



## REFLOTAMIENTO DEL GUNDULIC

Arturo Fermandois Huerta \*

“Séame permitido manifestarle a Usía, mis agradecimientos por haberme dado esta bella oportunidad de adquirir tan valiosa experiencia, como es la que proporciona el asumir la responsabilidad de un reflotamiento y remolque de un vapor de 12.000 toneladas de desplazamiento, a través de trescientas cincuenta millas de canales”.

Así termina el parte del Comandante del escampavía *Galvarino* al Comandante en Jefe y Director General de la Armada, al término de su exitosa misión: entregar en Punta Arenas el 19 de abril de 1936 el vapor *Gundulic* de nacionalidad yugoslava, que 25 meses antes había encallado y luego abandonado en Puerto Bueno, Canal Sarmiento, XII región.

Mientras navego en mi velero de 11 metros, rememorando algo de lo que hizo mi padre como navegante por las regiones de los canales, y ahora capeo mal tiempo en el Estero Pailad, isla Chiloé, releo su memoria sobre el reflotamiento del vapor *Gundulic* y me doy cuenta con orgullo, la tremenda hazaña que hicieron esos marinos en los años previos a la Segunda Guerra Mundial, en inhóspitos canales patagónicos, con limitadísimos recursos. Le encuentro razón a mi amigo Fernando Le Dantec que me dio esta tarea: narrar la historia de esta no tan pequeña epopeya de la Armada de Chile.

El *Gundulic* venía en lastre de Europa a cargar salitre. Su capitán decidió por su cuenta no tomar práctico en Punta Arenas para la navegación de los canales australes, cosa que arriesgaba incluso la suspensión del seguro. Al pasar por Puerto Bueno, canal Sarmiento, intentó fondear en la bahía interior, pequeña e inapropiada para la eslora de un vapor de 12.000 toneladas; tocó fondo rocoso y varó. Inundada en sus bodegas la dieron por perdida. Allí pasó casi 2 años hasta que en una de las misiones del escampavía *Galvarino*, por orden del Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Punta Arenas, Capitán de Navío Sr. Gastón Kulczewski G., se hizo un estudio de factibilidad de su reflotamiento (Nov.1935). Cómo sería el interés que despertó en el alto mando la posibilidad de tener un buque transporte en esos difíciles años de crisis, que se dispuso los preparativos para su recuperación luego que se vio la posibilidad real de reflotarlo y adicionarlo a la flota naval de transporte.

La misión del reflotamiento se le encomendó a dos escampavías: el *Galvarino* y el *Cabrales*. El primero al mando del Teniente 1º Arturo Fermandois S., como jefe de la misión quien había efectuado el estudio de factibilidad, y el segundo al mando del Teniente 1º Ernesto Schiefelbein. El 2 de marzo

\* El autor es hijo del Teniente 1º, don Arturo Fermandois S., comandante del escampavía *Galvarino*, en 1936.

de 1936 zarpó la expedición provista de bombas achicadoras, máquinas de soplar, buzos y vituallas de todo tipo. Suena simple, pero en esos años juntar todo el equipo, con los presupuestos restringidos, fue tarea de gigantes: Braun y Blanchard (empresa naviera) prestó bombas centrífugas traídas de Buenos Aires con técnico y todo (Mr. Pump, así lo bautizaron, inglés concienzudo que trabajó a parejas con la dotación de los escampavía), el crucero *Blanco* prestó anclas (a regañadientes, dice el parte), y se agenciaron toda clase de aparejos para un buque que había sido desmantelado en sus casi 2 años de abandono.

De las 9.000 toneladas de agua que tenía de inundación el *Gundulic*, se lograron bombear y/o expulsar 7.000. Se trabajó día y noche. Los guardiamarinas Raúl von Bennewitz y Hugo Tirado convertidos en improvisados buzos medían las averías y constataban el avance del proceso de flotación. Se confeccionaron lámparas ad hoc para trabajar de noche bajo del agua. Hasta que el día 19 de marzo, en la alta marea, se pudo obtener flotamiento excepto por 30 centímetros de la roca que entraba en el casco. En urgente reunión se estudió cómo resolver el escollo para que en la alta, de la noche, se pudiera zafar el buque. A las 23 h. 17 m. el buque zafó y el ¡Viva Chile! y ¡Viva la Marina! fue un espontáneo y emocionado grito.

