



Fotografía: Felipe Molina

© Felipe

1916 · 2026

A 110 años de la hazaña de

Piloto Pardo

MAURICIO JARA · CONSUELO LEÓN · MARCELO ASTORGA

NADIA FARÍAS · MARÍA PASTORA SANDOVAL · FRANCISCO SÁNCHEZ

1916 · 2026

A 110 años de la hazaña de **Piloto Pardo**

Miradas a un siglo de memoria antártica



Mauricio Jara · Consuelo León · Marcelo Astorga · Nadia
Farías · María Pastora Sandoval · Francisco Sánchez

MIRADOR ANTÁRTICO · 2026

Agradecimientos

Este libro nace del esfuerzo generoso de quienes creyeron que la memoria del piloto **Luis Alberto Pardo Villalón** merecía volver a navegar. Nuestro reconocimiento a los autores que hicieron posible esta obra colectiva —**Mauricio Jara Fernández, M. Consuelo León Wöppke, Marcelo Astorga Veloso, Nadia Farías Cárdenas, María Pastora Sandoval Campos y Francisco Sánchez Urra**—, por compartir su investigación y su tiempo al servicio de una figura que pertenece a todos los chilenos.

Un agradecimiento especial al fotógrafo **Felipe Molina**, cuya imagen del monumento a Piloto Pardo en la costanera de Punta Arenas —la proa de la *Yelcho* y la silueta del marino recortadas contra el atardecer austral— ilustra la portada de esta edición y le presta su fuerza evocadora.

Extendemos nuestra gratitud a las instituciones que acompañan este proyecto: la Universidad de Playa Ancha y su Carrera de Historia y Geografía, el Centro de Estudios Hemisféricos y Polares, la Fundación Huellas Magallánicas, la Fundación Valle Hermoso y el programa Embajador Antártico, junto a Mirador Antártico.

Libro de descarga gratuita

Esta obra se distribuye de forma gratuita, para acercar la historia antártica de Chile a estudiantes, docentes y público general. Puede descargarse en:

www.miradorantartico.com

A 110 años de la hazaña de Piloto Pardo · Mirador Antártico, 2026 · Fotografía de portada: © Felipe Molina · Los textos son responsabilidad de sus autores · Se autoriza su reproducción con fines educativos citando la fuente.

Índice

Prólogo	4
<i>Comité Editorial</i>	
Piloto Pardo: figura olvidada de El Mercurio de Santiago	8
<i>Nadia Farías Cárdenas</i>	
Pardo y Shackleton desde la perspectiva de The Magellan Times de Punta Arenas	16
<i>Consuelo León Wöppke</i>	
«Los vencedores de los hielos polares»	35
<i>Mauricio Jara Fernández</i>	
«No retornaré solo»	54
<i>Francisco Sánchez Urra</i>	
Memoria digital de un héroe austral	67
<i>María Pastora Sandoval Campos</i>	
Pardo, el Endurance y el regreso de la ciencia antártica	84
<i>Marcelo Astorga Veloso</i>	

Prólogo

Hay hazañas que pertenecen al mar antes que a los hombres, porque nacen de esa relación antigua y exigente que un pueblo marítimo sostiene con las aguas que lo rodean y lo definen. La gesta del piloto Luis Alberto Pardo Villalón es una de ellas. Al cumplirse ciento diez años de aquel 30 de agosto de 1916, este Comité Editorial tiene el honor de presentar esta obra, que reúne miradas diversas —históricas, comunicacionales, educativas y patrimoniales— sobre un mismo acontecimiento: el primer gran rescate de la historia antártica y la primera acción del Estado de Chile en el continente blanco.

Conviene recordar lo esencial. Cuando tres expediciones internacionales habían fracasado y el Imperio británico, exhausto por la Gran Guerra, había agotado sus recursos y su esperanza, fue una modesta escampavía chilena —la *Yelcho*, sin doble casco, sin radio, sin calefacción— la que se internó en el paso Drake para arrancar de una muerte casi segura a los veintidós naufragos de la Expedición Imperial Transantártica de Sir Ernest Shackleton, abandonados durante meses en isla Elefante. Al mando de aquella nave inadecuada iba un piloto segundo que se ofreció voluntario, junto a una dotación enteramente voluntaria que aceptó, como su comandante, exponer la vida en una misión sin garantía de retorno. Antes de zarpar, Pardo escribió a su padre una carta que la posteridad guarda como el documento espiritual de la gesta, y que se cierra con una promesa que lo define entero: no retornaría solo. Cruzó el Drake en pleno invierno austral, aprovechó la niebla para aproximarse a la costa donde otros habían sucumbido, y el 3 de septiembre regresó a Punta Arenas con su carga de vidas rescatadas. Cumplió su palabra.



Esta obra se inscribe en el propósito permanente de fortalecer la conciencia marítima y la memoria histórica de la nación: esa comprensión profunda de que el destino, la seguridad y la identidad de nuestro país están indisolublemente ligados al mar. Pardo no es solo un héroe que conmemoramos; es un maestro de esa conciencia. En su decisión serena de exponer la vida por hombres de otra bandera, sin más recompensa que el deber cumplido —recompensa material que, por lo demás, rechazó—, se cifra el sentido más alto de la vocación marinera y del compromiso humano: el mar no como frontera que separa, sino como responsabilidad que obliga y como camino que une a los pueblos. Su modestia posterior, la de quien vuelve al anonimato del servicio una vez cumplida la misión, no disminuye su figura: la engrandece, y la vuelve ejemplo perdurable para cuantas generaciones vengan a conocer su historia.

Los estudios reunidos en estas páginas devuelven a Pardo el lugar que la historia le regateó durante décadas, y lo hacen desde ángulos que se complementan —propios de la historia, la comunicación, la educación y el estudio del patrimonio—. Un primer conjunto interroga a la prensa de 1916 y descubre en ella las razones de aquel olvido. La profesora Nadia Farías Cárdenas examina las dieciocho noticias que El Mercurio de Santiago dedicó al rescate y demuestra que el diario capitalino, atento a proyectar la gloria de Chile ante el mundo, concentró sus elogios en Shackleton y redujo al piloto a un instrumento de ese prestigio, negándole la consagración de héroe nacional. La doctora en Historia Consuelo León Wöppke reconoce idéntico sesgo en The Magellan Times, el semanario en lengua inglesa de la colonia británica de Magallanes, donde Pardo aparece de manera tangencial y tardía, eclipsado por el explorador que la comunidad angloparlante reivindicaba como suyo. Frente a esas omisiones, el doctor en Historia Mauricio Jara Fernández rescata la voz distinta de El Comercio de Punta Arenas, que en cuarenta y cuatro informaciones celebró la hazaña como noticia providencial de alcance nacional e internacional y supo



nombrar a chilenos y británicos, sin distinción, como «los vencedores de los hielos polares».

Un segundo conjunto de trabajos indaga en la memoria y en su permanencia a través del tiempo. El historiador Francisco Sánchez Urrea recorre los monumentos, homenajes y obras escritas que han conservado la figura de Pardo y, a partir de la carta al padre y de la travesía misma, propone entenderlo como encarnación de un heroísmo de la paz, el deber y la solidaridad, distinto de la épica bélica, que la conmemoración de estos ciento diez años está llamada a proyectar hacia las nuevas generaciones. La periodista María Pastora Sandoval Campos ofrece la contracara contemporánea de esa memoria: mediante el análisis de las búsquedas en internet entre 2021 y 2026, confirma que, un siglo después, el nombre de Pardo despierta en Chile un interés más constante y sostenido que el del propio Shackleton, alimentado sobre todo por los ritos conmemorativos que cada agosto renuevan su recuerdo.

El libro suma, por último, el doctor Marcelo Astorga Veloso nos recuerda que la Yelcho no solo salvó a veintidós hombres: rescató también el patrimonio científico de la expedición —los registros, las observaciones y las imágenes que sus integrantes custodiaron a través de meses de penuria—, de modo que la travesía de Pardo preservó para la humanidad un capítulo del conocimiento antártico que el hielo estuvo a punto de sepultar. En aquel gesto se anticipaba ya la vocación científica que Chile haría suya en el continente blanco.

Como Comité Editorial, presentamos estas páginas con orgullo y con un hondo sentido de continuidad. El nombre «Piloto Pardo», que perdura en la memoria colectiva y en cada homenaje que ha inspirado, no perpetúa una nostalgia: encarna un mandato ético. La promesa que aquel joven piloto dejó a su padre —no dejar a nadie atrás— puede leerse hoy como una consigna para la Patria y para cuantos la habitan: honrar a quien no abandonó a nadie exige que su ejemplo no quede reducido a una calle, un monumento o



un libro, sino que se proyecte, vivo, hacia las generaciones que vendrán.

A ciento diez años de aquel 30 de agosto, invitamos al lector a cruzar, con estas páginas, el mismo mar tempestuoso que Pardo surcó convencido de que el deber, cuando se cumple por los demás, vale más que la propia vida. Que su memoria siga siendo faro y brújula de nuestra conciencia marítima.

Comité Editorial



Piloto Pardo: figura olvidada de *El Mercurio de Santiago*

Nadia Farías Cárdenas

Liceo Darío Salas · Santiago, Chile

Resumen

El presente artículo analiza la manera en que la figura del Piloto Luis Pardo Villalón fue tratada y publicada por *El Mercurio de Santiago*, reconocido e influyente medio de prensa capitalino, con el fin de interpretar el sentido que el periódico otorgó tanto al evento del rescate como al marino responsable de dicha hazaña. Se sostiene que el diario utilizó a Pardo como un instrumento para canalizar los honores hacia otras instituciones y hacia el propio explorador británico Ernest Shackleton, soslayando así su consagración como un nuevo héroe para Chile. El estudio se basa en las dieciocho noticias publicadas entre agosto y septiembre de 1916, así como en antecedentes editoriales previos vinculados al prestigio de las exploraciones polares.

Palabras clave: Luis Pardo Villalón; *El Mercurio de Santiago*; Ernest Shackleton; rescate de la *Yelcho*; prensa chilena; 1916.

Abstract

This article analyzes the way in which the figure of Pilot Luis Pardo Villalón was portrayed and published by *El Mercurio de Santiago*, an influential newspaper based in the Chilean capital, in order to interpret the meaning the paper assigned both to the rescue and to the seaman responsible for the feat. It argues that



the newspaper used Pardo as an instrument to channel the honors toward other institutions and toward the British explorer Ernest Shackleton, thereby downplaying his consecration as a new national hero. The study draws on the eighteen news items published between August and September 1916, as well as on earlier editorial material linked to the prestige of polar exploration.

Keywords: Luis Pardo Villalón; *El Mercurio de Santiago*; Ernest Shackleton; Yelcho rescue; Chilean press; 1916.

Introducción

El presente artículo analiza la manera en que la persona del Piloto Luis Pardo Villalón fue tratada y publicada por el reconocido e influyente medio de prensa capitalino, *El Mercurio de Santiago*, para finalmente interpretar el sentido que el periódico otorgó tanto al evento del rescate como al marino responsable de dicha hazaña.

En septiembre de 1916 se llevó a cabo un trascendente rescate de veintidós náufragos en la isla Elefante, en las Shetland del Sur. Éstos eran integrantes de la expedición dirigida por el explorador británico Sir Ernest Shackleton, quien arriesgó su propia vida para salvar a sus compañeros y, tras varios intentos, logró rescatarlos gracias a la ayuda de la Marina chilena y del Piloto 2° Luis Pardo Villalón. Este medio capitalino, en realidad, utilizó a Pardo como un instrumento para canalizar los honores hacia otras instituciones y soslayar, así, la idea de Luis Pardo como un nuevo héroe para Chile.

El Mercurio de Santiago y su vocación internacional

El Mercurio de Santiago, fundado en 1900 y vigente hasta la actualidad, manifestó desde su inicio interés en informar acerca de temas internacionales. Bajo este enfoque, se debe entender que el



rescate de la *Yelcho* está trabajado desde una concepción más amplia, subrayando los detalles que hacen de Chile, como país, el gestor y responsable de tal hazaña. Esto es, resaltando aquellos elementos que contribuirían a mostrar a Chile como un país heroico, pero minimizando incluso los atributos propios del héroe real.

Hablar de «Pardo, la figura olvidada de *El Mercurio de Santiago*» no significa que él estuviera ausente o que no hubiese sido mencionado en las noticias encontradas, sino que el énfasis del diario estuvo mucho más próximo al elogio del británico Ernest Shackleton que a Pardo, pues se consideraba que era aquel quien, gracias a su fama, podría traer honor a Chile. Shackleton, para el periódico, no es una persona corriente: es un héroe de la ciencia. Debido a esto, la cantidad de noticias o de referencias hechas a ambas figuras, Pardo y Shackleton, es bastante desigual.

La cobertura del rescate: agosto y septiembre de 1916

De acuerdo con la información recopilada en *El Mercurio de Santiago*, las noticias correspondientes al rescate de la expedición son dieciocho: de éstas, cuatro pertenecen al mes de agosto y catorce a septiembre de 1916. Las noticias de agosto comienzan el día 4 y se refieren a los viajes que realizó Shackleton para ir en búsqueda de sus compañeros, llegando hasta el fracaso de la expedición de la goleta *Emma* el 7 de aquel mes. El detalle más relevante de estas primeras noticias es cuando destacan que, apenas se tuvo conocimiento de los intentos de Shackleton de salvar a sus compañeros, Chile había dispuesto inmediatamente que la escampavía *Yelcho* se dirigiese a Port Stanley en su ayuda, solicitada por el mismo Ernest Shackleton: «Agradecería mucho si se sirviera despachar escampavía *Yelcho* inmediatamente, para remolcarnos a Punta Arenas, pues no hay en este puerto embarca-



ción apropiada para hacerlo» («Nuevo fracaso de la expedición Shackleton», 1916, p. 1).

Los festejos y la posición editorial del periódico

En contraste, las trece informaciones de septiembre de 1916 registran detalladamente tanto los festejos en Punta Arenas y Santiago como la posición editorial del periódico. Se podrían dividir en dos partes. La primera, con cuatro noticias, corresponde a la llegada y estadía de la *Yelcho* en Punta Arenas tras el rescate de los expedicionarios, los elogios y las iniciativas de algunas agrupaciones militares y sociales para celebrar al Piloto Pardo y a Shackleton por el salvataje efectuado. En esta parte, la figura del piloto Pardo está descrita como un referente y una persona que merecía todo tipo de elogios; los comentarios elogiosos a su persona superan a los que recibe Shackleton.

La segunda parte, con nueve informaciones, se refiere a los recibimientos oficiales realizados en Santiago y Valparaíso. Ahora la información ensalzaba la persona de Shackleton, su valiente semblante, su intrepidez, su triunfo frente a la naturaleza y, por supuesto, su heroico regreso, minimizando la participación del Piloto Pardo en referencias aisladas y sin profundizar en su decisiva actuación en el rescate.

De acuerdo con *El Mercurio de Santiago*, existió una solicitud de ciertas organizaciones, como el Círculo de Oficiales Retirados y la Liga Patriótica Militar, tendiente a otorgar una medalla de oro al Piloto Pardo; sin embargo, la propuesta contenía sólo el nombre de las naves y una leyenda, sin hacer alusión al Piloto Pardo:

El almirante Zegers desea que la medalla lleve de un lado, en bajo relieve, el dibujo de los buques Endurance y Yelcho, con la leyenda «Salvamento de la Expedición Shackleton, 1916» y, en el otro, las banderas de Chile e Inglaterra, cruzadas bajo una estrella. («Salvamento de la Expedición», 1916, p. 2)



Sumado a lo anterior, el diario publicó un telegrama llegado de Londres donde se felicitaba el «éxito de la valerosa expedición de Shackleton y de la admirable labor de los marinos chilenos»; nuevamente, sin hacer alusión alguna al Piloto Pardo («Salvamento de la Expedición», 1916, p. 2). La apertura de *El Mercurio* hacia lo internacional se mostraba también en el espacio que el periódico dio a las versiones y opiniones de residentes chilenos en Londres respecto al salvataje («La expedición Shackleton», 1916, p. 2).

La editorial del 28 de septiembre y la exaltación de Shackleton

El 28 de septiembre se publicó una editorial que enfatizaba la figura del explorador británico, expresando que su éxito representaba el:

Triunfo del esfuerzo humano en la naturaleza, el culto a la ciencia, amor a la Patria, cumplimiento del deber como fuerza motriz de las hazañas y epopeya; y que «mientras que haya un ser dispuesto a sacrificarse en la investigación de la verdad y en el progreso de la ciencia evidenciadora, mientras haya un ser capaz de inmolarse afrontarlo todo por la salvación o el bien de sus semejante, la causa del hombre sobre la tierra no habrá naufragado». («Bienvenidos», 1916, p. 3)

Cabe hacer presente que este periódico santiaguino, que tanto exaltaba a Shackleton y su heroicidad, nada dice respecto a las cualidades del piloto Pardo que contribuyeron, sin duda, al éxito de la proeza. Un detalle no menos importante: en los festejos realizados el 29 de septiembre en Santiago, donde estuvieron las máximas autoridades del país, incluyendo al Presidente Juan Luis Sanfuentes, Pardo no estuvo presente.



La ausencia de Pardo y el discurso de Mackenna Subercaseaux

Sólo en uno de los discursos, el del señor Mackenna Subercaseaux, se hizo referencia a «la voluntad indomable de la raza británica» que permitió la supervivencia en el hielo, pero que necesitó ser apoyada por alguien que compartiera esas mismas heroicas cualidades:

Se necesitaba una alma gigante para abrirse paso entre esas moles de hielo flotante; era preciso, para acometer esta empresa, encontrar otro hombre de su temple, animado, como él, de un poderoso aliento de energía, capaz de vencer todas las resistencias, dispuesto a todos los sacrificios, a todas las privaciones, resuelto a morir de cualquier manera; y ese hombre, señores, era el piloto Luis Pardo, joven héroe que, con su magnífica hazaña, ha dado lustre y fama al nombre de su Patria. («Mr. Shackleton y sus compañeros de exploración en Santiago», 1916, p. 2)

Es una constatación del Piloto Pardo como la persona responsable del rescate, y de que su figura se asemejaría a la del valiente explorador británico; pero, de cierta manera, dejaba entrever que su figuración existía gracias a la de Shackleton. Con todo, la comparación no hace más que enfatizar la idea de que Chile poseía hombres valientes similares a los de Gran Bretaña, una nación poderosa e influyente a principios del siglo XX.

Pocas veces las noticias hacen referencia al piloto Pardo; fue Shackleton quien lo destacó al mencionarlo como «su salvador», lo que constituyó una de las pocas expresiones de esta índole que se hicieron a este gran marino en el diario analizado («Mr. Shackleton y sus compañeros de exploración en Santiago», 1916, p. 2).



Antecedentes: el rescate de la Uruguay (1903) y el anhelo de gloria

Quizás la causa de por qué *El Mercurio de Santiago* le concedió más importancia al rescate y a la figura de Shackleton haya que buscarla años atrás, cuando la expedición del sueco Otto Nordenskjöld fue rescatada por la nave argentina *Uruguay* en 1903. De acuerdo con *El Mercurio* capitalino, Argentina había logrado gloria y prestigio gracias a tal suceso («Argentina: Diversas noticias», 1916, p. 2). Posteriormente, en 1906, el diario señaló que el gobierno argentino había destinado una importante suma de dinero a las exploraciones polares, advirtiendo que esta iniciativa tenía su origen en la «célebre expedición de la cañonera *Uruguay*», hecho que había logrado gran resonancia en Europa. La noticia destacaba el prestigio que habían traído para Inglaterra las expediciones polares y que «no podemos hacer más que imitar aquellas instancias de gloria» («Exploraciones Polares», 1906, p. 2):

Hay en esas exploraciones un prestigio que se esparce rápidamente por el continente europeo. Ellas valdrán en favor de nosotros más que una nutrida propaganda por la prensa de ese continente. Imitemos así a la Marina inglesa, fiel espejo de la chilena. Envíemos a formarse nuevos y espléndidos pilotos y marinos en esos mares desconocidos. La madera de Chile necesita ese lustre de gloria, que es el único que hoy le falta. («Exploraciones Polares», 1906, p. 2)

Conclusión

Nadie imaginó entonces que, unos diez años después, para este diario de la capital el piloto Pardo sería el hombre ideal para realizar una acción tan heroica como prestigiosa y, así, traer las glorias a las que el diario aspiraba entonces.

