imperial Transantártica de Sir Ernest Shackleton por el piloto Luis Pardo Villalón, visión diferente y que permite compararla con las interpretaciones más conocidas provenientes del espectro chileno-británico.

Como se sabe, el piloto 2° Luis Pardo Villalón nació el 20 de septiembre de 1882, en el año 1900 ingresó a la escuela de Pilotines, donde se formaban los oficiales de la Marina Mercante Nacional, y en 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*.¹ Participó protagónicamente en el rescate de los ingleses de Isla Elefante, el 7 de septiembre de 1916 ascendió a piloto 1º y continuó en la Armada, retirándose el 23 de mayo de 1919. Posteriormente, fue cónsul en Liverpool y falleció el 21 de febrero de 1935, a causa de una bronconeumonía a los 53 años de edad. A Luis Pardo Villalón se le conoce en Chile como un hombre de alto mérito y valor, y como un importante personaje para la Marina chilena, así como para los historiadores antárticos y la ciudadanía en general.

Sir Ernest Shackleton, por su parte, es conocido como el emblema británico de las expediciones polares que tuvo, durante el año 1916, que buscar ayuda en los gobiernos del Cono Sur para rescatar a sus 22 compañeros aislados en la austral isla Elefante, como consecuencia del fracaso de la conocida *Imperial TransAntarctic Expedition*. Y a la vez, un conflicto armado de escala global o Gran Guerra, entre 1914 y 1918, que mantuvo demasiado ocupadas a las grandes naciones como para atender los llamados de auxilio de náufagos, desde una remota isla en la Antártica.

1. LA FUENTE PERIODÍSTICA

En el diario francés *La Croix*, se publicaron en 1916 una serie de noticias de las cuales 17 se han seleccionado para este artículo que tiene por objetivos: primero, mostrar la forma en que la mencionada publicación se refiere al rescate de los británicos por el piloto 1º Luis Pardo Villalón; y en segundo lugar, destacar la importancia de la participación, no tan solo de Pardo, sino también de la autoridades de Chile y de su voluntariosa Marina.

La Croix, periódico católico francés fundado en 1880 en Mountrouge, París y vigente hasta hoy, pertenece al grupo de prensa Bayard, formado en 1873. El *Journal* pretendía responder a las necesidades de información y de cultura del público católico, llegando a ser la primera central de prensa católica, con una gran casa de edición e imprenta así como un importante

¹ Alfonso Filippi. "Shackleton versus Pardo", *Revista de Marina* Vol.117 n° 856 (septiembre-octubre, 2000).

servicio de mensajería.²

Dicho periódico dio seguimiento al rescate de la expedición de Shackleton, a lo largo de su desarrollo en 1916; pero el diario no toma postura religiosa u ideológica alguna ante el hecho, y su utilidad intelectual y material consiste en que la paulatina sucesión de noticias permiten ser analizadas bajo una óptica revisionista, y ver el grado de reconocimiento de la hazaña del Piloto Pardo Villalón en el rescate de los hombres de Shackleton en Isla Elefante.

2. LOS HECHOS HISTÓRICOS

La Croix publicó, entre los meses de abril a diciembre de 1916, tanto el fracaso de la Expedición Imperial Transantártica británica como el posterior rescate de los naufragos, a través de noticias pequeñas, mostrando cómo la condición humana fue sometida a las pruebas más duras que podría ofrecer la naturaleza, e hizo el seguimiento de las operaciones y tentativas de rescate que realizó Shackleton.

En cuanto a las tentativas de rescate, él primero arrendó un vapor ballenero noruego, el *Southern Sky*; luego, con la ayuda del gobierno uruguayo, que puso a su disposición un buque arrastrero llamado *Instituto de Pesca Nº1*, zarpó desde Puerto Stanley y a 30 millas de su destino, un muro infranqueable de hielo le impidió continuar.³

Un tercer intento: Shackleton se trasladó a Punta Arenas, y con la ayuda de la colonia británica contrataron la goleta lobera *Emma*; en dicho intento, la goleta fue remolcada para ahorrar combustible -en parte de la ruta- por la escampavía *Yelcho* al mando de Pardo. Pero, resultó igual de infructuoso que los dos intentos anteriores: la *Emma* se averió y tuvo que soportar uno de los temporales más violentas que Shackleton hubiese sido en su vida,

² En: www.groupebayard.com. La dirección es La Croix 18, rue Barbès 92128, Mountrouge, París.

³ Filippi (2000), p. 3.

debiendo regresar.⁴

Para el cuarto intento, Shackleton consiguió por medio del Vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado, la escampavía nacional *Yelcho*. El comandante de la escampavía era el piloto 1º Francisco Miranda B, quien estaba enfermo, y fue reemplazado por el piloto 2º Luis Pardo Villalón. Según el historiador Alfonso Filippi, Pardo más que proponerse para ir al rescate, se impuso; lo que habla de un marino de decidida determinación e ímpetu. El rescate sucedió el 30 de agosto, y el 3 de septiembre de 1916, en medio de enorme expectación, llegaron a Punta Arena sin novedad y con los 22 británicos a salvo.

3. LAS NOTICIAS

En la primera publicación, del 20 de abril del 1916, el periódico *La Croix* da a conocer el fracaso de la *Imperial Transantarctic Expedition*, afirmando que el explorador antártico Douglas Mawson pensaba que era “imposible que la expedición de Shackleton pudiera ser socorrida antes del fin de enero próximo”⁵. Considerando que esta noticia fue publicada en abril significaba, nada más y nada menos, que se requerían 9 meses para poder realizar alguna tentativa de rescate, lo que señalaba la difícil accesibilidad que posee el mar de Weddell, y las complejas condiciones que enfrentaban los desafortunados expedicionarios antárticos.

Después, el 3 de junio de 1916, el primer ministro británico Herbert Henry Asquith declaró, según el diario *La Croix*, que su gobierno pediría al Parlamento los fondos necesarios para organizar una expedición y socorrer al explorador Shackleton,⁶ lo que, podría tardar dado los avatares bélicos del momento.

Sin embargo, el 5 de junio se publicó en el diario *La Croix* un breve pero completo relato bajo el título “L’explorateur Shackleton est sauvé”, repro-

⁴ Filippi (2000), p. 4.

⁵ «L’expédition de Shackleton», *La Croix* [en adelante LC] (20 abril 1916), p. 8.

⁶ «Etranger», LC (3 junio 1916), p. 8.

ducido de un cable del periódico *Daily Chronicle*. En esa noticia, desde Port Stanley, el expedicionario británico relataba las penurias sufridas:

“En el comienzo de su viaje, descubrió una nueva tierra teniendo 200 millas de costas y de grandes glaciares. En el comienzo de febrero, la temperatura estival era inferior a 0º Fahrenheit; al final del mismo mes, ésta llegaba a -49º de frío. En el mes de agosto, bajo la presión de los hielos, la *Endurance* fue levantada y volcada; pero sucedió que el *Endurance* se despegó de los hielos y partió a la deriva en un sector antártico que era considerado como la tierra de la Nueva Groenlandia meridional. El 16 de octubre, el navío fue lanzado sobre un costado, luego los bloques de hielo presionaron continuamente el casco, y el 26 de octubre, los cascos de la nave finalmente se abrieron. Al día siguiente, bajo una presión terrible, la cubierta y el timón fueron arrancados, los icebergs perforaron la nave, el agua apagó los fuegos y paró las bombas.

“La isla más próxima, donde era posible encontrar víveres, se encontraba a 346 millas. La expedición abandonó el *Endurance* e intentó marchar hacia el norte, tirando las chalupas y los trineos. Pero la empresa presentaba tantas dificultades y peligros, que fue necesario renunciar y volver a la nave. Un campamento se estableció sobre un espeso banco de hielo, ahí transportaron centenas de cajas y víveres extraídos del barco, operación para la cual se habían practicado aberturas en el puente.

“Durante dos meses fueron llevados a la deriva en dirección norte. El 20 de noviembre el *Endurance* se hundió. El 23 de diciembre, la expedición volvió a partir tirando las chalupas y trineos, avanzando de nueve millas cada 5 días, y pronto se vio obligada nuevamente a acampar sobre un banco de hielo, donde pasó los meses de enero, febrero y marzo. El banco iba a la deriva lentamente hacia el norte, disminuyendo su tamaño. Pronto no hubo más que una superficie de una centena de metros cuadrados.

“El 23 de marzo y el 7 de abril fueron avistadas, las islas Joinville y Clarence, respectivamente, pero los remolinos de los hielos les im-

pidieron alcanzarlas. Como era imposible quedarse ahí por mucho tiempo, los miembros de la expedición practicaron excavaciones en los acantilados congelados y se refugiaron esperando que el mar se descongelara.

“La situación se agravó y los víveres se volvieron escasos. Shackleton, acompañado de cinco voluntarios, se embarcó el 24 de abril hacia la Georgia meridional, distante a 750 millas, en el objeto de buscar socorro. Después de una travesía llevada a cabo en medio de tempestades incesantes, desembarcó el 10 de mayo en la costa oriental. Atravesando la isla con dos de sus compañeros, Shackleton llegó a la costa occidental el 20 de marzo. Ahí encontró las estaciones de pescadores noruegos de ballenas, los que equiparon inmediatamente un pequeño ballenero de 80 toneladas, que zarpó para la Isla Elefante. Pero los obstáculos de los hielos para una embarcación de estas características fueron tan formidables que todas las tentativas debieron ser suspendidas, y la nave debió regresar al norte y buscar socorro en las Islas Malvinas. Shackleton dijo que los compañeros que dejó en la Isla Elefante, el 24 de abril, poseían cinco semanas de víveres; pero que la caza de focas podía quizás aumentar sus recursos”⁷.

Una vez a salvo, Sir Ernest Shackleton comenzó formar expediciones de rescate entre abril y octubre de 1916. El periódico francés publicó bastante información sobre el intento uruguayo de rescate: así, el 9 de junio, anunció que “una expedición de socorro partirá desde Montevideo para recoger a los compañeros de Shackleton en las regiones antárticas.”⁸ Este es uno de los testimonios que demostraban tanto la participación de estados neutrales, como la poca efectividad marítima británica causada por la coyuntura global, y por la distancia que se encontraba para realizar un rescate en una zona tan extrema geográficamente.

Unos veinte días después, *La Croix* publicó un cable del *Daily Chronicle* recibido desde puerto Stanley, titulado “L’équipage de Shackleton n’est pas

⁷ «L’équipage de Shackleton n’est pas sauvé», *LC* (5 junio 1916), p. 6.

⁸ «Petites nouvelles», *LC* (9 junio 1916), p. 7.

sauvé” e informando que Shackleton “había regresado sin éxito, después de haber intentado salvar a los 22 hombres de su tripulación que había dejado en la isla Elefante”⁹. Días después publicó que “el comandante de la ballenera uruguaya, *Instituto de Pesca*, telegrafió al Ministro de Marina, su resolución de continuar sus esfuerzos para salvar los compañeros de Shackleton”¹⁰.

En esos mismos días, aparecen las primeras noticias sobre Punta Arenas cuando *La Croix* publicó, el 14 de junio, que el “célebre explorador antártico, el Cap. Carl Anton Larsen, miembro de la expedición Nordenskjold, hacía preparativos en Punta Arenas para socorrer la dotación que Sir Ernest Shackleton ha dejado en Isla Elefante; esta expedición partirá pronto”¹¹, sin señalar una fecha exacta para su zarpe, ni el resultado de sus preparativos.

A mediados de julio de 1916, publicaba que “la goleta *Emma*, equipada por la British Association of Magellan, zarparía esta semana desde Buenos Aires al socorro de la expedición Shackleton en isla Elefante; Sir M. Ernest Shackleton acompañará a la *Emma*”, sin percatarse que no lo haría desde la capital bonaerense sino de Punta Arenas.¹² Diez días más tarde informaba, sin dar mayores detalles que: “en vista del posible fracaso de la tercera tentativa hecha por sir Ernest Shackleton para socorrer a sus compañeros que han quedado en la isla Elefante y por expresa petición de este explorador, el gobierno británico ha decidido de enviar un navío de Inglaterra hacia las Shetlands en el más breve plazo”¹³.

Muy pronto, *La Croix* debió mencionar, escuetamente, que “la tercera tentativa de Sir Ernest Shackleton para alcanzar la isla Elefante y salvar a los

⁹ «L'équipage de Shackleton n'est pas sauvé», *LC* (28 junio 1916), p. 8.

¹⁰ «Petites nouvelles», *LC* (1 julio 1916), p. 8.

¹¹ Larsen había sufrido desventuras semejantes a las de Shackleton: su buque quedó apresado en los hielos y debió sobrevivir a base de pingüinos y focas. «Etranger», *LC* (14 junio 1916), p. 8.

¹² «Petites nouvelles», *LC* (14 julio 1916), p. 7.

¹³ «L'expédition Shackleton», *LC* (24 julio 1916), p. 8.

compañeros que allí había dejado, había fracasado”¹⁴. Mientras tanto, las autoridades británicas reintentaron tomar cartas en el asunto y anunciaron que se enviaría una nave para el socorro de los hombre aislados. Al respecto *La Croix* publica el 14 de agosto:

“El *Discovery*, navío polar, en el cual Sir Ernest Shackleton acompañó al capitán Scott en su primera expedición antártica, ha partido ayer en la tarde desde Plymouth con destino a Puerto Stanley, en la Islas Malvinas. El navío tomará a sir E. Shackleton a bordo y, bajo su dirección, intentara de socorrer a los veintidós miembros de la expedición que han quedado en la isla Elefante. Esta sería la cuarta tentativa que han hecho para socorrerlos”¹⁵.

Sin embargo, Shackleton no estaba dispuesto a esperar cuando la vida de su tripulación estaba en riesgo, y decidió apelar al gobierno chileno para realizar un nuevo intento de rescate. *La Croix* publicaba el 30 de agosto: “Sir E. Shackleton ha partido de Punta Arenas a bordo del *Yelcho*, con el fin de hacer una tercera tentativa para salvar a sus compañeros.”¹⁶

La siguiente noticia fue publicada por *La Croix*, según un cable del *Daily Chronicle*, está fechada el 5 de septiembre de 1916 y confirmaba el rescate de los exploradores, sin mencionarla participación de terceros. La noticia decía que *El Daily Chronicle* publicaba un telegrama de Shackleton anunciando “había conseguido recoger al grupo de sus compañeros que había dejado en la Isla Elefante”¹⁷.

Después de conocido el rescate, las noticias se vuelven más breves aún. El 8 de septiembre de 1916, se publicó que Shackleton había “teleografiado al Almirantazgo chileno para agradecerle por el salvataje de sus veintidós compañeros en la expedición polar.”¹⁸ Y casi un mes después, el periódico francés señalaba que el expedicionario británico había estado en Santiago

¹⁴ «Petites nouvelles», *LC* (8 agosto 1916), p. 8.

¹⁵ «L'expédition polaire», *LC* (14 agosto 1916), p. 8.

¹⁶ «Petites nouvelles», *LC* (30 agosto 1916), p. 8.

¹⁷ «Les compagnons de Shakleton sont saufs», *LC* (5 septiembre 1916), p. 8.

¹⁸ «Petites nouvelles», *LC* (8 septiembre 1916), p. 8.

y había hecho “una conmovedora relación de su expedición al polo sur”¹⁹.

Mas adelante, el 6 de octubre, el periódico publicaba que “los miembros de la expedición de Shackleton acaban de partir de Buenos Aires con rumbo a Montevideo con el fin de agradecer al gobierno de Uruguay. Los miembros de la expedición se embarcaron para Inglaterra el 12 de octubre. La visita de Sir E. Shackleton a Santiago ha estrechado los lazos de amistad que unen a Chile y Gran Bretaña”²⁰.

Finalmente, y para dar la continuidad de este importante hecho histórico, se encuentra la última noticia de 1916 que testimoniaba el rescate de la tripulación de la otra expedición de apoyo de Shackleton y que había quedado en el mar de Ross:

“El barco *Aurora*, al mando del capitán Davis, y teniendo a bordo a sir Ernest Shackleton, ha dejado Port-Chalmers, en ruta hacia la Antártica. Sir. E. Shackleton se encargará de la organización de las operaciones para el salvataje de los miembros de la expedición quedados en la Isla Ross”²¹.

4. INFORMACIONES COMPLEMENTARIAS

En una publicación de carácter científico, Maurice Zimmerman, explica basándose en los problemas climáticos, el fracaso de las tres primeras tentativas de rescate y decía que después de tres tentativas infructuosas, Sir Ernest Shackleton consiguió recoger el grupo de sus 22 compañeros, que habían quedado en la angustia de una cueva de hielo de la Isla Elefante, Shetland del Sur. Habiendo obtenido del gobierno chileno la asistencia del vapor *Yelcho*, logró después de una delicada navegación y de numerosos icebergs, volver a encontrarse con el campamento de los naufragos el 30 de agosto de 1916. Una hora más tarde, el navío repleto con los hombres sanos y salvos a pesar de su terrible odisea.

¹⁹ «Petites nouvelles», *LC* (2 octubre 1916), p. 8.

²⁰ «L'expédition Shackleton», *LC* (6 octubre 1916), p. 8.

²¹ «L'expédition Shackleton au secours de l'équipage», *LC* (29 diciembre 1916), p. 7.

“Cuatro meses habían sucedido desde la partida de sir Ernest Shackleton (24 de abril). Desde el 25 de abril, una cargada banquisa vino a cerrar la isla y hubieron de abandonar la cueva de hielo y refugiarse sobre una estrecha faja de tierra, de 40 yardas de ancho (36m), dominada por rocas inaccesibles y amenazada por los hielos a la deriva. (...) De un momento a otro, el asedio de los hielos disminuía y el mar volvía a estar libre. Por desgracia, las tentativas anteriores de salvataje concordaron con los periodos de bloqueos; para la llegada de la *Yelcho*, una tempestad había dispersado los hielos desde dos días”²².

Charles Rabot en su “La nouvelle expedition Shackleton dans l’Antartique” publicada por el *Bulletin de la Section de Géographie* y el *Comité des Travaux Historiques et Scientifiques* de Francia, redactó un documento que describe el fracaso de la expedición y también el salvataje de esta:

“Partiendo de Inglaterra a comienzos del mes de agosto de 1914 con el proyecto audaz de atravesar el continente antártico, Sir Ernest Shackleton deja, a bordo del vapor *Endurance*, la Georgia del Sur, la gran isla del Atlántico austral que está situada a 1.300 km al oeste del Cabo de Hornos, y se dirige a las tierras del Principe Luitpold, al extremo sur del mar de Weddell. Es de acá que él contaba, al mes de septiembre, encaminarse hacia el polo con tres compañeros, luego descender hacia el mar de Ross donde debía tomar el navío la *Aurora* para llevarlo a Nueva Zelanda: este navío habiéndolo esperado vanamente, y, después de nueve meses y medio de aprisionamiento en los hielos, habiendo al fin recobrado su libertad, consiguió, al precio de las grandes dificultades, salir de la banquisa y retornar a Nueva Zelanda.

“El 16 de abril último, seis meses después de la pérdida del navío de la misión, el *Endurance*, su tripulación ha esperado en la Isla Elefante, una de las Shetland del Sur, a 55 km del Cabo de Hornos. Tenían víveres como para un mes, Shackleton partió en una canoa con cinco hombres con el

²² Maurice Zimmerman. «Le sauvetage des compagnons de Sir Ernest Shackleton», *Annales de Géographie* Tomo 26 n° 139 (1917), p. 80.

fin de ir a buscar socorro en la Georgias del Sur, donde se encuentran establecimientos permanentes de balleneros noruegos: esto era una travesía de cerca de 1400 km. Él llegó, no sin dificultades y peligros, en cuatro semanas, y volvió a partir enseguida al socorro de sus compañeros. Desgraciadamente el invierno comenzaba y cualquier esfuerzo que hacía, se tropezaba con las banquisas impenetrables que le cortaban el camino: tres veces intentó vanamente forzar las barreras de hielo rodeando la isla Elefante. Al fin, en una cuarta tentativa, gracias a un sólido barco a vapor de Chile puesto a su disposición, descubrió a través de los hielos flotantes una brecha y, el 3 de abril, tuvo la felicidad de encontrar a los náufragos que esperaban instalados en una cueva tallada en un glaciar y que, a pesar de los sufrimientos y los peligros de todo tipo y los rigores del invierno antártico, estaban todavía con vida. La cuestión de los víveres había sido una grave preocupación, porque sabían que, aislados por la banquisa, no podían ser rescatados durante meses, al menos hasta septiembre. Ahora bien, algunos alimentos eran las raciones que consumían y no los podían mantener, pero los pingüinos y las focas les proporcionaron la subsistencia necesaria con el varech hervido en guiso de verduras y algunos mariscos que recogían en baja mar. Los intrépidos marinos del *Endurance* están hoy día a salvo, y nosotros sólo podemos darles un sincero homenaje a su intrepidez y su audacia...²³.

La revista geográfica francesa no hace referencia alguna a la participación del gobierno chileno en el rescate; menos aún de la participación de la Marina chilena y del comandante Pardo Villalón, existiendo una clara omisión del involucramiento de terceros en el salvataje, quizás considerando que tanto el estado británico como el chileno poseían intereses en el continente, y este hecho podría representar una desventaja para los intereses británicos, dada la posición y proyección geográfica de Chile hacia los espacios australes, así como por la efectivas actividades marítimas que se ejecutaban para aquel entonces, elementos esenciales para la consecución de los intereses un Estado u otro.

²³ Varech es una mezcla de algas rojas, verdes o marrones dejadas por la retirada del mar. "Comité des travaux historiques et scientifiques, 1913-1979", *Bulletin de la Section de Géographie* Tomo XXXI (Paris: Ed. Ernest Leroux, 1916), pp. 51-52.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

Una de las principales características que presentan las noticias del periódico *La Croix*, es que hay mención de personajes, lugares, y naves que participaron del hecho, sobre todo el seguimiento de la figura del mismo Ernest Shackleton, dejando al final el testimonio del agradecido sentir de este último hacia Chile, sus autoridades, a la Marina y aunque no claramente explícito sino más bien deductivo, a la figura de Luis Pardo Villalón y sus hombres.

Por otro lado, se evidencia la ausencia de reconociendo hacia las figuras chilenas como el almirante Muñoz Hurtado, así como al mismo Luis Pardo Villalón, ya que los cables recibidos, principalmente por el *Daily Chronicle*, hacen recaer los méritos, en la figura de Shackleton y sus compañeros. Es más, Maurice Zimmerman²⁴ sostiene que el rescate se logró sólo porque el clima lo permitió, justificando el fracaso de los tres intentos anteriores y considerando la participación del gobierno chileno y de la *Yelcho* como una “asistencia” a los planes de Shackleton, lo que contrasta bastante con los relatos de diversos historiadores chilenos, que describen con el calificativo de valerosa, intrépida, voluntaria y audaz la hazaña realizada por Luis Pardo.

En definitiva, este trabajo demuestra el agradecimiento tanto de Shackleton y sus compañeros hacia las figuras chilenas, así como a la escampavía *Yelcho* y la ciudad de Punta Arenas, que fuera la base de operaciones del rescate. Por último, se materializa la utilidad histórica al obtener una fuente alternativa a la chileno-británica, que aporta pormenores para esta creciente recuperación de la imagen de Luis Pardo Villalón en la próxima conmemoración de los 100 años de su gran hazaña²⁵.

²⁴ Encargado del curso de geografía en la Universidad de Lyon en 1917, Francia.

²⁵ En: <http://www.jamescairdsociety.com/>

BIBLIOGRAFÍA

Filippi, Alfonso. "Shackleton versus Pardo", *Revista de Marina* Vol. 117 n° 856 (septiembre-octubre, 2000), pp. 467-480.

Zimmerman, Maurice. "Le sauvetage des compagnons de Sir Ernest Shackleton", *Annales de Géographie* Tomo 26 n° 139 (1917).

"Comité des travaux historiques et scientifiques, 1913-1979", *Bulletin de la Section de Géographie* Tomo XXXI (Paris: Ed. Ernest Leroux, 1916).

FUENTE PERIODÍSTICA

La Croix. Francia, 1916.

WEB

<http://eshackleton.com/2013/06/06/fancy-that-ridiculous-shackleton>

www.revistamarina.cl

www.groupebayard.com

www.bnf.fr

www.gallica.bnf.fr

www.jamescairdsociety.com

LA VISIÓN EN DOS PERIÓDICOS ARGENTINOS DEL RESCATE DE LA TRIPULACIÓN DEL ENDURANCE, 1916

Lydia E. Gómez

Universidad Nacional de San Juan

San Juan – Argentina

1. INTRODUCCIÓN

Al momento de escribir los resultados de esta investigación, me encontré leyendo un interesante libro titulado *Historia ¿para qué?: Revisitas a una vieja pregunta*, y parte de sus reflexiones sirvieron para dar sentido al presente trabajo; sus autores aluden a la escasa disponibilidad de textos razonados que, a partir de distintas prácticas y usos de la historia, den cuenta del porqué y el para qué se rescata, se ordena y se busca explicar el pasado.

En tiempos en que la producción historiográfica se ha multiplicado, renovando miradas, métodos y problemáticas, abordando nuevos campos y objetos de investigación; a la vez que modificando los modos tradicionales de intervención pública de los historiadores, el interrogante que antecede conserva su actualidad y pertinencia.

Tomando el tema que nos ocupa, y no perdiendo de vista el interrogante planteado, es que propongo analizar la visión de un mismo tema: el rescate de la tripulación del *Endurance* en 1916, de dos periódicos argentinos de la época: *La Vanguardia* y *El Diario Nuevo*. El primero es un periódico argentino, fundado por Juan B. Justo en 1894, como un órgano socialista científico, defensor de la clase

trabajadora, que en 1896 se convirtió en órgano oficial del Partido Socialista de la Argentina. Por su parte, *El Diario Nuevo*, es un periódico que aparecía en horas de la mañana, circulando en la ciudad de San Juan (Rep. Argentina), con una edición de ocho páginas.

Las versiones periodísticas que ambos medios realizaron sobre la hazaña del Piloto Pardo fue totalmente diferente. Mientras en el matutino sanjuanino se publicó sólo una noticia, pero con el contundente título de: “La expedición de Shackleton salvada”, aludiendo expresamente a la acción de la Armada chilena y de Luis Pardo Villalón como su artífice; *La Vanguardia* pone el acento en las actividades posteriores al rescate, como por ejemplo, la estancia de Ernest Shackleton en Buenos Aires, y los homenajes de que fue objeto, no perdiendo el protagonismo en la hazaña vivida.

Así, el derrotero de la expedición, sus penurias, las gestiones de Sir Ernest Shackleton, los intentos de rescate, la designación del Piloto Luis Pardo Villalón para realizar el rescate, que a la postre sería el exitoso, se pueden considerar como historia de las prácticas cotidianas que, al tomar contacto con lo escrito le conceden una significación particular a los textos y a las imágenes que éstos llevan, tejiendo la trama de las relaciones cotidianas, expresando la manera en que una comunidad singular, en un tiempo y un espacio, vive y reflexiona su relación con el mundo y la historia.

De ahí que la presente contribución se enmarque en la Historia Cultural, siendo una cuestión esencial que esta historia nos plantea “...la de las relaciones existentes entre las modalidades de apropiación de los textos y los procedimientos de interpretación que sufren...” y como por su lectura o su escucha a otros que los leen “...construyen los individuos una representación de ellos mismos, una comprensión de lo social, una interpretación de su relación con el mundo natural y con lo sagrado”¹.

¹ Roger Chartier. *El mundo como representación: Estudios sobre historia cultural* (Barcelona: Ed. Gedisa, 1992), p. 1.

2. ALGUNOS DATOS DE LA EXPEDICIÓN

Luego que el noruego Roald Amundsen conquistara el Polo Sur², para Sir Ernest Shackleton quedaba sólo un gran objetivo si de viajes a la Antártida se trataba: el primer cruce del continente antártico, de mar a mar, a través del polo. El irlandés comenzó con los preparativos a mediados de 1913 en Inglaterra “...a fin de que fuera una expedición británica la que lograra el primer cruce del último continente”³. Pero la llamada Expedición Imperial Transantártica recién el 1 de enero de 1914, recibió el apoyo financiero suficiente, haciendo pública su preparación el día 13 del mismo mes y año, eligiéndose a cincuenta y seis hombres entre miles de postulaciones recibidas.

Se seleccionaron dos barcos para la expedición: el *Endurance*, embarcación nueva, especialmente construida para trabajar en el polo, transportaría al grupo transcontinental al Mar de Weddell, y el *Aurora*, similar al *Terra Nova*⁴, para transportar al grupo del Mar de Ross. Para fines de julio, todo estaba listo, y de pronto, aires de guerra envolvieron a toda Europa, amenazando la paz mundial⁵. La expedición zarpó de Londres el viernes 1 de agosto de 1914, ordenándose días después una movilización general; debido a ella, Shackleton previa consulta con sus hombres, envió un telegrama al Almirantazgo poniendo a su disposición, barcos, provisiones y servicios personales en caso de estallar la guerra. Casi de inmediato un lacónico telegrama trajo la respuesta con solo una palabra: “proceda”. Luego la explicación llegó con la firma de Winston Churchill, agradeciendo

² Roald Engelbregt Gravning Amundsen (1872-1928) explorador noruego de las regiones polares. Dirigió la expedición a la Antártida que, por primera vez, alcanzó el Polo Sur, el 14 de diciembre de 1911. Narró su viaje en el libro: *El polo sur: mi informe de la expedición antártica noruega en el Fram, 1910-1912*.

³ Ernest Shackleton. *Sur: Historia de la última expedición de Shackleton 1914-1917* (Tierra del Fuego: Ed. Sudpol, 2012), p. 9.

⁴ Fue el barco diseñado para las regiones polares y utilizado por Robert Scott en su expedición a la Antártida entre 1910 y 1913. Se hundió el 13 de septiembre de 1943 en Groenlandia.

⁵ El asesinato del Archiduque Francisco Fernando (28 junio 1914) causó gran conmoción en las cancillerías europeas, y fue la chispa que provocó el estallido de la Primera Guerra Mundial. El sistema de alianzas provocó la extensión del conflicto. Inglaterra declaró la guerra a Alemania el 4 de agosto de 1914.

el ofrecimiento pero con el apoyo para que la Expedición continuara su derrotero.

Así lo hicieron y el viaje hasta Buenos Aires se realizó sin novedades, zarpando desde ese puerto a fines de octubre con destino Georgia del Sur, allí y durante un mes se hicieron los preparativos finales. Es importante destacar el contacto en dicha isla con los capitanes balleneros, que confirmaron la información acerca de la extrema severidad de las condiciones del hielo en el Mar de Weddell.

Tomamos las palabras del propio Shackleton para documentar la partida: “El día de la partida llegó. Dí la orden de levar anclas a las 8:45 del 5 de diciembre de 1914, y el rechinamiento del cabrestante rompió el último vínculo que teníamos con la civilización...”⁶. Los relatos, las aventuras y desventuras de los expedicionarios no son temas del presente trabajo, encontrándose descriptos en la obra del conductor de la expedición, de donde se extrajo la cita del comienzo del párrafo.

3. EL DRAMA DE LA EXPEDICIÓN EN EL MAR DE WEDDELL Y LOS INTENTOS DE RESCATE

“Los 22 exploradores, compañeros de fatigas del intrépido Shackleton, que estaban perdidos en la Isla Elefante, han sido finalmente salvados, merced a la república chilena. Vamos a dar algunos datos sobre esta expedición”⁷, así comienza el artículo del *Diario Nuevo*, matutino que circulaba entre la población sanjuanina de la época dando cuenta del hecho que nos ocupa, poniendo el acento en la intervención chilena para tal fin.

Considerando la información brindada por el periódico en cuestión: el invierno de 1916 fue excepcionalmente frío, los expedicionarios vivieron una verdadera odisea y el *Endurance* se vio pronto aprisionado por los hielos. Shackleton y sus compañeros principiaron entonces una serie de penalidades, descritas por el explorador al llegar a Punta Arenas.

⁶ Shackleton (2012), p. 23.

⁷ “La expedición de Shackleton salvada”, *Diario Nuevo* [en adelante *DN*] (8 septiembre 1916), p. 1.

En octubre fue necesario abandonar el buque, los témpanos estaban ya deshaciendo el casco y a cada instante aumentaba el peligro, agravado por la más violenta tempestad polar. Un día decidió Shackleton salir en busca de auxilios, haciendo una penosa travesía de 800 millas, con cinco de sus compañeros en un bote de 22 pies de largo. Los demás tripulantes del *Endurance* quedaron en la Isla Elefante aguardando el socorro que debía llevarles el jefe de la expedición: eran 22 hombres que quedaban expuestos a la muerte, con provisiones para seis semanas.

La primera idea de Shackleton fue organizar una expedición para ir en auxilio de los tripulantes del *Endurance*; para ello con innumerables penurias, atravesó el paso Drake llegando a la Georgia del Sur, donde consiguió arrendar un pequeño vapor ballenero, con el cual en sucesivos intentos trató de rescatar a su tripulación.

Se dirigió entonces a las Islas Malvinas; desde allí lanzó un desesperado y emotivo llamado a su Patria y a los países americanos, para que fueran en su auxilio y en el de sus camaradas que esperaban en la helada isla Elefante. El pedido fue escuchado en Montevideo y el gobierno uruguayo alistó al ballenero *Instituto de Pesca N° 1*, al mando del Tte. Ruperto Elichiribehety más, al llegar a los 60 grados de latitud poco más o menos, se vio detenido en su marcha, regresando a Montevideo.

No se decepcionó Shackleton ante estos reveses, y aunque varios fueron los ofrecimientos, no había tiempo para esperar a naves que vinieran desde lejos: se marchó a Punta Arenas, con la esperanza puesta en Chile. Allí, después de numerosas gestiones, consiguió la goleta lobera chilena *Emma* para realizar el auxilio. Zarpó la goleta, en la primera parte de su viaje acompañada y remolcada por la escampavía *Yelcho*, con el objeto de dejarla en aguas libres y ahorrar combustible. El 24 de julio la *Yelcho* se separó de la goleta *Emma*, que continuó navegando rumbo al sur, encontrando en su rumbo gran cantidad de témpanos, con algunos de los cuales no pudo evitar chocar, sufriendo varias averías que le imposibilitaron la marcha y obligaron a regresar a Punta Arenas. El jefe de la expedición estaba angustiado, tratando inútilmente de rescatar a sus compañeros, ante el fracaso de sus intentos por aproximarse a la isla Elefante.

4. EL PILOTO PARDO Y EL DEFINITIVO RESCATE

Entonces se pensó en la *Yelcho*, comandada ocasionalmente por el piloto Luis A. Pardo, que había conocido a Shackleton cuando remolcaba a la goleta *Emma*. Desde Punta Arenas, el expedicionario inició las gestiones ante las autoridades navales, y después de tantos fracasos, había llegado el momento de que la Armada de Chile se hiciera cargo. Pero se debía designar una nave.

En Punta Arenas se encontraban dos naves de las cuatro escampavías con que se contaba: la *Yáñez* y la *Yelcho*, y aun cuando ambas eran inapropiadas para la empresa en semejantes condiciones invernales, se prefirió a la segunda: enviarla a la Antártida en invierno era una audacia total, el único atributo que la nave podía exhibir para la misión era la calidad, pericia y coraje de su gente.

El comandante titular de la *Yelcho* estaba enfermo y había que reemplazarlo. Se decidió llamar a voluntarios: el primero en presentarse fue el Piloto Pardo, descendiente directo de militares y comandante de la escampavía *Yáñez*. Pardo sabía los riesgos y lo que podía ocurrir, pero 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, espíritu humanitario y de servicio. Frente a su determinación y a la seguridad de su voz, se lo aceptó, aunque en realidad Pardo no solo se propuso, se impuso a las autoridades navales, manifestando que él escogería a los hombres para acompañarlo en la aventura.

