



“Piloto Pardo”, la historia del primer buque polar para Chile; su origen y construcción y viaje al país

Por **Francisco Sánchez**
Historiador

La historia del territorio chileno antártico tiene diversos hitos, de los cuales van marcando un proceso de soberanía efectiva para el país en el continente blanco.

Sin lugar a dudas muchos de ellos son desconocidos para la mayoría, entre ellos las concesiones marítimas otorgadas en el siglo XIX, la participación del teniente segundo Alberto Chandler Bannen en el rescate de la expedición de Otto Nordenskjöld en 1903, ocasión en donde se registra el primer oficial de la Armada de Chile en la Antártica, así como el rescate del piloto segundo Luis Pardo Villalón de los naufragos de la expedición Imperial Transantártica de 1916, entregándonos una serie de antecedentes que se ven materializadas con la primera expedición



La botadura del buque “Piloto Pardo” fue todo un acontecimiento que marcó un hito en la historia de nuestro país. chilena antártica en 1947.

A pesar de esto, en donde la Armada de Chile tuvo un rol protagónico, nuestro país no contaba con una unidad construida específicamente

para tareas polares, lo cual derivó en un esfuerzo nacional para la construcción de un buque con estas capacidades, iniciándose los estudios a principios de la década

de 1950, concluyéndose que en esa época nuestra industria nacional no podía satisfacer esta necesidad.

Es por lo cual que, considerando estos antecedentes

y la proyección de Chile hacia la Antártica y su rol proyectado al largo plazo, es que bajo la presidencia de Carlos Ibáñez del Campo se toma la determinación de encargar la construcción de un buque en astilleros holandeses que cumpliera labores específicas en aguas antárticas.

De esta manera se oficializó el 7 mayo de 1954, tras un largo proceso de estudios y evaluación de opciones, es que se determinó la construcción en los astilleros de la Compañía Haarlem Shipbuilding en Holanda, de una unidad para la Armada de Chile, esto por un costo de 1.700.000 dólares, la cual fue nombrada como AP “Piloto Pardo”, en reconocimiento a quien lideró la hazaña de rescate antártico que marcó un antes y un después en nuestra historia.

Construcción y primeros desafíos

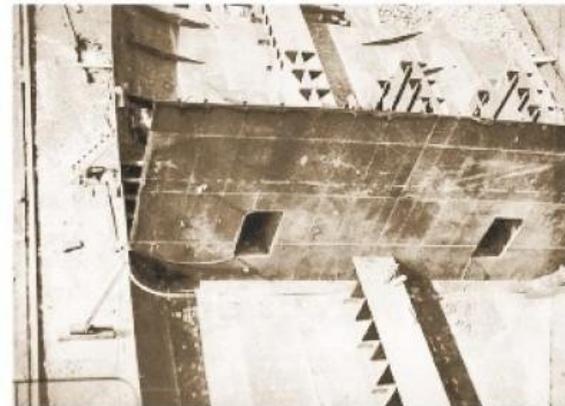
La construcción del AP “Piloto Pardo” correspondió por lo tanto un desafío, esto considerando los requerimientos específicos que había establecido nuestro país, entre los cuales consideraba capacidades de transporte de carga para sostenimiento logístico, navegaciones polares, hangares de helicópteros, estudios hidrográficos, transporte de personal y también cumplir roles de defensa nacional, siendo en efecto un proyecto de capacidades polivalentes y multipropósito, que derivó en un diseño particular para la época.

Tras la firma del contrato y los requerimientos establecidos por la Armada de Chile, el astillero holandés presentó los planos para la construcción en agosto de 1956, designándose a oficiales chilenos en desempeño en la misión naval en Londres para supervisar la construcción del denominado “primer rompehielos chileno”.

Las diferentes coordinaciones y trabajos de estudios técnicos fueron fundamentales, en donde diferentes ingenieros navales de la Armada de Chile verificaron las capacidades, materiales y la implementación de requerimientos,



Vista general del Astillero Haarlem Shipbuilding en 1956.



Primera etapa de construcción del primer rompehielos chileno.



