

C A P I T U L O    I I  
\*\*\*\*\*

O P E R A C I O N    A N T A R T I C A  
\*\*\*\*\*

1 9 1 6  
\*\*\*\*\*

## I.- Introducción.-

El año 1914 zarpa de Inglaterra la expedición antártica que al mando de Sir Ernest Shackleton, una de las figuras cumbres de la época heroica de exploraciones al antártico, intentará en su buque el "Endurance" penetrar en el mar Weddell para desembarcar en Tierra del Príncipe Leopoldo y de allí cruzar el continente sobre el hielo, pasando por el polo sur hasta el otro extremo, en el estrecho de Mc Murdo, donde recibiría a los expedicionarios el "Aurora", que procedería de Australia.

La expedición termina en un completo fracaso al destruirse el "Endurance" cuando queda aprisionado por los hielos en el mar de Weddell.

Toda la tripulación salva de esta dramática e interminable aventura, que se transforma en hazaña cuando el y la recia personalidad de Shackleton, además de su capacidad profesional, afrontan sin jamás desfallecer una lucha de meses, hasta conseguir rescatar a todos sus subordinados, prácticamente desde los umbrales de la muerte.

Es en el salvataje donde se hace presente Chile, mediante su Armada, con una débil y poco apropiada embarcación para navegar los duros mares australes: el escampavía "Yelcho", que al mando de un oficial de marina, el Piloto 2º Luis A. Pardo Villalón, experimentado y decidido profesional, rescata sanos y salvos a los expedicionarios desde la isla Elefante y los desembarca en Punta Arenas.

Este salvamento se realiza en el mes de Agosto, o sea, en pleno período invernal, cuando los hielos a la deriva en el paso Drake alcanzan como término medio entre 270 y 300 millas al norte de las islas Shetland del Sur.

El año 1916 la Armada tenía adscritos al Apostadero Naval de Magallanes sólo dos escamperías, el "Yáñez" y la "Yelcho", con puerto base Punta Arenas. Estos buques tenían como misión permanente atender el servicio de faros y balizamiento en el extremo sur.

Comandante de la "Yelcho" era el Piloto 1º Francisco Miranda y como único oficial subalterno estaba embarcado el Piloto 2º León Aguirre Romero. También estaba en Punta Arenas el Piloto Pardo Villalón.

Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes era el Contralmirante Luis V. López y Director General de la Armada el Almirante Joaquín Muñoz Hurtado.

## II.- La "Yelcho" y el "Endurance".-

Las características técnicas de estas naves eran las siguientes:

### a) Escampería "Yelcho"

Construido en Glasgow - Inglaterra - el año 1906.

En 1908 el Gobierno, necesitando proveer a la Armada de una escampavía, adquirió a la compañía Yelcho y Palena que en esos años explotaba el territorio de Aysén, uno de sus pequeños vapores, llamado "Yelcho" y que deriva su nombre del río que nace del lago del mismo nombre y desemboca en el golfo Corcovado en latitud 43º sur y longitud 72º 30' weste.

Desplazamiento 480 toneladas (plena carga); eslora 128 pies; manga 23 pies. Originalmente construido para remolcador. Calados: 5.1/2 pies a proa y 10.1/2 a popa.

Máquina motriz tipo recíproca de 300 caballos de fuerza.

Una caldera cilíndrica de 120 libras de presión de trabajo. Combustible carbón.

Una hélice de 4 aspas; 112 revoluciones por minuto con andar máximo: 10 nudos.

Sin dínamo, por lo tanto carente de todo alumbrado eléctrico.

Sin equipo radiotelegráfico.

Casco de borda baja, sin doble fondo ni refuerzos de ninguna clase. Hélice y timón sin protecciones contra los hielos.

Su última carena y reparación la había recibido en abril de 1916.

b) Buque Polar "Endurance".-

Construido por los astilleros Framnaes en Sandefjord - Noruega - fue botado al agua el 17 de diciembre de 1912. El astillero era una famosa empresa especializada en la construcción de buques para expediciones polares, que durante muchos años había estado produciendo unidades destinadas a la caza de la ballena y foca en el ártico y antártico.

Tipo Bergantín Goleta de tres palos, 144 pies de eslora, por 25 de manga, casco de madera muy reforzado. Máquina propulsora a vapor de 350 caballos de fuerza, que le permitía desarrollar una velocidad de hasta 10 nudos.

Originalmente el propietario del buque, y que ordenó su construcción, lo bautizó con el nombre de "Polaris" y se le construyó especialmente para llevar cazadores polares al ártico. Shackleton al adquirirlo lo rebautizó con el nombre de "Endurance" (resistencia; aguante).

Equipo radiotelegráfico de poco alcance.

III.- El Piloto Luis A. Pardo y el Explorador Sir Ernest Shackleton.-

Antes de describir la odisea de Shackleton y la hazaña de Pardo, daremos a conocer algunos rasgos biográficos de

estos destacados profesionales.

Piloto 2º Luis A. Pardo Villalón.

Nació el 17 de noviembre de 1882 y a los 18 años su vocación lo llevó a la Escuela Náutica de Pilotines, que a cargo de la Armada, preparaba personal para nuestra Marina Mercante. El 26 de julio de 1900 fué aceptado como alumno de esta Escuela y el 9 de octubre de 1903, al terminar brillantemente sus estudios pensaba seguir su carrera como Marino Mercante, pero aceptó el ofrecimiento de la Armada donde ingresó como Piloto 3º náutico.

Sirve en diversos buques con eficiencia y distinción, hasta que en agosto de 1916 fué designado por el Comandante en Jefe del Apostadero, Contralmirante López, Comandante de la escampavía "Yelcho", para ir en salvamento de los naufragos de la expedición Shackleton, en mérito a sus excelentes cualidades humanas y profesionales; conductor de hombres, apreciado por su tripulación, sencillo, valeroso, decidido y de reconocida experiencia en la compleja navegación de los canales australes, que constituyen incomparable escuela de formación náutica para los marinos de Chile, ya sean de guerra o mercantes.

Casi tres años después de su histórico viaje a la antártica, por voluntad propia y con gran sentimiento de sus jefes, dejó la institución para dedicarse a actividades particulares. Durante su retiro el Gobierno lo designó Cónsul de Chile en Liverpool, cargo que sirvió más de cuatro años.

Casado con la señora Laura Ruiz, tuvo cuatro hijos: Fernando y Ricardo, que fueron ambos oficiales de la Fuerza Aérea, muerto este último en un trágico accidente aéreo; además Fresia y Roberto.

En 1935, en circunstancias que Luis Pardo viajaba de regreso a Chile, en uso de permiso temporal para acompañar a su madre enferma que regresaba a Chile, contrajo mortal enfermedad que le ocasionó la muerte en Santiago, el 20 de febrero de dicho año. Sus restos fueron sepultados en el Cementerio General.

Héroe de la paz, su vida dejó una estela cuyo brillo resplandece como un ejemplo en la conciencia de sus conciudadanos. El profundo sentimiento del deber, el equilibrio innato de sus actuaciones, el temple valeroso de su espíritu y el alto concepto de la moral institucional, alzaron su figura más allá de los límites corrientes para destacarse con nitidez en los anales de la Armada y en el país. Baste sólo recordar un hecho que lo honra y eleva, el Gobierno Británico deseando premiar su brillante acción, le ofreció una cuantiosa recompensa en dinero, que en esos años y hoy significaba una fortuna, el Piloto Pardo siendo sólo un marino, un hombre sin más medios que su sueldo, la rechazó, porque estimaba que su actuación no merecía más premio que la satisfacción que ofrece el deber cumplido.

#### Explorador Sir Ernest Shackleton.-

Nació el año 1874. Pertenecía a una familia de class media, hijo de un médico; ingresó a la marina mercan

te inglesa a los 15 años de edad y si bien ascendió sostenidamente en su carrera, esa clase de progreso paso a paso fue perdiendo encanto para él, porque tenía una personalidad flamígera e impaciente.

De gran imaginación, audaz, con plena fé en la realización de las empresas que acometía, era un explorador de molde clásico.

Tenía entonces cuarenta años, casado; hombre de estatura mediana, de cuello grueso y anchos hombros, ligeramente encorvados, pelo castaño, manos chicas pero fuertes. Hablaba con suavidad pero lentamente.

Fuese cual fuere su estado de ánimo, alegre y optimista y oscurecido por la ira, tenía siempre una característica absorbente: era un hombre animado por grandes propósitos.

Dicen sus biógrafos que el horror que sentía a sucumbir a las demandas de la vida cotidiana y su insaciable entusiasmo por las aventuras más irrealizables, le expuso, indefenso, a la acusación de ser un hombre básicamente irresponsable, carente de madurez. Y muy posiblemente lo era, si se le juzgase por las normas convencionales. Pero los grandes conductores de la historia muy pocas veces han encajado en los moldes convencionales y no cabe la menor duda que, a su manera, Shackleton era un extraordinario conductor de hombres.

En especial el Antártico era para él una cosa tan enorme y exigente, que le proporcionaba una prueba de

toque para su ego potencial y su implacable impulso. Allí hallaba una carga cuyo inmenso, constituía un verdadero desafío para su fuerza personal.

Afirman que si bien Shackleton se hallaba innegablemente fuera de lugar, y hasta incapacitado, en un gran número de situaciones comunes de todos los días, poseía un verdadero talento -hasta genio- que compartió con sólo un puñado de hombres en toda la historia: el de un legítimo conductor. Era, como elocuentemente lo ha dicho uno de sus subordinados: "el conductor más grande que haya nacido en este mundo, sin exceptuar a ninguno". Y a pesar de sus defectos, mereció el siguiente homenaje:

"Para conductor científico, deme ustedes a Scott; para viajar veloz y eficientemente, Amundsen; pero cuando uno se encuentra en una situación desesperada, cuando parece que no hay salvación, conviene arrodillarse y pedir a Dios que le envíe a Shackleton".

El curriculum antártico de Shackleton es extenso y significativo. La Expedición Antártica Nacional de 1901 encabezada por Robert F. Scott -Captain, Royal Navy- actuó a modo de presentación entre el antártico y él, al incorporarse a ella como miembro. Scott consiguió llegar a los 82° 15' de latitud sur, a una distancia de 745 millas del Polo, o sea, la penetración más profunda del continente que se había realizado hasta entonces.

En 1907 Shackleton condujo la primera expedición cuyo objetivo declarado era el polo sur. Con tres

acompañantes logra llegar, tras desesperada lucha, a 97 millas del objetivo, pero debió retroceder por escasez de alimentos. El viaje de regreso fue una espantosa carrera con la muerte; pero el pequeño grupo salió triunfante y Shackleton regresó a Inglaterra convertido en un verdadero héroe del Imperio. Por su hazaña su Rey le unge caballero.

Al fracasar la 2a. expedición de Scott al Polo Sur 1911/1912 y ser Amundsen el primero en pisar el Polo geográfico, Shackleton decide que ahora sólo queda una alternativa digna de realizarse y ella es: el cruce del continente antártico ... a pie, que será su tercer viaje a la antártica, pero fracasa.

Persiste y organiza una cuarta expedición y cuando en su nuevo buque el "Quest" se encuentra fondeado en las islas Georgia del Sur preparándose para lanzarse al Polo, fallece de muerte natural, antes que Pardo, el día 5 de enero de 1922.

En una colina de Grytviken, en South Georgia, una piedra vertical que enfrenta la entrada del puerto, muestra la tumba de este hombre excepcional, valeroso y audaz, pionero de los hielos, un marino de la flota mercante inglesa, que dejó en su estela valores para la ciencia y gloria para Inglaterra.

Sin duda, entre estos dos hombres que se unieron en un común destino, a pesar de su discrepante posición, había algo de común: para los dos desde muy jóvenes su vocación los llevó al mar, los dos se alistaron para servir en la Marina

Mercante de sus respectivas patrias, los dos sirvieron bajo patrocinio de sus Armadas, en los dos se observa un temperamento recio y una voluntad realizadora, decidida y fuerte, los dos tenían un sentido romántico de la vida que atraía y subyugaba, los dos se unieron en el infinito del recuerdo, el Explorador y el Comandante, para ejemplo y guía de las futuras generaciones.