Ni bien se emitió la orden, se procedió al alistamiento de la nave, con la mayor urgencia y con lo que se disponía. El viernes 25 de agosto la *Yelcho* zarpó de Punta Arenas con 23 tripulantes y 3 pasajeros, rumbo al canal Magdalena. El domingo 27 llegó a la isla Picton. El 29 se comprobó que estaban navegando con el rumbo correcto, aunque con los hielos muy peligrosos; y a 150 millas de la isla Elefante, la nave se vio envuelta en una niebla tan espesa que debieron navegar a ciegas. El día 30, a las 9 de la mañana, llegaron frente a la isla Elefante: un grupo de témpanos se interpuso entre la escampavía y la isla, pero finalmente a las 12.30 la *Yelcho* llegó a su objetivo, avistando el campamento en una especie de depresión. A los

tres cuarto de hora se encontraban a bordo los expedicionarios, sus pocas pertenencias y el material científico. “El primer grito que resonó fue el de: Viva Chile!”⁸, aclamando los náufragos a Chile, a la *Yelcho* y al comandante Pardo.

El 3 de septiembre a las 13 horas, entraba en Punta Arenas la escampavía *Yelcho* con los 22 expedicionarios que habían quedado en la isla Elefante, fue un acontecimiento popular y triunfante. La nave era esperada con un gran recibimiento. El relato de los periódicos es escueto y poco preciso en ciertos aspectos, pero es la principal fuente para la investigación; hasta acá su relato.

Si bien la principal fuente de esta investigación son los periódicos, en este punto y separándonos un poco del relato de ellos, es importante complementarlos con otra fuente, en el afán de responder a lo planteado y esbozar una explicación al olvido del nombre, la figura y trascendencia de Luis Pardo Villalón. La explicación se encuentra en la propia fuente, la prosa escrita por el científico-explorador titulada *Sur: Historia de la última expedición de Shackleton 1914-1917*.

Si leemos la obra y en particular el capítulo titulado “El rescate”, el irlandés utilizó la primera persona para narrar la hazaña: “...y le rogué al gobierno chileno que me prestara el *Yelcho* para un último intento de llegar a la isla.”, “...y al acercarnos a la isla Elefante descubrí que el hielo estaba abierto.”, “...y supe que estábamos justo fuera de la isla.”, “Avancé hacia el Este...” , “Viré el *Yelcho* para acercarnos y, en media hora, llegamos a la playa con Crean y algunos marinos chilenos”⁹.

Es llamativo que tras los minuciosos detalles que da el jefe de la expedición a lo largo de las páginas de su obra, uno de los puntos importantes y centrales se resuelva en pocos párrafos, terminando el relato de la proeza que implicó el rescate sin cambiar ni disminuir su completo protagonismo: “Entramos en el estrecho de Magallanes el 3 de septiembre y llegamos a Río Seco a las 8.00. Bajé a tierra, encontré un teléfono y les dije al gover-

⁸ “La expedición de Shackleton salvada”, *DN* (8 septiembre 1916), p. 1

⁹ Shackleton (2012), pp. 245-246.

nador y a mis amigos de Punta Arenas que los hombres estaban a salvo”¹⁰.

Los agradecimientos por parte del jefe de la expedición se encuentran en el prefacio de la obra citada, donde, luego de agradecer a individuos y sociedades privadas, lo hace con el gobierno uruguayo, finalizando “...el gobierno de Chile fue directamente responsable del rescate de mis camaradas. Esta República meridional se mostró incansable en sus esfuerzos por lograr un rescate exitoso, y la gratitud de todo nuestro grupo es para ellos. Menciono especialmente la compasiva actitud del Almirante Muñoz Hurtado, jefe de la Armada chilena, y al Capitán Luis Pardo, que comandó el *Yelcho* en nuestro último y exitoso cometido”¹¹; es la única ocasión que el irlandés explorador nombra a quien lo condujo al encuentro y rescate de su tripulación varada en la isla Elefante.

Por su parte, *La Vanguardia* publicó que se había recibido en el Ministerio del Interior una comunicación del Gobernador de Tierra de Fuego, dando cuenta de la visita a dicha gobernación del célebre explorador irlandés Sir Ernest Shackleton “...a bordo del escampavía chileno *Yelcho* con destino a la isla Elefante con objeto de socorrer a los 22 hombres de su tripulación que se vio obligado a dejar en la mencionada isla. El explorador tiene el propósito de regresar a Tierra del Fuego en el término de 10 días”¹², una vez más no figura en la comunicación el nombre del comandante de la *Yelcho*, pero sí el de uno de sus pasajeros: Shackleton.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

Respondiendo a la pregunta inicial, planteada en la Introducción, Historia, ¿para qué?, una respuesta desde esta humilde contribución salta a la vista: Historia para intentar dar luz a hechos como los protagonizados por el Piloto Pardo. Historia para rescatar fuentes como los periódicos de época que algo tienen para decirnos, Historia para interrogar a esas fuentes e

¹⁰ Shackleton (2012), p. 248.

¹¹ Shackleton (2012), p. 17.

¹² “El explorador Shackleton visita a Tierra del Fuego”, *La Vanguardia* (1 septiembre 1916), p. 2.

Historia para explicar, desde la cosmovisión de quien investiga lo que las fuentes nos dicen.

El impacto provocado por los relatos de Ernest Shackleton en sus conferencias y reuniones sociales en Chile y Argentina, sumado a la aparición de su obra escrita donde relata con detalles las penurias, vivencias y aventuras de él y sus expedicionarios, contribuyeron a opacar, y en cierta forma a olvidar que la hazaña que implicó el rescate, fue una total responsabilidad de la Armada de Chile al designar a quien la llevó a cabo: Luis A. Pardo Villalón.

Esta visión, unida al poderío de Gran Bretaña además, triunfador en la Primera Guerra Mundial, hicieron que la recepción en la mayoría de los medios de prensa de la época fueran de loas y vítores para el “Jefe”, como lo llamaban sus hombres, dejando en las sombras la figura de un marino perteneciente a esa “república meridional”, de la que habla Shackleton en su obra. Pero los informes que elevó a sus superiores el comandante de la *Yelcho* antes de zarpar de Punta Arenas y al regresar con el barco sobrecargado con los náufragos, son las fuentes que respaldan el homenaje al coraje y patriotismo que en esta investigación se intenta realizar.

BIBLIOGRAFÍA

Cernadas, Jorge y Daniel Lvovich (Eds.). *Historia, ¿para qué? Revisitas a una vieja pregunta* (Buenos Aires: Prometeo-Universidad Nacional de General Sarmiento, 2014).

Chartier, Roger. *El mundo como representación. Estudios sobre historia cultural* (Barcelona: Ed. Gedisa, 1992).

Shackleton, Ernest. *Sur: Historia de la última expedición de Shackleton 1914-1917* (Tierra del Fuego: Ed. Sudpol, 2012).

FUENTES PERIODÍSTICAS

Diario Nuevo. San Juan, Argentina, 1916.

Diario La Vanguardia. Buenos Aires, Argentina, 1916.

III. Visiones de la prensa nacional

PARDO Y SHACKLETON DESDE LA PERSPECTIVA DE *THE MAGELLAN TIMES* DE PUNTA ARENAS

M. Consuelo León Wöppke

Centro de Estudios Hemisféricos y Polares

Viña del Mar – Chile

Se pretende analizar lo que el diario magallánico *The Magellan Times* escribió u omitió sobre la hazaña realizada por el Piloto Pardo en el año 1916, fecha en que este marino chileno, a bordo de la escampavía *Yelcho*, lograra rescatar a los náufragos del *Endurance* en isla Elefante. Dado que era un periódico vinculado a la colonia británica magallánica, era dable suponer que el énfasis noticioso estaría centrado en la figura del explorador antártico británico más que en el sencillo integrante de la Marina de Chile.

The Magellan Times fue un periódico semanal, redactado en inglés, impreso y publicado en la ciudad de Punta Arenas entre los años 1914 y 1936. Este medio periodístico escrito, fundado por Charles Arthur Riesco, se definía como “el periódico británico más austral del mundo”, y estaba editorialmente orientado a difundir y promover los intereses de la numerosa comunidad angloparlante asentada en el Estrecho de Magallanes, en el sur de Argentina y en Tierra del Fuego; contaba también con agencias y corresponsales en las localidades argentinas de Río Gallegos, Santa Cruz y Río Grande. El valor de la suscripción anual tenía dos tarifas, a saber: una para la “ciudad

y el campo”, que era de 20 pesos; y otra, de 25 pesos, para suscriptores del extranjero.

El periódico circulaba entre los miembros de la colonia británica magallánica; y sus llamativos avisos comerciales correspondían a tiendas que expendían mercaderías mayoritariamente provenientes del Reino Unido, en los rubros de modas, zapatos y sombreros. Por ello, dadas su orientación y contexto, resulta sorprendente que el *Magellan Times* no hubiese informado previa y oportunamente sobre la Expedición Imperial Transantártica, dirigida por el afamado explorador Ernest Shackleton; de hecho, las primeras informaciones al respecto empieza a publicarlas una vez confirmado el fracaso de la aventura, y cuando se organizaron diversas misiones internacionales para intentar rescatar a los expedicionarios atrapados en la isla Elefante.

Al analizar la cobertura realizada por el *Magellan Times* sobre el rescate de los hombres del *Endurance* -nave principal de la fracasada expedición- destaca la particular dedicación por ensalzar la figura de Shackleton, aventurero de origen irlandés, y explorador antártico de prolongada trayectoria. Las informaciones sobre Shackleton superan con mucho las menciones que el periódico hace sobre el chileno Luis Pardo Villalón, responsable de evacuar los británicos aislados en peligro de muerte, y cuya figuración sólo será destacada por el *Magellan Times* en vísperas del rescate en isla Elefante.

La primera información acerca de Shackleton la publicó el 29 de junio 1916, reproduciendo una noticia de un indeterminado periódico bonaerense aparecida dos días antes. El artículo se refiere a la expedición uruguaya que había intentado rescatar a los hombres del *Endurance*, pero que había tenido que retornar a las islas Falklands, debido al hielo existente en las cercanías de isla Elefante¹. Aunque no mencionaba detalles, ahora se sabe que tal intento de rescate fue efectuado por el pesquero de arrastre uruguayo *Instituto de Pesca N° 1*, al mando del Tte. Ruperto Elichiribehety.

¹ “The Shackleton expedition”, *The Magellan Times* [en adelante *TMT*] (29 junio 1916), p. 4.

Dicho artículo periodístico no agregaba mayores detalles de la expedición transantártica británica, ni tampoco del primer intento de rescate realizado por el *Southern Sky*, ballenero que había logrado llegar a unas 60 millas de isla Elefante; tampoco mencionaba que, con posterioridad a ese primer intento, Shackleton había arrendado un cúter para dirigirse a Port Stanley, en las islas Falklands (Malvinas), para telegrafiar a Londres pidiendo auxilio. Como se sabe, esta ayuda solicitada por Shackleton nunca llegó: el rey Jorge se limitó a desearle un pronto rescate e informarle que, debido a la guerra, no habría una nave disponible sino hasta el próximo mes de octubre. Cabe recordar, asimismo, que Shackleton había despachado desde Port Stanley un completo relato de sus peripecias al *New York Times* y luego, desde ese puerto, zarpó a Montevideo en busca de ayuda y como resultado de ese viaje pudo obtener el apoyo del *Instituto de Pesca* Nº 1².

La segunda noticia sobre la fracasada expedición transantártica apareció en *The Magellan Times* casi quince días después -13 de julio de 1916- en una sección del periódico llamada "Round the town", en la que se narraban los principales hechos sociales, matrimonios, y movimientos de navíos y pasajeros en la ciudad de Punta Arenas; ahí publica que el "famoso explorador del polo sur" había llegado a la ciudad a bordo del vapor *Orita*, procedente de Port Stanley, en compañía de dos miembros de su tripulación: F.A. Worsley y Tom Cream. Según esta nota, Cream había estado tres veces en la Antártica y el propio rey británico le había otorgado la medalla Alberto por haber salvado la vida a un capitán³; y completaba la información agregando que durante su estadía en Malvinas, Shackleton ya había intentado rescatar a sus hombres atrapados en isla Elefante.

Ese mismo día, en otra noticia social, publica que Sir Shackleton "había gentilmente consentido dar una conferencia" en el Teatro Municipal de Punta Arenas, fijada para el domingo 9 de julio; y que todos los fondos que

² Regina Claro. "La odisea de Ernest Shackleton y su rescate", *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* nº 10 (2007), p. 96; Alfonso Filippi. "Shackleton versus Pardo", *Revista de Marina* Vol. 116-117 nº 856 (septiembre-octubre, 2000), pp. 467-480.

³ El *Orita* había traído 30 pasajeros, 168 bolsos de correos además de carga. "Round the town", *TMT* (13 julio 1916), p. 2.

se obtuvieran se “dedicarían a la caridad”⁴. En la práctica, dicha actividad pretendía lograr que la colonia británica de la ciudad y -en lo posible- el propio gobierno de Chile, se interesasen y contribuyesen en la organización de una expedición de rescate. Dada la fama del explorador, cabe suponer que gran parte de la sociedad puntarenense asistió a dicha conferencia, incluso es posible que el piloto chileno Luis Pardo Villalón haya estado, de haberse encontrado en puerto ese día, ya que entonces -como ahora- las escampavías y buques auxiliares de la Armada de Chile basados en Punta Arenas pasan gran parte del año en la mar cumpliendo una gran variedad de misiones de apoyo operativo y logístico, con breves estadías para descanso, reaprovisionamiento y reparaciones en dicho puerto base.

Luego, el *Magellan Times* reprodujo en extenso la conferencia del explorador británico. En síntesis, Shackleton inició sus palabras agradeciendo las muestras de cariño recibidas e informó que el presidente de la República de Chile, don Juan Luis Sanfuentes, a través del gobernador marítimo, había puesto el “remolcador *Yelcho* a su disposición” para intentar un nuevo rescate. Lamentó carecer de diapositivas, pero mostró láminas y mapas; y relató anécdotas personales y chascarros que le habían ocurrido a lo largo de su trayectoria como explorador antártico⁵. Refiriéndose a la fracasada Expedición Imperial Transantártica, dijo que el objetivo de ésta era cruzar la Antártica desde el Mar de Wedell al Mar de Ross; para ello, el segundo buque de su expedición, *Aurora*, debía arribar a Mc Murdo Sound, con la finalidad de “dejar depósitos (de alimentos) que encontraríamos mientras cruzábamos el continente”⁶. No mencionó quiénes habían sido sus patrocinantes, ni por qué había desatendido las sugerencias de experimentados balleneros quienes le habían advertido que durante esa temporada polar, el frío y el hielo iban a ser inusualmente fuertes; pero reconoció abiertamente haber estado convencido que serían los primeros hombres

⁴ “Round the town”, *TMT* (13 julio 1916), p. 2.

⁵ Se refirió, por ejemplo, a una dictada en Leith cuya concurrencia era tan exigua, que su señora debió mandar al cocinero y a su doncella para aumentar el escaso auditorio.

⁶ Su propósito era unir por tierra el mar de Weddel con bahía McMurdo en el mar de Ross, ya que era la última proeza que faltaba por realizar. Claro (2007), p. 84.

en cruzar el continente antártico caminando, no obstante, “la Providencia ordenó otra cosa y no llegamos muy lejos”⁷.

Shackleton detalló también las penurias que pasó junto a la tripulación del *Endurance* en los hielos, especialmente cuando el sol “no se vio en 109 días”; al carecer de radio quedó aislado en los 77º de lat. S, y -junto a sus hombres- debió abandonar la nave cuando los témpanos la inmovilizaron, llevando 40 perros entrenados, 3 botes y raciones de comida para 28 hombres durante 50 días⁸. Después, el 20 de noviembre de 1915, cuando el *Endurance* se hundió, tuvieron que marcharse y permanecer por tres meses en un campamento al que llamaron *Paciencia*, con la esperanza que desde allí intentarían llegar a isla Decepción. Sin embargo, las condiciones climáticas nuevamente actuaron en su contra, obligando a los expedicionarios a desviar su rumbo hacia el norte hasta que finalmente desembarcaron en la deshabitada isla Elefante, donde establecieron un nuevo campamento⁹. Muy pronto, Shackleton se haría a la mar nuevamente: junto con cinco hombres zarpó en un pequeño bote hacia una estación ballenera situada en las Georgias del Sur, navegación que duró dos semanas; y al arribar al archipiélago descansaron algunos días en una caverna, alimentándose de albatros. Recuperadas sus fuerzas, Shackleton emprendió una larga caminata hacia la ballenera de Stromness, donde consiguió una embarcación para ir en busca de sus compañeros, dejados al otro lado de la isla.

Durante su exposición, Shackleton afirmó que había abandonado todo en el buque, a excepción de los “registros científicos, fotografías y las banderas que el rey y la reina les habían entregado”; y refiriéndose a las motivaciones que tuvo para ir a la Antártica expresó que, además de los estudios científicos, “estaba el deseo de ver nuevas tierras y de ser el primero en

⁷ “Lecture by Sir Ernest Shackleton, 9th July 1916, Punta Arenas”, *TMT* (13 julio 1916), p. 3.

⁸ Inicialmente tenían 60 perros entrenados que eran diariamente ejercitados para mantenerlos listos e “incidentalmente, a sus amos también”. 20 murieron de enfermedades y más adelante tuvieron que matar al resto de los canes y comerse a los cachorros. “Lecture by Sir Ernest Shackleton, 9th July 1916, Punta Arenas”, *TMT* (13 julio 1916), p. 5.

⁹ Claro (2007), p. 92.

cruzar el continente”; agregó que habían pasado 15 meses, “desde octubre de 1914 a mayo de 1916”, en el agreste continente helado sufriendo incontables peligros y dificultades”. Para finalizar, declaró que “estaba consciente que no había triunfado esta vez, pero el éxito invariablemente sigue a las derrotas”, mencionando que “éste era el recuento de los héroes indomables batallando en contra de la mala suerte y las anormalidades”¹⁰.

Ese mismo día 13 de julio -según señala el periódico- el gobernador del Territorio de Magallanes les ofreció un banquete, al cual no existe constancia que haya asistido el piloto Luis Pardo. Se publica, asimismo, el breve telegrama enviado por el presidente Sanfuentes donde pone la escampavía *Yelcho* a disposición del explorador británico¹¹.

Luego de la citada conferencia, la Asociación Británica de Magallanes decidió arrendar la goleta *Emma* para llevar a cabo una nueva expedición de rescate. El 20 de julio de 1916 se publicó que dicha nave -llevando a bordo a los tres expedicionarios británicos- había zarpado hacia isla Elefante para traer de vuelta a sus compañeros. Según el periódico, era una goleta con motor a parafina que pertenecía a los señores Mayer Braun y R. A. Ewing, que se había arrendado por 18 libras al día, incluyendo el salario del cocinero, ingeniero, dos marineros y provisiones para dos o tres meses, debido a que tenían que esperar que el hielo les permitiera pasar¹².

La *Yelcho* -continúa el periódico escuetamente- zarpó el mismo día con órdenes de remolcar a la *Emma* hasta 200 millas al sur de Cabo de Hornos, sin agregar ninguna otra información¹³. Es posible que la escampavía haya estado al mando del piloto 2º León Aguirre Romero, y el hecho de llevar a remolque a la *Emma* era para que ésta ahorrara combustible y aumentara así su distancia franqueable; pero la realidad fue otra: el 17 de julio, Sha-

¹⁰ “Lecture by Sir Ernest Shackleton, 9th July 1916, Punta Arenas”, *TMT* (13 julio 1916), pp. 3 y 7.

¹¹ “Telegram from the President”, *TMT* (13 julio 1916), p. 7.

¹² “The Shackleton relief expedition”, *TMT* (20 julio 1916), p. 3.

¹³ “The Shackleton relief expedition”, *TMT* (20 julio 1916), p. 3. La *Yelcho*, a juicio de Shackleton, era un “buque relativamente antiguo, construido en Glasgow en 1906 y dos años más tarde, en 1908 fue adquirido por la *Yelcho* y Palena Company”.

ckleton enviaba una carta al presidente de la Asociación Británica expresando que debido “al mal tiempo, al daño sufrido por la *Yelcho* y al corte del cabo de remolque”, él zarpaba desde isla de Los Estados y continuaba su navegación hacia isla Elefante, sin la nave de apoyo. Esta carta la remitió en la misma *Yelcho*, que debió regresar a Punta Arenas, con la maniobra de remolque dañado y serias fallas de máquinas¹⁴.

El nuevo intento de rescate efectuado por la goleta *Emma* también fracasó. Si bien los siguientes números del *The Magellan Times* omiten toda información acerca de esto, pareciera que el mal tiempo impidió que la nave de rescate pudiera aproximarse siquiera a isla Elefante, debiendo regresar de inmediato. Casi coincidente con su arribo a Punta Arenas, se multiplicaron los esfuerzos para organizar un cuarto intento de salvataje para la tripulación del *Endurance*, que seguía atrapada en tierras antárticas. Sobre este punto, se dan múltiples y versadas opiniones acerca del verdadero origen de la iniciativa que -como se explicará más adelante- lograría materializar con éxito el tan esperado rescate.

La historiadora Regina Claro, por ejemplo, asegura que el 4 de agosto de 1916, Shackleton habría enviado un telegrama al almirante Luis V. López, jefe del apostadero naval de Magallanes, solicitando que la *Yelcho* remolcase a la *Emma* desde las Falklands hasta Punta Arenas; otros, en cambio, afirman que el explorador inglés se comunicó directamente con el Director General de la Armada, almirante Joaquín Muñoz Hurtado, a quien habría conocido en las Falklands, cuando el almirante regresaba de una comisión en Europa¹⁵. Por su parte, Elsio Cárcamo, un suboficial escribiente, dice que Shackleton se habría comunicado con la radio-estación de Punta Arenas enviando el siguiente mensaje: “Siento mucho el fracaso debido a con-

¹⁴ Los problemas de la *Yelcho* se publicaron en *TMT*, pero como reproducción de una noticia aparecida en *El Magallanes*. La *Yelcho* zarpó remolcando a la *Emma* desde Punta Arenas, se cortó el cable de remolque en puerto Barrum; en puerto San Sebastián se cortó por segunda vez, y aunque lograron repararlo pronto se cortó de nuevo y ya tenía fallas de propulsión. Ahí Shackleton decidió continuar solo. “The Shackleton relief expedition”, *TMT* (27 julio 1916), p. 4.

¹⁵ Claro (2007), p. 98. “El salvamento de los naufragos del *Endurance* en 1916”, *Revista de Marina* Vol. 66 n° 557 (julio-agosto, 1950), p. 442.

diciones de hielo. Hemos sido forzados a regresar a Puerto Stanley. Máquina quebrada impide regresar a Punta Arenas. Agradeceré se sirva despachar escampavía *Yelcho* inmediatamente para remolcarnos desde puerto Stanley a Punta Arenas. No hay en este puerto, embarcaciones apropiadas para remolcarnos. Agradeceré contestación. Firmado Shackleton”¹⁶.

Como fuere, el almirante Muñoz Hurtado habría dispuesto el zarpe de la escampavía *Yelcho* para remolcar a la goleta *Emma* de regreso a Punta Arenas. Algunos sostienen –con no poco fundamento– que Shackleton había mirado con desdén a la modesta escampavía, debido a que conocía las capacidades y limitaciones de ésta. Sin embargo, a fines de julio de 1916 –y estando en las Falklands– había conocido personal y profesionalmente al piloto Pardo, con quien navegaría de regreso a Punta Arenas, con la *Emma* a remolque. La presencia de Pardo en ese viaje se debió a un hecho fortuito: el comandante de la *Yelcho* estaba enfermo; por tanto, el piloto 2º Pardo Villalón –por entonces al mando de la escampavía *Yáñez* –fue transbordado como comandante a la *Yelcho*, y comisionado de inmediato para traer de regreso a la nave arrendada por la Asociación Británica.

El diario magallánico no menciona las gestiones que debieron hacerse para que, en tan breve plazo, Pardo pudiese zarpar de nuevo, ahora al rescate de los naufragos del *Endurance*. Al parecer, una vez en Punta Arenas, el explorador británico habría solicitado oficialmente a la Armada de Chile que intentara un nuevo el rescate, y el presidente Sanfuentes había ordenado al gobernador de Magallanes poner a disposición de Shackleton la escampavía *Yelcho*¹⁷. Según el *The Washington Post* se suponía, con fundamento plausible, que los naufragos estarían muertos; por lo que el gobierno chileno habría expresado que se mandaba a la *Yelcho* a “recoger a los hombres o al material científico, si el grupo hubiera sucumbido”¹⁸. Así, el día jueves 25, previo a zarpar hacia isla Elefante, Shackleton fue a

¹⁶ Elsio Cárcamo. “La gran hazaña del piloto Pardo y su tripulación en la escampavía *Yelcho* en el rescate de la expedición británica en la Antártica en 1916”, *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n° 16 (2012), pp. 109 y ss.

¹⁷ Cárcamo (2012), p. 100.

¹⁸ Cf. *The Washington Times* (25 agosto 1916), p. 12, En: Claro (2007), p. 99.

despedirse a la Asociación Británica, donde se le deseó mucha suerte en este cuarto intento de rescate.¹⁹

Por esos mismos días, el piloto Pardo se ofreció voluntariamente para comandar el rescate de los expedicionarios en isla Elefante, petición que fue aceptada. *The Magellan Times* nada publicó sobre esto, ni tampoco mencionó el hecho que la totalidad de la tripulación de la escampavía *Yáñez* solicitó, y obtuvo, relevar a la dotación de la *Yelcho*, para seguir a su comandante Pardo en tan arriesgada como difícil misión²⁰. A la medianoche del jueves 25 de agosto, zarpó desde Punta Arenas la *Yelcho*, al mando del piloto 2° don Luis Pardo Villalón, tripulada por la dotación de la *Yáñez*, y llevando a bordo a Shackleton, a Worsley y Crean. Sí publicó el *The Magellan Times* que el buque había cargado carbón en isla Picton el domingo, que el tiempo estaba bueno, y que podrían arribar a isla Elefante el miércoles siguiente²¹. La *Yelcho* arribó a isla Elefante el día 30 de agosto; aproximadamente a la 1 de la tarde los rescatistas avistaron el campamento; se arrió y envió a tierra el bote, y en dos viajes de éste se embarcó a los naufragos y el material científico que tenían. Una hora más tarde, terminada la maniobra de rescate, se izó y trincó el bote, haciéndose a la mar de inmediato, de regreso a Punta Arenas. Ya de vuelta en esa ciudad puerto, Shackleton agradeció al gobierno, al comandante de la *Yelcho*, al piloto Aguirre-2° comandante de la escampavía- a los “experimentados y entusiastas marineros y, especialmente, al ingeniero de máquinas José Beltrán, por el exitoso rescate²².

En su edición del 7 de septiembre de 1916, *The Magellan Times* dedicada prácticamente todas sus páginas a la expedición y, de manera especial, a la figura de Ernest Shackleton. El diario publica que el rescate había sido un éxito, y que la noticia se había conocido en Punta Arenas el día domingo

¹⁹ “Round the town”, *TMT* (agosto 1916), p. 7.

²⁰ Cárcamo sostiene que se presentó de voluntario los primeros días de agosto de 1916 “pero solicitó que se le permitiera elegir su dotación, siendo ésta en su gran mayoría de la escampavía *Yáñez* de la cual era comandante y que alistaría y planificaría personalmente hasta el último detalle”. Cárcamo (2012), pp. 11 y 33.

²¹ “The Shackleton relief expedition”, *TMT* (27 julio 1916), p. 4.

²² “Fourth Shackleton expedition: Sir Ernest’s report”, *TMT* (7 septiembre 1916), p. 6.

2 de septiembre, a las 8 de la mañana, por un llamado telefónico hecho desde Río Seco, pero no menciona detalles acerca de quién telefoneó ni a quién se hizo esta llamada. Al respecto, en la *Revista de Marina* se precisa que el 3 de septiembre, a las 10 hrs, el gobernador marítimo Cdte. Alberto Vallejos recibió esa histórica llamada telefónica: “Habla el Piloto Pardo, la misión fue cumplida sin novedad, mi comandante”; casi sin poder creerlo, Vallejos preguntó “¿De qué misión se trata? Y Pardo le habría respondido “traigo sanos y salvos a los náufragos del *Endurance*; estoy al ancla en Río Seco, abasteciéndome de agua”. Contradictoriamente, Claro afirma que en Río Seco se había arriado una chalupa para que el propio Shackleton se comunicara con Punta Arenas²³.

El periódico afirma que la noticia se divulgó por todo el mundo, y que las campanas tañían avisando a los habitantes de Punta Arenas de la gran hazaña realizada; que se izaron banderas, y que gente de “todas las nacionalidades” se apresuraron a ir al muelle para dar la bienvenida a esos “intrépidos hombres que habían sufrido tanto por causa de la ciencia y el conocimiento”, mencionando que allí estaban presentes las autoridades, el cuerpo consular, miembros de la colonia británica, el Batallón Magallanes, las compañías de bomberos, la policía, la Cruz Roja, los boy scouts y la banda municipal. Luego de arribar al puerto, los rescatados se dirigieron al Hotel Royal, y desde una de las ventanas del segundo piso Shackleton presentó a cada uno de sus camaradas “al populacho, que los vitoreaba con hurras y vivas”; a continuación, empezaron los arreglos necesarios para conseguirles ropa, y cortarles el pelo, con el fin de darles “una apariencia civilizada”²⁴.

También, el periódico reprodujo los vibrantes discursos de Sir Ernest Shackleton agradeciendo a la Marina de Chile, al Alte. López, al Cdte. Pardo y a los miembros de la Asociación Británica. Luego de varios minutos Frank Wild -que asumió el mando de los náufragos del *Endurance* que habían permanecido en isla Elefante- pronunció también un breve pero completo

²³ Claro (2007), p. 101.

²⁴ “Shackleton’s men rescued. Yelcho successful expedition: arrival at Punta Arenas”, *TMT* (7 septiembre 1916), p. 5.

discurso sobre la vida en esa isla. Desde Punta Arenas Shackleton envió un telegrama al rey Jorge de Inglaterra, el que fue rápidamente respondido con felicitaciones, y expresando su admiración por Wild en el “mantenimiento de los corajes y esperanzas” y deseando que todos estuvieran pronto de vuelta en casa”²⁵.

En ese mismo día, el periódico magallánico destaca también que a las 3 y media de la tarde, hubo una recepción en los salones de la Asociación Británica de Magallanes, a la que asistieron los expedicionarios rescatados, las autoridades, el piloto Aguirre y destacados miembros de la colonia británica; pero no menciona la presencia del piloto Pardo. En esa ocasión, Mr. Hussy -uno de los exploradores británicos recién rescatado- tocó su banjo que lo había acompañado durante toda la expedición²⁶; asimismo, menciona que si bien no estaba avisado, hubo un baile en la sala de billares hasta las siete de la tarde, donde también participaron los miembros de la fracasada aventura²⁷.

The Magellan Times publicó también un artículo reproduciendo un informe de Shackleton, en el que explícitamente reconoce que “la *Yelcho* iba bajo el mando de Pardo y que la escampavía había sido tripulada y equipada por el gobierno chileno”. Hubo varias otras reuniones en honor al explorador británico durante esa semana, que el periódico menciona con grandes detalles: el jueves, se realizó un banquete en el Club Magallanes, al cual asistió el piloto Pardo, y más de cien personas; en esa oportunidad hicieron uso de la palabra el almirante López, jefe del Apostadero y Shackleton, que lo hizo reiterando su gratitud a Chile y a la Marina chilena²⁸.

El sábado en la tarde se ofreció un té en el Club Croata, al que asistieron los naufragos y el comandante Pardo. Shackleton los sorprendió a todos

²⁵ “Shackleton’s men rescued. *Yelcho* successful expedition: arrival at Punta Arenas”, *TMT* (7 septiembre 1916), p. 5.

²⁶ “Shackleton’s men rescued. *Yelcho* successful expedition: arrival at Punta Arenas”, *TMT* (7 septiembre 1916), p. 5.

²⁷ “Reception in the British Association”, *TMT* (7 septiembre 1916), p. 6.

²⁸ El Apostadero de Magallanes era un punto de reaprovisionamiento logístico para la Armada de Chile.

iniciando su discurso en croata, y la banda de cuerdas croata tocó los himnos nacionales chileno, británico y serbio. Esa misma tarde, fueron invitados por la Primera Compañía de Bomberos a una fiesta de etiqueta en el club de la calle Roca, donde pronunció el discurso de ofrecimiento don Francisco Campos -que había financiado parte de la tercera expedición de rescate- en el cual destacó la importancia de que un “buque enarbolando la bandera chilena, tripulado por oficiales y hombres chilenos, hubiera jugado un tan importante papel en la labor de rescate”. Shackleton agradeció nuevamente a Pardo y luego actuó la banda municipal²⁹.

Al día siguiente, el domingo en la tarde se realizó un gran evento social en el hipódromo, al que asistió una inmensa multitud: fue un banquete al aire libre, donde se asaron 200 corderos “al estilo sudamericano”; hubo también carreras, una presentación de gimnasia del Club Sokol y un partido de fútbol; hubo repartición de medallas, y Luis Pardo recibió un reloj de oro, de parte del Club Overseas. Más tarde, en el Teatro Municipal, Wild dictó una conferencia sobre su experiencia en isla Elefante -cuyo texto que se publicó también en el periódico- y proyectó varias diapositivas, una de ellas, la *Yelcho* llegando a rescatarlos³⁰.

El periódico también entrega detalles sobre la comida que se realizó en la 2ª Compañía de Bomberos, a la cual fueron invitados algunos miembros de la dotación de la *Endurance*, Shackleton, Pardo y los ingenieros de la *Yelcho*. En esta ocasión el piloto chileno recibió un justo y muy merecido homenaje: en su discurso, el director de la compañía, don Nibaldo Sanhueza, felicitó únicamente a Pardo y a la tripulación de la *Yelcho*, y dio la bienvenida a los británicos, alocución que fue respondida por el comandante Pardo “en su modesta manera usual”; acto seguido, una banda interpretó el himno nacional chileno, luego la marcha inglesa Tipperary y todos los presentes cantaron, lo que ayudó a pasar una “tarde muy agradable”. El periódico publica además que Shackleton y Pardo zarparían en la *Yelcho* al

²⁹ “The Shackleton celebrations: Banquet in the Club Magallanes, Reception in the Croatian Club; Reception at the First Company of Bomberos”, *TMT* (14 septiembre 1916), p. 3.

³⁰ “Picnic on the race course”, *TMT* (14 septiembre 1916), p. 3. Conferencia Wild en “Frank Wild’s narrative”, *TMT* (14 septiembre 1916), p. 5.

día siguiente a las cuatro de la tarde, a Valparaíso, con la misma dotación de oficiales y tripulación que habían participado en el rescate de isla Elefante; agregaba que Shackleton estaría por pocos días más en Chile, pues debía partir, de regreso a Inglaterra, a principios del mes de octubre³¹.

Al momento de zarpar de Punta Arenas, con dirección a Valparaíso, Pardo y Shackleton recibieron una afectuosa despedida por parte de la ciudad: se pronunciaron varios discursos, y una multitud les dijo adiós desde el muelle cantando “Auld Lange Syne”. Aunque el periódico no menciona que la razón del viaje de Shackleton a Santiago era para agradecer al gobierno la ayuda prestada, Shackleton dejó unas cartas de agradecimiento para la gente de Punta Arenas: una -fecha el 15 septiembre- para sus amigos de la Asociación Británica, en que expresa les habían “proporcionado un segundo hogar lejos de nuestra tierra natal”; y en otra misiva, el explorador británico se dirigía al pueblo magallánico reiterando que “nos han dado acá, un segundo hogar; y es con sinceros sentimientos de pesar, que nos alejamos”³².

