



## PROTAGONISTAS Y PROTAGONISMOS EN UN HITO ANTÁRTICO CENTENARIO

PROTAGONIST AND LEADERSHIPS IN A CENTENARY LANDMARK

**Lc. Cristina Montalbán\***

Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos – Museo Naval de Montevideo  
Montevideo – Uruguay  
cristmon@adinet.com.uy

**Lc. Ezequiel Fernández\***

Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos – Museo Naval de Montevideo  
Montevideo – Uruguay  
lef9@adinet.com.uy

### 1. INTRODUCCIÓN

Hace pocos meses concluimos –en Chile y Uruguay- los eventos por el centenario de las misiones organizadas para el rescate de los naufragos de la expedición Shackleton. El presente estudio tiene la intención de ampliar la perspectiva de las numerosas investigaciones, justificadas por una conmemoración tan significativa, procurando brindar un enfoque que aporte aspectos diferentes al conocimiento de los hechos.

Nuestra propuesta es –a través de obras referenciales- cruzar las informaciones, y conocer los comportamientos de tres principales protagonistas de los sucesos: Shackleton, Pardo y Elichiribehety. Sus actitudes los posicionaron de manera muy distinta en los anales históricos, y este procedimiento analítico nos parece una herramienta adecuada para evaluar la participación que le cupo a cada uno y poner en evidencia las razones de esa trascendencia dispar que hemos podido comprobar al incursionar en el tema.

Al solo efecto de dar un marco referencial al estudio, recordamos que la “Expedición Imperial Transantártica” proyectada por Sir Ernest Shackleton y emprendida en agosto de 1914, en el inicio del drama de la Primera Guerra Mundial, había quedado atrapada en el continente blanco luego del total hundimiento del *Endurance*, el 21 de noviembre de 1915.

A fines de diciembre los 28 expedicionarios colocaron ropas, provisiones y las embarcaciones menores, sobre bloques de hielo, desplazándose a la deriva. El 9 de abril de 1916, se propusieron alcanzar un punto en el que establecer una base, desde la cual saldría una comisión en procura de ayuda.

---

\* **Correspondencia:** Centro de Estudios Navales y Marítimos – Museo Naval, Rambla Charles de Gaulle s/n esquina Luis A. de Herrera, Montevideo, Uruguay.

Navegando en los botes lograron llegar a la isla Elefante, en las Shetland del Sur, planificando dirigirse hacia Georgia del Sur donde procurarían auxilio en una de las estaciones balleneras. Hasta aquí el tramo de la expedición, introductorio a la secuencia de intentos y rescate de los naufragos que quedaron en isla Elefante, en el que estarán involucrados los protagonistas que constituyen el objeto de nuestro trabajo.

## 2. COMENTARIOS SOBRE FUENTES Y METODOLOGÍA APLICADA

Según adelantamos, nuestro trabajo está sustentado en el estudio comparativo de tres obras editadas: *South* escrito por Shackleton y editado por primera vez en diciembre de 1919; el libro *1916: Marineros Uruguayos en la Antártida*, escrito por el Capitán Juan José Mazzeo y editado por la Liga Marítima Uruguaya en 1989 (y reeditado para el centenario); y la obra *El Piloto Luis Pardo Villalón. Visiones desde la prensa, 1916*, que compila investigaciones de distintos autores, editado por Consuelo León y Mauricio Jara en 2015.

Como metodología decidimos trabajar sobre la base del relato directo, expuesto por Shackleton, realizando las precisiones que nos aportan los materiales uruguayos y chilenos.

Shackleton dedica 60 páginas a los eventos ocurridos desde la partida de isla Elefante hasta el rescate. Más de 50 de esas páginas tratan los 16 días que duró la navegación hasta Georgia del Sur y el cruce de la isla hasta alcanzar la estación ballenera de Stromness.

La llegada a Stromness marca el punto de arranque en que se focaliza este informe: los tres intentos de rescate infructuosos y el definitivo, que Shackleton desarrolla en una extensión de algo más de seis carillas que se dividen: el intento en el *Southern Sky* de dos carillas, el del *Instituto de Pesca N° 1* una carilla y media, el de la *Emma* en dos carillas y, el del *Yelcho* en una carilla.