#### IV.- Descripción general del viaje del "Endurance".

(Versión libre extraída principalmente de la obra "La increíble expedición de Shackleton").- Ver plano Anexo I.-

El plan preparado por Shackleton era llevar una nave al mar de Weddell y desembarcar un grupo de seis hombres con trineos y setenta perros cerca de la bahía Vahsel -Tierra del Príncipe Leopoldo- aproximadamente a los 78º de latitud sur y 36º de longitud oeste. Más o menos al mismo tiempo, una segunda nave, el "Aurora", al mando del Teniente Mackintosh, llegaría al Estrecho Mc Murdo, en el mar de Ross, casi directamente al otro lado del continente, con relación a la base del mar de Weddell. El grupo del "Aurora" establecería una serie de depósitos de alimentos desde su base casi hasta el Polo. Y mientras se realizaba todo eso, el grupo del "Endurance" avanzaría con sus trineos hacia el Polo, alimentándose con sus propias provisiones. Desde el Polo, el grupo seguiría hasta las cercanías del gran ventisquero Beardmore, donde repondría sus provisiones en el depósito más meridional establecido por el grupo del mar de Ross. Los demás depósitos de víveres a lo largo de la ruta mantendrían aprovisionado al grupo hasta que llegase al Estrecho Mc Murdo. El propio Shackleton tendría bajo

su mando el grupo que realizaría el cruce transcontinental.

Hacia fines de julio de 1914 el "Endurance" se encontraba listo para zarpar desde Londres, iniciando su gran viaje, pero coincidentemente los acontecimientos políticos europeos que generaron la Iª. conflagración mundial, se encontraban en su climax y precisamente el día que el rey Jorge V entregaba a Shackleton una bandera británica para que la enarbolara en el "Endurance", Inglaterra declaraba la guerra a Alemania.

Consultada su tripulación, Shackleton, mediante un telegrama, pone la nave y su tripulación a disposición del gobierno. La respuesta, también telegráfica, constaba de una sola palabra: "Siga". Dos horas después en otro telegrama más extenso Winston Churchill, entonces Primer Lord del Almirantazgo, le manifestaba que el gobierno deseaba que prosiguiera con su plan de viaje.

Las dramáticas consecuencias de la guerra mundial, a posteriori también alcanzarían a los expedicionarios con motivo de la pérdida del buque en el mar de Weddell, pues en aquellos meses de 1916 le fue a Inglaterra prácticamente imposible auxiliarlos directamente.

El "Endurance" se hace a la mar desde Plymouth en los primeros días de agosto de 1914 con rumbo directo a Buenos Aires, donde recala el día 9 de octubre. El día 26 prosigue hacia el sur rumbo a la isla Georgia del Sur, a bahía Cumberland -puerto Gryviken, que es una estación ballenera, al

lado nor-oriental de la isla. La dotación total del "Endurance" la componían 28 personas.

El día 5 de noviembre fondea en Gryt viken, donde encuentra deprimentes informaciones: las condiciones del hielo existentes en el mar de Weddell -que generalmente son malas- eran las peores que recordaban los capitanes balleneros noruegos que estaban operando en la zona. Por esta circunstancia Shackleton decide mantenerse en la isla durante algún tiempo en la esperanza de que mejorase la situación.

A bordo del "Endurance", en el mar de Weddell (del 5-XII- de 1914 al 27-X- de 1915).

El día 5 de diciembre continúa su plan de navegación y desde Georgia pone rumbo hacia las islas Saunders y el volcán Candlemas; desde aquí encuentra la presencia de su implacable enemigo, que terminará finalmente por destruirlo. Shackleton busca avanzar hacia el sur bordeando por el oriente el pack grueso y cerrado. El día 11 puede poner proa hacia el sur, en dirección general a bahía Vahsel. Avanza lentamente, luchando con el pack y los témpanos; el casco sufre, pero soporta en buena forma. El día 24 de diciembre las singladuras no alcanzan un promedio de 30 millas y ni siquiera han logrado cruzar el círculo polar antártico, aunque se encuentren cerca. La luz desaparecía por muy corto tiempo alrededor de la medianoche, pero dejaba tras de sí un crepúsculo.

Enero de 1915 los sorprende al sur del círculo polar. El día 9 han cruzado la zona de pack y entran

a aguas libres, próximo a la barrera de hielo continental. En la tarde del día 10 de enero avistan tierra a la que Shackleton da el nombre de "Costa Caird" en recuerdo del principal auspiciante financiero de la expedición. Navega a unos 150 metros de una sucesión de acantilados de hielo de unos 300 metros de altura, que constituyen colectivamente la "barrera Filchner".

El "Endurance" se encuentra a 400 millas al NE. de bahía Vahsel. Durante cinco días el avance es excelente y paralelo a la barrera, el día 15 están a 200 millas del punto de destino.

El día 16 la situación cambia, avistan un compacto campo de hielo y gigantescos témpanos. Se levanta fuerte temporal del NE. que dura hasta el día 18 y que el buque capea al socaire de un enorme témpano. Nuevo mal tiempo y breves avances, lucha tenaz por dominar la situación, pero el buque termina el día 24 aprisionado, fuera de control en su navegación y para hacer más dramática su situación teniendo a la mano la bahía de destino.

El 31 de enero fracasan las tentativas de comunicarse por radiotelegrafía con las Malvinas (1.650 millas).

Corren los días y Shackleton prosigue en su esfuerzo por salir de su prisión de hielo, hasta que el 24 de febrero reconoce que no es posible liberar al "Endurance" de tan delicada situación y ordena finalizar las actividades de guardia como si el buque estuviera navegando, lo que significaba que deben prepararse para invernar a bordo, con todo lo

que aquello pueda acarrearles. Están a unas 60 millas de bahía Vahsel. Shackleton comprende con amargura que las probabilidades de éxito de la Expedición Imperial Trans-Antártica, si bien siempre inciertas, son ahora mil veces más problemáticas. Empero cuida que su tripulación no sospeche sus inquietudes y con aparente optimismo fiscaliza la preparación de la nave para la interminable noche invernal que les espera. Los perros (69) son desembarcados a los témpanos y contiguo al buque se les construyen refugios individuales, con bloques de hielo y nieve.

El bergantín se ha convertido en una especie de estación flotante y el trabajo se reduce notoriamente; el programa invernal les exige unas tres horas diarias de trabajo, siendo la tarea más importante almacenar carne y grasa: alimento y combustible; lo que se hace más difícil de lograr a medida que se aproxima el invierno.

A principios de abril los perros se encuentran en mal estado físico y sólo quedaban 54 vivos.

El 2 de mayo el buque ha sido arrastrado 130 millas al NW. de Vahsel. A principios de mayo aparece el sol por última vez sobre el horizonte. Se inicia la noche antártica y los expedicionarios quedaron envueltos en las tinieblas.

Lentamente prosigue la deriva de los hielos hacia el norte arrastrando consigo su nave prisionera, pero sin incidentes mayores dentro de lo grave que es la situación, hasta que el día 15 de julio se desencadena un violento temporal del SW. de nieve y viento de 120 kilómetros por hora. Por

el costado de barlovento la nieve se apila formando montones de más de cuatro metros de altura, con un peso estimado en más de 1.000 toneladas, haiendo inclinarse hacia abajo los témpanos junto al bergantín. Por sotavento la fuerza del viento produce marcada erosión en el hielo, dejándolo lleno de canchales y ranuras. El buque mismo aumenta de calado en unos 30 centímetros. El exceso de peso en el hielo preocupa a Shackleton por el peligro que se hundan los témpanos arrastrados las perrerías.

Antes del temporal el pack era prácticamente una masa sólida de hielo, pero ahora aparece quebrado y al norte se percibe una extensión de agua. Era una situación que hacía inevitable la presión. Cada témpano es capaz de movimiento, independiente de los demás. El Pack se mueve con el viento y a través de todo el hielo comienza un inmenso movimiento, algo así como un gigantesco impulso. La fuerza resultante del mismo se convierte en compresiones que se inician el 21 de Julio, las cuales no se ejercen directamente en contra del "Endurance", pues se halla en el centro de un témpano espeso y duro, sino a través del pack-ice, compresiones que se manifiestan por ruidos profundos que evidencian el avance de los hielos hacia el S. y SW. Esta situación inestable se mantiene por días, pero afortunadamente sin afectar directamente al buque, aunque pueden presenciarse en los alrededores cercanos la lucha entre témpanos que se elevan con facilidad al chocar entre sí, como si fueran corchos.

El día 26 de Julio, poco después del mediodía, se observa la imagen del sol refractada sobre el horizonte por un minuto, después de 79 días sin verlo.

El día 12 de agosto en la mañana se produce un intenso temblor seguido por un ruido como si algo se destrozase y el "Endurance" se eleva de repente cayendo de nuevo al agua, balanceándose. Shackleton aprecia de inmediato el peligro que corren los perros y ordena su reembarque, que se cumple en 8 minutos y unos minutos después el buque comienza a moverse con violencia: el sólido y fuerte témpano que lo había protegido tanto tiempo se convierte en atacante y ahora lo golpea presionándolo. Los refugios de los perros se deshacen en pedazos invisibles. La emergencia dura algunas horas, terminando la nave por quedar con 52 de escora a babor y el hielo a su rededor vuelto a congelarse, formando una sólida masa. La tripulación ha aprendido lo que significa el terrible efecto de la presión. El buque salió prácticamente indemne de esta primera gran experiencia, pero a manera preventiva se ordena dejar preparados los botes para arriarlos y tener listas ropas adecuadas por si fuere necesario tener que abandonar el buque y caminar en el hielo.

A mediados de agosto se tiene luz de día por espacio de tres horas y siete a ocho de crepúsculo.

En los últimos días de agosto la presión se hace nuevamente anormal, creando entre los tripulantes un tenso estado de nervios, hasta que en los primeros días de septiembre se llega a un estado crítico.

El capitán del "Endurance" (Worsley) lo describe así:

"Poco después de medianoche, se produjo una serie de estallidos y fuertes ruidos por todo el barco, que se sacudió y

saltó varias veces como si fuese arrancado del hielo. Muchos se vistieron y salieron a cubierta. Personalmente, ya me he cansado de esas alarmas, contra las cuales no podemos hacer absolutamente nada, así que, cuando se produjo el estrépito mayor, escuché, para asegurarme que no se oía ruido alguno de maderas rotas, que indicase que el hielo había penetrado en la bodega ...". El "Endurance" sale triunfante del segundo gran ataque. El buque prueba que es muy resistente, aunque nadie duda que se encuentra sometido, probablemente, a las que son las más formidables presiones de hielos que se experimentan en el mundo. Así es considerado el mar de Weddell.

El 10 de septiembre el sol brilla cerca de diez horas diarias y una semana después el biólogo (Clark) anuncia que la cantidad de plancton en el agua aumenta: indicio seguro de la proximidad de la primavera.

El día 30 de septiembre en la tarde se produce la tercera presión que sólo dura una terrorífica hora, pero suficiente para dejar curvaturas permanentes en algunas cubiertas interiores del buque y destruir estanterías de algunos paños. Cada vez las presiones son mayores pero el buque continúa resistiendo victoriosamente los ataques.

En Octubre la temperatura mejora notoriamente. El hielo ofrece evidentes señales de disgregación y el día 14 el buque se encuentra flotando, por primera vez desde que fuera aprisionado nueve meses antes. El día 16 se observa a proa una zona libre de hielo y los esfuerzos por moverlo para llegar a ella resultan estériles.

El día 18 el hielo vuelve a aprisionarlo firmemente, causando una nueva gran presión. El buque se escora violentamente, todos los objetos movibles de abordo: maderos, perreras, jarcia, trineos, provisiones, perros y hombres, son lanzados en espantosa confusión por la cubierta. En segundos el "Endurance" escora 20° a babor, llegando hasta 30° a causa de un témpano que ha encajado firmemente en la concavidad del casco, empujándolo. Muy avanzada la tarde los témpanos bajo el "Endurance" se separan y el buque recupera rápidamente su horizontalidad. El día 19 es un día de presión.

El día 24 en la tarde el hielo presiona como nunca antes. La presión avanza por el hielo como una ola de choque y la superficie entera del pack queda convertida instantáneamente en un caos de agitada destrucción.

Sin esfuerzo aparente abraza al buque hasta que lo sujeta entre dos témpanos a cada extremo del costado de estribor y uno por babor, al centro.

Una gran masa de hielo toca violentamente la popa, arranca el codaste de la entabladura de estribor y el buque comienza a hacer agua.

