¿SABÍA USTED QUE?

RESCATES DESDE ISLA DECEPCIÓN Y FARO "PILOTO PARDO" ANTÁRTICA CHILENA

• RESUMEN •

En 1967 y 1969, Isla Decepción, ubicada en Territorio Chileno Antártico, entró en erupción, lo que provocó la evacuación de emergencia del personal que estaba destinado en distintas bases dentro del cráter de la isla, rescates realizados por el AP 45 "*Piloto Pardo*", con sus helicópteros en dos arriesgadas operaciones de salvamento. En recuerdo de esa hazaña, el 21 de marzo de 2025, se encendió un moderno faro en Isla Decepción, denominado "*Faro Piloto Pardo*", en memoria de esos valerosos salvamentos.

Palabras clave: Antártica, Pardo, rescate, valor, Yelcho.

DECEPTION ISLAND RESCUES AND THE "PILOTO PARDO" LIGHTHOUSE IN THE CHILEAN ANTARCTIC TERRITORY

• ABSTRACT •

In 1967 and then in 1969, violent volcanic eruptions rocked Deception Island, forcing the emergency evacuation of personnel from the research stations inside the island´s flooded caldera. In daring salvage operations, the Chilean Navy Ship *Piloto Pardo* (AP 45) launched dramatic helicopter rescues during both events. To honor this historic feat, on March 21, 2025, the "*Piloto Pardo Lighthouse*" was lit on the island-a permanent beacon to commemorate these daring missions and the enduring bravery of the rescue teams.

Keywords: Antarctica, AP *Piloto Pardo*, rescue, Yelcho.

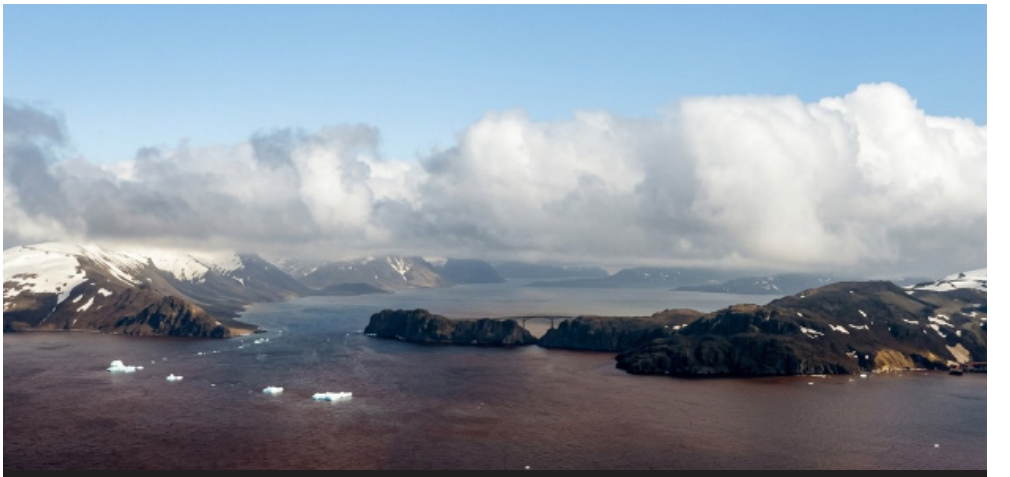
GONZALO CODINA DÍAZ
Capitán de navío (R)
Magíster en Ciencias Navales y Maritimas (AGN)
(gcodina@directemar.cl)
Viña del Mar, Chile.
DOI: https://doi.org/10.63598/marina.v144i1014.241

Chile es el país que se encuentra más cerca del continente Antártico, siendo la Península Antártica llamada tierra de O´Higgins la continuadora de la Cordillera de Los Andes y un verdadero puente que une el Polo Sur con el Continente Americano. Su extensa geografía conformada por numerosas islas facilitó el inicio de la exploración de ese continente, ofreciendo espacios para el arribo de naves y refugio a ellas cuando las condiciones climáticas imperantes lo demandan.