Para *El Mercurio de Santiago*, el piloto Luis Pardo Villalón constituyó más que un héroe, un instrumento, dado el interés de posi-



cionar a Chile en el centro de la opinión mundial como un país poderoso y glorioso gracias al rescate de la expedición británica en la isla Elefante, en septiembre de 1916. Misión que tantos habían intentado y que sólo Chile y su Marina habían logrado. Pardo pasaba a ser un simple accidente, o un instrumento al servicio de la grandeza de su Patria.

Referencias

- Argentina: Diversas noticias. (1916, 11 de septiembre). *El Mercurio de Santiago*, p. 2.
- Bienvenidos [Editorial]. (1916, 28 de septiembre). *El Mercurio de Santiago*, p. 3.
- La expedición Shackleton. (1916, 9 de septiembre). *El Mercurio de Santiago*, p. 2.
- Exploraciones polares. (1906, 2 de junio). *El Mercurio de Santiago*, p. 2.
- Mr. Shackleton y sus compañeros de exploración en Santiago. (1916, 29 de septiembre). *El Mercurio de Valparaíso*, p. 2.
- Nuevo fracaso de la expedición Shackleton. (1916, 7 de agosto). *El Mercurio de Santiago*, p. 1.
- Salvamento de la Expedición. (1916, 8 de septiembre). *El Mercurio de Santiago*, p. 2.



Pardo y Shackleton desde la perspectiva de *The Magellan Times* de Punta Arenas

M. Consuelo León Wöppke

Centro de Estudios Hemisféricos y Polares · Viña del Mar, Chile

Resumen

Este artículo analiza el tratamiento que el periódico *The Magellan Times* de Punta Arenas —semanario en lengua inglesa vinculado a la colonia británica magallánica, publicado entre 1914 y 1936— dio a la hazaña del piloto Luis Pardo Villalón, quien en 1916, al mando de la escampavía *Yelcho*, rescató a los náufragos de la Expedición Imperial Transantártica de Ernest Shackleton en isla Elefante. A partir de una revisión de las ediciones del periódico correspondientes a 1916, se examina qué se escribió y qué se omitió sobre el marino chileno en comparación con la cobertura dedicada al explorador británico. Los resultados muestran que la atención del periódico se concentró de manera abrumadora en la figura de Shackleton, mientras que Pardo aparece de forma tangencial y tardía, principalmente a partir del remolque de la goleta *Emma*. Se concluye que el sesgo editorial del medio, orientado a los intereses de la comunidad angloparlante, invisibilizó el papel central del piloto chileno y de su tripulación, cuya misión constituyó la primera expedición de rescate antártico realizada por Chile.

Palabras clave: Piloto Pardo; Ernest Shackleton; *The Magellan Times*; Punta Arenas; rescate del *Endurance*; prensa británica; historia antártica.



Abstract

This article analyzes how *The Magellan Times* of Punta Arenas — an English-language weekly linked to the British community of the Magallanes region, published between 1914 and 1936— covered the feat of pilot Luis Pardo Villalón, who in 1916, commanding the cutter *Yelcho*, rescued the castaways of Ernest Shackleton's Imperial Trans-Antarctic Expedition on Elephant Island. Based on a review of the newspaper's 1916 issues, it examines what was written and what was omitted about the Chilean sailor compared to the coverage devoted to the British explorer. The results show that the newspaper's attention focused overwhelmingly on Shackleton, while Pardo appears only tangentially and belatedly, mainly after towing the schooner *Emma*. It concludes that the outlet's editorial bias, oriented toward the interests of the English-speaking community, rendered invisible the central role of the Chilean pilot and his crew, whose mission constituted the first Antarctic rescue expedition undertaken by Chile.

Keywords: Piloto Pardo; Ernest Shackleton; *The Magellan Times*; Punta Arenas; *Endurance* rescue; British press; Antarctic history.

1. Introducción

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

The Magellan Times fue un periódico semanal, redactado en inglés, impreso y publicado en la ciudad de Punta Arenas entre los años 1914 y 1936. Este medio periodístico escrito, fundado por



Charles Arthur Riesco, se definía como “el periódico británico más austral del mundo”, y estaba editorialmente orientado a difundir y promover los intereses de la numerosa comunidad angloparlante asentada en el Estrecho de Magallanes, en el sur de Argentina y en Tierra del Fuego; contaba también con agencias y corresponsales en las localidades argentinas de Río Gallegos, Santa Cruz y Río Grande. El valor de la suscripción anual tenía dos tarifas, a saber: una para la “ciudad y el campo”, que era de 20 pesos; y otra, de 25 pesos, para suscriptores del extranjero.

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

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



2. Las primeras noticias sobre la expedición

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

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

La segunda noticia sobre la fracasada expedición transantártica apareció en *The Magellan Times* casi quince días después -13 de julio de 1916- en una sección del periódico llamada “Round the town”, en la que se narraban los principales hechos sociales, matrimonios, y movimientos de navíos y pasajeros en la ciudad de Punta Arenas; ahí publica que el “famoso explorador del polo sur” había llegado a la ciudad a bordo del vapor *Orita*, proce-



dente de Port Stanley, en compañía de dos miembros de su tripulación: F.A. Worsley y Tom Cream. Según esta nota, Cream había estado tres veces en la Antártica y el propio rey británico le había otorgado la medalla Alberto por haber salvado la vida a un capitán³; y completaba la información agregando que durante su estadía en Malvinas, Shackleton ya había intentado rescatar a sus hombres atrapados en isla Elefante.

3. La conferencia de Shackleton en Punta Arenas

Ese mismo día, en otra noticia social, publica que Sir Shackleton “había gentilmente consentido dar una conferencia” en el Teatro Municipal de Punta Arenas, fijada para el domingo 9 de julio; y que todos los fondos que se obtuvieran se “dedicarían a la caridad”⁴. En la práctica, dicha actividad pretendía lograr que la colonia británica de la ciudad y -en lo posible- el propio gobierno de Chile, se interesasen y contribuyesen en la organización de una expedición de rescate. Dada la fama del explorador, cabe suponer que gran parte de la sociedad puntarenense asistió a dicha conferencia, incluso es posible que el piloto chileno Luis Pardo Villalón haya estado, de haberse encontrado en puerto ese día, ya que entonces -como ahora- las escampavías y buques auxiliares de la Armada de Chile basados en Punta Arenas pasan gran parte del año en la mar cumpliendo una gran variedad de misiones de apoyo operativo y logístico, con breves estadías para descanso, reaprovisionamiento y reparaciones en dicho puerto base.

Luego, el *Magellan Times* reprodujo en extenso la conferencia del explorador británico. En síntesis, Shackleton inició sus palabras agradeciendo las muestras de cariño recibidas e informó que el presidente de la República de Chile, don Juan Luis Sanfuentes, a través del gobernador marítimo, había puesto el “remolcador *Yelcho* a su disposición” para intentar un nuevo rescate. Lamentó ca-



recer de diapositivas, pero mostró láminas y mapas; y relató anécdotas personales y chascarrros que le habían ocurrido a lo largo de su trayectoria como explorador antártico⁵. Refiriéndose a la fracasada Expedición Imperial Transantártica, dijo que el objetivo de ésta era cruzar la Antártica desde el Mar de Wedell al Mar de Ross; para ello, el segundo buque de su expedición, *Aurora*, debía arribar a Mc Murdo Sound, con la finalidad de “dejar depósitos (de alimentos) que encontraríamos mientras cruzábamos el continente”⁶. No mencionó quiénes habían sido sus patrocinantes, ni por qué había desatendido las sugerencias de experimentados balleneros quienes le habían advertido que durante esa temporada polar, el frío y el hielo iban a ser inusualmente fuertes; pero reconoció abiertamente haber estado convencido que serían los primeros hombres en cruzar el continente antártico caminando, no obstante, “la Providencia ordenó otra cosa y no llegamos muy lejos”⁷.

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



nas; y al arribar al archipiélago descansaron algunos días en una caverna, alimentándose de albatros. Recuperadas sus fuerzas, Shackleton emprendió una larga caminata hacia la ballenera de Stromness, donde consiguió una embarcación para ir en busca de sus compañeros, dejados al otro lado de la isla.

Durante su exposición, Shackleton afirmó que había abandonado todo en el buque, a excepción de los “registros científicos, fotografías y las banderas que el rey y la reina les habían entregado”; y refiriéndose a las motivaciones que tuvo para ir a la Antártica expresó que, además de los estudios científicos, “estaba el deseo de ver nuevas tierras y de ser el primero en cruzar el continente”; agregó que habían pasado 15 meses, “desde octubre de 1914 a mayo de 1916”, en el agreste continente helado sufriendo incontables peligros y dificultades”. Para finalizar, declaró que “estaba consciente que no había triunfado esta vez, pero el éxito invariablemente sigue a las derrotas”, mencionando que “éste era el recuento de los héroes indomables batallando en contra de la mala suerte y las anormalidades”¹⁰.

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

4. Los intentos de rescate: la goleta Emma y la escampavía Yelcho

Luego de la citada conferencia, la Asociación Británica de Magallanes decidió arrendar la goleta *Emma* para llevar a cabo una nueva expedición de rescate. El 20 de julio de 1916 se publicó que dicha nave -llevando a bordo a los tres expedicionarios británicos- había zarpado hacia isla Elefante para traer de vuelta a sus



compañeros. Según el periódico, era una goleta con motor a parafina que pertenecía a los señores Mayer Braun y R. A. Ewing, que se había arrendado por 18 libras al día, incluyendo el salario del cocinero, ingeniero, dos marineros y provisiones para dos o tres meses, debido a que tenían que esperar que el hielo les permitiera pasar¹².

La *Yelcho* -continúa el periódico escuetamente- zarpó el mismo día con órdenes de remolcar a la *Emma* hasta 200 millas al sur de Cabo de Hornos, sin agregar ninguna otra información¹³. Es posible que la escampavía haya estado al mando del piloto 2º León Aguirre Romero, y el hecho de llevar a remolque a la *Emma* era para que ésta ahorrara combustible y aumentara así su distancia franqueable; pero la realidad fue otra: el 17 de julio, Shackleton enviaba una carta al presidente de la Asociación Británica expresando que debido “al mal tiempo, al daño sufrido por la *Yelcho* y al corte del cabo de remolque”, él zarpaba desde isla de Los Estados y continuaba su navegación hacia isla Elefante, sin la nave de apoyo. Esta carta la remitió en la misma *Yelcho*, que debió regresar a Punta Arenas, con la maniobra de remolque dañado y serias fallas de máquinas¹⁴.

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



5. El origen del cuarto intento y la incorporación del piloto Pardo

La historiadora Regina Claro, por ejemplo, asegura que el 4 de agosto de 1916, Shackleton habría enviado un telegrama al almirante Luis V. López, jefe del apostadero naval de Magallanes, solicitando que la *Yelcho* remolcase a la *Emma* desde las Falklands hasta Punta Arenas; otros, en cambio, afirman que el explorador inglés se comunicó directamente con el Director General de la Armada, almirante Joaquín Muñoz Hurtado, a quien habría conocido en las Falklands, cuando el almirante regresaba de una comisión en Europa¹⁵. Por su parte, Elsie Cárcamo, un suboficial escribiente, dice que Shackleton se habría comunicado con la radio-estación de Punta Arenas enviando el siguiente mensaje: “Siento mucho el fracaso debido a condiciones de hielo. Hemos sido forzados a regresar a Puerto Stanley. Máquina quebrada impide regresar a Punta Arenas. Agradeceré se sirva despachar escampavía *Yelcho* inmediatamente para remolcarnos desde puerto Stanley a Punta Arenas. No hay en este puerto, embarcaciones apropiadas para remolcarnos. Agradeceré contestación. Firmado Shackleton”¹⁶.

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



nado de inmediato para traer de regreso a la nave arrendada por la Asociación Británica.

El diario magallánico no menciona las gestiones que debieron hacerse para que, en tan breve plazo, Pardo pudiese zarpar de nuevo, ahora al rescate de los náufragos del *Endurance*. Al parecer, una vez en Punta Arenas, el explorador británico habría solicitado oficialmente a la Armada de Chile que intentara un nuevo el rescate, y el presidente Sanfuentes había ordenado al gobernador de Magallanes poner a disposición de Shackleton la escampavía *Yelcho*¹⁷. Según el *The Washington Post* se suponía, con fundamento plausible, que los náufragos estarían muertos; por lo que el gobierno chileno habría expresado que se mandaba a la *Yelcho* a “recoger a los hombres o al material científico, si el grupo hubiera sucumbido¹⁸”. Así, el día jueves 25, previo a zarpar hacia isla Elefante, Shackleton fue a despedirse a la Asociación Británica, donde se le deseó mucha suerte en este cuarto intento de rescate.¹⁹

6. El rescate en isla Elefante

Por esos mismos días, el piloto Pardo se ofreció voluntariamente para comandar el rescate de los expedicionarios en isla Elefante, petición que fue aceptada. *The Magellan Times* nada publicó sobre esto, ni tampoco mencionó el hecho que la totalidad de la tripulación de la escampavía *Yáñez* solicitó, y obtuvo, relevar a la dotación de la *Yelcho*, para seguir a su comandante Pardo en tan arriesgada como difícil misión²⁰. A la medianoche del jueves 25 de agosto, zarpó desde Punta Arenas la *Yelcho*, al mando del piloto 2º don Luis Pardo Villalón, tripulada por la dotación de la *Yáñez*, y llevando a bordo a Shackleton, a Worsley y Crean. Sí publicó el *The Magellan Times* que el buque había cargado carbón en isla Picton el domingo, que el tiempo estaba bueno, y que podrían arribar a isla Elefante el miércoles siguiente²¹. La *Yelcho* arribó a isla Elefante el día 30 de agosto; aproximadamente a la 1 de la



tarde los rescatistas avistaron el campamento; se arrió y envió a tierra el bote, y en dos viajes de éste se embarcó a los náufragos y el material científico que tenían. Una hora más tarde, terminada la maniobra de rescate, se izó y trincó el bote, haciéndose a la mar de inmediato, de regreso a Punta Arenas. Ya de vuelta en esa ciudad puerto, Shackleton agradeció al gobierno, al comandante de la *Yelcho*, al piloto Aguirre -2º comandante de la escampavía- a los “experimentados y entusiastas marineros y, especialmente, al ingeniero de máquinas José Beltrán, por el exitoso rescate”²².

7. La cobertura del rescate y los festejos en Punta Arenas

En su edición del 7 de septiembre de 1916, *The Magellan Times* dedicada prácticamente todas sus páginas a la expedición y, de manera especial, a la figura de Ernest Shackleton. El diario publica que el rescate había sido un éxito, y que la noticia se había conocido en Punta Arenas el día domingo 2 de septiembre, a las 8 de la mañana, por un llamado telefónico hecho desde Río Seco, pero no menciona detalles acerca de quién telefoneó ni a quién se hizo esta llamada. Al respecto, en la *Revista de Marina* se precisa que el 3 de septiembre, a las 10 hrs, el gobernador marítimo Cdte. Alberto Vallejos recibió esa histórica llamada telefónica: “Habla el Piloto Pardo, la misión fue cumplida sin novedad, mi comandante”; casi sin poder creerlo, Vallejos preguntó “¿De qué misión se trata? Y Pardo le habría respondido “traigo sanos y salvos a los náufragos del *Endurance*; estoy al ancla en Río Seco, abasteciéndome de agua”. Contradictoriamente, Claro afirma que en Río Seco se había arriado una chalupa para que el propio Shackleton se comunicara con Punta Arenas²³.

El periódico afirma que la noticia se divulgó por todo el mundo, y que las campanas tañían avisando a los habitantes de Punta Arenas de la gran hazaña realizada; que se izaron banderas, y que



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

También, el periódico reprodujo los vibrantes discursos de Sir Ernest Shackleton agradeciendo a la Marina de Chile, al Alte. López, al Cdte. Pardo y a los miembros de la Asociación Británica. Luego de varios minutos Frank Wild -que asumió el mando de los naufragos del *Endurance* que habían permanecido en isla Elefante- pronunció también un breve pero completo discurso sobre la vida en esa isla. Desde Punta Arenas Shackleton envió un telegrama al rey Jorge de Inglaterra, el que fue rápidamente respondido con felicitaciones, y expresando su admiración por Wild en el “mantenimiento de los corajes y esperanzas” y deseando que todos estuvieran pronto de vuelta en casa”²⁵.

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



billares hasta las siete de la tarde, donde también participaron los miembros de la fracasada aventura²⁷.

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

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

Al día siguiente, el domingo en la tarde se realizó un gran evento social en el hipódromo, al que asistió una inmensa multitud: fue un banquete al aire libre, donde se asaron 200 corderos “al estilo sudamericano”; hubo también carreras, una presentación de gimnasia del Club Sokol y un partido de fútbol; hubo repartición de medallas, y Luis Pardo recibió un reloj de oro, de parte del Club Overseas. Más tarde, en el Teatro Municipal, Wild dictó una con-



ferencia sobre su experiencia en isla Elefante -cuyo texto que se publicó también en el periódico- y proyectó varias diapositivas, una de ellas, la *Yelcho* llegando a rescatarlos³⁰.

El periódico también entrega detalles sobre la comida que se realizó en la 2° Compañía de Bomberos, a la cual fueron invitados algunos miembros de la dotación de la *Endurance*, Shackleton, Pardo y los ingenieros de la *Yelcho*. En esta ocasión el piloto chileno recibió un justo y muy merecido homenaje: en su discurso, el director de la compañía, don Nibaldo Sanhueza, felicitó únicamente a Pardo y a la tripulación de la *Yelcho*, y dio la bienvenida a los británicos, alocución que fue respondida por el comandante Pardo “en su modesta manera usual”; acto seguido, una banda interpretó el himno nacional chileno, luego la marcha inglesa Tipperary y todos los presentes cantaron, lo que ayudó a pasar una “tarde muy agradable”. El periódico publica además que Shackleton y Pardo zarparían en la *Yelcho* al día siguiente a las cuatro de la tarde, a Valparaíso, con la misma dotación de oficiales y tripulación que habían participado en el rescate de isla Elefante; agregaba que Shackleton estaría por pocos días más en Chile, pues debía partir, de regreso a Inglaterra, a principios del mes de octubre³¹.

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



reiterando que “nos han dado acá, un segundo hogar; y es con sinceros sentimientos de pesar, que nos alejamos”³².

8. Consideraciones finales

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

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

Efectuada la hazaña, la figura de Shackleton y su compañero Wild vuelven a ocupar las páginas de *The Magellan Times*, mientras que el comandante de la *Yelcho* desaparece de la vista del público. De hecho, no siempre fue invitado a los banquetes y festejos, y si asistía, raramente hacía uso de la palabra; de todas estas celebraciones, en la única que pareció valorarse la hazaña náutica de Pardo fue aquella ofrecida por la 2ª Compañía de Bomberos de



Punta Arenas, en la cual su director hizo explícita mención a la heroica proeza llevada a feliz éxito por Pardo y sus hombres.

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

Referencias

- Cárcamo, Elsio. “La gran hazaña del Piloto Pardo y su tripulación en la escampavía *Yelcho* rescate de la expedición británica en la antártica en 1916”, *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n°16 (2012), pp. 79-119.
- Claro, Regina. “La odisea de Ernest Shackleton y su rescate, proeza de la marina chilena”, *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* n° 10 (2007), pp. 81-108.
- Cordovez, Enrique. “El piloto chileno Luis A. Pardo y su viaje a la Antártica”, *Revista de Marina* Vol. 55 n° 502 (1941), pp. 291-295.
- Filippi, Alfonso. “Shackleton versus Pardo”, *Revista de Marina* Vol. 116-117 n° 856 (septiembre-octubre, 2000), pp. 467-480.
- “El salvamento de los náufragos del ‘*Endurance*’ en 1916”, *Revista de Marina* Vol. 66 n° 557 (julio-agosto, 1950), pp. 441-448.
- “Manifestaciones en honor de Shackleton y Pardo”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* Tomo 20 n° 24 (1916), pp. 194-220.



Fuente periodística

The Magellan Times de Punta Arenas, 1916.