La lucha por salvarlo es titánica, pero también Shackleton toma mínimas medidas de seguridad para con su tripulación: botes listos para ser arriados; conductores de perros al hielo para que preparen sus equipos de animales y trineos, pues los síntomas claramente permiten apreciar que se avecina una desgracia mayor.

El pack se halla menos agrietado, pero se comporta extrañamente. Promontorios de presión de una altura que jamás han visto hasta entonces, se alzan entre los témpanos y la presión es fantástica como si el pack fuera empujado contra alguna sólida barrera que estuviese más allá del horizonte.

Desde el día 24 la tripulación ha luchado denodadamente y hasta llegar al agotamiento, en defensa de la destrucción segura y total de su nave. El buque se inunda y la presión lentamente va llevándolo a su descuadernación.

El día 26 Shackleton ordena al capitán Worsley arriar los botes al hielo y desembarcar todas las provisiones y equipo imprescindible.

La gente está agotada por el intenso y continuo trabajo en las bombas de achique a mano, mal dormidos o sin hacerlo por días; deficiente alimentación, consecuencia del trabajo continuado, día y noche.

El día 27 de octubre la situación no mejora al amanecer ni al mediodía. Alrededor de las 16,00 la presión alcanza mayor intensidad. El maderamen de las cubiertas está encorvado y los puntales y soportes se rompen con gran estruendo. La popa es empujada hacia arriba unos seis metros y el timón y codaste saltan bruscamente. El agua que penetra corre hacia proa y se congela al poco trecho, inclinando el buque y hundiendo su proa, de tal modo que el hielo sube por sus costados y lo inunda, haciendo que su proa se sumerja aún más.

Abandono del buque.-

El día 27 de octubre de 1915, en la tarde, Shackleton da por perdido el buque y aquí comienza el verdadero calvario de esa recia dotación y del gran jefe, al verse obligados a hacer abandono del espléndido buque que resistiera más allá de todo lo que era dable imaginar. El acaecimiento se registra encontrándose aún el "Endurance" al sur del círculo polar (latitud 69° 05' sur y longitud 51° 30' weste), a pesar de todo lo que la deriva de los hielos lo ha desplazado hacia el NW., desde las cercanías de bahía Vahsel, donde se inició su apriisionamiento. "Que Dios os ayude a cumplir con vuestro deber y os guíe a través de todos los peligros, tanto por tierra como por mar".

"Que podáis ver la obra del Señor, y todas sus maravillas en el piélago". Palabras escritas en la primera hoja en blanco de una biblia que había sido entregada a la expedición por la Reina Madre Alexandra de Inglaterra y que Shackleton lleva en la mano cuando abandona el "Endurance" y se dirige al lugar donde se acaba de establecer el campamento sobre el hielo, de un espesor probable de 1,80 metros.

Transcurrida la primera noche de campamento, los expedicionarios acometen la tarea de prepararse para dar comienzo al plan, ya difundido, de avanzar hacia la isla Paulet, distante 346 millas al NW., donde deben aún encontrarse las provisiones allí dejadas en 1902. La distancia es grande y los hombres tendrán que cubrirla arrastrando consigo dos de los tres botes, además de los trineos, pues se supone que más adelante encontrarían mar abierto. Se elige la ballenera y un cutter.

Saben que tendrán grandes dificultades para arrastrarlos, a pesar de prepararles camas con trineos, pues se observan promontorios que alcanzan en algunos hasta dos pisos.

Periodicamente, en el transcurso de todo el día, los tripulantes suben al "Endurance" que ya no es un buque. Ni siquiera está realmente a flote, es solamente una retorcida y rota estructura de madera. El hielo, en su frenesí por destruirlo, ha atravesado sus costados y allí permanece sustentando el quebrado casco, que permanecerá en la superficie únicamente mientras dure la presión.

Shackleton da instrucciones para que se reduzca al mínimo la carga de los trineos; cada hombre llevará las ropas que viste y otras prendas que se les precisa. Con profunda convicción les señala que ningún artículo tiene el menor valor si se le compara con la supervivencia final. Todo lo que no es indispensable deberá abandonarse y él saca del interior de su parka una cigarrera de oro y varias libras esterlinas y las arroja al hielo. Luego deposita sobre el hielo la biblia que les regalara la reina Alejandra, arrancándole previamente la hoja con la dedicatoria.

Shackleton sabe por el estudio del resultado de pasadas expediciones, que aquellos que se cargan de equipo para hacer frente a toda contingencia siempre tienen peor suerte que quienes han sacrificado la preparación total en beneficio de la velocidad. Muchos son los objetos personales que se dejan abandonado y los cirujanos son autorizados para llevar una pequeña

cantidad de instrumentos y medicinas. Cuatro cachorros y un gato son sacrificados antes de partir, al no constituir ayuda.

En la víspera de la partida, Shackleton escribe en su diario "Ruego a Dios que me permita llevar a todo el grupo sano y salvo a la civilización".

El día 30 de Octubre , poco después de mediodía, se inicia la marcha encabezada por el "Jefe" y tres más, con un trineo. Serán los encargados de ir preparando medianamente el hielo para facilitar el arrastre de las dos embarcaciones, a continuación van dos trineos con 400 kilos largos cada uno, arrastrados por perros. Siguen los botes arrastrados por quince hombres comandados por el capitán Worsley y desde el comienzo se aprecia que moverlos va a resultar poco menos que imposible a causa de lo poco parejo del hielo, los promontorios de presión y nieve blanda sobre toda la superficie.

Shackleton da instrucciones al grupo para avanzar cortos trechos, de aproximadamente 400 metros cada uno, pues teme que se abran grietas en el pack y si la línea de la caravana se extiende sobre gran distancia, podrían quedar divididos.

El avance es lento y duro y después de tres horas de marcha sólo se hallan en línea recta a una milla del "Endurance", aunque la distancia caminada es más del doble, a causa de los obstáculos que obligaban a salirse de la ruta. Al atardecer acampan y en la noche nieva copiosamente, de manera que se forma una capa de nieve blanda de 15 centímetros y la temperatura asciende alterando negativamente las posibilidades de un avance fácil.

Campamento océano (del 31-X- al 23-XII- 1915).-

Al siguiente día, 31, prosiguen viaje siguiendo el camino que se estima más apropiado para permitir el arrastre de los elementos y horas despues de haber progresado sólo 1.200 metros. El témpano es un gigante de su especie, de más de 800 metros de diámetro y compuesto por hielo de 3 metros de espesor, con una capa de 1,50 metros de nieve. El capitán Worsley lo aprecia de más de 2 años de edad.

A la mañana siguiente Shackleton sale a explorar la ruta de avance hacia el oeste, en compañía del 2º Jefe de la expedición Wild y del capitán Worsley y pueden observar una terrible confusión de bloques de hielo, "un mar de presión" como expresa Shackleton, por el cual no podrán avanzar los botes y trineos sin despedazarse.

Vuelto al campamento comunica que permanecerán en el témpano a la espera que su deriva hacia el norte les pueda presentar una salida más factible de realizar y les hace ver que sólo han logrado avanzar unos dos y medio kilómetros desde el primer campamento. Destaca partidas a este campamento y al buque para traer todo lo que fuera posible en víveres, ropas y elementos, con el fin de aumentar los stocks del campamento que pasa a llamarse "campamento océano" y que comprende el período vivido entre el 31 de octubre y 23 de diciembre de 1915.

Durante la vida en el hielo, una importante preocupación de Shackleton es la caza de toda especie para ir almacenando reservas alimenticias que deberán reemplazar a las provisiones de a bordo una vez que se agoten; tanto para la

alimentación de los hombres como la de los perros.

El tercer bote que fuera abandonado en el campamento contiguo al "Endurance" es recuperado y trasladado al campamento-oceano.

De la agradable y ordenada existencia a bordo del "Endurance" y hasta calefaccionados, han pasado a otra de enormes incomodidades, de interminables mojaduras e inevitables e intensos fríos. De cómodas literas se ven hacinado en pequeñas tiendas de campaña, durmiendo en bolsas sobre el hielo. A las horas de comer tienen que sentarse sobre el hielo y por alimento reciben sólo un tazón que contiene todos los alimentos a la vez. Son náufragos, seres abandonados en una de las más salvajes regiones del mundo, a la deriva, sin saber en que dirección, sin la menor esperanza de ser rescatados y capaces de subsistir sólo mientras la Naturaleza les envíe alimentos para satisfacer su hambre y, por supuesto, bajo la premisa de que se trata de hombres físicamente aptos para resistir las increíbles durezas y privaciones a que se verán sometidos por meses y que sólo lograrán salvarlas cuando la escampavía chilena "Yelcho" los rescate a mediados del año siguiente, 1916.

El 6 de Noviembre se desencadena un temporal del sur, obligándolos a refugiarse en sus tiendas. Es la primera borrasca que experimentan desde que acampan en el hielo; las carpas se sacuden horriblemente bajo la fuerza del vendaval, mientras los náufragos se hallan acurrucados y aterridos en su interior, y el único pensamiento que los alienta es que el temporal los empuja hacia el norte, hacia la civilización que la sienten tan infinitamente lejana.

Shackleton, con su segundo, Wild y el capitán Worsley estudian la situación que viven y concluyen que con los víveres rescatados del "Endurance" pueden sostener un racionamiento completo durante tres meses, estando además seguros que podrán cazar suficientes lobos marinos y pingüinos. El Jefe determina por tanto mantener a su gente bien racionada, sin peligro, durante dos meses; es decir, hasta Enero que es mediados del verano antártico, estando seguro Shackleton que entonces ya sabrán lo que el destino les deparará y por lo tanto la decisión final tendrá que ser adoptada antes que los sorprenda el invierno del próximo año.

Todo depende del comportamiento del pack. Es posible que el hielo continúe su avance hacia el NW. llevándoles en dirección a la península Palmer (Tierra de O'Higgins) y probablemente hasta las Orcadas del Sur, a quinientas millas al norte; pero también se considera posible que el movimiento de los hielos se detenga por algún motivo y que queden más o menos en el mismo lugar. Finalmente, el pack puede continuar hacia el NE. o E. alejándose de tierra.

Fuese cual fuese lo que les espera, el mes de Enero señalará el punto de no regresar. Si el hielo avanza hacia tierra, deberán encontrar para entonces suficiente mas abierto como para echar los botes al agua y dirigirse al lugar más conveniente. Si el pack detiene su avance, lo que sería evidente para Enero, antes que pasar el invierno acampados en el hielo, la expedición abandonará los botes, a excepción de uno pequeño de fondo plano que construyó el carpintero y tratarán de llegar a la tierra más cercana, usando el bote para cruzar cualquier extensión de mar que encontraren. Sería riesgoso, pero siempre mejor que invernar en el hielo.

La tercera perspectiva era sombría. Si el pack avanzaba hacia el NE. o E. no podrán echar los botes al agua, tendrán que pasar el invierno a la deriva en los témpanos y tratar de sobrevivir en alguna forma a la angustiosa y larga noche polar.

El "Endurance" se hunde.-

El día 21 de Noviembre en la tarde, los náufragos observan desde su campamento como el "Endurance" levanta su popa sobre el hielo unos siete metros mostrando su hélice y destrozado timón y luego lentamente va desapareciendo bajo la superficie blanca, dejando donde se encontraba sólo una abertura que permite ver el mar. Poco después la abertura también desaparece al cerrarse el hielo. La posición del campamento en este momento es: latitud 68º 38' sur y longitud 52º 28' oeste.

El 7 de Diciembre el témpano ha avanzado hacia el norte 80 millas medido en línea recta y por lo tanto sin acusar aproximación hacia la península Palmer que es lo deseado. La vida en el campamento es rutinaria y dura y el trabajo más importante emprendido es la reparación y mejoramiento de las cualidades marineras de los botes, especialmente la del más grande (el "James Caird"). El hundimiento del "Endurance" ha sido un rudo golpe para su dotación y el 17 de Diciembre encontrándose el témpano campamento en latitud 67º sur, pesaba sobre los náufragos una atmósfera tensa, de paciencia llevada hasta más allá de lo que era posible resistir. Shackleton está preocupado. De todos los enemigos de la expedición -el frío

el hielo y el mar- al que más teme es a la desmoralización de sus hombres. El día 19 de Diciembre escribe en su diario "estoy pensando en empezar el viaje hacia el oeste". Pensamiento que corriendo los días se va acentuando, además que es compartido para todos, excepto algunos que no desean moverse por ahora, en especial Worsley y Greenstreet, capitán y primer oficial del "Endurance", respectivamente.