Teniendo nuestro país esa privilegiada cercanía a la Antártica, permitió que valientes emprendedores se instalaran en esas latitudes, a contar de 1906, cuando el Gobierno de Chile por Decreto Supremo N° 2.905, del 17 de julio de ese año, otorgó la primera concesión de pesca que gobierno alguno haya expedido en la Antártica, a la "Sociedad Ballenera Magallanes", la cual explotaba con tres barcos, la ballena, estableciendo su base de operaciones en el interior de la Isla Decepción, por sus abrigadas bahías y espacios adecuados para sus instalaciones. La misma ballenera durante varios años recibió cordialmente a distintos exploradores, como **Ernest Shackleton** (inglés) y **Jean-Baptiste-Étienne-Auguste Charcot** (francés), para entregarles carbón a sus naves y otros apoyos, durante sus comisiones o para capear malos tiempos, tal como lo describen sus "partes de viaje", lo que también fue descrito en el respectivo Derrotero Antártico Británico, el cual indicaba que en Isla Decepción "*los balleneros chilenos poseen una base de fondeo y de recursos en general*".

No sería esta la última vez que valientes chilenos apoyaran a dotaciones de naves o a refugios extranjeros, pues la historia de la participación de la Armada de Chile en el Territorio Chileno Antártico ha sido una constante muy destacada y fructífera, y se remonta a los inicios del siglo XX, cuando en un extraordinario salvamento en agosto de 1916, el Escampavía "Yelcho", al mando del Piloto Don Luis Pardo Villalón, rescatara desde Isla Elefante a los 22 náufragos del buque inglés "Endurance", comandado por el explorador Sir Ernest Shackleton, luego que quedara atrapado y fuera destruido por los hielos antárticos, ocasionando la ardua aventura de sobrevivir en un clima hostil y encontrar alguna forma de rescate desde los hielos antárticos para su dotación.

Por su parte, el explorador británico Sir Ernest Shackleton también conocía de la existencia de los balleneros de Isla Decepción, luego que en 1915 recibiera abastecimiento de carbón de la ballenera chilena en otros de sus viajes a la Antártica. Posteriormente, en condición de náufrago



Isla Decepción.
(Fuente: Autor artículo).

sobre un gran témpano, pensó en dirigirse a Isla Decepción para esperar la llegada de los balleneros a fines de la primavera, tal como lo registró en sus memorias y que describe así:

> *"Sabíamos por el derrotero del Almirantazgo que en la Isla Decepción había provisiones para los náufragos, y era posible que los balleneros de verano aún no hubieran abandonado su puerto. En cualquier caso, lo peor que nos podía pasar era tener que esperar hasta que los balleneros regresaran a mediados de noviembre…"*

Pasado el tiempo de la hazaña de Luis Pardo, se inicia una fecunda exploración y ocupación de la península Antártica llamada tierra de O`Higgins por parte de Chile, afirmando sus derechos soberanos mediante el Decreto N° 1.747, de fecha 6 de noviembre de 1940, el cual establece la delimitación del Territorio Chileno Antártico, el que se encuentra comprendido entre los meridianos 53° y 90° Oeste.

Para materializar y tomar posesión efectiva de este vasto territorio, en 1946 se organizó una expedición, la cual debía, entre otras tareas, construir una estación meteorológica y una estación de radio en la Antártica, inaugurándose el 6 de febrero de 1947 como la primera base antártica chilena a cargo de la Armada, la cual fue nombrada Base Soberanía, actual Base Naval "Capitán Arturo Prat". El impulso dado con este primer paso fue la motivación para que Chile continuara con la exploración antártica, lo que llevó a establecer nuevas bases que permitieran incrementar la permanencia y exploración de la península en latitudes aún más australes.

Luego de la Base Soberanía, se establecieron varias bases o refugios, incluyendo las bases Gabriel Gonzalez Videla, Bernardo O'Higgins, Presidente Frei, Yelcho, Dr. Guillermo Mann, Profeso Julio Escudero y la Estación Polar Glaciar Unión, y en 1955 la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda, en Isla Decepción.

Años después, en Isla Decepción se desataron dos grandes erupciones, en 1967 y 1969, que originaron que las dotaciones que se encontraban en ese lugar, de Chile y Reino Unido, tuvieron que ser rescatadas, lo cual se logró con el apoyo de oportunas y riesgosas operaciones de rescate, desarrolladas por el buque chileno "Piloto Pardo" y sus helicópteros embarcados.