Si magna fue la tarea del reflotamiento, luego que flotó esa noche, gobernar un buque desmantelado, sin cabrestantes, fondearlo seguro y controlar el remolque, resultó insospechadamente difícil, venturoso y arriesgado. Por un pelo casi se pierden el *Gundulic* y el *Galvarino* con sus dotaciones. Se tuvo, sin embargo, gran pericia y suerte, casi milagrosa, para salvar un temporal huracanado que se desencadenó al atardecer del 13 de abril. El *Cabrales* se había ausentado temporalmente para abastecer el faro Evangelistas mien-

tras se hacían los últimos preparativos en Otter para bombear al máximo los estanques antes de asomarse al temido cabo Tamar. No fueron suficientes las dos anclas del escampavía y la del vapor para soportar la tempestad, a pesar de la ayuda de la máquina. El *Galvarino* con toda su máquina empezó a ser arrastrado por el garreo del *Gundulic*. Se luchó contra el temporal entre las 2300 y las 0300 h., momento en que el vapor arrastró al escampavía peligrosamente a las rocas en la punta Dashgood. El contramaestre gritó en medio del fortísimo viento y lluvia: “¡Una roca aquí a proa babor muy cerca, mi Comandante...caiga a estribor...!” Con todas las revoluciones del buque, el timonel dice “¡el buque no gobierna...!” Otra voz: “¡tenemos una roca muy cerca a popa estribor, Comandante...!” La situación se tornaba insostenible. Los navegantes saben la inmensa tensión de esos momentos en los cuales todos miran al capitán y éste tiene que tomar decisiones. La de ese momento fue terrible. Había que elegir entre perder el remolque o el remolque junto con el *Galvarino* con toda su dotación. El comandante ordena largar el remolque. Acto seguido el teniente Carlos Costa transmite la orden y el guardiamarina von Bennewitz, con hacha, corta el cabo de seguro y un sacudón lanza adelante al escampavía entremedio de las rocas. Siguiéron las órdenes: “¡Para la máquina...cierra a estribor...atrás toda fuerza...adelante... Cierra a babor...!” Salvan la situación crítica y lentamente el *Galvarino* sale del peligro y fondea en medio de la lluvia y el viento en las crestas de Otter. Pero entretanto el *Gundulic* queda abandonado a su suerte, luego de tanto esfuerzo para su reflotamiento, en total oscuridad.

¡Qué noche! La noche triste la recordarían todos. Para el Comandante, uno la puede imaginar. El Contador entra en su camarote donde se había retirado a meditar los próximos pasos, le invita

una taza de café, le ofrece unas palabras de consuelo. Sin embargo todos enmudecidos. No habrá otra noche como esa en la vida de esos marinos, viendo a sus colegas entregados a su suerte... Quiso Dios que el *Gundulic* sorteara todos los obstáculos a ciegas, sin gobierno, y terminara varado con su proa en la única pequeña playa de la temible costa. De esto se dieron cuenta a las 0800 del día siguiente. Imaginable felicidad y alivio. A las 1100 el Comandante y ayudantes subían a bordo encontrando el ánimo

y el estado de la dotación excelentes. Qué marinos respondiendo: ¡Todo sin novedad mi Comandante, no hay averías nuevas, los trabajos de contención de vías de agua están firmes!

Regresado el *Cabrales* de su misión en Evangelistas, se reanudó el remolque hacia Punta Arenas donde se arribó con toda felicidad un mes justo después que el *Gundulic* flotara nuevamente ese 19 de marzo, en marea de sicigia equinoccial.

Veinte años como transporte *Magallanes* sirvió el *Gundulic* a la Armada.

\* \* \*



Transporte "Magallanes" ex Gundulic.