## 3. SOBRE EL PRIMER INTENTO DE RESCATE EN EL SOUTHERN SKY

De acuerdo a los hechos tenemos que los primeros en prestar inmediata colaboración para el intento inicial de rescate fueron los balleneros. Su inmediata disposición para colaborar con Shackleton estuvo justificada: por tratarse de un expedicionario antártico reconocido, el cariz humanitario, pero –por sobre todo- la admiración por el relato impactante del viaje desde isla Elefante que resultó el principal argumento para éste y los apoyos subsecuentes que se le prestaron para el rescate de sus hombres.

Si comparamos este primer viaje en el *Southern Sky* con los que se organizaron posteriormente –con el mismo fin- constatamos aspectos primarios similares y otros que exhiben marcadas diferencias.

Con respecto a los primeros tenemos: un apoyo inmediato y una respuesta instrumentada sin reparar en brindarle recursos económicos o humanos.

Dentro de las características disímiles: el ballenero *Southern Sky*, propiedad de una compañía inglesa –inactivo en la temporada invernal- se le facilitó –en base a la urgencia- sin solicitar el permiso de los dueños, por lo cual Shackleton realizó un contrato de seguro con el *Lloyd's*; mostró un especial reconocimiento por quien se hizo cargo del comando del buque y aquellos que oficiaron como tripulantes. El explorador identificó al voluntario a quien él mismo ofreció el comando, el Capitán Thom –agregando datos como que era “viejo amigo de la expedición”, y que se encontraba en Husvik con su barco el *Orwell*, cargando petróleo para los trabajos con municiones de Gran Bretaña. Paralelamente tuvo palabras de elogio para aquellos que fueron como tripulantes: “balleneros ansiosos por ayudar en el rescate de hombres en problemas”<sup>1</sup> e incluso citó con orgullo la existencia de “una hermandad del mar”<sup>2</sup>.

El fracaso de este primer intento, muestra –aún sin que Shackleton lo estableciese específicamente entonces- el criterio que mantuvo referente a que los buques de casco metálico no eran adecuados para la navegación en aguas antárticas. Prueba de ello es, que al dirigirse a Malvinas, expresó que su propósito era conseguir “un barco más apropiado ya fuera local o de Inglaterra”<sup>3</sup>.

Al constatar que no había allí ninguno disponible, realizó un pedido de ayuda a Londres. La actitud de las más altas autoridades británicas, que resultaron inmovibles y le hicieron ver que el rescate no estaba dentro de las prioridades, provocaron en el expedicionario una mezcla de sentimientos que creemos fluctuó entre la desilusión y la indignación.

A partir de esa frustración fue que Shackleton decidió solicitar el apoyo de los gobiernos de América del Sur, recibiendo una inmediata respuesta del ministro británico en Montevideo, quien le informaba que Uruguay estaba dispuesto a equipar un barco y enviarlo a Malvinas para navegar desde allí hasta isla Elefante.

#### **4. EL 2º VIAJE EN EL INSTITUTO DE PESCA N° 1**

De acuerdo al relato en *South* el *Instituto de Pesca N° 1*, era “un buque de arrastre, pequeño y resistente y el gobierno, generosamente se había ofrecido a equiparlo con carbón, provisiones, ropa y otros elementos, y enviarlo a Malvinas para que yo lo llevara a isla Elefante”<sup>4</sup>. Si agregamos a lo informado que más adelante agradece al Teniente George Ryan que “había comandado el buque hasta las Malvinas”<sup>5</sup> no resultará extraño a quien lo lea el pensar que los marinos uruguayos, no tuvieron participación alguna en la misión.

Esta demostración de nulo reconocimiento aporta un nuevo ejemplo cuando el explorador no realiza ningún comentario señalando que –a pesar de su advertencia sobre el peligro extremo que implicaba el viaje- ninguno, de los numerosos tripulantes, decidió desistir.

Ya próximos a isla Elefante el barco quedó atrapado en el pack, comenzando a golpear los bandejes gruesos, y Shackleton asentó en su relato que el temor de que se arrancaran las palas de la hélice, le llevó a desestimar el seguir adelante.