En síntesis, puede decirse que la figura del piloto Luis Pardo Villalón no fue especial ni excepcionalmente destacada en el *The Magellan Times*. Esto puede obedecer a varias razones: era un periódico escrito en inglés, prácticamente financiado por la colonia británica de Punta Arenas, que difundía dos temas principales: la Gran Guerra europea y al comercio británico en el puerto magallánico. Las exploraciones antárticas no eran asuntos que les preocupasen en demasía, pero en esto lo que sí importaba era no dejar abandonado a un británico que era un famoso explorador. Y por tanto, el piloto Pardo aparece en el relato periodístico luego de traer a remolque la goleta *Emma*, de regreso a Punta Arenas desde Port Stanley; en esa navegación Shackleton conoció y valoró la experiencia, la enorme capacidad profesional, y el carácter tranquilo y sereno de Pardo.

³¹ “Supper in the 2nd Company of Bomberos”, *TMT* (14 septiembre 1916), p. 4. Claro asegura que Shackleton había afirmado que sólo en carbón Chile había gastado 4.000 libras. Claro (2007), p. 102.

³² “The Shackleton expedition: Departure for the north, affectionate farewell from Punta Arenas”, *TMT* (1 septiembre 1916), p. 3; “The Shackleton expedition: Shackleton’s Farewell”, *TMT* (1 septiembre 1916), p. 3.

La importancia histórica de Pardo y su leal y avezada tripulación, adquiere un gran relieve en el contexto de las terribles experiencias vividas por la dotación del *Endurance* en el continente antártico. El marino chileno se ofrece voluntariamente para una misión de rescate en la que muchos habían fracasado, y en la que ya muy pocos se atrevían a aventurarse, y lo sigue toda su tripulación sin vacilación ni duda alguna.

Efectuada la hazaña, la figura de Shackleton y su compañero Wild vuelven a ocupar las páginas de *The Magellan Times*, mientras que el comandante de la *Yelcho* desaparece de la vista del público. De hecho, no siempre fue invitado a los banquetes y festejos, y si asistía, raramente hacía uso de la palabra; de todos estas celebraciones, en la única que pareció valorarse la hazaña náutica de Pardo fue aquella ofrecida por la 2ª Compañía de Bomberos de Punta Arenas, en la cual su director hizo explícita mención a la heroica proeza llevada a feliz éxito por Pardo y sus hombres.

Shackleton y la tripulación del malogrado *Endurance* zarparon a la zona central de Chile a bordo de la misma *Yelcho*, al mando del mismo Piloto Pardo y con la misma dotación que los rescató de isla Elefante. Pero la atención de *The Magellan Times* siempre estuvo centrada en el explorador británico, aludiendo sólo tangencialmente al piloto Pardo entre los que se embarcaron ese día. No se escribió una sola línea mencionando ni menos destacando su experiencia en la mar, su valor, su extraordinaria capacidad profesional, o su serenidad como comandante; y muchísimo menos que su epopeya constituía el inicio de una nueva etapa de la historia antártica chilena, pues esa misión que cumplió Pardo fue la primera expedición de rescate realizada por nuestro país en el continente blanco³³.

³³ Discurso de Carlos Silva Cotapos en la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, realizado el 5 de noviembre 1916 señala “felizmente, en la historia de las expediciones polares ya podrá figurar con algún honor nuestra pequeña y amada Patria. Esta página honrosa para nuestro Chile y su gloriosa Marina, la habéis escrito vos, Piloto Pardo y vuestros compañeros de la *Yelcho*”, En: “Manifestaciones en honor de Shackleton y Pardo”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* Tomo 20 n° 24 (1916), p. 220.

BIBLIOGRAFÍA

Cárcamo, Elsio. “La gran hazaña del Piloto Pardo y su tripulación en la escampavía *Yelcho* rescate de la expedición británica en la antártica en 1916”, *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n°16 (2012), pp. 79-119.

Claro, Regina. “La odisea de Ernest Shackleton y su rescate, proeza de la marina chilena”, *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* n° 10 (2007), pp. 81-108.

Cordovez, Enrique. “El piloto chileno Luis A. Pardo y su viaje a la Antártica”, *Revista de Marina* Vol. 55 n° 502 (1941), pp. 291-295.

Filippi, Alfonso. “Shackleton versus Pardo”, *Revista de Marina* Vol. 116-117 n° 856 (septiembre-octubre, 2000), pp. 467-480.

“El salvamento de los náufragos del “*Endurance*” en 1916”, *Revista de Marina* Vol. 66 n° 557 (julio-agosto, 1950), pp. 441-448.

“Manifestaciones en honor de Shackleton y Pardo”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* Tomo 20 n° 24 (1916), pp. 194-220.

FUENTE PERIODÍSTICA

The Magellan Times de Punta Arenas, 1916.

“LOS VENCEDORES DE LOS HIELOS POLARES”: VISIÓN DE *EL COMERCIO* DE PUNTA ARENAS, 1916¹

Mauricio Jara Fernández

Universidad de Playa Ancha

Valparaíso – Chile

El arribo a Punta Arenas de los 22 náufragos del *Endurance* de Ernest Shackleton, atrapados en la isla Elefante, islas Shetland del Sur, en la escampavía nacional *Yelcho* al mando del Piloto 2° Luis Pardo Villalón, a comienzos de septiembre de 1916, no solamente causó gran revuelo y alegría en la población nacional y extranjera residente, sino que sorprendió al mundo entero y en particular a Inglaterra, que en ese momento se encontraba envuelta en la Gran Guerra europea.

Dado el impacto nacional e internacional que tuvo el rescate de la *Yelcho*, y que próximamente (en agosto de 2016) cumplirá cien años, nos ha parecido oportuno y necesario compulsar las informaciones publicadas en esa fecha por el diario puntarenense *El Comercio*, con el objeto de conocer y, en lo posible, sondear la opinión y valoración que había provocado aquel acontecimiento en “los que vivían en este último rincón del mundo austral”²

¹ Proyecto HUM1 01-1516. “La Política Antártica Chilena entre la Primera y Segunda Carta Patente Británica, 1908-1917: ¿Compromiso Polar o Distanciamiento Silencioso?”. Universidad de Playa Ancha, Facultad de Humanidades, Valparaíso.

² “En el Club Magallanes: El banquete de anoche”, *El Comercio*

y que, como hoy sabemos, rápidamente pasó a formar parte del historial antártico chileno del siglo XX.

El Comercio lanzó su primer número el 26 de octubre de 1900, siendo el primer diario puntarenense que circuló ininterrumpidamente por más de veinte años; su fundador y uno de los propietarios era Juan Bautista Contardi quién, en 1894, había participado en la creación del periódico trisemanal *El Magallanes*, el que a contar de 1904 -cuando esta publicación cumplía diez años- pasó a ser matutino diario y, como tal, uno de los medios de prensa de la competencia de *El Comercio*, en el Territorio de Magallanes.

Desde su fundación, *El Comercio* mantuvo una línea editorial caracterizada por una clara definición de apoyo y defensa de los intereses de las empresas y del comercio local, de quienes obtenía su financiamiento; un diario que en sus aspectos externos no tenía nada que envidiar a otros medios nacionales o extranjeros, pues estaba “compaginado e impreso con perfección, a lo que se sumaba su calidad periodística”³. Un medio de prensa que se declaraba defensor de la libertad de prensa, ajeno a los intereses gubernamentales, y que buscaba representar o ser vocero de los extranjeros residentes en el Territorio de Magallanes y, en particular, de los de Punta Arenas.

Un periódico que informaba –reproduciendo de otros medios nacionales y extranjeros- los principales acontecimientos políticos, sociales, económicos, culturales y misceláneos que ocurrían en Europa; publicaba la navegación y la carrera de los vapores o naves que llegaban, zarpaban, o cruzaban en tránsito el Estrecho hacia los puertos europeos y americanos de la costa atlántica, y chilenos. Pero así como reproducía noticias de agencias internacionales, también aportaba y actualizaba otras que se generaban en el país, en esa ciudad-puerto, y en el Territorio.

Hacia la fecha en que se produjo el rescate de los naufragos de Shackleton,

de Punta Arenas [en adelante CPA] (8 septiembre 1916), p. 2.

³ Alejandra Zúñiga. *Periodismo en la Patagonia: El Caso de la Prensa Austral* (Santiago: UNAB, Escuela de Periodismo, Tesis para optar al título de periodista, 1997), p. 25.

El Comercio publicaba columnas noticiosas dedicadas a informar sobre las incidencias de la guerra en Europa, una breve crónica de hechos locales y una abundante publicidad y propaganda del quehacer marítimo, económico, profesional, y de las casas de importación existentes en Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir.

De la revisión de *El Comercio* se desprende que, apenas supo del regreso de la escampavía *Yelcho* a Punta Arenas, de inmediato se ocupó de informar sobre aquel afortunado y humanitario episodio de rescate magallánico y antártico. Para la gerencia de este diario de la mañana el acontecimiento protagonizado por la *Yelcho* fue interpretado como una noticia providencial, y por tal razón decidió informar todo cuanto se pudiera saber en una edición especial.

Así, analizando las 44 informaciones distribuidas en crónicas, telegramas y cables publicados por este diario, relativos al rescate, pueden establecerse cuatro momentos distintos y consecutivos: el primero, y al cual nos dedicaremos principalmente en este trabajo, y que comprende casi las dos terceras partes del material periodístico recopilado, incluye las manifestaciones populares que se produjeron en Punta Arenas desde el domingo 3 de septiembre —día del regreso de la nave con los naufragos, desde isla Elefante— hasta el viernes 15 de septiembre, cuando Shackleton con algunos de los rescatados y Pardo al mando de la *Yelcho*, zarparon en dirección al norte del país; el segundo, desde esta última fecha hasta el domingo 24 de septiembre, en que la *Yelcho* permaneció al ancla en Ancud; un tercero, entre el arribo a Valparaíso —en la madrugada del miércoles 27 de septiembre— y el 4 de octubre, fecha en que Shackleton y sus acompañantes británicos abandonaron el país en dirección a Buenos Aires; y finalmente el cuarto, a contar del 17 de octubre, cuando el Ministro de Marina autorizó al Piloto 1° Luis Pardo a viajar a Santiago para recibir la condecoración, el 5 de noviembre, que le confería la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.

El Comercio, en cuanto informaba sobre los hechos relacionados con el rescate de los naufragos en la isla Elefante, por la nave chilena *Yelcho*, y los homenajes posteriores acuñó y utilizó diversos términos o conceptos en sus titulares, y en el análisis de las diferentes noticias que formaron parte del primer momento, en Punta Arenas; entre éstos cabe mencionar:

“heroica jornada”, “epopeya de isla Elefante”, “intrépidos expedicionarios”, “ilustres investigadores científicos del polo”, “exploradores polares”, “héroes del *Endurance*”, “héroes de la ciencia y de la audacia y del valor y del deber” y, “los vencedores de los hielos polares”. Este último, siendo uno de los que más se repite y además, en nuestra modesta comprensión, representa más cabalmente el sentido y significado que quería expresar *El Comercio* por este acontecimiento, hemos querido incluirlo en el título de este trabajo, ya que tal expresión: “los vencedores de los hielos polares” incluye a todos los protagonistas, chilenos y británicos, participantes de esta hazaña de dimensiones nacionales e internacionales.

Como fuere, debemos dejar constancia que, en *El Comercio*, las informaciones y festejos sobre el rescate recibieron amplia cobertura periodística casi únicamente mientras estuvieron en Punta Arenas sus protagonistas; luego, estas noticias desaparecen lentamente de sus páginas.

1. MANIFESTACIONES Y HOMENAJES EN PUNTA ARENAS

La primera información publicada por *El Comercio* sobre el regreso de la *Yelcho*, con los naufragos del *Endurance*, fue el lunes 4 de septiembre de 1916, relatando que el domingo 3, antes de las diez y media de la mañana, se habían escuchado numerosos y sorprendentes repiques de la campana de la 4ª Compañía de Bomberos, prolongados toques de bocinas de las fábricas, y de pitazos de los vapores surtos en la bahía de Punta Arenas, anunciando el feliz regreso del comandante Pardo en la escampavía *Yelcho*. Agregaba la mencionada noticia que la población había reaccionado inicialmente entre alarmada y preocupada por aquellos entrecruzados ruidos, creyendo que se trataba de otro siniestro o incendio en la ciudad; pero que, afortunadamente, “poco a poco la curiosidad se transformó en sorpresa. El regocijo se pintó en el semblante de todos. Circuló una gran noticia, que a todos los chilenos nos llenaba de orgullo y patriotismo. El *Yelcho*, inmortalizado hoy día con su heroico viaje a las regiones polares... regresaba al puerto cubierto de gloria”⁴, luego de salvar a los expediciona-

⁴ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*: Regreso a Punta Arenas: Importante re-

rios de Shackleton de la isla Elefante.

Mencionaba también que el domingo 3 de septiembre las autoridades de la ciudad acompañadas de oficiales de la Armada, del Ejército, de profesionales y de representantes de la prensa, se habían embarcado en lanchas para ir a dar la bienvenida a los marinos de la *Yelcho*; al subir a bordo de la escampavía, luego de los primeros saludos protocolares del comandante Piloto 2° Luis Pardo Villalón, el explorador Shackleton “procedió a presentar a las autoridades a sus veintidós intrépidos compañeros de penurias y glorias”⁵.

Entretanto, el resto de la población aguardaba entusiastamente por conocer más detalles del rescate y, “sin distinción de nada ni de nadie, sin tener en cuenta rencores, ni otras eventualidades, se congregaron en la Plaza Arturo Prat y alrededores, para tributar a los vencedores de los hielos, su admiración”⁶, y poder verlos personalmente.

Hechas las presentaciones y saludos a bordo de la *Yelcho*, los representantes de “la ciencia y de la exploración” rescatados, se embarcaron en compañía de su jefe y líder, Shackleton, en las lanchas a vapor de la Gobernación Marítima y del Apostadero Naval, en dirección al muelle de pasajeros. En este lugar fueron recibidos con respeto y aclamación, a los acordes del himno nacional interpretado por la banda municipal; Shackleton fue el primero en desembarcar y poner “el pié en el muelle y allí, con un efusivo abrazo, fue saludado por el Gobernador del Territorio” mientras se escuchaba el himno *God Save the King*, y todos los presentes en el muelle disfrutaban de este histórico recibimiento, y escuchaban en religioso silencio. En el trayecto del muelle a la plaza Arturo Prat, los intrépidos expedicionarios fueron aplaudidos con gran entusiasmo y en “cada paso que daban, era saludados nuevamente por los hurras de los miles de asistentes”⁷.

Las compañías de Bomberos de la ciudad -todos en uniforme de gala-, una

cepción: Indescriptible entusiasmo: Otros detalles”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 2.

⁵ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 2.

⁶ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 2.

⁷ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 2.

formación del Batallón Magallanes del Ejército de Chile, miembros de la Cruz Roja, representantes del personal de la policía local, delegaciones de los establecimientos educacionales, grupos de scouts y la banda municipal, llegaron a esa plaza el domingo 3 de septiembre a expresar al comandante Pardo, a la tripulación de la *Yelcho*, a Shackleton y a todos los exploradores polares rescatados “su adhesión y entusiasmo por esa gran prueba de valor y de temeridad”⁸.

A esta espontánea cita ciudadana, se agregó que las principales calles de la ciudad fueron adornadas con las banderas de Chile y Gran Bretaña; asistieron aproximadamente cinco mil personas, quienes se disputaron “lugares de preferencia para divisar, siquiera de lejos, a los audaces exploradores”⁹. Al privilegio de ser la primera población chilena en “tener el honor de haber recibido a los intrépidos hombres de ciencia y de estudio” se sumaba el hecho que “nuestra Marina de guerra, representada por uno de los más pequeños de sus barcos, hubiera tomado participación activa, directa y eficaz en la gran empresa” de salvamento en una de las islas de la Antártida Americana¹⁰.

De todos los rescatados por Pardo, *El Comercio* destacó la figura del joven explorador Blackbarrow, que llegó enfermo a Punta Arenas y que además, durante el aislamiento en la isla Elefante debió sufrir la amputación de los dedos de su pie izquierdo a consecuencia del terrible frío y congelamiento. Blackbarrow, había sido rechazado por Shackleton para integrar la dotación expedicionaria antes de zarpar de Plymouth, Inglaterra, en agosto de 1914; pero, “no contento con la determinación tomada en su contra, se escondió en una de las bodegas del *Endurance*, y allí, oculto permaneció dos o tres días, hasta que, impulsado por el hambre, se vio obligado a salir a cubierta, con la estupefacción del resto de los marinos. Desde entonces... dio muestras de arrojo y entusiasmo”, logrando sobrevivir y ser rescatado

⁸ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho...*”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 2.

⁹ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho...*”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 2.

¹⁰ “Los vencedores del hielo: Sus propósitos: Festejos en su honor: Otras Informaciones”, *CPA* (5 septiembre 1916), p. 2.

por la *Yelcho*¹¹.

Luego de estar en la plaza Prat por más de una hora, los “exploradores polares”, que habían padecido una sufrida como inolvidable sobrevivencia de alrededor de ocho meses, se dirigieron hacia el Hotel Royal en busca de un ambiente cálido y un merecido descanso. Atrás quedaban aquellos penosos días de interminable frío que habían podido soportar con “baños y fricciones de aceite de lobo, impregnando sus ropas, calzado, pieles, etc., en esta sustancia”¹²; la mayoría de ellos aún estaban muy impresionados por la providencial aparición de la *Yelcho* en la isla Elefante, por el recibimiento en Punta Arenas, y por todas las emociones contenidas y sorteadas desde el “medio día del 30 de Agosto... y cuando a eso de las 2 de la tarde, el escampavía *Yelcho* hacía rumbo hacia el Norte, cubierto de gloria y sin contratiempos hasta” Río Seco, y de ahí, a Punta Arenas¹³.

Apenas los naufragos ingleses quedaron hospedados en el Hotel Royal, los reporteros de *El Comercio* hicieron sus mayores esfuerzos por averiguar “la impresión que causó a nuestros marinos su estadía en aquellos desolados parajes”: la tarea no fue fácil, y luego de muchos intentos los tripulantes de la *Yelcho*, sin excepción, únicamente contestaron “que cuando se cumple con un deber, no hay otra impresión ni otra idea que la de salir airoso en el cometido que se ha confiado”, por difícil y peligroso que éste haya sido¹⁴.

En esta simple y estoica respuesta, dada por algunos de los tripulantes de la *Yelcho* consultados, naturalmente que expresaban la satisfacción del deber cumplido y el haber logrado lo que de ellos se esperaba.

Respecto a la importancia y el significado histórico que tenía para Chile el rescate realizado por el Piloto 2° Pardo, *El Comercio* le atribuía “trascendental importancia: la gloria y el honor que a nosotros, los chilenos, ha cabido en tan importante asunto...luego que Su Excelencia el Presidente

¹¹ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 3.

¹² “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 3.

¹³ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 4.

¹⁴ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), pp. 3 y 4.

de la República ordenó en buena hora, que una de las escampavías de la Armada Nacional condujera hasta esas regiones al distinguido marino, protagonista de la excursión... y en ocho días vuelve la *Yelcho* cubierta de gloria, por haber realizado esa magna empresa, pletórica de peligros y de sinsabores”¹⁵.

El rescate había sido obra de un puñado de marinos chilenos, que se “han hecho acreedores de la estimación y distinción, héroes de una aventura sin comparación” donde “nada ha contrariado el arrojo temerario del comandante de la *Yelcho*, Piloto señor Pardo, quien movido por el deseo de dejar bien puesto el nombre de la marina Chilena realizó esa expedición, con todo éxito”; a pesar de las dudas iniciales que esta comisión naval había producido en muchos¹⁶.

Pero la noticia del feliz regreso del Piloto 2° Luis Pardo a Punta Arenas, el 3 de septiembre –decía *El Comercio*- fue rápidamente “conocida en el mundo entero, pues, el telégrafo y las instalaciones inalámbricas de bahía Catalina, han diseminado por todos los ámbitos del globo tan fausto acontecimiento”. Muchos telegramas fueron despachados desde esas oficinas hacia el extranjero, y en todos éstos se “han dado cuenta del grandioso éxito, de la recepción hecha en la ciudad, de los preparativos de los festejos que en su honor les hará la ciudad de Punta Arenas, etc., etc.”¹⁷.

El comandante Pardo -difundía en sus páginas *El Comercio*- era uno de los más halagados por la hazaña realizada, y en “innumerables telegramas de todo el país, recibía nuestro compatriota, las mayores felicitaciones por la realización de aquella empresa, efectuada en condiciones tan ventajosas, y que tanto renombre le dará a nuestra Armada Nacional y a nuestros marinos”; y entre todos éstos, el telegrama recibido del Director General de la Armada, vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado, que comunicaba la inmensa satisfacción del Ministro de Marina por el éxito alcanzado en tan arriesgada comisión de socorro a los naufragos de Shackleton; y en espe-

¹⁵ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 4.

¹⁶ “Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*...”, *CPA* (4 septiembre 1916), p. 3.

¹⁷ “Los vencedores del hielo...”, *CPA* (5 septiembre 1916), p. 2.

cial, por la actuación personal del comandante Pardo, sus oficiales y tripulación de la *Yelcho*¹⁸. Similares felicitaciones fueron dadas a Luis Pardo por La Liga Patriótica Militar, presidida por Vicente Zegers; del editor del diario *El Heraldo* de Valparaíso, y por Agustín Prat desde Valparaíso, entre otros, siendo todos estos saludos publicados por *El Comercio*¹⁹.

También el Presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes Andonaegui, dirigió desde La Moneda al Gobernador Civil del Territorio de Magallanes, señor Fernando Edwards, un conceptuoso telegrama; y solicitó extender los saludos y felicitaciones al comandante de la escampavía *Yelcho*, Piloto 2° Luis Pardo Villalón, por el exitoso rescate de los hombres del señor Shackleton²⁰.

Para *El Comercio*, las celebraciones y agasajos espontáneos que se fueron produciendo para los hombres de Shackleton se explicaban, además de su “epopeya de isla Elefante” en la cual habían sido protagonistas, por la simpatía que se tenía a los “valientes marinos y jóvenes sabios, miembros de la gran nación que tanto ha contribuido a la formación, desarrollo y engrandecimiento de Chile” desde la época de Lord Cochrane y que particularmente en Punta Arenas “han descollado y descuellan los descendientes de los anglosajones”²¹.

Shackleton, mientras estuvo en Punta Arenas, también recibió numerosos telegramas personales: el vicealmirante Muñoz Hurtado celebraba la feliz noticia del rescate de la *Yelcho*, diciéndole al explorador británico Shackleton que era como si se tratara del salvamento de nuestros propios marinos; Pero, seguramente, el telegrama que más importancia tuvo para Shackleton fue el del monarca inglés, del 4 de septiembre; en que, brevemente, S. M. Jorge V, agradecía a Shackleton todo “lo hecho por rescatar a sus hombres y que esperaba verlos muy pronto”²². Éste era la respuesta

¹⁸ “Los vencedores del hielo...”, *CPA* (5 septiembre 1916), pp. 2 y 3.

¹⁹ “Expedición Shackleton: Continúa el entusiasmo: Las manifestaciones”, *CPA* (6 septiembre), p. 2.

²⁰ “Interesante telegrama”, *CPA* (7 septiembre 1916), p. 2.

²¹ “En el Club Magallanes”, *CPA* (8 septiembre 1916), p. 2.

²² “Los vencedores del hielo...”, *CPA* (5 septiembre 1916), p. 3.

al comunicado enviado por Shackleton a la Secretaria del Palacio de Buckingham, apenas llegó a Punta Arenas con los naufragos desde isla Elefante, ocasión en que Shackleton había informado al rey inglés que el “gobierno chileno puso a mi disposición un vapor con oficialidad y tripulación equipadas en ésta. Con el auxilio de la Providencia salvamos con felicidad a nuestros 22 camaradas”²³.

En los telegramas enviado por Shackleton a los diarios *The Daily Chronicle* de Londres, *The New York World*, y a *Australian Press Association*, dejaba perfectamente claro que el salvamento de sus compañeros había sido posible gracias a que “el gobierno chileno puso generosamente a mi disposición la escampavía *Yelcho*, al mando del Comandante Pardo, tripulada y equipada a expensas del Gobierno” de Chile²⁴; luego, agregaba: “en el comandante Pardo, que estuvo al mando del *Yelcho* y en el Teniente Aguirre tuvimos inteligentes y entusiastas marinos que contribuyeron eficazmente al buen éxito de la expedición. La infatigable energía del señor José Beltrán, ingeniero jefe, contribuyó también al mismo fin”²⁵. Eran las palabras agradecidas de un hombre feliz, que reconocía los méritos de los marinos chilenos, que habían sido decisivos en el rescate a sus compañeros, aislados en una de las más inaccesibles islas de las Shetland del Sur.

Además de estas felicitaciones que recibieron Pardo y Shackleton -publicadas en las páginas de *El Comercio*- sus redactores también se preocuparon de inquirir acerca de los difíciles momentos que habían vivido estos intrépidos científicos británicos rescatados, cuando ya cansados de esperar “nada les hacía presagiar la llegada de un barco expedicionario. Sólo confiaban en la casualidad o en la Providencia”²⁶. Al ser entrevistados, algunos de ellos habrían afirmado que oír el repentino pitazo de un vapor, al mediodía del 30 de agosto de 1916, los sobrecogió y les permitió volver

²³ “Expedición Shackleton: Continúa el entusiasmo: Las manifestaciones”, *CPA* (6 septiembre 1916), p. 3.

²⁴ “Expedición Shackleton: Continúa...”, *CPA* (6 septiembre 1916), p. 2.

²⁵ “Expedición Shackleton: Continúa...”, *CPA* (6 septiembre 1916), p. 3. Tanto Luis Pardo como León Aguirre eran pilotos 2° en la *Yelcho* en la comisión de rescate en Isla Elefante; *El Comercio* se equivocó al decir que Aguirre era teniente.

²⁶ “Los vencedores del hielo...”, *CPA* (5 septiembre 1916), p. 2.

a soñar con el regreso a la civilización, y que podrían superar “el grado de postración física en que se encontraban y porque ya no parecían seres humanos”²⁷; habían sido muchos meses de desesperación, frío, hambre y agotadora espera; la *Yelcho* y sus valientes hombres, definitivamente, los habían salvado, y el recuerdo de ellos los acompañaría por el resto de sus vidas.

El 5 de septiembre, a los dos días de estar en Punta Arenas, Shackleton y sus compañeros, como respuesta al generoso y heroico salvamento, se juramentaron buscar la manera de ir, personalmente, a “manifestar sus agradecimientos al Jefe Supremo de la Nación y a los Jefes de la Armada y tienen la idea y el deseo ardiente de efectuar un viaje a la Capital y Valparaíso en el *Yelcho*”²⁸.

Mientras tanto, las noticias se sucedían a gran velocidad: se debatía la realización de una conferencia, en el Teatro Municipal de Punta Arenas, por el destacado científico y explorador polar que había permanecido a cargo de los náufragos en la isla Elefante, el capitán Frank Wild, y los dineros que se recaudaran por la venta de las entradas serían destinados a incrementar los fondos “pro reconstrucción del Hospital de Caridad” de la ciudad; *El Comercio* informaba también que, en Santiago, el Gobierno había tomado la siguiente resolución: “Decreto: Nómbrase Piloto 1° de la Armada al Piloto 2°, Don Luis A. Pardo.- Extiéndansele los despachos respectivos.- Tómese razón, regístrese y comuníquese.- Sanfuentes, J. Boonen Rivera. Sírvase comunicarlo al agraciado y darlo a la orden del día.- Muñoz Hurtado”²⁹.

El periódico no publica noticia alguna que permita conocer la impresión o reacción del Piloto Luis Pardo por aquella sorpresiva cuanto grata noticia; pero sí comenta que para la dotación de la *Yelcho*, el ascenso de su comandante Pardo causó gran alegría, y fue interpretado como uno de los primeros reconocimientos oficiales a la comisión cumplida en isla Elefante; y agregando además, que si posteriormente se pudiera realizar un viaje en

²⁷ “Los vencedores del hielo...”, *CPA* (5 septiembre 1916), p. 3.

²⁸ “Los vencedores del hielo...”, *CPA* (5 septiembre 1916), p. 3.

²⁹ “En el Club Magallanes”, *CPA* (8 septiembre 1916), p. 2.

la escampavía *Yelcho* al norte del país representaría y “acarrearía para la oficialidad una gloria más, pues, así, el país entero sabría tributarles, como asimismo a los distinguidos y sabios viajeros, los honores a que se han hecho acreedores, los unos para nuestra venerada y querida institución naval, y los otros para la ciencia”³⁰.

Pero antes que Shackleton viajara al norte del país, *El Comercio* estuvo el viernes 8 de septiembre promoviendo en sus páginas la realización de un imponente desfile el sábado 9, en el que participarían todas las fuerzas vivas de la ciudad, para tributar a los “bravos e intrépidos dominadores del hielo, una manifestación grandiosa de admiración”³¹; y de una cena de camaradería, durante la noche, en la 1ª Compañía de Bomberos, para todos los que habían regresado en la *Yelcho*. Para cumplir con ese propósito, se nombró un comité “compuesto de los señores Juan Blanchard, Francisco Campos, Roberto Ewing, Juan B. Contardi, Mateo Paravich, Guillermo J. Jones y Luis Valencia Courbis”³² para su organización. A las pocas horas de ese viernes 8 de septiembre, *El Comercio* declaraba que la iniciativa había tenido mucho éxito; ya el número de interesados por asistir a la cena superaba los doscientos, debiéndose tener que poner un límite por la falta de espacio en el recinto bomberil.

Esta cena sabatina fue presidida por Francisco Campos; al finalizar, Shackleton, en nombre de los expedicionarios polares y marinos chilenos, agradeció “el buffet, hábilmente servido y atendido y porque les había permitido pasar un espléndido”³³ y grato momento que será conocido en todo el mundo, gracias a que el director de Telégrafos de Chile le había comunicado en el día de ayer –decía Shackleton– que podríamos “usar las líneas telegráficas chilenas incluso de las oficinas radiográficas costeras, libre de porte para sus comunicaciones”³⁴.

³⁰ “En el Club Magallanes”, *CPA* (8 septiembre 1916), p. 3.

³¹ “En el Club Magallanes”, *CPA* (8 septiembre 1916), p. 3.

³² “En el Club Magallanes”, *CPA* (8 septiembre 1916), p. 3.

³³ “En la 1ª Cía. de Bomberos”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 3.

³⁴ “El telégrafo a disposición de los exploradores”, *CPA* (8 septiembre 1916), p. 3.

Algo parecido había ocurrido en el smoking-concert realizado en el Club Inglés días antes, el miércoles 6 a las cuatro de la tarde, donde el salón se repletó de entusiastas asistentes, que disfrutaron las escogidas partituras del repertorio de la banda municipal puntarenense³⁵.

El Comercio, sin menoscabo de los otros homenajes brindados a Shackleton, sus compañeros y al Piloto Pardo, publicaba que el banquete ofrecido por la colonia británica en el Club Magallanes, la noche del jueves 7, había despertado gran expectación, y habían asistido las personas más caracterizadas del mundo social y comercial de Punta Arenas. En esta ocasión, los organizadores rindieron un sentido homenaje a Shackleton y sus compañeros; aunque no ha sido posible establecer, según lo publicado por el mencionado diario, si asistieron Luis Pardo y los tripulantes de la *Yelcho*. Pero, a juzgar por las palabras que dirigió el Gobernador Civil del Territorio de Magallanes, señor Fernando Edwards, a nombre del gobierno chileno, al Presidente de la British Association of Magallanes, y la “recepción dada a los miembros de la esforzada expedición de Shackleton”³⁶, todo hace presumir que Pardo y sus marinos no estuvieron presentes en esa cena ofrecida por los británicos puntarenenses.

Un dato marginal, o si se quiere, ajeno a las manifestaciones que Shackleton y Pardo estaban siendo objeto en Punta Arenas, en septiembre de 1916, pero relevante para comprender el nivel de adelanto y alguno de los problemas que afectaban por entonces a esa ciudad austral chilena, es el generoso ofrecimiento a Shackleton, de los vecinos J. Gaier, Victoriano Baratau, W.A. Chandler y Juan Díaz, de “poner a su disposición tres o más automóviles con sus respectivos ‘chauffeurs’, libre de todo costo, durante su estadía en esta ciudad, y esperamos nos permita adoptar esta forma de expresarle nuestra admiración por su expedición y los fines a que alcanza”³⁷. Para estos ilustres vecinos puntarenenses, la huelga de los taxistas en procura de mejores condiciones laborales, que ocurría por esos

³⁵ “Expedición Shackleton: Continúa el entusiasmo: Las manifestaciones”, *CPA* (6 septiembre 1916), p. 2.

³⁶ “Agradeciendo una manifestación”, *CPA* (9 septiembre 1916), p. 2.

³⁷ “Los vencedores del hielo...”, *CPA* (5 septiembre 1916), p. 3.

mismos días, no debía afectar el traslado y desplazamiento de Shackleton en la ciudad y en sus alrededores.

El homenaje que mayor cobertura tuvo por *El Comercio* fue la organización “a los marinos de la *Yelcho*, de un picnic popular, en el que podría participar todo el pueblo, es decir, todo aquel que considerara la gloria que ese puñado de valientes, ha proporcionado al país entero, con la envidia, quizás, de muchos países del orbe”³⁸ y donde los ingleses rescatados podrían “hacer ejercicios musculares y jugar un match de foot-ball con elementos deportivos de Punta Arenas”³⁹.

La Junta o Comisión de Alcaldes, que era por entonces el máximo organismo colegiado de Punta Arenas, y que representaba la máxima autoridad municipal, no pudo sustraerse a la organización de un picnic popular en honor a los marinos chilenos y a los expedicionarios británicos en el Club Hípico de la Sociedad Rural, y aprovechar ese evento para hacer una entrega pública de las medallas conmemorativas a los “expedicionarios, la tripulación del *Yelcho* y algunas personas más”⁴⁰. Mateo Paravich recibió de la Junta de Alcaldes la tarea de organizar y vigilar el cumplimiento de un programa de actividades el domingo 10 de septiembre.

Por su parte, la creciente y ya importante colonia yugoslava de Punta Arenas tampoco dejó pasar la oportunidad para celebrar el rescate y el regreso de los expedicionarios y marinos. Sin pretender rivalizar o competir con los ingleses de Magallanes, ofrecieron en el Centro Croata, el sábado 9 de septiembre, un five o'clock tea, a las 3 de la tarde, para homenajear “a los expedicionarios de Sir Ernest Shackleton y los marinos chilenos”⁴¹. Con una asistencia no menor a las 150 personas, “los vencedores de los hielos polares”, fueron aclamados e invitados a degustar diferentes productos, entre los cuales no faltaron el cordero, el vino y las cervezas; durante el transcurso del acto el presidente de la institución, el médico señor Mateo

³⁸ “Los vencedores del hielo...”, *CPA* (5 septiembre 1916), p. 3.

³⁹ “Club Magallanes”, *CPA* (7 septiembre 1916), p. 2.

⁴⁰ “Medallas conmemorativas”, *CPA* (8 septiembre 1916), p. 2.

⁴¹ “Hermosa manifestación”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 3.

Bencur, tras dirigir cariñosas palabras a los expedicionarios ingleses y chilenos, recibió en respuesta unas sentidas palabras de Ernest Shackleton, agradeciendo la invitación y las cariñosas muestras de simpatía de que eran objeto, Amenizó la reunión la estudiantina croata, interpretando una selección de canciones e himnos de Chile, Inglaterra y Serbia.

Al atardecer de ese mismo día, 9 de septiembre, se dio a conocer la autorización para el viaje de la *Yelcho* a Valparaíso, produciendo gran euforia en Shackleton y sus compañeros, quienes de inmediato agradecieron al Presidente Sanfuentes y la superioridad naval por el salvamento humanitario efectuado, y por las manifestaciones que estaban recibiendo de la población puntarenense⁴².