En recuerdo y homenaje a quienes realizaron esos rescates, en el año 2025 se construyó un faro en el acceso a Isla Decepción, denominado Faro Piloto Pardo, que, desde marzo de ese año guía a los cientos de navegantes que visitan ese sitio histórico y nos recuerda el valor de destacados marinos chilenos, que no dudaron en ayudar al prójimo incluso arriesgando sus propias vidas.

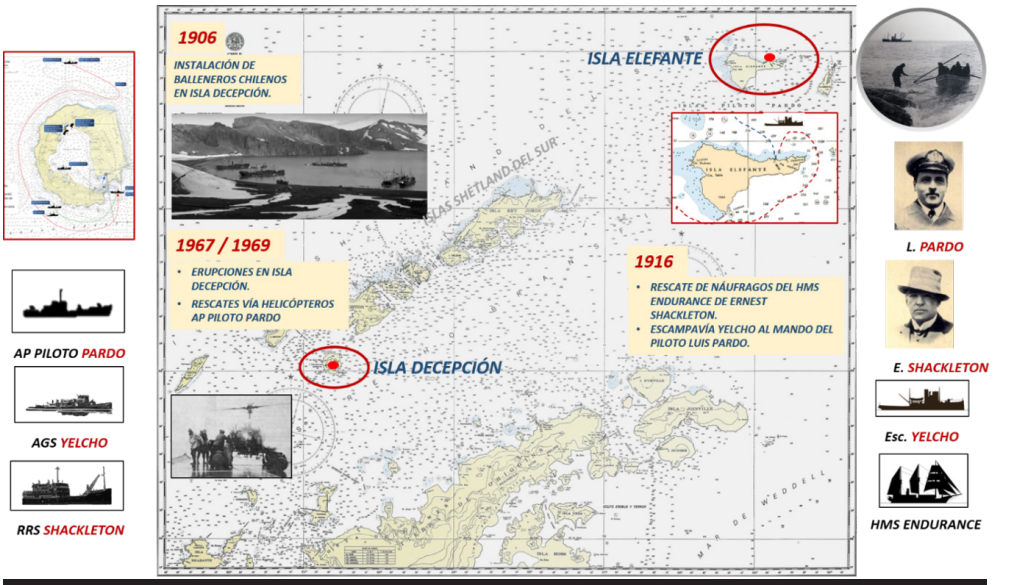
Rescates de Isla Elefante e Isla Decepción: ¿Coincidencia o patrón de comportamiento?

Es en este escenario de exploración y conocimiento del Continente Antártico que se desarrollaron tres relevantes operaciones de rescates, distanciadas en el tiempo, pero que tienen una especial vinculación respecto a sus protagonistas, a los medios utilizados, al espacio geográfico donde ocurrieron y a sus exitosos resultados.

En efecto, en 1916, en Isla Elefante, el Piloto *Luis Pardo*, a bordo del Escampavía "*Yelcho*", rescata a los 22 náufragos del buque inglés HMS "*Endurance*", que estaba al mando de *Ernest Shackleton*.

Por su parte, en 1967 y en 1969, esta vez buques de la Armada de Chile, el AP 45 "*Piloto Pardo*" y el AGS "*Yelcho*", efectúan dos exitosos rescates de dotaciones inglesas y chilenas tras dos erupciones en la Isla Decepción. En ambas ocasiones los ingleses rescatados fueron entregados a la nave británica R.R.S. "*Shackleton*".

En estas últimas operaciones de salvamento en Isla Decepción, coincidentemente se



Mapa que muestra hitos históricos en la Peninsula Antártica llamada tierra de O`Higgins, entre los años 1906 - 1969.
(Fuente: Autor artículo).

reunieron los nombres que hacía 51 años, en 1916, también fueron protagonistas de un rescate excepcional, en otra isla, ubicada al extremo este de las Islas Shetland del Sur, en Isla Elefante.

¡Feliz coincidencia!

Sin embargo, pocas veces se logra encontrar situaciones que, con el paso del tiempo, pasan de ser una afortunada coincidencia a un patrón de comportamiento. Este es el caso que se dio en el Territorio Chileno Antártico durante el siglo pasado, ya que estos y otros hechos demuestran y confirman que, para la Armada de Chile, cada vez que ha sido necesario, siempre se ha actuado con una misma doctrina, sobre la salvaguarda de la vida en el mar, transformándose en un prestigioso patrón de comportamiento.

