



ANUARIO HIDROGRAFICO  
DE LA  
MARINA DE CHILE

TOMO 41  
AÑOS 1957 A 1963



VALPARAISO  
1984



**3.3. PARTE DE VIAJE DE LA ESCAMPAVIA "YELCHO" A ISLA ELEFANTE,  
ANTARTICA CHILENA, PARA RESCATAR LOS NAUFRAGOS DE LA EXPEDICION  
BRITANICA DEL BUQUE "ENDURANCE" A CARGO DE SIR ERNEST  
SHACKLETON, EL 30 DE AGOSTO DE 1916.**

(Se da a conocer además, la relación del personal rescatado, la dotación del "Yelcho" y la nota elevando los antecedentes al Sr. Director General de la Armada).

**Escampavía "YELCHO"**

Nº 23.-

Punta Arenas, Septiembre 5 de 1916.-

Tengo la honra de dar cuenta á US. de la comisión efectuada por esta escampavía á isla Elefante en socorro de los náufragos de la expedición Sir Shackleton.

El Viernes á las 12.15 AM. zarpé de ésta con rumbo á Picton, tomando al amanecer el canal Magdalena i demás pasos, hasta fondear á las 5 PM. de esta misma tarde sin novedad en puerto Burnt.

El Sábado á las 6½ AM. se continuó viaje con buen tiempo fondeando á las 5 PM. sin novedad en Ushuaia.

En este puerto fueron mui bien atendidos Sir Shackleton i sus dos compañeros, los que regresaron mui satisfecho á bordo.

El Domingo á las 6½ AM. zarpé con rumbo á Isla Picton donde fodeé sin novedad á las 11.15 AM..

Se mandó guardian i equipajes á tierra, principiando inmediatamente despues la faena de carbón; embarqué trecientos sacos, se rellenaron carboneras i resto quedó en cubierta.

A las 3½ AM. terminó esta faena i zarpé inmediatamente a alta mar, por cuanto el tiempo era mui bueno i el barómetro se mantenía mui alto i firme.

El Lunes se navegó sin novedad, á diez millas constantes. El tiempo se presentaba inmejorable; el barómetro continuaba alto i viento fresquito del S.W.

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

El Martes se continuó la navegación en iguales condiciones que el día anterior, despues de haber hecho las observaciones astronómicas se comprobó que no había necesidad de alterar el rumbo.

La temperatura fué bajando sucesivamente hasta ser á media noche de 9 á 10 grados bajo cero; la corriente continuaba en la misma dirección. A las 5 PM. entramos en la zona peligrosa de las neblinas las que por lo jeneral no son continuas; pues, á pesar de ser permanentes en esa rejión corren según la dirección del viento, dejando siempre algunos minutos de claridad, con lo cual el horizonte se hace visible de 2 á 5 millas .

A las 11½ PM. la neblina fue espesa i constante, por lo que hubo que disminuir el andar á tres millas, ésta continuó en iguales condiciones hasta las 5 AM. del Miércoles, hora en que era menos espesa, que dejaba

visible un horizonte de una milla por lo que se puso la máquina á toda fuerza.

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

A las 8 AM. encontramos los primeros pequeños témpanos; á las 9½ AM. en la zona de los grandes témpanos i á las 10.40 AM. divisamos los primeros Breakers del extremo norte de la isla Elefante. A las 11.10 AM. se reconocieron los Seal-Rks a 2½ millas de distancia aproximadamente.

Se extremó la vigilancia en todo el buque para avisar á tiempo los grandes témpanos, que en forma de neblina negrusca i de doble altura se divisaban por la proa i costado, vistos en esta forma debido á la neblina i á la refracción solar combinada.

En esta forma se continuó rodeando la isla hasta la 1½ PM. hora que con gran regocijo de todos se avistaron los náufragos que estaban ubicados en un bajo, teniendo por un lado un grande i notable ventisquero i por el otro notables picos nevados mui característicos en esta isla.

Al acercarnos al punto indicado se oían las manifestaciones de regocijo y los hurras de estos náufragos.

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

A las 2.25 PM. se tenía toda la jente á

bordo e izado el bote; dándose á esta hora rumbo al norte.

*A las 4 PM. teníamos Seal-Rks á la cuadra i á las 9 PM. salíamos de la zona mas peligrosa, siempre con neblina, barómetro alto i temperatura baja.*

El Jueves á las 8 PM. el viento rondó al N.W. i el barómetro principió á bajar, durante la noche la mar fué gruesa resolviéndose en un mal tiempo que nos molestó bastante i el cual nos acompañó hasta la entrada del Estrecho.

El Viernes la neblina nos impidió tomar el canal Beagle por lo que resolví seguir viaje i tomar el Estrecho.

El Sábado á las 6 PM. avistamos el fardo Dúngeness i Vírgenes; puse rumbo á Dúngeness á fin de anunciar nuestra llegada. Una vez cerca de éste ví que era imposible enviar bote á tierra debido al fuerte viento del W. i mar gruesa por lo cual continué viaje fondeando sin novedad á las 4 PM. del Domingo en Río Seco, de donde anuncié á US. nuestro arribo sin novedad i trayendo los 22 náufragos.

A las 10½ AM. zarpé con rumbo á ésta, fondeando sin novedad á las 11½ AM. en este puerto.

