



*Boletín Oficial de la Nao Punta Arenas, La Nao de los 50
Bramadores*

Publicado bajo la Singladura del Capitán Javier "Pat´e Palo" Solís. S. 2016-2017

Editor: Hermano Javier "Pat´e Palo" Solís, email jesolisu@gmail.com

ESPECIAL Nro. 2 - Agosto de 2016

Editorial

La edición especial del pasquín Viento Austral espera ser un aporte al conocimiento de los Hermanos de la Costa de un hecho trascendente en la vida marinera de Chile, donde el deber y el arrojo se conjugaron en la persona de Luis Pardo Villalón y de la tripulación de la Escampavía Yelcho que hace 100 años hicieron una travesía épica para surcar las aguas del más fiero mar del Mundo, el paso Drake, y rescatar a los 22 tripulantes del Endurance que, llevaban más de 20 meses abandonados en la Antártica.

Viendo desde la perspectiva histórica, no hubo nación alguna comprometida con ese rescate, pues era una misión suicida, salvo nuestra Armada de Chile.

La Nao Punta Arenas desde 1958 abogó, como se acreditará, para levantar un monumento a este personaje de la Historia de Chile, lo que se esperaba concretar de manera definitiva este año, cuando se cumplen los 100 años de este hecho, razón por la que esta Nao está orgullosa de quienes fueron tenaces precursores de esta iniciativa, a pesar de que los honores quedarán para las instituciones que la habrán de financiar.

Sin desmerecer la odisea del Endurance y sus tripulantes, que fueron a la aventura en riesgo de sus vidas por decisión propia, los tripulantes de la Yelcho expusieron sus vidas por el deber y con ello reafirmaron que Chile tiene vocación Antártica. Hoy, el nieto de Luis Pardo Villalón, don Arnaldo Nannucci Pardo, nos facultó a publicar la visión que la familia Pardo tiene de la manera en que su abuelo ha sido reconocido, dándonos verdades que desconocíamos.

Equipo editorial



1. - La Expedición del Endurance

"Se buscan hombres para un viaje peligroso. Sueldo bajo. Frío extremo. Largos meses de completa oscuridad. Peligro constante. No se asegura retorno con vida. Honor y reconocimiento en caso de éxito."

Este fue el anuncio de prensa que Ernest Shackleton puso en 1914 para reclutar una tripulación con la cual viajar a la Antártida y realizar una expedición en trineo a través del continente blanco. Un llamado que terminó convirtiéndose en una de las mayores lecciones de liderazgo, supervivencia y superación humana que se recuerden.



El zarpe fue el 5 de diciembre de 1914 en el Endurance, pero chocó con un gran bloque de hielo que lo varó. El 27 de enero de 1915 comenzó su lenta y sistemática destrucción, aprisionada por los hielos mientras nadie sabía el destino de aquella tripulación.

La historia de ese encierro se puede leer en numerosos textos y son dignos de darse un tiempo, no sólo para conocer los delicados momentos vividos, sino son una invitación a sumergirse de manera empática en la mente de cada uno de esos hombres, abandonados a su suerte.

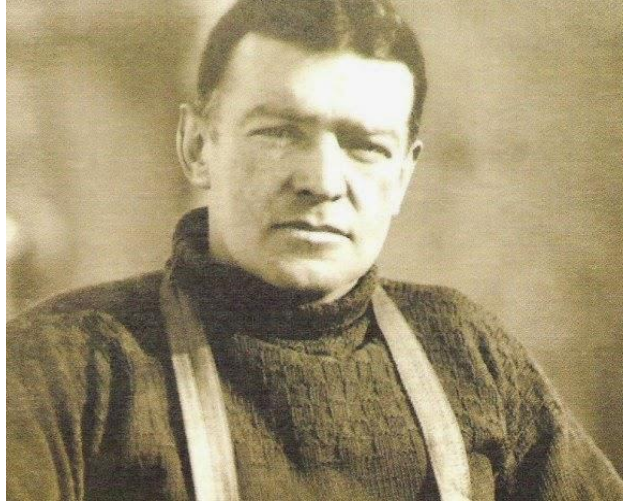


Esta increíble hazaña de supervivencia, por casi 20 meses supera todas las visiones que uno pueda llegar a tener. Los miembros de la expedición sobrevivieron en el hielo, bajo condiciones atmosféricas y climatológicas salvajemente inclementes y no se perdió ningún solo hombre. Tuvieron que desplazarse sobre el Mar de Weddell, esa masa de hielo que cubre la gran bahía del continente y el desplazamiento debió ser en condiciones paupérrimas, debido al temor del deshielo y reducción del grueso de esa capa durante la época estival.