1967: Primer rescate desde Isla Decepción, 26 chilenos y 15 ingleses

El 4 de diciembre, el "Piloto Pardo" ya navegaba con rumbo general Norte y se encontraba aproximadamente a 6 millas de Isla Decepción, cuando a las 18:40 hrs. ocurrió un fuerte terremoto y la erupción en la isla, dejando a la vista una enorme columna de humo. Inmediatamente el "Pardo" se dirigió a la isla con el propósito de rescatar a quienes se encontraban en peligro.

La situación en la Isla Decepción y en las Bases fue aterradora, el humo y cenizas obscureció toda la zona y destruyó las instalaciones chilenas y británicas, distantes entre sí a 6 kilómetros. Luego de varios intentos, la Base PAC, ubicada en Caleta Péndulo, logró enlazar por radiotelegrafía con el AGS "Yelcho", que también se encontraba en las cercanías, informando de la grave situación y pidiendo auxilio, indicando que debían abandonar la base, desplazándose a la base inglesa de Caleta Balleneros, donde lograron llegar pasadas las 22:30 hrs., luego de experimentar múltiples fenómenos durante el trayecto, lluvia de cenizas volcánicas, sismos de diferentes magnitudes, intenso olor a azufre, lava sólida incandescente, tormenta eléctrica, granizos y variaciones del nivel del mar de hasta 2 metros, que producían fuertes corrientes en el sector de ingreso a la isla, denominado "Fuelles de Neptuno".



Erupciones en Isla Decepción, rescates vía helicópteros AP Piloto Pardo e instalación de Faro.
(Fuente: Autor artículo).

Sin embargo, luego de dos horas todos llegaron a salvo a la base inglesa, que estaba cubierta con casi dos metros de cenizas volcánicas.

Por su parte, el "Piloto Pardo" durante su trayecto recibió una lluvia de cenizas que al acercarse se intensificaba. Al recalar a los "Fuelles de Neptuno", la nube de humo en forma de hongo cubría toda la isla y se elevaba por sobre los 10.000 metros. El panorama hacía pensar que era difícil encontrar sobrevivientes en las bases. Una vez confirmado que la dotación de la Base PAC se encontraba bien en la base inglesa, se evaluaron las alternativas de realizar un rescate. La incertidumbre de no saber cuándo terminaría la actividad volcánica, escasa visibilidad y las malas condiciones meteorológicas obligaron a mantenerse en las cercanías de la isla, junto al AGS "Yelcho", e intentar un rescate al día siguiente con mejores condiciones.

Así las cosas, 5 de diciembre, muy temprano desde las cercanías de los Fuelles de Neptuno, los helicópteros del "Pardo", en arriesgada operación de rescate y en medio de un ambiente extremadamente enrarecido y peligroso, iniciaron la evacuación del personal chileno y británico desde la base inglesa.

Los valientes pilotos fueron el Teniente 1° Fredrick Corthorn y el Teniente 1° Héctor Higueras, y sus pequeños helicópteros eran dos Bell 47-G, que solo tenían una capacidad de rescate de 2 personas a la vez. Por lo anterior, fue necesario realizar doce vuelos, para salvar la vida a las 41 personas que se encontraban en las bases. El rescate aeronaval se realizó en tan solo 1 hora y 40 minutos y los providenciales rescatados, ya en la cubierta del "Pardo", evidenciaban en sus rostros el cansancio y nerviosismo, pero también una inmensa alegría y sentimientos de gratitud.

Cumplida la misión de rescate tanto el "Pardo" como el "Yelcho" se dirigieron a la costa SW de la isla para asistir y ofrecer ayuda a la dotación de la base argentina. Sin embargo, no fue necesario ya que durante la mañana fueron evacuados por un helicóptero del transporte argentino "Bahía Aguirre". Concluidas las operaciones, el Comodoro de la flotilla argentina, Capitán de Navío Jorge Alberto Ledesma, concurrió al "Piloto Pardo" para agradecer el ofrecimiento de apoyo y sin duda para reflexionar por el extraordinario acontecimiento vivido.

Finalmente, el "Pardo" y el "Yelcho" se dirigieron a Puerto Soberanía, en bahía Chile, a encontrase con el RRS "Shackleton", objeto trasladar a 15 hombres rescatados de la dotación de la base inglesa "John Biscoe".