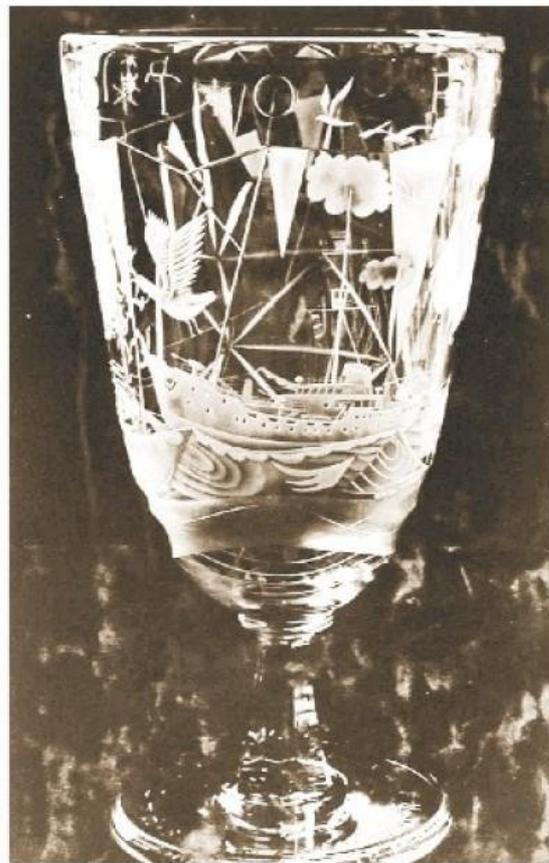
Los avances de la construcción fueron seguidos con mucho interés por medios de comunicación de nuestro país.



La silueta del AP45 “Piloto Pardo” aún en el astillero, previo a su botadura.



Vista general de la recepción tras la botadura del buque en donde participaron diferentes representantes de nuestro país y del astillero.



El hermoso presente entregado a la madrina del buque el cual proyectaba su destino final.

iniciándose los trabajos de construcción del AP 45 "Piloto Pardo" el 1 de octubre de 1957.

Los diferentes trabajos del astillero fueron realizándose en forma modular, ya contando en marzo de 1958 con los avances sig-

nificativos del casco y las obras de propulsión, fotografías que eran difundidas con entusiasmo por diferentes medios de comunicación nacional, realizándose el lanzamiento del buque el 11 de junio de 1958, en una ceremonia en

donde se contó con la presencia de diversas autoridades, siendo la madrina del buque Augusta Magalanes, esposa del embajador chileno en Holanda, realizándose la correspondiente recepción en las oficinas del astillero, en donde se

entregó a la madrina del buque una copa de cristal de 42 centímetros de alto, en donde estaba grabado el buque navegando junto a un cóndor, representando su destino final en la zona austral.

pe con dirección a nuestra Patria, siendo el primer comandante de la Unidad el Capitán de Navío Carlos Costa Franke.

Tras la conclusión de los trabajos finales en el astillero, el buque entró al servicio de nuestra Armada el 07 de abril de 1959 en Amsterdam, específicamente a las 16:00 horas cuando nuestro pabellón nacional fue izado por primera vez, zarpando el 11 de abril con destino a Londres para seguir ruta a Curaçao, posteriormente canal de Panamá y recalar en Valparaíso el 11 de mayo, para seguir hacia Talcahuano realizando trabajos de mantención, para finalmente recalar a su puerto base en la ciudad de Punta Arenas a las 1,15 horas del 11 de julio.

Es de esta manera que ya en aguas australes, en el estrecho de Magallanes, su particular silueta comenzó a ser parte del paisaje de nuestra bahía, desde donde saldría a diferentes comisiones las cuales forjarían parte importante de la historia de Chile en el océano Austral y el Territorio Chileno Antártico.

Las primeras pruebas en el mar y su viaje a Chile

El buque ya con los sistemas instalados y su dotación designada, entró a pruebas en el mar en diciembre de 1958, demostrando diferentes capacidades y poniendo a pruebas su propulsión, estabilidad y sistema de comunicación, así como también pruebas correspondientes a sus montajes de artillería, proceso que fue realizado bajo la supervisión de ingenieros navales chilenos y holandeses, como también la dotación naval del buque que realizaron tareas de observadores de las diferentes maniobras y procesos.

Tras 20 horas las pruebas de mar fueron concluidas, demostrando las capacidades de construcción del astillero y quizás también soñando los marinos de nuestra Armada en el zar-



Vista general del AP45 "Piloto Pardo" en las primeras pruebas en la mar.