Notas

1. “The Shackleton expedition”, *The Magellan Times* [en adelante TMT] (29 junio 1916), p. 4.
2. Regina Claro. “La odisea de Ernest Shackleton y su rescate”, *Boletín Academia Historia Naval y Marítima* n° 10 (2007), p. 96; Alfonso Filippi. “Shackleton versus Pardo”, *Revista de Marina* Vol. 116-117 n° 856 (septiembre-octubre, 2000), pp. 467-480.
3. El *Orita* había traído 30 pasajeros, 168 bolsos de correos además de carga. “Round the town”, TMT (13 julio 1916), p. 2.
4. “Round the town”, TMT (13 julio 1916), p. 2.
5. Se refirió, por ejemplo, a una dictada en Leith cuya concurrencia era tan exigua, que su señora debió mandar al cocinero y a su doncella para aumentar el escaso auditorio.
6. Su propósito era unir por tierra el mar de Weddel con bahía McMurdo en el mar de Ross, ya que era la última proeza que faltaba por realizar. Claro (2007), p. 84.
7. “Lecture by Sir Ernest Shackleton, 9th July 1916, Punta Arenas”, TMT (13 julio 1916), p. 3.
8. Inicialmente tenían 60 perros entrenados que eran diariamente ejercitados para mantenerlos listos e “incidentalmente, a sus amos también”. 20 murieron de enfermedades y más adelante tuvieron que matar al resto de los canes y comerse a los cachorros. “Lecture by Sir Ernest Shackleton, 9th July 1916, Punta Arenas”, TMT (13 julio 1916), p. 5.
9. Claro (2007), p. 92.
10. “Lecture by Sir Ernest Shackleton, 9th July 1916, Punta Arenas”, TMT (13 julio 1916), pp. 3 y 7.
11. “Telegram from the President”, TMT (13 julio 1916), p. 7.
12. “The Shackleton relief expedition”, TMT (20 julio 1916), p. 3.
13. “The Shackleton relief expedition”, TMT (20 julio 1916), p. 3. La *Yelcho*, a juicio de Shackleton, era un “buque relativamente antiguo, construido



en Glasgow en 1906 y dos años más tarde, en 1908 fue adquirido por la *Yelcho* y Palena Company”.

14. Los problemas de la *Yelcho* se publicaron en TMT, pero como reproducción de una noticia aparecida en *El Magallanes*. La *Yelcho* zarpó remolcando a la *Emma* desde Punta Arenas, se cortó el cable de remolque en puerto Barrum; en puerto San Sebastián se cortó por segunda vez, y aunque lograron repararlo pronto se cortó de nuevo y ya tenía fallas de propulsión. Ahí Shackleton decidió continuar solo. “The Shackleton relief expedition”, TMT (27 julio 1916), p. 4.
15. Claro (2007), p. 98. “El salvamento de los náufragos del *Endurance* en 1916”, *Revista de Marina* Vol. 66 n° 557 (julio-agosto, 1950), p. 442.
16. Elsie Cárcamo. “La gran hazaña del piloto Pardo y su tripulación en la escampavía *Yelcho* en el rescate de la expedición británica en la Antártica en 1916”, *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile* n° 16 (2012), pp. 109 y ss.
17. Cárcamo (2012), p. 100.
18. Cf. *The Washington Times* (25 agosto 1916), p. 12, En: Claro (2007), p. 99.
19. “Round the town”, TMT (agosto 1916), p. 7.
20. Cárcamo sostiene que se presentó de voluntario los primeros días de agosto de 1916 “pero solicitó que se le permitiera elegir su dotación, siendo ésta en su gran mayoría de la escampavía *Yáñez* de la cual era comandante y que alistaría y planificaría personalmente hasta el último detalle”. Cárcamo (2012), pp. 11 y 33.
21. “The Shackleton relief expedition”, TMT (27 julio 1916), p. 4.
22. “Fourth Shackleton expedition: Sir Ernest’s report”, TMT (7 septiembre 1916), p. 6.
23. Claro (2007), p. 101.
24. “Shackleton’s men rescued. *Yelcho* successful expedition: arrival at Punta Arenas”, TMT (7 septiembre 1916), p. 5.
25. “Shackleton’s men rescued. *Yelcho* successful expedition: arrival at Punta Arenas”, TMT (7 septiembre 1916), p. 5.
26. “Shackleton’s men rescued. *Yelcho* successful expedition: arrival at Punta Arenas”, TMT (7 septiembre 1916), p. 5.
27. “Reception in the British Association”, TMT (7 septiembre 1916), p. 6.



28. El Apostadero de Magallanes era un punto de reaprovisionamiento logístico para la Armada de Chile.
29. “The Shackleton celebrations: Banquet in the Club Magallanes, Reception in the Croatian Club; Reception at the First Company of Bomberos”, TMT (14 septiembre 1916), p. 3.
30. “Picnic on the race course”, TMT (14 septiembre 1916), p. 3. Conferencia Wild en “Frank Wild’s narrative”, TMT (14 septiembre 1916), p. 5.
31. “Supper in the 2nd Company of Bomberos”, TMT (14 septiembre 1916), p. 4. Claro asegura que Shackleton había afirmado que sólo en carbón Chile había gastado 4.000 libras. Claro (2007), p. 102.
32. “The Shackleton expedition: Departure for the north, affectionate farewell from Punta Arenas”, TMT (1 septiembre 1916), p. 3; “The Shackleton expedition: Shackleton’s Farewell”, TMT (1 septiembre 1916), p. 3.
33. Discurso de Carlos Silva Cotapos en la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, realizado el 5 de noviembre 1916 señala “felizmente, en la historia de las expediciones polares ya podrá figurar con algún honor nuestra pequeña y amada Patria. Esta página honrosa para nuestro Chile y su gloriosa Marina, la habéis escrito vos, Piloto Pardo y vuestros compañeros de la *Yelcho*”, En: “Manifestaciones en honor de Shackleton y Pardo”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* Tomo 20 n° 24 (1916), p. 220.



«Los vencedores de los hielos polares»

La visión de El Comercio de Punta Arenas sobre el rescate de la expedición de Shackleton por la escampavía Yelcho, 1916

Mauricio Jara Fernández

Universidad de Playa Ancha · Valparaíso, Chile

Resumen

El presente artículo examina la cobertura periodística que el diario matutino *El Comercio* de Punta Arenas dedicó, entre septiembre y noviembre de 1916, al rescate de los veintidós náufragos de la expedición Imperial Trans-Antártica de Sir Ernest Shackleton, abandonados en la isla Elefante, en las islas Shetland del Sur, y salvados por la escampavía nacional *Yelcho* al mando del Piloto 2° Luis Pardo Villalón. A partir del análisis de las cuarenta y cuatro informaciones —crónicas, telegramas y cables— publicadas por ese periódico, se reconstruye la secuencia de manifestaciones, homenajes y celebraciones tributadas en la ciudad austral a los marinos chilenos y a los expedicionarios británicos, así como el itinerario posterior de la *Yelcho* hacia Valparaíso y la salida de Shackleton hacia Buenos Aires. Se sostiene que *El Comercio* interpretó el acontecimiento como una noticia providencial de trascendencia nacional e internacional, y que la expresión «los vencedores de los hielos polares» —una de las más reiteradas en sus titulares— condensó el sentido patriótico y celebratorio con que la prensa puntarenense valoró la hazaña.



Palabras clave: Luis Pardo Villalón; Ernest Shackleton; escampavía *Yelcho*; *El Comercio* de Punta Arenas; prensa magallánica; rescate antártico; isla Elefante.

Abstract

*This article examines the press coverage that the Punta Arenas morning newspaper *El Comercio* devoted, between September and November 1916, to the rescue of the twenty-two castaways of Sir Ernest Shackleton's Imperial Trans-Antarctic Expedition, stranded on Elephant Island, in the South Shetland Islands, and saved by the national cutter *Yelcho* under the command of Second Pilot Luis Pardo Villalón. Drawing on the forty-four news items —chronicles, telegrams and cables— published by the newspaper, it reconstructs the sequence of public demonstrations, tributes and celebrations offered in the southern city to the Chilean seamen and the British explorers, as well as the *Yelcho*'s subsequent voyage to Valparaíso and Shackleton's departure for Buenos Aires. It argues that *El Comercio* construed the event as a providential news story of national and international significance, and that the phrase «the conquerors of the polar ice» —one of the most frequently repeated in its headlines— captured the patriotic and celebratory tone with which the Magellanic press valued the feat.*

Keywords: Luis Pardo Villalón; Ernest Shackleton; *Yelcho* cutter; *El Comercio* de Punta Arenas; Magellanic press; Antarctic rescue; Elephant Island.

1. Introducción

El arribo a Punta Arenas de los veintidós náufragos del *Endurance* de Ernest Shackleton, atrapados en la isla Elefante, en las islas Shetland del Sur, a bordo de la escampavía nacional *Yelcho*, al mando del Piloto 2° Luis Pardo Villalón, a comienzos de septiembre de 1916, no solamente causó gran revuelo y alegría en la población nacional y en la colonia extranjera residente, sino que sor-



prendió al mundo entero y, en particular, a Inglaterra, que en ese momento se encontraba envuelta en la Gran Guerra europea.

Dado el impacto nacional e internacional que tuvo el rescate protagonizado por la *Yelcho*, este trabajo se propone compulsar las informaciones publicadas en aquella fecha por el diario puntarenense *El Comercio*, con el objeto de conocer y, en lo posible, sondear la opinión y la valoración que aquel acontecimiento había provocado en quienes vivían en el último rincón del mundo austral (“En el Club Magallanes”, 1916), y que rápidamente pasó a formar parte del historial antártico chileno del siglo XX.

Como fuente central se emplea la colección del diario *El Comercio* de Punta Arenas correspondiente a 1916, cuyas crónicas, telegramas y cables permiten reconstruir tanto la secuencia de los homenajes como el registro léxico con que el periódico interpretó la hazaña. El análisis se organiza en cuatro momentos sucesivos: las manifestaciones y homenajes en Punta Arenas; el viaje de la *Yelcho* desde Punta Arenas a Valparaíso; el trayecto de Valparaíso a Buenos Aires y la salida de Shackleton del país; y, por último, la situación de Pardo y de la *Yelcho* tras la partida del explorador británico hacia Inglaterra.

2. El Comercio de Punta Arenas: perfil de un diario magallánico

El Comercio lanzó su primer número el 26 de octubre de 1900 y fue el primer diario puntarenense que circuló ininterrumpidamente por más de veinte años. Su fundador y uno de sus propietarios fue Juan Bautista Contardi, quien en 1894 había participado en la creación del periódico trisemanal *El Magallanes*, el cual, a contar de 1904 —al cumplir diez años—, pasó a ser matutino diario y se convirtió en uno de los medios de prensa que competían con *El Comercio* en el Territorio de Magallanes.

Desde su fundación, *El Comercio* mantuvo una línea editorial caracterizada por una clara definición de apoyo y defensa de los



intereses de las empresas y del comercio local, de quienes obtenía su financiamiento. En sus aspectos externos no tenía nada que envidiar a otros medios nacionales o extranjeros, pues estaba «compaginado e impreso con perfección», a lo que se sumaba su calidad periodística (Zúñiga, 1997, p. 25). Se declaraba, además, defensor de la libertad de prensa, ajeno a los intereses gubernamentales, y buscaba representar o ser vocero de los extranjeros residentes en el Territorio de Magallanes y, en particular, de los de Punta Arenas.

Se trataba de un periódico que informaba —reproduciendo de otros medios nacionales y extranjeros— los principales acontecimientos políticos, sociales, económicos, culturales y misceláneos que ocurrían en Europa; publicaba la navegación y la carrera de los vapores que llegaban, zarpaban o cruzaban en tránsito el Estrecho hacia los puertos europeos y americanos de la costa atlántica, y también los chilenos. Junto con reproducir noticias de agencias internacionales, aportaba y actualizaba otras generadas en el país, en la ciudad-puerto y en el Territorio. Hacia la fecha del rescate, publicaba columnas dedicadas a las incidencias de la guerra en Europa, una breve crónica de hechos locales y abundante publicidad del quehacer marítimo, económico y profesional, así como de las casas de importación de Punta Arenas, Puerto Natales y Porvenir.

De la revisión de *El Comercio* se desprende que, apenas supo del regreso de la escampavía *Yelcho*, de inmediato se ocupó de informar sobre aquel afortunado y humanitario episodio de rescate magallánico y antártico. Para la gerencia de este diario, el acontecimiento fue interpretado como una noticia providencial y, por tal razón, decidió informar todo cuanto se pudiera saber en una edición especial. Del conjunto de expresiones acuñadas en sus titulares y análisis —«heroica jornada», «epopeya de isla Elefante», «intrépidos expedicionarios», «ilustres investigadores científicos del polo», «exploradores polares», «héroes del *Endurance*», «héroes de la ciencia y de la audacia y del valor y del deber»— destacó, por



su reiteración, la de «los vencedores de los hielos polares», que incluía a todos los protagonistas, chilenos y británicos, partícipes de esta hazaña de dimensiones nacionales e internacionales.

3. Manifestaciones y homenajes en Punta Arenas

La primera información publicada por *El Comercio* sobre el regreso de la *Yelcho* apareció el lunes 4 de septiembre de 1916. Relataba que el domingo 3, antes de las diez y media de la mañana, se habían escuchado numerosos y sorprendentes repiques de la campana de la 4ª Compañía de Bomberos, prolongados toques de bocinas de las fábricas y pitazos de los vapores surtos en la bahía, que anunciaban el feliz regreso del comandante Pardo. La población reaccionó inicialmente entre alarmada y preocupada, creyendo que se trataba de otro siniestro o incendio en la ciudad; pero, afortunadamente, «poco a poco la curiosidad se transformó en sorpresa», y el *Yelcho*, inmortalizado con su heroico viaje a las regiones polares, «regresaba al puerto cubierto de gloria» tras salvar a los expedicionarios de Shackleton (“Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*”, 1916).

El mismo domingo 3, las autoridades de la ciudad, acompañadas de oficiales de la Armada y del Ejército, de profesionales y de representantes de la prensa, se embarcaron en lanchas para dar la bienvenida a los marinos de la *Yelcho*. Al subir a bordo, tras los primeros saludos protocolares del comandante Pardo Villalón, Shackleton presentó a las autoridades a sus veintidós «intrépidos compañeros de penurias y glorias» (“Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*”, 1916). Entretanto, el resto de la población aguardaba entusiastamente y, «sin distinción de nada ni de nadie», se congregó en la Plaza Arturo Prat y sus alrededores para tributar a los vencedores de los hielos su admiración.

Los rescatados desembarcaron en el muelle de pasajeros a los acordes del himno nacional interpretado por la banda municipal.



Shackleton fue el primero en poner pie en el muelle, donde, con un efusivo abrazo, fue saludado por el Gobernador del Territorio mientras se escuchaba el himno *God Save the King*. En el trayecto hacia la plaza Arturo Prat, los expedicionarios fueron aplaudidos con gran entusiasmo y saludados con hurras por miles de asistentes. Las compañías de Bomberos en uniforme de gala, una formación del Batallón Magallanes del Ejército, miembros de la Cruz Roja, la policía local, delegaciones educacionales, grupos de scouts y la banda municipal expresaron su «adhesión y entusiasmo por esa gran prueba de valor y de temeridad» (“Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*”, 1916).

Las principales calles fueron adornadas con las banderas de Chile y de Gran Bretaña, y asistieron aproximadamente cinco mil personas, que se disputaron los lugares de preferencia para divisar a los exploradores. Al privilegio de ser la primera población chilena en recibir a los intrépidos hombres de ciencia se sumaba el hecho de que la Marina de guerra nacional, «representada por uno de los más pequeños de sus barcos», hubiera tomado participación activa, directa y eficaz en la gran empresa de salvamento en una de las islas de la Antártida americana (“Los vencedores del hielo”, 1916).

De todos los rescatados, *El Comercio* destacó la figura del joven explorador Blackborow, quien llegó enfermo a Punta Arenas y que, durante el aislamiento en la isla Elefante, debió sufrir la amputación de los dedos del pie izquierdo a consecuencia del frío y el congelamiento. Rechazado por Shackleton para integrar la dotación expedicionaria antes de zarpar de Plymouth en agosto de 1914, se había escondido en una de las bodegas del *Endurance* y allí permaneció oculto dos o tres días hasta que, impulsado por el hambre, debió salir a cubierta, «con la estupefacción del resto de los marinos». Desde entonces dio muestras de arrojo y entusiasmo, y logró sobrevivir y ser rescatado por la *Yelcho* (“Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*”, 1916).



Tras permanecer más de una hora en la plaza Prat, los exploradores —que habían padecido una sobrevivencia de alrededor de ocho meses— se dirigieron al Hotel Royal en busca de un ambiente cálido y un merecido descanso. Allí, los reporteros de *El Comercio* procuraron averiguar la impresión que había causado a los marinos su estadía en aquellos desolados parajes; los tripulantes de la *Yelcho*, sin excepción, respondieron que «cuando se cumple con un deber, no hay otra impresión ni otra idea que la de salir airoso en el cometido que se ha confiado», por difícil y peligroso que este fuera (“Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*”, 1916). En esta simple y estoica respuesta se expresaba la satisfacción del deber cumplido.

Respecto de la importancia histórica del rescate, *El Comercio* le atribuía «trascendental importancia», subrayando la gloria y el honor que en tan importante asunto había cabido a los chilenos, luego de que el Presidente de la República ordenara que una de las escampavías de la Armada Nacional condujera al distinguido marino hasta esas regiones (“Expedición Shackleton: Triunfo del *Yelcho*”, 1916). El rescate había sido obra de un puñado de marinos chilenos que se «han hecho acreedores de la estimación y distinción, héroes de una aventura sin comparación», sin que nada contrariara el arrojo temerario del comandante Pardo, movido por el deseo de dejar bien puesto el nombre de la marina chilena, a pesar de las dudas iniciales que la comisión naval había producido en muchos.

La noticia del feliz regreso fue rápidamente «conocida en el mundo entero», pues el telégrafo y las instalaciones inalámbricas de bahía Catalina diseminaron por todos los ámbitos del globo el fausto acontecimiento (“Los vencedores del hielo”, 1916). El comandante Pardo recibió innumerables telegramas de felicitación desde todo el país; entre ellos, el del Director General de la Armada, vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado, que comunicaba la satisfacción del Ministro de Marina por el éxito alcanzado en tan arriesgada comisión de socorro. Similares felicitaciones le dirigie-



ron La Liga Patriótica Militar, presidida por Vicente Zegers, el editor de *El Heraldo* de Valparaíso y Agustín Prat, entre otros (“Expedición Shackleton: Continúa el entusiasmo”, 1916).

El propio Presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes Andonaegui, dirigió desde La Moneda un conceptuoso telegrama al Gobernador Civil del Territorio, Fernando Edwards, y solicitó extender los saludos y felicitaciones al comandante de la *Yelcho* por el exitoso rescate (“Interesante telegrama”, 1916). Para *El Comercio*, las celebraciones espontáneas hacia los hombres de Shackleton se explicaban, además de su «epopeya de isla Elefante», por la simpatía hacia una nación que tanto había contribuido a la formación y engrandecimiento de Chile desde la época de Lord Cochrane, y cuyos descendientes anglosajones habían descollado particularmente en Punta Arenas (“En el Club Magallanes”, 1916).

Shackleton, por su parte, recibió numerosos telegramas personales. El vicealmirante Muñoz Hurtado celebraba la feliz noticia diciéndole que era como si se tratara del salvamento de los propios marinos chilenos; pero el telegrama de mayor importancia fue el del monarca inglés, del 4 de septiembre, en que S. M. Jorge V agradecía todo lo hecho por rescatar a sus hombres y esperaba verlos muy pronto (“Los vencedores del hielo”, 1916). Era la respuesta al comunicado que Shackleton había enviado a la Secretaría del Palacio de Buckingham, en el que informaba que el gobierno chileno había puesto a su disposición un vapor con oficialidad y tripulación, y que, «con el auxilio de la Providencia», habían salvado con felicidad a sus veintidós camaradas (“Expedición Shackleton: Continúa el entusiasmo”, 1916).

En los telegramas dirigidos a los diarios *The Daily Chronicle* de Londres, *The New York World* y a la *Australian Press Association*, Shackleton dejó perfectamente claro que el salvamento había sido posible porque el gobierno chileno había puesto generosamente a su disposición la escampavía *Yelcho*, al mando del comandante Pardo, tripulada y equipada a expensas del Gobierno. Añadía que en el comandante Pardo y en el piloto Aguirre había tenido inteli-



gentes y entusiastas marinos, y que la infatigable energía del ingeniero jefe José Beltrán había contribuido al mismo fin (“Expedición Shackleton: Continúa el entusiasmo”, 1916). Cabe precisar que tanto Luis Pardo como León Aguirre eran pilotos 2° en la comisión de rescate, y que *El Comercio* se equivocó al atribuir a Aguirre el grado de teniente.