Según los documentos manejados en la fuente uruguaya encontramos varios puntos discordantes:

- Los argumentos esgrimidos por Shackleton para renunciar a alcanzar la isla, que se establecen en la documentación oficial fueron –el más grave y fundamental- que con el viento los témpanos de una altura de entre 10 y 20 mts., iban acercándose a la nave, peligrosamente volcando al pesquero y echarlo a pique y por otro lado el problema del gasto excesivo de carbón, por la falta de carena.
- Como el punto más notorio tenemos la omisión del acta que Shackleton hubo de firmar para hacerse responsable de la decisión de abortar la misión. El acta a que nos referimos fue tratada en Consejo de Oficiales, sus términos fueron refrendados por otra declaración firmada por el Teniente Ryan y la misma fue enviada al Ministro de Guerra y Marina y publicada por todos los medios de prensa uruguaya y varios argentinos.

Ese silencio sobre el trámite no sólo exoneró a Shackleton por tomar una medida precautoria que contrastaba con la decisión de proseguir de los marinos del *Instituto de Pesca N° 1*, sino que llevó incluso a comentarios –no queremos pensar que inducidos por él mismo- de que la expedición uruguaya había fracasado porque el “Teniente que la mandaba no se atrevió a seguir adelante...” declaración que realizó el Piloto Pardo a la prensa en un artículo de 5 de octubre de 1916.<sup>6</sup>

Como consecuencia de lo expuesto anteriormente, no es de extrañar que Shackleton tampoco refiera las numerosas oportunidades en que el Comandante Elichiribehety le planteó regresar para culminar el rescate. Por otro lado, no encontramos alusión en la obra a las “soluciones” propuestas por la oficialidad en su afán de alcanzar la isla, en botes, esquís o trineos –medios inaplicables en las circunstancias- pero que dejaban en evidencia el deseo de concluir la misión. En el mismo sentido no hay referencias de la preocupación de los uruguayos por dar ánimo a los naufragos, disparando el cañón antes de retirarse de la zona, para que supieran que no se les había abandonado.

La última parte de la narración que atiene al viaje en el buque uruguayo es una prueba muy poco disimulada de que Shackleton daba por terminada la gestión y desestimaba totalmente realizar un segundo intento en el *Instituto de Pesca N° 1*.

Los indicios más claros de lo dicho:

- No informa que una parte del viaje de regreso, cuando falló la máquina, se hizo a vela, dando prueba de que el buque había demostrado su capacidad de utilizar este sistema de propulsión.
- Luego de reparada la muñequilla del cigüeñal, y aunque la demora de ida y vuelta a la isla Elefante era de aprox. una semana, desestimó realizar un nuevo viaje aduciendo que el arreglo tenía una garantía de funcionamiento de 10 días.

- Si bien reconoció en su narración que el gobierno uruguayo estaba dispuesto a enviar el *Instituto de Pesca N° 1* a Punta Arenas para realizarle las reparaciones necesarias e incluso carenar el casco, Shackleton reiteró el argumento de la demora que implicaban los trabajos, para disponerse a buscar otro barco en el puerto citado, aunque –según sus propios comentarios- suponía le iba a ser difícil de hallar<sup>7</sup>.

La verdad es que Shackleton ya había enviado al *Morning Chronicle* –el 25 de junio- una declaración donde decía que el salvamento de sus hombres sólo sería “posible empleando un vapor de madera o un buque rompehielos”<sup>8</sup>.

Estos “dobles discursos”, que no pasaron desapercibidos, y las comunicaciones directas con el diplomático inglés en Montevideo, provocaron una tensión que el explorador intentó aplacar, entregando una nota a Elichiribehety, antes de partir hacia Punta Arenas. En dicha misiva decía lamentar descartar un nuevo intento y aprovechar los servicios de los marinos y del buque, decisión que tomaba en base a la garantía de los arreglos, y en su experiencia en las condiciones del hielo, finalizando la comunicación con la palabra “Believe me” (“Créame”)<sup>9</sup>. De más está decir que nada de estos asuntos consta en la obra.

El malestar del Comandante y la oficialidad uruguaya se hicieron patentes en: el planteamiento hecho al Comodoro Luce de verificar un nuevo intento de rescate sin la presencia de Shackleton y en la reiteración por parte del Comandante Elichiribehety –ya con la orden de regreso- para que las autoridades le dieran la venia para dirigirse a Punta Arenas, en base a “los vivos deseos” de concretar el salvataje, y, tras reparar la nave “marchar solos a la isla a cumplir sagrada deuda contraída ante la Patria”<sup>10</sup>.