La invitación realizada en los diarios ingleses fue cierta. Pudieron perecer, padecieron hambre, frío y abandono. Lo peor fue la noche eterna del invierno y saberse muertos en vida.

Desde la Isla Elefante, desolada elevación en el extremo del continente, a bordo del mejor bote "James Caird" (en honor al financiero de la expedición) Shackleton y 5 hombres se lanzaron al mar: Al indolente Mar de Drake, sepultura de cientos de navíos en todos los tiempos.

Llegar a la Isla Elefante y emprender, desde allí, una navegación hacia el Mar Atlántico Sur, donde las tormentas y condiciones son un desafío a cualquier embarcación, constituye el segundo hito de esta expedición.



Lanzarse a mar abierto, aspirando a ser cogido por una de las corrientes marinas, le permitiría llegar a 500 millas náuticas a las Islas Falklands o a 800 millas náuticas a las Islas Georgias del Sur. Una variación de un segundo en la ruta podría haberlos llevado a perderse en el Atlántico.

Después de 17 días arribaron a la bahía del Rey Haakon al lado sur de la alargada isla, distante a 40 kilómetros de la zona civilizada donde se encontraban las faenas balleneras. El cruce de la cordillera isleña cubierta de nieve, de hielos y quebradas, de riscos sin vegetación y llegar cuales espectros caminantes a la estación ballenera de Strommess, será sin duda alguna el tercer gran hito de esta expedición. Aún hoy en día, con los equipamientos sofisticados y apoyos de comunicación satelital, no se ha podido repetir esa hazaña.

A partir de allí comenzó la operación rescate de los 3 tripulantes del James Caird que quedaron en la Bahía del Rey Haakon y de los otros 22 hombres que quedaron en la Isla Elefante.

99. - Las 10 estrategias de Shackleton.

Importante para este documento, el señalar algunas de las ideas fuerza que desarrollara Ernest Shackleton para mantener la confianza en sus tripulantes, los que son objeto de estudio y análisis en la actualidad.

1. - Nunca pierdas de vista la última meta y concentre su energía en objetivo a corto plazo.
2. - De ejemplo personal con símbolos y conductas visibles y fáciles de recordar.
3. - Inspire optimismo y autoconfianza, pero aférrase a la realidad.
4. - Cuide de sí mismo, mantenga su resistencia y déjese de complejos de culpa.
5. - Refuerce constantemente el mensaje de grupo: "somos uno, viviremos o moriremos juntos".
6. - Minimice las diferencias de estatus e insista en la cortesía y el respeto mutuo.
7. - Domine el conflicto. Maneje el enfado en dosis pequeñas, atraiga a los disidentes e impida luchas de poder innecesarias.
8. - Encuentre algo que celebrar y algún motivo con el que reír.
9. - Esté dispuesto a asumir el gran riesgo.
10. - Nunca abandone, siempre hay otro movimiento.

199. - Un proyecto de más de 58 años de espera

El primer atisbo de la Hermandad de la Costa de Chile de generar un monumento a esta hazaña se remonta a 1958, pero las cambiantes circunstancias sociales y políticas de la época, más la rotación en los cargos de los principales involucrados hicieron demorosa esta iniciativa.