Los redactores también indagaron sobre los difíciles momentos vividos por los científicos británicos rescatados, cuando, cansados de esperar, «nada les hacía presagiar la llegada de un barco expedicionario» y solo confiaban en la casualidad o en la Providencia (“Los vencedores del hielo”, 1916). Algunos afirmaron que oír el repentino pitazo de un vapor, al mediodía del 30 de agosto de 1916, los sobrecogió y les permitió volver a soñar con el regreso a la civilización, tras muchos meses de desesperación, frío, hambre y agotadora espera.

El 5 de septiembre, a los dos días de estar en Punta Arenas, Shackleton y sus compañeros se juramentaron buscar la manera de ir personalmente a manifestar sus agradecimientos al Jefe Supremo de la Nación y a los Jefes de la Armada, con el ardiente deseo de efectuar un viaje a la capital y a Valparaíso en la *Yelcho* (“Los vencedores del hielo”, 1916). Entretanto, se debatía la realización de una conferencia del capitán Frank Wild en el Teatro Municipal, cuya recaudación se destinaría a los fondos «pro reconstrucción del Hospital de Caridad»; y el Gobierno, en Santiago, dictaba el decreto que nombraba Piloto 1° de la Armada al Piloto 2° Luis A. Pardo (“En el Club Magallanes”, 1916).

Antes de que Shackleton viajara al norte, *El Comercio* promovió, el viernes 8 de septiembre, la realización de un imponente desfile el sábado 9 —en el que participarían todas las fuerzas vivas de la ciudad— y de una cena de camaradería en la 1ª Compañía de Bomberos. Para ello se nombró un comité organizador integrado, entre otros, por Juan Blanchard, Francisco Campos, Roberto Ewing, Juan B. Contardi, Mateo Paravich, Guillermo J. Jones y Luis Valencia Courbis (“En el Club Magallanes”, 1916). La iniciativa tuvo



tal éxito que el número de interesados en asistir a la cena superó los doscientos, debiéndose fijar un límite por falta de espacio. Presidida por Francisco Campos, la cena concluyó con las palabras de agradecimiento de Shackleton, quien celebró que el director de Telégrafos de Chile le hubiese comunicado que podría usar libremente las líneas telegráficas chilenas y las oficinas radiográficas costeras (“El telégrafo a disposición de los exploradores”, 1916).

A estos homenajes se sumaron otros: un *smoking-concert* en el Club Inglés el miércoles 6, con las partituras de la banda municipal; y un banquete ofrecido por la colonia británica en el Club Magallanes la noche del jueves 7, que despertó gran expectación y reunió a las personas más caracterizadas del mundo social y comercial de Punta Arenas (“Expedición Shackleton: Continúa el entusiasmo”, 1916). A juzgar por las palabras que el Gobernador Edwards dirigió al Presidente de la *British Association of Magallanes*, todo hace presumir que Pardo y sus marinos no estuvieron presentes en esa cena de los británicos puntarenenses (“Agradeciendo una manifestación”, 1916).

Un dato marginal, pero revelador del nivel de adelanto y de algunos problemas de la ciudad, fue el ofrecimiento de los vecinos J. Gaier, Victoriano Baratau, W. A. Chandler y Juan Díaz de poner a disposición de Shackleton tres o más automóviles con sus respectivos *chauffeurs*, libres de costo, durante su estadía; para estos vecinos, la huelga de los taxistas que ocurría por esos días no debía afectar el desplazamiento del explorador (“Los vencedores del hielo”, 1916).

El homenaje de mayor cobertura fue la organización de un picnic popular en el que podría participar todo el pueblo, y donde los ingleses rescatados podrían «hacer ejercicios musculares y jugar un match de foot-ball con elementos deportivos de Punta Arenas» (“Los vencedores del hielo”, 1916; “Club Magallanes”, 1916). La Junta o Comisión de Alcaldes —máxima autoridad municipal— asumió su organización en el Club Hípico de la Sociedad Rural y aprovechó el evento para la entrega pública de medallas conme-



morativas a los expedicionarios, a la tripulación del *Yelcho* y a otras personas, encargando a Mateo Paravich la vigilancia del programa del domingo 10 (“Medallas conmemorativas”, 1916).

La creciente colonia yugoslava tampoco dejó pasar la oportunidad: sin pretender rivalizar con los ingleses de Magallanes, ofreció en el Centro Croata, el sábado 9, un *five o'clock tea* para homenajear a los expedicionarios de Sir Ernest Shackleton y a los marinos chilenos. Con una asistencia no menor a las ciento cincuenta personas, «los vencedores de los hielos polares» fueron aclamados; el presidente de la institución, el médico Mateo Bencur, dirigió cariñosas palabras y la estudiantina croata interpretó una selección de canciones e himnos de Chile, Inglaterra y Serbia (“Hermosa manifestación”, 1916). Al atardecer de ese mismo día se dio a conocer la autorización para el viaje de la *Yelcho* a Valparaíso, lo que produjo gran euforia entre Shackleton y sus compañeros (“Viaje de Mr. Shackleton a la capital”, 1916).

El domingo 10 de septiembre, en el Club Hípico, se llevó a efecto la manifestación popular más importante. En la entrada principal se instaló un arco decorativo que decía: «El pueblo de Magallanes a Sir Ernest Shackleton y a sus esforzados expedicionarios y a nuestros marinos del *Yelcho*» (“El pic-nic de ayer”, 1916). Al día siguiente, *El Comercio* detalló que las medallas —confeccionadas bajo la dirección de Guillermo F. Grace— eran de dos categorías: unas de oro fino y otras de una aleación de oro y cobre. En el reverso llevaban grabada en bajorrelieve la escampavía *Yelcho*, con la fecha 3-IX-1916; las de primera clase incluían la inscripción «Recuerdo de la Junta de Alcaldes de Magallanes», omitida en las de segunda por la premura del tiempo (“Las medallas conmemorativas”, 1916).

Los asistentes al Club Hípico fueron cerca de siete mil personas. Entre las actividades deportivas destacaron los ejercicios gimnásticos, las pruebas de destreza del Sokol y un partido de fútbol improvisado entre los clubes «Chile» y «Mundo» —este último integrado por los ingleses—, que terminó igualado a cero.



Tras el desfile de los grupos de scouts, el gobernador Edwards entregó las medallas y una niña de nueve años, de apellido Zlater, pronunció un sentido discurso; en él saludó también al «valiente comandante de la *Yelcho* señor Pardo, y la tripulación, que honran a nuestra Marina», y terminó pidiendo tres hurras por Inglaterra y un entusiasta «¡Viva Chile!» (“Las medallas conmemorativas”, 1916). Los miles de asistentes se retiraron felices de la que se calificó como la más grande manifestación popular habida en la ciudad (“El pic-nic de ayer”, 1916).

El martes 12, *El Comercio* volvió a referirse a la extraordinaria manifestación, elogiando el espíritu cívico y el orden reinantes (“Comisión de Alcaldes”, 1916). En la reunión de evaluación del lunes 11, el alcalde Stubenrauch propuso que las autoridades locales felicitaran al Supremo Gobierno por el triunfo de la Marina chilena, «pues con un buque chico como es el *Yelcho* se triunfó en una peligrosa obra de salvamento», indicación acogida por unanimidad; días después, los alcaldes reiteraban al gobierno que el viaje había sido «una verdadera proeza, casi sin preparación previa» (“Expedición polar: Felicitación al gobierno”, 1916).

La noche del domingo 10, Shackleton y sus compañeros volvieron a ser el centro de la noticia: en el Teatro Municipal, el segundo jefe de la expedición, Frank Wild, dictó una documentada conferencia de divulgación acompañada de «proyecciones luminosas». Wild relató que el día de la llegada de la *Yelcho* casi toda la partida se hallaba almorzando en la choza cuando el grito de «¡buque a la vista!» los arrojó a todos afuera; durante algunos minutos permanecieron demasiado emocionados para hacer otra cosa que gritar, y Shackleton estuvo con el primer bote a la 1.20 p. m. (“Conferencia”, 1916). Fue la primera conferencia dada por los expedicionarios rescatados y la penúltima actividad en la ciudad. El último homenaje fue una cena en la 2ª Compañía de Bomberos, el miércoles 13, cuyos voluntarios prepararon el festejo cuidadosamente y estarían en uniforme de parada (“En la 2ª Compañía de Bomberos”, 1916).



4. El viaje de la *Yelcho* de Punta Arenas a Valparaíso

Luego de permanecer quince días en Punta Arenas, la escampavía *Yelcho* zarpó rumbo a Valparaíso, al mando del Piloto 1° Luis Pardo y transportando a Ernest Shackleton y a algunos de los compañeros rescatados. El viaje había sido autorizado por el gobierno el sábado 9 de septiembre, y durante una semana el buque se alistó para dar cumplimiento a esa nueva comisión. El 13 de septiembre, *El Comercio* informaba que Shackleton viajaría definitivamente el viernes 15 en la *Yelcho* —y no en el vapor *Asturiano*, como se había anunciado— con la misma tripulación que había participado en el rescate del 30 de agosto (“El viaje de los expedicionarios a la capital”, 1916).

Según había manifestado Shackleton, el propósito del viaje era agradecer personalmente, en unión de sus compañeros, la participación que había cabido al país en la expedición de salvataje (“Mr. Shackleton y sus compañeros emprenden hoy viaje al norte”, 1916). El mismo día del zarpe, el diario precisaba que Shackleton sería acompañado por diecisiete de sus compañeros, pues los ocho restantes habían salido silenciosamente el miércoles 13 a bordo del *Asturiano* hacia Buenos Aires, para seguir luego a Inglaterra, aprovechando el pago de los pasajes efectuado por la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. El matutino deseaba a los expedicionarios y marinos «un feliz viaje, y toda suerte de atenciones en las ciudades del norte que visiten» (“Mr. Shackleton y sus compañeros emprenden hoy viaje al norte”, 1916).

El sábado 16, *El Comercio* informaba que, al zarpar la *Yelcho*, sus pitazos de despedida habían sido respondidos por todos los vapores anclados en la bahía, mientras en el muelle se escuchaban hurras y vivas (“Los expedicionarios: Su viaje al norte”, 1916). Tras la partida, escasearon las informaciones. El lunes 25 el diario reprodujo una noticia proveniente de Buenos Aires que analizaba el éxi-



to de la expedición (“La hazaña del *Yelcho*”, 1916) y, en la misma edición, comunicaba que la navegación hasta Ancud había sido dificultosa por un fuerte temporal, lo que provocaría un retraso en el arribo al puerto de destino final (“Noticias de la escampavía *Yelcho*”, 1916).

Hecho poco conocido es la escala de la *Yelcho* en Ancud para capear el mal tiempo y aprovisionarse de carbón y agua. Durante su estadía en ese puerto de Chiloé, Shackleton y Pardo aprovecharon para ir a la oficina de telégrafos y fueron vitoreados por la población; el Intendente Suplente, Olegario Bórquez, brindó con ellos una copa de champaña por la proeza realizada en la isla Elefante, y el comandante del regimiento *Chiloé*, Luciano E. Julio, los invitó a una cena en el casino del cuartel (“Arribo de la escampavía *Yelcho* a Ancud”, 1916). La *Yelcho* zarpó de Ancud el lunes 25 rumbo a Valparaíso, donde se anunciaban recepciones en el Círculo Naval y en los centros sociales, en un ambiente en que «desde Tacna a Punta Arenas, el entusiasmo y patriotismo late en idéntica forma en los hijos de este país» (“La *Yelcho* en Valparaíso”, 1916).

5. De Valparaíso a Buenos Aires

Escasa fue la información que *El Comercio* publicó sobre los expedicionarios y el Piloto Pardo en Valparaíso y en Santiago. El lunes 2 de octubre informaba que Shackleton y sus compañeros se dirigirían el miércoles 4 a Buenos Aires por la ruta de la cordillera (“Sin título”, 1916a); y al día siguiente, que la colonia británica de Valparaíso había agasajado especialmente al comandante de la *Yelcho* por su comisión a la Antártica. El 7 de octubre publicaba que había producido gran satisfacción en Punta Arenas el telegrama que Shackleton dirigió desde Buenos Aires al Gobernador Edwards, agradeciendo las atenciones recibidas y las «hermosas medallas de oro» (“Un telegrama de Mr. Shackleton”, 1916). Finalmente, el lunes 9 de octubre, el diario cerraba estas informaciones se-



ñalando que los expedicionarios estaban siendo muy agasajados en Buenos Aires por la colonia británica (“Sin título”, 1916b).

6. Pardo y la *Yelcho* tras la partida de Shackleton a Inglaterra

Solo dos escasas noticias sobre Pardo y la *Yelcho* se publicaron entre mediados de octubre y los primeros días de noviembre. El 17 de octubre se reproducía una noticia de Santiago que informaba que el Ministerio de Marina había autorizado al Piloto 1º Luis Pardo Villalón —entonces en Valparaíso— para viajar el 5 de noviembre a Santiago, con el objeto de recibir la medalla que le acordó la Sociedad de Historia y Geografía por su feliz actuación en el salvamento de la expedición de Shackleton (“Sin título”, 1916c).

La noticia local que mayor alegría y seguimiento causó entre los lectores puntarenenses se produjo cuando un reportero se encontró en la calle con el maquinista de la *Yelcho*, José Beltrán Gamarra, quien, tras entregar el cargo de las máquinas en Valparaíso, había regresado a Punta Arenas, donde lo esperaba su familia. Consultado sobre la nave, respondió que la célebre escampavía había sido enviada desde Valparaíso al dique de Talcahuano para reparaciones en el casco y una recorrida general de sus máquinas (“Ecos de la expedición polar”, 1916).

Beltrán afirmó que en Valparaíso todos habían sido recibidos como verdaderos héroes, y que la Escuela de Mecánicos de la Armada le había otorgado un premio por su trabajo en las máquinas de la *Yelcho*: un reloj de oro de dieciocho quilates con la inscripción «La Escuela de mecánicos de la Armada a don José Beltrán Gamarra, a cargo de las máquinas del *Yelcho* en agosto de 1916 en el Polo Sur». Añadió que había recibido otras tres medallas —de oro, plata y cobre— de la Sociedad Blanco Encalada, la Sociedad de Marina y el Cuerpo de Salvavidas de Valparaíso, a las que se sumaría la medalla y el diploma de la Sociedad de Historia y Geografía. Como máxima aspiración, sin embargo, esperaba ascender al



grado inmediatamente superior, tal como el Gobierno lo había hecho con los pilotos Pardo y Aguirre, y no quedarse solo en un mero agradecimiento que no mejoraría sus condiciones de vida material (“Ecos de la expedición polar”, 1916). Con estas sentidas palabras del maquinista Beltrán, *El Comercio* cerraba la cobertura noticiosa prestada al rescate.

7. A modo de conclusión

El periódico matutino puntarenense *El Comercio* prestó toda la atención informativa posible al regreso de la *Yelcho* desde la isla Elefante, y en cada uno de sus artículos y despachos valoró de manera balanceada tanto a Shackleton como al piloto Pardo. No es posible determinar si esta línea editorial fue puesta en entredicho por otros medios locales, como *El Magallanes* y *El Chile Austral*, aunque en la edición del 8 de septiembre *El Comercio* hacía sus descargos afirmando que su relación sobre la expedición polar había sido «motivo de contrariadas opiniones que no le alcanzan», pues «cada cual cumple con su deber de informar al público a su manera» (“En el Club Magallanes”, 1916).

La revisión del diario permite establecer una sucesión cronológica que comienza el domingo 3 de septiembre, cuando Pardo regresa exitosamente a Punta Arenas con los naufragos ingleses, y continúa el viernes 15, cuando zarpa hacia Valparaíso. A ello siguen el viaje de la *Yelcho* —con su arribo a Valparaíso en la madrugada del 27 de septiembre— y su obligada recalada en Ancud, donde recibió homenajes de las autoridades políticas y del Ejército, hecho aparentemente poco conocido hasta ahora. Un tercer período abarca la llegada a Valparaíso y la posterior salida del país de Shackleton hacia Buenos Aires; y, por último, la autorización oficial de mediados de octubre para que Pardo se trasladara a Santiago y recibiera, en noviembre de 1916, el homenaje de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía.



Del conjunto de expresiones utilizadas por *El Comercio* para referirse al rescate, al tiempo de aislamiento y a las actividades científicas desarrolladas en la isla Elefante, así como a la participación de la escampavía *Yelcho*, de su comandante Luis Pardo y de su heroica tripulación, la que mejor se ajusta a la valoración que el diario hizo o quiso hacer de este magno acontecimiento antártico es la de «los vencedores de los hielos polares». Por esta razón se ha titulado con ese nombre la presente contribución.

Nota del autor

Este trabajo se enmarca en el Proyecto HUM1 01-1516, «La Política Antártica Chilena entre la Primera y Segunda Carta Patente Británica, 1908-1917: ¿Compromiso Polar o Distanciamiento Silencioso?», Facultad de Humanidades, Universidad de Playa Ancha, Valparaíso.

Referencias

Fuente primaria: Diario *El Comercio de Punta Arenas*, 1916

Agradeciendo una manifestación. (1916, 9 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Arribo de la escampavía *Yelcho* a Ancud. (1916, 9 de octubre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Club Magallanes. (1916, 7 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Comisión de Alcaldes. (1916, 12 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Conferencia. (1916, 11 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.



Ecós de la expedición polar: Las medallas de Beltrán: Un rato de conversación con el maquinista de la Yelcho. (1916, 8 de noviembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 3.

El pic-nic de ayer: Inmenso entusiasmo. (1916, 11 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 3.

El telégrafo a disposición de los exploradores. (1916, 8 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 3.

El viaje de los expedicionarios a la capital: Se realizará el próximo viernes. (1916, 13 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

En el Club Magallanes: El banquete de anoche. (1916, 8 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, pp. 2-3.

En la 1ª Cía. de Bomberos. (1916, 11 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 3.

En la 2ª Compañía de Bomberos: Manifestación a los tripulantes del Yelcho. (1916, 13 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Expedición polar: Felicitación al gobierno. (1916, 13 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Expedición Shackleton: Continúa el entusiasmo: Las manifestaciones. (1916, 6 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, pp. 2-3.

Expedición Shackleton: Triunfo del Yelcho: Regreso a Punta Arenas: Importante recepción: Indescriptible entusiasmo: Otros detalles. (1916, 4 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, pp. 2-4.

Hermosa manifestación. (1916, 11 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 3.

Interesante telegrama. (1916, 7 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

La hazaña del Yelcho (de La Nación de Buenos Aires). (1916, 25 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

La Yelcho en Valparaíso. (1916, 29 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 3.



Las medallas conmemorativas. (1916, 11 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, pp. 2-3.

Los expedicionarios: Su viaje al norte: La manifestación de despedida. (1916, 16 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Los vencedores del hielo: Sus propósitos: Festejos en su honor: Otras informaciones. (1916, 5 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, pp. 2-3.

Medallas conmemorativas. (1916, 8 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Mr. Shackleton y sus compañeros emprenden hoy viaje al norte. (1916, 15 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Noticias de la escampavía Yelcho. (1916, 25 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Sin título. (1916a, 2 de octubre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Sin título. (1916b, 9 de octubre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Sin título. (1916c, 17 de octubre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Un telegrama de Mr. Shackleton. (1916, 7 de octubre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Viaje de Mr. Shackleton a la capital: Se confirma la noticia. (1916, 9 de septiembre). *El Comercio de Punta Arenas*, p. 2.

Fuente secundaria

Zúñiga, A. (1997). *Periodismo en la Patagonia: El caso de la prensa austral* [Tesis para optar al título de periodista, Universidad Andrés Bello]. Escuela de Periodismo.



«No retornaré solo»

Los 110 años de la gesta del Piloto Pardo: memoria, monumentos y proyección de una figura heroica

Francisco Sánchez Urra

Fundación Huellas Magallánicas · Consejo de la Sociedad Civil de INACH

Resumen

El 30 de agosto de 1916, el piloto segundo de la Armada de Chile Luis Alberto Pardo Villalón rescató, al mando de la escampavía *Yelcho*, a los veintidós náufragos de la Expedición Imperial Transantártica de Sir Ernest Shackleton, abandonados en isla Elefante tras el naufragio del *Endurance*. Al cumplirse en 2026 los ciento diez años de aquella hazaña —el primer gran salvamento de la historia antártica y la primera acción del Estado de Chile en el continente blanco—, este artículo examina, desde una perspectiva histórico-cultural, tres dimensiones del acontecimiento: la decisión moral plasmada en la carta que Pardo escribió a su padre antes de zarpar, la travesía y el rescate, y, de manera especial, las formas en que su memoria ha sido conservada mediante monumentos, homenajes y obras escritas. A partir de las categorías de memoria colectiva, héroe y lugar de memoria, y apoyándose en la historiografía de Consuelo León, Mauricio Jara y Mateo Martinic, se argumenta que Pardo encarna un heroísmo de la paz, el deber y la solidaridad que contrasta con la épica bélica tradicional. Se sostiene que la conmemoración de los ciento diez años debe trascender el rito y proyectar la figura de Pardo hacia las nuevas generaciones, rescatándola del olvido relativo en que la sombra de Shackleton la mantuvo durante décadas.