## 5. LA *EMMA*, EL TERCER FRACASO

Mientras Elichiribehety retornaba, Shackleton consiguió armar una nueva expedición en Punta Arenas, zarpando en la goleta lobera *Emma*, poco antes de que el *Instituto de Pesca N° 1* arribara a Montevideo, dando por tierra con la intención del comandante uruguayo de aprestar un nuevo viaje de rescate.

En la oportunidad Shackleton describió la goleta y también tuvo palabras de agradecimiento para quien consiguió el dinero para arrendarla y para los 10 tripulantes, “todos hombres buenos que entendieron a la perfección qué hacía falta”<sup>11</sup>.

Este tercer intento –realizado en el que para Shackleton era un buque adecuado para navegar en aquellos mares- fue el que resultó con un peor balance: sin lograr sortear la barrera de hielo que se interponía en el camino a la isla, con el extremo agotamiento de los tripulantes y con daños de tal entidad en la *Emma* que apenas logró llegar a Port Stanley.

Cuando Shackleton se enteró allí que el *Discovery* se aprestaba a zarpar de Inglaterra y llegaría a Malvinas a mediados de septiembre, determinó hacer un nuevo viaje hacia isla Elefante. Esta decisión podemos interpretarla como una expresión de rebeldía ante el auxilio tardío, como

también lo sería la solicitud a las autoridades chilenas para que le prestaran el *Yelcho* para ese nuevo intento, a pesar de reconocer que era “muy inapropiado para trabajar en el pack”.

## 6. EL 4º VIAJE: EL RESCATE

En el capítulo correspondiente Shackleton agradeció especialmente al gobierno chileno sin hacer extensivo el gesto al Piloto Pardo, ni a la tripulación, por su ofrecimiento como voluntarios para el cumplimiento de la riesgosa misión.

Es de hacer notar que si bien en su *Diario de Viaje* Shackleton hizo constar que “El Piloto Pardo, con gran habilidad y sin moverse del puente de mando, guio su nave por esos mares que estaban saturados de témpanos y “packs” hasta llegar a la isla Elefante...” sólo esa fuente y esos párrafos pautan el reconocimiento inobjetable. Unas frases más adelante –en la misma fuente- Shackleton dejó de lado ese raptó de autenticidad para –fiel al estilo que muestra en su obra- soslayar toda intervención ajena a la suya. Así culminaba esa cita diciendo: “Todo este rescate se hizo a la mayor velocidad posible, logrando con esto un éxito mayúsculo en el salvataje de los náufragos, quienes se encontraban pacientemente y confiando plenamente que el jefe de la expedición los rescataría”<sup>12</sup>.

No encontramos en *South* palabras que denoten su ánimo de agradecer la colaboración, ni evidenciar la profesionalidad de Pardo. Ni siquiera menciona esos renglones de su Diario y si nos apegamos a la narración todo nos lleva a pensar que Shackleton estaba a cargo del comando y que fue el responsable único de concretar –al fin- el salvataje.

De acuerdo al relato –siempre en primera persona- él daba cuenta que al acercarse a isla Elefante “descubrió” que el hielo estaba abierto, que “no se atrevió” a esperar que se levantara la niebla, y que de pronto al abrirse “avanzó” hacia el Este cuando la vista de Worsley detectó el campamento y “viró” el *Yelcho* para acercarse, llegando con Crean y algunos marinos chilenos a la playa.<sup>13</sup>

Evidentemente esta postura protagónica se vio favorecida por la modestia y el perfil bajo que demostró Pardo, quien, con la excepción de una sola entrevista (de 5 de octubre de 1916 en la Revista *Sucesos*), no refirió lo azaroso del viaje donde enfrentó duras condiciones climatológicas y de navegación, que zanjó con manifiesta responsabilidad y capacidad profesional. Fueron el Segundo Comandante Aguirre, y el Jefe de Máquinas –Beltrán- quienes se preocuparon especialmente de establecer lo arriesgada que se consideraba la misión, tanto que los loberos, experimentados navegantes, habían apostado a que el buque no volvería. Ellos también resaltaron el problema ocasionado por la neblina y el que Pardo no se había movido del puente de mando en la noche, yendo a descansar en el día, y sólo cuando la navegación no ofrecía peligro.