El proyecto de monumento fue presentado por el escultor Luis Williams y el dibujante Bogoslav Ujevic y llevado a maqueta por el arquitecto Alejandro Pónticas. Asimismo, por iniciativa de Ramón Oberreuter, la Hermandad auspiciaría un concurso literario para estudiantes acerca de la personalidad de Pardo y la hazaña cumplida por los marinos chilenos en 1916. Sin embargo, a pesar de todos los preparativos realizados, la iniciativa no pudo ser concretada en 1966, aludiendo las autoridades municipales problemas materiales y falta de medios para ejecutar las obras. Por tanto, al igual que en 1958, el proyecto quedó inconcluso. Al año siguiente, *La Prensa Austral*, en su editorial del martes 22 de agosto de 1967, señaló:

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



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

"Era de interés de la Municipalidad retomar la iniciativa de la Hermandad de la Costa de levantar un monumento recordatorio a la hazaña de Pardo, institución que había hecho entrega a la Municipalidad, por intermedio del ex regidor Armando Barria Triviño, de una maqueta confeccionada por el arquitecto Alejandro Pónticas en base al proyecto del escultor Williams y el dibujante Ujevic".

Además, de expresar que:

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

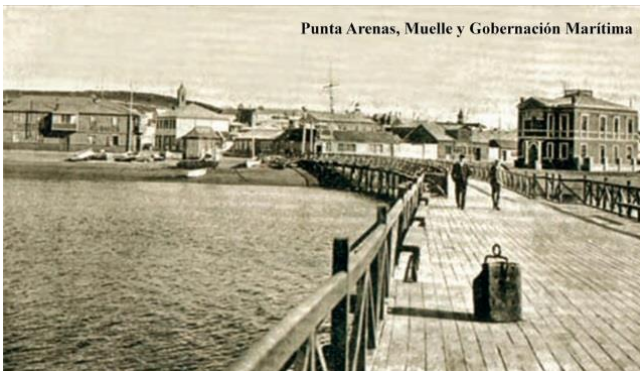


Para concretar definitivamente la iniciativa, la Municipalidad envió el proyecto para su aprobación a la Dirección de Obras, la cual dispuso que el monumento fuera erigido en la plaza existente frente al Liceo de Hombres en Avenida Colón. El 19 de agosto, *La Prensa Austral* informó que finalmente la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

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

Finalmente, el acto se realizó el martes 17 de septiembre, con la presencia de Nelda Panicucci, alcaldesa de la ciudad; el Gral. Ramón Valdés Martínez, comandante en jefe de la V División de Ejército; el comodoro Guillermo Barros González, jefe de la 999 Zona Naval; el Coronel y prefecto de Carabineros, Renán Ide Ide; jefes y oficiales de la Armada y Aviación; regidores, dirigentes y socios de la Hermandad de la Costa y público. Como invitado especial concurreció Clodomiro Agüero, uno de los últimos sobrevivientes de la expedición del piloto Pardo.

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



"Han pasado cincuenta y dos años y cuando se perdía ya en el calendario de la historia, Magallanes la recuerda y repara la indolencia nacional, levantando un monumento en memoria de la sencilla y ya legendaria proeza ¿Y qué hermoso y significativo monumento? La proa de la Yelcho, con la parte de su quilla, que cortó los hielos antárticos, para salvar a los naufragos, quedará para siempre surcando el recuerdo, rumbo a la gratitud y a la eterna esperanza. Magallanes saldrá así una

deuda con la justicia y la posteridad, y en estos momentos existe una conjunción fraternal, con una institución que mantiene un compás dirigido a hacer realidad este anhelo. Me refiero a la Hermandad de la Costa que alberga en su seno el espíritu marinero".



La ceremonia terminó con la firma del Libro de Oro de la Municipalidad, donde se dejó constancia del acto con las siguientes palabras:

"el monumento que se erigirá es una muestra más del reconocimiento y gratitud que la ciudadanía magallánica guarda hacia quienes como el capitán Luis A. Pardo Villalón, con su espíritu de superación y valentía supieron escribir una de las páginas más brillantes de nuestra historia patria".

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

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

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

Además, la Hermandad de la Costa, insistió a las autoridades municipales que no debían esperar más para construir el homenaje a Pardo, especialmente, porque en los talleres de ASMAR, la proa de la escampavía ya había terminado de ser restaurada y estaba lista para ser colocada en el monumento. Sin embargo, la institución edilicia una vez más aludió la falta de

fondos y de materiales para concretar la iniciativa que, en 1968, había sido aprobada y cuya primera piedra había sido instalada en la Avenida Colón.