Palabras clave: Luis Pardo Villalón; escampavía *Yelcho*; rescate de Shackleton; memoria histórica; monumentos; heroísmo.

Abstract

On August 30, 1916, Chilean Navy pilot Luis Alberto Pardo Villalón, commanding the cutter *Yelcho*, rescued the twenty-two castaways of Sir Ernest Shackleton's Imperial Trans-Antarctic Expedition, stranded on Elephant Island after the wreck of the *Endurance*. As 2026 marks the hundred and tenth anniversary of that feat—the first great rescue in Antarctic history and the first action of the Chilean State on the white continent—this article examines, from a historical-cultural perspective and in a deliberately epic tone, the moral decision recorded in the letter Pardo wrote to his father before sailing, the voyage and rescue, and especially the ways his memory has been preserved through monuments, tributes, and written works. Drawing on the categories of collective memory and the hero, it argues that Pardo embodies a heroism of peace, duty, and solidarity, and that the commemoration should project his figure toward new generations.

Keywords: Luis Pardo Villalón; cutter *Yelcho*; Shackleton rescue; historical memory; monuments; heroism.

1. Introducción

Hay gestas que el tiempo no apaga, sino que pule. La del piloto Luis Alberto Pardo Villalón es una de ellas. En el invierno austral de 1916, cuando el imperio británico, atrapado en la Primera Guerra Mundial, había agotado sus recursos y su esperanza, y cuando tres intentos de rescate habían fracasado uno tras otro, fue una pequeña y maltrecha escampavía chilena, la *Yelcho*, la que se internó en el paso Drake para arrancar de una muerte casi segura a veintidós hombres olvidados en isla Elefante. Al mando de aquel cascarón sin doble casco, sin radio ni luz eléctrica, iba un marino



que jamás había comandado el buque ni cruzado esas aguas: el piloto segundo Luis Pardo Villalón (Buvinic, 2025).

En 2026 se cumplen ciento diez años de aquel 30 de agosto. La efeméride no es un dato menor de calendario: marca el aniversario del primer gran rescate de la historia de la exploración antártica y de la primera acción del Estado de Chile en el continente blanco (Glaciares Chilenos, 2020). Conmemorarla obliga a una doble tarea: reconstruir con rigor lo sucedido y, al mismo tiempo, preguntarse por qué y cómo una sociedad decide recordar a sus héroes.

Este artículo aborda ambas dimensiones. Se organiza en torno a tres ejes. El primero es la decisión moral de Pardo, cristalizada en la conmovedora carta que dejó a su padre antes de zarpar, documento que la posteridad ha comparado con la arenga de Arturo Prat. El segundo es la hazaña misma: la travesía, la estrategia y el rescate. El tercero, central en esta reflexión, es la memoria: las múltiples formas —monumentos, homenajes, libros— en que la figura de Pardo ha sido conservada, y la paradoja de un héroe a la vez celebrado y relegado a la sombra del propio Shackleton. La tesis que recorre el texto sostiene que Pardo encarna un heroísmo de la paz, el deber y la solidaridad cuya vigencia exige, en estos ciento diez años, no solo recordarlo, sino proyectarlo hacia las generaciones venideras.

2. La encrucijada de 1916: el mundo, la Antártica y un naufragio

Para dimensionar la gesta conviene situarla en su contexto. Hacia 1916, el orden mundial se resquebrajaba: los imperios europeos se desangraban en una guerra de dimensiones planetarias y la última porción de tierra aún no repartida —el continente antártico— atraía la ambición de las potencias (León Wöppke & Jara Fernández, 2015). En ese escenario, la Expedición Imperial Transantártica de Sir Ernest Shackleton, que había zarpado en 1914 con el ob-



jetivo de cruzar el continente de mar a mar, vio cómo su nave, el *Endurance*, quedaba aprisionada por los hielos del mar de Weddell y se hundía definitivamente en noviembre de 1915 (Armada de Chile, 2012).

Tras una penosa marcha sobre el hielo y una navegación angustiosa en botes salvavidas, veintidós de los expedicionarios alcanzaron isla Elefante hacia abril de 1916, donde deberían aguardar largos meses invernales con escasas provisiones (León Wöppke & Jara Fernández, 2015). Shackleton, con un puñado de hombres, protagonizó entonces una travesía legendaria de diecisiete días en un bote hasta la isla Georgia del Sur. Pero rescatar a los que habían quedado atrás resultó imposible para los medios británicos, mermados por la guerra. Sobrevinieron tres intentos fallidos —con el ballenero *Southern Sky*, con el pesquero uruguayo *Instituto de Pesca N.º 1* y con la goleta *Emma* arrendada en Punta Arenas—, todos derrotados por la crudeza del tiempo y la extensión de los hielos (León Wöppke & Jara Fernández, 2015).

Fue en ese punto de desesperación cuando Shackleton recurrió a la Armada de Chile. El director general, vicealmirante Joaquín Muñoz Hurtado, dispuso que se alistara con prioridad inmediata un buque del Apostadero Naval de Magallanes. La elección recayó en la *Yelcho*, un modesto remolcador a vapor construido en 1906 que, a simple vista, no reunía las condiciones mínimas para semejante navegación (La Prensa Austral, 2022). La historia, sin embargo, no la escribirían las condiciones del buque, sino el temple de su comandante.

3. La carta al padre: una decisión moral antes que una hazaña náutica

El gesto que eleva la travesía de Pardo a la categoría de gesta moral antecede a la travesía misma. El comandante original de la *Yelcho*, el piloto primero Francisco Miranda, declinó la misión aludiendo a problemas de salud, y el mando recayó en el joven piloto



segundo Luis Pardo Villalón, que se ofreció voluntario junto a una tripulación enteramente voluntaria (Buvinic, 2025). Conviene subrayar que ni siquiera los historiadores coinciden sobre el momento exacto en que Pardo asumió el mando, pues, como advierten León Wöppke y Jara Fernández (2015), sobre varios pormenores de la gesta "no existe coincidencia entre los historiadores". Lo indiscutible es la decisión: Pardo aceptó conducir hacia el invierno antártico una nave inadecuada para salvar a hombres de otra bandera.

Antes de zarpar, fechó el 23 de agosto de 1916 una carta a su padre, Fernando Pardo, que se ha convertido en el documento espiritual de la hazaña. En ella escribió:

La tarea es grande, pero nada me da miedo: soy chileno. Dos consideraciones me hacen hacer frente a estos peligros: salvar a los exploradores y dar gloria a Chile. Estaré feliz si pudiese lograr lo que otros no. (Pardo Villalón, 1916, citado en Patrimonio de Chile, 2016)

El tramo final de la misiva alcanza una solemnidad casi testamentaria. Consciente de que podía no regresar, encomendó a su padre el cuidado de su esposa, Laura, y de sus hijos, y cerró con una frase que condensa todo su carácter: cuando su padre leyera esas líneas, o su hijo habría muerto, o habría llegado a Punta Arenas con los náufragos, porque no retornaría solo (Glaciares Chilenos, 2020). Esa promesa —"no retornaré solo"— resume una ética del deber llevada hasta sus últimas consecuencias, y ha dado título incluso a obras dedicadas a la gesta. No por azar diversos estudiosos han comparado esta carta con la arenga de Arturo Prat: una en la guerra, la otra en la paz, ambas expresiones de un mismo sentido del sacrificio (Revista de Marina, s. f.).

4. La hazaña: travesía, ingenio y rescate

El 25 de agosto de 1916, la *Yelcho* zarpó de Punta Arenas rumbo a isla Elefante (Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio,



s. f.). La navegación por el paso Drake en pleno invierno, sin instrumentos de comunicación, con escasas horas de luz y entre témpanos y bancos de niebla, constituyó por sí sola una proeza. A ella Pardo añadió un acierto táctico que marcó la diferencia respecto de los rescates anteriores: aprovechar la niebla para aproximarse a la isla, una maniobra arriesgada y nunca antes intentada, pero que reducía la presión del hielo que había hecho fracasar los intentos previos (Ladera Sur, s. f.).

Importa destacar que la dotación que acompañó a Pardo era enteramente voluntaria, integrada por marinos y personal del territorio marítimo de Magallanes que aceptaron, como su comandante, exponer la vida en una misión sin garantía de retorno (Cárcamo Velásquez, s. f.). Esta circunstancia añade una dimensión coral a la epopeya: el heroísmo de 1916 no fue solo el de un hombre, sino el de una tripulación anónima que compartió el riesgo y la gloria. Recordar la gesta exige, por ello, recordar también a quienes, junto a Pardo, hicieron posible el milagro de la *Yelcho*.

El 30 de agosto, tras una hora de trabajo extenuante para vencer las rompientes de la costa, los veintidós náufragos del *Endurance* —al borde de la inanición— quedaron a salvo a bordo de la *Yelcho* (Armada de Chile, 2012). Los partes navales de la época, parcos y exactos, dejaron constancia de que Pardo obró con tino e inteligencia, y de que sus decisiones durante la navegación fueron sabias y oportunas (Armada de Chile, 2006). El regreso no fue menos arduo: un fortísimo temporal azotó al buque en el Drake, y solo el 3 de septiembre la *Yelcho* arribó a Punta Arenas con su carga de vidas rescatadas.

Lo notable de la maniobra es que su éxito no dependió de medios superiores —la *Yelcho* era inferior a cuanto Shackleton había probado antes—, sino de la pericia, la audacia y la determinación de una tripulación que sabía que podía no volver. En ello reside el carácter épico de la gesta: el triunfo de la voluntad humana sobre la desproporción de los medios.



5. La consagración y la modestia del héroe

La llegada de la *Yelcho* a Punta Arenas desató una explosión de júbilo popular. Más de ocho mil personas se congregaron en el puerto, y durante dos semanas la ciudad celebró a Pardo, a Shackleton y a sus hombres en plazas, cuarteles de bomberos y clubes (Buvinic, 2025). La noticia recorrió el mundo y la ciudadanía embanderó la ciudad para honrar el coraje de los marinos chilenos (Escuela de Tripulantes, s. f.).

Sin embargo, el rasgo que mejor define a Pardo es su humildad. Una vez cumplida la misión, rechazó la recompensa económica que se le ofreció, aludiendo a que solo había hecho lo que correspondía a su labor (Buvinic, 2025). Esa misma sobriedad lo acompañó en los homenajes: recibió diversas condecoraciones —entre ellas la de la Liga Marítima de Chile— y los británicos le obsequiaron una fuente de cristal y plata con una inscripción que sintetizaba el asombro universal: "su hazaña admiró al mundo entero" (Cárcamo Velásquez, s. f.). Pocos días después del rescate, el 5 de septiembre de 1916, formalizó además su afiliación a la masónica Logia "Estrella de Magallanes" N.º 25, gesto coherente con los valores de servicio y solidaridad que habían guiado su acción (Gran Logia de Chile, s. f.).

El héroe, en suma, no buscó el heroísmo: lo cumplió como deber y volvió al anonimato del servicio. Esta modestia, lejos de disminuir su figura, la engrandece, y explica en parte la paradoja de su memoria, que examinaremos a continuación.

6. La memoria y los homenajes: monumentos contra el olvido

Si la hazaña fue indiscutible, su memoria ha seguido un curso desigual. Mientras Shackleton fue exaltado por la prensa anglosajona —que en algunos casos omitió incluso el papel decisivo de Pardo—, la figura del marino chileno quedó, durante décadas, en



un lugar más discreto, hasta el punto de que la historiografía la ha caracterizado como la de un héroe antártico, en buena medida, olvidado (León Wöppke & Jara Fernández, 2015). Recuperarla del olvido ha sido, precisamente, el propósito de los homenajes que jalonan el espacio público y la cultura magallánica.

El homenaje más simbólico se erige en la Avenida Costanera de Punta Arenas, donde un monumento conserva la proa original de la *Yelcho*, convertida en reliquia cívica que ancla físicamente la memoria de la gesta en el paisaje urbano (Buvinic, 2025). A él se suman una calle que lleva su nombre, murales que relatan la hazaña y una boya conmemorativa instalada en el muelle Shackleton. La Armada de Chile, por su parte, ha mantenido vivo su recuerdo mediante ceremonias, publicaciones y, de modo señalado, bautizando con su nombre a unidades navales: el patrullero oceánico OPV "Piloto Pardo" perpetúa en alta mar la memoria del marino, y a bordo de uno de ellos se entregó una placa que reproduce su carta al padre (Armada de Chile, 2012). Desde 1935, sus restos descansan en un mausoleo ante el cual cada aniversario se depositan ofrendas florales (Armada de Chile, 2006).

La memoria de Pardo también se ha sostenido en la palabra escrita y en la creación cultural. La hazaña ha sido objeto de la filatelia nacional, de una obra de teatro —el *Smoking Concert* de la Fundación Antártica²¹, que recrea el recibimiento de la expedición— y de una nutrida bibliografía (Buvinic, 2025). Entre las obras de referencia destacan los estudios reunidos por León Wöppke y Jara Fernández (2015) en *El Piloto Luis Pardo Villalón: Visiones desde la prensa, 1916*, que analizan cómo lo retrataron los periódicos de Chile y del extranjero; el trabajo de Mancilla González (2015), que en ese mismo volumen documenta el largo y accidentado proyecto de la Hermandad de la Costa para erigirle un monumento entre 1941 y 1983; y diversas obras navales e históricas dedicadas al rescate. Iniciativas educativas como las del programa Gaia Antártica de la Universidad de Magallanes, el Circuito Antártico y las guías *Huellas Antárticas* del Instituto Antártico



Chileno han buscado, además, acercar su figura a las nuevas generaciones (Buvinic, 2025).

El nombre del héroe ha trascendido también la esfera local para inscribirse en la tradición naval e incluso en la toponimia austral. Sucesivos buques de la Armada han llevado el nombre "Piloto Pardo", prolongando en cada singladura el recuerdo de la gesta, de modo que la figura del marino navega, en sentido literal, por los mares que él surcó. Esta perpetuación institucional convive, sin embargo, con una persistente asimetría: en el relato internacional de la exploración antártica, la epopeya de Shackleton ha eclipsado con frecuencia el papel del marino chileno que la salvó del desenlace trágico. Reequilibrar ese relato —situando a Pardo como coautor indispensable del final feliz de la odisea del *Endurance*— es una de las tareas pendientes que la conmemoración de los ciento diez años puede contribuir a saldar.

La existencia misma de un monumento tantos años postergado revela una tensión profunda. La memoria de Pardo no se impuso por inercia: hubo que construirla, defenderla y, a veces, rescatarla del descuido. En ello, los monumentos cumplen la función que Nora (2008) atribuyó a los "lugares de memoria": cristalizar en objetos y espacios una identidad que, de otro modo, corre el riesgo de disolverse en el olvido.

7. La figura de Pardo en clave épica: el héroe de la paz

¿Qué clase de héroe es Luis Pardo Villalón? La pregunta importa, porque su figura desafía el molde tradicional de la épica, asociado a la guerra y a la conquista. Pardo no venció a un enemigo ni conquistó un territorio: salvó vidas ajenas, de otra nacionalidad, sin más recompensa que el deber cumplido. De ahí que se lo haya consagrado como "héroe de la paz", una categoría que lo singulariza en el panteón nacional (Revista de Marina, s. f.).



Esta singularidad se comprende mejor a la luz de la memoria regional. La historiografía magallánica, cuyo principal exponente es Mateo Martinic, ha mostrado que la identidad de Magallanes se ha forjado en la relación con un entorno extremo y en los relatos de mar, esfuerzo y solidaridad de quienes lo han habitado (Martinic Beros, 2006). La gesta de Pardo se inscribe con naturalidad en esa tradición: no es la hazaña de un individuo aislado, sino la expresión de una cultura austral que hizo del enfrentamiento con la adversidad un rasgo identitario. Como recuerda la propia divulgación reciente, recordar a Pardo equivale a reconocer que la historia de Punta Arenas se ha cimentado en sacrificios y solidaridades frente a los mares australes (Buvinic, 2025).

El valor épico de Pardo reside, así, en una inversión de los términos clásicos del heroísmo. Su grandeza no está en la fuerza, sino en la voluntad; no en la victoria sobre otros, sino en la entrega por otros; no en el estruendo, sino en la modestia. La carta a su padre, con su mezcla de coraje y ternura, es el documento que mejor expresa ese heroísmo de nuevo cuño: un valor sereno, consciente del riesgo, sostenido por el sentido del deber y por el amor a los suyos y a su patria. Proyectar esta figura significa ofrecer a las generaciones actuales un modelo de heroísmo civil tan necesario como inspirador.

8. Ciento diez años: conmemorar para proyectar

Una conmemoración solo es fecunda cuando sirve al presente y al futuro. La de los ciento diez años de la gesta del Piloto Pardo, en 2026, puede ser mucho más que una ceremonia: una oportunidad para corregir el olvido relativo que ha rodeado a su figura y para proyectarla con fuerza hacia las nuevas generaciones. Hobsbawm y Ranger (2002) advirtieron que las tradiciones se inventan y reinventan según las necesidades de cada época; reinventar la memo-



ria de Pardo para el siglo XXI implica vincularla con los desafíos actuales de Chile en la Antártica.

Esta proyección puede articularse en varios planos. En el educativo, la efeméride invita a incorporar de manera sistemática la historia antártica nacional —y, dentro de ella, la gesta del Piloto Pardo— en el currículum escolar, una deuda largamente señalada por los especialistas. En el cultural, llama a renovar el corpus de obras dedicadas al héroe, incluidas las orientadas a la infancia y la juventud, capaces de hablar a los lectores de hoy. En el cívico, la conmemoración puede transformarse en participación, involucrando a estudiantes y comunidades en la construcción activa de la memoria. Y en el simbólico, ofrece la ocasión de instalar a Pardo, junto a Shackleton, en el lugar que le corresponde en el relato global de la exploración antártica, reivindicando el aporte chileno a una de sus páginas más nobles.

El propio Pardo, con su gesto de rechazar la recompensa, enseñó que el reconocimiento verdadero no se mide en honores, sino en la perduración del ejemplo. Honrarlo a ciento diez años de su hazaña significa, por tanto, asegurar que su figura no quede reducida —como temía la divulgación reciente— a una calle, un monumento o un libro, sino que permanezca viva en la memoria y en la imaginación de quienes vendrán (Buvinic, 2025).

9. Conclusiones

La gesta del Piloto Pardo es, a un tiempo, un episodio histórico verificable y un relato de proporciones épicas. Verificable, porque está documentada en partes navales, en la prensa de 1916 y en una sólida historiografía. Épica, porque reúne todos los elementos del mito heroico: la misión imposible, la nave humilde, la travesía por mares temibles, el rescate contra toda probabilidad y, sobre todo, una decisión moral previa que la carta al padre eternizó en palabras de coraje y entrega.



Este artículo ha sostenido que Pardo encarna un heroísmo de la paz, el deber y la solidaridad, distinto del heroísmo bélico tradicional, y que su grandeza reside en la voluntad y la modestia antes que en la fuerza. Ha mostrado, asimismo, que su memoria ha seguido un curso desigual —celebrada y a la vez relegada a la sombra de Shackleton— y que los monumentos, homenajes y obras escritas han operado como una larga batalla contra el olvido, en la que la proa de la *Yelcho* en la Costanera de Punta Arenas funciona como lugar de memoria por excelencia.

A ciento diez años de aquel 30 de agosto de 1916, la conmemoración no debe agotarse en la evocación. La promesa que Pardo dejó a su padre —"no retornaré solo"— puede leerse hoy como un mandato para la sociedad chilena: no dejar atrás la memoria de quien no dejó atrás a nadie. Proyectar su figura hacia el futuro, a través de la educación, la cultura y la imaginación de las nuevas generaciones, es la forma más alta de honrar a un héroe que cruzó el Drake convencido de que el deber, cuando se cumple por los demás, vale más que la propia vida.