Una vez más estos virtuosos nombres se unen en una hazaña de similares características, donde la Armada de Chile prestó un vital apoyo a un grupo de exploradores ingleses en Territorio Chileno Antártico, sumando, esta vez, nuevos protagonistas, como los comandantes y dotaciones de dos unidades de la Armada de Chile, donde sobresalen los pilotos de los helicópteros del "Pardo" que, arriesgando su propia vida, representaron el honor y el valor, en el servicio y en la salvaguarda de la vida humana en el mar. Valerosa acción que posteriormente fue reconocida, otorgándoseles merecidamente a ambos pilotos de helicóptero la condecoración "Al Valor".

1969: Segundo rescate desde Isla Decepción, 5 ingleses

Luego de los acontecimientos de diciembre de 1967, la base chilena Pedro Aguirre Cerda, destruida por la erupción, fue desmantelada, tarea que concluyó el 10 de enero de 1968 y nunca más fue reabierta o reconstruida.



Sir Ernest Shackleton, Piloto Luis Pardo y la escampavía *Yelcho*.
(Fuente: Archivo Histórico de la Armada de Chile).

Pasado algo más de dos años, en febrero de 1969, se repite la historia, con la única diferencia que esta vez solo los ingleses habían vuelto a su base en Caleta Balleneros, Isla Decepción, siendo cubierta por cinco investigadores.

Estando el AP "Piloto Pardo" fondeado en Bahía Fildes, al mando del Capitán de Navío Ladislao D'Hainaut Fuenzalida, en tareas propias de la campaña antártica, el 21 de febrero muy temprano recibió un mensaje del RSS "Shackleton" que navegaba en el Paso Drake, informando que el personal de la base inglesa que se encontraba en isla Decepción estaba muy preocupado por una posible erupción, solicitando apoyo.

El mensaje decía:

Del Capitán "Shackleton"

Al Capitán "Piloto Pardo"

Cinco hombres en Decepción, muy preocupados por una posible erupción. Le agradecería que estuviera presente o nos ayudara. Mi hora estimada de llegada, a la mejor velocidad posible, es a las 19:00 UTC.

Recibido el mensaje, el "Pardo" se alistó para un rescate y zarpó en menos de una hora, respondiendo que se dirigía a la isla con una hora estimada de arribo a las 14:30 hrs. e informando de su decisión al Comandante del Grupo de Tarea Antártico, Comodoro Sr. Jorge Paredes Wetzer. Las condiciones meteorológicas a medida que se acercaban a la Isla empeoraba y cuando recalaron a las 14:00 horas el viento era cercano a los 30 nudos, con escasa visibilidad.

Durante el tránsito a la isla, el RSS "Shackleton" envió un nuevo mensaje que decía:

"Los hombres están dejando "Balleneros" para caminar hacia el sureste. Los esperarán en el letrero del Pardo "Así la Proa". Tendrán una radio pequeña en los 4.6 Mcl. (megaciclos) y dispararán cinco cohetes cuando los vean"

En efecto, anteriormente se había instalado un letrero de madera color naranja, en el lugar indicado, que decía: "AP PILOTO PARDO – ASI LA PROA – 1968", siendo una clara referencia para ubicar y rescatar a los ingleses.

Al igual que lo ocurrido en 1967, previo a la erupción, durante varios días se sintieron numerosos sismos los cuales incrementaban su intensidad y frecuencia, razón por la cual la dotación de la base balleneros, luego de un sismo de alta intensidad, en la madrugada del día 21 de febrero informaron al RSS "Shackleton" la situación y de ahí se originó su rescate.

Mientras el "Pardo" se dirigía a Decepción, se podía apreciar una gran nube de humo que avisaba que una vez más había ocurrido una erupción y que las condiciones para realizar un rescate serían muy complejas. Al recalar a las inmediaciones de la isla, el panorama era impresionante y las condiciones de viento y mar empeoraban, lo cual descartaba la posibilidad de que el buque entrara a la isla y menos usar embarcaciones menores, por lo cual los helicópteros se prepararon para su operación.

A corta distancia de la isla, pasadas las 14:00 horas, los helicópteros pudieron despegar al punto acordado con los ingleses; sin embargo, ellos no se encontraban en el lugar y tampoco hubo comunicaciones de radio. Las condiciones de vuelos eran extremas y la visibilidad no permitió mantener a la vista a los helicópteros, solo se mantuvieron comunicaciones radiales.