El domingo 10 de septiembre, en el Club Hípico, se llevó a efecto la manifestación popular más importante que Shackleton, los náufragos ingleses, Pardo y los tripulantes de la *Yelcho* recibieron en Punta Arenas. Para tal efecto, en la entrada principal del Club Hípico se instaló un hermoso arco decorativo que decía: “El pueblo de Magallanes a Sir Ernest Shackleton y a sus esforzados expedicionarios y a nuestros marinos del *Yelcho*”⁴³.

Al día siguiente, lunes 11 de septiembre, *El Comercio* informaba sobre el gran acontecimiento dominical en Punta Arenas, y todas las noticias derivadas de esa manifestación popular: La referida a la entrega de medallas, por parte de la Junta de Alcaldes, ocupaba un lugar destacado y daba detalles, como por ejemplo, que éstas habían sido “confeccionadas bajo la dirección del señor Guillermo F. Grace, y (eran) de dos categorías: unas de oro fino, y las otras de una aleación especial de oro y cobre. En el reverso llevan grabado en bajo relieve la escampavía *Yelcho*, teniendo en su parte superior la fecha 3-IX-1916, que recuerda la llegada de la escampavía de su viaje de regreso efectuado a Isla Elefante. En la parte inferior dice, *Yelcho* Chile. Las medallas de primera clase, tienen inscripción en el reverso. Esta dice ‘Recuerdo de la Junta de Alcaldes de Magallanes’. Las de segunda clase no llevan esta inscripción, pues la premura del tiempo obligó a omitir la

⁴² “Viaje de Mr. Shackleton a la capital: Se confirma la noticia”, *CPA* (9 septiembre 1916), p. 2.

⁴³ “El pic-nic de ayer: Inmenso entusiasmo”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 3.

estampación de esa inscripción”⁴⁴.

Los asistentes al Club Hípico fueron cerca de 7 mil personas y como nunca antes, subrayaba *El Comercio*, este recinto había congregado tanta población y tanta algarabía: de todas las actividades deportivas realizadas, sin lugar a dudas, las que causaron mayor atracción fueron los ejercicios gimnásticos, las pruebas de destreza del Sokol y el ameno partido de fútbol, que se improvisó en el lugar entre los clubes Chile y Mundo (integrado por los ingleses), que terminó igualado a cero.

Distintos grupos de scout que se hicieron presentes, y desfilaron ante las autoridades y homenajeados, obtuvieron largos aplausos de la concurrencia; Shackleton, en señal de agradecimiento y respeto, pasó revista a sus estandartes. A continuación, y según el programa previsto por el alcalde Paravich, el gobernador Edwards entregó a los expedicionarios las medallas conmemorativas que habían sido ordenadas acuñar por la Comisión de Alcaldes; y en ese solemne momento una niña llamada Zlater, de nueve años de edad, pronunció un sentido discurso refiriéndose a “este puñado de esforzados navegantes e investigadores”, al término del cual Shackleton la saludó paternalmente, y le agradeció sus cariñosas palabras⁴⁵.

En su alocución, la pequeña oradora chilena Zlater expresó asimismo, con voz cálida y firme: “Reciba, también, un saludo el valiente comandante de la *Yelcho* señor Pardo, y la tripulación, que honran a nuestra Marina, y que, con valor quisieron arrostrar los peligros para salvar a sus semejantes”. Terminó saludando a los intrépidos exploradores pidiendo tres hurras por Inglaterra, y un entusiasta ¡Viva Chile!”⁴⁶.

Los miles de asistentes al Club Hípico que observaron y/o participaron del histórico homenaje, luego de compartir un exquisito cordero asado, chicha, vino y pasteles, comenzaron a alrededor de las cinco de la tarde a retirarse felices de “la más grande manifestación popular, habida en nuestra

⁴⁴ “Las medallas conmemorativas”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 2.

⁴⁵ “Las medallas conmemorativas”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 3.

⁴⁶ “Las medallas conmemorativas”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 3.

ciudad”⁴⁷ en honor al marino chileno Luis Pardo y al explorador británico Ernest Shackleton.

El Comercio, en su edición del martes 12 de septiembre, volvió a referirse a la extraordinaria manifestación que se había realizado en el Club Hípico, aplaudiendo a los alcaldes organizadores, y a todos quienes habían asistido, por el espíritu cívico demostrado, y por el orden que reinó durante el masivo homenaje tributado a los expedicionarios extranjeros y a los marinos nacionales⁴⁸.

Y durante la reunión de evaluación final de la comisión de Alcaldes, verificada el lunes 11 de septiembre, el alcalde comisionado para dirigir el programa de festejos, Paravich, rindió un detallado y gratificante informe de la actividad, obteniendo las felicitaciones del caso, y una unánime aprobación a su desempeño; en la misma reunión, y a propósito del homenaje rendido a los marinos chilenos en el Club Hípico, el alcalde Stubenrauch propuso que como autoridades locales de Punta Arenas debían “felicitarse al Supremo Gobierno por el triunfo obtenido por la Marina chilena, pues con un buque chico como es el *Yelcho* se triunfó en una peligrosa obra de salvamento”; indicación que fue acogida por todos los miembros de la comisión de alcaldes⁴⁹. Días después, mientras los alcaldes comentaban la autorización del gobierno para que la *Yelcho* viajara al norte del país⁵⁰ con Shackleton, Pardo y los tripulantes victoriosos, reiteraban al gobierno en Santiago, que “el viaje de la *Yelcho* había sido una verdadera proeza, casi sin preparación previa, y siendo un barco de escaso tonelaje había alcanzado aquella región cuyos mares están llenos de peligros y escollos que no están marcados en las cartas náuticas, era necesario, para llegar hasta Elefante, efectuar un viaje de temeridad y arrojo”⁵¹.

La noche del domingo 10 de septiembre, Shackleton y sus compañeros

⁴⁷ “El pic-nic de ayer: Inmenso entusiasmo”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 3.

⁴⁸ “Comisión de Alcaldes”, *CPA* (12 septiembre 1916), p. 2.

⁴⁹ “Comisión de Alcaldes”, *CPA* (12 septiembre 1916), p. 2.

⁵⁰ “Comisión de Alcaldes”, *CPA* (12 septiembre 1916), p. 2.

⁵¹ “Expedición polar: Felicitación al gobierno”, *CPA* (13 septiembre 1916), p. 2.

nuevamente volvieron a estar en el centro de la noticia: en el Teatro Municipal, el segundo jefe de la expedición de Shackleton, Frank Wild, dictó una interesante y documentada conferencia de divulgación acompañada de novedosas “proyecciones luminosas”, que sorprendieron y agradaron enormemente a los presentes. Wild, antes de iniciar su presentación, agradeció a nombre de todos sus compañeros la oportunidad que se les daba para exponer algunos aspectos y resultados alcanzados durante aquella epopeya antártica y, en especial, a todo el pueblo de Punta Arenas por la recepción e inmerecida “bondad hacia nosotros”⁵². Durante su conferencia, lo que más atrajo el interés de los asistentes fue “el día de la llegada de la *Yelcho* toda la partida, excepto Marston y Hurley, estaba almorzando, en la choza. Yo estaba --dice Wild-- repartiendo el asado de costillar de foca cuando el grito de <buque a la vista> nos lanzó de la choza, atropellándonos en montón: el asado todavía está allá. Durante algunos minutos todos permanecemos demasiado emocionados para hacer otra cosa que gritar, y todos tenemos gargantas *Yelcho*. Sir Ernest Shackleton estuvo con el primer bote a la 1.20 P. M. y cinco minutos antes de las 2 P. M. navegábamos de regreso”⁵³.

La exposición de Wild sobre los quehaceres diarios, la convivencia y los trabajos científicos realizados en la isla Elefante también cautivaron al público presente en el Teatro Municipal, como posteriormente a todos los lectores de la prensa puntarenense: fue la primera conferencia dada por los expedicionarios de Shackleton rescatados; y la penúltima actividad en la ciudad de Punta Arenas, antes de emprender viaje rumbo al norte del país.

El último homenaje ofrecido a Shackleton, Pardo, los expedicionarios y tripulantes de la *Yelcho* en Punta Arenas, fue una cena efectuada el miércoles 13 de septiembre, a las nueve de la noche, en la 2ª Compañía de Bomberos⁵⁴ y, según declaraba *El Comercio*, el festejo estaba siendo cui-

⁵² “Conferencia”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 2.

⁵³ “Conferencia”, *CPA* (11 septiembre 1916), p. 2.

⁵⁴ “En la 2ª Compañía de Bomberos: Manifestación a los tripulantes del *Yelcho*”, *CPA* (13 septiembre 1916), p. 2.

dadosamente preparado por los voluntarios de esa compañía, quienes se ocupaban de todos los detalles y “estarían en uniforme de parada”⁵⁵, para dar mayor realce a esa actividad, dada la importancia del salvamento en isla Elefante.

2. EL VIAJE DE LA *YELCHO* DE PUNTA ARENAS A VALPARAÍSO

Luego de estar quince días en Punta Arenas, la escampavía *Yelcho* zarpó de esa ciudad-puerto con destino a Valparaíso, al mando del Piloto 1° Luis Pardo y transportando a Ernest Shackleton y algunos de los compañeros rescatados de isla Elefante. Como ya se ha dicho, el viaje había sido autorizado por el gobierno el sábado 9 de septiembre, y durante una semana el buque se alistó para dar cumplimiento a esa nueva comisión.

El 13 de septiembre, *El Comercio* informaba que definitivamente Shackleton viajaría al norte del país el viernes 15 en la *Yelcho*, y no en el vapor *Asturiano* como se había estado anunciado con anticipación; y que lo haría con “la misma tripulación que tiene en la actualidad”⁵⁶ y que había participado en el rescate del 30 de agosto.

Según lo había manifestado Shackleton, en varias ocasiones, el propósito del viaje era “agradecer personalmente, en unión de sus compañeros, la participación que cupo al país, en la expedición de salvataje a Isla Elefante”⁵⁷.

El mismo día del zarpe de la escampavía, *El Comercio* reiteraba que el buque iba al mando de Pardo, y que Shackleton sería acompañado por 17 de sus compañeros expedicionarios: los 8 restantes habían salido de Punta Arenas, silenciosamente, el miércoles 13 en la noche a bordo del vapor *Asturiano* hacia Buenos Aires, para luego seguir a Inglaterra, aprovechando el pago de los pasajes efectuado por la Sociedad Anónima Importadora y

⁵⁵ “En la 2ª Compañía de Bomberos...”, *CPA* (13 septiembre 1916), p. 2.

⁵⁶ “El viaje de los expedicionarios a la capital: Se realizará el próximo viernes”, *CPA* (13 septiembre 1916), p. 2.

⁵⁷ “Mr. Shackleton y sus compañeros emprenden hoy viaje al norte”, *CPA* (15 septiembre 1916), p. 2.

Exportadora de la Patagonia. Al término de la noticia, el matutino punta-renense deseaba a los expedicionarios y marinos chilenos “un feliz viaje, y toda suerte de atenciones en las ciudades del norte que visiten”⁵⁸.

Al día siguiente, en su edición del sábado 16 de septiembre, *El Comercio* informaba que al zarpar la *Yelcho*, sus pitazos de despedida habían sido respondidos por todos los vapores anclados en la bahía, mientras en el muelle se escuchaban las hurras y vivas de quienes habían ido a despedirlos⁵⁹. Al zarpar la *Yelcho* de Punta Arenas, Shackleton, Pardo, los expedicionarios y tripulantes dejaban tras de sí un extraordinario y conmovedor salvamento; una maravillosa estadía para recuperar energías, y grandes satisfacciones por el cariño y reconocimiento brindado por la población de la ciudad chilena del Estrecho.

Luego de la partida de la *Yelcho* a Valparaíso, pocas son las informaciones aparecidas en *El Comercio*. El lunes 25 de septiembre reproducía una noticia proveniente de Buenos Aires, que analizaba el éxito de la expedición de salvataje de la nave chilena *Yelcho*⁶⁰; y en esa misma edición, también publicaba que la navegación de la escampavía hasta Ancud había sido dificultosa, habiendo tenido que soportar un fuerte temporal, lo que provocaría un retraso en el arribo al puerto de destino final⁶¹.

Hecho poco conocido hasta ahora, es la escala de la *Yelcho* en Ancud para capear el mal tiempo, y por tener previsto en su plan de navegación aprovisionarse de carbón y agua en dicho puerto. También pareciera ser desconocido que, durante su estadía en ese puerto de Chiloé, Ernest Shackleton y Luis Pardo aprovecharon la oportunidad de ir a la oficina de telégrafos, y que durante todo el trayecto de ida y regreso a bordo, habrían sido vitoreados por la población; y que el Intendente Suplente, Olegario Bórquez, les ofreció y brindó con ellos una copa de champaña, por la proeza realiza-

⁵⁸ “Mr. Shackleton y sus compañeros...”, *CPA* (15 septiembre 1916), p. 2.

⁵⁹ “Los expedicionarios: Su viaje al norte: La manifestación de despedida”, *CPA* (16 septiembre 1916), p. 2.

⁶⁰ “La hazaña del *Yelcho* (de *La Nación* de Buenos Aires)”, *CPA* (25 septiembre 1916), p. 2.

⁶¹ “Noticias de la escampavía *Yelcho*”, *CPA* (25 septiembre 1916), p. 2.

da en la isla Elefante.⁶²

Por su parte el comandante del regimiento *Chiloé*, Luciano E. Julio, en nombre del Ejército de Chile, habría tenido amables y elogiosos conceptos por la obra de salvamento efectuada; y los invitó a una cena “en el casino del cuartel, comida que revistió todos los caracteres de un gran banquete para los intrépidos exploradores y a su salvador, al digno marino chileno piloto Pardo”⁶³.

La *Yelcho* zarpó de Ancud el lunes 25 de septiembre rumbo a Valparaíso, siendo recibido “Sir Ernest, sus acompañantes, el Piloto Pardo y demás personal de la escampavía gloriosa, con cariñosas manifestaciones de regocijo. Se les ofrecerán recepciones en el Círculo Naval, y en los centros sociales, etc., etc. En todas partes, desde Tacna a Punta Arenas, el entusiasmo y patriotismo late en idéntica forma en los hijos de este país”⁶⁴.

3. DE VALPARAÍSO A BUENOS AIRES

Escasa información publicó *El Comercio* sobre los expedicionarios y el Piloto Luis Pardo en Valparaíso, y luego en Santiago. Las únicas noticias son las aparecidas el lunes 2 de octubre, en cuanto a que Shackleton y sus compañeros se dirigirían el miércoles 4 a Buenos Aires por la ruta de la cordillera; y en su edición del día siguiente, martes 3, que la colonia británica de Valparaíso, había “agasajado especialmente al comandante de la escampavía *Yelcho*, señor Pardo” por su comisión a la Antártica⁶⁵.

Luego, el 7 de octubre, publicaba que gran satisfacción había producido en Punta Arenas el telegrama que Shackleton dirigió desde Buenos Aires al Gobernador del Territorio de Magallanes, Fernando Edwards, donde agradecía todas las atenciones recibidas de las autoridades y el pueblo de Magallanes, y por las “hermosas medallas de oro que nos han sido

⁶² “Arribo de la escampavía *Yelcho* a Ancud”, *CPA* (9 octubre 1916), p. 2.

⁶³ “Arribo de la escampavía *Yelcho* a Ancud”, *CPA* (9 octubre 1916), p. 2.

⁶⁴ “La *Yelcho* en Valparaíso”, *CPA* (29 septiembre 1916), p. 3.

⁶⁵ “Sin título”, *CPA* (2 octubre 1916), p. 2.

obsequiadas”⁶⁶.

Finalmente, en su edición del lunes 9 de octubre, *El Comercio* terminaba las informaciones acerca de Shackleton y sus compañeros, diciendo que estaban siendo “muy agasajados en Buenos Aires por la colonia británica”⁶⁷.

4. PARDO Y LA YELCHO TRAS LA IDA DE SHACKLETON A INGLATERRA

Dos escasas noticias sobre Pardo y la escampavía *Yelcho* fueron publicadas por *El Comercio* entre mediados de octubre y los primeros días de noviembre de 1916. El 17 de octubre era reproducida una noticia proveniente de Santiago, informando que el Ministerio de Marina había autorizado al Piloto 1° Luis Pardo Villalón --que en esos momentos se encontraba en Valparaíso-- para que fuera el 5 de noviembre a Santiago “con el objeto de recibir la medalla que le acordó la Sociedad de Historia y Geografía por su feliz actuación en el salvamento de la expedición Shackleton”⁶⁸.

Pero la noticia local que mayor alegría, entusiasmo y seguimiento causó entre los lectores puntarenenses de *El Comercio* se produjo cuando uno de sus reporteros, de manera aparentemente involuntaria, se encontró en la calle con el maquinista de la *Yelcho*, José Beltrán Gamarra, quien después de haber hecho “entrega del cargo de las máquinas en Valparaíso, al maquinista mayor don Manuel Barrientos, de allí tomé el crucero *Esmeralda* que me trajo hasta Talcahuano”; y luego de embarcarse en el transporte *Casma* había logrado regresar a Punta Arenas, donde era esperado por su familia⁶⁹. Consultado sobre la *Yelcho*, este ex jefe de máquinas de la nave, y muy bien considerado por Shackleton, respondió que la célebre escampavía había sido enviada desde Valparaíso al dique de Talcahuano para realizar “reparaciones en el casco y una recorrida general en sus máquinas”⁷⁰.

⁶⁶ “Un telegrama de Mr. Shackleton”, *CPA* (7 octubre 1916), p. 2.

⁶⁷ “Sin título”, *CPA* (9 octubre 1916), p. 2.

⁶⁸ “Sin título”, *CPA* (17 octubre 1916), p. 2.

⁶⁹ “Ecos de la expedición polar: Las medallas de Beltrán: Un rato de conversación con el maquinista de la *Yelcho*”, *CPA* (8 noviembre 1916), p. 3.

⁷⁰ “Ecos de la expedición polar: Las medallas de Beltrán...”, *CPA* (8 noviembre 1916), p. 3.

Beltrán afirmó categóricamente que en Valparaíso todos habían sido recibidos como verdaderos héroes, y que la Escuela de Mecánicos de la Armada le había otorgado un premio por su trabajo en las máquinas en la *Yelcho* durante el rescate de los náufragos de Shackleton, consistente “en un precioso reloj de oro de 18 quilates y que en la tapa posterior lleva la siguiente y bien grabada inscripción: ‘La Escuela de mecánicos de la Armada a don José Beltrán Gamarra, a cargo de las máquinas del *Yelcho* en agosto de 1916 en el Polo Sur”⁷¹. Para el maquinista Beltrán, esta distinción constituía uno de los mejores y mayores honores que seguramente recibiría durante toda su carrera naval, por tratarse de un reconocimiento de sus pares en la Armada.

Consultado Beltrán por el reportero de *El Comercio* respecto a qué otras medallas había recibido en el norte del país, por su participación en el rescate de los hombres de Shackleton en isla Elefante, le contestó que habían sido tres: “de oro, plata y cobre que ostenta con orgullo, a cuál más artística y con su respectiva inscripción, una fue obsequiada...por la Sociedad Blanco Encalada (de Valparaíso), por la Sociedad de Marina y por el Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, respectivamente, a las cuales hay que agregar la medalla y diploma de la Sociedad de Historia y Geografía, que la recibirá en breve”⁷².

Pero más allá de estos premios y reconocimientos recibidos, Beltrán esperaba, como máxima aspiración por el trabajo de salvamento realizado, que en la Marina fuese atendida la posibilidad “de ascender al grado inmediatamente superior, como hasta ahora nuestro Gobierno lo ha hecho con los pilotos Pardo y Aguirre”⁷³, y no quedarse únicamente en un mero agradecimiento del país y de algunas instituciones, que si bien eran altamente satisfactorias para él, no le permitirían mejorar sus condiciones de vida material.

Con estas sentidas palabras del maquinista Beltrán, *El Comercio* de Punta

⁷¹ “Ecos de la expedición polar: Las medallas de Beltrán...”, *CPA* (8 noviembre 1916), p. 3.

⁷² “Ecos de la expedición polar: Las medallas de Beltrán...”, *CPA* (8 noviembre 1916), p. 3.

⁷³ “Ecos de la expedición polar: Las medallas de Beltrán...”, *CPA* (8 noviembre 1916), p. 3.

Arenas cerraba la cobertura noticiosa prestada al rescate o salvamento de los náufragos de Shackleton por el piloto Luis Pardo Villalón y sus manifestaciones posteriores.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

El periódico matutino puntarenense *El Comercio*, prestó toda la atención informativa posible al regreso de la *Yelcho* desde la isla Elefante, el 3 de septiembre; en cada uno de sus artículos y despachos noticiosos valoró balanceadamente tanto a Shackleton como al piloto Pardo; aunque no sabemos si esta línea editorial fue puesto en entredicho por otros medios de prensa escritos de la ciudad, como *El Magallanes* y *El Chile Austral*; esto, por cuanto en la edición del 8 de septiembre *El Comercio* hacía sus descargos diciendo: “La relación que este diario efectuó sobre la expedición polar, ha sido motivo de contrariadas opiniones que no le alcanzan. Cada cual cumple con su deber de informar al público a su manera, hasta que sus informaciones sean auténticas y verídicas. Amén”⁷⁴.

El Comercio, permite establecer una sucesión cronológica que comienza el domingo 3 de septiembre, fecha en que regresa exitosamente Pardo a Punta Arenas con los náufragos ingleses, y el viernes 15 cuando zarpa con destino a Valparaíso. El viaje de la *Yelcho* comandada por Pardo hasta Valparaíso, en la madrugada del 27 de septiembre, y su obligada recalada en Ancud, puerto donde recibió los homenajes de las autoridades políticas y del Ejército de Chile; todo esto último, aparentemente ha sido poco conocido, hasta ahora. El período siguiente, que abarca desde la llegada a Valparaíso y el posterior viaje o salida del país de Shackleton a Buenos Aires. Y, finalmente, entre la autorización oficial de mediados de octubre para que Pardo se trasladara a Santiago y recibiera un homenaje por parte de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía en noviembre de 1916.

Del conjunto de expresiones utilizadas por *El Comercio* para referirse y/o analizar el rescate de los náufragos, el tiempo de aislamiento, las actividades científicas desarrolladas en isla Elefante; la participación de la es-

⁷⁴ “En el Club Magallanes: El banquete de anoche”, *CPA* (8 septiembre 1916), p. 2.

campavía *Yelcho*, la de su comandante piloto Luis Pardo, y la de su heroica tripulación; la que más se ajustaría, en nuestro concepto, a la valoración que este diario hizo o quiso hacer de este magno acontecimiento en la Antártica, fue el de los vencedores de los hielos polares, y por esta razón –como ya dijimos anteriormente– hemos titulado esta contribución con ese nombre.

FUENTE PERIODÍSTICA

Diario *El Comercio* de Punta Arenas, 1916.

EL DIARIO *EL SUR* DE CONCEPCIÓN Y LA HAZAÑA DEL PILOTO PARDO, 1916

César Espinoza Orihuela

Universidad San Sebastián

Concepción – Chile

Se busca indagar sobre la visión del diario *El Sur* de Concepción acerca de la hazaña del piloto Pardo, para una mayor comprensión del aporte que significó para Chile y la corona británica, la posibilidad de salvar a la tripulación de Shackleton. La figura del piloto Pardo en la historia de Chile, así como tantos otros héroes anónimos, han pasado inadvertidas; esto porque no existe una valoración de actos que reflejen el ethos del chileno o de sus fuerzas armadas. Es por esto que analizar la visión de la prensa penquista sobre la hazaña de Luis Pardo Villalón y su tripulación, ayudará a comprender la época, el suceso mismo y su relevancia para el país.

1. EL DIARIO *EL SUR*

La prensa penquista fue prolífera y representaba diversas corrientes políticas e ideológicas; sin embargo, el diario *El Sur* está ligado a la historia moderna de Concepción. Su vida comenzó el 15 de noviembre de 1882, cuando los ferrocarriles facilitaron la organización de las primeras industrias: molinos, curtiembres, textiles, aserraderos surgieron como puntales de un sistema económico que, en adelante, alcanzaría un asombroso volumen. Es en-

tonces cuando se organizó una empresa para darle vida a este diario, que inmediatamente logró el éxito que le permitió seguir a etapas de creciente y firme progreso. Al punto que, desde sus primeros años hasta la fecha, ha sido considerado uno de los mejores órganos de prensa del sur del país¹.

Nació por iniciativa de miembros del Partido Radical, señores Juan Castellón, Ignacio Ibieta y Gregorio Burgos. Más tarde se integrará Andrés A. Lamas, quien aportará los capitales y llegará a ser más adelante su dueño². Desde sus columnas, ha mantenido una permanente acción orientadora mediante campañas destinadas a buscar ideas y planes que podrían aplicarse al mejoramiento de la vida de la ciudad; y es así, al golpe de sus iniciativas, Concepción fue mejorando y ampliando su estructura de dinámica metrópoli de contornos promisorios. Así, *El Sur* forma parte de la historia de los catorce últimos lustros de esta ciudad, porque juntos han sentido las amarguras de la adversidad y vibrado en las horas gloriosas³.

El periodismo fue desde antiguo la vocación de los intelectuales penquis-tas; y es en *El Sur* de Concepción donde se da una permanente lucha por los principios democráticos y de justicia social, además de una constante contribución al progreso nacional⁴. A principios del siglo XX, el ambiente periodístico chileno era distinto del actual, los redactores discutían los asuntos con gran crudeza; el énfasis se ponía en el ataque despiadado al adversario. Afortunadamente esos tiempos pasaron, y la transformación de *El Sur* en los primeros diez años corridos desde 1900, se manifestó en el tono objetivo con el que debatía los asuntos de interés general. Por otra parte, la difusión de la cultura fue gradualmente transformando el periodismo nacional, y *El Sur* fue uno de los primeros diarios que evolucionó en tal sentido, destacándose además, por guardar debido respeto el debido

¹ Carlos Oliver y Francisco Zapatta. *Libro de Oro de Concepción* (Concepción: Litografía Concepción, 1950), p. 493.

² Fernando Casanueva. *Prensa y Periodismo en Concepción 1833-2000* (Concepción: Escuela de Periodismo UCSC, 2002), p. 437.

³ Oliver y Zapatta (1950), p. 493.

⁴ Fernando Campos. *Historia de Concepción 1550-1988* (Santiago: Ed. Universitaria, 1989), p. 246.

respeto por el adversario y la tolerancia hacia las opiniones ajenas⁵.

Por esto, *El Sur* representa uno de los patrimonios periodísticos del Bío-Bío, y una fuente de opinión interesante para establecer la visión que se tiene del piloto Pardo y su hazaña. Además, permite conocer el contexto de inicios del siglo XX donde los ingleses, al igual que europeos y estadounidenses, son vistos con mucha admiración; lo que en parte explica por qué se reverencia a un personaje como Shackleton y a Pardo, teniendo un protagonismo mayor en la hazaña, es más bien dejado en un segundo plano.

2. LA HAZAÑA DEL PILOTO LUIS PARDO VILLALÓN

El 30 de agosto de 1916, la escampavía *Yelcho* de la Armada de Chile efectuó el salvamento de los 22 naufragos pertenecientes al *Endurance*, cuya misión científica se vio frustrada al quedar atrapados en los hielos, a fines de 1914. El rescate había sido un largo proceso que comenzó con el ballenero *Southern Sky*, pero que no pudo penetrar más que 70 millas en el pack-ice. Otro intento fallido correspondió al uruguayo *Instituto de Pesca N° 1*, un buque de arrastre de 80 toneladas. Shackleton, entonces, se trasladó a Punta Arenas y contó con el apoyo de la colonia británica para contratar a la goleta *Emma*; de esta manera y con el apoyo de la escampavía *Yelcho*, fue remolcada con la finalidad de ahorrar combustible, pero nuevamente fue imposible penetrar los hielos.

El cuarto intento correspondió a la escampavía *Yelcho*, una de las dos que se encontraban en el Apostadero Naval de Punta Arenas, y que no precisamente era la más moderna. “Era una nave relativamente vieja, construida en Glasgow en 1906... no tenía calefacción, ni alumbrado eléctrico, ni radio, ni doble fondos y tenía las bordas bajas”⁶. En este buque, el piloto 2° Luis A. Pardo Villalón, llevando a bordo al explorador inglés, después de

⁵ René Louvel. *Crónicas y Semblanzas de Concepción* (Concepción: Sucesión René Louvel Bert, 1995), p. 184.

⁶ Alfonso Filippi. “Shackleton versus Pardo”, En: revistamarina.cl/revistas/2000/5/filippi.pdf

navegar entre neblinas y de sortear témpanos enormes, avistó el día 30 la isla Elefante, a la cual logró acercarse para rescatar a los miembros de la tripulación del *Endurance*.⁷

3. VISIÓN DEL DIARIO *EL SUR* Y ERNEST SHACKLETON

Si bien es cierto que el rescate de la *Yelcho* se produjo el 30 de agosto de 1916, las noticias en el diario *El Sur* comienzan a aparecer el 1 de septiembre del mismo año, y en su mayoría llevan por título “Expedición Shackleton”. En este entendido, se debe hablar de un antes y un después del rescate. En un primer lugar estaban los problemas para conseguir ayuda, y cómo algunos países latinoamericanos dieron apoyo a Shackleton, pero no pudieron hacer más que acercarse algunas millas.

Refiriéndose al fallido rescate realizado por la goleta *Emma*, señaló que:

“Durante la estadía en Puerto Stanley y a invitación de Sir Ernest Shackleton, el comandante Pardo pasó a visitar al gobernador general de las islas Faklands, quien lo encargó de presentar al comandante en jefe del Apostadero, y por su intermedio al gobierno, los agradecimientos que él personalmente y su gobierno formulaban por los valiosos servicios prestados para salvamento de los náufra-gos de la expedición Shackleton en la isla Elefante.

Con respecto al accidente que había impedido al célebre explorador la terminación de su tarea de salvamento, sabemos que ella se debió en primer término, a la descompostura de las máquinas de la goleta *Emma* y después por la impenetrabilidad de los hielos. Sir Ernest Shackleton alcanzó unas 100 millas del punto en que se encuentran sus infortunados compañeros, y desde allí hubo de regresar a Malvinas. Después de ello, el intrépido “pionero” ha llegado hasta esta ciudad con el objeto de dejar la goleta. A la

⁷ Poseía “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”. Carlos Aguirre. “La Armada y la Antártica 1900-1940”, *Revista de Marina* Vol. 104 n° 103 (noviembre-diciembre, 1987), p. 618.

pasada del vapor correo *Orita*, Shackleton se embarcará con rumbo a las Islas Malvinas, donde esperará al buque *Discovery*, que viene con instrucciones del gobierno inglés para ayudarlo en sus tentativas de salvar a los expedicionarios que quedasen en Isla Elefante o en último término, en el rescate de los documentos y material científico que allí existe”⁸.

Luego, el rol de Chile a través del piloto 2º Luis A. Pardo Villalón quedará inmortalizado como una hazaña de rescate que además de haber sido una maniobra arriesgada, representó la vida de 22 personas, que no podían seguir esperando que se las rescatara:

“Hasta se vieron correr lágrimas por los rostros de nuestros marinos. Aquellos veintidós hombres habían acudido a la orilla, apenas divisaron a la *Yelcho*, arrebatados de alegría por la salvación que les llegaba, y agitaban nerviosamente las manos con grande entusiasmo y estallaban en ardorosas aclamaciones en honor de Shackleton, de Chile y la *Yelcho*”⁹.

Posteriormente, Shackleton inició una campaña mediática, donde visitó diversas ciudades del país y dictó conferencias relacionadas con el rescate. En este momento la figura del piloto 2º Pardo comenzó a declinar en relación al beneficio que obtendría Sir Ernest, lo que se suma además a una coyuntura internacional compleja, ya que se está librando la Primera Guerra Mundial y su tripulación junto al expedicionario inglés, serían llamados a servir en dicho conflicto:

“A las 11:20 de esta noche llegó Mr. Shackleton y 16 de sus compañeros salvados de la isla Elefante. En la estación se les hizo una recepción entusiasta. Acudieron el personal de la Legación, representantes del gobierno, autoridades e instituciones diversas. A la entrada del tren, la banda ejecutó los himnos nacionales británico y chileno en medio de grandes aclamaciones. El pueblo siguió a los carruajes en medio de estruendosos hurras. En el Club Inglés se ofreció a los viajeros una copa de champaña. Mr. Shackleton y sus

⁸ “La expedición de Shackleton”, *El Sur* [en adelante *ES*] (1 septiembre 1916), p. 5.

⁹ “La expedición de Shackleton”, *ES* (6 septiembre 1916), p. 2.

compañeros permanecerán en Santiago dos días”¹⁰.

Y en Valparaíso, donde:

“Un grandioso recibimiento tributó hoi el pueblo de Valparaíso al intrépido explorador Shackleton, a sus compañeros y al piloto Pardo. La llegada de la escampavía *Yelcho*, fue a la 1 A.M. Desde las primeras horas de la mañana se notaba un movimiento propio de las grandes festividades patrias. A la hora del desembarco había no menos de treinta mil personas que ocupaban el muelle, la Plaza Sotomayor, los malecones, edificios y el monumento a Prat. En el muelle tomaron colocación los representantes de las sociedades obreras con sus estandartes y los Veteranos del 79, abriendo calle más afuera las brigadas de boy-scouts, alumnos de las escuelas y de los colegios particulares, y bandas de los colegios particulares, y bandas de músicos. Llegado al muelle Mr. Shackleton, acompañado del cónsul inglés y distinguidos miembros de la colonia británica, una alumna de las escuelas pronunció un enternecedor discurso de bienvenida”¹¹.

Fue tanta la atracción por el personaje, que incluso las personas sin entender lo que él decía, asistían a estas manifestaciones:

“En otra ocasión, interrumpió la lectura de su conferencia escrita en inglés, y dirigiéndose al público, le preguntó en mal castellano: ¿Me entienden ustedes? ¡Cómo no, mister Shackleton!- se le contestó a una voz, principalmente desde las galerías. Por cierto que las cuatro quintas partes de la concurrencia, no entendía de la conferencia otra cosa que las palabras Pardo, *Yelcho*, Punta Arenas, Chile, etc.”¹².

Los Andes fue otro de los destinos del explorador:

“Comunican de Los Andes que el pueblo recibió triunfalmente a

¹⁰ “La llegada de Shackleton a Santiago”, *ES* (28 septiembre 1916), p. 1.

¹¹ “La llegada de Shackleton a Santiago”, *ES* (28 septiembre 1916), p. 1.

¹² “Ecos de la conferencia de Shackleton”, *ES* (30 septiembre 1916), p. 1.

Shackleton y sus compañeros. Se levantaron arcos de flores y otros por los bomberos, con su material. Se formó un gran cordón de tropas, bomberos, scouts y alumnos de las escuelas, desde la estación al hotel. Los exploradores hicieron el recorrido en medio de grandes ovaciones. En el hotel se les ofreció un banquete. Shackleton ha enviado desde Los Andes un efusivo telegrama de despedida al Presidente”¹³.

Así se sigue informando que, lejos de terminar su periplo, éste solo recién comenzaba: “mañana en el (tren) nocturno, Shackleton y sus compañeros partirán a Los Andes para seguir a Buenos Aires”. Como se sabe, Shackleton apenas se detendría en Inglaterra para trasladarse a New Zelanda, a salvar a otros diez de sus compañeros de expediciones polares, dejados entre los hielos.

También se publicó una transcripción de documentos provenientes del Ministerio de Relaciones Exteriores al Ministro de Marina, el cual envió un oficio a la Dirección de la Armada en el cual dice:

“Nuestra Legación de Chile en Uruguay, en Oficio N° 48, de 7 del actual, me dice lo que sigue: “Acompañó en recorte de prensa adjunto una reseña de los homenajes tributados al explorador británico Shackleton, durante breve visita que hizo ayer 6 del corriente a esta capital. Cúmpleme hacer notar que a la recepción en el Club Inglés fue el infrascrito invitado en forma cordial y significativa por el presidente de dicho centro social. En el curso de esta fiesta el célebre visitante se expresó en términos de aprecio y encomio hacia nuestro país y sus marinos. Al despedirse tuvo la espontánea cortesía de entregar al infrascrito el siguiente autógrafo: “En recuerdo de la tradicional hospitalidad chilena”.