Me permito hacer presente á US. de que esta comisión se llevó á feliz término por la eficaz cooperación de los Oficiales que me acompañaban, del encargado de la Contabilidad que cooperó con entusiasmo para poder atender debidamente á las 29 personas que se arranchaban en la cámara de Oficiales, que por su poca comodidad se hacía difícil su atención i otro tanto puedo decir á US. del Encargado de las máquinas que en todo momento se encontró en su puesto i cumplía fielmente las órdenes impartidas.

Respecto de la tripulación, que en su mayor parte era del Yañez i que acompañó





voluntariamente, su entusiasmo i celo en el servicio es digno de encomio i se ha hecho acreedora á la felicitación de sus jefes.

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

Saluda á US.

Fdo. L. A. Pardo  
Piloto - Comandante

Al Sr. Comandante en Jefe del Apostadero de Magallanes.

#### Escampavía "Yelcho".

Nómina del personal náufrago, que formaba parte de la expedición de Sir Shackleton, el cual venia en el escampavía "Yelcho" de Isla Elefante.

- 1 Sir Ernest Shackleton
- 2 Sr. Frank Worsley
- 3 Sr. Thomas Crean
- 4 Sr. Frank Wild
- 5 Sr. W. Backewell
- 6 Sr. P. Blakboro
- 7 Sr. A. Cheetham
- 8 Sr. R. S. Clark
- 9 Sr. C. Green
- 10 Sr. L. Greenstreet
- 11 Sr. E. Holness
- 12 Sr. W. How
- 13 Sr. H. Hudson
- 14 Sr. J. F. Hurley
- 15 Sr. L. Hussey
- 16 Sr. A. Kerr
- 17 Sr. T. H. Orde-Lees
- 18 Sr. A. Macklin
- 19 Sr. G. Marston
- 20 Sr. J. Mc. Ilroy
- 21 Sr. T. Mc. Leod

- 22 Sr. L. Hickenson
- 23 Sr. W. Stevenson
- 24 Sr. J. M. Wordie
- 25 Sr. R. W. James

Punta Arenas, Setiembre 5 de 1916.

Fdo : L. A. Pardo  
Piloto 2º. Comandante

#### Escampavía "Yelcho".

Nómina del personal que forma parte de la dotación del Escampavía Yelcho, en el viaje efectuado á la Isla Elefante, para el salvamento de los náufragos de la expedición Sir Shackleton.

Piloto 2º Sr. Luis A. Pardo Villalón.  
Comandante.

Piloto 2º Sr. León Aguirre Romero.  
2º Comandante.

Maest. Viv. Mayor Sr. Jorge L. Valenzuela  
Mesa.

C/cargo contabilidad.

Maquinista Mayor Sr. José Beltrán Gamarrá.

C/cargo Máquinas.

#### Personal de la Armada.

Mecánico 1º Nicolás Muñoz Molina

Mecánico 1º Manuel Blackwood

Guardián 1º Manuel Ojeda

Marinero 1º Pedro Pairo

Marinero 1º José del C. Galindo

#### Personal del Territorio Marítimo.

Contramaestre 1º José Muñoz Tellez

Herrero 1º Froilan Cabañas Rodríguez

Cabo 1º Fogonero Pedro Soto Núñez

Cabo 1º Fogonero Heriberto Cáriz Cárcamo

Cabo 1º Fogonero Juan Veña Jara

Cabo 1º Fogonero Pedro Chaura



Cabo 1º Fogonero Luis Contreras Castro  
 Guardián 1º José Leiva Chacón  
 Guardián 1º Ladislao Gallegos Trujillo  
 Guardián 1º Hipólito Aris C.  
 Guardián 1º Antonio Colin Paredes  
 Guardián 1º Florentino González Estay  
 Cocinero 1º Clodomiro Agüero Soto  
 Mozo 1º Bautista Ibarra Carvajal

Punta Arenas, Setiembre 5 de 1916.

Fdo.: L. A. Pardo  
 Piloto 2º. Comandante

Nº 674.

Punta Arenas, 6 de Setiembre de 1916.

Adjunto tengo el honor de elevar á la consideración de US. el parte pasado por el Piloto 2º Señor Luis A. Pardo V., comandante de la Escampavía "Yelcho", sobre su viaje á Isla Elefante en auxilio de los náufragos de la expedición Shackleton, acompañando una relación del personal salvado i otra del que formaba la tripulación del "Yelcho".

Al elevar á US. el parte citado, me hago un deber en recomendar calurosamente á la consideración de US. la forma altamente satisfactoria en que este Oficial ha cumplido tan difícil comisión, demostrando en todo momento gran entusiasmo, energía i una

preparación profesional digna de todo encomio, según se ha servido expresármelo verbalmente Sir Ernest Shackleton, quien se muestra agradecidísimo por el auxilio prestado y por la forma en que el Piloto Pardo desempeñó su difícil cometido.

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

Saluda á US.  
 Luis V. López  
 Contralmirante - Comadte. en Jefe

Sr. Director Jeneral de la Armada Valparaíso.

NOTA: En la Sala Histórica del Instituto Hidrográfico, se encuentran los siguientes elementos relacionados con esta comisión.

- 1.- Diario de Bitácora del "Yelcho", donde figuran los acaecimientos del viaje.
- 2.- Compás magnético de gobierno (bitácora, mortero, etc.) instalado en el "Yelcho", y que fue empleado por el buque en la navegación a la Antártica Chilena.