HOMENAJE A LA "YELCHO".— En el acto de ayer en homenaje a la "Yelcho", con la colocación de la primera piedra del monumento; aparecen, a arriba, izquierda, autoridades y hermanos de la Costa junto a la bandera. Abajo, el sobreviviente Clodomiro Agüero firma el pergamino, que fue colocado dentro de la piedra. A la derecha, la Alcaldesa Nelda Panicucci, y los señores Agüero y Oberreuter, al colocar la primera piedra. 17- SEPTIEMBRE-1968



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

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

En septiembre de 1971, nuevamente la Hermandad de la Costa empeñada en homenajear a Pardo, acordó en reunión realizada en el Club Naval de Punta Arenas, crear dos comisiones, la primera presidida por Pedro Arellano Salinas que debía insistir a la CORMAG para que acelerara los trabajos de construcción del monumento y, la segunda, presidida por Osvaldo Wegmann y Mariano Muñoz Lagos que debía realizar una campaña educativa a través de la creación de un folleto de difusión que dieran a conocer todos los hechos vinculados con a la figura del piloto Pardo y del rescate de 1916.

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

"Había acordado insistir ante las autoridades de la Corporación de Magallanes, CORMAG, para que se construya el monumento recordatorio de la hazaña del piloto Pardo, aprobado en la administración pasada, cuyos planos, confeccionados por un arquitecto y un dibujante, fueron aprobados oportunamente por la 7. Municipalidad y CORMAG. Es más, la primera piedra del monumento se colocó hace cuatro años, frente al Liceo de Hombres, en una ceremonia a la que concurrió el último sobreviviente de la Yelcho, el ex marino Clodomiro Agüero, fallecido".

Es así, que, a inicios de noviembre, la Hermandad creó una nueva comisión, esta vez integrada por Peter Samsing, Osvaldo Wegmann y Ariel González, con el objetivo de entrevistarse con el nuevo vicepresidente de la CORMAG, Carlos Zanzi, y con el ingeniero Ferreti, para intentar hacer cumplir el acuerdo de construir el monumento a Pardo. La reunión se concretizó después de la quincena de noviembre, acordándose en ella que la Hermandad de la Costa enviaría una reactualización del proyecto, principalmente porque el acuerdo de apoyar la iniciativa había sido de la anterior administración. En 1973, no se tuvo respuesta de la CORMAG y la nuevamente la Hermandad de la Costa insistió en la imperiosa necesidad de homenajear a Pardo y a los tripulantes de la escampavía *Velcho*, sin embargo, una vez más el proyecto quedó inconcluso.

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

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

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

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

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



IV. - El piloto Pardo

y la verdadera historia del rescate de la tripulación del Endurance.

Después de 100 años de una epopeya que marco un icono en la historia de los aventureros tras la conquista de la Antártica, y gracias a la investigación de profesores e historiadores como Nelson Llanos y el libro editado por la fundación Valle Hermoso se ha podido recopilar cables periodísticos enviados desde Punta Arenas, Chile, y otros enviados a través de Argentina a los medios periodísticos del mundo sobre el histórico rescate de la tripulación del Endurance, el cual naufragó luego de ser triturado por los hielos antárticos, convirtiendo esta aventura en un desastroso fracaso. A través de esta investigación periodística se ha podido descubrir la manipulación y mala intención por intereses de grupos que avalaron el financiamiento, sin dejar de lado los intereses personales. La verdadera historia del rescate de los naufragos del Endurance y los indiscutibles protagonistas del rescate, lo cual quisiera dejar constancia en esta carta aclarando los hechos a través de su periódico, el cual, fue maliciosamente mal informado en su oportunidad, por lo que quisieramos por este mismo medio, se divulgue la veracidad de los hechos.