Luego del rescate y tras los vivos correspondientes a Chile, Pardo continuó fuera de la escena, y, de manera responsable permaneció en el puente, lo que le impidió –quizás porque no se sintió incluido- “participar del ambiente de calurosa acogida que imperaba a bordo”<sup>14</sup>.

Esta forma de redactar, prescindiendo referirse a Pardo y desconociéndolo como el responsable del comando tanto del buque como de la misión, presenta un nuevo ejemplo cuando Shackleton refiere haber bajado en Río Seco y haber “encontrado un teléfono” desde el que avisó al gobernador y a sus amigos de Punta Arenas que los hombres estaban a salvo. Según los documentos –y como conocemos es de orden militarmente- el Piloto Pardo cumplió el protocolo comunicando desde Río Seco, al Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, el éxito obtenido en la misión.

El “pequeño” *Yelcho*, sin embargo escapó a la regla de silencio del explorador, quien incluso como otra prueba de que lo sentía bajo su mando dice que “el gobierno chileno puso el *Yelcho* a mi disposición para llevar a los hombres a Valparaíso y Santiago”<sup>15</sup>.

## 7. A MODO DE CONCLUSIÓN

Las ambigüedades, omisiones y protagonismo que evidencia el explorador en su obra, en lo que atiene a los viajes para el rescate de sus hombres, comandados por Elichiribehety y Pardo, se justifican por una serie de razones:

La primera se basa en el propio carácter de Shackleton. Varias son las fuentes que denuncian que era considerado como un hombre arrogante, empecinado y presumido. De ser cierto este fundamento, y partiendo de la base de la presión de las críticas por el fracaso de la “Expedición Imperial Transantártica”, Shackleton estaba consciente que debía instrumentar formas de soslayar el desastre, y en ese sentido se comprometió en acciones de mérito tan indiscutible como el viaje hasta Stromness, la reiteración de intentos y por fin el éxito del rescate.

El salvataje de sus hombres representaba la única forma de conservar su fama y prestigio, mientras que el fracaso pondría en juego su carrera como explorador antártico y más allá de eso, los posibles apoyos a futuras campañas.

La segunda razón se funda en su óptica sobre quienes fueron los interlocutores por parte de los gobiernos sudamericanos, en la gestión de auxilio. Quienes se hicieron eco de su requerimiento ocupaban los más altos cargos –Mandatarios, máximas autoridades de Marina, o representantes diplomáticos- de modo que a su juicio, los comandantes y tripulaciones, sólo cumplían órdenes y, por tanto, no ameritaba el destacar su servicio.

Por otro lado, su solicitud refería a los buques –no sus comandantes- más aún cuando él estaba convencido que era el único con la capacidad y experiencia necesarias para concretar el rescate –objetivo que era un compromiso que había asumido- y que no estaba dispuesto a compartir con nadie.

Una tercera y última hipótesis –para nosotros la más probable- marcaría que el proceder de Shackleton obedeció a una combinación de las razones citadas. De acuerdo a lo expuesto, surgen varios aspectos que no fueron considerados por Shackleton: no tomó en cuenta que el Teniente

Elichirbehety y el Piloto Pardo asumieron la responsabilidad de la misión de manera voluntaria, al igual que sus tripulaciones (en el caso de Pardo incluso motivados por acompañar a su Jefe).

Es evidente que Shackleton no apreció las intervenciones de Pardo y Elichirbehety como una colaboración, e incluso podríamos asegurar que existieron situaciones de real tirantez con el Oficial uruguayo, especialmente originadas por el choque de sus personalidades.

En relación con lo dicho, Shackleton no valoró a Pardo ni a Elichirbehety como a quien tomó el comando del *Southern Sky*, y el mismo criterio lo aplicó a las tripulaciones de dicho buque o la *Emma*, en comparación con las del *Instituto de Pesca N° 1* y el *Yelcho*.

La falta de empatía le llevó a desconocer que el papel protagónico de ambos comandantes obedecía a los mismos códigos de honor de la época y específicos de su profesión. Ellos asumieron el compromiso de los marinos para prestar auxilio a otros camaradas en una situación coyuntural como la que se planteaba, sumando además en sus decisiones de colaborar el patriotismo, la representación del país en una misión ejemplarizante e incluso el desafío profesional de incursionar en medios marítimos atípicos y peligrosos.