Todo lo cual presenta a un personaje muy apreciado por la sociedad chilena, donde su experiencia va a ser valorada por las elites; y que supo disfrutar de la hospitalidad latinoamericana.

¹³ “La recepción de Shackleton en Los Andes”, *ES* (4 octubre 1916), p. 1.

4. VISIÓN DEL DIARIO *EL SUR* Y EL PILOTO PARDO

El piloto 2º Luis A. Pardo Villalón tenía un carácter muy distinto al expedicionario británico, Aunque se constata una evolución las informaciones de la prensa, siempre es posible apreciar al mismo hombre, callado, íntegro y valeroso, que si era preciso arriesgar su vida en el salvamento, lo iba a hacer. Y luego, un segundo momento, cuando la ciudadanía toda le quiere rendir homenaje; pero para recibirlo, la institución a la cual pertenece (Armada de Chile) debe autorizar los viajes y el tiempo para dichas ceremonias.

Durante el rescate, encontramos a un emocionado Pardo ver a los naufragos:

“Es difícil imaginar el estado en que se hallaban. Sólo viéndolos se habría podido formar una idea de la penosísima situación en que encontraban, después de los ocho meses de abandono... viviendo sobre hielo, con provisiones que iban disminuyendo día a día y sin que hubiera medio alguno ni recurso humano posible para reponerlas o alargarlas. Aquellos hombres no parecían hombres; sus figuras escuálidas demostraban los enormes padecimientos que habían sobrellevado y el tristísimo estado en el que se hallaban. La falta de limpieza era la prueba más manifiesta de lo cruel que era para ellos la permanencia en tan espantoso desamparo. Las raciones ya estaban disminuidas a un cuarto de la ordinaria y se completaba la alimentación con pingüinos y lobos marinos. Estos últimos escaseaban considerablemente, porque en los ocho meses sólo consiguieron ocho. Era realmente curioso ver las bolsitas microscópicas en que los expedicionarios guardaban las provisiones que sólo les servirían para un mes más, reduciéndolas lo más posible. Una caja de fósforos era toda la reserva que les quedaba para dar lumbre en ese mismo plazo, ya que era fatal de un mes. A nuestra llegada había algunos hombres a los cuales sólo les quedaba cuatro o cinco fósforos. En resumen las provisiones que quedaban a los expedicionarios sólo podrían durarles hasta el quince del mes

en curso”¹⁴.

No solo la emoción del rescate, sino la hazaña lo que impacta al mundo. En palabras de Mr. Wild, uno de los náufragos, retrata el significado de esta hazaña al señalar:

“El 28 de agosto, un fuerte viento de suroeste barrió el mar limpiándolo de témpanos. El 30 de agosto, en circunstancias en que la mayor parte de los náufragos se habían sentado a tomar un lunch de algas y lapas, Hurley y Marston, que habían quedado afuera de nuestra vivienda, llegaron gritando que venía un buque. Todos se lanzaron afuera y en efecto, entre las brumas divisamos a la *Yelcho*, que al parecer, se había pasado de nuestro campamento y navegaba alejándose de nosotros. En el acto se hicieron señales de humo, a fin de atraer la atención del buque, pero cinco minutos después toda duda había desaparecido: la *Yelcho* hacia rumbo directo a nuestro campamento. Un bote se apartó de la *Yelcho* y pronto pudimos reconocer en él a Shackleton y Crean, cuando la partida se convenció de que eran ellos, lanzó tres estruendosos hurras y gritos “estamos todos buenos” que fueron a alegrar el corazón de nuestro jefe. Por entre las rocas, el bote avanzaba y uno por uno fueron saltando a tierra, sus tripulantes. Se procedió inmediatamente al embarque y a las dos de la tarde estábamos todos con nuestros equipajes a bordo de la *Yelcho* y en viaje a Chile”¹⁵.

Luego, en una etapa posterior de algarabía producida por la travesía y hazaña del piloto Pardo, vienen los agradecimientos y reconocimientos por parte de diversas sociedades, surgiendo con fuerza la iniciativa de homenajear a Pardo:

“En todos los círculos ha sido aceptada con entusiasmo la idea del Alte. Zegers, patrocinada por la Liga Patriótica Militar y por el Círculo de Jefes y Oficiales Retirados, de organizar una suscripción pública destinada a obsequiar una medalla de oro al piloto señor Pardo,

¹⁴ “La expedición Shackleton: Entrevista a Pardo”, *ES* (6 septiembre 1916), p. 2.

¹⁵ “La expedición de Shackleton”, *ES* (10 septiembre 1916), p. 5.

comandante de la escampavía Yelcho, y una de plata o bronce, según sea la cuantía de la suma recolectada, a cada uno de los tripulantes de dicha nave, en recompensa y como premio por la forma en que dieron cumplimiento a la comisión de salvamento de los náufragos del *Endurance*. Se han abierto en la Caja de Ahorros, en el local de la Liga Patriótica y en las imprentas”¹⁶.

Finalmente, se realizó un homenaje a cargo de la Sociedad de Historia y Geografía en el cual se le otorgó una medalla al piloto Pardo:

“Presidió don Carlos Vicuña Mackenna, teniendo a su derecha al piloto Pardo y a su izquierda al ministro inglés, Mr. Stronge, quien asistió espontáneamente a asociarse al acto. Los demás asientos de la mesa los ocupaban miembros de la Sociedad de Historia. El público llenaba totalmente la sala de la Biblioteca Nacional. Al penetrar el señor Pardo, la concurrencia se puso de pie, en medio de aplausos, hasta que llegó al asiento que le estaba reservado. En momentos impresionantes, el presidente ofreció la palabra al señor Montessus de Ballore, quien expresó la causa porque la Sociedad otorgaba esa medalla al señor Pardo: por haber prestado su concurso para la salvación de la misión científica Shackleton. (aplausos). Contestó el señor Pardo agradeciendo el homenaje y declaró que personalmente sólo tiene la satisfacción de haber contribuido a una obra humanitaria. (Prolongados aplausos). Después el presbítero don Carlos Silva Cotapos hizo un elocuente elogio del piloto Pardo y de la Marina chilena, educada en la escuela de la marina inglesa. (Aplausos).

Contestó el señor ministro agradeciendo tan honroso encargo y espresando a nombre de sir Shackleton y del gobierno inglés sus agradecimientos al piloto Pardo y a la Marina chilena por la obra realizada. (Aplausos).

Se efectuaron dos números de música, levantándose la sesión en medio de grandes aplausos al señor Pardo. Después el piloto Pardo, el ministro inglés y demás miembros de la Sociedad pasaron a una sala reservada para

¹⁶ “La expedición de Shackleton”, *ES* (10 septiembre 1916), p. 5.

recibir ambos las medallas obsequiadas. A la salida, el señor Pardo fue objeto de grandes manifestaciones de afecto y simpatía. Antes había visitado la Sociedad de Inválidos de la Guerra del 79, siendo objeto de idénticas demostraciones.

La familia del señor Pardo recibió a sus relaciones de seis a siete de la tarde, en honor del piloto. Fue muy concurrida¹⁷.

De esta manera concluyen las noticias relacionadas con Luis Pardo Villalón: en un justo homenaje por su actuación heroica para salvar la vida de 22 tripulantes del *Endurance*; y cuyo reconocimiento vendrá de parte de la colonia inglesa en Chile y del mismo representante de su majestad británica.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

Luego de evaluar las noticias que nos presenta el diario *El Sur* sobre el tema, nos resulta mucho más claro establecer y entender las diferencias entre ambas personas: Shackleton y Pardo. Pero, de una u otra manera, podemos evidenciar el ethos de los militares chilenos que, sin demostrar temor alguno a realizar una misión que pueda costarles la vida, si está por medio la posibilidad de poder salvar otras, ya que el deber se lo exige.

Por tanto, la acción del piloto 2º Luis Pardo Villalón, se entendió como fundamental y decisiva en las tareas de salvamento; y su escampavía *Yelcho* era reconocida y valorada por los náufragos como la nave que los rescató. Pero, también se ensalza la figura de Shackleton, dueño de una personalidad capaz de lograr el reconocimiento de Chile y Uruguay entre otros países, personaje de tal fama internacional que donde fuera era bien recibido con ceremonias, charlas y banquetes. Pero la acción del Piloto Pardo, fue un momento importante para Chile, ya que puso de relieve la capacidad de su Marina para navegar y surcar los hielos antárticos, en cualquier época del año y cualquier condición de mar, basada en el valor y pericia profesional de sus hombres, no obstante sus limitados medios.

¹⁷ “En la Sociedad de Historia y Geografía: entrega de una medalla a Pardo”, *ES* (6 noviembre 1916), p. 1.

BIBLIOGRAFÍA

Aguirre, Carlos. “La Armada y la Antártica 1900–1940”, *Revista de Marina* Vol. 104 n° 103 (noviembre-diciembre, 1987).

Campos, Fernando. *Historia de Concepción 1550-1988* (Santiago: Ed. Universitaria, 1989).

Casanueva, Fernando. *Prensa y Periodismo en Concepción 1833-2000* (Concepción: Escuela de Periodismo UCSC, 2002).

Filippi, Alonso. “Shackleton versus Pardo”, En: revistamarina.cl/revistas/2000/5/filippi.pdf

Louvel, René. *Crónicas y Semblanzas de Concepción* (Concepción: Sucesión René Louvel Bert, 1995).

Oliver, Carlos y Francisco Zapatta. *Libro de Oro de Concepción* (Concepción: Litografía Concepción, 1950).

FUENTE PERIODÍSTICA

Diario *El Sur* de Concepción, 1916.

PILOTO PARDO: ECOS DE LA GRAN RECEPCIÓN, VALPARAÍSO, 1916

Felipe Morales Fernández

Centro de Estudios Hemisféricos y Polares
Viña del Mar – Chile

La hazaña del Piloto Luis Pardo Villalón sorprendió a todo el país, e hizo sentir en cada chileno el orgullo de ver cumplida una misión que parecía imposible. El objetivo del presente artículo es mostrar la gran recepción que se brindó a Ernest Shackleton y al Piloto Luis Pardo, a su llegada a la ciudad de Valparaíso. Se revisó el diario *El Mercurio de Valparaíso* de 1916, rescatando detalles de cómo celebró la ciudad a sus visitas ilustres; las diferentes muestras de afecto y aprecio hacia Pardo, y las numerosas recepciones oficiales ofrecidas por autoridades de la época, tanto civiles como navales, y la colonia inglesa de la ciudad puerto.

En efecto, la hazaña de Luis Pardo al mando de la escampavía *Yelcho* es sin duda un hito importante de la historia marítima y antártica de Chile. Lamentablemente, con el paso del tiempo, la travesía para rescatar a los hombres de Shackleton fue quedando rápida y progresivamente en el olvido.

La primera noticia que se publicó en *El Mercurio de Valparaíso*, sobre el rescate de los náufragos, data del 4 de septiembre de 1916 en plena portada del diario. En ella se informaba los detalles del arribo de la *Yelcho* al puerto

de Punta Arenas, las difíciles condiciones climáticas del viaje, destacando la tarea realizada por Pardo y su tripulación para sobreponerse a cada uno de los riesgos y dificultades que significó traer de regreso a los expedicionarios:

“Con profunda complacencia damos cuenta de que uno de los escampavías de la Armada Nacional, el *Yelcho*, ha puesto ayer brillante término a una de las más notables empresas de los tiempos actuales: el salvamento de los expedicionarios que acompañaban a Shackleton, y que permanecían refugiados en la Isla Elefante”¹.

Según la misma publicación, la llegada de la *Yelcho* a Punta Arenas había ocurrido el 3 de septiembre de 1916 a las 11:12 AM. A su llegada fue homenajeadada por las numerosas naves del puerto y en tierra; la población de Punta Arenas rindió homenaje a Pardo, su tripulación y los naufragos por varios días.² Con posterioridad al gran recibimiento y la alegría por el rescate, *El Mercurio* de Valparaíso comenzó a publicar importante información, como por ejemplo, la hoja de servicios del Piloto 2º Luis Pardo Villalón, lo que ayuda a conocer su formación profesional para llegar a estar al mando del escampavía *Yelcho* en tan importante misión:

“El 26 de junio de 1900, ingresó como alumno a la Escuela de Pilotes y terminó sus estudios el 30 de junio de 1902. El 27 de junio de 1906, fue nombrado piloto 3º. El 12 de septiembre de 1910, fue ascendido a piloto 2º. Ha permanecido embarcado en los siguientes buques: *Presidente Errázuriz*, escampavías *Valdivia*, *Pisagua*, *Toro*, *Huemul*; transportes *Maipo*, *Rancagua* y *Casma*; fragata *Lautaro*, en desempeño de diferentes comisiones en la costa de la República. Ha mandado las siguientes escampavías: *Yáñez*, *Porvenir*, en trabajos hidrográficos, y *Valdivia*. Actualmente manda la *Yáñez*, de estación en Punta Arenas, y se le confió la *Yelcho* especialmente para el viaje de salvamento de la expedición Shackleton. Total de

¹ “La expedición Shackleton ha sido salvada”, *El Mercurio de Valparaíso* [en adelante *EMV*], (4 septiembre 1916), p. 1.

² “La expedición Shackleton”, *EMV* (6 septiembre 1916), p. 1.

años de servicios: 12 años, 2 meses, 12 días, de los cuales 8 años, 5 meses, 6 días, son de embarcado”³.

En esta misma noticia se comentaba que Shackleton había manifestado su “intención de viajar a Santiago con el fin de agradecer personalmente al Presidente de la República por las gestiones realizadas por su gobierno y la Armada para lograr el rescate de su tripulación”. Ello se confirmó el 11 de septiembre de 1916 cuando, en su portada, el diario señalaba que la Dirección General de la Armada había autorizado el viaje a Valparaíso de la escampavía *Yelcho* trayendo a bordo a Ernest Shackleton, cinco de sus compañeros exploradores y por supuesto, al mando del Piloto 1° Luis Pardo Villalón.⁴ (Cabe destacar que se informó el 8 de septiembre sobre el ascenso por Decreto Supremo).

La noticia del viaje de Pardo al mando de la *Yelcho* al puerto de Valparaíso se conoció rápidamente. El puerto tendría la oportunidad de saludar al héroe nacional que regresaba a su ciudad de residencia. Las organizaciones de trabajadores, las autoridades de la zona, navales y civiles, comenzaron a prepararse contra el tiempo para disponer los preparativos necesarios para este importante acontecimiento. *El Mercurio de Valparaíso* publicó, en los días subsiguientes, los festejos que se alistaban. Nadie quería perder la oportunidad de homenajear a los marinos chilenos, comenzando a organizar una nutrida agenda de brindis, cenas y galas culturales en nombre de los ilustres visitantes. Una de las primeras ideas para recibir a la escampavía en el puerto de Valparaíso, proviene de una carta al director del diario:

“Como ya es cosa resuelta, según las últimas informaciones, de que el explorador Shackleton y cinco de sus compañeros vendrán directo a este puerto desde Punta Arenas a bordo del escampavía nacional *Yelcho*, para, desde aquí, dirigirse a la capital, sería conveniente, señor director, ir organizando una recepción digna de ese valiente explorador y sus compañeros, como asimismo de los no menos valientes salvadores de esa expedición polar, piloto don Luis

³ “La expedición Shackleton”, *EMV* (6 septiembre 1916), p. 1.

⁴ “La expedición Shackleton”, *EMV* (11 septiembre 1916), p. 7.

A. Pardo, comandante del *Yelcho* y sus compañeros. Creemos que las autoridades, el comercio, la sociedad, la juventud y las clases obreras deberían concurrir a darles la bienvenida el día del arribo de la *Yelcho* como una demostración de simpatía y homenaje al esfuerzo, al valor y a la inteligencia que representa ese grupo de hombres venidos de las más remotas regiones del mundo, y donde nuestra bandera ha flameado orgullosa en compañía de la inglesa. Como uno de los números del programa de recepción, debiera figurar el de que en cuanto fuera avistado el escampavía en la entrada de la bahía, se hicieran sonar todos los pitos y sirenas de los vapores y del Cuerpo de Bomberos, como un saludo de la ciudad de Valparaíso y empavesamiento general de todos los barcos mercantes fondeados en la bahía. Esperando que esta idea encuentre acogida de su parte, señor director, lo saluda su Atto. y S. S.- Pietro-Val”⁵.

Cartas como esta y muchas otras noticias comenzaron a dar detalles de los preparativos para la llegada de la *Yelcho* incluyendo, por ejemplo, el programa general de la gala literaria-musical a realizarse la noche misma del arribo en el Teatro Colón de Valparaíso.⁶ También se informaba que la colonia británica de Valparaíso, ofrecería a Sir Ernest Shackleton y Luis Pardo una velada cultural en el Teatro Victoria, y un almuerzo en algún distinguido hotel de la ciudad de Viña del Mar o Valparaíso.⁷

Después de varios días, llegó el momento tan esperado. El miércoles 27 de septiembre, desde temprano, se comenzó a ver un movimiento de personas en dirección al muelle Prat y la plaza Sotomayor sólo comparado con los días de festividades patrióticas. Cada minuto que pasaba hacia crecer la expectación y mantenía aun controladas las más grandes expresiones de júbilo que cada habitante de la ciudad puerto quería vitorear en honor del intrépido explorador y quien fue su rescatador. *El Mercurio de Valparaíso*

⁵ “La expedición Shackleton: Carta al Director”, *EMV* (16 septiembre 1916), p. 1.

⁶ “El arribo de la *Yelcho*”, *EMV* (25 septiembre 1916), p. 1.

⁷ “La llegada de la *Yelcho*”, *EMV* (21 septiembre 1916), p. 7.

relata los momentos previos a la llegada de la escampavía *Yelcho* de la siguiente manera:

“Desde las 9 de la mañana las inmediaciones del muelle Prat, la plaza Sotomayor, el muelle fiscal, los nuevos malecones de las obras marítimas, el malecón antiguo, los edificios vecinos, el monumento Prat, presentaban un aspecto imponente, repletos del público que allí se había congregado y que estimamos superior a 30.000 personas”⁸.

Los minutos pasaban y comenzaron a llegar a Valparaíso, los primeros mensajes cablegráficos de faros al sur del puerto comunicando que la *Yelcho* se aproximaba. Al saberse, decenas de embarcaciones salieron a encontrarla en las proximidades de la bahía de Valparaíso; comenzaron a hacer sonar sus pitos y sirenas y la rodearon escoltándola en los últimos kilómetros a su destino. Las embarcaciones estaban llenas de personas en cubierta agitando pañuelos y sombreros, saludos que fueron respondidos por la tripulación de la escampavía. Cuando avistaron los cerros de Playa Ancha, se dieron cuenta que sus calles y miradores estaban llenos de personas esperando ver tan imponente espectáculo.

Finalmente, la nave al mando de Piloto Pardo ingresó al puerto de Valparaíso. El ruido fue ensordecedor: desde todos lados del puerto, los muelles, cerros, paseos peatonales y el borde costero, estallan en vítores a Shackleton y, por supuesto, al gran héroe de la ciudad y del país Piloto 1° Luis Pardo Villalón. La gente estaba eufórica mientras la *Yelcho* efectuaba su entrada triunfal al muelle Prat navegando entre las naves de combate de la Armada chilena. La fiesta no tenía comparación: arcos de guirnaldas y banderas engalanaban toda la ciudad, naves completamente empavesadas y con la bandera de Chile al tope hacían sonar sus bocinas, sirenas y pitos, mientras el Cuerpo de Bomberos hacía sonar sus sirenas y las iglesias, sus campanas. Los detalles del recibimiento proporcionados por El Mercurio de Valparaíso emocionan al imaginar los momentos de júbilo y reconocimiento a un gran hombre, chileno, porteño, que había triunfado donde todos los otros habían fracasado.

⁸ “La llegada de Shackleton y sus compañeros”, *EMV* (27 septiembre 1916), p. 1.

Las muestras de cariño y gran emoción no quedaron sólo en este apoteósico recibimiento. Al atracar la *Yelcho* a las 11:10 de la mañana cerca del muelle fiscal, las autoridades de la región civiles, políticas, navales, y representantes de la colonia británica de Valparaíso subieron a bordo para dar los primeros saludos a las ilustres visitas. Como parte de la ceremonia de recepción, estaba una caminata de unos 50 metros, desde el muelle al Círculo Naval, situado al otro lado de la plaza Sotomayor, para compartir con las demás autoridades y vecinos distinguidos un brindis en honor de los recién llegados. En primer lugar desembarcó Shackleton con sus 5 compañeros de expedición y comenzaron su camino hacia el Círculo Naval: las fuerzas policiales se vieron sobrepasados por las miles de personas que rodeaban a Shackleton, teniendo serias dificultades para poder abrir paso a la delegación hasta su lugar de destino. Finalmente, llegaron a las dependencias del Círculo Naval, pero faltaba la llegada del comandante de la *Yelcho*. Cuando Luis Pardo descendió de su famosa escampavía, no imaginaba lo que estaba por vivir. *El Mercurio de Valparaíso* lo describe de la siguiente manera:

“Entretanto el público aguardaba el desembarco del Piloto Pardo que ha pasado a ser un verdadero ídolo popular, gracias a su brillante y valerosa actuación. Desembarcó éste con las autoridades marítimas, poco después que Shackleton. Al poner pie en el muelle le dio la bienvenida una niña de la Escuela de Niñas N° 13, haciéndole al mismo tiempo entrega de un ramo de flores. Al final y en medio de las entusiastas aclamaciones, la banda de músicos ejecutó el Himno Nacional. Se inició en seguida el avance hacia el Círculo Naval, la tarea aún más dificultosa que antes. La gente se apretaba y arremolineaba por ver al comandante de la *Yelcho*, y como no fuera posible que todo el mundo le viera de cerca, el público, presa de un entusiasmo indescriptible le levantó en el aire, obligándolo en esta forma a hacer un largo recorrido. No recordamos haber visto en otra ocasión un gentío mayor. Eran treinta o cuarenta mil personas que pugnaban por ver al intrépido marino de nuestra Armada. No menos de media hora tardó el piloto Pardo en recorrer los cincuenta metros que hay desde el muelle al Círculo Naval. Por

fin logró llegar a los salones de esta institución, después de sufrir lo indecible en el corto trayecto”⁹.

Una vez en los salones del Círculo Naval, se expresaron palabras de elogio a ambos invitados, brindando por la gran hazaña lograda por el Piloto Pardo y su tripulación. Tanta fue la fuerza de los gritos y frases de júbilo de los porteños reunidos en plaza Sotomayor, que en un momento se asomaron por un balcón del Círculo, Sir Ernest Shackleton y Piloto 1° Luis Pardo, recibiendo el multitudinario reconocimiento de una ciudad y un país que sentía tener ahí a un valiente explorador y un marino chileno, que cumpliendo con su deber, se transformó en héroe de toda una nación.

La hazaña de Piloto Pardo es uno de los momentos más gloriosos de la historia de la Armada de Chile en el siglo XX. Una misión en la cual otros fallaron, no fue impedimento para que este marino tuviera la convicción que rescataría con vida toda la expedición de Ernest Shackleton. Luis Pardo se transformó, en ese momento, en símbolo de triunfo y valor para la población del país, que no dudó ni un segundo en demostrarle, a través de una gran recepción nunca antes vista, todo el aprecio y reconocimiento que merece un compatriota que dio el máximo de sí poniendo el nombre de Chile en lo más alto del mundo marítimo y antártico hace cien años atrás.

FUENTE PERIODÍSTICA

Diario *El Mercurio de Valparaíso*, septiembre 1916.

⁹ “El arribo de la expedición Shackleton”, *EMV* (28 septiembre 1916), p. 1.

LUIS PARDO VILLALÓN, JOVEN Y MODESTO MARINO: VISIÓN DE *LA UNIÓN DE VALPARAÍSO*

María Belén Cofré Osorio

Centro de Estudios Hemisféricos y Polares
Viña del Mar – Chile

A los 100 años de la hazaña del piloto chileno Luis Pardo Villalón, comandante de la escampavía *Yelcho* y principal protagonista del salvamento de la expedición de Sir Ernest Shackleton, se revisaron las noticias e informaciones publicadas por diario *La Unión de Valparaíso* en el año 1916, tratando de dilucidar las características personales de mencionado héroe nacional. Desde la recepción de las primeras noticias sobre el salvamento de la expedición británica de Sir Shackleton, por el piloto chileno Luis Pardo Villalón, el periódico *La Unión de Valparaíso* lo identificó como el principal actor y héroe de una de los episodios más dramático ocurridos en 1916.

El diario porteño ensalzaba la figura del piloto Pardo como un héroe que, con gran habilidad y destreza, había logrado maniobrar la escampavía *Yelcho* y motivara su tripulación, consiguiendo salvar a los expedicionarios británicos en isla Elefante, hazaña que varios habían intentado hacer pero que ninguno había logrado:

“El capitán Pardo cumplió la consigna como la cumple el chileno; no midió el abismo, ni aquilató la vida; encontró a los que debía encontrar, salvó a los que debía salvar y los devolvió a la vida, al

mundo, a la ciencia que los juzgaba perdidos, al hogar que los lloraba muertos”¹.

Pero, además, en varios artículos lo describe como un hombre temerario y fuerte, dedicado a su trabajo, que realizaba por más de 12 años:

“Lucha del hombre inteligente con la naturaleza bravía, esa pequeña nave soportó todas las inclemencias de los mares polares (...) pero, en la rueda del timón iba el brazo de un piloto chileno que buscaba a las víctimas. Era Pardo, Pardo, el audaz, el esforzado”².

El periódico también mencionaba que el salvamento de la expedición británica no sólo fue una hazaña humanitaria, sino que permitió guardar para la ciencia los estudios que sus tripulantes habían hecho, y por lo tanto la hazaña debería:

“ser considerada no solamente como un acto de valor personal y humanitario, sino que debe ser elevado al rango de una acción de mundial interés e importancia, en el cual no sólo han resultado beneficiadas las víctimas ... sino que también ha sido devuelto a la ciencia... el resultado de muchos años de laborioso estudio”³.

La Unión de Valparaíso mostraba a Pardo como ser humano, simple, íntegro y constante, de gran humildad y patriotismo. Esto es, no sólo un marino laborioso, sino también como a un hombre de carne y hueso. Ello se destacaba en una las entrevistas efectuadas a Pardo a su regreso a Punta Arenas, en que quedaba de manifiesto la calidad humana del marino chileno, al expresar que su recompensa había sido la felicidad que los náufra-gos manifestaron luego de su rescate:

“Aquellos veintidós hombres habían acudido a la orilla apenas divisaron la *Yelcho*, arrebatados por la alegría de la salvación que les llegaba, agitaban nerviosamente las manos con gran entusiasmo y

¹ “Luis A. Pardo: El Polo Sur: Sir E. Shackleton”, *La Unión de Valparaíso* [en adelante *LUV*] (6 septiembre 1916), p. 1.

² “La llegada de Sir Shackleton y del Piloto Pardo a Valparaíso”, *LUV* (27 septiembre 1916), p. 6.

³ “La hazaña de Pardo”, *LUV* (22 septiembre 1916), p. 6.

estallaban en ardorosas aclamaciones en honor de Sir Shackleton, de Chile y de la *Yelcho*.

Cuando llegó a bordo la primera lanchada de náufragos, lanzó un grito Shackleton e inmediatamente resonó un formidable ¡Viva Chile!, al cual siguieron los ¡hurra! acostumbrados: aquel grito nacido de lo más hondo del corazón y lanzado con extraordinaria energía.

Es imposible pintar a Ud. la emoción de aquel instante; solo puedo decirle que esa ha sido la más hermosa recompensa para los esfuerzos que habíamos realizado a favor de los expedicionarios”⁴.

Llama la atención cómo *La Unión de Valparaíso* quiso ir más allá de los acontecimientos, haciendo que tanto don Luis como su esposa, entregasen sus propias y personales visiones de lo vivido:

“Buscábamos ayer con afán en la casa del piloto 2.º don Luis Pardo... todo aquello que contribuya a hacernos conocer bien la personalidad moral de ese hombre que, merced a su habilidad y a su audacia, ha contribuido a una obra de humanidad que, dando gloria a la Armada Nacional, satisface el orgullo chileno”⁵.

Esta versión que entregó el diario *La Unión de Valparaíso*, nos develó más de su historia:

“A los catorce años de edad, ingresó a la Escuela de Pilotines. Después de obtener su nombramiento de piloto, hizo un viaje de instrucción en un velero. El viaje duró nueve meses. Llegó hasta Hamburgo. Después de ese viaje quedó en tierra por espacio de tres años. Ingresó a la Armada Nacional como piloto, el día 1 de junio del año 1906. Desde entonces hasta ahora ha efectuado numerosos viajes. El último que realizó fue desde Arica hasta Magallanes, durante el cual recorrió toda la costa de Chile revisando las boyas”⁶.

⁴ Declaraciones de Luis Pardo Villalón, En: “El regreso de la expedición Shackleton a Punta Arenas”, *LUV* (5 septiembre 1916), p. 6.

⁵ “Luis A. Pardo-El Polo Sur: Sir E. Shackleton”, *LUV* (6 septiembre 1916), p. 1.

⁶ “Luis A. Pardo-El Polo Sur: Sir E. Shackleton”, *LUV* (6 septiembre 1916), p. 1.

Luis Pardo era oriundo de Valparaíso, estaba casado con doña Laura Ruiz, con quien llevaba 8 años de matrimonio y tenían tres hijos: Fernando, Ricardo y Fresia. Pardo fue un hombre muy querido por su familia y se percibe como sus seres queridos lo extrañaban, e incluso cómo se aferraban a cosas materiales para recordar a su esposo y padre:

“comenzamos por pedir a la señora Ruiz de Pardo un retrato de su esposo. Con el mayor gusto nos respondió y, uniendo la acción a la palabra, cogió de una mesita de arrimo, el retrato que solicitábamos (...) Con la mirada fija en el retrato, nos dijo la señora: “se los facilito, siempre que me lo devuelvan” (...)

La esposa del señor Pardo demostraba estar muy contenta, muy feliz, con las gratas noticias que había recibido de su esposo; manifestaba esa alegría orgullosa de los corazones levantados y bien puestos”⁷.

En la entrevista a la señora Pardo, también se desprenden anécdotas sobre el piloto Pardo; como por ejemplo, el día que en el que se embarcó en busca de la expedición de Shackleton, él estaba de cumpleaños:

“Ha sido un magnífico regalo. El día en que emprendió viaje para salvar la vida de los tripulantes del *Endurance*, cumplía Luis treinta y cuatro años, pues nació el 25 de agosto del año 1882. ¿Qué mejor regalo pudo recibir, que la satisfacción íntima de cumplir con un deber de humanidad?”⁸.

Si bien llevaban ocho años de matrimonio, su esposa expresó que no había logrado estar junto a su esposo mucho tiempo, ya que para él, su principal labor siempre fue con y para el país, especialmente con la Armada de Chile. Sin embargo, a pesar de la felicidad y orgullo expresado por doña Laura con respecto de la gran hazaña de su marido, expresó algunos temores:

“No deseo que mi Fernandito sea marino como su padre. Se sufre mucho con las largas ausencias de los seres queridos. Desde que me casé en 1906, como he dicho hace poco, no he tenido junto a

⁷ “Luis A. Pardo-El Polo Sur: Sir E. Shackleton”, *LUV* (6 septiembre 1916), p. 1.

⁸ “Luis A. Pardo-El Polo Sur: Sir E. Shackleton”, *LUV* (6 septiembre 1916), p. 1.

mí, a Luis ni cuatro años”⁹.

El periódico porteño relata la historia de un hombre responsable, valiente y dedicado, siempre dispuesto a aceptar un desafío. Estas características y valores fueron las que le permitieron llegar a cumplir tan extraordinaria hazaña y enaltecer el prestigio chileno:

“La hazaña realizada por el capitán de la *Yelcho*, el piloto Luis Pardo, ha producido una intensa vibración del patriotismo nacional. Chile, todos sus hijos, cuantos se albergan en esta tierra, se han puesto de pie para rendir homenaje de admiración al joven y modesto marino que, ligando su nombre a una de estas épicas aventuras del Polo, enalteció la bandera de la Patria y dilató el campo de sus simpatías y de su prestigio. ... ha surgido, como una llamarada que hiciera comparecer al alma chilena grandezas pasadas y futuras grandezas, el acto de hombría y de pundonor de soldado del temerario capitán de la *Yelcho*”¹⁰.

También el diario porteño hace énfasis en el Piloto Pardo, como un hombre simple, humilde, responsable y comprometido, capaz de dar su vida por la Patria. La noble hazaña, acontecida el 3 de septiembre de 1916, demostró al mundo que también hombres humildes podían traer gloria y satisfacción a un país y al mundo:

“Ellos los humildes, los que eran tenidos en menos de entre sus compañeros quedaban ahí haciendo el papel de inútiles...cuando he ahí que la mano ignota que rige los acontecimientos humanos da una vuelta a la rueda de la fortuna y esos hombres tenidos por humildes y tranquilos; esos barcos tenidos por inútiles e incapaces para afrontar la lucha y el combate, se yerguen”¹¹.

Incluso, el 24 de septiembre de 1916, publicó en su portada una deslumbrante imagen titulada “La Chilenada: “Yelcho” - Pardo” que representaba el rescate de los expedicionarios británicos en la isla Elefante por la

⁹ “Luis A. Pardo-El Polo Sur: Sir E. Shackleton”, *LUV* (6 septiembre 1916), p. 1.

¹⁰ “Luis A. Pardo-El Polo Sur: Sir E. Shackleton”, *LUV* (6 septiembre 1916), p. 1.

¹¹ “La hazaña de Pardo”, *LUV* (22 septiembre 1916), p. 6.

Yelcho y su tripulación. Además, esta portada expresaba: “*Yelcho–Pardo: dos nombres – un barquichuelo y un piloto – y una sola y hermosa síntesis: Alma Chilena*”¹².

La importancia que le otorgó el diario *La Unión de Valparaíso* fue realmente sorprendente, apreciándose en varias portadas publicadas durante el mes de septiembre y se destacaban fotografías y artículos relacionados con la gran hazaña protagonizada por el piloto Pardo. Asimismo, se publicaron varios apartados expresando el reconocimiento de la sociedad chilena hacia Pardo, lo que muchos consideraban justo para honrar como se debía a un héroe nacional. Ello se aprecia en la siguiente cita:

“¿Ha pensado el gobierno de la República en que debe recompensar al piloto Pardo? Ese premio es hoy una aspiración nacional. El país exige esa recompensa ¿Cuál sería ella? Desde luego, don Luis Pardo, piloto 2º de la Armada desde 1910 y uno de los primeros del escalafón, debe ser promovido al grado inmediatamente superior. Ese ascenso debiera estar ya extendido.

Hay medallas y condecoraciones para premiar el mérito, que muchas veces no premian nada; la medalla de más valor debe descansar muy pronto sobre el pecho de ese marino, que ha consumado una acción meritísima de primer orden”¹³.

El gran énfasis dado por el diario *La Unión de Valparaíso*, permite comprender la importancia de la figura del piloto Luis Pardo para la sociedad de su época. Su hazaña entregó victoria, orgullo y esperanza al pueblo de Chile, y fue considerada un ejemplo para los hombres de la nación. Porque además tal reconocimiento no era sólo a un gran héroe, sino también como un ser amado, esposo, padre y amante de su Patria.

FUENTE PERIODÍSTICA

Diario *La Unión de Valparaíso*, septiembre 1916.

¹² “La Chilenada: *Yelcho–Pardo*”, *LUV* (24 septiembre 1916), p. 1.

¹³ “Luis A. Pardo-El Polo Sur: Sir E. Shackleton”, *LUV* (6 septiembre 1916), p. 1.