Con la tranquilidad de los años transcurridos, y analizar hoy día las razones por las cuales El Washington Post y otros medios escritos de la época alrededor del mundo difundieron el viaje fracasado de la Expedición Imperial Trans-Antártica emprendida por el aventurero y explorador Ernest Shackleton, y posteriormente, el rescate de los naufragos, quienes aguardaban por ayuda en la desolada Isla Elefante, ubicada en el círculo antártico; hoy podemos opinar que el desconocer intencionalmente el nombre del gestor y salvador de una muerte segura de esos 22 naufragos producto de una irresponsabilidad de parte de Shackleton, al no escuchar las recomendaciones de los balleneros de la Isla Georgia, de no viajar en ese momento por las condiciones climáticas imperantes en esos momentos, y desistir de penetrar en un mar que por las condiciones meteorológicas no eran recomendadas, corriendo el riesgo de hacer zozobrar el bergantín, el resultado fue lo que hoy conocemos en la historia, como un desastre de esta aventura.

The Washington Post The Boston Globe

Founded 1872



Inicialmente se escribió la noticia sobre el fracaso de la expedición en el mundo, principalmente los periódicos estadounidenses, los cuales catalogan en Junio de 1916 a la expedición tras antártica como un "fracaso". El Boston Globe publica en su edición del 1 de Junio de 1916 "Schackleton y sus hombres no fueron ni siquiera de comenzar su travesía, de hecho no desembarcaron del Endurance hasta que se vieron forzados a buscar refugio en la Isla

"Elefante" y Shackleton, como alguien "incapaz de rescatar a sus hombres," pero luego, paulatinamente se fue diluyendo el tema del desastre, y cambió el argumento enfocándolo exclusivamente en Shackleton y la tragedia del hundimiento del *Endurance*. Obviando el desastre y fracaso de la empresa *Tras-Antártica*. Shackleton se encargó personalmente en enviar cables a los periódicos del mundo especialmente a los de los E.E.U.U según se puede apreciar en el estudio realizado por los profesores e investigadores y hoy, por mi interés de ahondar en la verdad, revisando periódicos de la época más la investigación del profesor Nelson Llanos encuentro que casi en todas las informaciones son emanadas por Shackleton vía cables informando detalladamente los intentos de rescatar a los naufragos, haciendo énfasis en relatar los momentos trágicos vividos por la tripulación, y finalmente el viaje de este junto a 6 hombres en un bote acondicionada para la travesía para ir en busca de socorro para lograr el rescate de la tripulación que esperaba por la ayuda salvadora. Detalla minuciosamente los tres fallidos intentos, y finalmente la marina de Chile y el piloto 2 Luis Pardo Villalón comandante de la escampavía *Yelcho* logra el 30 de Agosto de 1916 rescatar a los naufragos llevándolos vivos y sanos al Puerto de Punta Arenas, territorio chileno.



Esta noticia del rescate exitoso de los naufragos es enviada por cable por el mismo Shackleton al diario *Washington Post* y varios otros en los E.E.U.U. El *Washington Post* en su edición del día lunes Septiembre 4 de 1916 en la página 1 Titula el encabezado de la noticia "SHACKLETON SAVA A SU GRUPO ANTARTICO" "SHACKLETON SAVES HIS ANTARTIC PARTY", mencionando a Pardo y la marina de Chile en cuatro líneas, dejando entender que el rescato a los naufragos lo realizo el, dándole mayor importancia en su relato las penurias que pasaron los naufragos en la Isla Elefante, dejando intencionalmente de lado el rescate efectuado por el Piloto Pardo, su tripulación y la marina de Chile.



En otra publicación enviada por cable nuevamente por Shackleton al Washington Post, fechada Martes, 5 de 1916, y publicada en la primera página dando a conocer los agradecimientos de los náufragos rescatados al comandante Pardo, al teniente Aguirre y al gobierno de Chile y se explaya sobre las penurias de los náufragos en la Isla Elefante, dejando como algo casual el rescate en sí mismo. Esta noticia provoca una aclaración del señor Carlos Castro Ruiz Cónsul General de Chile en carta enviada al diario de New York Time el día Septiembre 8 de 1916:

"CHILENOS LOGRAN LA HAZAÑA

Su gran participación en el rescate de los hombres de Shackleton.

New York, Septiembre 7.

1916

Del editor del NEW YORK TIME.