En un balance de cierre estableceremos sintéticamente como señaló el episodio a cada protagonista:

- Shackleton acrecentó su prestigio, e incluso en Inglaterra fue tomado como un ejemplo de liderazgo.
- Fue el "jefe", a consideración de sus hombres y en el concepto que recoge la frase de Priestley, encumbrándolo como parte de la trilogía más recordada en la historia del continente antártico.
- Trascendió como una figura carismática y la historia reconoció que su fallecimiento marcó el fin de la denominada "época heroica" en los avances geográficos y científicos del último continente descubierto.

## 7.1. EN CUANTO A PARDO Y ELICHIRIBEHETY

Pardo que tuvo un papel preponderante en el viaje que culminó con el rescate, y Elichirbehety que no pudo –a su pesar- concretar la misión, fueron protagonistas efímeros. El reconocimiento a Pardo alcanzó notoriedad en la contemporaneidad de los hechos, y se renovó con homenajes por aniversarios puntuales que fueron haciéndose cada vez menos recordados.

En el caso de Elichirbehety, más de diez mil personas le recibieron en el regreso y no encontramos un recuerdo del suceso más allá de su primer aniversario. Como justificación del olvido podríamos argumentar que para el Comandante y su gente, una conmemoración carecía de sentido, y constituía el recordatorio de un final inconcluso.



La cuestión es que, salvo en este centenario, ambos marinos habían sido relegados completamente en la memoria de sus compatriotas, incluso entre sus pares. Quienes hemos investigado e integrado los aportes para aplaudir sus actuaciones honrosas, nos damos cuenta de que mucha de la culpa del desconocimiento de estos hechos meritorios se encuentra en la propia idiosincrasia de nuestros pueblos, proclives a la admiración de una figura foránea a quien sin regateos se encumbra en la fama y se perpetúa en especial recuerdo.

A todos nosotros entonces, que tenemos la responsabilidad de presentar con justicia estos episodios ejemplares, nos convoca el compromiso de que éstos y todos nuestros protagonistas no caigan en el olvido.

### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

León, Consuelo y Mauricio Jara (Ed.). *El Piloto Luis Pardo Villalón. Visiones desde la Prensa 1916* (Valparaíso: Editorial LW, 2015).

Mazzeo, Juan. 1916. *Marinos Uruguayos en la Antártida* (Montevideo: Imp. Matutina, 2016).

Shackleton, Ernest. *Sur. Historia de la última Expedición de Shackleton, 1914-1917* (Ushuaia: Editorial Südpol, 2012).

---

<sup>1</sup> Ernest Shackleton. *Sur. Historia de la última Expedición de Shackleton, 1914-1917* (Ushuaia: Editorial Südpol, 2012), 238.

<sup>2</sup> Shackleton (2012), p. 239.

<sup>3</sup> Shackleton (2012), p. 240.

<sup>4</sup> Shackleton (2012), p. 241.

<sup>5</sup> Shackleton (2012), p. 242.

<sup>6</sup> Consuelo León y Mauricio Jara (Ed.). *El Piloto Luis Pardo Villalón. Visiones desde la Prensa, 1916* (Valparaíso: Editorial LW, 2015), p. 249.

<sup>7</sup> Juan Mazzeo. 1916. *Marinos Uruguayos en la Antártida* (Montevideo: Imp. Matutina, 2016), p. 48.

<sup>8</sup> Mazzeo (2016), p. 61.

<sup>9</sup> Mazzeo (2016), p. 50.

<sup>10</sup> Mazzeo (2016), p. 33.

<sup>11</sup> Shackleton (2012), p. 243.

<sup>12</sup> León y Jara (2015), p. 51.

<sup>13</sup> Shackleton (2012), pp. 245-246.

<sup>14</sup> León y Jara (2015), p. 202.

<sup>15</sup> Shackleton (2012), p. 248.

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

La reproducción parcial de este artículo se encuentra autorizada y la reproducción total debe hacerse con permiso de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

Los artículo publicado en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares* se encuentran bajo licencia Creative Commons CC BY-NC 4.0.

