

EL NAUFRAGIO DEL ATF JANEQUEO

Germán Bravo Valdivieso*

Resumen

Se narra en detalle las circunstancias y las principales causas que llevaron a uno de los más trágicos accidentes marítimos que ha afectado a la Armada de Chile. Asimismo, se evalúan las decisiones adoptadas y las acciones de valor de varios tripulantes.

Palabras clave: Naufragios, Janequeo, bahía San Pedro, Leucotón.

El año 1965 fue uno de los más trágicos en nuestro litoral: el 2 de enero naufragó en vapor *Recreo*, de 2.108 TGR, en el canal Smyth y el 13 del mismo mes se incendió y estalló en el puerto de Antofagasta el gasero *María Elizabeth*, de 1.000 TRG. El 7 de junio naufragó el remolcador de la Armada *Yagán*, en el Golfo de Penas y el 27 zozobró la motonave peruana *Napo*, de 3.805 TRG, frente a la desembocadura del río Limarí.

El invierno de ese año fue sumamente crudo y los temporales castigaron en forma muy violenta la costa chilena, prácticamente a 22 de las 25 provincias en que se dividía en la época el territorio nacional, causando estragos en todos los puertos del litoral.

El patrullero *Leucotón* de la Armada, al mando del capitán de corbeta Pedro Fierro Herreros, zarpó el 1° de agosto desde Talcahuano para reencender algunos faros de Chiloé y regresar para tomar a remolque al ferry *Alonso de Ercilla* y trasladarlo a Puerto Montt. En su navegación al Sur, al día siguiente, lo sorprendió una fuerte

marejada del W/SW que le producían grandes balances, lo cual provocó el calentamiento de uno de sus motores principales por fallas en la aspiración de agua de refrigeración, por lo que el comandante decidió recalar a caleta Lliuco, en la bahía San Pedro, provincia de Osorno, frente a la localidad de Purranque, la cual había sido reconocida, brevemente, en forma reciente.

Durante la aproximación, la falla del motor fue reparada, pero el comandante mantuvo su decisión de fondear, en espera que las condiciones de mar mejoraran.

¿Fue una buena decisión la de entrar a esa caleta, la cual tiene un desplazo muy grande por la barra y la desembocadura del río Lliuco cuando ya la falla ya había sido superada o, en caso contrario, tal vez, tratar de dirigirse un poco al norte, hasta la bahía de Corral donde podía protegerse de la marejada en un puerto conocido?

A las 19.58 horas se encontraba ya oscuro cuando entró a tomar el fondeadero por radar, y al recibir

* Teniente 2° (R). Ingeniero Constructor Naval. Historiador e Investigador, miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima. (germanbravov@gmail.com).



del castillo la información que se observaban las rompientes por la proa, el comandante ordenó fondear a 560 m del punto recomendado en la carta. Se habían arriado tres paños de cadena, cuando una ola de gran tamaño viró al buque, varándolo de costado sobre fondo de arena, a unos 250 m de la costa.

El *Leucotón* era un remolcador de altamar construido en Livingston, Orange, Texas, en 1942 e incorporado a la Armada de Chile en 1948, desplazaba 534 t, su propulsión era diesel eléctrica de 1.500 HP y su tripulación de 33 hombres.

Al tenerse conocimiento de lo sucedido, la Segunda Zona Naval dispuso que el RAM *Cabrerales*, que se encontraba en comisión en la isla Mocha, concurreniera a prestarle ayuda a la mayor brevedad y dispuso acelerar los trabajos que se realizaban en Talcahuano a la corbeta *Casma* y al ATF *Yelcho* y ordenó a la estación naval de Puerto Montt que también concurreniera el RAM *Galvarino*.

Por otra parte, el Comandante en Jefe de la
Escuadra dispuso el zarpe inmediato, desde

Valparaíso, del ATF *Janequeo* con elementos de salvataje para tratar de desvarar al patrullero *Leucotón*. Fue nombrado jefe de la maniobra el capitán de fragata Claudio Hemmerdinger Lambert, quien se embarcó en el *Janequeo*, cuyo comandante era el capitán de corbeta Mario Léniz Bennet. Este buque arribó a bahía San Pedro el día 4 de agosto, a las 20.05 horas, y al día siguiente lo hizo el RAM *Cabrales*.