Al no establecer contacto con los ingleses, y con las condiciones ambientales para los helicópteros empeorando, se les ordenó regresar al buque y esperar que la situación mejore y analizar la posibilidad de ingresar con el buque al interior de la isla, lo cual se descartó por las malas condiciones y la incertidumbre del comportamiento del volcán, lo cual podía poner en riesgo a toda la dotación.

Aprovechando que había mejorado la situación reinante, a las 16:30 horas se autorizó un segundo vuelo a los

helicópteros, los que ingresaron al interior de la isla por el sector de los "Fuelles de Neptuno", aun cuando la isla se encontraba en el proceso eruptivo. Posáronse en las cercanías de la base inglesa donde se encontraban los 5 científicos, los que, asombrados, no podían creer que alguna aeronave hubiese podido volar en esas condiciones, trasladando a los rescatados al buque, vuelo que se realizó en extremas condiciones de visibilidad.

El Comandante del Grupo de Tarea Antártico informó del rescate al Almirante de esta forma:

"O" 211645

DEL GRUPANTAR

AL ALMIRANTE

"Rescaté con helos dotación base Inglesa Balleneros Isla en activa erupción volcánica por tres cráteres con violento terremoto. Dotación sin novedad abordo Pardo. Me dirijo a soberanía para rendez-vous con Shackleton"

Información que fue complementada posteriormente detallando los acaecimientos del valeroso rescate.

Una vez abordo el jefe de la base inglesa, Mr. Richard Stocks, también rescatado en 1967, relató que, dada la peligrosa situación que vivieron, entre otras, la erupción volcánica, tormenta eléctrica, fuertes temblores, ríos de lodo, variaciones en la costa y pésima visibilidad y que seguían produciéndose y sin comunicaciones, temieron no poder ser rescatados, y menos por helicópteros, lo cual fue confirmado, por un miembro de la base inglesa y ex piloto de la R.A.F. con 15 años de experiencia.

Inmediatamente de ocurrido el salvamento y con todos a bordo, el "Piloto Pardo" se dirigió a Soberanía, donde fondeó pasadas las 21 horas de un memorable día, el cual se mantenía con muy malas condiciones meteorológicas, por lo que el traspaso de los cinco científicos ingleses al R.S.S. "Shackleton" se realizó al día siguiente, dando por finalizada la exitosa operación de rescate.

Parte de los testimonios que deben ser destacados es el mensaje que el buque inglés "Shackleton" enviara a su cuartel general en Londres, con copia informativa a la Oficina de Puerto Stanley y al Comandante del "Piloto Pardo", el 22 de febrero de 1969, dando novedades de lo ocurrido:

Para Director (British Antartic Survey); Del Jefe Científico Delegado Abordo;

"Después de permanecer tres horas en el hangar llegaron los dos helicópteros del "Piloto Pardo" a través de cenizas y nubes de nieve llevando a todo el personal al buque. El aterrizaje en el buque fue extremadamente difícil





Condecoración "Al Valor" a los cuatro pilotos de los helicópteros del "Pardo", que salvaron las vidas de 46 personas.
(Fuente: Autor artículo).

ya que la burbuja se encontraba completamente oscurecida por una capa de ceniza y nieve. Asimismo, existía una mar gruesa con 30 nudos de viento, cuando el grupo abandonó la base la erupción aún continuaba. Los buques se reunieron en Bahía Soberanía y el grupo se transbordó al "Shackleton" a las 09:00 del día 22"

En el historial del "Piloto Pardo" se destaca que el *Capitán Turnbull* (Comandante del R.R.S. "Shackleton") y todos a bordo consideran los esfuerzos del rescate hecho por los chilenos como un soberbio ejemplo de destreza marinera, así como los vuelos llevados a cabo bajo espantosas condiciones.