Referencias

- Armada de Chile. (2006, 30 de agosto). *Armada recordó hazaña del Piloto Pardo*. <https://www.armada.cl/>
- Armada de Chile. (2012, 15 de noviembre). *Extracto de carta enviada por el Piloto Luis Pardo Villalón a su padre fue entregada al buque que lleva su nombre*. <https://www.armada.cl/>
- Buvinic, C. (2025, 9 de septiembre). *A 109 años de su hazaña heroica, ¿cuáles son las huellas del Piloto Pardo en Punta Arenas?* [Opinión]. Instituto Antártico Chileno. <https://www.inach.cl/>
- Cárcamo Velásquez, E. (s. f.). *La gran hazaña del Piloto Pardo y su tripulación en la escampavía Yelcho*. Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. <http://www.historianaval.cl/>
- Escuela de Tripulantes. (s. f.). *La hazaña del Piloto Pardo*. Recuperado el 30 de mayo de 2026, de <https://www.escueladetripulantes.cl/>



- Glaciares Chilenos. (2020, 30 de agosto). A 104 años de la hazaña del "Piloto Pardo", el gran rescate en la Antártica. <https://www.glaciareschilenos.org/>
- Gran Logia de Chile. (s. f.). Luis Pardo Villalón: El héroe masón que desafió los hielos. Recuperado el 30 de mayo de 2026, de <https://www.granlogia.cl/>
- Hobsbawm, E., & Ranger, T. (Eds.). (2002). *La invención de la tradición*. Crítica. (Obra original publicada en 1983)
- Ladera Sur. (s. f.). Piloto Pardo: La proeza del teniente chileno que lideró el primer gran rescate en la Antártica. Recuperado el 30 de mayo de 2026, de <https://laderasur.com/>
- La Prensa Austral. (2022, 10 de marzo). *La hazaña del piloto chileno Luis Pardo*. <https://laprensaaustral.cl/>
- León Wöppke, C., & Jara Fernández, M. (Eds.). (2015). *El Piloto Luis Pardo Villalón: Visiones desde la prensa, 1916*. LW Editorial.
- Mancilla González, P. (2015). La Hermandad de la Costa y el monumento a Luis Pardo en Punta Arenas, 1941-1983: ¿Un proyecto inconcluso? En C. León Wöppke & M. Jara Fernández (Eds.), *El Piloto Luis Pardo Villalón: Visiones desde la prensa, 1916* (pp. 61-83). LW Editorial.
- Martinic Beros, M. (2006). *Historia de la Región Magallánica*. Universidad de Magallanes. (Obra original publicada en 1992)
- Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio. (s. f.). *Nieto del piloto Pardo encabezó presentación de libro que revive la hazaña antártica*. Recuperado el 30 de mayo de 2026, de <https://www.cultura.gob.cl/>
- Nora, P. (2008). *Les lieux de mémoire*. LOM Ediciones.
- Pardo Villalón, L. (1916). [Carta a su padre, Fernando Pardo, 23 de agosto de 1916]. En Patrimonio de Chile (2016), *Piloto Pardo: A 100 años del rescate Shackleton en la Antártica*. <https://www.patrimoniodechile.cl/>
- Patrimonio de Chile. (2016). *Piloto Pardo: A 100 años del rescate Shackleton en la Antártica*. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. <https://www.patrimoniodechile.cl/>
- Revista de Marina. (s. f.). *La gesta del Piloto Pardo y sus repercusiones*. Recuperado el 30 de mayo de 2026, de <https://revistamarina.cl/>



Memoria digital de un héroe austral

Dinámicas de búsqueda de «Piloto Pardo» y «Shackleton» en Google Trends (2021-2026)

María Pastora Sandoval Campos

Mirador Antártico · Punta Arenas, Chile

Resumen

Este artículo analiza las dinámicas de búsqueda en internet asociadas a los términos «Piloto Pardo» y «Shackleton» en Chile, con foco comparativo en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, a partir de datos de Google Trends recopilados entre agosto de 2021 y julio de 2026. El estudio se inscribe en una línea de investigación sobre comunicación antártica y ciudades puerta de entrada al continente blanco, y busca responder si la figura del piloto 1° Luis Pardo Villalón —quien en 1916 rescató a la tripulación del *Endurance* liderada por sir Ernest Shackleton— genera un interés de búsqueda diferenciado en la región donde ocurrió la hazaña respecto del resto del país. Los resultados muestran que, a nivel nacional, el interés por «Piloto Pardo» es sistemáticamente mayor y más estable que el de «Shackleton», mientras que a nivel regional el volumen de búsquedas es bajo y disperso para ambos términos, y rara vez coincide en el tiempo. Las alzas pronunciadas identificadas se explican mayoritariamente por dos tipos de eventos: conmemoraciones locales del aniversario del rescate, a fines de agosto, y hechos noticiosos globales sobre Shackleton, como el hallazgo del pecio del *Endurance* en 2022 y el estreno de un do-



cumental de National Geographic en 2024. Se concluye que la identidad regional en torno a Piloto Pardo se sostiene más por rituales conmemorativos periódicos que por un interés de búsqueda sostenido, y que la proyección internacional de Shackleton actúa ocasionalmente como una vía indirecta de visibilización de la hazaña chilena.

Palabras clave: Google Trends; Piloto Pardo; Ernest Shackleton; memoria histórica; comunicación antártica; Región de Magallanes

Abstract

This article examines internet search dynamics associated with the terms "Piloto Pardo" and "Shackleton" in Chile, with a comparative focus on the Magallanes and Chilean Antarctic Region, based on Google Trends data collected between August 2021 and July 2026. The study is part of a broader research line on Antarctic communication and Gateway Cities, and seeks to answer whether the figure of First Pilot Luis Pardo Villalón —who in 1916 rescued the crew of the *Endurance*, led by Sir Ernest Shackleton— generates differentiated search interest in the region where the feat took place, compared to the rest of the country. Results show that, at the national level, interest in "Piloto Pardo" is systematically higher and more stable than interest in "Shackleton", while at the regional level search volume is low and dispersed for both terms, and rarely coincides in time. The identified peaks are mostly explained by two types of events: local commemorations of the rescue anniversary, in late August, and global news events related to Shackleton, such as the 2022 discovery of the *Endurance* wreck and the 2024 premiere of a National Geographic documentary. The study concludes that regional identity around Piloto Pardo is sustained more by periodic commemorative rituals than by continuous search interest, and that Shackleton's international profile occasionally acts as an indirect pathway for visibilizing the Chilean feat.



Keywords: Google Trends; Piloto Pardo; Ernest Shackleton; historical memory; Antarctic communication; Magallanes Region

1. Introducción

La Región de Magallanes y de la Antártica Chilena ha construido buena parte de su identidad pública en torno a su condición de puerta de entrada al continente antártico, un estatus compartido con otras cuatro ciudades del hemisferio sur —Ushuaia, Ciudad del Cabo, Christchurch y Hobart— agrupadas bajo el concepto de Gateway Cities (Sandoval, 2026). Dentro de ese relato regional, pocas figuras concentran tanto capital simbólico como el piloto 1° Luis Pardo Villalón, oficial de la Armada de Chile que el 30 de agosto de 1916 comandó el rescate de los 22 náufragos de la Expedición Imperial Transantártica liderada por el explorador británico sir Ernest Shackleton, varados durante meses en la isla Elefante tras el hundimiento de su buque, el *Endurance* (Armada de Chile, s.f.-a; La Prensa Austral, 2019).

La pregunta que origina este artículo es sencilla, mas no trivial: ¿se traduce esa centralidad simbólica en un interés de búsqueda digital efectivamente mayor en Magallanes que en el resto de Chile? La intuición regional —reforzada por monumentos, colegios que llevan su nombre, ceremonias anuales y una fundación dedicada a su memoria— sugeriría que sí. Sin embargo, la evidencia disponible hasta ahora ha sido mayoritariamente cualitativa o anecdótica. Este trabajo propone contrastar esa intuición con datos cuantitativos de comportamiento de búsqueda en internet, usando Google Trends como fuente, y comparando los patrones de «Piloto Pardo» con los de «Shackleton», su contraparte británica en la misma historia.

El ejercicio se inscribe en una línea de investigación más amplia sobre comunicación antártica desarrollada previamente por la autora, que analizó las dinámicas de búsqueda del término «Antártica» en las cinco Gateway Cities (Sandoval, 2026). Aquel estu-



dio identificó perfiles de búsqueda diferenciados —turístico-estacional, científico-logístico e institucional-identitario— y evidenció que la intensidad de búsqueda de Magallanes, si bien episódica, supera ampliamente a la de las capitales de las potencias mundiales en los momentos de mayor actividad. El presente artículo extiende esa pregunta desde el concepto general de «Antártica» hacia una figura histórica específica, con el objetivo de observar si el patrón de silencio prolongado interrumpido por *peaks* —identificado en el estudio anterior— se replica también a escala de una biografía individual.

2. Antecedentes históricos: Piloto Pardo y la hazaña del *Yelcho*

Luis Pardo Villalón ingresó a la Escuela de Pilotines de la Armada de Chile en 1900 y fue destinado, ya como piloto 2º, al Apostadero Naval de Magallanes, donde sirvió al mando de distintas escampavías (La Prensa Austral, 2019). En agosto de 1916, cuando contaba con 34 años, fue designado comandante de la escampavía *Yelcho* —una nave de 467 toneladas, sin calefacción, sin radio y sin doble casco— para intentar el rescate de la tripulación de Shackleton, luego de que tres expediciones anteriores, financiadas por distintos países, hubiesen fracasado en el intento (La Prensa Austral, 2019).

El *Yelcho* zarpó de Punta Arenas el 25 de agosto de 1916. Antes de partir, Pardo escribió una carta a su padre en la que afirmaba: «La obra es grande, pero nada me arredra: soy chileno» (La Prensa Austral, 2019). El 30 de agosto, tras cruzar el mar de Drake, la nave llegó a isla Elefante y logró rescatar, en aproximadamente dos horas, a los 22 náufragos que llevaban cerca de veinte meses varados desde que el *Endurance* quedara atrapado y finalmente aplastado por el hielo del mar de Weddell (Armada de Chile, 2023). La expedición regresó a Punta Arenas el 3 de septiembre de 1916, donde la



tripulación fue recibida como héroes por la comunidad local (Armada de Chile, 2023).

Pardo fue ascendido a piloto 1° por su hazaña y recibió múltiples condecoraciones civiles y navales. Se retiró de la Armada en 1919 y falleció en Santiago el 21 de febrero de 1935, a los 54 años, a causa de una bronconeumonía (La Prensa Austral, 2019). Su legado se mantiene vigente en la nomenclatura naval chilena: la Armada ha bautizado con su nombre a dos unidades sucesivas, el histórico AP-45 «Piloto Pardo» —que operó entre 1958 y su baja de servicio, incluyendo una participación en la búsqueda de náufragos del crucero ARA General Belgrano durante el conflicto de 1982 (Armada de Chile, s.f.-b)— y el actual patrullero oceánico OPV-81 «Piloto Pardo», en servicio desde 2007, con base en Talcahuano (Armada de Chile, s.f.-c). En Punta Arenas, un monumento a orillas del Estrecho de Magallanes, inaugurado en 2021, y la Escuela de Marina Mercante que lleva su nombre completan un ecosistema institucional dedicado a preservar su memoria.

Ernest Shackleton, por su parte, es una de las figuras más reconocidas de la exploración antártica en el mundo anglosajón. Su expedición a bordo del *Endurance* zarpó de Georgia del Sur en diciembre de 1914 con el objetivo de cruzar la Antártica de mar a mar; el buque quedó atrapado en el hielo y se hundió en noviembre de 1915, obligando a la tripulación a sobrevivir en condiciones extremas hasta el rescate liderado por Pardo. Shackleton murió en 1922, durante una nueva expedición antártica, sin lograr regresar a la región que definió su carrera (Falklands Maritime Heritage Trust, 2022). Su historia de supervivencia ha sido objeto de una extensa producción editorial y audiovisual internacional, un factor que resulta central para interpretar los resultados de este estudio.



3. Google Trends como herramienta de investigación

Google Trends se ha consolidado como una fuente de datos secundaria relevante para las ciencias sociales y la salud pública, en el marco de lo que la literatura denomina infodemiología e infoveillance: el estudio del comportamiento de búsqueda y comunicación en internet como indicador indirecto de fenómenos sociales (Mavragani y Ochoa, 2019). Su uso se ha extendido desde la vigilancia epidemiológica (Nuti et al., 2014) hacia ámbitos tan diversos como el comportamiento electoral, el consumo cultural y, en trabajos previos de esta misma línea de investigación, la comunicación científica antártica (Sandoval, 2026).

La herramienta entrega un índice relativo de interés de búsqueda, normalizado entre 0 y 100 dentro de la ventana temporal y geográfica consultada, y no un volumen absoluto de búsquedas (Mavragani y Ochoa, 2019). Esto implica que los valores de dos consultas distintas —por ejemplo, Chile y Magallanes— no son directamente comparables en escala absoluta si se descargan por separado; en este estudio, siguiendo la recomendación metodológica de mantener ambos términos dentro de una misma consulta comparativa (Mavragani et al., 2018), «piloto pardo» y «shackleton» se buscaron siempre en conjunto, de modo que ambos índices comparten una misma escala de normalización dentro de cada consulta geográfica.

La literatura metodológica advierte, asimismo, sobre las limitaciones de Google Trends en unidades geográficas de bajo volumen de búsqueda, donde la herramienta puede no reportar datos por insuficiencia de muestra, o reportar series discontinuas con numerosos valores en cero (Mavragani et al., 2018). Esta advertencia resultó directamente relevante para los resultados obtenidos a nivel de la Región de Magallanes, como se detalla en la sección de resultados.



4. Metodología

Se realizaron dos consultas comparativas en Google Trends, cada una incluyendo simultáneamente los términos «piloto pardo» y «shackleton»: la primera con alcance geográfico nacional (Chile) y la segunda acotada a la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena (código de región CL-MA). El período de observación abarcó desde agosto de 2021 hasta agosto de 2026, con resolución mensual. Siguiendo la convención metodológica adoptada en el estudio previo sobre búsquedas de «Antártica» en las Gateway Cities (Sandoval, 2026), el mes de agosto de 2026 fue excluido del análisis por corresponder al mes en curso al momento de la extracción de datos —los primeros tres días de agosto—, cuyo valor no resulta comparable con meses cerrados y puede introducir distorsiones artificiales en la serie.

Ambos términos se buscaron sin acentuación ni comillas adicionales, replicando el comportamiento habitual de búsqueda de un usuario general. No se filtraron categorías temáticas de Google Trends (por ejemplo, «Historia» o «Fuerzas Armadas»), dado que el objetivo del estudio era capturar el interés de búsqueda tal como ocurre de manera espontánea, sin restricciones de intención presunta. Se reconoce como limitación metodológica que el término «piloto pardo» puede superponerse con menciones al patrullero oceánico OPV-81 de la Armada de Chile, actualmente en servicio, y con instituciones educativas que llevan ese nombre, lo que introduce una fuente de ruido no completamente separable de las búsquedas asociadas específicamente a la figura histórica.

Para interpretar las alzas pronunciadas identificadas en ambas series, se realizó una revisión de prensa nacional, regional e institucional correspondiente a los meses de mayor interés relativo, incluyendo comunicados de la Armada de Chile, cobertura de La Prensa Austral y El Pingüino, y prensa internacional especializada en exploración antártica. En los casos en que no fue posible identificar un evento noticioso verificable asociado a una alza, esto se



documenta explícitamente como tal, en lugar de proponer una explicación no respaldada por evidencia.

5. Resultados

5.1 Nivel nacional

En la serie nacional (60 meses, agosto de 2021 a julio de 2026), el promedio de interés relativo de «Piloto Pardo» (23,0) fue sistemáticamente superior al de «Shackleton» (16,2). «Piloto Pardo» nunca registró un valor de cero en ningún mes de la serie, mientras que «Shackleton» sí lo hizo en dos oportunidades (noviembre de 2021 y junio de 2024). Shackleton superó a Piloto Pardo en apenas 8 de los 60 meses observados, sin configurar una tendencia sostenida de crecimiento relativo.

El *peak* más significativo de toda la serie nacional ocurrió en marzo de 2022, mes en que ambos términos alcanzaron sus valores máximos históricos (45 para Piloto Pardo y 78 para Shackleton). Esta alza pronunciada conjunta coincide con el anuncio, el 9 de marzo de 2022, del hallazgo del pecio del Endurance en el mar de Weddell por parte de la expedición Endurance22, financiada por el Falklands Maritime Heritage Trust (McGreevy, 2022; Falklands Maritime Heritage Trust, 2022). La cobertura periodística global de este hallazgo retomó, en numerosos medios, la historia del rescate liderado por Pardo, lo que explicaría el alza simultánea de ambos términos a escala país.

Una segunda alza relevante se observa entre diciembre de 2024 y febrero de 2025, período en que «Shackleton» alcanzó valores de 36, 31 y 32 respectivamente, sin una alza equivalente de «Piloto Pardo». Este período coincide con el estreno, en octubre de 2024, de un documental de National Geographic sobre Shackleton y el hallazgo del Endurance, cuya campaña de difusión se extendió durante la temporada de premios de fin de año (Schultz y Kuta,



2025), y con la ceremonia realizada en Punta Arenas el 8 de enero de 2025 por los 108 años del rescate, que contó con la presencia de la embajadora británica en Chile y de la dotación del rompehielos HMS Protector de la Royal Navy (Infodefensa, 2025).

5.2 Nivel regional: Magallanes

El comportamiento de ambos términos en la Región de Magallanes difiere sustancialmente del patrón nacional, tanto en magnitud como en estructura. De los 60 meses observados, solo 5 registraron un valor distinto de cero para «Piloto Pardo» y 5 para «Shackleton», con el resto de la serie en cero —una limitación consistente con las advertencias metodológicas sobre unidades geográficas de bajo volumen de búsqueda (Mavragani et al., 2018) —. Ambos términos únicamente coincidieron con actividad simultánea en un solo mes de toda la serie, julio de 2026, y con valores bajos (8 y 4, respectivamente).

Resulta especialmente relevante que la alza nacional de marzo de 2022 —explicada por el hallazgo del Endurance— no tuvo el mismo correlato en Magallanes para el término «Piloto Pardo», que registró valor cero ese mes; sólo «Shackleton» mostró actividad regional (39). Es decir, el hito que a nivel país pareció reactivar el interés por ambos nombres a la vez no generó, dentro de la región donde ocurrió la hazaña, el mismo efecto sobre las búsquedas de su protagonista chileno.

5.3 Explicación de las alzas pronunciadas identificadas

La Tabla 1 sintetiza los *peaks* identificados en la serie regional de Magallanes y sus causas verificadas mediante revisión de prensa.

Mes	Término	Valor	Causa identificada
Agosto 2021	Piloto Pardo	44	Inauguración del monumento a Luis Pardo Villalón en la Costanera de Punta Arenas (Armada de Chile, 2021).
Marzo 2022	Shackleton	39	Hallazgo del pecio del Endurance (Endurance22).
Julio 2023	Piloto Pardo	39	Sin causa verificada tras revisión de La Prensa Austral y El Pingüino.
Mayo 2024	Piloto Pardo	51	Desafío Piloto Pardo 2024, evento de Cross-Fit de la Capitanía de Puerto en el Mes del Mar (ITV Patagonia, 2024).
Diciembre 2024	Shackleton	100	Documental de National Geographic y expectación previa a la ceremonia de enero de 2025.
Enero 2025	Shackleton	48	Ceremonia por los 108 años del rescate, con la embajadora británica y el HMS Protector (Infodefensa, 2025).
Septiembre 2025	Piloto Pardo	53	Homenaje por los 109 años de la hazaña; posible refuerzo del lanzamiento de una plataforma web institucional de la Armada (El Pingüino, 2025).
Octubre 2025	Shackleton	46	Sin causa específica verificada.

Del total de ocho alzas regionales identificadas, seis cuentan con una explicación verificable mediante fuentes periodísticas o institucionales, mientras que dos —julio de 2023 y octubre de 2025— quedan documentadas sin causa confirmada, tras una revisión específica de los archivos digitales de La Prensa Austral y El Pingüino. Se optó por reportar esta ausencia de explicación de manera transparente, en lugar de forzar una atribución no respaldada por evidencia, en coherencia con el estándar metodológico adoptado en el resto del estudio.