Marcha hacia el oeste (del 23-XII- de 1915 al 12-I-1916).

El 23 de diciembre abandonan campamento océano definitivamente y el grupo emprende la marcha hacia el oeste. En la zona se observan quebraduras del hielo y espacios reducidos de mar abierto, pero de ninguna manera navegables por variar continuamente y poder fácilmente destruir los botes al presionarlos.

El grupo organiza la marcha encabezado por Shackleton; detrás van siete trineos arrastrados por perros, luego un trineo cargando con la cocina. A la retaguardia de la columna diecisiete hombres arrastran dos botes: el "James Caird" y el "Dudley Docker". El "Stancomb Wills" es abandonado en el campamento y sobre él, en una botella, Shackleton deja un mensaje diciendo que el "Endurance" había sido destruido por los hielos y que los naufragos se encontraban en latitud 67º 09' sur y 52º 25' oeste, rumbo al oeste, a través del hielo, en la esperanza de llegar a tierra firme y agregaba "Todo va bien". Fecha: 23 de Diciembre de 1915.

La marcha es penosa y durísima, con avance muy lento por encontrarse el hielo en estado de descomposición, con

frecuencia pisan en hielo disgregado, de apariencia firme y se sumergen hasta las rodillas o más arriba.

El 12 de Enero de 1916 los sorprende un poco al norte del círculo polar, o sea casi en la misma latitud que cuando navegaban el año anterior hacia bahía Vahsel. El avance diario es sólo de unos miles de metros (en cinco días apenas 9 millas hacia el NW.), y termina por hacerse imposible debido al estado del hielo, especialmente para el arrastre de los botes, pero les es imposible regresar al Campamento Océano porque los témpanos se han desintegrado considerablemente. Elegido un témpano más o menos seguro, el 12 de Enero se establecen en lo que denominarán "Campamento Paciencia", donde se mantendrán a la deriva hasta el día 9 de Abril.

Campamento Paciencia (12-I- al 9-IV- de 1916).-

Después de los pocos días de agotadora lucha, se encuentran repentinamente ociosos, apenas tienen algo que hacer, como no fuera pensar y tienen demasiado tiempo para eso. Muchos de ellos, se aprecia, han terminado por darse cuenta exacta de cuán desesperada es en realidad la situación.

La reserva de alimentos es asimismo poco alentadora; quedan sólo cincuenta días de raciones completas y la caza complementaria de lobos y pingüinos se hace escasa.

A mediados de Enero Shackleton sacrifica 5 de los 7 equipos de perros a fin de paliar en parte la escasez de alimentos.

El día 22 de Enero, después de varios días de fuerte temporal del SW. el témpano está en latitud 65º 32',5 Sur y longitud 52º 04' oeste, lo que significa un avance hacia el norte de 82 millas en seis días.

Como disminuyera la distancia a Campamento Océano y ante la nueva situación estática, Shackleton despacha un grupo a ese lugar para recuperar el tercer bote, el "Stancomb Wills", que ahora se aprecia necesario para lo que venga en el futuro.

El 17 de Febrero las reservas de grasa para cocinar son desesperantes. La caza de pingüinos o lobos pasa a ser la preocupación más importante en medio de tanta desventura.

Los náufragos mantienen siempre la esperanza que la deriva los aproxime a la Isla Paulet, pero la realidad es otra pues el avance tiene dirección general norte.

El día 9 de Marzo sienten por vez primera indicios de los efectos de la marejada con el subir y bajar del océano. Escuchan un extraño y rítmico crujido en el pack. Los bloques sueltos de hielo alrededor del témpano se separan y unen en movimientos de varias pulgadas. Los témpanos grandes suben y bajan con gran lentitud. Shackleton hace practicar el embarque de emergencia en los botes para cuando imprevistamente pueda presentarse ese instante.

El 22 de Marzo la situación alimenticia se torna desesperada y sólo queda grasa combustible para 10 días.

El día 23 Shackleton avista tierra hacia el SW., que resulta ser una de las diminutas islas Danger distante 42

millas y a sólo 20 millas de ésta tienen la isla Paulet la que por tantos meses constituyó el deseado lugar de destino de los náufragos; pero el pack es ahora una densa masa de pedazos rotos de témpanos, mucho más traicionero que tres meses antes, cuando lucharon durante cinco días para cubrir sólo 9 millas desde el campamento oceánico.

A fines de Marzo Shackleton ordena sacrificar los últimos dos equipos de perros, pues se les ha mantenido sólo en la esperanza de poder realizar un último viaje a Campamento Oceánico, pero tal posibilidad se descartó definitivamente ante el estado de descomposición total de los hielos que hace imposible el uso de trineos y ¡qué ironía! tampoco pueden echar los botes al agua sin correr el riesgo de ser despedazados por las presiones. Sólo el témpano que los alberga se mantiene en medianas condiciones. Los perros son carneados y pasan a la despensa para alimento de los náufragos.

En el inicio de Abril comprenden que sus últimos objetivos inmediatos que representan para ellos alguna seguridad, es poder alcanzar las islas Clarence o Elefante y si por desgracia las sobrepasaran entrarían de lleno al tormentoso Paso Drake con todas las consecuencias que ello les acarrearía. Mucho inquieta que el témpano derive hacia el weste, en el Bransfield, antes que el hielo se abra y les sea posible hacer uso de las embarcaciones, porque ello significaría una catástrofe.

El día 6 de avistan una isla, que la reconocen como Clarence y los cálculos de navegación del témpano que lleva al capitán Worsley les indica que están a sólo 52 millas de distancia. El témpano base pasó por el oriente de la isla Joinville que queda en el extremo de la Tierra de O'Higgins. Todo

está preparado para hacer abandono del témpano tan pronto se abran canales para los botes. Hay días que el témpano desplaza hacia el weste y los otros al este, alejándose de toda tierra conocida. Son momentos de tremenda desesperación.

Embarcados en los botes (del 9-IV-al 15-IV- de 1916).-

En los primeros días de Abril observan que el pack se va disgregando y los efectos de la marejada son notorios. El témpano empieza a partirse y después de sereno y cauteloso análisis de los acontecimientos, Shackleton ordena a mediodía del 9 de Abril "botes al agua" y embarcar todos los elementos de las carpas y los viveres. A las 01.30 horas lo hacen los hombres y de inmediato comienzan a bogar fuerte y continuado para alejarse del Campamento Paciencia lo más luego posible y así ganar aguas libres de hielo. Están todavía a pocos metros del campamento cuando el hielo comienza a cerrarse, pero sin alcanzarlos; son minutos decisivos, los remeros se muestran torpes y fuera de práctica. Quince minutos después el Campamento Paciencia se halla perdido en la confusión de hielos que han quedado a popa de los botes. Al abandonarlo, del inmenso témpano que antaño fuera, es sólo un triángulo irregular de hielo que mide unos 45 metros de un extremo a otro.

La posición en el momento de echar los botes al agua es: latitud 61º 56' sur, 53º 36' weste. Shackleton se embarca en el "James Caird", ballenera de 6,75 metros de eslora por 1,90 metros de manga, diseñada por el capitán Worsley. "El Dudley Docker" y el "Stancomb Wills" son cúters, sólido y pesados de 6,60 x 1,85 metros. El "Wills" lleva 8 hombres, el "Docker" 9 y el "Caird" 11.

Después de cinco meses y medio de vida en el hielo al fin parece que dirigen sus destinos en busca de una solución a sus dificultades.

En el primer día de avance en una dirección general NW. completan 7 millas por efectos de la boga y corriente y alrededor de las 17.00 horas, disminuyendo la luz del día, Shackleton elije un témpano de superficie plana y que aprecia de unos 180 metros de ancho. Gran trabajo les demanda varar los botes a causa de la marejada reinante. Durante la noche el témpano se quiebra y se hunde una carpa con cinco hombres; uno de ellos que estaba envuelto en un saco de dormir queda en el agua y justo, cuando el propio Shackleton logra rescatarlo, los hielos vuelven a juntarse. La odisea no termina aquí, siguen las tribulaciones hasta que en otra emergencia Shackleton queda aislado en un trozo de hielo que rápidamente se separa del resto y lo pierden de vista a causa de la obscuridad, pero es rescatado mediante un bote que el capitán Worsley echa al agua. Después de esto ya nadie puede acostarse a pesar de sentirse extenuados y ateridos, sólo les queda esperar el amanecer del día 10 de Abril.

Las islas Elefante y Clarence las aprecian hacia el norte entre 30 y 40 de distancia, pues nieva intermitentemente. Algo después de las 08.00 horas echan los botes al agua; bogan con dificultad debido al mar agitado. Una hora después salen a una amplia zona de mar completamente libre de hielos después de más de un año. Los botes izan sus velas y así continúan algunas horas hasta que llegan a un borde de hielo en pack que se extiende a gran distancia y suponen que sigue la corriente. Los témpanos son viejos y majestuosamente veteranos, que sobreviven a presiones de años y emergen del mar de

Weddell para derretirse en los bordes del antártico. Una hora después logran sobrepasar a remo esta barrera mediante el afortunado descubrimiento de un paso y de inmediato se dan cuenta que por fin llegan al océano abierto, al encontrar fuerte viento y mar del NE, que en la tarde arrecia considerablemente y los botes comienzan a hacer agua peligrosamente, viéndose obligados Shackleton a ordenar volver atrás para resguardarse al socaire de algún témpano. Eran sólo las 15 horas. Inicialmente decide que las tripulaciones permanezcan en los botes para evitar sorpresas como las de la noche anterior, pero al golpearse los botes entre ellos de manera peligrosa tiene que ordenar abordar el témpano, lo que resulta una dura faena de fuerza. Aquí viven otras largas horas de angustia al ser rodeado el témpano por una vasta área de pack que lo golpea fuertemente al aumentar el temporal, levantando enormes olas. El témpano se disgrega y temen que de un momento a otro pueda darse vuelta, lo que sería el fin. Tampoco pueden echar al agua del pack y no abrirse canal alguno.

Al día siguiente, algunas horas antes que sobrevenga nuevamente la obscuridad, se produce una abertura y después de angustiosas y difícil faena vuelven los botes al mar, los cargan y se alejan a remo buscando mar abierta. El capitán Worsley supone que se encuentran a 25 millas de la isla Clarence.

La noche del 11 al 12 la pasan al socaire de un témpano, pero Shackleton ha decidido no correr el riesgo de la noche anterior y ordena permanecer a bordo, excepto al cocinero que desembarca con su equipo para preparar algo caliente. En la mañana del día 12 Worsley logra observación astronómica y el cálculo muestra la posición: 62º 15' Sur - 53º 07' weste, es decir, están realmente a 61 millas al SE. de la isla Clarence,

o sea, 22 millas más lejos de tierra, noticia que les angustia.

La noche del 12 al 13 vuelve a transcurrir a bordo, tras un pequeño témpano. Están ateridos y hambreados, pero nada puede hacerse. Para más dificultades en la zona hay corrientes que les dificultan avanzar hacia Clarence o Elefante. Shackleton llega a ordenar gobernar rumbo a Bahía Hope en el extremo de la península y hasta piensa en dirigirse a isla Decepción.

El día 13, ya de día, habiendo rondado el viento al SE. y después de conferenciar con Worsley, decide por cuarta vez poner rumbo a isla Elefante, distante 100 millas al NW. Prosiguen a remo por haber hielos dispersos. El estado de ánimo y físico de los náufragos es deplorable. A mediodía salen a mar abierto con mar dura, continuando a vela. La noche la pasan al paio.

Transcurren otros dos días barajando las más increíbles peripecias náuticas, con visibles demostraciones de deterioro físico de la generalidad de los náufragos, a causa del frío, humedad en sus ropas, sub alimentación y fatiga. Hasta que por fin el día 15 de abril logran aproximarse a la isla, la sobrepasan hacia su lado NE., quedando los botes al socaire, para finalmente desembarcar en ella, varar los botes y establecer un campamento en tierra firme después de 497 días.