No pienso que los héroes de la paz son tan dignos como los héroes de guerra. No cree que sería justo rendir homenaje a la noble acción del comandante Pardo, capitán chileno de la Yelcho de la flota chilena, que piloteo su nave a la isla Elefante, en medio de hielos y la nieve, a rescatar a los veintidós miembros de la tripulación de Schakleton de la expedición del Polo Sur abandonados en la isla Elefante. Los intentos del británico habían fracasado varias veces. La nave Yelcho sabemos, no fue construida para viajes tormentosos o expediciones. Fue su alto espíritu humanitario que determino a este valeroso Comandante y su tripulación a hacer el intento. A riesgo de ser aplastados o atomizados por los muchos icebergs en esas regiones frías fue adelante y llevaron a cabo este acto noble y extensamente conocido.

CARLOS CASTRO RUIZ,
Cónsul General de Chile."



No quiero ahondar en más noticias publicadas por este diario y otros como el New York Time, Chicago Daily Tribune, The Sydney Herald Australia, The Time de Londres suponiendo que lo ya señalado es una prueba fehaciente y suficiente para dejar en claro nuestro propósito como familiar del Piloto primero Luis Pardo Villalón.



Toda la historia relatada por Shackleton en intentar el rescate de su tripulación en la Isla Elefante la valoramos y admiramos los esfuerzos que realizó por ir en ayuda de sus hombres abandonados en una isla inhóspita como es la isla Elefante su contante afán de informar en la prensa mundial sus esfuerzos y fracasos de las tres expediciones de rescate. Pero, no justificamos como nietos y familiares de Luis Pardo Villalón "El Piloto Pardo" como es reconocido en su país Chile, de no informar a los medios de la época la verdad del rescate y el esfuerzo que realizaron sus salvadores. Solamente queda como reflexión la triste versión que el intereses de grupos que avalaron económicamente la expedición, o su ambición personal de gloria, y, o, el afán de revertir un fracaso en victoria, lo hace desconocer e ignorar a los gestores del rescate quitándoles protagonismo sistemáticamente como se puede interpretar de acuerdo a sus cables enviados a los diferentes medios de la época, haciendo resaltar su figura como el gestor del rescate, es un acto vergonzoso que Shackleton se adjudica como suyo el rescate de su tripulación y agradece someramente a la marina de Chile que le facilito el navío Yelcho para el rescate, y peor aún, al artífice del rescate, Luis Pardo Villalón junto a su tripulación. Los intereses mencionados anteriormente jugaron definitivamente en esta acción, la cual hoy queremos denunciar y esclarecer.

Existe un punto que es plausible de destacar, toda la tripulación, incluyendo a su comandante, se presentaron como "voluntarios" para ir en socorro de los náufragos ingleses, omitiendo intencionalmente este detalle en las publicaciones noticiosas enviadas al exterior por cable a estos medios.

Es trascendental señalar que el comandante Pardo preparo y diseño la ruta a seguir para un rescate con posibilidades de éxito tomando todas las medidas necesarias como fue la elección de su tripulación, la cantidad de carbón requeridas y las precauciones al andar entre los témpanos de hielo en la ruta hacia la Isla Elefante, donde se encontraban los náufragos. Shackleton, fue un pasajero más en la expedición, no tuvo ninguna injerencia en el éxito del rescate como el insinúa en los diferentes cables enviados a la prensa mundial, y luego, en su libro publicado posteriormente.



Otro hecho que es significativo mencionar son:

Los cables enviados al exterior desde Chile o Argentina o por los periódicos locales, o incluso, por el propio Shackleton, no mencionaron el tipo de buque que iría al rescate de los

náufragos, lo inadecuado que era esta unidad para la travesía en mares árticos, su casco no tenía doble fondo, ni calefacción, ni luz eléctrica, Incluso carecía de radio, su borda baja, su peso era de 467 toneladas, disponía de un motor de 350 HP y su andar máximo 10 nudos. Su combustible era el carbón. El envío de esta escampavía con esas condiciones a la Antártica era un acto temerario, justificado solamente por la urgencia de ir en rescate de esos 22 seres humanos que estaban en peligro de muerte inminente, así lo entendió la marina de Chile, Luis Pardo Villalón y su heroica tripulación, "era un acto humanitario" que la envidia, el afán de gloria o los intereses personales no lo entendieron así, y opacaron a aquellos que arriesgaron sus vidas por ir en ayuda de esos seres humanos.