El ATF *Janequeo*, ex Potawatami, era un excelente remolcador de altamar, construido en Mare Island, California en 1943 y traspasado a la Armada de Chile 20 años después. Desplazaba 1.675 t, tenía cuatro motores diesel con propulsión eléctrica de 3.000 HP, con una dotación de 85 personas.

El RAM *Cabrales*, por su parte, era un veterano, construido en Escocia en 1929 para nuestro país, de 38 m de eslora, máquina recíproca a carbón de 1.050 HP, un robusto casco y gaviote a proa, muy utilizado en maniobras de boyas, y rastreo de anclas y cadenas, pero encontrándose en desarme, fue enviado en auxilio del *Leucotón*. El RAM *Galvarino* era su gemelo.



■ Restos náufragos en bahía San Pedro. Al fondo Roca Campanario. (agosto 2015)

El *Leucotón* se encontraba en una posición muy difícil para ponerlo a flote, con las máquinas paradas, mientras el viento y la resaca parecían apretarlo, aún más, contra la arena.

Los intentos realizados por las unidades de salvataje fueron infructuosos, pues a causa de las muy malas condiciones meteorológicas y de la posición en que había quedado el *Leucotón*, no era posible acercarse a menos de 300 m, debiendo emplearse una gran cantidad de salvavidas, como flotadores para pasar las maniobras de remolque, incluso se precisó de la ayuda de un helicóptero.

Por considerarse innecesaria la asistencia del *Galvarino* al estar las otras dos unidades en San Pedro, fue despachado a reencender los faros que había dejado de hacer el *Leucotón* y se alejó del escenario del accidente.

El 11 de agosto, a las 16.00 horas, mientras se maniobraba con dos alambres de remolque desde la toldilla del *Janequeo*, al mover la máquina, se cortaron y se enredaron (acorbaron) en el eje de la hélice con 20 vueltas. Se hicieron bajar los buzos durante todo el día 12 para intentar cortar la mordaza de acero, pero todo fue inútil, pues el cable había sido tragado por el eje y se hallaba aprisionado entre este y la bocina. La única solución era sacar el eje, lo que solamente podía hacerse en dique.

El *Cabrales* tomó a remolque al *Janequeo* y lo llevó hasta el fondeadero recomendado en la carta de la caleta, a 600 m de la roca Campanario¹ donde fondeó con el ancla de babor y 10 paños de cadena y continuó con la maniobra de tratar de reflotar al *Leucotón*.

La II Zona Naval despachó, el día 13, a la corbeta *Casma* para que remolcara al *Janequeo* a Talcahuano y posteriormente envió a la escampavía *Yelcho*.

El mal tiempo había comenzado a arreciar y se habrían perdido tres días más, pues la *Casma* no llegaría hasta el día 15 de agosto.

Todo parece indicar que jamás debió dejarse al *Janequeo*, que se encontraba imposibilitado de moverse, durante tres días esperando a la corbeta *Casma*, cuando el *Cabrales* podía haberse encargado del remolque. Por otra parte, tampoco parece conveniente haber despachado del lugar del siniestro al *Galvarino* para encender los faros apagados y reemplazarlo por la corbeta que no era un buque apropiado para faenas de remolque y que, por su estado, al año siguiente sería dado de baja.²

La *Casma* recaló el día 15 a las 07.00 horas sin poder entrar a la bahía, porque ya las condiciones de mar y viento eran pésimas y éste había rondado al Weste levantando una mar arbolada.

El mismo día 15, la cadena del ancla del *Janequeo* se cortó y empezó a ser llevado en dirección a la roca Campanario, por lo que fondeó el ancla de estribor solo unos 3 a 4 min antes que el buque chocara con ella. El *Cabrales* intentó acudir en su auxilio, pero el comandante Léniz lo desechó por el riesgo que significaba diciéndole “por ningún motivo, sería totalmente inútil”, pidiéndole que arrojara al mar cualquier cosa que flotara y que

1. La roca Campanario, que aparece como tal en las cartas de navegación, es llamada roca Catedral por la gente del lugar.
2. La *Casma* fue dada de baja por D.S.944 del 30 de septiembre de 1966.

podiera servirles de ayuda. Reunió a su tripulación para explicarles la situación, les hizo ponerse los chalecos salvavidas y mantenerse en cubierta, con la esperanza que el buque se varara.