En isla Elefante (del 15-IV- al 30-VIII- de 1916).-

La nómina de los que han desembarcado es la siguiente, que es la misma que el 5 de diciembre de 1914 saliera en el "Endurance" desde Grytviken - isla Georgia del Sur; es decir la expedición no perdió un sólo hombre:

Sir Ernest Shackleton - Jefe  
Frank Wild - Segundo Jefe  
Frank Worsley - Capitán del "Endurance"  
Lionel Greenstreet - Primer Oficial  
Hubert F. Hudson - Piloto  
Thomas Crean - Segundo Oficial  
Alfred Chestam - Tercer Oficial  
Luis Rickenson - Primer Maguinista  
A.J. Kerr - Segundo Maguinista  
Dr. Alexander H. Macklin - Cirujano  
Dr. James A. Mc Ilroy - Cirujano  
James H. Wordie - Geólogo  
Leonard D.A. Hussey - Meteorólogo  
Reginald W. Jones - Médico  
Robert S. Clark - Biólogo  
James Francis Hurley - Fotógrafo Oficial  
George E. Harston - Pintor Oficial  
Thomas H. Orde-Less - Experto en motores  
Harry Mac Walsh - Carpintero  
Charles J. Green - Cocinero  
Walter How - Marinero  
William Bakewell - Marinero  
Timothy Mc Carthy - Marinero  
Thomas McLeod - Marinero  
John Vincent - Marinero  
Ernest Holmes - Fogonero  
Perce Blackboro - Camarero

Mediante los cascotes de los botes y cuevas practicadas en los faldeos en el lugar de desembarco, los náufragos organizaron sus viviendas, pero esta situación no puede prolongarse indefinidamente porque la posición de la isla es distante

a toda ruta inhóspita bajo toda consideración náutica; es por lo tanto seguro que permaneciendo estáticos nadie vendrá en su auxilio. No los es fácil tampoco, ni abundante, obtener el alimento regional; en consecuencia, Shackleton, irreductible ante la adversidad empieza a preparar un viaje en busca de socorro en el bote más apropiado, el "James Caird", hacia la Isla Georgia del Sur, en compañía de 3 tripulantes.

El día 20 de Abril anuncia su proyecto en forma oficial, lo que todos esperaban desde hacía tiempo.

En el estudio, que realiza en consulta con el segundo Jefe de la expedición, Frank Wild, considera tres alternativas de ruta: Cabo de Hornos - Tierra del Fuego - a unas 500 millas de Isla Elefante; Puerto Stanley - Islas Malvinas - a más o menos 550 millas hacia el norte y Georgia del Sur a unas millas hacia el N. Elige esta última, a pesar de ser la más distante, por ser la más favorable de navegar, acorde la meteorología predominante en la zona. Glaciológicamente, sin duda, era la que podría presentar más inconvenientes.

Designa la siguiente tripulación:

Capitán Worsley

Green - Doguero Oficial

Mc Neish - Carpintero

Vincent - Marinero

McCarthy - Marinero

Mientras el carpintero prepara la ballenera para la travesía, tendiente a mejorarle su fiabilidad y estanquidad, Shackleton escucha todo lo que fuera factible para

mejorar el bienestar de los 21 hombres que quedarán esperando en la isla, al mando de Frank Wild.

Shackleton - De Elefante a South Georgia (24-IV- al 10-V-).

El día 24 aproximadamente a las 12.30 horas, bien preparada y apertrechada, Shackleton se hace a la mar y el "Caird", con las velas desplegadas y el capitán Worsley a la caña, inicia el viaje teniendo por delante el mar abierto, el océano polar y el pack con todas sus acechanzas y peligros. Después de 16 días de lucha incesante y fiera, imborrables sufrimientos y sucesivos percances, una vez más ha triunfado la audacia y coraje de Shackleton, al lograr alcanzar la isla por su costa occidental, única alternativa que les quedaba; es decir, al lado opuesto de la isla donde se encuentra la estación ballenera, en Grytviken. Son las 5 de la tarde del 10 de mayo de 1916. Pisaban tierra de la isla de donde habían partido hacia el sur 522 días antes.

La odisea de este grupo aún no llega a su término, pues tendrán que alcanzar el único centro poblado en la costa oriental; decidiendo Shackleton atravesar la isla a pie con dos de los cinco tripulantes del "Caird" (Worsley y Crean), cruce que jamás se había realizado en los 75 años que Georgia del Sur está habitada. El recorrido será de unas 130 millas por difícil terreno helado. Salen alrededor de las 03.00 horas del día 19 y sin detenerse logran llegar al punto de destino el día 20 de mayo, más o menos a las 16.00 horas, ante la natural sorpresa de sus habitantes.

En cuanto a los tres tripulantes del "Caird" que han quedado junto al bote fueron recogidos por el buque cazador de ballenas "Sansón", guiado por el capitán Worsley, en tal

forma que el día 22 se reúnen con Shackleton en la estación ballenera.

V.- El salvamento.-

Menos de 72 horas después de la llegada de Shackleton a la estación, parte con Worsley y crean en un buque ballenero de madera, el "Southern Sky", proporcionado por la estación, hacia la isla Elefante en busca de los 22 compañeros dejados allí.

El "Southern Sky" encuentra hielo cuando sólo lleva tres días de navegación y nótese que sólo es el mes de mayo. El buque fracasa en su intento de cruzar el pack que rodea la isla Elefante como un anillo impenetrable; son muchas las embestidas, pero otros tantos los fracasos, hasta que el combustible se agota y no es posible reabastecerlo. Este es el comienzo de una enloquecedora serie de frustrados intentos de salvataje que han de durar más de tres meses, durante los cuales el pack que rodea la isla Elefante parece empeñado en no permitir la aproximación de ningún buque de auxilio. No pudiendo continuar en este su primer empeño, Shackleton arrienda un cutter y se dirige a las islas Falkland, desde donde pide auxilio a su Patria y a los países americanos.

Poco puede hacer Inglaterra agobiada bajo el peso de dos años de cruenta guerra, pero su llamado tiene eco en Montevideo y el gobierno uruguayo pone a su disposición el ballenero de 80 toneladas "Instituto de Pesca Nº 1", al mando del Teniente Ruperto Echiviri Behety. Shackleton se dirige hacia el sur, pero ya a los 60 grados de latitud comienzan sus dificultades al tropezar con los hielos. Después de tres días de infructuosa lucha intentando pasar, gravemente averiado,

Shackleton estima que es una temeridad e imposible insistir. El combustible también comienza a escasear, por lo que debe desistir de su empresa y regresar al puerto de origen. Ha fracasado en su segundo intento de rescatar a los náufragos.

Vuelve a Malvinas y viendo que aquí nada más puede hacer, se embarca hacia Punta Arenas en el vapor "Orita" de la Pacific Steam Navigation Company, siempre en compañía de Worsley y Crean.

En Punta Arenas, en tres días, la colonia británica reúne 1.500 libras para fletar la goleta particular de 70 toneladas "Emma" en la que se dirige hacia la Antártica apoyada por la escampavía "Yelcho", que será la primera participación de esta nave de la Armada de Chile en la operación salvamento de los náufragos del "Endurance". Por lo tanto, es ya tangible el deseo del gobierno de Chile de proporcionar apoyo oficial al explorador inglés, a través del Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes Contralmirante Luis V. López.

#### La goleta "Emma" y el escampavía "Yelcho".

(Del 12 de julio al 14 de agosto de 1916).-

La descripción de esta tentativa de rescate se atiene a la narración, escueta y precisa, extraída del libro bitácora de la "Yelcho", buque que en esta comisión es mandado por el Piloto 1º Francisco Miranda.

El día 12 de Julio, a las 12.00 horas, zarpa de Punta Arenas la escampavía "Yelcho" en convoy con la goleta "Emma", rumbo hacia la zona del cabo de Hornos, siguiendo la ruta interior de canales: estrecho de Magallanes, canales Magdalena

Cockburn, Ballenero y Beagle. Oficial único de dotación en el buque es el Piloto 2º León Aguirre Romero y para reforzar las guardias es embarcado el Piloto 2º Onofre García.

En la "Emma" va embarcado Sir Ernest Shackleton, el capitán Worsley y el oficial Crean. Saliendo del puerto la toma a remolque la "Yelcho" para que economice combustible, al ser las características técnicas de la embarcación y su estado general no del todo apropiado para la larga y difícil travesía a realizar y si Shackleton recurrió a ella, se debió a la imposibilidad inmediata de contar con una nave más adecuada, y también a la ansiedad del explorador por auxiliar prontamente a sus camaradas.

Navega el Estrecho de Magallanes con tiempo calma, pero nublado. A las 18.00 horas el tiempo se torna fresco y en estas condiciones entran al canal Magdalena y a las 12.20 horas del día 13 fondean en Puerto Barrow al desmejorar el estado del tiempo. En esta época del año, a las 17.00 horas las condiciones de luz son precarias y no antes de las ocho de la mañana vuelve nuevamente a tenerse buena luz natural; es decir, el período de obscuridad es largo. La región también afectada por cerrazones de nieve o lluvia, además de experimentarse temporales de viento. Todo esto explica que fondearan y se mantuvieran en el puerto hasta las 07.30 horas del día 14, en que la "Yelcho" toma de nuevo la goleta a remolque y prosiguen viaje.

Algunas horas después y se supone que al observar Shackleton las complejidades y limitaciones de la ruta de canales para su urgente deseo de alcanzar la Antártica, solicita al Comandante de la escampavía volver atrás y salir al

Atlántico por la boca oriental del Estrecho de Magallanes, para de ahí seguir hacia el sur por el océano abierto. A las 20.45 horas del día 14 el convoy se encuentra a la altura de las luces de Punta Arenas. A las 06.00 horas del día 15 han cruzado la Primera Angostura y navegan con fuerte viento del NW., mar gruesa y tiempo despejado.

A las 10.00 horas, en pleno Atlántico, la "Yelcho" tiene un desperfecto que la obliga a largar el remolque y dirigirse a la Bahía San Sebastián - Tierra del Fuego Argentina, donde fondea a las 15.30 horas. La goleta continúa independientemente y a vela, rumbo al sur.

A las 09.30 horas del día 16 la escampavía prosigue en demanda de puerto St. John - isla De los Estados, estimándose que obedece a un rendez-vous concertado entre las naves, pues debe tenerse presente que ambas carecen de instalaciones inalámbricas para comunicarse. El día 17 estando cerca de ella da alcance a la goleta y la toma a remolque hasta las 09.40 horas al fondear en puerto St. John.

En St. John, la "Emma" recibe de la escampavía 2.800 kilos de carbón ensacado y dos toneladas de agua. También se le facilitan algunos instrumentos de navegación. A petición de Shackleton y por propia aceptación del afectado, el Comandante de la "Yelcho" autoriza para que el Piloto 2º L. Aguirre Romero se transborde a la "Emma" y participe en el viaje a la Antártica, que algo más al sur emprenderá sola la goleta. El oficial chileno empieza a prestar servicios en la "Emma" desde el mismo día 17 en la tarde y a las 4 P.M. prosigue remolcada por la "Yelcho". Continúan en estas condiciones, con

viento del N. refrescando y mar gruesa, hasta las 23.40 horas en que se larga el remolque y la goleta continúa el viaje independientemente.

La "Yelcho" se dirige, tomando la boca oriental del canal Beagle (entre isla Nueva y Cabo San Pío) hacia la caleta Banner en isla Picton para reabastecerse de combustible de la carbonera que la Armada de Chile mantiene en esa isla. Fondea a las 16.20 horas del día 18 de julio.

Con las primeras luces del día 20 zarpa a puerto Harberston, donde fondea a las 09.30 horas y el día 21, a las 08.10 horas, continúa a Ushuaia a donde llega en algunas horas, para proseguir a Punta Arenas a las 07.45 horas del día 22, encontrando fuerte nevazón en algunos tramos de esta ruta.

El día 23, poco después de mediodía, el libro bitácora de la escampavía registra en acecimientos lo que, en términos generales, era indicativo del estado meteorológico que algo más al sur estaría viviendo la goleta "Emma": "Se cierra completamente cielo y horizonte. Cae nieve en abundancia y soporta viento duro del norte."

El día 24 de julio a las 23.00 horas la "Yelcho" fondea en Punta Arenas y queda en espera del desarrollo del viaje de la "Emma".