PARDO VILLALÓN: HÉROE ANTÁRTICO OLVIDADO DE LA REVISTA PORTEÑA *SUCESOS*

Olivia Canales Quezada

Centro de Estudios Hemisféricos y Polares
Viña del Mar – Chile

El presente texto narra la travesía y dificultades de los expedicionarios británicos que quedaron atrapados en la isla Elefante; y en segundo lugar, los hechos que llevaron al piloto chileno Luis Pardo Villalón a convertirse en el héroe del rescate de los 22 náufragos del *Endurance*. De esta forma se descubre al hombre valiente, humilde y desinteresado, que movido por un profundo sentimiento humanitario puso en lo más alto el nombre de Chile y de la Armada nacional.

1. EXPEDICIÓN TRANSANTÁRTICA Y EL NAUFRAGIO DE LA *ENDURANCE*

En 1914, Sir Ernest Shackleton se embarcó en su tercera expedición transantártica, cuyo principal propósito era revelar la naturaleza continental de la Antártica, cruzando de un océano a otro¹; es decir, atravesar por tierra la región polar desde el mar de Weddell al mar de Ross.²

¹ “La expedición polar de Shackleton”, *Sucesos* n° 731 (28 septiembre 1916).

² Shackleton conduciría al *Endurance* hasta bahía Vahsel y al mismo tiempo, el *Aurora* llegaría al estrecho de McMurdo en el

Shackleton había conseguido el patrocinio de “Sir James Caird y otros donantes privados, con la ayuda del gobierno británico y de la Real Sociedad Británica”³. Reunidos los fondos, el *Endurance* concluyó su aprovisionamiento en Buenos Aires, desde donde zarpó el día 26 de octubre de 1914 con rumbo a las Georgias del Sur; una vez allí, desde la estación ballenera Grytviken zarpó hacia el mar de Weddell.

Desde un principio, la embarcación navegó entre hielos pues, desafortunadamente, el año 1915 fue en extremo frío. Así, “un descenso drástico de temperatura congeló el agua y el buque quedó aprisionado entre los hielos”⁴; esta presión terminó por hundir al *Endurance*, obligando a la tripulación a resistir sobre los témpanos. Luego de innumerables sufrimientos, lograron llegar a la Isla Elefante el 15 de abril de 1916. Shackleton, consiente de las escasas posibilidades de sobrevivir, decidió salir en busca de auxilio a las Georgias del Sur, misión que emprendió en un bote con Frank Worsley y otros tripulantes, mientras el resto de los hombres se quedó en Isla Elefante, aguardando esperanzados el regreso de su líder.

No obstante de las duras condiciones de navegación, Shackleton y sus acompañantes lograron llegar a la bahía del Rey Haakon; pero su objetivo, las balleneras noruegas, aún estaban distantes. Luego cruzarían la isla por tierra y el sábado 20 de mayo de 1916, Shackleton llegó a la estación ballenera de Stromness y al día siguiente, fue a “recoger a los compañeros que habían quedado en la parte occidental de la isla”⁵; e inmediatamente comenzaron los desesperados intentos de Shackleton por rescatar a los 22 valientes que habían quedado en la Isla Elefante.

mar de Ross para dejar víveres que apoyarían el cruce. Guillermo Vargas. “El cruce transantártico de Ernest Shackleton”, *Revista de Marina* [en adelante *RM*] Vol. 93 n° 714 (septiembre-octubre, 1976), p. 588.

³ Alfonso Filippi. “Shackleton versus Pardo”, *RM* Vol. 117 n° 856 (septiembre-octubre, 2000), p. 467.

⁴ Filippi (2000), p. 468.

⁵ Vargas (1976), p. 593.

2. INTENTOS PREVIOS AL RESCATE

El primer intento se hizo con un barco ballenero, el *Southern Sky*, el cual zarpó el 23 de mayo de 1916 rumbo a Isla Elefante; pero fracasó, debido a lo impenetrable de los hielos y a la escasa cantidad de combustible que disponía⁶. En vista de tales circunstancias, Shackleton se dirigió en un cutter hasta las islas Malvinas, desembarcando el 31 de mayo en Puerto Stanley; pero, el rumbo que había tomado la guerra hacía imposible que el gobierno inglés pudiera enviar ayuda.

Afortunadamente, sus peticiones fueron escuchadas por el gobierno de Uruguay, quien puso a su disposición el *Instituto de Pesca N°1* comandado por Tte. Ruperto Elichiribehety. El buque zarpó desde puerto Stanley llegando a tan sólo 30 millas de su objetivo, pero el impenetrable hielo convirtió este intento en un nuevo fracaso, “el gobierno uruguayo ofreció enviar el buque a dique en Punta Arenas, para alistarlo para otro intento, pero tales reparaciones hubiesen sido muy largas”⁷.

Pese a las frustraciones Shackleton, firme en su idea de rescatar a sus camaradas, volcó su esperanza hacia Chile y se trasladó a Punta Arenas. Allí la colectividad británica logró reunir 1.500 libras con lo que arrendó y acondicionó la goleta *Emma*, de apenas 70 toneladas. Por su parte, el gobierno chileno dispuso que la escampavía *Yelcho* remolquase a la *Emma* lo más al sur posible para que ésta pudiese ahorrar el máximo de combustible.

La embarcación se internó en el mar austral, pero los infranqueables témpanos de hielos produjeron averías en su motor, lo que obliga a Shackleton a regresar una vez más a las Malvinas, con otro fracaso a costas. Dado el deterioro de la *Emma*, el expedicionario solicitó al jefe del Apostadero Naval de Magallanes el apoyo de la *Yelcho* para remolcarla desde Puerto Stanley hasta Punta Arenas, zarpando la escampavía el 7 de agosto, y regresando una semana después a Punta Arenas sin problemas.

⁶ Regina Claro. “La odisea de Ernest Shackleton y su rescate”, *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* [en adelante *BAHNM*] n° 10 (2007), p. 96.

⁷ Alfonso Filippi. “Shackleton versus Pardo: El rescate”, *BAHNM* n° 6 (2002), p. 133.

3. CUARTO INTENTO: ARMADA DE CHILE Y LA YELCHO

Shackleton solicitó, entonces, al Director General de la Armada Vice Alte. Joaquín Muñoz Hurtado, a quién había conocido meses antes, que le facilitase una embarcación para navegar a Isla Elefante. Ante tal petición el gobierno de Chile decidió prestar la ayuda requerida.

En Punta Arenas se hallaban sólo dos de las cuatro escampavías de estación en el Apostadero Naval de Magallanes: la *Yánez* y la *Yelcho*, de las cuales se optó por esta última.⁸ La *Yelcho* era pequeña, sin electricidad, calefacción ni equipos de radio, de baja borda y sin doble fondo, a todas luces no se era la embarcación más adecuada para enfrentar los hielos y el rigor del invierno antártico, pero su tripulación demostraría que su arrojo, profesionalismo marino y valentía serían clave para alcanzar el éxito de tan arriesgada empresa.

La mayoría de las versiones señalan que Shackleton tenía muchas esperanzas en la *Yelcho* para realizar este rescate; sin embargo, por el contenido de los escritos dejados por Clodomiro Agüero quien fuera marino cocinero de la *Yelcho*, nos presenta una versión opuesta, que parece ser más creíble y auténtica:

“Cuando Shackleton recurre a Chile y Muñoz Hurtado da la autorización: se cuenta que el optimismo de Shackleton se fue al suelo cuando divisó a la *Yelcho*. El marino inglés dejó traslucir su amargo desaliento con franca pregunta: ¿Iremos en esta cáscara? Me parece que será imposible”. “Sí”, le respondió el piloto Pardo. “Nos vamos en esta cáscara a la isla Elefante. Usted verá que la *Yelcho* y sus hombres se portarán bien”⁹.

Donde no existe discusión es que el pensamiento generalizado apuntaba al fracaso de la *Yelcho*; en la opinión de avezados loberos, la misión era prácticamente imposible. Esto lo recoge una publicación del 5 de octubre de la revista *Sucesos* que muestra a Pardo y Shackleton viajando al polo

⁸ Filippi (2002), p. 136.

⁹ “Un recuerdo al último sobreviviente de la *Yelcho*”, *Boletín Antártico Chileno* Vol. 6 n° 2 (julio-diciembre, 1986), p. 36.

en una cáscara de nuez, lo que expresa gráficamente las pocas esperanzas que se tenía en la embarcación.¹⁰

En aquel entonces, el comandante de la *Yelcho* era el piloto 1° Francisco Miranda quién presentó excusas y se declaró enfermo; razón por la que la Armada -consciente de lo riesgoso de la empresa- llamó a voluntarios: inmediatamente el Piloto 2° Luis Pardo Villalón, conmovido por la situación en la que se encontraban los hombres de Isla Elefante fue el primero en presentarse. Lo imitaron varios otros pertenecientes a la escampavía *Yáñez* y que habían estado bajo las órdenes de Pardo¹¹, demostrando con ello la admiración y respeto que sentían por él sus hombres, quienes “lo seguían ciegamente, ya que lo reconocían como un hombre justo y apreciaban su destreza. Así que adonde los guiara su comandante, allá marcharían”¹².

Apertrechada la *Yelcho*, Pardo zarpó rumbo hacia la isla Elefante el 25 de agosto, llevando como segundo comandante al piloto 2° León Aguirre Romero y una tripulación compuesta por 22 hombres, Ernest Shackleton y los oficiales ingleses Worsley y Crean¹³. A pocas millas de navegación, el descenso de la temperatura y la aparición de enormes bloques de hielo en el peligroso mar de Drake, y una espesa bruma, obligó a tener que “ir sorteando los témpanos que se venían encima como enormes demonios vestidos de blanco. Pero la *Yelcho* mantuvo su rumbo firme, esquivando el peligro”¹⁴.

La escampavía *Yelcho* fue comandada durante toda la travesía por el piloto Pardo, los hombres de la tripulación afirmaron que: “sólo se iba a dormir de día, cuando no había neblina y la navegación no ofrecía peligro”¹⁵. Par-

¹⁰ Ver ilustración.

¹¹ El piloto 2° Luis Pardo Villalón fue comandante de la *Yáñez* desde el 13 de septiembre de 1915.

¹² Filippi (2002), p. 138.

¹³ La tripulación llevaba víveres para 30 días y los marineros chilenos, desprovistos de las vestimentas adecuadas para enfrentar el frío polar, debieron acudir solamente con el atuendo que disponían.

¹⁴ *Boletín Antártico Chileno* Vol. 6 n° 2 (julio-diciembre, 1986), p. 36.

¹⁵ “Una charla con el comandante de la *Yelcho*”, *Sucesos* n° 732 (5 octubre 1916).

do se guio únicamente por la carta polar, ya que no contaba con más instrumentos; al llegar a la Isla Elefante, ésta debió ser rodeada para establecer el punto exacto donde habían quedado los compañeros de Shackleton.

Una vez frente al campamento, se arrió el bote que llevaría a Shackleton a la playa, pues no había tiempo que perder y en dos viajes, ya tenían a todos los náufragos y los instrumentos y aparatos de valor científico a bordo. En un principio, los náufragos no reconocieron a su líder ni tampoco la nacionalidad de la nave que los rescataba; pero una vez enterados, comenzaron los hurras de júbilo y agradecimiento a Chile.

El regreso se inició de inmediato, tomando rumbo al norte pero la neblina y el mal tiempo les impidió virar para tomar el canal Beagle, razón por la cual Pardo decidió entrar por la boca oriental del Estrecho de Magallanes.¹⁶ En esta navegación, Pardo nuevamente permanecería inamovible en el puente de la *Yelcho*, lo que “le impedía participar del ambiente de calurosa acogida que imperaba a bordo”¹⁷.

Finalmente, aunque el mal tiempo continuaba, Pardo pudo ingresar al Estrecho y fondear en Rio Seco la mañana del domingo 3 de septiembre de 1916, desde donde se comunicó con el comandante en jefe del Apostadero Naval de Magallanes, para informarle del cumplimiento exitoso de la misión. Dado el aviso, zarpó rumbo a Punta Arenas lugar donde salvadores y salvados fueron recibidos con júbilo y orgullo, tanto por las autoridades como por la población magallánica en general: es que “se acababa de cumplir una de las más hermosas misiones de paz de la Armada”¹⁸.

4. EL HOMBRE DETRÁS DEL HÉROE

La noticia del salvamento circuló rápidamente por Punta Arenas, el resto de Chile y el mundo entero: nadie permaneció indiferente ante el rescate

¹⁶ Guillermo Barros. “Salvamento de la expedición Shackleton por el piloto Luis Pardo”, *RM* Vol. 115 n° 847 (noviembre-diciembre, 1998), p. 597.

¹⁷ Filippi (2002), p. 145.

¹⁸ *Boletín Antártico Chileno* Vol. 6 n° 2 (julio-diciembre, 1986), p. 35.

con vida de los 22 expedicionarios de la *Endurance* y la hazaña del valiente piloto Pardo.

Ahora, las manifestaciones de reconocimiento para los dos protagonistas no se hicieron esperar, el 4 de septiembre el Ministro de Marina, en representación del Gobierno de Chile, envía una nota de felicitación tanto al comandante de la *Yelcho* como a su tripulación por haber concluido con éxito la misión de socorro a los británicos. Por su parte, el Director General de la Armada ordenó dejar constancia de este reconocimiento en la hoja de servicio de Pardo y de cada hombre que lo acompañó.

Posteriormente, en el parte de viaje entregado el 6 de septiembre al Director General de la Armada, el Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Luis López Salamanca sugirió que como “justo premio a sus servicios, se le concediera al piloto Pardo el ascenso a piloto 1°, ya que es el primero del escalafón con sus requisitos cumplidos y con 6 años en el grado”¹⁹, sugerencia que fue acogida por los altos mandos de la Armada. Sin embargo, en una entrevista hecha a don Fernando Pardo, padre del piloto, éste manifestó que el ascenso a su hijo no constituía ningún premio, ya que “le correspondía de derecho: hacía tres años que había cumplido el tiempo requerido... ¡estuvo seis años de piloto 2° a contar de septiembre de 1910”²⁰.

La relevancia y trascendencia del rescate de los naufragos británicos por la escampavía *Yelcho* impulsieron que Pardo y Shackleton se trasladaran al centro del país para recibir los homenajes correspondientes; así arribaron el 27 de septiembre a Valparaíso, a bordo de la misma *Yelcho*. En la bahía de Valparaíso cada embarcación fondeada rindió honores y las calles del puerto se repletaron con la multitud que los esperaba.²¹ Más tarde, se trasladaron a Santiago, y donde quiera que iban, eran recibidos como héroes y múltiples fueron las distinciones que recibió Pardo por su heroica solidaridad, entre éstas: la medalla de la Ilustre Municipalidad de Punta Arenas; medalla del Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso; medalla de oro

¹⁹ Filippi (2002), p. 149.

²⁰ *Sucesos* n° 732 (5 octubre 1916).

²¹ Ver ilustración.

de la Sociedad Chilena de Historia Geografía; medalla de la Liga Marítima de Chile; y medalla de la Liga Patriótica Militar.

El piloto aceptaba humildemente las medallas, los premios y cada muestra de agradecimiento; pero su formación y disciplina no le permitían dimensionar la verdaderamente proeza cumplida ya que para él, “como marino no había hecho más que cumplir una orden superior, y como hombre, realizar una obra humanitaria”.²² Así lo expresó el 5 de noviembre en el discurso que pronunció en el salón de la Biblioteca Nacional, con motivo de recibir el reconocimiento de la Sociedad Chilena de Historia Geografía.

La revista miscelánea *Zig-Zag*, inmortalizó el acontecimiento con variadas fotografías del evento²³, y en sus líneas manifestó que el homenaje no podría ser más merecido, ya que Pardo era el legítimo héroe del salvamento de la expedición de Shackleton²⁴. Pardo rechazó las 25.000 libras esterlinas que el gobierno británico le otorgó a modo de premio o reconocimiento por salvar a los expedicionarios; y manifestó que lo que él hizo, lo habría hecho cualquier otro marino de la Armada de Chile.²⁵

Su actitud recta y su desapego por la fama fue tal, que desde el principio atribuyó el éxito a la Armada y a sus camaradas. En el parte de viaje que entregó al comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, el 5 de septiembre de 1916, destaca y agradece a quienes lo acompañaron, en los siguientes términos:

“Me permito hacer presente a US., de que esta comisión se llevó a feliz término por la eficaz cooperación de los oficiales que me acompañaban, del encargado de la contabilidad que cooperó con entusiasmo para atender debidamente a las 29 personas que se arranchaban en la Cámara de Oficiales que, por su poca comodi-

²² Elsio Cárcamo. “La gran hazaña del Piloto Pardo y su tripulación en la escampavía *Yelcho* rescate de la expedición británica en la antártica en 1916”, *BAHNM* n° 16 (2012), p. 94.

²³ Ver ilustración.

²⁴ “El piloto Pardo en Santiago”, *Zig-Zag* n° 612 (11 noviembre 1916).

²⁵ *Boletín Antártico Chileno* Vol. 6 n° 2 (julio-diciembre, 1986), p. 38.

dad se hacía difícil su atención y otro tanto puedo decir a US., del encargado de las máquinas que en todo momento se encontró en su puesto y cumplía fielmente las órdenes impartidas. Respecto de la tripulación, que la mayor parte era del *Yáñez* y que me acompañó voluntariamente, su entusiasmo y celo en el servicio es digno de todo encomio y se ha hecho acreedora a la felicitación de sus jefes”²⁶.

Si aún se dudase de la buena fe de Pardo y de su inquebrantable voluntad, se puede recurrir a la carta que escribió a su padre antes de partir a Isla Elefante, en la cual manifiesta que:

“La tarea es grande, pero nada me arredra, soy chileno. Dos consideraciones me hacen hacer frente a estos peligros: salvar a los exploradores y dar gloria a Chile [...] cuando usted lea esta carta, su hijo estará muerto o habrá llegado a Punta Arenas con los naufragos. No retornaré solo”²⁷.

Ya pasado un tiempo desde la hazaña, por Ley de la República de fecha 1° de mayo de 1918, se le concedió por gracia un abono de diez años de servicio en la Institución, útiles para los efectos de su jubilación. Al año siguiente, producto de su deteriorada salud, se acogió a retiro, el que le fue concedido el 23 de mayo de 1919.²⁸

Pero su servicio a Chile no terminó ahí, ya que fue nombrado cónsul en Liverpool, cargo que desempeñó desde 1930 a 1932, año en que debió regresar a Chile por problemas familiares. El piloto Luis Pardo Villalón falleció el 21 de febrero de 1935, producto de una afección broncopulmonar que seguramente adquirió en ese viaje a la Antártica, producto de las largas horas que pasó de vigilia, en el puente de la *Yelcho*, expuesto al implacable frío austral.²⁹

²⁶ Cárcamo (2012), p. 97.

²⁷ Cárcamo (2012), p. 106.

²⁸ Filippi (2002), p. 152.

²⁹ Claro (2007), p. 104.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

No es la intención quitar mérito a la fortaleza de Shackleton y de sus hombres, ya que evidentemente lo poseían al lograr sobrevivir a un naufragio de tan penosas características, ni tampoco a quienes lo ayudaron en los primeros tres intentos; pero resulta indudable que, sin la ayuda de Pardo la historia sería otra. Habrá quienes hayan atribuido el logro a la fortuna, pero sin duda la pericia marinera y la firme decisión de querer salvar a aquellos hombres hizo la diferencia aquel día de agosto de 1916.

Pardo, demostró ser un hombre de pensamientos claros, altruista y con capacidad de liderazgo, que fiel a su formación naval no dejó ver ningún atisbo de soberbia ni oportunismo derivada de su inesperada fama, quizás esa sea la razón por la cual, con el pasar de los años los escritos sobre su proeza se fueron reduciendo a un par de líneas finales en la historia de Shackleton, convirtiendo así, al piloto Pardo en un héroe antártico olvidado.

BIBLIOGRAFÍA

Barros, Guillermo. "Salvamento de la expedición Shackleton por el piloto Luis Pardo", *Revista de Marina* Vol. 115 n° 847 (noviembre-diciembre, 1998), pp. 596-607.

Cárcamo, Elsie. "La gran hazaña del Piloto Pardo y su tripulación en la escampavía Yelcho rescate de la expedición británica en la antártica en 1916", *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n°16 (2012), pp. 79-119.

Claro, Regina. "La odisea de Ernest Shackleton y su rescate", *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* n° 10 (2007), pp. 81-108.

Filippi, Alfonso. "Shackleton versus Pardo: El rescate", *Boletín la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n° 6 (2002), pp. 123-156.

Filippi, Alfonso. "Shackleton versus Pardo", *Revista de Marina* Vol. 117 n° 856 (septiembre-octubre, 2000), pp. 467-480.

Noziglia, Luis. "El Piloto Pardo y Shackleton", *Revista de Marina* n° 816 (septiembre, 1993), pp. 529-530.

Vargas, Guillermo. “El cruce transantártico de Ernest Shackleton”, *Revista de Marina* Vol. 93 n° 714 (septiembre-octubre, 1976), pp. 588-593.

“Un recuerdo al último sobreviviente de la *Yelcho*”, *Boletín Antártico Chileno* Vol. 6 n° 2 (julio-diciembre, 1986), pp. 34-38.

REVISTAS NO ESPECIALIZADAS

Revista *Zig-Zag*, 1916.

Revista *Sucesos*, 1916.

Revista *Pacífico Magazine*, 1916.

GESTA DEL PILOTO PARDO: UNA VISIÓN DESDE EL NORTE DE CHILE: *EL MERCURIO DE ANTOFAGASTA*, 1916

Juan Alexis Acevedo Navarrete

Universidad de Antofagasta

Antofagasta – Chile

La presente investigación tiene por objetivo analizar la gesta histórica del piloto Luis Alberto Pardo Villalón, quien protagonizó el rescate desde la isla Elefante, en pleno territorio antártico, a los náufragos británicos encabezados por Sir Ernest Shackleton. Dicho estudio se enfocará en las publicaciones de la prensa de 1916, siendo *El Mercurio de Antofagasta* el eje de la pesquisa histórica.

El Mercurio de Antofagasta se fundó el 16 de diciembre de 1906, producto de la expansión periodística liderada por Agustín Edwards Mac Clure, fundador de *El Mercurio de Santiago y Antofagasta*. En un principio llevó solo el nombre de *El Mercurio*, sin embargo al pasar los años se modificó su nombre, llamándose *El Mercurio de Antofagasta*.

Durante el año 1916, el periódico celebraba su décimo año, la publicidad abundaba en sus páginas, aunque lograba tener una amplia cobertura de los sucesos internacionales y nacionales, como eran la I Guerra Mundial o las discusiones parlamentarias de la época.

Sus ediciones constaban de diez páginas y durante su primera década de existencia se publicaba sólo del día martes al día domingo. Pero a partir del 18 de diciembre

de 1916, se iniciará una publicación diaria. Las secciones principales del diario eran la portada, las noticias internacionales y nacionales, los titulares regionales y finalmente, los apartados de servicios.

En las ediciones del año 1916, se publicaron 66 titulares vinculados a la hazaña del piloto Pardo que se concentran en los dos últimos trimestres. A medida, que el año avanzaba, se generaron más noticias que alcanzarán su apogeo durante el mes de septiembre, coincidiendo con el periodo de festejos y celebraciones por la gesta de la Armada chilena.

1. CONTEXTO DE LA HAZAÑA DEL PILOTO PARDO

A principios del siglo XIX, el continente blanco era objeto de variadas expediciones europeas, especialmente del Imperio británico. Desde los primeros viajes antárticos del siglo, se había creado el interés de delimitar los espacios antárticos, lo que a su vez se manifestó en una carrera por alcanzar el polo sur. En dicho momento, se publicó por parte de Inglaterra, la primera Carta Patente¹, que significaría su reclamación de un sector antártico entre los 20° y 80° W de Greenwich. Sin embargo, esta publicación carecía de precisión; por lo que en 1917, el gobierno británico emitió una segunda Carta Patente.

Para comprender el significado de la gesta desempeñada por Pardo, es necesario recordar la expedición de Ernest Shackleton, quien organizó una expedición transantártica, apoyado –entre otros- por la Armada británica, la Royal Society y la Royal Geographic Society. El propósito de la expedición era realizar hacer una conexión terrestre entre los océanos Atlántico y Pacífico y Shackleton seleccionó 25 hombres dotados con la capacidad física y profesional necesarias para la misión². El 5 de diciembre de 1914, a bordo del *Endurance*, los expedicionarios se adentraron en el mar antártico, rodeado de masas de hielo flotantes. Se navegó de forma constante

¹ Eduardo Villalón; et. al. *Jalonando Chile Austral Antártico: el Ejército en la Antártica, 1948* (Santiago: Instituto Geográfico Militar, 2010), p. 97.

² Posteriormente se sumarían tres hombres a la expedición, en el puerto de Buenos Aires.

hasta el 18 de febrero de 1915 y ahí comenzó el calvario que sólo acabaría gracias a la valentía de un marino chileno. El naufragio del barco entre los hielos polares motivó el abandono de la nave el 24 de octubre de 1915, considerando que ya no serviría de refugio como lo había sido hasta la fecha. Las dificultades de la aventura terrestre continuaron en isla Elefante y el 24 de abril de 1916, un grupo de hombres presididos por Shackleton partieron a pedir auxilio, dejando al resto de los hombres a la espera del éxito de la misión.

Luego se realizarían tres intentos de rescate. El primero de ellos, desde la estación ballenera de Stromness donde se embarcaron en el *Southern Sky*, pero el buque no pudo atravesar la barrera de hielos. A raíz del fracaso, Shackleton se dirigió a Port Stanley en las islas Malvinas, desembarcando un 31 de mayo de 1916. Se comunicó con el ministro inglés en Montevideo para emprender un segundo intento de salvamento, que sería protagonizado por el buque *Instituto de Pesca N° 1*, facilitado por el gobierno uruguayo. Sin embargo, y al igual que la primera oportunidad, la misión no resultó. Fracaso tras fracaso, los británicos volverán a Port Stanley para ser trasladados a Punta Arenas. Una vez en la ciudad chilena serían recibidos por el gobernador de Magallanes, don Fernando Edwards, y el cónsul español en Punta Arenas, don Francisco Campos.

El día jueves 6 de julio de 1916, en el periódico de Antofagasta se publicó la noticia de la llegada a Punta Arenas del “célebre explorador Shackleton” y el domingo 9 del mismo mes se dio a conocer lo siguiente:

“Comunicaciones llegadas de las autoridades de Punta Arenas anuncian que el explorador inglés Shackleton ayudado por la colonia de su país ha logrado equipar una goleta para dirigirse con ella, cuando el tiempo se presente propicio, a salvar a sus compañeros que se encuentran en la isla Elefante”³.

Durante sus días en la austral ciudad chilena, el británico había podido preparar la goleta *Emma* para zarpar en busca de los náufragos. Tal hecho

³ “El explorador Shackleton”, *El Mercurio de Antofagasta* [en adelante *EMA*] (9 julio 1916), p. 4.

queda registrado una semana después:

“Comunicaciones llegadas de Punta Arenas nos hacen saber que la goleta *Emma* fletada por el explorador Shackleton partió anoche. Shackleton, el intrépido explorador de las regiones polares, lleva al aventurarse en tan arriesgada empresa, el firme propósito de salvar a sus compañeros que se encuentran en la isla Elefante.

No es la primera vez que intenta conseguir su objetivo; ya que ha fracasado en ocasiones anteriores después de luchar contra los inhospitalarios elementos de las regiones glaciales. Sin embargo, esta vez parece que conseguirá cumplir su misión humanitaria”⁴.

La goleta *Emma*, fue escoltada por la escampavía *Yelcho*, al mando del piloto 1° Francisco Miranda hasta la salida del Estrecho de Magallanes⁵. Mientras se desarrollaba la tercera tentativa, el periódico antofagastino publicaba en la portada del día viernes 21 de julio el siguiente titular: “La gran expedición del valiente Shackleton al polo sur”. En dos páginas, entregaba la descripción detallada realizada por el propio Shackleton sobre las duras dificultades de la travesía, haciendo mención a los intentos fallidos del buque ballenero como del vapor uruguayo. De este modo, la situación de los exploradores fue dada a conocer a la población antofagastina, acentuando los aprietos vividos.

A pesar de las expectativas reflejadas en la noticia de *El Mercurio de Antofagasta*, a fines de julio de 1916, la expedición de la *Emma* se convirtió en el tercer viaje de rescate infructuoso de los naufragos británicos. Unos días más tarde, se publicó en Antofagasta las decepcionantes noticias:

“Telegramas llegados de Punta Arenas anuncian el fracaso de la expedición Shackleton, en su tentativa de llegar a isla Elefante para salvar a los compañeros que se encuentran desterrados. La goleta *Emma* arribó muy deteriorada a puerto Stanley, desde donde el explorador ha pedido vaya el escampavía *Yelcho* a traerla remolque.

⁴ “El explorador Shackleton”, *EMA* (16 julio 1916), p. 3.

⁵ Regina Claro. “La odisea de Ernest Shackleton y su rescate, proeza de la marina chilena”, *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* n° 10 (2007), p. 97.

Parece que Shackleton considera ya a sus compañeros perdidos para siempre, y no hará una nueva tentativa”⁶.

Existía una sensación de tristeza y frustración por los infructuosos esfuerzos, pero las últimas líneas de la noticia, dejan ver la necesidad de encontrar un héroe que estuviera dispuesto a extremar los recursos para lograr el rescate. Este momento es decisivo para la aparición de Luis Alberto Pardo Villalón.

Los hechos que se sucederían serían claves para la historia antártica y naval chilena. Tal como se señalaba, en un telegrama al jefe del Apostadero Naval de Magallanes fechado 4 de agosto, se había solicitado la ayuda de la escampavía *Yelcho* para remolcar a la goleta *Emma* desde las islas Malvinas. Al día siguiente, el Ministro de Marina Rivera Boonen autorizó tal misión y se lo comunicó al director General de la Armada⁷. El 14 de agosto se dio la orden, pero su comandante el piloto 1° Francisco Miranda se declaró enfermo, lo que obligó a las autoridades a trasladar al piloto 2° Luis Pardo a la *Yelcho*. Pardo zarparía el lunes 7 de agosto para regresar de Port Stanley, sin novedades una semana más tarde a Punta Arenas. Dicha situación motivó a Shackleton a pedir la escampavía para navegar hasta la Isla Elefante en busca de sus compañeros, solicitud que fue aceptada encomendando al Piloto 2° Pardo al mando de la embarcación.

La expedición protagonizada por Luis Pardo, tenía tintes de proeza. Por un lado, la escampavía necesitaba algunas reparaciones y además no tenía calefacción, telégrafo ni alumbrado eléctrico. Sin duda, la embarcación no era la más adecuada para el rescate. Pero la entrega de la misión al comandante Pardo, era una reconocimiento a su experiencia y su profesionalismo. Esto se constituiría como un gran acierto para la Armada chilena.

⁶ “Fracaso de la expedición Shackleton”, *EMA* (8 agosto 1916), p. 4.

⁷ Claro (2007), p. 98.

2. EL MERCURIO DE ANTOFAGASTA

“En la noche del viernes 25 al 26 de agosto de 1916 se eleva el ancla de la *Yelcho*, comandada por el capitán Luis A. Pardo Villalón (sic), secundado por el piloto 2° León Aguirre Romero, con una tripulación de 22 hombres y los tres nautas ingleses”⁸.

Así, se daba inicio a lo que se transformaría en uno de los hitos más relevantes de la historia antártica chilena, demostrando la experiencia marinera y antártica que poseía Chile hacia comienzos del siglo XIX. El martes 5 de septiembre se tuvieron las primeras noticias sobre los resultados del acontecimiento, las cuales fueron publicadas en *El Mercurio de Antofagasta* dentro de la sección de Corresponsales Internacionales provenientes desde Argentina. Comenzando así:

“Buenos Aires. Todos los diarios dan extensos detalles de la llegada de la escampavía *Yelcho* a Punta Arenas, con Shackleton y 22 expedicionarios que habían quedado en la Isla Elefante. Elogian calurosamente al piloto chileno Pardo que supo conducir al *Yelcho* y publican las declaraciones de los expedicionarios quienes han manifestado que estarán siempre agradecidos de las autoridades, pues gracias a ellos pudieron salvarse”⁹.

Como queda expuesto, se destaca la capacidad del Piloto Pardo para lograr de una vez efectuar el rescate. Al día siguiente, se publican todos los detalles del socorro de la expedición británica, con el titular “El salvamento de la expedición Shackleton, una hermosa hazaña de la Marina chilena”¹⁰. En esa edición, se describió la importancia de la hazaña para la Marina chilena como también la satisfacción del gobierno con el actuar del piloto Pardo:

“El salvamento de los veintidós marinos que acompañaban al teniente (sic) británico Shackleton en su expedición al polo sur y que habían quedado asilados en la isla Elefante, ha causado enorme

⁸ Claro (2007), p. 99.

⁹ “La expedición de Shackleton”, *EMA* (5 septiembre 1916), p. 3.

¹⁰ “El salvamento de la expedición Shackleton”, *EMA* (6 septiembre 1916), p. 3.

regocijo, especialmente porque constituye un hermoso triunfo de la Armada Nacional.

El ministro de Marina, general Boonen Rivera, ha enviado al Director General de la Armada una comunicación, pidiéndole que haga llegar al comandante del escampavía *Yelcho*, piloto don Luis A. Pardo y a la tripulación, la profunda satisfacción del gobierno por el éxito de la arriesgada expedición. Al mismo tiempo, le pide que cite esta acción en la orden del día de la Armada”¹¹.

Por otro lado, se relatan los preparativos para recibir en Punta Arenas al victorioso marino chileno, su tripulación y los náufragos de Shackleton:

“Un telegrama de Punta Arenas dice que desde el momento que se conoció la noticia del salvamento de los expedicionarios, la ciudad fue embanderada, adhiriendo a esta demostración del entusiasmo popular todos los cónsules extranjeros... el entusiasmo que en la muchedumbre produjo la llegada del *Yelcho* fue indescriptible y se desarrollaron escenas conmovedoras entre los expedicionarios y sus visitantes, no cesando en largo rato los vivas a Chile y al piloto Pardo”¹².

Luego comienzan los detalles sobre la gesta, demostrando las inclemencias que tuvo que sortear el piloto Pardo para tener éxito:

“El salvamento pudo efectuarse con felicidad. El *Yelcho* llegó a la isla a pesar de la abundancia de témpanos y de la espesa neblina, gracias a la pericia del piloto Pardo”¹³.

Además, se nombra a Pardo como el verdadero héroe de la hazaña realizada por el *Yelcho*, demostrando su valentía y abnegación, lo cual le ha hecho objeto de las más ardientes manifestaciones de admiración y simpatía. Entrevistado por los periodistas de Punta Arenas, el señor Pardo hizo el siguiente relato de su expedición:

¹¹ “El salvamento de la...”, *EMA* (6 septiembre 1916), p. 3.

¹² “El salvamento de la...”, *EMA* (6 septiembre 1916), p. 3.

¹³ “El salvamento de la...”, *EMA* (6 septiembre 1916), p. 3.

“El lunes 28 zarpamos de Picton en dirección a la isla Elefante. Antes de haber navegado 70 millas nos sorprendieron enormes montañas heladas que impedían la navegación; pero, buscamos rumbo entre los témpanos con infinitas precauciones ya que estábamos a menos de 150 millas de la isla. Ese día una gruesa neblina nos dificultó la marcha y, con el peligro de chocar a cada momento con los témpanos, se disminuyó el andar a tres millas.

El miércoles en la mañana navegamos guiándonos en parte por los ruidos que oíamos o por los desgarrones de la niebla. Poco antes de las doce del día llegamos a la isla y calculamos que debíamos estar frente al campamento de los refugiados. En ese momento las corrientes interpusieron un gran témpano que debimos romper con herramientas y explosivos. ... La escena que se presentó en esos momentos es indescriptible... se vieron correr las lágrimas por los atezados rostros de nuestros marinos. ... Es difícil imaginarse el estado en que se hallaban los naufragos. Sólo viéndolos podría tenerse una idea de su penosísima situación, después de ocho meses viviendo sobre el hielo... aquellos hombres no parecían hombres. Sus figuras escuálidas demostraban los horribles padecimientos que habían sobrellevado”¹⁴.