Estos marinos chilenos estaban muy lejos de ir en busca de honores, dinero o gloria, como queda demostrado en el actuar de su comandante Luis Pardo Villalón que cortésmente rechaza un premio de 25.000 libras esterlinas que el gobierno británico ofreció por sus servicios al ir al rescate de sus súbditos, caso contrario, Shackleton aceptó las 20.000 libras esterlinas ofrecidas por su gobierno.

Para entender en toda su dimensión la personalidad excepcional y lo fuertemente apegado a sus principios morales y éticos, quiero transcribir la carta enviada a su padre Fernando Pardo Tagle primeramente: Carta enviada por el Piloto Pardo a su padre antes de ir al rescate de la tripulación de Shackleton. (Fecha en el mes de Agosto de 1916)

"La obra es grande, pero nada me arredra: soy chileno. Dos consideraciones me hacen afrontar dichos peligros: salvar a los exploradores y darle renombre a mi patria. Me considerare feliz si consiguiera, como creo, hacer lo que otros no han podido. Si fracaso y muero, usted cuidara de mi Laura y de mis hijos, que quedarían desamparados y sin más apoyo que el suyo. Si salga adelante, habré cumplido con mi deber humanitario como marino y como chileno. Cuando usted este leyendo esta carta, o su hijo ha muerto o ha llegado con los náufragos a Punta Arenas."



Y luego, el discurso ante la Sociedad Chilena de Historia y geografía del día 22 de Octubre de 1916, la cual me fue remitida por el historiador y miembro de esta sociedad el señor Elsie Cárcamo.

Discurso del Piloto Pardo al recibir medalla de oro por la Sociedad Chilena de Historia y Geografía (1 de Octubre de 1916). -

"Señores y Señoras:

Así como el diminuto barquichuelo que comando, hallase en el quieto lecho del dique, para reparar los desgastes de la jornada, así encontraba me yo recogido en un puerto del Sur, dándole descanso a mi cuerpo y tregua a mi espíritu.

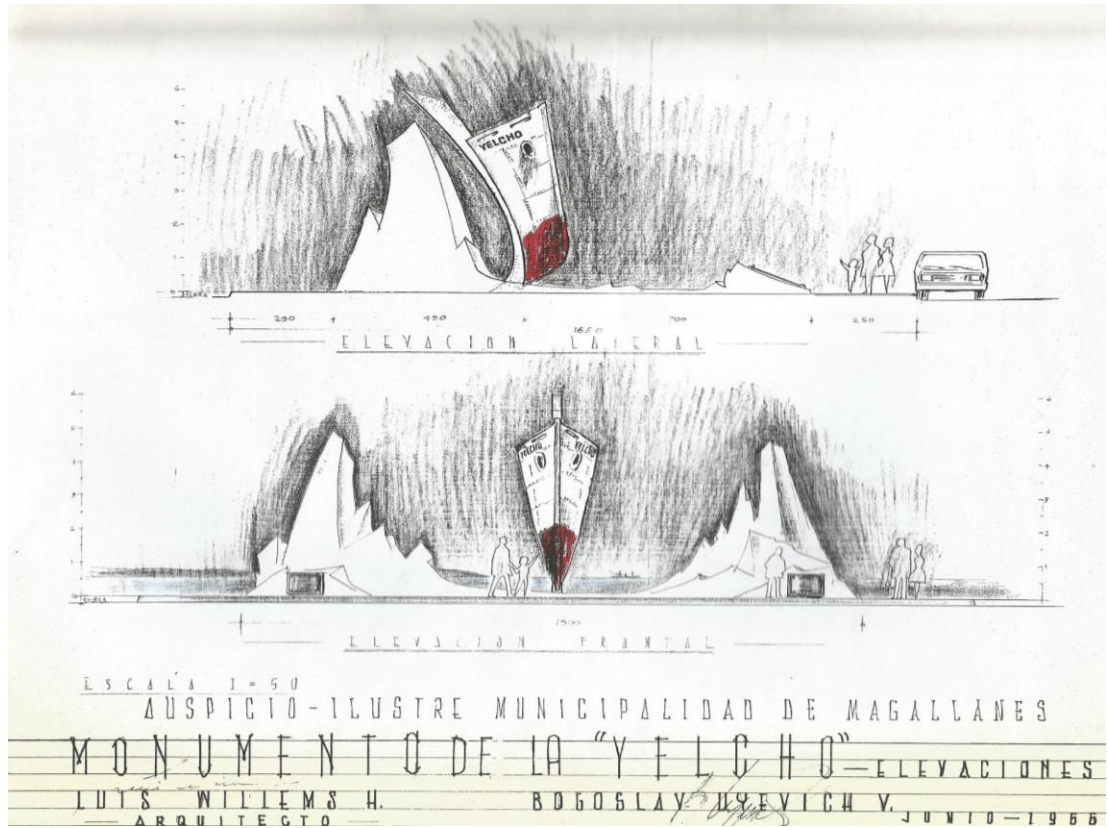
A pesar del lejano y tranquilo retiro en que me hallaba, no se apagaban aun en mi mente los ecos de los aplausos, ni en mi corazón el calor de los abrazos con que en Punta Arenas y en Valparaíso me brindaron mis amigos, mis jefes y compañeros, mis conciudadanos en general cuando llegó a mis oídos con sonido de clarín y a mi pecho con perfume de azahar, el llamado de la Sociedad de Historia y Geografía, en cuyo seno bondadosamente se me cobija en estos instantes.