En realidad, la goleta estuvo en el mar cerca de tres semanas, durante las cuales sus tripulantes libraron permanente lucha sólo para mantenerla a flote a consecuencia de los hielos, sin intentar siquiera el salvamento de los naufragos, que

esperan en la isla Elefante. La goleta no estuvo en momento alguno a menos de 100 millas de la mencionada isla. En consecuencia, la tercera tentativa ha resultado también infructuosa y la "Emma" debe regresar a puerto Stanley - islas Falkland.

Era ya el 3 de agosto, cerca de tres meses y medio desde que el "James Caird" había zarpado rumbo a Georgia del Sur. A través de cada fracaso de los desesperados intentos de salvamento, la ansiedad de Shackleton se había intensificado a tal punto que Worsley registró en su diario que jamás anteriormente lo había visto tan excitado. Shackleton había enviado reiterados pedidos al gobierno británico para que se le mandase un buque apropiado para luchar contra los hielos y atravesar el pack.

Un día le llegó la noticia que el "Discovery" que en 1901 llevara a la expedición de Scott al Antártico, venía en viaje desde Inglaterra. Pero pasarían varias semanas antes que pudiese llegar y Shackleton no estaba dispuesto a quedarse inactivo, esperando, y decide realizar su última gestión, solicitando al gobierno de Chile el viejo remolcador, ahora escampavía "Yelcho" de la Armada Nacional. Para lo cual se dirige al Director General de la Armada, Almirante Joaquín Muñoz Hurtado, a quien conociera a su paso por puerto Stanley, cuando este jefe regresaba de Londres para asumir su alto puesto. El Almirante solicita al Gobierno la autorización correspondiente y le es concedida. En su petición Shackleton manifiesta que no introducirá el buque entre los hielos, pues no ignora que en su casco de acero el escampavía carece de todo refuerzo o protección y se duda mucho que puede hacer frente con éxito a las tremendas marejadas y mucho menos a las presiones del pack.

A todo esto, la "Yelcho" ha zarpado desde Punta Arenas en la mañana del día 7 en demanda de puerto Stanley para prestar apoyo a la goleta "Emma" en su regreso desde las Falkland a su puerto de matrícula, Punta Arenas.

Cerca de medianoche se encuentra a la cuadra del faro Dungeness, que demarca al navegante la boca oriental del estrecho de Magallanes.

La travesía hasta las islas la realiza con viento y mar del NW., dificultando algo la navegación. A las 03.10 horas del día 9 avista tierra por la proa y a las 20.30 horas fondea en puerto Stanley.

El día 10 de Agosto la "Yelcho" y "Emma" están listos para zarpar y el Piloto 2º León Aguirre, que estaba en comisión en la "Emma", se restituye a su buque, la "Yelcho". Sir Ernest Shackleton, Worsley y Crean continúan a bordo de la goleta.

A las 09.30 horas zarpan, remolcando la "Yelcho" a la "Emma". En la mar abierta los buques experimentan viento duro y mar gruesa. En la Tarde el viento cambia al SW., pero con efectos iguales lo que obliga a disminuir el andar. Nieva y llueve a intervalos.

Al terminar el día 11 se corta el remolque y varias tentativas realizadas para pasarlo nuevamente resultan estériles a causa del mal tiempo reinante, por lo que Shackleton resuelve esperar el amanecer y la "Yelcho" se mantiene cerca de la goleta, que navega con algunas velas desplegadas.

A las 02.30 horas del día 12 y como consecuencia de la mala visibilidad se pierde de vista a la "Emma" y después de

rebuscarla es avistada nuevamente a las 06.45 horas. A las 07.00 hrs. se inician nuevas tentativas para pasarle remolque, pero sin resultado debido al estado de la mar y viento, por lo cual el explorador Shackleton decide proseguir independientemente rumbo a la boca oriental del estrecho de Magallanes, con la "Yelcho" escoltándola. Viento del NNW. y mar gruesa.

El día 12, a las 14.00 horas la "Emma" es tomada nuevamente a remolque, pero mantiene algunas velas al viento.

En la noche del día 12 al 13 calma y enseguida se levanta neblina. A las 08.00 horas recalando al estrecho sin poder reconocer la costa por lo que momentos después fondean en el área estimada entre Cabo Vírgenes y Punta Dungeness, para volver a zarpar alejándose de la costa a las 09.30 horas en vista de la mala visibilidad.

A mediodía del día 13 se puede reconocer la costa y prosiguen hacia el estrecho, el que navegan en la noche del 13 al 14 sin mayores novedades, para recalar a Punta Arenas a las 03.00 horas, momento en que la escampavía larga el remolque fondeando ambos buques a las 03.30 horas del día 14 de agosto, con lo cual la Armada de Chile da término a la primera cooperación que prestara al explorador Shackleton en su tentativa de auxiliar a sus compañeros de la isla Elefante.

La escampavía "Yelcho" al mando del Piloto 2º Luis A. Pardo y el salvataje de los naufragos del "Endurance".- (Del 25 de Agosto al 3 de Septiembre de 1916). (Anexo I - carta que muestra la derrota seguida por la "Yelcho"). -

La narración que sigue se atiene principal y fundamentalmente al libro de bitácora de la escampavía "Yelcho". También se han considerado algunos pasajes de la obra de Alfred Lansing "La increíble expedición de Shackleton".

De regreso de las Falkland, la "Yelcho" se prepara para realizar la delicada operación de rescate de los naufragos del "Endurance" lo más pronto posible, es decir, en algunos días más dentro del mes de agosto, o sea, en uno de los meses menos indicados para tal tentativa por dos razones: encontrarse en este período los hielos a la deriva en el paso Drake en el límite máximo hacia el norte de las islas Shetland del sur; en otras palabras, cuando se acercan más al Cabo de Hornos y cuando el pack es más concentrado en las cercanías de las mencionadas Shetland e Isla Elefante, a donde tendrá que acercarse el buque si pretende realizar el rescate. A su vez, los malos tiempos en el Paso Drake son continuados y muy duros; es plena estación invernal. No pudiendo dejar que transcurra el tiempo en espera de semanas más favorables para iniciar el viaje, y debido a la urgencia que hay de auxiliar a los naufragos, sin duda que, además de la capacidad profesional, decisión, audacia y conocimiento de la región, el factor suerte tendrá incidencia en el éxito del rescate, incluso hasta para lograr abordar la isla u reembarcarlos.

El mando de la escampavía "Yelcho" fué asumido voluntariamente por el piloto 2º Luis A. Pardo Villalón y el embarque de su tripulación también lo fue por libre decisión de cada hombre, al haberlo así establecido la Superioridad Naval.

El día 24 de agosto de 1916, el buque está abastecido y listo para hacerse a la mar. Se han embarcado en él, el explorador Shackleton y sus compañeros el ex-capitán del "Endurance" Worsley y el segundo oficial Crean.

A continuación se transcriben algunos conceptos anotados en los diarios de vida personales llevados por tripulantes del "Endurance", que angustiados esperaban en la isla Elefante y retratan sus estados de ánimo en la víspera del zarpe de la "Yelcho" a auxiliarlos.

Agosto 4 (James): "Extrema monotonía de nuestra existencia".

Agosto 5 (Hurley): "Estoy pensando como un inválido en mi bolsa de dormir, leyendo, por enésima vez los mismos libros".

Agosto 6 (Hurley): "Ahora tenemos un tiempo ideal para que llegase el barco de socorro".

Agosto 7 (Macklin): "Hudson se levantó un rato hoy; estaba muy mareado y cuando trató de mover el brazo para saludar a Mc Iroy, se cayó de espaldas".

Agosto 8 (Orde-Rees): "... hoy hemos tenido que achicar el agua de la choza cuatro veces, más que de costumbre".

Agosto 9 (Greenstreet): "Wordie ha descubierto un viejo diario (o mejor dicho parte de uno) que lleva la fecha 14 de Septiembre de 1914. No creo necesario decir que todos lo leen y releen como si fuese la literatura más sensacional."

Agosto 11 (Orde-Lees): "Maraton salió esta mañana de la choza a las 5, pero volvió y dijo que no había observado la señal de tan esperado barco."

Agosto 12 (Macklin): "No puedo reprimir una gran preocupación por mi gente allá en Inglaterra. Si estuviese seguro de que

han recibido alguna noticia no me intranquilizaría tanto, pero sé que han de estar tristes y angustiados...".

Agosto 13 (James): "Empiezo a esperar ya con ansiedad el barco que debe venir a socorrernos. Creo que ya ha pasado más que suficiente tiempo para que llegue...".

Agosto 15 (Orde-Lees): "Durante el día ha estado nevando a intervalos".

Agosto 16 (Macklin): "... Estamos todos espiando ansiosamente el horizonte, en busca de nuestros salvadores. Para ello nos turnamos en la cima del promontorio y siempre hay exceso de voluntarios para esa tarea. Pero algunos hombres parecen haber abandonado ya toda esperanza de que el barco llegue...".

Agosto 17 (Hurley): "El hielo ha reaparecido...".

Agosto 18 (Greenstreet): "Las dos bahías están ya cubiertas de hielo y el pack, hasta donde alcanza la vista, está denso y muy pesado".

Agosto 19 (Orde-Lees): "Ya es inútil que nos estemos engañando más tiempo....".

Media hora después de iniciado el día 25 de agosto la "Yelcho" zarpa en demanda de isla Elefante siguiendo la ruta de canales hasta el Canal Beagle, al sur de Tierra del Fuego. El tiempo es bueno y despejado. Alrededor de las 6 de la mañana en el paralelo del cabo Froward, es decir, al extremo más austral del continente sudamericano no insular. A las 6.30 va entrando al canal Magdalena y sigue a continuación

per el canal Cockburn y después por el Canal Ocasión hasta llegar a la entrada occidental del canal Ballenero, a la caleta Burnt en la isla del mismo nombre, donde fondea a las 17.00 horas, con las últimas luces.

A las 06.25 horas del día 26 continúa la navegación, teniendo ahora viento del NW. fuerza entre 3 y 4, que una hora después aumenta a 5. A las 10.45 se encuentra al oriente de las islas Timbales, a la altura de la isla Chair; es decir, ha entrado al brazo NW. del canal Beagle. A las 12.00 horas navega a la altura de la caleta Voillier con viento del SW. fuerza 6 y semi nublado.

A las 17.10 horas fondean en bahía Ushuaia con tiempo calma y despejado. Sir Ernest Shackleton y sus dos acompañantes bajan a tierra. A las 06.30 del día 27 continúan viaje, con tiempo despejado y brisa del SW., hacia caleta Banner - isla Picton, donde fondean a las 11.45 horas y se procede de inmediato a reabastecer de carbón al buque, de la carbonera que la Armada mantiene en esa estación naval.

Tan pronto se reabastece -embarcó 300 sacos de carbón- a las 03.30 horas del día 28 vuelve a zarpar. Pone rumbo para salir al océano Pacífico por la boca oriental del canal Beagle: entre isla Nueva y cabo Sanfio, lo que sucede a las 05.35 horas y una vez sobrepasada isla Nueva se traza rumbo directo a isla Elefante. El tiempo se presenta bueno con brisas variables entre el primer y segundo cuadrante.

En el cuarto de guardia de 4 a 8 de la mañana se desempeña como oficial de guardia el capitán Worsley, como colaboración a la pesada actividad permanente que recaía en el único oficial guardiero de la escampavía, Piloto 2º León Aguirre.

A las 12.00 horas del día 28 el buque va entrando al Drake por el oriente del Cabo de Hornos. Su posición es latitud  $59^{\circ} 57'$  sur y longitud  $65^{\circ} 36'$  oeste. El tiempo continúa bueno con ligera marejada.

La guardia de 6 a 0 PM. del día 28 se cumple a cargo del Capitán Worsley. En el cuarto de medianoche hasta las 4 de la mañana del día 29, en el libro bitácora del "YELCHO" se registra: Brillante y claro hasta las 03.00 horas, en que se hizo nuboso y gruesa neblina, con ligeras lloviznas - calma y ventolinillas del 20 y 30 cuadrantes.

Cuarto de 4 a 8: neblina con intervalos despejados.

Cuarto de 8 a 12 (mediodía): neblina con claros ocasionales hasta las 11.00 horas. Nublado hasta las 12.00 horas brisa ligera del SE. con mar ligera del sur.

No se obtiene posición astronómica a mediodía debido al tiempo reinante. Se aprecia que el buque se encuentra en latitud  $59^{\circ} 57'5$  sur y longitud  $60^{\circ} 42'$  oeste.