Sin importar las inclemencias interpuestas por la naturaleza, la navegación fue todo un éxito, permitiendo dejar grabado el nombre del piloto Pardo en lo más alto de la historia antártica, y de paso, a la institución chilena que no dudó en prestar apoyo a los desafortunados exploradores.

Tal fue la magnitud de la gesta chilena, que no tardaron en llegar las felicitaciones de las naciones extranjeras. El Rey Jorge de Inglaterra elogiaría la actitud del gobierno chileno y su Marina, agregando que Inglaterra quedará siempre agradecida¹⁵. Un diario trasandino publicaba “La hazaña del *Yelcho*”: elogio de *La Nación* a la marina chilena” donde se enaltece la exitosa expedición chilena, resaltando que todos los americanos podrían sentirse orgullosos del homenaje que el Rey Jorge ha tributado a la Marina

¹⁴ “El salvamento de la...”, *EMA* (6 septiembre 1916), p. 3.

¹⁵ “Felicitaciones del Rey Jorge”, *EMA* (8 septiembre 1916), p. 3.

de Chile. Durante el mes de septiembre, se publicaron las felicitaciones a Chile y su héroe Pardo, y el intercambio de telegramas entre la Marina argentina y chilena con motivo de la expedición del *Yelcho*. Se señalaba que la colonia británica de Valparaíso quería abrir una suscripción en dinero a favor del comandante del *Yelcho* y a su tripulación y se buscaba conseguir que el gobierno chileno extendiera la licencia correspondiente para que Luis Pardo viajara a Inglaterra a presenciar la recepción a Shackleton y sus compañeros.¹⁶

La nación se encontraba extasiada por las noticias del *Yelcho* la que, incluso, fue autorizada para que emprendiera viaje desde Punta Arenas a Valparaíso para recibir los honores correspondientes. En Buenos Aires, entretanto, la colonia chilena iniciaba una suscripción para obsequiar una casa al comandante del *Yelcho*, piloto 1° Pardo.¹⁷

Durante las últimas semanas de septiembre, *El Mercurio de Antofagasta* seguía los movimientos del *Yelcho* y la expectación que giraba en torno a su llegada a Valparaíso, describiendo con detalle los festejos que se realizarían. Además publicó la carta del piloto Pardo a su padre, en donde relataría sus emociones respecto al viaje antes de comenzar:

“Aunque la misión es difícil, arriesgada y llena de peligros, no he vacilado en aceptarla, entre otras consideraciones, porque es humanitaria. Esas grandes masas de hielo, infunden respeto; pero, es también grande la obra que se me propone y nada me arredrará: soy chileno.

Me consideraría feliz si pudiera hacer lo que otros no han podido. Si fracaso y muero, Ud. cuidará de mi Laura y de mis hijos, que quedarían desamparados y sin otro apoyo que el suyo. Si salgo avante habré cumplido con mi deber, como hombre, como marino y como chileno. Esa, sería mi gloria”¹⁸.

La impronta de las palabras de Luis Pardo a su padre son fiel reflejo de su

¹⁶ “Honor al comandante del *Yelcho*”, *EMA* (13 septiembre 1916), p. 4.

¹⁷ “Argentina: Hazaña del *Yelcho*”, *EMA* (15 septiembre 1916), p. 3.

¹⁸ “Carta del comandante del *Yelcho*”, *EMA* (27 septiembre 1916), p. 4.

personalidad íntegra y de una disciplina admirable, ya que consideraba estar cumpliendo con su deber como persona y marino chileno. Además, se aprecia su amor y preocupación por su familia, ante las posibilidades de sucumbir en el viaje.

Una vez que los festejados llegaron al puerto de Valparaíso, las celebraciones, banquetes y conferencias se sucedieron. Cabe resaltar, que el comandante del *Yelcho* visitó a *El Mercurio* de aquella ciudad, agradeciendo los conceptos honrosos que se han emitido con respecto a su persona.¹⁹ En el marco de estas celebraciones el 30 de septiembre de 1916 se publicó en la prensa antofagastina la realización de una velada en honor a Shackleton, Pardo y la tripulación del *Yelcho* señalando que el mencionado británico habría pedido a su gobierno condecoraciones, para los pilotos Pardo y Aguirre y los demás tripulantes del *Yelcho*.²⁰

Durante octubre también se registraron distintas manifestaciones de reconocimiento al héroe chileno. Por ejemplo, se publicó que en Valparaíso se realizaba una manifestación a Pardo en Las Salinas ofrecida por el CN. Javier Martín²¹. Días más tarde, se hablaba de un obsequio entregado por la Liga Marítima al comandante del *Yelcho*, correspondiente a una medalla de oro y otras de plata y cobre para la oficialidad y la tripulación respectivamente.²²

Dentro de los reconocimientos estuvo el homenaje al comandante del *Yelcho* hecho por la Sociedad Científica de Chile²³; pero más relevante fue

¹⁹ “Valparaíso: visita a *El Mercurio*”, *EMA* (29 septiembre 1916), p. 4.

²⁰ “Festejos a Shackleton”, *EMA* (30 septiembre 1916), p. 3.

²¹ “Valparaíso: Manifestación a Pardo”, *EMA* (3 octubre 1916), p. 3.

²² “Valparaíso: Obsequio al *Yelcho*”, *EMA* (8 octubre 1916), p. 3.

²³ El 23 septiembre 1916, *El Mercurio de Antofagasta* publicaría la celebración en Santiago de una sesión ordinaria para organizar un homenaje de la Sociedad Científica a Mr. Shackleton. Se acordó como punto n° 4 solicitar al Director de la Armada comunicar los “sentimientos de admiración, aplausos y estímulos al comandante del escampavía *Yelcho*, don Luis A. Pardo, que con su valiente resolución ha contribuido en aumentar el acervo científico de la humanidad y hacer conocer el nombre de Chile y los colores de su bandera en todos los sitios del mundo donde tengan significación los conceptos de humanidad y ciencia”.

que la Sociedad de Historia y Geografía gestionaba el permiso para que el piloto y sus compañeros viajaran a Santiago, el 5 de noviembre, a recibir las medallas que dicha institución les obsequiaría.²⁴ Posteriormente, esta invitación desencadenaría más de una noticia, ya que según lo publicado en *El Mercurio de Antofagasta*, la Dirección General de la Armada habría puesto toda clase de obstáculos al viaje de Pardo a Santiago.²⁵

También se publicó que el Ministro de Marina habría oficiado al Director General sobre el tema y que éste habría contestado que, como las reparaciones del *Yelcho* terminarían pronto y el barco debía salir rumbo al sur, la visita del señor Pardo a la capital no podría efectuarse antes del último domingo de octubre, cuestión que aún no había sido aprobada y que en último caso, sería esa Dirección quien resolvería el caso.²⁶ Sucesivamente el periódico dio a conocer las fechas estimativas para tal importante reunión, discusión que se prolongó por lo menos durante la semana.²⁷

Con todo, una de las principales distinciones fue la reunión sostenida con el Presidente de la República, lo que publicó de la siguiente forma:

“En la mañana de ayer S.E. recibió en audiencia al piloto 1° don Luis A. Pardo prolongándose la conversación durante media hora. El piloto contó al Primer Magistrado las incidencias del penoso viaje a la isla Elefante. El señor Sanfuentes, lo felicitó efusivamente por su triunfo. En la misma tarde, se dirigió a Talcahuano el señor Pardo”²⁸.

²⁴ “La tripulación del *Yelcho*”, *EMA* (12 octubre 1916), p. 4.

²⁵ “El piloto don Luis A. Pardo”, *EMA* (18 octubre 1916), p. 4.

²⁶ “El comandante del *Yelcho*, su viaje a la capital”, *EMA* (14 octubre 1916), p. 4.

²⁷ *El Mercurio de Antofagasta* cubría las coordinaciones realizadas para homenajear a Pardo por la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, y publicaba, equivocadamente, que en Antofagasta se encontraba de visita Shackleton. El explorador viajaba en el vapor *Imperial* rumbo a Estados Unidos y la colonia británica de Antofagasta, deseosa de manifestar sus simpatías al audaz marino, enviaron una comisión para invitarlo a recibir un merecido homenaje. “Sir Ernest Shackleton”, *EMA* (15 octubre 1916), p. 5.

²⁸ Inicialmente, se esperaba al señor Pardo para el 29 de octubre; al día siguiente, se hablaba del 5 de noviembre. “Conferencia de S. E. con el Piloto Pardo”, *EMA* (15

Lugar en donde ya se había efectuado una celebración en su honor, a la cual, según el periódico, asistió lo más distinguido de la sociedad de ese puerto²⁹. Ya finalizando el mes de noviembre, la prensa antofagastina publicó una importante noticia legislativa en pro del piloto Pardo: “los diputados señores Miguel Luis Irrarázabal, Valdivieso, Blanco y Arancibia, han presentado un proyecto pidiendo que se concedan 10 años como abono de servicios, para los efectos del retiro del piloto 1° Pardo”³⁰.

Y un mes más tarde, cerrando el año, se volvería sobre la noticia relatando lo que sigue: “En sesión secreta se aprobó el proyecto que abona diez años de servicios al piloto 1° don Luis A. Pardo para los efectos de la jubilación”³¹. Esta medida significaba un gran apoyo y galardón por parte de la Cámara de Diputados a la gesta de Pardo, entregando un premio económico por su desempeño como patriota.

3. A MODO DE REFLEXIÓN

Del mérito de Luis Alberto Pardo Villalón por rescatar los naufragos del *Endurance* se pueden sacar dos conclusiones. Primero, la templanza, valentía, experiencia y profesionalismo de Pardo, que fue el responsable de las decisiones y por tanto, de su éxito. En segundo lugar, la hazaña destaca la preparación de la Armada para enfrentar situaciones adversas en la Antártica, y además la cooperación internacional prestada por Chile traerá un reconocimiento mundial para el país.

Al contrario de lo que se podría pensar, en Antofagasta existió cobertura de los hechos, siguiendo cada reconocimiento entregado a Pardo y a Shackleton. *El Mercurio de Antofagasta*, publicó en 1916, numerosas ediciones que permitieron a la población nortina informarse de los acontecimientos, a tal punto que se organizó un encuentro con Shackleton en la ciudad. Pero más allá de la información, es necesario advertir que la preponderan-

noviembre 1916), p. 4.

²⁹ “En honor al Piloto Pardo”, *EMA* (25 octubre 1916), p. 3.

³⁰ “En pro del Piloto Pardo”, *EMA* (30 noviembre 1916), p. 4.

³¹ “Cámara de Diputados: El piloto Pardo”, *EMA* (diciembre 1916), p. 4.

cia que se daba a las acciones de Shackleton superaría la hazaña chilena y el esfuerzo por lograr con éxito la misión. Quizás el fervor de la colonia británica o la sencillez de Luis Pardo, producirían que las principales noticias no se dedicaran a la valentía del marino chileno, exceptuando aquellas evidencias que han quedado registradas en la presente investigación.

Se hace necesaria una mirada al pasado para revivir la proeza del piloto Pardo, y enorgullecerse de su actuar, comprendiendo las dificultades que debió sortear para socorrer a los extraviados y desafiar a la naturaleza para regresar con vida a tierra firme.

BIBLIOGRAFÍA

Cárcamo, Elsio. “La gran hazaña del Piloto Pardo y su tripulación en la escampavía *Yelcho* rescate de la expedición británica en la antártica en 1916”, *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n° 16 (2012), pp. 79-119.

Claro, Regina. “La odisea de Ernest Shackleton y su rescate, proeza de la Marina chilena”, *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* n° 10 (2007), pp. 81-108.

Filippi, Alfonso. “Shackleton versus Pardo: El rescate”, *Boletín la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n° 6 (2002), pp. 123-156.

Gazmuri, Cristián. *Historia de Chile 1891-1994* (Santiago: RIL Editores, 2012).

Mancilla, Pablo. “Algunos antecedentes sobre la política antártica chilena, 1892-1917”, *Estudios Hemisféricos y Polares* n° 3 (julio–septiembre, 2011), pp. 115-128.

Noziglia, Luis. “El Piloto Pardo y Shackleton”, *Revista de Marina* n° 816 (septiembre, 1993), pp. 529-530.

Quevedo, Adolfo. *Historia de la Antártida* (Buenos Aires: Ed. Argentinidad, 2012).

Villalobos, Sergio. *Chile y su historia* (Santiago: Ed. Universitaria, 2008).

Villalón, Eduardo; et. al.. *Jalonando Chile Austral Antártico: el Ejército en la Antártica, 1948* (Santiago: Instituto Geográfico Militar, 2010).

FUENTE PERIODÍSTICA

Diario *El Mercurio de Antofagasta*, 1916.

DE UNA GEOGRAFÍA INHÓSPITA A UNA EXPERIENCIA DE SOBREVIVENCIA

Bárbara Lepe Briones

Centro de Estudios Hemisféricos y Polares
Viña del Mar – Chile

Al cumplir 100 años de la hazaña que protagonizó Luis Pardo Villalón conmemoramos su hazaña a través de una entrevista que el *Diario Ilustrado* de Santiago realiza a Luis Pardo Villalón en septiembre de 1916, donde se logra revivir con detalle el éxito del salvamento a través de la Bitácora de sobrevivencia que describe el Piloto Pardo.

El anhelo de descubrir nuevos campos para la actividad humana y nuevos elementos para el progreso o bien la solidaridad humana y búsqueda de la gloria para sus naciones, ha llevado a algunos seres excepcionales a arriesgar su vida, tal fue el caso de los hombres de la expedición de Shackleton y también el del salvamento realizado por Luis Pardo Villalón a los veintidós naufragos de la *Endurance*.

Para celebrar los 100 años de la hazaña de Piloto Pardo y el salvamento a los naufragos, que se encontraron aislados en la isla Elefante, ubicada a 953 km de las islas Malvinas se analiza parte de un relato del viaje que Luis Pardo describió en una entrevista, realizada el 6 de septiembre de 1916, por el *Diario Ilustrado* de Santiago. En dicha entrevista fue posible no solo evidenciar con exactitud el rescate que lideró el piloto de la Marina chilena, sino

también se corroboró las diversas dificultades que tuvo el rescate desde el comienzo de dicha travesía, las que no fueron indiferente a la prensa de la época.

Teniendo este rescate una repercusión mundial, Luis Pardo accedió a contar parte de su experiencia en aguas antárticas, al fin del mundo. La entrevista que publicó el *Diario Ilustrado* de Santiago y llevó por título “El salvamento de los compañeros de Shackleton: Entrevista con el comandante de la escampavía *Yelcho* Piloto Pardo: Interesantes detalles de la expedición salvadora”.

Según el relato, la travesía habría comenzado al abandonar Punta Arenas, “el viernes de la semana antepasada, 25 de agosto, a mediodía. Inmediatamente pusimos rumbo al canal Magdalena y el día siguiente, 26, a las 5 de la tarde, entramos en Ushuaia con el objeto de desembarcar a Sir Ernesto Shackleton”¹.

En las siguientes líneas, Pardo se refirió no sólo el trayecto, sino a las limitaciones que le impidieron seguir un curso más directo hacia isla Elefante:

“El domingo 27, a las 11 de la mañana, llegamos a Picton, donde nos pusimos inmediatamente a la faena de hacer carbón, antes de penetrar en las aguas misteriosas del Antártico. A las 3.12 de la madrugada del lunes 28, provistos ya de carbón en cantidad suficiente, zarpamos de Picton y pusimos rumbo directo hacia la isla Elefante, donde Shackleton había dejado a sus valerosos compañeros en grave peligro de muerte por miseria, para subir él a buscar socorros en las regiones pobladas del continente”².

En el transcurso de la entrevista y luego de relatar parte de su track de viaje, Pardo comenzó a rememorar las dificultades con las que se enfrentaron poco después de salir de isla Picton, señalando lo siguiente:

“Poco después de salir de Picton, el viaje comenzó a tomar los ras-

¹ “El salvamento de los compañeros de Shackleton: Entrevista con el comandante de la escampavía *Yelcho* Interesantes detalles de la expedición salvadora”, *Diario Ilustrado* de Santiago [en adelante *DIS*] (6 septiembre 1916), p. 1.

² “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 1.

gos característicos propios de las regiones hiperbóreas y que tanta influencia tienen en el ánimo para deprimirlo a los que nunca han surcado por ellas. Por estar cercano al fin del invierno, esperábamos que nos habíamos de encontrar los primeros témpanos, sino a unas ciento o ciento cincuenta millas al sur de Picton; pero nos engañamos en nuestros cálculos, pues a las 70 millas nos sorprendieron esas enormes montañas heladas y en tal número y en tal tamaño, que impedían la navegación”³.

Según su relato, tuvo que navegar con infinitas precauciones debido a la cantidad de témpanos que dificultaban el éxito del rescate. Encontrándose a “menos de 150 millas” de isla Elefante, un nuevo obstáculo surgió: era “una neblina muy gruesa que impedía casi por completo la vista, dificultaba extremadamente la marcha del escampavía y nos exponía en todo momento al peligro de chocar contra alguna de aquellas montañas de hielo...”⁴.

Para vencer este obstáculo fue necesario disminuir el andar del barco, y durante la noche donde sólo se avanzó a tres millas por hora. El miércoles a las 9 de la mañana, reconocieron la isla noroeste, pero la neblina les impedía visualizarla bien. Así:

“... Poco antes de las 12 del día, llegamos a la isla Elefante y, según nuestros cálculos, debíamos hallarnos frente a frente al campamento donde se habían refugiado los veintidós expedicionarios náufragos del *Endurance*: el campamento estaba situado en la costa norte de la referida isla, en una parte plana, de muy pequeña extensión, entre un gran ventisquero, y algunos pequeños montículos que se elevaban sobre el nivel del suelo”⁵.

En esta parte, Pardo señaló que si hubiese contado con una atmosfera despejada habría podido reconocer el campamento desde la distancia; sin embargo:

³ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 1.

⁴ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 1.

⁵ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 2.

“Como si la neblina hubiera sido poco obstáculo, todavía las corrientes de mar interpusieron un gran témpano entre la isla y nuestro barco y que, además de impedirnos divisarla, nos cerraba completamente el camino hacia ella”⁶.

Para poder continuar, hubo que usar explosivos con el fin de romper el témpano en dos trozos y de esta forma pasar por la abertura, avanzando hasta unos doscientos metros, más o menos, del punto donde se encontraban los 22 náufragos. Logrando vencer estos obstáculos, Pardo señaló que la escena que se presentó a continuación era “indescribible”.

Aquellos veintidós hombres habrían acudido a la orilla arrebatados de alegría por la salvación luego de esa dura y extensa espera. Los minutos previos al rescate, Pardo lo recordó de la siguiente forma:

“Inmediatamente largamos desde abordó y sin perder un minuto, la mejor lancha del escampavía para que fuera a la playa a recoger a los náufragos y los trajera a bordo. En menos de tres cuarto de hora estuvieron en aquel buque aquellos valientes expedicionarios, con todo el material que conservaban consigo en la isla. Cuando llegó la primera lanchada de náufragos, lanzó un grito Shackleton e inmediatamente resonó un ¡Viva Chile!”

En esta parte del relato, adquiere importancia nuestro héroe chileno, debido a su misión permitió que, con valores tales como perseverancia y temple, pudiera vencer las dificultades que se presentaron en toda la travesía. Más aún, en una parte de la entrevista Pardo dejó evidenciar la emoción que había sentido por el salvamento de los veintidós náufragos que ninguna esperanza de sobrevivir tenían:

“Es imposible pintar a usted la emoción de aquel instante; sólo puedo decirle que esa ha sido la más hermosa recompensa para los esfuerzos que habíamos realizado a favor de los expedicionarios...”⁷.

⁶ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 2.

⁷ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 2.

En cuanto al regreso al continente Pardo señaló que a las 2 de la tarde de ese mismo día iniciaron el regreso y, si bien se intentó retornar a través del canal Beagle, esto fue imposible debido a las intensas neblinas que cubrían el paraje austral. Por tanto, y en palabras de Pardo “torcimos, pues al canal de Lemaire y por el continuamos nuestro viaje”⁸. Durante el retorno a la altura de Cabo de Hornos reaparecieron las dificultades que entorpecían el buen término del rescate, tal como se deja entrever en el siguiente extracto de la entrevista:

“El sábado 2 a las 8 de la noche, pasamos por Punta Dungenes: desde allí yo debía dar aviso de nuestro regreso y del estado de los náufragos; pero, no pude hacerlo porque el mal tiempo no lo permitía. Desde allí continuamos navegando sin novedad, hasta Punta Arenas. Ya usted ha sido testigo de nuestra llegada y ha comprobado el éxito plenamente favorable de la comisión que recibí”⁹.

Cabe resaltar la importancia que *El Diario Ilustrado* otorgó al relato del Piloto Pardo cuando éste relató las condiciones en que se encontraban los náufragos. Luego de la primera parte de la entrevista, el periodista se interesó por conocer el estado en que se encontraban los expedicionarios, a lo que Pardo respondió:

“Es difícil imaginar el estado en que se hallaban: solo viéndolos habría podido usted formarse una idea de su penosísima situación; pero puedo adelantarle, desde luego, que esos valientes hombres han hecho honor al nombre del barco que los llevó a aquellas regiones”¹⁰.

En esta parte de la entrevista, Pardo interactúa con el periodista y le preguntó ¿usted debe saber que significa *Endurance*? Bueno, significa fuerza de sobrellevar los padecimientos”¹¹.

⁸ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 2.

⁹ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 3

¹⁰ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 3

¹¹ “El salvamento de los compañeros de Shackleton...”, *DIS* (6 septiembre 1916), p. 3

Así como Pardo lo relató, estos hombres mantuvieron en el suelo antártico, la valentía y la fuerza para lograr sobrevivir ocho meses, viviendo sobre el hielo y con provisiones que iban disminuyendo peligrosamente a diario. De sus mismas palabras se logró tener una aproximación de lo vivido por los expedicionarios en aquellos ocho meses:

“Aquellos hombres no parecían hombres, sus figuras escuálidas demostraban los enormes padecimientos que habían sobrellevado y el tristísimo estado en el que se hallaban con respecto a limpieza, era la prueba más manifiesta de lo cruel que era para ellos la permanencia en tal espantoso desamparo. Las raciones ya estaban disminuidas a un cuarto de la ordinaria y se completaba la alimentación con pingüinos y lobos marinos”.

A la llegada a Valparaíso son innumerables los agradecimientos en torno a la hazaña de septiembre de 1916. El mismo Sir Ernest Shackleton manifestó lo siguiente:

“Mi admiración es grande por la Marina de ustedes a cuyo esfuerzo se debe el salvamento de mis compañeros. Doy a ustedes las gracias en su nombre, en el mío propio y en el de Inglaterra”¹².

Finalmente, a través de la entrevista al Piloto 2º Luis Pardo se pudo recrear lo acontecido en el rescate de los tripulantes de la *Endurance*, donde sin lugar a dudas, el protagonista de tal heroica hazaña fue Pardo, quien con perseverancia y valentía pudo llevar a cabo con éxito el rescate, venciendo adversidades que el mismo relata en la entrevista realizada el 6 de septiembre de 1916 por el *Diario Ilustrado* de Santiago.

FUENTE PERIODÍSTICA

El Diario Ilustrado de Santiago, septiembre 1916.

¹² “Llegada de la expedición de Sir Shackleton a Valparaíso”, *DIS* (14 septiembre 1916).

PILOTO PARDO: FIGURA OLVIDADA DE *EL MERCURIO* DE SANTIAGO

Nadia Farías Cárdenas

Universidad de Playa de Ancha

Valparaíso – Chile

El artículo analiza la manera en que la persona del Piloto Luis Pardo Villalón fue tratada e publicada por el reconocido e influyente medio de prensa capitalino, *El Mercurio de Santiago*, para finalmente interpretar el sentido que el periódico otorgó tanto al evento del rescate, como al marino responsable de dicha hazaña.

Así en septiembre de 1916, se llevó a cabo un trascendente rescate a 22 náufragos en la isla Elefante en las Shetland del Sur, éstos eran integrantes de la expedición dirigida por el explorador británico, Sir Ernest Shackleton, quien arriesgó su propia vida para salvar a sus compañeros y tras varios intentos, logró salvarlos gracias a la ayuda de la Marina chilena y al Piloto 2° Luis Pardo Villalón. Este medio capitalino en realidad utilizó a Pardo como un instrumento para canalizar los honores hacia otras instituciones y soslayar así, la idea de Luis Pardo como un nuevo héroe para Chile.

El Mercurio de Santiago, fundado en 1900 y que se mantiene hasta la actualidad, manifestó desde su inicio, interés en informar acerca de temas internacionales. Bajo este enfoque, se debe entender que el rescate de la *Yelcho* está trabajado desde una concepción más amplia y

subrayando los detalles que hacen de Chile, como país, el gestor y responsable de tal hazaña. Esto es, resaltando aquellos elementos que contribuirían a mostrar a Chile como un país heroico pero, minimizando incluso los atributos propios del héroe real.

Hablar de “Pardo, la figura olvidada de *El Mercurio de Santiago*”, no significa que él estuviera ausente o que no hubiese sido mencionado en las noticias encontradas; sino que el énfasis del diario estuvo mucho más próximo al elogio del británico Ernest Shackleton que a Pardo, pues se consideraba que es aquel, gracias su fama, podría traer honor a Chile. Shackleton, para el periódico, no es una persona corriente, es un héroe de la ciencia; debido a esto, la cantidad de noticias o de referencias hechas a ambas figuras, Pardo y Shackleton, es bastante desigual.

De acuerdo a la información recopilada en *El Mercurio de Santiago*, las noticias correspondientes al rescate de la expedición son 18: de éstas, cuatro pertenecen al mes de agosto y catorce a septiembre de 1916. Las noticias de agosto empiezan el día 4, y se refieren a los viajes que realizó Shackleton para ir en búsqueda de sus compañeros, llegando hasta el fracaso de la expedición de la goleta *Emma* el 7 de aquel mes. El detalle más relevante de estas primeras noticias es cuanto destacan que apenas se tuvo conocimiento de los intentos de Shackleton de salvar a sus compañeros, Chile había dispuesto inmediatamente que la escampavía *Yelcho* se dirigiese a Port Stanley en su ayuda, solicitada por mismo Ernest Shackleton: “Agradecería mucho si se sirviera despachar escampavía *Yelcho* inmediatamente, para remolcarnos a Punta Arenas, pues no hay en este puerto embarcación apropiada para hacerlo”¹.

En contraste, las 13 informaciones de septiembre de 1916 registran detalladamente tanto los festejos en Punta Arenas y Santiago, como también muestran la posición editorial del periódico. Se podría dividir en dos partes: la primera, con cuatro noticias, corresponde a la llegada y estadía de la *Yelcho* en Punta Arenas tras el rescate de los expedicionarios, los elogios y las iniciativas de algunas agrupaciones militares y sociales para celebrar

¹ “Nuevo fracaso de la expedición Shackleton”, *El Mercurio de Santiago* [en adelante *EMS*] (7 agosto 1916), p. 1.

al Piloto Pardo y a Shackleton por el salvataje efectuado. En esta parte, la figura de piloto Pardo está descrita como un referente y una persona que merecía todo tipo de elogios; los comentarios elogiosos a su persona superan a los que recibe Shackleton.

Y en la segunda parte, con nueve informaciones, se refiere a los recibimientos oficiales realizados en Santiago y Valparaíso; ahora la información ensalzaba la persona de Shackleton, su valiente semblante, su intrepidez, su triunfo frente a la naturaleza y por supuesto su heroico regreso, minimizando la participación del Piloto Pardo en referencias aisladas y sin profundizar en su decisiva actuación en el rescate.

De acuerdo al *El Mercurio de Santiago*, existió una solicitud de ciertas organizaciones, como el Círculo de Oficiales Retirados y de la Liga Patriótica Militar, tendiente a otorgar una medalla de oro a Piloto Pardo; sin embargo, la propuesta contenía sólo el nombre de las naves y una leyenda, sin hacer alusión al Piloto Pardo:

“El almirante Zegers desea que la medalla lleve de un lado, en bajo relieve, el dibujo de los buques *Endurance* y *Yelcho*, con la leyenda “Salvamento de la Expedición Shackleton, 1916” y en el otro, las banderas de Chile e Inglaterra, cruzadas bajo una estrella”².

Sumado a lo anterior, el diario publicó un telegrama llegado de Londres donde se felicitaba el “éxito de la valerosa expedición de Shackleton y de la admirable labor de los marinos chilenos”; nuevamente, sin hacer alusión alguna al Piloto Pardo³. La apertura de *El Mercurio* hacia lo internacional se mostraba también en el espacio que el periódico dio a las versiones y opiniones de residentes chilenos en Londres respecto el salvataje⁴.

El 28 de septiembre se publicó una editorial que enfatizaba la figura del explorador británico, expresado que su éxito representaba el:

² “Salvamento de la Expedición”, *EMS* (8 septiembre 1916), p. 2.

³ “Salvamento de la Expedición”, *EMS* (8 septiembre 1916), p. 2.

⁴ “La expedición Shackleton”, *EMS* (9 septiembre 1916), p. 2.

“Triunfo del esfuerzo humano en la naturaleza, el culto a la ciencia, amor a la Patria, cumplimiento del deber como fuerza motriz de las hazañas y epopeya”; y que “mientras que haya un ser dispuesto a sacrificarse en la investigación de la verdad y en el progreso de la ciencia evidenciadora, mientras haya un ser capaz de inmolarse afrontarlo todo por la salvación o el bien de sus semejante, la causa del hombre sobre la tierra no habrá naufragado”⁵.

Cabe hacer presente que este periódico santiaguino, que tanto exaltaba a Shackleton y su heroicidad, nada dice respecto a las cualidades del piloto Pardo que contribuyeron, sin duda, al éxito de la proeza. Un detalle no menos importante: en los festejos realizados el 29 septiembre en Santiago, donde estuvieron las máximas autoridades del país, incluyendo al Presidente Juan Luis Sanfuentes, Pardo no estuvo presente.

Sólo en uno de los discursos, el del señor Mackenna Subercaseaux, se hizo referencia a “la voluntad indomable de la raza británica” que permitió la supervivencia en el hielo, pero que necesitó ser apoyada por alguien que compartiera esas mismas heroicas cualidades:

“Se necesitaba una alma gigante para abrirse paso entre esas moles de hielo flotante; era preciso, para acometer esta empresa, encontrar otro hombre de su temple, animado, como él, de un poderoso aliento de energía, capaz de vencer todas las resistencias, dispuesto a todos los sacrificios, a todas las privaciones, resuelto a morir de cualquier manera; y ese hombre, señores, era el piloto Luis Pardo, joven héroe que, con su magnífica hazaña, ha dado lustre y fama al nombre de su Patria”⁶.

Es una constatación del Piloto Pardo como la persona responsable del rescate, y que su figura asemejaría a la del valiente explorador británico; pero de cierta manera, dejaba entrever que sin gran figuración existía gracias a la de Shackleton. Con todo, la comparación no hace más que enfatizar la

⁵ Editorial. “Bienvenidos”, *EMS* (28 septiembre 1916), p. 3.

⁶ “Mr. Shackleton y sus compañeros de exploración en Santiago”, *EMV* (29 septiembre 1916), p. 2.

idea de que Chile poseía hombres valientes similares a los de Gran Bretaña, una nación poderosa e influyente a principios del siglo XX.

Pocas veces las noticias hacen referencia al piloto Pardo; fue Shackleton quién lo destacó al mencionarlo como “su salvador”, lo que fue una de las pocas expresiones de esta índole que se hicieron a este gran marino en el diario analizado.⁷

Quizás la causa de porqué *El Mercurio de Santiago* le concedió más importancia al rescate y a la figura de Shackleton, hay que buscarla años atrás, cuando la expedición del sueco Otto Nordenskold fue rescatada por la nave argentina *Uruguay* en 1903. De acuerdo al *El Mercurio* capitalino, Argentina había logrado gloria y prestigio gracias a tal suceso.⁸ Posteriormente en 1906, el diario señaló que el gobierno argentino había destinado una importante suma de dinero a las exploraciones polares, advirtiendo que esta iniciativa tenía su origen en la “célebre expedición de la cañonera *Uruguay*”, hecho que había logrado gran resonancia en Europa. La noticia destacaba el prestigio que había traído para Inglaterra las expediciones polares y “que no podemos hacer más que imitar aquellas instancias de gloria”⁹:

“Hay en esas exploraciones un prestigio que se esparce rápidamente por el continente europeo. Ellas valdrán en favor de nosotros más que una nutrida propaganda por la prensa de ese continente. Imitemos así a la Marina inglesa, fiel espejo de la chilena. Enviemos a formarse nuevos y espléndidos pilotos y marinos en esos mares desconocidos. La madera de Chile necesita ese lustre de gloria, que es el único que hoy le falta”¹⁰.

⁷ “Mr. Shackleton y sus compañeros de exploración en Santiago”, *EMV* (29 septiembre 1916), p. 2.

⁸ En aquel rescate, participó en calidad de invitado el oficial chileno, Alberto Chandler Bannen, que expresó en un telegrama publicado el 11 de septiembre de 1903, “seríamos egoístas si no permitiéramos que Chile compartiera nuestras glorias”. “Argentina: Diversas noticias”, *EMS* (11 septiembre 1916), p. 2.

⁹ “Exploraciones Polares”, *EMS* (2 junio 1906), p. 2.

¹⁰ “Exploraciones Polares”, *EMS* (2 junio 1906), p. 2.

Nadie imaginó entonces que unos diez años después, que para este diario de la capital, el piloto Pardo sería el hombre ideal para realizar una acción tan heroica como prestigiosa, y así, traer las glorias que el diario aspiraba entonces.

Para *El Mercurio de Santiago*, el piloto Luis Pardo Villalón constituyó más que un héroe, un instrumento, dado el interés de posicionar a Chile en el centro de la opinión mundial, como un país poderoso y glorioso gracias al rescate de la expedición británica en la isla Elefante en septiembre de 1916. Misión que tantos habían intentado y sólo Chile y su Marina habían logrado. Pardo, pasaba a ser un simple accidente, o instrumento al servicio de la grandeza de su Patria.

FUENTE PERIODÍSTICA

El Mercurio de Santiago, 1916.

IV. Documentos

DOCUMENTO 1

PARTE DE VIAJE DE LA ESCAMPAVÍA YELCHO

"ESCAMPAVÍA YELCHO

Oficio N° 23

Punta Arenas, septiembre 5 de 1916

Tengo la honra de dar cuenta a VS., de la comisión efectuada por este escampavía a isla Elefante, en socorro de los náufragos de la expedición Shackleton.

El viernes a las 12:15 a.m. zarpé de ésta con rumbo a Picton, tomando al amanecer el canal Magdalena i demás pasos, hasta fondear a las 5.p.m. de esta misma tarde sin novedad en puerto Bourne.

El sábado a las 6½ a.m. se continuó con buen tiempo fondeando a las 5 p.m. Sin novedad en Ushuaia.

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

El domingo a las 6 ½ a.m. zarpé con rumbo a isla Picton, donde fondeé sin novedad a las 11:15 a.m.

Se mandó guardián y equipaje a tierra, principiando inmediatamente después la faena de carbón; embarqué 300 sacos, se rellenaron carboneras y resto quedó en cubierta.

A las 3 ½ a.m. terminó esta faena y zarpé inmediatamente a alta mar, por cuanto el tiempo era muy bueno y el barómetro se mantenía muy alto i firme.

El lunes se navegó sin novedad, a diez millas constantes, el tiempo se presentaba inmejorable, el barómetro continuaba alto y viento fresquito del S.W. A medio día se hicieron las observaciones astronómicas correspondientes, continúan do viaje sin alterar el rumbo. La noche se presentó estrellada y el horizonte bastante claro, el barómetro se mantenía sobre 762 y la temperatura era de 3 grados siendo la corriente S.E.