Así concluye una nueva y exitosa operación de rescate en el Territorio Chileno Antártico, una más, que se agrega a la bitácora de la Armada de Chile. Se debe destacar que esta y la anterior realizada en 1967 en Isla Decepción concluyeron finalmente con el merecido reconocimiento de la entrega de la condecoración "Al Valor" a los cuatro pilotos de los helicópteros del "Pardo", que salvaron las vidas de 46 personas en total, arriesgando la propia, siendo impuesta el 28 de marzo de 1969 por el Comandante en Jefe de la Armada, en la cubierta de vuelo del AP 45 "Piloto Pardo". Los Oficiales condecorados fueron:

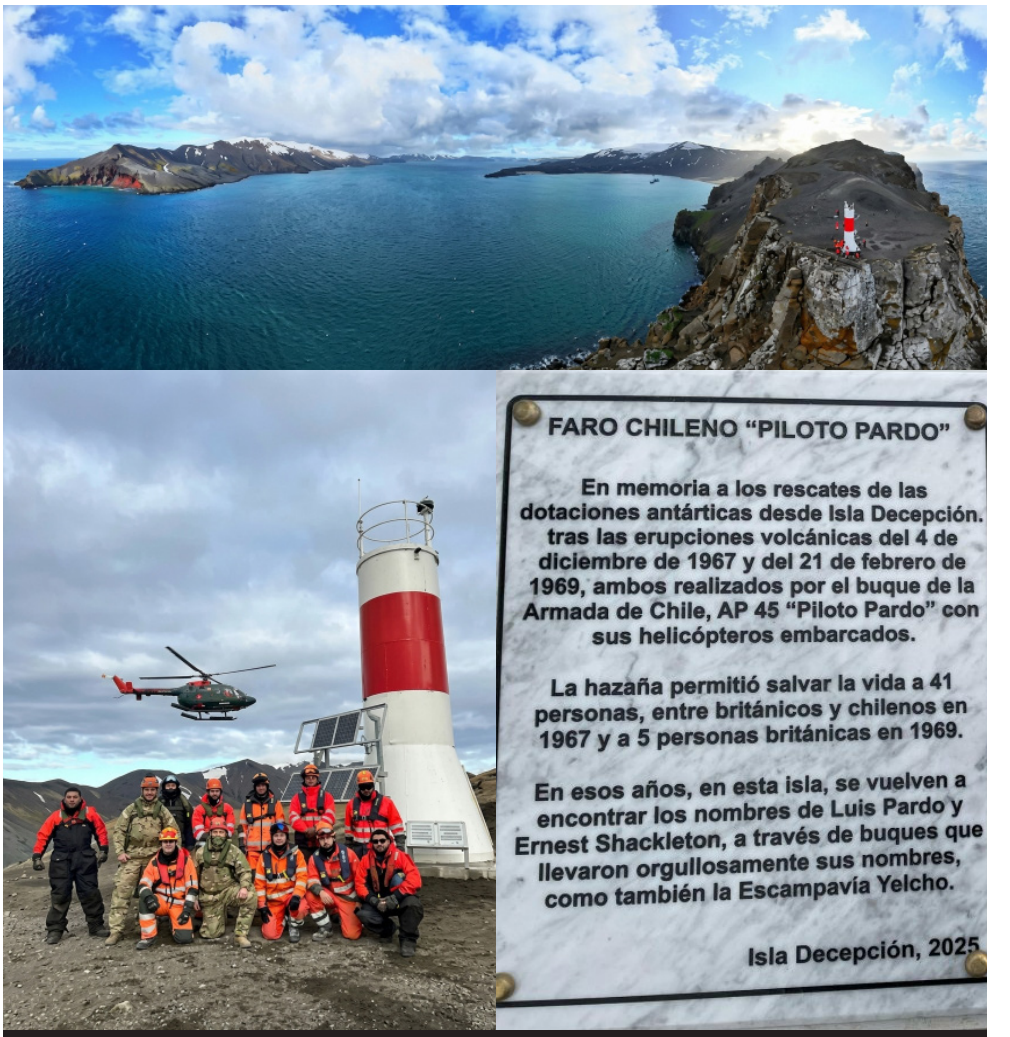
- Teniente 1° Fredrick Corthorn Besse. (Rescate 1967)
- Teniente 1° Héctor Higueras Ormazabal. (Rescate 1967)
- Teniente 1° Víctor Parada Kreft. (Rescate 1969)
- Teniente 1° Hugo Bruna Greene. (Rescate 1969)

2025: Instalación del Faro "Piloto Pardo" en Isla Decepción

El 21 de marzo de 2025 se puso en funcionamiento un nuevo faro en Isla Decepción, denominado Faro Piloto Pardo,



Instalación del faro "Piloto Pardo", en Isla Decepción. (Fuente: Autor artículo).