5.4 Verificación mediante *topics*: corrección metodológica y consultas relacionadas

Para evaluar si los términos de búsqueda podían estar contaminados por homónimos, marcas comerciales u otras referencias ajenas a las figuras históricas, se revisaron las consultas relacionadas de Google Trends —de mayor volumen y de mayor crecimiento reciente— asociadas a cada *topic* (entidad) por separado. Para «Piloto Pardo», el *topic* se resuelve internamente bajo la etiqueta «Luis Pardo Villalón»; sus consultas relacionadas mostraron un patrón limpio, sin rastro de contaminación por el patrullero oceánico OPV-81 ni por establecimientos educativos, con «piloto pardo» (100) y «luis pardo» (20, +10%) como únicas entradas. Para «Ernest Shackleton», las consultas relacionadas incluyeron variantes ortográficas y términos directamente vinculados a la expedición («endurance», «elephant island», «isla elefante», «shackleton chile»), además de productos culturales nombrados en su honor —un documental, libros biográficos y una marca de whisky escocés («shackleton whisky», con estatus de *breakout*)—, que no constituyen contaminación en sentido estricto, sino evidencia de una huella cultural más amplia en torno a la misma figura.

Sin embargo, al construir las series temporales de ambos *topics* se cometió inicialmente un error metodológico: cada entidad se consultó por separado, lo que generó dos series normalizadas en escalas independientes —cada una entre 0 y 100 según su propio máximo interno—, y por lo tanto no comparables entre sí. Esto contradecía la recomendación metodológica ya citada en la sección 3 de mantener los términos comparados dentro de una misma consulta (Mavragani et al., 2018). El error se corrigió repitiendo la consulta con ambos *topics* incluidos simultáneamente, tanto a nivel nacional como regional, de modo que ambas series comparten una misma escala de normalización. Los resultados de esta consulta corregida se presentan en las secciones 5.5 y 5.6.



5.5 Comparación de *topics* a nivel nacional

Con ambos *topics* consultados de forma conjunta, el panorama nacional se invierte respecto al obtenido con los términos de texto plano. Como entidades desambiguadas, «Ernest Shackleton» (promedio 21,0; 4 de 60 meses en cero) supera ampliamente a «Luis Pardo Villalón» (promedio 5,3; 36 de 60 meses en cero). Shackleton superó a Pardo en 52 de los 60 meses observados, revirtiendo el patrón identificado en la sección 5.1, donde «Piloto Pardo» como término de texto plano superaba sistemáticamente a «Shackleton».

El mes de mayor interés relativo coincide para ambos *topics*: marzo de 2022 (31 para Pardo, 100 para Shackleton), el mismo mes identificado en todas las series anteriores como el de mayor actividad, correspondiente al hallazgo del pecio del *Endurance*. Esta coincidencia confirma, por cuarta vía metodológica independiente, la centralidad de ese evento en el período de estudio.

Esta inversión sugiere que buena parte del volumen que el término de texto plano «piloto pardo» capturaba en la sección 5.1 no correspondía estrictamente a búsquedas sobre la figura histórica específica, sino a un uso más genérico o ambiguo de la frase —a diferencia de «shackleton», cuyo volumen se mantiene similar entre el término de texto plano y el *topic* desambiguado, lo que indica una correspondencia más directa entre la palabra buscada y la entidad histórica en ese caso.

5.6 Comparación de *topics* a nivel regional (Magallanes)

A nivel regional, la consulta conjunta confirma y profundiza la asimetría observada a nivel nacional. El *topic* «Luis Pardo Villalón» no registró ningún valor distinto de cero en los 60 meses completos de la serie regional (agosto de 2021 a julio de 2026). El *topic* «Ernest Shackleton», en cambio, sí registró actividad en 5 de esos



60 meses —marzo de 2022 (62), diciembre de 2022 (57), enero de 2023 (61), marzo de 2023 (54) y diciembre de 2024 (100, máximo de toda la serie regional)—, superando a Pardo en los 5 meses en que alguno de los dos términos tuvo actividad.

Esta ausencia total de señal para Pardo no debe interpretarse como evidencia sustantiva de desinterés regional, sino como un límite de Google Trends para reportar datos de una entidad desambiguada en una región de bajo volumen de búsqueda (Mavragani et al., 2018) —límite que, con la consulta corregida, resulta ahora comparativamente más severo para Pardo que para Shackleton, dado que este último sí logra superar el umbral de reporte en cinco meses dentro de la misma región y consulta.

6. Discusión

Los resultados matizan la intuición inicial de este estudio. En términos de volumen relativo de búsqueda, no existe evidencia de que Magallanes concentre un interés proporcionalmente mayor por «Piloto Pardo» que el resto de Chile; por el contrario, el volumen de búsqueda regional es tan bajo que Google Trends apenas logra registrar actividad en 5 de 60 meses. Esta constatación no debe interpretarse, sin embargo, como ausencia de identidad regional en torno a la figura de Pardo, sino como un límite de la fuente de datos utilizada: el comportamiento de búsqueda en internet es un indicador indirecto y parcial de la memoria histórica, que puede no capturar formas de transmisión identitaria que ocurren fuera de la esfera digital —educación formal, tradición oral, ritualidad cívica— y que resultan centrales en una región de baja densidad poblacional como Magallanes.

Un segundo hallazgo relevante es la asimetría entre el patrón nacional y el regional. A nivel país, «Piloto Pardo» mantiene un piso de interés más alto y estable que «Shackleton» a lo largo de cinco años, lo que sugiere una internalización más amplia de lo esperado del relato del rescate en el imaginario nacional, más allá



de la región austral donde ocurrió. Esto es consistente con la existencia de colegios que llevan su nombre en Santiago y Valparaíso, así como con la cobertura sostenida de medios nacionales sobre la Armada de Chile. La región donde ocurrió la hazaña no concentra, entonces, el interés de búsqueda de manera proporcional a su significado histórico local; ese interés parece distribuirse de forma más pareja a lo largo del país.

En tercer lugar, el análisis de causas de las alzas pronunciadas evidencia dos regímenes distintos de activación del interés. El primero es endógeno y ritual: ceremonias institucionales recurrentes, concentradas en torno al aniversario del rescate a fines de agosto, que generan alzas acotadas y previsibles en la región. El segundo es exógeno y episódico: hitos noticiosos globales sobre Shackleton —el hallazgo del *Endurance* en 2022, el documental de 2024-2025— que ocasionalmente arrastran también un interés renovado por Piloto Pardo, particularmente cuando la cobertura periodística internacional recupera la historia completa del rescate. Este segundo mecanismo resulta especialmente interesante desde la perspectiva de la comunicación antártica regional: sugiere que la proyección internacional de Shackleton puede operar como una vía indirecta, aunque no garantizada, de visibilización de la hazaña chilena, tal como ocurrió a nivel nacional en marzo de 2022, aunque sin el mismo correlato dentro de la propia Magallanes.

Finalmente, cabe señalar una limitación metodológica relevante: el término «Piloto Pardo» no distingue entre búsquedas asociadas a la figura histórica y aquellas vinculadas al patrullero oceánico OPV-81 «Piloto Pardo», actualmente en servicio activo y con presencia mediática propia por operaciones de vigilancia marítima. Estudios futuros podrían incorporar términos de búsqueda más específicos —por ejemplo, «piloto Pardo Shackleton» o «piloto Pardo rescate»— para aislar con mayor precisión el interés dirigido específicamente a la memoria histórica del personaje.



7. Conclusiones

Este estudio no encontró evidencia de que la Región de Magallanes concentre un volumen de búsqueda desproporcionadamente mayor por «Piloto Pardo» en comparación con el resto de Chile; el volumen de búsqueda regional es, en términos absolutos relativos, bajo y disperso para ambos términos analizados. Sin embargo, sí se identificó un patrón nacional consistente en el que «Piloto Pardo» mantiene un interés de búsqueda más alto y estable que «Shackleton» a lo largo de cinco años, y un mecanismo doble de activación de *peaks* —conmemoraciones locales recurrentes y hitos noticiosos globales sobre Shackleton— que ilumina cómo la memoria de una hazaña regional puede sostenerse, paradójicamente, más por vía de la proyección internacional de su contraparte extranjera que por un interés de búsqueda digital sostenido dentro de la propia región donde ocurrió.

Para la comunicación antártica regional, esto sugiere una oportunidad concreta: aprovechar de manera más sistemática los momentos en que Shackleton concentra atención global —aniversarios, hallazgos, producciones audiovisuales— para posicionar activamente la historia de Piloto Pardo y del Yelcho, en lugar de depender exclusivamente del calendario conmemorativo local. Futuras líneas de investigación podrían complementar este enfoque cuantitativo con instrumentos cualitativos —encuestas de reconocimiento de figura histórica, grupos focales en establecimientos educacionales de la región— que permitan contrastar el comportamiento de búsqueda digital con el conocimiento efectivo de la hazaña entre la población magallánica.

Referencias

Armada de Chile. (s.f.-a). OPV-81 "Piloto Pardo". <https://www.armada.cl/unidades-navales/superficie/patrulleros-de-zona-maritima/opv-81-piloto-pardo>



- Armada de Chile. (s.f.-b). AP-45 "Piloto Pardo". <https://www.armada.cl/tradicion-e-historia/unidades-historicas/p/ap-45-piloto-pardo>
- Armada de Chile. (s.f.-c). OPV-81 "Piloto Pardo". <https://www.armada.cl/unidades-nales/superficie/patrulleros-de-zona-maritima/opv-81-piloto-pardo>
- Armada de Chile. (2021, 31 de agosto). *Tercera Zona Naval conmemora el 105 aniversario de la hazaña de Piloto Pardo con microdocumental*. <https://www.armada.cl/tercerazonanavalconmemora105aniversario>
- Armada de Chile. (2023, 30 de agosto). Base Naval Antártica "Arturo Prat" *conmemora aniversario de la hazaña del Piloto Luis Pardo*. <https://www.armada.cl/base-naval-antartica-arturo-prat-conmemora-aniversario-de-la-hazana>
- El Pingüino. (2025, 11 de agosto). *Armada presenta web sobre rescate del piloto Pardo*. <https://elpinguino.com/noticia/2025/08/11/armada-presenta-web-sobre-rescate-del-piloto-pardo>
- Falklands Maritime Heritage Trust. (2022). *Endurance is found*. Endurance22. <https://endurance22.org/endurance-is-found>
- Infodefensa. (2025, 12 de enero). *Reino Unido honra al piloto Pardo de la Armada de Chile a 108 años del rescate de Shackleton en la Antártica*. <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/5134807/reino-unido-honra-piloto-pardo-armada-chile-108-anos-rescate-shackleton-antartica>
- ITV Patagonia. (2024, 25 de mayo). *Desafío Piloto Pardo 2024: crossfit en el Mes del Mar*. <https://www.itvpatagonia.com/noticias/deportes/25-05-2024/desafio-piloto-pardo-2024-crossfit-en-el-mes-del-mar/>
- La Prensa Austral. (2019, 3 de septiembre). *A 103 años de la gran hazaña del piloto Pardo a bordo de Yelcho*. <https://archivo.laprensaaustral.cl/cronica/a-103-anos-de-la-gran-hazana-del-piloto-pardo-a-bordo-de-yelcho/>
- Mavragani, A., y Ochoa, G. (2019). Google Trends in infodemiology and infoveillance: Methodology framework. *JMIR Public Health and Surveillance*, 5(2), e13439. <https://doi.org/10.2196/13439>
- Mavragani, A., Ochoa, G., y Tsagarakis, K. P. (2018). Assessing the methods, tools, and statistical approaches in Google Trends research: Systematic review. *Journal of Medical Internet Research*, 20(11), e270. <https://doi.org/10.2196/jmir.9366>
- McGreevy, N. (2022, 11 de marzo). *Wreck of Shackleton's Endurance discovered in icy Antarctic depths*. *Smithsonian Magazine*. <https://>



www.smithsonianmag.com/smart-news/ernest-shackleton-ship-discovery-antarctic-explorer-history-180979702/

Nuti, S. V., Wayda, B., Ranasinghe, I., Wang, S., Dreyer, R. P., Chen, S. I., y Murugiah, K. (2014). The use of Google Trends in health care research: A systematic review. *PLOS ONE*, 9(10), e109583. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0109583>

Sandoval, M. P. (2026). *Analysis of the dynamics of internet searches for the word "Antarctica" in the Gateway Cities: Similarities and differences of the 5 geographical points* [Paper y póster]. Mirador Antártico. <https://miradorantartico.com/2026/07/31/paper-and-poster-analysis-of-the-dynamics-of-internet-searches-for-the-word-antarctica-in-the-gateway-cities-similarities-and-differences-of-the-5-geographical-points/>

Schultz, C., y Kuta, S. (2025, 30 de enero). Ernest Shackleton's famous job ad, 'Men wanted for hazardous journey,' is probably a myth. *Smithsonian Magazine*. <https://www.smithsonianmag.com/smart-news/ernest-shackletons-famous-job-ad-men-wanted-for-hazardous-journey-is-probably-a-myth-5552379/>



Pardo, el *Endurance* y el regreso de la ciencia antártica

Dr. Marcelo Astorga Veloso

Proyecto Nodo Antártico

“Finally, it was the Chilian Government that was directly responsible for the rescue of my comrades. This southern Republic was unwearied in their efforts to make a successful rescue, and the gratitude of our whole party is due to them. I especially mention the sympathetic attitude of Admiral Mufioz Hurtado, head of the Chilian Navy, and Captain Luis Pardo, who commanded the Yelcho on our last and successful venture”. Shackleton, Prefacio South, Editorial The Macmillan Company, New York, pág 16, 1920.

Más allá del rescate: el regreso del conocimiento científico del *Endurance*

La historia del *Endurance* ha sido narrada principalmente como una proeza de supervivencia: el barco atrapado y destruido por el hielo, los meses de deriva, la llegada a isla Elefante y la navegación del James Caird hasta Georgia del Sur. El rescate de los veintidós hombres que permanecían aislados, efectuado el 30 de agosto de 1916 por la *Yelcho* al mando del piloto Luis Pardo Villalón, suele aparecer como el desenlace de esa epopeya. Sin embargo, Pardo no solo rescató náufragos. Entre ellos se encontraban científicos que habían estudiado el hielo marino, la meteorología, la oceanografía, la física atmosférica, la determinación astronómica de la posición y la vida marina.



Esta dimensión científica se encuentra documentada en el Apéndice I, “Scientific Work”, de *South*, el relato publicado por Ernest Shackleton después de la expedición. El apéndice de este libro permite observar una expedición distinta de la fijada por el relato heroico: junto con el liderazgo, el riesgo y la resistencia física aparecen instrumentos, bibliografías, procedimientos de medición, clasificaciones y debates acerca de la utilidad pública del conocimiento antártico. Este artículo recupera particularmente la edición en inglés de “South” publicada por The Macmillan Company en Nueva York en 1920, que reúne los informes de James Wordie, Leonard Hussey, Reginald W. James y Robert Selbie Clark. Las traducciones al español de los fragmentos citados son de elaboración propia.

La relevancia de volver sobre la edición de 1920 radica también en la desigual circulación editorial de sus contenidos. Aunque numerosas reediciones de *South* conservaron el apéndice científico, la obra circuló asimismo mediante versiones abreviadas que privilegiaron la narración de la aventura y la supervivencia. En esos formatos, los informes científicos y parte del conjunto fotográfico original fueron reducidos o suprimidos. La historia del *Endurance* fue leída así, en ciertos circuitos editoriales, separada de las investigaciones realizadas por los científicos de la expedición. Recuperar los informes científicos del *Endurance* no significa negar la proeza de supervivencia de la tripulación, sino ampliar su significado: la llamada era heroica de la exploración antártica fue también un periodo de producción científica.

La Expedición Imperial Transantártica expresa con claridad esta doble condición. Su objetivo principal -atravesar el continente desde el mar de Weddell hasta el mar de Ross- fracasó cuando el *Endurance* quedó atrapado en el hielo en enero de 1915. Sin embargo, la inmovilización del barco no interrumpió inmediatamente el programa científico. La deriva obligó a modificarlo y convirtió al *Endurance* en una estación de observación improvisada, desplazada por el hielo a través de una región difícilmente accesible me-



dian­te una nave­ga­ción con­ven­cio­nal. Vista desde la inves­ti­ga­ción polar ac­tual, la per­ma­nen­cia for­zada del *Endurance* per­mitió la ob­ten­ción de ob­ser­va­cio­nes du­rante el in­vie­rno, lo cual con­ti­núa sien­do uno de los ma­yo­res de­sa­fíos de la ciencia an­ártica y ár­tica. Un si­glo de­spués, la ex­pe­di­ción in­ter­na­cio­nal MOSAiC (2019–2020) re­to­mó de­li­be­ra­da­mente esta si­tuación, de­jan­do de­ri­var un rom­pe­hie­los cien­tífico a tra­vés del hie­lo para ob­te­ner me­di­cio­nes con­ti­nuas du­rante un ci­clo an­ual com­ple­to (Ni­co­laus, 2022). En sín­te­sis, el res­cate en­ca­be­za­do por Luis Pardo no solo per­mitió el re­gre­so de los so­bre­vi­vien­tes del *Endurance*; tam­bién ase­gu­ró la pre­ser­va­ción y po­sterior ci­culación del co­no­ci­mien­to cien­tífico pro­du­ci­do du­rante la ex­pe­di­ción. Ob­ser­va­cio­nes re­ali­za­das en con­di­cio­nes ex­cep­cio­na­les, re­gis­tros sis­te­má­ti­cos y co­lec­cio­nes ob­te­ni­das du­rante la de­ri­va pu­die­ron in­cor­po­rarse al pa­tri­mo­nio cien­tífico an­ártico, ot­ro­gan­do al res­cate una di­men­sión que tras­ciende el he­roísmo y lo si­tua tam­bién como un epi­so­dio re­le­van­te en la con­ti­nui­dad de la inves­ti­ga­ción polar.

No exis­te evi­den­cia de que los in­for­mes cien­tí­fi­cos ha­yan si­do re­dac­ta­dos en Punta Arenas. Sin em­bar­go, sa­be­mos que la ex­pe­di­ción no per­ma­ne­ció en la ciu­dad úni­ca­mente en re­po­so o ce­le­bra­ción. El 4 de sep­tiem­bre de 1916, un día de­spués del ar­ri­bo de la *Yelcho*, Frank Hurley se in­staló en el cuar­to os­cu­ro del fo­tó­gra­fo local Cán­di­do Veiga para com­pro­bar el es­ta­do de las pe­lí­cu­las y ne­ga­ti­vos que ha­bían so­bre­vi­vi­do. Con la co­la­bo­ra­ción de Veiga y del in­ge­nie­ro na­val Dixon, quien hi­zo con­struir un e­qui­po de pro­yección, esas imá­ge­nes fue­ron re­ve­la­das y pre­pa­ra­das para su pre­sen­ta­ción en el Te­a­tro Mu­ni­ci­pal, en lo que el In­sti­tu­to An­ártico Chi­leno iden­ti­fi­ca como la pri­me­ra ex­hi­bi­ción mun­di­al de imá­ge­nes de la o­di­sea del *Endurance* (INACH, 2020).

Este an­te­ce­den­te de­mues­tra que Punta Arenas fun­cio­nó desde los pri­me­ros días como un es­pa­cio de re­cu­pe­ra­ción, e­la­bo­ra­ción y co­mu­ni­ca­ción de los re­gis­tros de la ex­pe­di­ción. Aun­que no po­da­mos afir­mar que los cien­tí­fi­cos re­dac­ta­ran aquí sus in­for­mes, no re­sulta ex­traño pen­sar que tam­bién ha­yan re­to­ma­do con­ver­sa­cio­



nes, revisado observaciones y comenzado a ordenar los materiales conservados. Fue una vez que todos estuvieron a salvo cuando Shackleton encargó a James Wordie organizar y dar a conocer los resultados científicos. Punta Arenas constituyó, así, el umbral entre la experiencia antártica y sus futuras formas públicas: la fotografía, el cine, el relato y el conocimiento científico.

El *Endurance* como estación científica improvisada

El apéndice científico incorporado por Shackleton a *South*, permite conocer el trabajo de James Mann Wordie, geólogo y jefe del programa científico; Leonard Hussey, meteorólogo; Reginald W. James, físico; y Robert Selbie Clark, biólogo. Sus textos muestran que la producción de conocimiento no fue un elemento decorativo añadido al relato de supervivencia. Constituyó una práctica organizada que debió adaptarse continuamente a la deriva, la presión del hielo, el frío, la humedad, la escasez de materiales y, finalmente, la pérdida del barco.

Cuando se hizo evidente que el *Endurance* no podría liberarse durante la temporada de 1914–1915, Shackleton modificó la distribución de tareas. Wordie señala que los científicos fueron liberados, en la medida de lo posible, de las obligaciones ordinarias del buque. Los instrumentos que habían sido preparados para trabajar desde una base terrestre se instalaron a bordo (Ver figura 1). El barco comenzó así a operar como una estación científica improvisada: precaria, móvil y sometida a fuerzas que podían dañar en cualquier momento tanto los equipos como el soporte material de la vida cotidiana.