El martes se continuó la navegación en iguales condiciones que el día anterior, después de haber hecho las observaciones astronómicas se comprobó que no había necesidad de alterar el rumbo.

La temperatura fue bajando sucesivamente hasta ser a media noche de 9 a 10 grados bajo cero, la corriente continuaba en la misma dirección. A las 5 p.m. entramos a la zona peligrosa de las neblinas las que por lo general no son continuas, pues, a pesar de ser permanentes en esa región corren según la dirección del viento, dejando siempre algunos minutos de claridad con la cual el horizonte se hace visible de 2 a 5 millas.

A las 11 ½ p.m. la neblina fue espesa y constante por lo que hubo de disminuir el andar a 3 millas, ésta continuó en iguales condiciones hasta las 5 a.m. del miércoles, hora en que era menos espesa, que dejaba ver un horizonte de una milla, por lo que se puso máquina a toda fuerza.

Aunque nos encontramos dentro de una zona de peligro, tanto por las rompientes y bajos desconocidos, como por la neblina y témpanos, se prefirió continuar navegando de esta forma por considerarse ser menos este peligro que el no poder llegar ese día al campamento de la isla, con lo cual nos habría sorprendido la noche y desorientando.

A las 8 a.m. encontramos los primeros pequeños témpanos; a las 9 ½ en la zona de los grandes témpanos y a las 10:40 a.m. divisamos los primeros breakers del extremo norte de la isla Elefante. A las 11:10 a.m. se reconocieron las Seal-Rks a 2 ½ millas de distancia aproximadamente.

Se extremó la vigilancia en todo el buque para avisar a tiempo los grandes témpanos, que en forma de cortina negrusca y de doble altura se divisaban por la proa y costado, vistos en esta forma debido a la neblina y a la refacción solar combinada.

De esta forma se continuó rodeando la isla hasta las 1 ½ p.m. hora que, con gran regocijo de todos se avistaron los náufragos que estaban ubicados en un bajo, teniendo por un lado un grande y notable ventisquero y por el otro notables picos nevados muy característicos en esa isla.

Al acercarnos al punto indicado se oían las manifestaciones de regocijo y los vítores de estos náufragos que ofrecían a sus salvadores.

Se mandó chalupa a tierra a las órdenes de Sir Shackleton, el que fue recibido por ellos con grandes aclamaciones de júbilo. Regresando el primer bote que traía la mitad de la gente y algunos bultos, aclamaron a Chile y a su Gobierno. El segundo bote que fue por el resto de la gente hizo otro tanto.

A las 2:25 p.m. se tenía toda la gente a bordo e izado el bote, dándose a esta hora rumbo al norte.

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

El jueves a las 8 p.m. el viento rondó a N.W. i el barómetro principió a bajar, durante la noche la mar fue gruesa resolviéndose en un mal tiempo que nos molestó bastante i el cual nos acompañó hasta entrada del Estrecho.

El viernes la neblina nos impidió tomar el canal Beagle por lo que resolví seguir viaje y tomar el Estrecho.

El sábado a las 6 p.m. avistamos el Faro Dúngenes y Vírgenes; puse rumbo a Dúngenes a fin de anunciar nuestra llegada. Una vez cerca de éste, vi que era imposible enviar bote a tierra debido al fuerte viento del W. y mar gruesa por lo cual continué viaje fondeando sin novedad a las 4 A.M. del domingo en Río Seco, de donde anuncié a US. nuestro arribo sin novedad y trayendo los 22 náufragos.

A las 10 ½ a.m. zarpé con rumbo a ésta, fondeando sin novedad a las 11 ½ a.m. en este puerto.

Me permito hacer presente a US., de que esta comisión se llevó a feliz término por la eficaz cooperación de los oficiales que me acompañaban, del

encargado de la contabilidad que cooperó con entusiasmo para atender debidamente a las 29 personas que se arranchaban en la Cámara de Oficiales que, por su poca comodidad se hacía difícil su atención y otro tanto puedo decir a US. del encargado de las máquinas que en todo momento se encontró en su puesto y cumplía fielmente las órdenes impartidas.

Respecto de la tripulación, que la mayor parte era del *Yáñez* y que me acompañó voluntariamente, su entusiasmo y celo en el servicio es digno de todo encomio y se ha hecho acreedora a la felicitación de sus jefes.

Pongo término a esta, con una nómina de los 25 náufragos de la expedición de Sir Shackleton.

Saluda a US. (Fdo.) L. A. Pardo, Piloto 2º, Comandante”

ESCAMPAVÍA YELCHO

Nómina del personal náufrago, que formaba parte de la expedición de Sir Shackleton, el cual venía en la escampavía *Yelcho* de isla Elefante.¹

1. Sir Ernest Shackleton
2. Sr. Frank Worsky
3. Sr. Tom Gream
4. Sr. Franck Wild
5. Sr. W. Backewell
6. Sr. P. Blackeboro

¹ Existen diferencias en los apellidos de los náufragos: en listado de Pardo aparece Worsky y – conforme al *The Magellan Times* eran Worsley; Gream y es Crean; Backewell es Bakewell; Blackeboro y es Blackborrow (hospitalizado en Punta Arenas); Holmess y es Holness; Hadson y es Hudson; Hussay es el meteorólogo Hussey; Keerr es Kerr; Olees y es Orde Lees (J. O. Lees); Maklin es el doctor Macklin; Richeson y es Rickensen; Bordie es el geólogo J.A. Wordie. En el periódico aparece además A. H. Mac Lean y G. Maston que no aparecen en listado de Pardo y aparece J. Mac Ilroy, a veces escrito como Dr. Mc Ilroy. *El Magallanes* (4 septiembre 1916), p. 7.

7. Sr. A. Cheetham
8. Sr. R. S. Clark
9. Sr. C. Green
10. Sr. L. Greenstreet
11. Sr. E. Holmess
12. Sr. W. How
13. Sr. H. Hadson
14. Sr. J. F. Hurley
15. Sr. L. Hussay
16. Sr. A. Keerr
17. Sr. T. H. Olees
18. Sr. A. Maklin
19. Sr. G. E. Marston
20. Sr. J. Mc. Leod
21. Sr. L. Rickinson
22. Sr. W. Stevenson
23. Sr. J. M. Bordie
24. Sr. R. W. James

Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916.

Fdo: L. A. Pardo

Piloto 2º Comandante

ESCAMPAVÍA YELCHO

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

Piloto 2º Sr. Luis A. Pardo Villalón Comandante

Piloto 2º Sr. León Aguirre Romero Segundo comandante

Maestre de víveres Sr. Jorge L.Valenzuela Mesa Con cargo contabilidad

Maquinista mayor Sr. José Beltrán Gamarra Con cargo máquinas

Personal de la Armada

Mecánico 1º Nicolás Muñoz Molina

Mecánico 2º Manuel Blackwood

Guardián 1º Manuel Ojeda

Marinero 1º Pedro Pairo

Marinero 1º José del C. Galindo

Personal del Territorio Marítimo.

Contramaestre 1º José Muñoz Téllez

Herrero 1º Froilán Cabañas Rodríguez

Cabo 1º Fogonero Pedro Soto Núñez

Cabo 1º Fogonero Heriberto Cariz Cárcamo

Cabo 1º Fogonero Juan Vera Jara

Cabo 1º Fogonero Pedro Chaura

Cabo 1º Fogonero Luis Contreras Castro

Guardián 1º José Leiva Chacón

Guardián 1º Ladislao Gallego Trujillo

Guardián 1º Hipólito Aríz Cabrera

Guardián 1º Antonio Colín Paredo

Guardián 1º Florentino González Estay

Cocinero Clodomiro Agüero Soto

Mozo 1º Bautista Ibarra Carvajal

Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916.

Fdo: L. A. Pardo

Piloto 2º Comandante”

FUENTES: Archivo de la Dirección General del Personal de la Armada de Chile, Valparaíso; Elsio Hugo Cárcamo Velásquez, “La gran hazaña del Piloto Pardo y su tripulación en la escampavía *Yelcho* rescate de la expedición británica en la antártica en 1916” *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* N° 16 (2012); Guillermo Barros González. “Salvamento de la expedición Shackleton por el piloto Luis Pardo” *Revista de Marina* Vol. 115 N° 847 (noviembre-diciembre, 1998).

DOCUMENTO 2
OFICIO REMITIDO POR EL COMANDANTE
EN JEFE DEL APOSTADERO NAVAL DE
MAGALLANES, CONTRAALMIRANTE LUIS
V. LÓPEZ AL DIRECTOR GENERAL DE LA
ARMADA

“Oficio del Apostadero Naval de Magallanes.
Nº 874

Punta Arenas, 6 de Septiembre de 1916.

Adjunto tengo el honor de elevar a la consideración de US., el parte pasado por el piloto 2º Sr. Luis A. Pardo Villalón, comandante de la escampavía *Yelcho*, sobre su viaje a isla Elefante en auxilio de los náufragos de la expedición Shackleton, acompañando una relación del personal salvado y otra del que formaba la tripulación del *Yelcho*.

Al elevar a US. el parte citado, me hago un deber en recomendar calurosamente a la consideración de US. la forma altamente satisfactoria en que este oficial ha cumplido tan difícil comisión, demostrando en todo momento gran entusiasmo, energía y una preparación profesional digna de todo encomio, según se ha servido expresármelo verbalmente Sir Ernest Shackleton, quién 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, como justo premio a sus servicios, se le conceda al Piloto Pardo el ascenso a Piloto 1º, ya que es el

primero en su escalafón, con sus requisitos cumplidos y con seis años en el grado.

Saluda a US.

(Fdo) Luis V. López, Contraalmirante, comandante en jefe.

Al Sr. DIRECTOR GENERAL DE LA ARMADA - VALPARAISO”.

FUENTE: Archivo de la Dirección General del Personal de la Armada de Chile, Valparaíso.

DOCUMENTO 3

“UNA CHARLA CON EL COMANDANTE DE LA *YELCHO*”

Nunca nos convencimos tanto de que teníamos verdadera vocación para acróbatas que cuando procuramos llegar a bordo de la *Yelcho*, minutos después de haber fondeado en la rada de Valparaíso. De un remolcador a una chalupa, de ésta a otro remolcador, luego a una lancha, saltos aquí, saltos más allá, dejamos de ser hombres para convertirnos en gatos, cabros... pero logramos nuestro objeto. Por desgracia, cuando llegamos a la *Yelcho* ya Shackleton había partido a tierra y el comandante señor Pardo se disponía a hacer lo mismo. Desembarcamos en su compañía, y algo en la lancha y mucho después en su casa habitación, le sacamos algunos detalles sobre su viaje desde Punta Arenas hasta la isla Elefante.

- ¿A qué latitud queda la isla Elefante?
- A los 62 grados de latitud sur.
- Es decir nueve grados más al Polo que Punta Arenas.
- Exactamente, pero no directamente al sur; si no algunos grados al este.
- ¿Desde Punta Arenas hasta allí se demoraron cinco días?
- Algo más; de Punta Arenas al Cabo de Hornos son dos

días navegando; del Cabo de Hornos hasta la isla Elefante cuatro días y medio.

- Dicen que tuvieron que romper los témpanos a dinamitazos.

- Exageraciones.

- ¿Es verdad que por allí les sorprendió un temporal?

- Sí, al regreso, uno bastante fuerte.

- Peligroso será un temporal en esas alturas.

- Ya lo creo. Hay que andar listo para no chocar con los millares de témpanos que salen al paso. Pero lo más peligroso de todo es la neblina, muy frecuente en esas regiones. Si navegar con neblina es peligroso en estos mares de por acá perfectamente conocidos, ¿Qué no será allá donde además del temor de chocar con los hielos flotantes existe el otro aún mayor de dar en un bajo o en la punta de rocas medio sumergidas de las cuales existen muchas?.

- Las cuales no estarán marcadas en la carta...

- Que van a estarlo.

- Shackleton iría indicándoles ruta.

- No, no se mezcló en nada. Me guié solamente por la carta polar.

- ¿Dónde empezaron los temibles hielos flotantes?

- Luego que nos alejamos del Cabo de Hornos, son enormes montañas de hielo, que parecen al primer aspecto islas de tierra firme. Se presentan también unos largos islotes, verdaderas lenguas heladas que se atraviesan en el camino y las cuales es necesario bordear.

- ¿Avistaron de día la isla Elefante?

- Sí, a medio día.

- ¿Es sólo un islote?

- Sí, no tiene más de cinco millas de circunferencia... Mr. Shackleton se acordaba sólo hacia qué lado de la isla habían quedado los naufragos; pero

no el punto exacto; hubo que ir bordeando la isla para encontrarlos.

- ¿Qué temperatura tenían por allí?

- Veinte grados bajo cero.

- ¡Es frío!... ¿Y por qué fracasó la expedición uruguaya?

- Porque el teniente que la mandaba no se atrevió a seguir adelante... Los témpanos le cerraban el paso.

Nos habla Pardo sencilla, modestamente. Parece no dar a su acción importancia alguna. Da a entender que cualquiera hubiera hecho lo mismo. Pero se adivina en su acento la energía indomable de la raza. Su pensamiento íntimo era llegar a la isla Elefante o morir en la contienda; porque eso era lo que le indicaba en este caso su concepto del deber.

En una de las visitas que hicimos después a la *Yelcho* tuvimos ocasión de conversar con el segundo comandante, el piloto 2° señor Aguirre, con el jefe de máquinas el señor Beltrán y con el contra maestre.

- ¿Todo el trayecto tuvieron neblina?

- Todo el trayecto.

- ¿Y quien dirigía el buque de noche?

- El mismo comandante. Sólo se iba a dormir de día, cuando no había neblina y la navegación no ofrecía peligro.

- ¿Era arriesgado el viaje?

- Claro que muy arriesgado; tanto que los loberos de Punta Arenas, que conocen bien esos mares del polo, apostaban que la *Yelcho* no volvería.

- ¿Qué dijeron los náufragos al divisar el buque?

- Al enfrentar a la vivienda de ellos enarbolamos aquí en la popa la bandera chilena; pero no se dieron cuenta a que país pertenecía el buque. Cuando Shackleton llegó en bote a traerlos les dijo que era un buque chileno, y entonces todos a una lanzaron un sonoro hurra por Chile.

- ¿Fondearon en la isla?

- No había donde fondear; había que mantenerse sobre las máquinas. Se les trajo al buque de dos viajes, porque tenían aparatos y varios instrumentos. Eran las 12 y media del 30 de agosto cuando los avistamos y salimos de regreso en cuanto se embarcaron.

El contraemaestre nos muestra un perro que ésta junto a él y nos dice:

- Este perrito también fue al polo... Está desde chiquitito en el buque; aquí se ha criado. Tiene ya nueve meses.

- ¿Qué impresión hacen aquellos parajes?

- De una gran soledad aunque en esta época ya se veían aves en las islas y sus proximidades.

- ¿Son muy grandes los llamados icebergs?

- Los hay de todos tamaños. Semejan islas blancas completamente inmóviles en el mar; pero esto es engañoso, andan de aquí para allá, arrastrados por la corriente.

- Un encuentro con los hielos errantes no será muy agradable.

- Recuerde usted lo que pasó al *Titanic*, que era el mayor buque del mundo.

- Por supuesto que ninguno de los náufragos hablaba español...

- Sí, uno de ellos chapurreaba un poco. Había estado antes en Chile; conocía los puertos del norte adonde había ido en un buque salitrero.

También tuvimos ocasión de conversar con D. Fernando Pardo, padre del comandante de la *Yelcho*. Fue el último lunes, al día siguiente del almuerzo en Las Salinas, y al cual asistieron como doscientos oficiales de marina.

- Estoy muy cansado –nos dijo- en todas estas noches no he dormido más de tres horas... Manifestaciones por aquí, fiestas por allá, visitas de felicitaciones, etc.

- Pero están ustedes satisfechos. No dirán que los chilenos somos poco expansivos.

- Así es.

- Sin embargo, lo más positivo de todo es el ascenso.
- Le correspondía de derecho, no es un premio... Hacía tres años que había cumplido el tiempo requerido... ¡estuvo seis años de piloto 2º!.
- Él iría resuelto a morir o a llegar.
- Efectivamente: así me lo decía con claridad en una carta que me escribió poco antes de partir y la cual un primo mío, Arturo Recabarren llevó a la prensa. A él no le correspondía ir al mando de la expedición, porque era comandante de la *Yáñez*, pero como el comandante de la *Yelcho* se excusara por estar enfermo, Luis fue espontáneamente a ofrecerse.
- Y tendría grandes probabilidades de no volver.
- Sí, iba decidido a traer a los náufragos.

FUENTE: “Una charla con el comandante de la *Yelcho*”, *Sucesos* n° 732 (5 octubre 1916).

DOCUMENTO 4

EXTRACTO DE LA CARTA DEL PILOTO PARDO VILLALÓN A SU PADRE

“Aunque la misión es difícil, arriesgada y llena de peligros, no he vacilado en aceptarla, entre otras consideraciones, porque es humanitaria. Esas grandes masas de hielo, infunden respeto; pero, es también grande la obra que seme propone y nada me arredrará: soy chileno.

Me consideraría feliz si pudiera hacer lo que otros no han podido. Si fracaso y muero, Ud. cuidará de mi Laura y de mis hijos, que quedarían desamparados y sin otro apoyo que el suyo. Si salgo avante habré cumplido con mi deber, como hombre, como marino y como chileno. Esa, sería mi gloria.”

FUENTE: “Carta del comandante del *Yelcho*” *El Mercurio* de Antofagasta (27 septiembre 1916), p. 4.

DOCUMENTO 5

EXTRACTO DEL DISCURSO DEL PILOTO LUIS PARDO VILLALÓN EN LA SOCIEDAD CHILENA DE HISTORIA Y GEOGRAFÍA DE SANTIAGO (5 NOVIEMBRE 1916)

“Dentro del concepto que desde niño, de mis deberes de marino y de chileno, inicié el viaje a la isla Elefante sin reparar en la calidad de la empresa, sino en el humanitario fin que se perseguía y, cuando salvadas las pequeñas dificultades de un viaje a través de cuajadas y veleidosas corrientes largué anclas en Punta Arenas, trayendo conmigo a ese puñado de valerosas víctimas de su amor por la ciencia, sentí la satisfacción del deber cumplido y creí terminada la jornada.

Más, mis conciudadanos estimaron otra cosa. Desconocedores del código que rige a los marinos y del temple en que está fundido nuestro espíritu, no supieron u olvidaron que como marino no había hecho más que cumplir una orden superior, y como hombre, realizar una obra humanitaria. Y fue así como allá primero y después en Valparaíso, se me hizo objeto de las más generosas y espontáneas manifestaciones. Innumerables brazos aprisionaron efusivamente mi pecho; cientos de manos estrecharon trémulas y cariñosas las mías; y millares de voces se confundieron en un solo grito para celebrar el feliz arribo de Shackleton y sus amigos en mi compañía. Me sentí anonadado ante tanto esplendor y pensé que ni mi modesta persona ni mis angostos galones, lo mere-

cían y juzgué que si había gloria en mi acción, pertenecían por entero a la Marina de Chile”.

Pero la gentileza y generosidad de mi Patria no había tocado a su fin y, como dije recién, allá en mi tranquilo retiro de Talcahuano fue a sorprenderme el llamado de esta dignísima Sociedad en la que se estrechan en un solo haz, la ciencia, el talento y la distinción. Superior consideré la honra que se me discernía, pero consecuentemente con el criterio que ya tenía formado comprendí que no podía sustraerme a ella, ya que la elevada institución denominada Sociedad Chilena de Historia y Geografía, y de la cual son miembros tan altas inteligencias del país, iban a rendir en mi persona un honroso tributo a la Marina chilena”.

FUENTE: “Manifestaciones en honor de Schackleton y de Pardo” *Revista Chilena de Historia y Geografía* Tomo 20 N° 6 (cuarto trimestre, 1916), p. 215.

V. Cronología

CRONOLOGÍA DEL PILOTO LUIS PARDO VILLALÓN

20 septiembre 1882

Nacimiento de Luis Pardo Villalón en Santiago.

26 julio 1900

Comienza sus estudios en la Escuela de Pilotines.

9 octubre 1903

Termina sus estudios y comienza su servicio en la Marina Mercante.

27 junio 1906

Ingresa al servicio de la Armada como piloto 3°.

13 septiembre 1910

Asciende a Piloto 2° y es trasladado al Apostadero Naval de Magallanes.

13 septiembre 1915

Asume como comandante de la escampavía *Yáñez*, con base en Punta Arenas.

Agosto 1916

Pardo conoce a Shackleton cuando remolcó la goleta *Emma* desde Puerto Stanley.

Agosto 1916

Pardo se presenta como voluntario para efectuar el rescate de los náufragos de la *Endurance*.

25 agosto 1916

Pardo zarpa a bordo de la escampavía *Yelcho* rumbo a isla Elefante.

26 agosto 1916

Yelcho ancla en Ushuaia

27 agosto 1916

Yelcho ancha en isla Picton y embarcan 300 sacos de carbón

28 agosto 1916

Navegan a 10 nudos y a 60 millas de Cabo de Horno encuentran los primeros témpanos

29 agosto 1916

Yelcho entra en la zona de espesa neblina, navegan a 3 nudos

30 agosto 1916

Arriba al campamento de náufragos en isla Elefante. A las 14:15 hrs., empiezan el retorno

1 septiembre 1916

Yelcho no puede penetrar el canal Beagle, por ello Pardo decide volver por el Estrecho

2 septiembre 1916

Fondean en Río Seco, desde donde informa a su superior el éxito de la misión.

3 septiembre 1916

Arriba a Punta Arenas, donde son recibidos con gran regocijo.

5 septiembre 1916

Pardo entrega el parte de viaje a la Dirección General de la Armada, atribuyendo el éxito de la misión a la tripulación de la *Yelcho*.

7 septiembre 1916

Pardo es ascendido a Piloto 1°.

27 septiembre 1916

Pardo y Shackleton llegan a Valparaíso para recibir los honores correspondientes.

9 octubre 1916

Pardo acompaña a Shackleton hasta los Andes.

5 noviembre 1916

Recibe en Santiago el reconocimiento de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía en el Salón de Honor de la Biblioteca Nacional.

1 mayo 1918

Se le concede por gracia un abono de 10 años de servicio.

23 mayo 1919

Pardo se acoge a retiro.

Abril 1930

Pardo es nombrado cónsul de Chile en Liverpool.

1932

Pardo regresa a Chile por el sensible fallecimiento de su hijo Ricardo.

21 febrero 1935

Fallece de bronconeumonía en Santiago a la edad de 54 años.¹

¹ A veces, las fuentes mencionan diferentes fechas. En ese caso, se incorporó la de la fuente más confiable.

VI. Bibliografía recomendada

BIBLIOGRAFÍA RECOMENDADA

Arón, Iván. "Piloto Pardo, La Yelcho y el rescate...", *Actas de la Jornada de Historia Naval y Marina* N° 1 (noviembre, 2000), p. 81.

Barros González, Guillermo. "Salvamento de la expedición Shackleton por el piloto Luis Pardo", *Revista de Marina* Vol. 115 N° 847 (noviembre-diciembre, 1998), p. 596.

Berguño Barnes, Jorge. *Las 22 vidas de Shackleton*. Punta Arenas: Talleres de la Prensa Austral (2011).

Berguño Barnes, Jorge: "Shackleton y Chile", *Boletín Antártico Chileno* Vol. 22 N° 2 (noviembre, 2003), pp. 38-43.

Brander Palacios, Juan Manuel. "Sir Ernest Shackleton: Un conquistador de la Antártica", *Revista de Marina* Vol. 118 N° 865 (noviembre-diciembre, 2001), p. 601.

Cárcamo Velásquez, Elsio Hugo. "La gran hazaña del Piloto Pardo y su tripulación en la escampavía Yelcho rescate de la expedición británica en la antártica en 1916", *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* N° 16 (2012), pp. 79-119.

Cepeda, Jorge. "El Piloto 2° Luis Pardo Villalón. Antecedentes inéditos relacionados con su nombramiento como comandante de la escampavía *Yelcho*", *Revista de Marina* N° 4 (2004).

Claro Tocornal, Regina. "La odisea de Ernest Shackleton y su rescate", *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* N° 10 (2007), pp. 81-108.

Cordovez Madariaga, Enrique. "El piloto chileno Luis A. Pardo y su viaje a la Antártica", *Revista de Marina* Vol. 55 N° 502 (1941), pp. 291-295.

Filippi Parada. Alfonso. "Shackleton versus Pardo: El rescate", *Boletín la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* N° 6 (2002), pp. 23-156.

Filippi Parada. Alfonso. "Shackleton versus Pardo", *Revista de Marina* Vol. 117 N° 856 (septiembre-octubre, 2000), pp. 467-480.

Lausic, Sergio. "Ernest Shackleton en Punta Arenas: vivencias históricas a través de la prensa escrita", *Austro Universitario* Vol. 18 N° 12 (2000), p. 24.

Noziglia, Luis. "El Piloto Pardo y Shackleton", *Revista de Marina* N° 816 (septiembre, 1993), pp. 529-530.

Pinochet de la Barra, Óscar. "Los herederos del Piloto Pardo", *Revista Ercilla* (25 agosto 1976).

Pinochet de la Barra, Óscar. "Shackleton en Chile: nuevos antecedentes" *VI Encuentro de Historiadores Antárticos Iberoamericanos* en: Jorge Berguño Barnes (ed.). Instituto Antártico Chileno (2002), pp. 119-123.

Vargas Castillo, Guillermo. "El cruce transantártico de Ernest Shackleton", *Revista de Marina* Vol. 93 N° 714 (septiembre-octubre, 1976), pp. 588-593.

"90 años de la hazaña del Piloto Pardo", *Boletín Antártico Chileno* Vol. 25 N° 2 (diciembre, 2006), p. 39.

“El salvamento de los náufragos del “Endurance” en 1916”, *Revista de Marina* Vol. 66 N° 557 (julio-agosto, 1950), pp. 441-448.

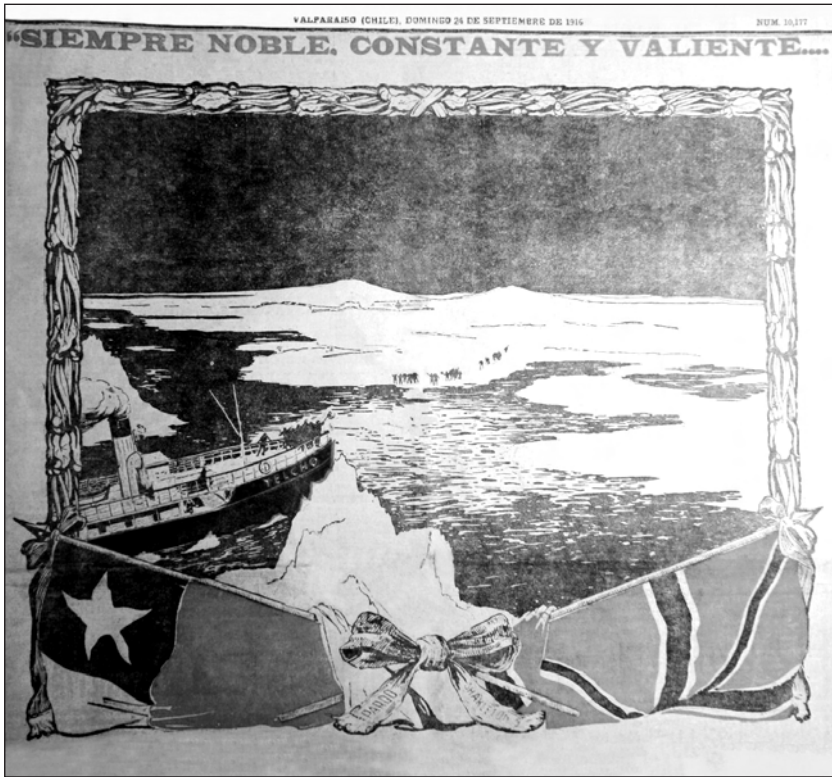
“Manifestaciones en honor a Shackleton y Pardo”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* N° 24 (1916), pp. 195-221.

“Proeza Naval que salvó la vida de 22 personas”, *Revista Nuestro Mar* N° 300 (2008), p. 7.

“Un recuerdo al último sobreviviente de la *Yelcho*”, *Boletín Antártico Chileno* Vol. 6 N° 2 (julio-diciembre, 1986), pp. 34-38.

“Una hazaña que enorgullece a Chile”, *Revista de Marina* N° 895 (noviembre, 2006), p. 51.

GALERÍA



Diario *La Unión* (Valparaíso), 24 septiembre 1916.



La escampavía *Yelcho* llegando al campamento en isla Elefante, el 30 agosto 1916.
(Tomada por el fotógrafo de la expedición, Frank Hurley).



Diario *La Unión* (Valparaíso), 27 septiembre 1916.



Diario *La Unión* (Valparaíso), 6 septiembre 1916.



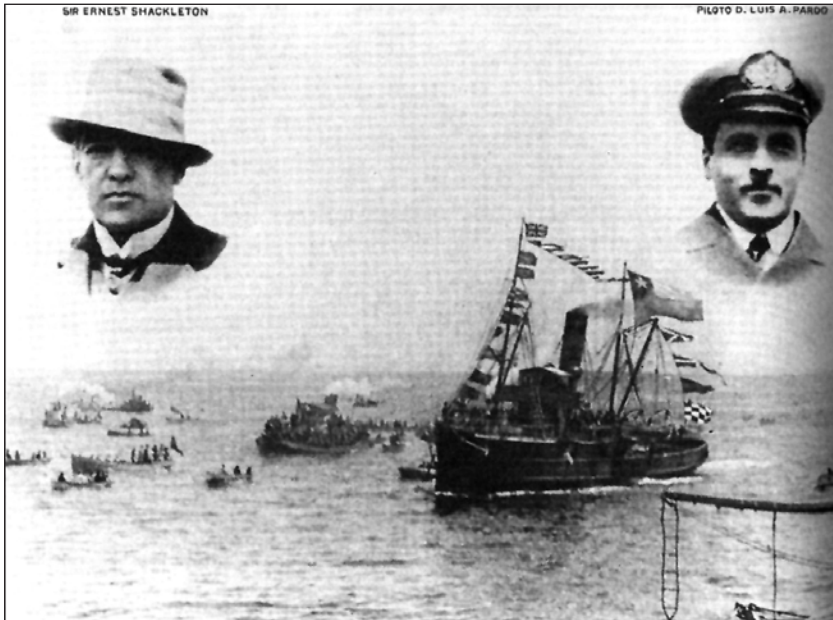
Revista *Sucesos*
(Valparaíso) N° 732,
5 octubre 1916.



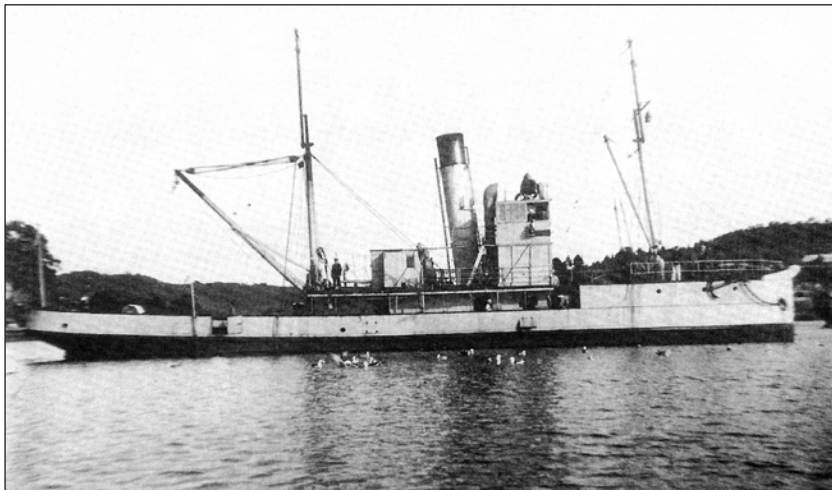
“La recepción de Pardo y Shackleton en Valparaíso”, Revista *Sucesos* (Valparaíso) N° 732, 5 octubre 1916. Inicialmente esta foto fue publicada el 28 septiembre 1916, en la portada de *El Mercurio* (Valparaíso) bajo el título “Vista parcial de la concurrencia en Plaza Sotomayor”.



"Piloto Pardo y algunos miembros de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía en Santiago". Revista *Zig-Zag* (Santiago), N° 612, 11 noviembre 1916.



Gentileza Archivo Histórico de la Armada de Chile.



Escampavía *Yelcho*. Gentileza Archivo Histórico de la Armada de Chile.



El explorador

El explorador Shackleton "según un dibujante de Magallanes".
Diario *El Magallanes* (Punta Arenas), 5 septiembre 1916.

CONFERENCIA
En el Teatro Municipal
Sir Ernest Shackleton

dará una conferencia sobre su EXPEDICION ANTÁRTICA, el Domingo próximo, 9 del corriente a las 9 p. m. en el Teatro Municipal.

El producto entero se destinará a los fondos de Reconstrucción del hospital de Caridad, Service de Santé Militaire Francaise, Cruz Roja Británica.

Precios de las localidades:

Palcos bajos	\$ 60.—	Sillones de platea	\$ 5.—
Palcos altos	30.—	Sillones de balcón	5.—
Sillones de orquesta	\$ 10.—	Galeria	2.—

Los boletos se expenden en la oficina del diario "Magellan Times", calle Pedro Montt.

Britis Association of Magallanes

5227128

Diario *El Magallanes* (Punta Arenas), 6 julio 1916.

Felicitaciones

El Comandante de la escamavia «Yelcho», Piloto don Lui A. Pardo, ha recibido, entre otros telegramas de felicitaciones, los siguientes:

—

«El Comandante y oficialidad del «Casma» felicitan al Comandante y tripulación del «Yelcho»

—

Montevideo, 6 de Setiembre de 1916:—«Felicito al valeroso Jefe de la expedicion chilena por el éxito alcanzado en la mas humanitaria de las obras».—Teniente Eichiribechy.

—

«Reciba mis entusiastas felicitaciones».—Alfredo Sangüeza.

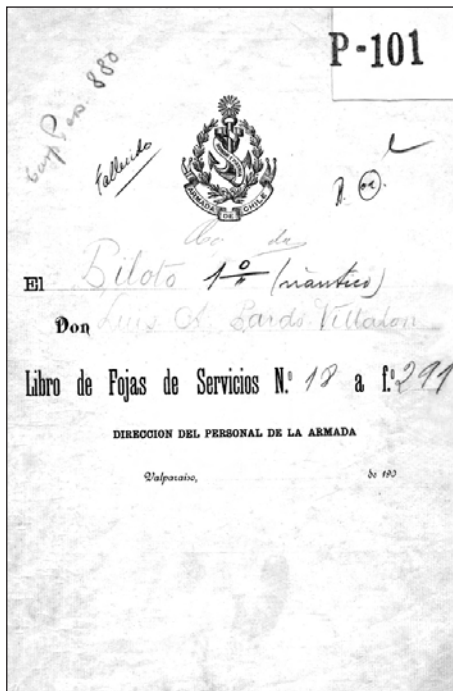
—

«Te felicito por el arriesgado y feliz viaje al polo».—Ruiz (Capitán del Antártico).

Diario *El Magallanes*
 (Punta Arenas),
 7 septiembre 1916.



Armada de Chile, 1916.



Libro de Fojas de Servicio del Piloto 1º (Náutico)
Luis A. Pardo Villalón,
Dirección del Personal de la Armada.



Chile Austral (Punta Arenas), 20 junio 1918. Pág. 2.



Diario *La Vanguardia* (Buenos Aires).



Diario *The Magellan Times* (Punta Arenas).



Diario *El Sur* (Concepción), 28 septiembre 1916.



Plano de Punta Arenas, 1912. Gentileza del Archivo Histórico de la Armada.