Faro Chileno "Piloto Pardo".
(Fuente: Autor artículo).

como un homenaje permanente a los memorables rescates de las dotaciones antárticas desde esa isla, tras las erupciones volcánicas del 4 de diciembre de 1967 y del 21 de febrero de 1969, realizados por el buque de la Armada de Chile AP 45 "Piloto Pardo" con sus helicópteros embarcados.

Esta nueva señal cuenta con energía renovable, moderna iluminación y un sistema digital de identificación, ofreciendo una referencia visual y trasmitiendo datos en cartas electrónicas para todos los navegantes. Se instaló en la punta sureste de la isla, sobre los acantilados de los "Fuelles de Neptuno", marcando para siempre la guía de comportamiento de los marinos de Chile, en la salvaguarda de la vida en el mar en el Territorio Chileno Antártico.

La instalación del faro señalado se dispuso el año 2023, en el aniversario de la Especialidad de Faros, desarrollando los estudios correspondientes y siguiendo las normas establecidas para asegurar su construcción de buena forma en dos sucesivas Comisiones Antárticas. La construcción del faro la realizó en un trabajo en equipo, el OPV "Marinero Fuentealba" al mando del Capitán de Fragata Sr. José Sandino De Ruyt y una partida especial del Centro de Señalización Marítima de Punta Arenas.

Conclusión

Ayer, fueron el Piloto Luis Pardo Villalón con su dotación los que marcaron el rumbo a seguir, al rescatar a los 22 náufragos de Shackleton en una hazaña que parecía imposible. Años después fue el buque AP 45 "Piloto Pardo" que siguió aguas, al recatar a 46 personas con sus pequeños helicópteros embarcados, desde el cráter de Isla Decepción en medio de fuertes erupciones. En ambas ocasiones, los ingleses rescatados fueron entregados al R.R.S. "Shackleton". A los insignes nombres de marinos del pasado se agregan otros, en nuevas unidades, que han seguido la ruta de superar los peligros que cada cierto tiempo el océano y la naturaleza nos depara.

En estas tres hazañas se da la coincidencia de que se repiten los mismos nombres de marinos y de buques, chilenos e ingleses, en operaciones de salvamento, y confirman el comportamiento y voluntad de los marinos chilenos ante situaciones adversas en el salvamento de personas en peligro. Comportamiento que se ha repetido en numerosas ocasiones, especialmente en zonas de climas adversos o de difícil acceso.

El Faro Piloto Pardo, recientemente inaugurado, es un merecido homenaje a las dotaciones de las unidades navales que participaron en las Campañas Antárticas de 1967 y de 1969, con una especial mención a los pilotos navales que cumplieron el deber, arriesgando sus propias vidas.

LISTA DE REFERENCIAS

1. *Bitácora de mar del escampavía "Yelcho": 25 de agosto–27 de septiembre de 1916. (1916).*
2. *Borrowmann, C. (s. f.). Tribuna del lector. Revista de Marina, (669).*
3. *De la Barrera, A. (1969, enero–febrero). Erupción volcánica y rescate en Isla Decepción. Revista de Marina, (668).*
4. *D'Hainaut, L. (1969, septiembre–octubre). Decepción, 21 de febrero de 1969. Revista de Marina.*
5. *Diario La Unión de Valparaíso. (1916, 28 de septiembre).*
6. *El día que explotó la Isla Decepción. (2012, enero–abril). Revista Fuerza Aérea, (256).*
7. *Expedición de Resistencia de Shackleton, 1914–1917: Transantártica.*
8. *Filippi, A. (1997). El comodoro Andresen y la ballenería antártica chilena. Revista de Marina, (3).*
9. *Historial del AP 45 "Piloto Pardo". (1967–1969).*
10. *León, C. (2017). La expedición antártica chilena 1947. LW.*
11. *Martinic, M. (1995). Los armadores de Punta Arenas de 1870 a 1930. Revista de Marina, (2).*
12. *United Kingdom Hydrographic Office. (2019). The Antarctic Pilot.*
13. *Varas Allen, R. (s. f.). Infografías.*
14. *Wrecked in My Revo. (2023, 21 de abril). Deception Island, Antarctica. https://wreckedinmyrevo.com/2023/04/21/deception-island-antarctica/*

Recibido 26/11/25 Publicado 31/10/26