La segunda ancla garreó y llevó al buque sobre la roca Campanario y, a las 08.54 horas, comenzó a golpearse el casco contra ella. El comandante Léniz insistió, por radio, al *Cabrales* que no intentara auxiliarlo, pues se perdería irremediablemente y que esperaba que su buque quedara asentado en las rocas para que se salvara la tripulación. El *Cabrales* también cortó cadenas y zarpó a buscar refugio en Ancud, donde fondeó al día siguiente.

Las olas tenían 15 m de altura y el *Janequeo* daba bandazos a más de 60°, mientras se despedazaba; la gente trató de salvarse, lanzándose hacia las rocas y otros al mar. El casco se golpeaba contra los arrecifes que rodeaban la roca Campanario mientras el buque se iba triturando.

A las 09.19 horas se quebró el palo mayor, que cayó con estruendo y 2 min después el casco se partió en dos al centro del buque. Una roca aguja penetró en el puente matando al marinero radiotelegrafista Rigoberto Mena y quebrándole una pierna al comandante Hemmerdinger. En otro bandazo, el comandante Léniz, que no abandonó jamás el puente, cayó aturdido sobre la cubierta.

A las 09.50 horas cayó el palo trinquete. El personal saltó a la roca mientras el buque se hundía. Uno de los sobrevivientes se acercó, en los últimos momentos, al comandante Hemmerdinger, diciéndole que se salvara y trató, en medio del caos, de ayudarlo, la respuesta que recibió fue: “No, sálvese usted, es una orden, aquí estoy muy bien acompañado”. A su lado yacía el cadáver del radiotelegrafista Mena y el cuerpo inconsciente del comandante Léniz. Fueron muchos los marinos que sucumbieron en forma instantánea al caer al mar y ser apretados por el casco contra las rocas. La oficialidad permaneció hasta el último momento en el puente de mando. Era el único lugar de la nave que quedaba.

El *Leucotón*, que se encontraba en 2 m de agua en la baja marea y a 250 m de la costa, organizó

una patrulla de salvamento de 20 hombres para socorrer a sus compañeros y el comandante Fierro solicitó dos voluntarios dispuestos a llegar a tierra llevando una espía desde el castillo del buque hasta una ballenera varada en la playa, asegurarla y utilizarla para que desembarcara el resto de la patrulla. Se presentaron el marinero Mario Fuentealba³ y el buzo Zamora, quienes, tras grandes esfuerzos lograron su propósito.

Afirmaron la espía y el primero en deslizarse por el cable fue el cabo torpedista Arturo Alvarado, quien fue alcanzado por las furiosas olas y arrollado por el mar. Sin dudar un segundo, Fuentealba se arrojó para salvarlo, en ese momento ambos fueron arrastrados por la corriente, logrando salir después de varios minutos de lucha a la ribera del río Llico. En la maniobra Fuentealba perdió el conocimiento y fue atendido por los lugareños que presenciaban la heroica acción desde la costa.

Mientras tanto el *Janequeo* había desaparecido y el temporal irrumpía al máximo de su intensidad. El marinero Fuentealba, una vez repuesto, decidió poner su vida al servicio del rescate de sus compañeros. Avanzó hasta la playa vecina a la roca Campanario, lugar donde el mar arrojaba a los naufragos del *Janequeo*. Allí socorrió al teniente 2° Guillermo Aranda Pinochet, segundo comandante del buque, salvándolo de una muerte segura, tras practicarle respiración artificial. Su acto de valentía y arrojo no terminó con esta acción, regresó a las tormentosas aguas que provocaron la catástrofe y, entre remolinos y resaca, puso a salvo a tres más de sus camaradas. Cuando fue a rescatar a un cuarto compañero, al cabo Galvarino Contreras, a quien alcanzó a poner a salvo, una ola gigante lo cubrió, llevándoselo para siempre.