Investigar en el *Endurance* no consistía únicamente en aplicar un plan previo, sino en reconstruir las condiciones de observación cuando el proyecto original se había vuelto imposible. Tomar muestras de agua, realizar sondajes o sostener mediciones regulares exigía cooperación entre especialistas, oficiales y marineros.



La expedición produjo conocimiento porque mantuvo una organización colectiva en medio de una situación crecientemente incierta.

El trabajo de Wordie ilustra esta capacidad de adaptación. Como geólogo, había esperado estudiar rocas y realizar levantamientos desde tierra firme. Al quedar el barco atrapado, sus posibilidades de trabajo geológico disminuyeron considerablemente (Wordie, 1920, p. 349). Su actividad se desplazó hacia el estudio del hielo marino, la fisiografía del fondo oceánico, los sedimentos obtenidos mediante sondajes y la colaboración en mediciones de temperatura y salinidad. Este cambio no fue una simple sustitución temática: muestra cómo los objetos de investigación emergen también de las condiciones materiales en las que se desarrolla una expedición.

Del mar de Weddell al Everest: James Wordie y la circulación del conocimiento polar

Uno de los aportes más significativos de James Wordie fue su intento de sistematizar la nomenclatura del hielo marino (Wordie, 1920, pp. 351–352).

Al comenzar el apartado “Nomenclatura del hielo marino” del Apéndice I de *South*, Wordie identifica un problema de clasificación: las expresiones utilizadas por los miembros del *Endurance* no siempre correspondían a las definiciones del glosario de Clements R. Markham y Hugh R. Mill, publicado en *The Antarctic Manual* (1901). No se trataba de un problema meramente lingüístico: si las expediciones utilizaban palabras diferentes para formaciones semejantes, resultaba difícil comparar registros y acumular conocimiento. Una terminología compartida era necesaria para transformar experiencias particulares de navegación en información científica comunicable

Wordie distinguió formas como el slush o sludge, correspondiente a las primeras fases de congelación del agua de mar; el



pancake ice, compuesto por pequeñas placas circulares de bordes elevados; el young ice; y los land floes, masas costeras que permanecían fijas. Diferenció también los floes, cuyos límites podían reconocerse visualmente, de los fields, tan extensos que sus bordes no alcanzaban a distinguirse desde el mástil de una embarcación. Su clasificación incorporó, además, el pack ice, abierto o cerrado; el drift ice; el brash; los growlers y los leads o canales navegables (Wordie, 1920, pp. 352–353). De esta manera, un paisaje móvil y aparentemente indiferenciado se convertía en un conjunto de formas reconocibles y comparables.

Un aspecto particularmente valioso del informe de Wordie incluido en *South* es que explicita el marco de conocimiento en el cual inscribió esta clasificación. La principal autoridad fue William Scoresby hijo, autor de *An Account of the Arctic Regions* (1820), quien reunía más de diez años de experiencia ballenera con una sólida formación. Para Wordie, esta combinación permitía que Scoresby fuera reconocido tanto por los navegantes prácticos como por quienes estudiaban las formas del hielo.

El informe también menciona a Clements R. Markham y Hugh R. Mill, autores del glosario de *The Antarctic Manual* (1901); a Julius Payer, autor de *New Lands within the Arctic Circle* (1876); a William Speirs Bruce y su estudio “Polar Exploration”; y las publicaciones anuales del Instituto Meteorológico Danés sobre las condiciones del hielo ártico. Estas referencias muestran que los científicos del *Endurance* no observaban desde un vacío intelectual. Sus observaciones se integraban así en una tradición acumulativa: cada expedición recibía conceptos anteriores, los contrastaba con nuevas experiencias y, cuando era necesario, los corregía.

Notar esta bibliografía en el trabajo de Wordie permite comprender también la circulación del conocimiento entre el Ártico y la Antártica. Aunque el *Endurance* se encontraba materialmente aislado en el mar de Weddell, sus científicos llevaban consigo un



archivo de conceptos y observaciones desde el cual interpretar el paisaje helado.

Wordie no adoptó esta tradición de manera rígida. Reconoció que algunos términos habían perdido utilidad o cambiado de significado. Por eso estableció como principio “dar preferencia a las palabras efectivamente utilizadas por los propios navegantes polares” (Wordie, 1920, pp. 351). La nomenclatura científica debía dialogar con la experiencia de quienes reconocían el hielo para orientar una embarcación, encontrar un canal navegable y evaluar riesgos. Su informe muestra, en consecuencia, que el conocimiento antártico se construía en el encuentro entre la bibliografía científica, la observación directa y el saber práctico de los marinos.

La trayectoria posterior de Wordie muestra que el conocimiento adquirido durante la expedición no quedó circunscrito al episodio del *Endurance*. Tras participar en nuevas expediciones al Ártico, se convirtió en una figura central de la exploración polar británica: Wordie presidió el comité de gestión del Scott Polar Research Institute entre 1937 y 1955 (Scott Polar Research Institute [SPRI], s. f.). Su experiencia también fue considerada en la planificación del ascenso de Edmund Hillary al Everest en 1953 (St John's College, University of Cambridge, s. f.). La trayectoria de Wordie permite observar, así, cómo la experiencia y el conocimiento producidos en condiciones extremas regresaron desde la Antártica y se incorporaron posteriormente a instituciones, redes científicas y nuevas exploraciones.

Atmósfera, posición y un planeta conectado

Las investigaciones meteorológicas de Leonard Hussey revelan otra arista del programa científico del *Endurance*. Una vez que la deriva obligó a permanecer durante un periodo prolongado en el mar de Weddell, se instalaron a bordo barógrafos, termómetros, un termógrafo y un anemómetro (Hussey, 1920, pp. 354–355). La



inmovilización del barco, aunque frustraba el proyecto de atravesar el continente, ofrecía la posibilidad de observar sistemáticamente las condiciones atmosféricas de una región sobre la cual existían muy pocos registros. El *Endurance* comenzó a funcionar así como una precaria estación meteorológica desplazada por el hielo.

Para Hussey, esas observaciones no tenían un valor meramente local. “Una perturbación meteorológica en una parte del mundo — escribió— hace sentir su presencia, quizás de manera más o menos remota, en todo el mundo” (Hussey, 1920, p. 354). Conocer el clima antártico era necesario para comprender procesos que afectaban a regiones distantes, Hussey consideraba que Sudamérica era, quizás, la región más directamente afectada por las condiciones meteorológicas antárticas, aunque esa influencia también alcanzaba a Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica. Esta concepción lo llevó a formular una propuesta notable para su época: “Lo que se necesita es una cadena de estaciones de observación, equipadas con instrumentos adecuados y atendidas por observadores capacitados, extendiéndose a través del continente antártico” (Hussey, 1920, p. 354). La información producida por estas estaciones debía complementarse, agregaba, con los registros obtenidos por buques científicos durante sus desplazamientos por los mares antárticos.

Hussey justificaba esa infraestructura no solo por su contribución al avance de la meteorología. Le atribuía una explícita utilidad pública: “Valdría la pena hacerlo, aunque solo fuera por los beneficios que ello aportaría a agricultores, marinos y a todos aquellos cuya actividad depende de las condiciones meteorológicas” (Hussey, 1920, p. 357). La ciencia antártica aparecía de este modo como una inversión social: observar un territorio distante podía mejorar los pronósticos, reducir incertidumbres y producir información relevante para comunidades y actividades económicas situadas a miles de kilómetros. La Antártica dejaba de ser úni-



camente un espacio de exploración y comenzaba a ser entendida como un componente activo del sistema planetario.

Más de un siglo después, aquella imagen de una “cadena de estaciones de observación” encuentra una resonancia concreta — aunque no pueda establecerse una continuidad histórica directa— en la Red Latitudinal de Estaciones Multiparamétricas en Antártica impulsada por el INACH. Esta infraestructura comprende estaciones automáticas de monitoreo ambiental distribuidas a lo largo de un gradiente latitudinal de aproximadamente 2.200 kilómetros y contempla la captación, transmisión y visualización en línea de distintas variables atmosféricas y ambientales. En marzo de 2026, la red contaba con 17 puntos de medición distribuidos en distintas zonas de la Antártica (INACH, 2026). Sus estaciones automáticas registran temperatura y humedad del aire, concentración de CO₂, dirección y velocidad del viento, presión atmosférica, radiación solar y temperatura del suelo, entre otras variables. Los datos son generados en tiempo real, se ponen a disposición de la comunidad científica y, al consolidarse en series temporales, pueden contribuir tanto a investigaciones climáticas como al desarrollo de pronósticos. La infraestructura tecnológica es radicalmente distinta, pero permanece una idea fundamental formulada por Hussey a bordo del *Endurance*: para comprender la Antártica y sus conexiones con el resto del planeta no bastan observaciones aisladas; se necesita una red persistente, cooperativa y socialmente útil.

Reginald James enfrentó problemas diferentes. Sus investigaciones de física incluían mediciones magnéticas y del gradiente eléctrico de la atmósfera. Trabajar desde un barco encerrado en el hielo imponía obstáculos considerables: la escarcha se acumulaba sobre los instrumentos, las bajas temperaturas alteraban su funcionamiento y la nave nunca era una plataforma completamente estable. El laboratorio no podía aislarse del ambiente; estaba constantemente penetrado por él. Cada registro dependía de una lucha material contra el frío, la humedad y la deformación.



Especial importancia tuvieron los esfuerzos por determinar con precisión la posición del *Endurance*. Después de aproximadamente quince meses sin poder verificar los cronómetros mediante la observación de tierras conocidas, Reginald James recurrió a las ocultaciones de estrellas por la Luna (James, 1920, p. 361). El procedimiento consistía en registrar con el cronómetro la hora en que una estrella desaparecía detrás de la Luna y compararla con la hora de Greenwich en que, según los cálculos astronómicos, debía producirse el fenómeno. La diferencia entre ambas permitía determinar el error del cronómetro y corregirlo con una precisión de algunos segundos, suficiente para las necesidades de la navegación. Las observaciones realizadas durante el invierno de 1915 permitieron establecer con bastante exactitud la marcha de los cronómetros y determinar las posiciones sucesivas del barco durante su deriva. James concluyó que la trayectoria del *Endurance* podía considerarse conocida “con una precisión mayor que la habitual en una expedición de semejante duración” (James, 1920, p. 360). Estas mediciones contribuyeron, además, a cuestionar la existencia de la supuesta Tierra de Morrell, registrada en el siglo XIX en una zona por la cual el barco había derivado sin encontrar indicios de ella.

Biología, ballenas y los límites de la explotación

El trabajo de Robert Clark introduce una dimensión especialmente contemporánea. Como biólogo, realizó recolecciones de plancton, utilizó dragas para obtener muestras, observó aves y mamíferos marinos y estudió las relaciones entre el hielo, la disponibilidad de alimento y la presencia de animales. Antes de ingresar al mar de Weddell, durante la permanencia de la expedición en Georgia del Sur, había examinado también la industria ballenera y visitado varias de sus estaciones.

El estudio de las ballenas estaba vinculado inicialmente con la importancia económica de su explotación. El aceite se utilizaba en



numerosos productos industriales y la caza generaba grandes ingresos. El programa científico no se encontraba fuera de ese mundo productivo: una parte de su legitimidad provenía precisamente de la posibilidad de mejorar la comprensión y aprovechamiento de recursos. Pero el análisis de Clark lo condujo a una conclusión que desbordaba esa lógica. Al comparar cifras de captura, observó una disminución preocupante de la ballena jorobada y sostuvo que existían razones suficientes para temer por la supervivencia de sus poblaciones (Clark, 1920, p. 366).

Clark fue todavía más lejos al plantear la necesidad de una legislación de alcance internacional que protegiera a las ballenas frente a una posible extinción comercial temprana: “La vigorosa matanza de ballenas [...] exige una legislación universal que las proteja de una temprana extinción comercial” (Clark, 1920, p. 370).

Su preocupación no equivalía al conservacionismo contemporáneo: seguía inscrita en un contexto donde las especies eran pensadas también como recursos económicos. Sin embargo, introducía un límite basado en evidencia científica. Una actividad industrial extendida entre espacios subantárticos y subtropicales no podía regularse de manera puramente local, porque las ballenas atravesaban jurisdicciones y conectaban regiones distantes mediante sus migraciones.

Sus observaciones relacionaron esas migraciones con la disponibilidad de alimento en las aguas antárticas y con los ciclos reproductivos en latitudes más templadas. Clark vinculó plancton, cetáceos, aves, hielo y condiciones oceanográficas en una interpretación de carácter ecológico. El océano Austral comenzaba a aparecer no como una suma de especies aisladas, sino como un sistema de interdependencias. Esta mirada constituye uno de los aportes más valiosos del apéndice: dentro de una expedición asociada al imaginario heroico y a la expansión geográfica, emergía también una preocupación temprana por las consecuencias de la explotación intensiva de la naturaleza.



La preocupación expresada por Clark adquirió una proyección que trascendió ampliamente el contexto de la expedición. Durante las décadas siguientes, la conservación de los recursos vivos marinos pasó a formar parte de la arquitectura institucional internacional (Kock, 2007), primero mediante la Convención Internacional para la Regulación de la Caza de la Ballena (1946) y, posteriormente, mediante la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, adoptada en 1980 y en vigor desde 1982. Más recientemente, programas cooperativos como el *Census of Antarctic Marine Life* (2005–2010) ampliaron ese horizonte hacia el estudio de la biodiversidad y los efectos del cambio climático en el Océano Austral. En conjunto, estos desarrollos muestran que la necesidad de abordar científicamente ecosistemas que trascienden las fronteras nacionales, ya advertida por Clark, continúa siendo uno de los principios organizadores de la investigación antártica contemporánea.

Del Endurance al Almirante Viel

Pardo y la tripulación de la *Yelcho* no participaron en las mediciones realizadas en el mar de Weddell, pero hicieron posible la continuidad social de la producción científica. Como ha mostrado Bruno Latour, la ciencia no concluye en el momento de observar un fenómeno: depende de cadenas que conectan instrumentos, registros, investigadores, instituciones y públicos. El naufragio del *Endurance* había roto materialmente numerosos eslabones de esa cadena. El rescate permitió restablecerla de manera parcial, al devolver a los científicos, las imágenes y los apuntes conservados a espacios donde podían ser nuevamente examinados, ordenados y comunicados. Rescatar significó, en este sentido, reconectar una experiencia aislada con las redes sociales e institucionales que podían transformarla en conocimiento compartido (Latour, 1987).

En el prefacio de *South* (1920), Shackleton atribuyó directamente al Gobierno de Chile la responsabilidad por el rescate y destacó



al almirante Luis Muñoz Hurtado y al piloto Luis Pardo. Ese reconocimiento permite comprender la operación no solo como la acción individual de un hombre excepcional, sino como una cooperación entre marinos, autoridades e instituciones. El rescate fue una empresa chilena articulada desde una ciudad que ya cumplía funciones de conexión con los espacios australes y antárticos.

Como ha señalado Edward Larson (2011), la llamada "Era Heroica" de la exploración antártica fue también una época de intensa producción científica, aspecto que ha tendido a quedar eclipsado por los relatos centrados en el liderazgo, la supervivencia y la conquista geográfica. En esa línea, el presente artículo propone volver sobre el Apéndice I de *South* (1920), donde esa dimensión científica aparece desarrollada con un nivel de detalle que ha recibido escasa atención.

La historia del *Endurance* continuará siendo, legítimamente, una historia de resistencia y supervivencia. Pero su potencia aumenta cuando se incorpora la dimensión científica. A bordo, James Wordie, Leonard Hussey, Reginald W. James y Robert Selbie Clark continuaron observando, midiendo, clasificando y registrando fenómenos naturales incluso cuando el objetivo geográfico de la expedición ya había fracasado. Estudiaron la deriva del hielo, buscaron regularidades meteorológicas, midieron fenómenos eléctricos y magnéticos, examinaron la productividad del océano y advirtieron los efectos de la explotación ballenera. La expedición no alcanzó su principal objetivo, pero produjo una forma de conocimiento nacida de la adaptación, la cooperación y la atención persistente al entorno.

Hace más de un siglo, Pardo, al mando de la escampavía *Yelcho*, rescató a una expedición científica cuyo buque, el *Endurance*, había logrado mantener activo su programa de investigación pese a quedar atrapado por el hielo. Hoy, desde el mismo puerto de Punta Arenas, el rompehielos *Almirante Viel* zarpa equipado con laboratorios especialmente diseñados para apoyar la investigación antártica. Entre ambos momentos se despliega una misma convic-



ción: que la investigación antártica depende no solo de científicos e instrumentos, sino también de las infraestructuras materiales, logísticas e institucionales que hacen posible producir, preservar y hacer circular el conocimiento.

Referencias

- Clark, R. S. (1920). South Atlantic whales and whaling. En E. Shackleton, *South: The story of Shackleton's last expedition, 1914–1917* (pp. 362–370). The Macmillan Company.
- James, R. W. (1920). Physics. En E. Shackleton, *South: The story of Shackleton's last expedition, 1914–1917* (pp. 357–362). The Macmillan Company.
- Hussey, L. D. A. (1920). Meteorology. En E. Shackleton, *South: The story of Shackleton's last expedition, 1914–1917* (pp. 353–357). The Macmillan Company.
- Instituto Antártico Chileno. (2020). *Huellas antárticas en Punta Arenas y el estrecho de Magallanes* (3ª ed.). Instituto Antártico Chileno.
- Instituto Antártico Chileno. (s. f.). Red de sensores del cambio climático. Recuperado el 3 de agosto de 2026, de <https://www.inach.cl/ciencia-antartica/red-latitudinal-de-estaciones-multiparametricas-en-antartica/>
- Kock, K.-H. (2007). Antarctic marine living resources: Exploitation and its management in the Southern Ocean. *Antarctic Science*, 19(2), 231–238. <https://doi.org/10.1017/S0954102007000372>
- Larson, E. J. (2011). *An empire of ice: Scott, Shackleton, and the heroic age of Antarctic science*. Yale University Press.
- Latour, B. (1987). *Science in action: How to follow scientists and engineers through society*. Harvard University Press.
- Nicolaus, M., Perovich, D. K., Spreen, G., Granskog, M. A., Albedyll, L. von, Angelopoulos, M., ... Rex, M. (2022). Overview of the MOSAiC expedition: Snow and sea ice. *Elementa: Science of the Anthropocene*, 10(1), 000046. <https://doi.org/10.1525/elementa.2021.000046>
- Shackleton, E. H. (1920). *South: The story of Shackleton's last expedition, 1914–1917*. The Macmillan Company.
- Scott Polar Research Institute. (2024, 8 de marzo). Wordie, James Mann. University of Cambridge. https://www.spri.cam.ac.uk/museum/shackleton/biographies/Wordie%2C_James_Mann/



St John's College, University of Cambridge. (s. f.). Notable Johnians: Sir James Wordie. <https://www.joh.cam.ac.uk/about-us/our-history/notable-johnians>

Wordie, J. M. (1920). Scientific work. En E. Shackleton, *South: The story of Shackleton's last expedition, 1914–1917* (pp. 349–350). The Macmillan Company.

Wordie, J. M. (1920). Sea-ice nomenclature. En E. Shackleton, *South: The story of Shackleton's last expedition, 1914–1917* (pp. 350–353). The Macmillan Company.

Dr. Marcelo Astorga Veloso es Licenciado en Sociología y doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Chile. Actualmente integra el Proyecto Nodo Antártico del Instituto Antártico Chileno (INACH). Coordina la iniciativa **Acción Patrimonial Ciudadana para Punta Arenas, ciudad custodia de la Antártica**, que busca activar el Circuito Histórico Antártico mediante una red de actores locales, promoviendo la apropiación social del patrimonio y la movilización del conocimiento científico en torno a la relación histórica y contemporánea entre Punta Arenas y la Antártica.



“

presentamos estas páginas con orgullo y con un hondo sentido de continuidad. El nombre «Piloto Pardo», que perdura en la memoria colectiva y en cada homenaje que ha inspirado, no perpetúa una nostalgia: encarna un mandato ético. La promesa que aquel joven piloto dejó a su padre —no dejar a nadie atrás— puede leerse hoy como una consigna para la Patria y para cuantos la habitan: honrar a quien no abandonó a nadie exige que su ejemplo no quede reducido a una calle, un monumento o un libro, sino que se proyecte, vivo, hacia las generaciones que vendrán.

Comité Editorial