Cuarto de 12 a 16: Neblina y chubascos ocasionales de nieve hasta las 14.30 horas. El resto de la guardia tiempo brillante y claro. Ligera marejada del sur.

A las 18.00 horas se calcula la latitud astronómicamente y es de  $59^{\circ} 39'$  sur, de lo que se deduce que el buque está a 130 millas de la isla Elefante. de 6 a 8 de la noche se navega con cielo nublado, tiempo frío y claro.

Cuarto de 20 a 24: Nublado, tiempo claro, brisa del SE., mar llana. A las 22.45 horas se hace neblinoso y enseguida neblina tupida hasta la medianoche. Se disminuye el

andar a 4 millas para prevenirse de témpanos y hielos dispersos y ser de noche.

Cuarto de medianoche a 04 del día 30: Continúa neblina tupida. Lloviznando. Se mantiene andar de 4 millas.

Cuarto de 04 a 08: Neblina con algunos intervalos de claridad. A las 05.25 horas se ordena nuevamente toda fuerza adelante a la máquina. Marejada del weste. Cielo azul, nubes bajas oscuras, mantos de niebla.

El Comandante Pardo ordenó andar normal tan pronto observó que mejora la visibilidad y estar relativamente cerca la nueva luz del día, porque aprecia que seguir a baja velocidad por precaución a los témpanos podría significar no llegar de día a la isla y además perder el control de una buena estima (exactitud en la navegación) factor importante al tener presente que el rumbo, para asegurar una buena recalada, va directo sobre los farallones Focas que se encuentran al NW. de la isla Elefante y a una distancia media de 5 millas; es decir, cotejado el riesgo de abordaje con témpanos con la posibilidad de llegar junto a los náufragos dentro de las horas de luz del día 30, teniendo la mar y viento bastante aceptables, elige lo segundo.

Cuarto de 08 a 12: Mantos de niebla, viento de WSW. con marejada. 10.00 horas nevando. Se observan los primeros pequeños témpanos dispersos. 10.40 horas avista las rompientes del NW. a una milla por la proa (farallones Focas). De inmediato el buque cambia rumbo hacia el NE. para escapular el peligro y una vez sobrepesados pone rumbo hacia la caleta donde el explorador Shackleton informa que se encuentran los náufragos.

El ex-capitán del "Endurance", Worsley, estampa en su diario personal: "Son las 5.25 de la mañana. Navegamos a toda marcha ... Las 11.10 de la mañana ... la base de tierra se ve ya, aunque confusamente ... vamos abriéndonos paso entre grandes trozos de hielo, témpanos encallados y arrecifes 1.10 de la tarde tenemos a la vista, al sudoeste, el campamento de la isla Elefante".

Prosiguiendo la cronología del bitácora de la "Yelcho":

Cuarto de 12 a 16 (día 30 de agosto de 1916): 12.30 horas llega a isla Elefante. Viento del WNW, fuerza 3. Avisata la gente. Arría la chalupa grande tripulada por 4 hombres y Sir Ernest y Crean. Se dirige a tierra, regresando a los 15 minutos con 12 de los náufragos. Antes de llegar al costado del buque avisa Sir Ernest que no hay novedad en su gente y la tripulación contesta con "hurra", a los cuales responden los náufragos con grandes vivas a Chile, al "Yelcho" y al Comandante. Se nota gran alegría y emoción en los náufragos. Vuelve a tierra la chalupa para recoger al resto de la gente, regresando a las 13.15 horas. Inmediatamente se iza a mano la chalupa apegando a las tiras todos los náufragos, que demuestran su buena condición. Así fue el rescate: sencillo, sobrio, rápido, de apariencia frío al seguir los escuetos registros de un libro de bitácora naval. Aconteció 632 días después que esos hombres se internaran en el mar de Weddell.

A las 14.15 horas el escampavía "Yelcho" inicia su regreso a Punta Arenas, bordeando la isla. Hay muchos témpanos y pack. Todos vigilando a proa. Neblina arrastrada.

Horizonte entre una y media milla. 16.00 horas continúa la neblina. A la cuadra y a 2 millas de los farallones Focas, cae rumbo a la boca oriental del canal Beagle.

Cuarto de 20 a medianoche: Brisas moderada del NW., cielo despejado, horizonte nebuloso. Marejada del NW.

Cuarto de medianoche a 04 del día 31: Tiempo claro y despejado. Chubascos de nieve a intervalos.

Cuarto de 04 a 08: Brisa ligera, nubes bajas oscuras, neblina a ratos, marejada del W. Posición astronómica a mediodía del día 31, latitud 58° 51' sur -longitud 60° 43' weste. Hasta las 8 de la noche las condiciones de mar y viento se mantienen iguales. Posteriormente el viento ronda al N. y se mantiene la fuerza variable 3 - 7. El día 19 de septiembre se inicia con mal tiempo establecido del norte; a las 8 de la mañana la mar es gruesa. A mediodía el comandante Pardo decide continuar por la ruta oceánica atlántica en beneficio de una pronta llegada a Punta Arenas. Posición astronómica a mediodía, del día 19 latitud 55° 38' sur y longitud 64° 25' weste. Continúa el mal tiempo.

A las 16.00 horas avista Tierra del Fuego a aproximadamente 15 millas. Pone rumbo para tomar el estrecho de Le Maire, el que cruza con mal tiempo y corriente en contra. Después de las 21.00 horas sale neblina y llueve, situación que se mantiene durante la noche. Posteriormente el tiempo mejora y despeja. Navega a la vista de tierra. Posición a mediodía del día 2, latitud 53° 24' sur y longitud 67° 25' Weste; mar gruesa viento del W. A las 19.55 horas del día 2 toma la boca oriental del estrecho de Magallanes con viento del SW.

fuerza 6, mar gruesa y tiempo claro.

A las 23.15 horas entrando a la primera Angostura y el inicio del día 3 encuentra al buque en la segunda Angostura.

Sobrepasada la cuadra de isla Magdalena, aproximadamente a las 03.15 horas, traza rumbo hacia el surgidero Río Seco, 6 millas al norte de Punta Arenas, donde fondea a las 04.30 horas del día Domingo 3 de Septiembre. De Punta Arenas llega a las 07.30 horas el remolcador "Ana" para coordinar detalles de la recalada oficial de la "Yelcho" a su puerto base; además, el Comandante y el explorador Shackleton bajan a tierra y se comunican telefónicamente con la ciudad. A las 10.30 horas continúa viaje y a las 11.30 horas la escampavía fondea en Punta Arenas luciendo empavesado completo. Es recibida por el Almirante López, Comandante en Jefe del Apostadero Naval, el Mayor de Ordenes y autoridades. El bitácora del escampavía registra: "Se hacen manifestaciones con pitos de los buques en la Bahía y de tierra. Se ve enorme multitud aglomerada en muelles y malecones".

El buque cumplió la Comisión en 9 días 11 horas desde el zarpe de su apostadero (base) hasta el regreso, habiendo navegado un total de 1.640 millas.

Tripulación de la "Yelcho".

La tripulación de la "Yelcho" que acompañó al Comandante Pardo era la siguiente:

Piloto 2º León Aguirre Romero

Maestre de Viv. Mayor Jorge L. Valenzuela Mesa

Maquinista Mayor José Beltrán Gamarra

Personal de la Armada

Mecánico 1º Nicolás Muñoz Molina

" Manuel Blaswood

Guardián 1º Manuel Ojeda

Marinero 1º Pedro Paíró

" José del C. Galindo

Personal del Territorio Marítimo

Contramaestre 1º José Muñoz Teller

Herrero 1º Froilán Cabeña Rodríguez

Cabo 1º Fogonero Pedro Soto Núñez

" " Heriberto Cáriz Cárcano

" " Juan Vera Jara

" " Pedro Chauza

" " Luis Contreras Castro

Guardián 1º José Leiva Chacón

" 1º Ladislao Gallego Trujillo

" 1º Hipólito Aris C.

" 1º Antonio Colín Parada

" 1º Florentino González Estay

Marinero 1º Clodomiro Agüero Soto

Mozo 1º Bautista Ibarra Carvajal.

El Parte de Viaje.-

Con fecha 5 de septiembre el Comandante de la escampavía "Yelcho" presenta al Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes el parte que sigue, dando cuenta de la comisión que cumpliera a la isla Elefante:

" Escampavía "Yelcho"

№ 23

" Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916.-

" Tengo la honra de dar cuenta a US. de la comisión  
" efectuada por esta escampavía a Isla Elefante en socorro de  
" los náufragos de la expedición Shackleton.

" El viernes a las 12:15 AM. zarpé de ésta con rumbo a  
" Picton, tomando al amanecer el canal Magdalena i demás pa-  
" sos, hasta fondear a las 5 P.M. de esta misma tarde sin no-  
" vedad en Puerto Burne.

" El Sábado a las 6 1/2 A.M. se continuó viaje con buen  
" tiempo fondeando a las 5 P.M. sin novedad en Ushuaia.

" En este puerto fueron muy bien atendidos Sir Ernest  
" Shackleton i sus dos compañeros, los que regresaron muy sa-  
" tisfechos a bordo.

" El Domingo a las 6 1/2 A.M. zarpé con rumbo a isla  
" Picton donde fondeé sin novedad a las 11.15 A.M. Se mandó  
" guardian i equipajes a tierra, principiando inmediatamente

" después la faena de carbón; embarqué trescientos sacos, se  
" rellenaron carboneras i resto quedó en cubierta.

" A las 3 1/2 A.M. terminó esta faena i zarpé inmediata-  
" mente a alta mar, por cuanto el tiempo era mui bueno i el  
" barómetro se mantenía mui alto y firme.

" El Lunes se navegó sin novedad, a diez millas constan-  
" tes.- El tiempo se presentaba inmejorable; el barómetro con-  
" tinuaba alto i viento fresquito del S.W.

" A medio día se hicieron las observaciones astronómicas  
" correspondientes continuando viaje sin alterar el rumbo. La  
" noche se presentó estrellada i el horizonte bastante claro, el  
" barómetro se mantenía sobre 762 i la temperatura era de 3 gra -  
" dos siendo la corriente del S.E.

" El Martes se continuó la navegación en iguales condicio-  
" nes que el día anterior, después de haber hecho las observa-  
" ciones astronómicas se comprobó que no había necesidad de al-  
" terar el rumbo.

" La temperatura fué bajando sucesivamente hasta ser a me-  
" dia noche de 9 a 10 grados bajo cero; la corriente continua-  
" ba en la misma dirección.- A las 5 P.M. entramos a la zona  
" peligrosa de la neblina las que por lo jeneral no son conti-  
" nuas; pues, a pesar de ser permanentes en esa rejión corren  
" según la dirección del viento, dejando siempre algunos minutos  
" de claridad, con lo cual el horizonte se hace visible de 2 a  
" 5 millas.

" A las 11 1/2 P.M. la neblina fué espesa i constante,  
" por lo que hubo que disminuir el andar a tres millas, ésta  
" continuó en iguales condiciones hasta las 5 A.M. del Miér-  
" coles, hora en que era menos espesa, que dejaba visible un  
" horizonte de una milla por lo que se puso la máquina a to-  
" da fuerza.

" Aunque nos encontramos dentro de la zona peligrosa,  
" tanto por las rompientes i bajos desconocidos, como por la  
" neblina i témpanos, se prefirió continuar navegando en esta  
" forma por considerarse ser menos este peligro que el no po-  
" der llegar ese día al campamento de la isla, con lo cual  
" nos habría sorprendido la noche i desorientado.

" A las 8 A.M. encontramos los primeros pequeños témpanos;  
" a las 9 1/2 A.M. en la zona de los grandes témpanos i  
" a las 10.40 A.M. divisamos los primeros Breakers del extre-  
" mo norte de la isla Elefante. A las 11.10 A.M. se reconoció  
" con los Seal-Rks a 2 1/2 millas de distancia aproximadamente.

" Se extrmó la vigilancia en todo el buque para avisar  
" a tiempo los grandes témpanos, que en forma de neblina ne-  
" grusca i de doble altura se divisaban por la proa i costado,  
" vistos en esta forma debido a la neblina y á la refracción  
" solar combinadas

" En esta forma se continuó rodeando la isla hasta la  
" 1 1/2 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 i notable ventisquero i por el otro nota-  
" bles picos nevados sui característicos en esta isla.