Dentro de concepto, que desde niño, de mis deberes de marino y de chileno, inicie el viaje a la Isla Elefante sin reparar en la calidad de la empresa, sino en el humanitario fin que se perseguía, y cuando salvadas las pequeñas dificultades de un viaje a través cuajadas y veleidosas corrientes largue ancla en Punta Arenas, trayendo conmigo a ese punado de valerosas víctimas de su amor por la ciencia, sentí la satisfacción del deber cumplido y creí terminada la jornada. Más, mis conciudadanos entendieron otra cosa. Desconocedores del código que rige a los marineros y del temple en que está fundido nuestro espíritu, no supieron u olvidaron que como marino no había hecho más que cumplir una orden superior; y como hombre realizar una obra humanitaria, y fue así como allá primero y después en Valparaíso se me hizo objeto de las más generosas y espontáneas manifestaciones. Innumerable brazos aprisionaron efusivamente mi pecho; cientos de manos estrecharon trémulas y cariñosas las mías; y millares de voces se confundieron en un solo grito para celebrar el feliz arribo de Shackleton y sus amigos en mi compañía. Me sentí anonadado ante tanto esplendor y pensé que mi modesta persona ni mis angostos galones, lo merecían y juzgue que si había gloria en mi acción, pertenencia por entero a la Marina de Chile.

Pero la gentileza y la generosidad de mi patria no había tocado a su fin y, como dije recién, allá en mi tranquilo retiro de Talcahuano fue a sorprenderme el llamado de esta dignísima Sociedad en la que se estrechan en un hermoso has, la ciencia, el talento y la Distinción Superior, considere la honra que se me discernía, pero conscientemente con el criterio que ya tenía formado comprendí que no podía sustraerme a ella, ya que la elevada institución denominada Sociedad Chilena de Historia y Geografía, y de la cual son miembros tan altas inteligencias del país, iba a rendir en mi persona un honroso tributo a la Marina. Por eso he llegado hasta aquí a recibir vuestros aplausos tan sinceros como pueden tributarlos a las sencillas almas de los cultores de la ciencia; a recibir esta magnífica medalla que será el más preciado galardón que podrá obtener mi pecho."

El Washington Post y otros medios comunicacionales de la época fueron mal informados por noticias transmitidas maliciosamente o sesgadas, ya sean por el propio Shackleton, o por medios locales y otros, desde Punta Arenas Chile, como fue el periódico semanal "The Magallanes Time" escrito en inglés, y perteneciente a la colonia Británica magallánica, omitiendo muchas noticias que no fueran beneficiosas a Shackleton o dañaran su reputación.

V.- Bosquejos del Monumento a Luis Pardo Villalón



(Bosquejo del proyecto original de Willems y Uyevich.)



(Bosquejo y ubicación del actual proyecto.)