Otro destacado acto heroico fue el protagonizado por el cabo de máquinas Leopoldo Odger Flores, quien antes de abandonar el *Janequeo*, se hirió gravemente en un ojo al chocar con una de las mariposas de una puerta estanca. Sin embargo, tuvo energías para saltar a la roca contra la que el buque se destrozaba. Allí se encontraban otros tres compañeros: el marinero William Godoy Armijo, el marinero Juan Emeterio Zamorano y el

3. La primera vez que Mario Fuentealba Recabarren arriesgó su vida para salvar a otra persona, fue una noche de invierno, cuando el remolcador, del cual era dotación, surcaba las aguas de la bahía de Concepción. Por efecto del oleaje, un sargento cayó al mar. El marinero Fuentealba instantáneamente se lanzó al agua para rescatar al desafortunado sargento.

cabo Juan Espinoza Montiel. El marinero Godoy, arriesgando su vida, ayudaba a un compañero que se ahogaba al tratar de salir del agua, pero pocos instantes después una ola gigantesca lo arrebató de la roca. El cabo Odger propuso que se lanzaran al agua para tratar de alcanzar la orilla con su ayuda, pero otra inmensa ola los arrojó al mar. El cabo Odger rescató a Espinoza cuando sus posibilidades de salvación eran nulas. Luego regresó a salvar a otro náufrago. Enseguida, sin considerar la herida en su cara, se lanzó nuevamente a las olas embravecidas, sin salvavidas y sólo ayudado por unas aletas de hombre rana, colocadas apresuradamente a bordo antes de arrojarle al agua por primera vez, para rescatar al Marinero Osvaldo Calderón

Mancilla, quien se hallaba en una desesperada situación y en peligro inminente de morir ahogado. Logró su cometido una vez más y, en seguida, sin importarle su evidente agotamiento, se introdujo nuevamente al mar al observar un cuerpo que se agitaba angustiosamente. Sin embargo, esta vez la naturaleza pudo más que él, arrastrándolo hacia la muerte.

Víctimas de la tragedia, se rescataron los cadáveres del comandante Hemmerdinger, del capitán de corbeta Mario Léniz, de los guardiamarinas Hugo Hromic y David Tapia y de 33 hombres de gente de mar, mientras que, entre los desaparecidos, cuyos cuerpos no se encontraron estaban el subteniente Félix Nieto Prats y 14 hombres de gente de mar.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. "Los condenados del mar", Omar Valdivieso Véliz.
2. "La Armada de Chile desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968)", Rodrigo Fuenzalida Bade, tomo IV.
3. "Historial del Mar de Chile", algunos siniestros marítimos acaecidos en el siglo XX", Juan Francisco Vargas Sáez.
4. Archivo y Biblioteca histórica de las Armada
5. "Historia de la Marina de Chile", Carlos López Urrutia
6. Boletín Informativo N° 07 sobre la varada sufrida por el PP Leucotón en caleta Lliuco el 2 de agosto de 1965 y hundimiento del ATF Janequeo en Bahía San Pedro el 15 de agosto del mismo año de acuerdo a la Investigación Sumaria instruida en averiguación de estos accidentes marítimos.
7. <https://www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/biografias/f/mario-fuentealba-recabarren/2014-01-16/163552.html>.
8. www.armada.cl/armada/tradicion-e-historia/biografias/o/leopoldo-odger-flores/2014-01-16/163427.html
9. Cabo 1° de máquinas Leopoldo Odger Flores, concurso Ligamar
10. Nómina del personal fallecido y desaparecido del ATF Janequeo incluido personal de la partida de salvataje. Armada Depto. III.
11. Relación de Oficiales y Gente de Mar que componía la dotación del ATF Janequeo al 15 de agosto de 1965. Armada Depto. III.
12. Relación de Oficiales y Gente de Mar que componía la partida de salvataje del ATF Janequeo al 15 de agosto de 1965. Armada Depto. III.
13. Personal que pertenecía a la dotación del ATF Janequeo, pero que no se e
14. encontraba a bordo en el momento del accidente. Armada Depto. III.
15. "Duelo de Chile". Editorial de El Mercurio de Valparaíso del 16 de agosto de 1965.
16. "Chile y sus marinos". Editorial del diario La Unión de Valparaíso del 16 de agosto de 1965.
17. "Chile agradece su sacrificio". Discurso del Ministro de Defensa Nacional en el funeral de las víctimas.