" Al acercarnos al punto indicado se oían las mani-  
" festaciones de regocijo y los hurras de estos náufragos.

" Se mandó chalupa a tierra a las órdenes de Sir Er-  
" nest Shackleton, el que fué recibido por ellos con grandes  
" aclamaciones de júbilo.- Regresando el primer bote á bordo  
" que traía la mitad de la jente y algunos bultos, aclamaron  
" á Chile i á su gobierno.- El segundo bote que fué por el  
" resto de la jente hizo otro tanto.

" A las 2.25 P.M. se tenía toda la jente a bordo e iza  
" do el bote; dándose a esta hora rumbo al norte.

" A las 4 P.M. teníamos seek-Rks á la cuadra y á las  
" 9 P.M. salíamos de la zona más peligrosa, siempre con nebli-  
" na, barómetro alto i temperatura baja.

" El Jueves á las 8 P.M. el viento rondó al NW. i el  
" barómetro principió á bajar, durante la noche la mar fue  
" gruesa resolviéndose en un mal tiempo que nos molestó batan-  
" te i el cual nos acompañó hasta la entrada del Estrecho.

" El Viernes la neblina nos impidió tomar el canal Seg  
" gle por lo que resolví seguir viaje y tomar el Estrecho.

" El Sábado á las 6 P.M. avistamos el faro Dúngenes y  
" Virgenes; puse rumbo á Dúngenes á fin de anunciar nuestra  
" llegada.- Una vez cerca de éste ví que era imposible enviar  
" bote á tierra debido al fuerte viento del W. y mar gruesa  
" por lo cual continué viaje fondeando sin novedad á las 4 P.M.  
" del Domingo en Río Seco, de donde anuncié á US. nuestro arri-  
" bo sin novedad y trayendo a los 22 náufragos.

" A las 10 1/2 A.M. zarpé con rumbo á ésta, fondeando  
" sin novedad a las 11 1/2 A.M. en este puerto.

" Me permito hacer presente a US. de que esta comisión  
" se llevó á feliz término por la eficaz cooperación de los  
" Oficiales que me acompañaban, del encargado de la Contabi-  
" lidad que cooperó con entusiasmo para poder atender debida-  
" mente á las 29 personas que se arranchaban en la cámara de  
" Oficiales que por su poca comodidad se hacía difícil su aten-  
" ción i otro tanto puedo decir á US. del Encargado de las má-  
" quinas que en todo momento se encontró en su puesto i cum-  
" plía fielmente las órdenes impartidas.

" Respecto de la tripulación, que en su mayor parte era  
" del "Yáñez" y que acompañó voluntariamente, su entusiasmo y  
" celo en el servicio es digno de encómio y se ha hecho acre-  
" dora á la felicitación de sus jefes.

" Pongo término á ésta con una nómina de los 25 náufragos  
" de la expedición de Sir Shackleton.

" Saluda á US. (Fdo.) L. A. Pardo  
Piloto-Comandante

" Sr. Comandante en Jefe del Apostadero de  
Magallanes.

Con fecha 6 del mismo mes el Comandante en Jefe mencio-  
nado, Contralmirante Luis V. López, lo eleva al Director Gene-  
ral de la Armada, mediante la siguiente nota:

Nº 674.-

Punta Arenas, 6 de Setiembre de 1916.

" Adjunto tengo el honor de elevar á la consideración de  
" US. el parte pasado por el Piloto 2º señor Luis A. Pardo V.,  
" comandante de la escampavía "Yelcho", sobre su viaje á isla  
" Elefantes en auxilio de los naufragos de la expedición Shack-  
" leton, acompañando una relación del personal salvado i otra  
" del que formaba la tripulación del "Yelcho".

" Al elevar á US. el parte citado, me hago un deber en  
" recomendar calurosamente á la consideración de US. la forma  
" altamente satisfactoria en que este oficial ha cumplido tan  
" difícil comisión, demostrando en todo momento gran entusias-  
" mo, energía i una preparación profesional digna de todo encómio  
" según se ha servido expresármelo verbalmente Sir Ernes Shack-  
" leton, quien se muestra agradecidísimo por el auxilio presta-  
" do y por la forma en que el Piloto Pardo desempeñó su difícil  
" cometido.

" Al felicitar á US. sinceramente por el feliz éxito de  
" esta expedición, que pone tan en alto, ante el mundo entero  
" el buen nombre de nuestra Marina, me permito insinuar a US.  
" la idea, que como un justo premio á sus servicios se le con-  
" ceda al Piloto Pardo el ascenso á Piloto 1º yá que es el pri-  
" mero del Escalafón con sus requisitos cumplidos y con seis  
" años en el grado.

" Saluda á US.

Luis V. López

Contralmirante - Cmdte. en Jefe

" Sr. Director Jeneral de la Armada  
Valparaíso.-

Navegación de Punta Arenas a Valparaíso.-

Por disposición de la Dirección General de la Armada la "Yelcho" se traslada a Valparaíso, conduciendo a Sir Ernest Shackleton y a 15 hombres del "Endurance". El libro de bitácora de la escampavía registra:

Viernes 15 de Septiembre de 1916, pasado meridiano: Se embarca Sir Ernest con 15 hombres de su dotación. Buque atracado al muelle Mina Loreto.

17.00 horas.- Zarpa. Autoridades y numeroso público despiden al buque. Pitos y sirena despiden en bahía y tierra. Navega el estrecho.

A las 13.40 horas del día 16 fondea en puerto Angosto, para zarpar a la 06.05 del día domingo 17.- 08.50 toma el paso Roda.- 11.30 horas en el paso Shoal.- 17.40 fondea en caleta Ocasión y zarpa a las 06.20 del día 18.

11.00 horas navegando al NW. de punta Pritchard y a 2.1/2 millas, el buque toca una roca con la quilla. No hay averías aparente. Continúa viaje. Viento fuerte y chubascos de agua. 12.45 horas fondea en puerto Bueno - canal Sarmiento, zarpando a las 06.05 del día 19.- Viento fuerte del NNW.- 16.12 fondea en caleta Sandy - isla Wellington - canal Wide.- 05.30 prosigue viaje.- 11.05 del día 20 tomando la Angostura Inglesa.

19.53 a la cuadra de isla San Pedro - canal Messier. Navega Golfo de Peñas (sic) con tiempo achubascado.- Viento

W. 5-6, mar gruesa por la proa. Sale al océano experimentando mar gruesa encontrada y viento fuerte del NW. nublado.

16.12 horas, jueves 21, toma bahía Anna Pink y fondea en puerto Refugio - caleta Lobato.- 06.22 día 22 zarpa; sale al océano y entra a canales por el Darwin. Prosigue por canales de Chiloé.

Sábado 23 a las 08.30 horas a la cuadra del islote Nihuel - canal Desertores. Navega el Chacao.- 16.15 horas fondea en Ancud.- A medianoche prosigue viaje - viento NW. 6.- Sale al océano. 13.20 horas del domingo 24 a la cuadra de punta Galeras y a las 23.10 a la cuadra de isla Mocha.

07.08 horas día 25 a la cuadra de punta Lavapié.- 09.25 horas fondea en Coronel para carbonear.

01.30 del día 26 zarpa. 04.50 a la cuadra del faro Tumbes.- Entre Talcahuano y punta Topocalma navega con fuerte viento del norte.

10.00 horas del día 27 de septiembre, recalando a Valparaíso.- A la cuadra de la Boya del Buey.- Buque empavesado. Salen muchos remolcadores, lanchas y botes y hacen manifestaciones. Autoridades reciben al buque.

11.00 horas fondea en Valparaíso, frente a la boya del muelle fiscal. Comisiones de Sociedades vienen a bordo y numerosas visitas.-

#### El Recibimiento en Valparaíso.-

La recepción en Valparaíso alcanza caracteres excepcionales. La prensa estuvo informado permanentemente de las

alternativas del salvamento y todos esperaban el momento de la llegada de Shackleton y sus hombres, de la "Yelcho", de su Comandante y su tripulación.

El escampavía al hacer su entrada al puerto con empavesado completo, lleva al viento también una gran bandera chilena en el palo mayor. Cruza entre los buques de la Escuadra que la saludan con sus tripulaciones formadas en cubierta; una verdadera flota de embarcaciones menores sale a recibirla y la escolta al fondeadero. Los muelles, los cerros y cuanto sitio tiene visibilidad a la bahía están llenos de gente.

Al fondear recibe los saludos de las autoridades, el Cónsul Británico Sr. Alan Mac Lean y el Ayudante del Director General de la Armada, capitán de corbeta Luis Díaz Palacios, periodistas y destacados miembros de la colonia británica.

Después de los saludos oficiales a bordo, baja a tierra Shackleton y sus compañeros de exploración y el Comandante Pardo. En el muelle los reciben el Intendente de la provincia Sr. Aníbal Pinto Cruz y el Almirante Jorge Montt y respetables vecinos.

El público en número de 30.000 les viva entusiastamente.

La comitiva se dirige al Círculo Naval, que estaba próximo al muelle, donde se les ofrece una sentida manifestación. El público exige la salida a los balcones de Shackleton y Pardo, prodigándoles una clamorosa ovación.

El capitán de navío Carlos Ward ofrece la manifestación, dando en conceptuosas frases la bienvenida a Sir Ernest Shackleton, quién agradece emocionado, expresando su admiración y agradecimientos por la Marina de Chile, a quién debe el salvamento de sus compañeros. En seguida, dirigiéndose al piloto Luis A. Pardo, el comandante Ward dice: El Círculo Naval se complace en recibirle y le tributa su aplauso cariñoso por la brillante labor que acaba de cumplir; Ud. ha sabido seguir la huella trazada en nuestra institución por sus más grandes figuras, honrando así a la Armada Nacional".

El Comandante Pardo contesta agradeciendo el homenaje de que es objeto en frases sencillas y sentidas.

Las manifestaciones se suceden, Pardo fué obsequiado por la colonia británica de Valparaíso, con un hermoso reloj de oro, grabado con una mención recordatoria de su hazaña. El cuerpo de salvavidas de Valparaíso le otorga una medalla; la Liga Marítima de Chile y la Liga Patriótica Militar hicieron otro tanto, como lo había hecho antes la Municipalidad de Punta Arenas. La Armada Nacional solicita su ascenso al grado superior y hace dejar constancia de su actuación y de la de todos los tripulantes de la "Yelcho" en sus hojas de servicios. El Gobierno, después, por Ley Nº 3.368 de 10 de mayo de 1918, le concede por gracia un abono de 10 años para los efectos de retiro y dispone que se le computará su pensión tomando como base el sueldo íntegro asignado a su empleo.

Al día siguiente Shackleton y Pardo se dirigen a Santiago, donde son recibidos por S.E. el Presidente de la República don Juan Luis Sanfuentes y en esta oportunidad Shackleton agradece al gobierno las atenciones que recibiera y el

haberle facilitado la "Yelcho".

El 7 de septiembre de 1916 Pardo es ascendido al grado de Piloto 1º.

El 2 de octubre la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, en brillante recepción, en el salón de Honor de la Biblioteca Nacional, entrega al explorador Shackleton los documentos que lo acreditan como Miembro Correspondiente de la Sociedad. Ofreció el homenaje don Alberto Edwards.

El 5 de noviembre, la misma Sociedad y en el mismo lugar entrega una medalla de oro al Comandante Pardo, haciendo uso de la palabra esta vez el Sr. De Montessus de Ballore, quien manifestó que era la primera vez que la Sociedad Chilena de Historia y Geografía concedía una medalla para premiar hechos atrevidos o heroicos en lugar de trabajos intelectuales que era su modalidad. La contestación sencilla y noble del Comandante Pardo, puso en alto relieve su personalidad sencilla, pero definida y firme, sosteniendo que dentro del concepto que le informan sus deberes de marino y de chileno sólo siente satisfacción por el deber cumplido y si se ha estimado que había algo de gloria en su acción, ella pertenecía a la Marina de Chile.

Sir Ernest Shackleton declaró a la prensa inglesa lo siguiente: "Debo mis más profundos agradecimientos al Gobierno de Chile, al Almirante Muñoz Hurtado, quien contribuyó a facilitarnos los medios de salvamento, y al Comandante Luis Pardo, sin cuyo concurso no habría sido posible tal hazaña.