

EL HUNDIMIENTO DEL “MONTE PALOMARES”

1966: “Monte Palomares”

El 10 de enero del 1966 el carguero español “Monte Palomares” se hundió en el Atlántico Norte a unas 840 millas al este noreste de las islas Bermudas. De una tripulación de 38, solo seis salieron de allí con vida.

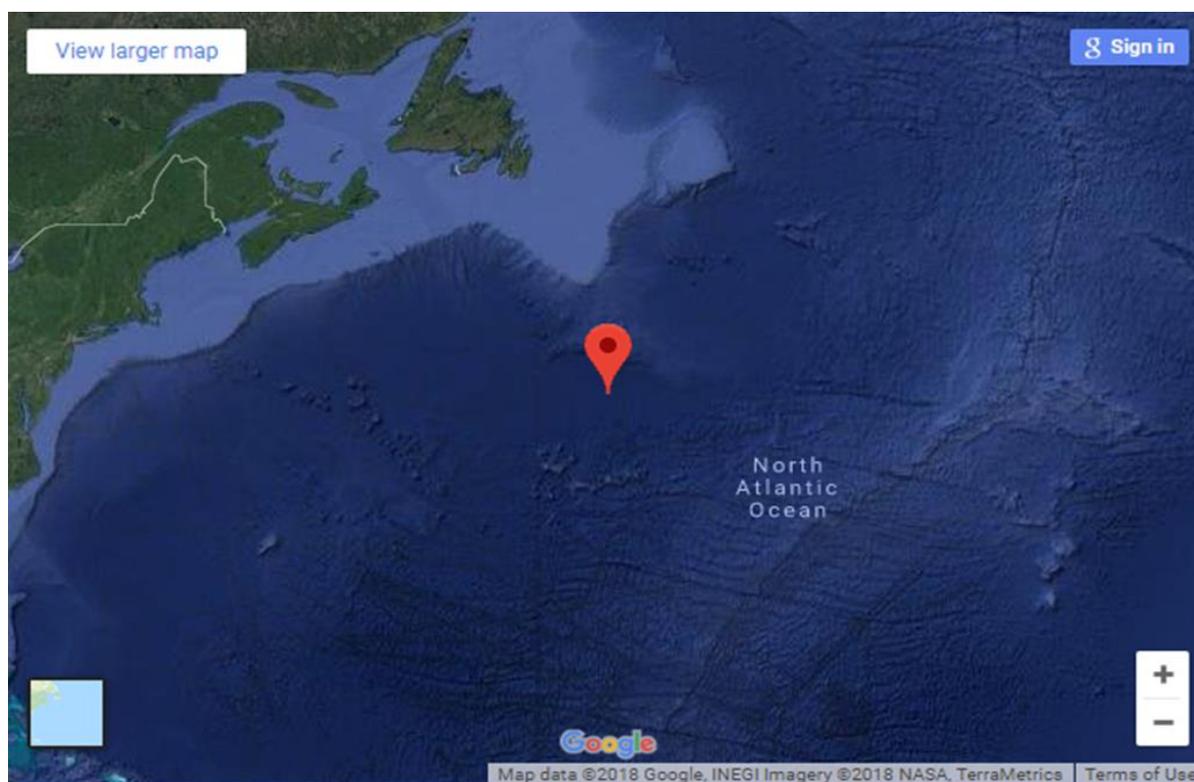
Yo, Manolo González Palmeiro nacido en Bueu Pontevedra el año 1941 soy uno de los sobrevivientes y más de 52 años de aquella triste tragedia me decidí a relatar los hechos.



Por Manolo González

Dicen que lo prometido es deuda y como yo no quiero ser deudor, mejor que empiece con el relato. En primer lugar, quisiera quede aclarado que mi narración de lo acontecido, hace ahora ya más de cincuenta años, no es un producto de chismorreos ni nada que se le parezca, sino que es el producto de lo que viví y de los recuerdos que llevo conmigo.

Lo hago precisamente, porque son varios los amigos y familiares de las víctimas de aquella tragedia, así como también familiares míos que a menudo me piden les aclare lo que por un medio u otro se dice o publica como algo que no tiene mucho sentido.



Mapa del lugar aproximado del hundimiento del Monte Palomares

Son muchas las cosas que he leído y escuchado sobre este tema que no reflejan la verdad, tal vez por errónea interpretación a la explicación que alguno de los seis sobrevivientes hemos dado, o tal vez, que aquella manada de lobos disfrazados de ovejas y haciéndose llamar periodistas, optaron por hacer el drama más "llamativo" o vendedor para su propio beneficio, sin tener en cuenta, o no importarles cual era la verdad de los hechos o lo que nosotros habíamos dicho, ni tampoco a quienes perjudicaban.

Pongo por ejemplo, lo que uno de tantos artículos escritos dijo...una vez la balsa volcada por las enormes olas, estos hombres tenían que darle vuelta a la balsa. En que cabeza puede caber, que con olas de 30 a 45 pies, que son unos 10 a 15 metros de altura y el viento de 35 a 50 nudos (datos según J. C. Carney del servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y autor de un artículo sobre esa tormenta, titulado ONE HELL OF A STORM , quien a su vez era tripulante de uno de los guardacostas que participaron en nuestro rescate; el ESCANABA) sería posible coger la balsa y darle vuelta como si de una hoja de papel se tratara? Además, ese tipo de balsa no necesita darla vuelta, pues son idénticas por ambos lados.

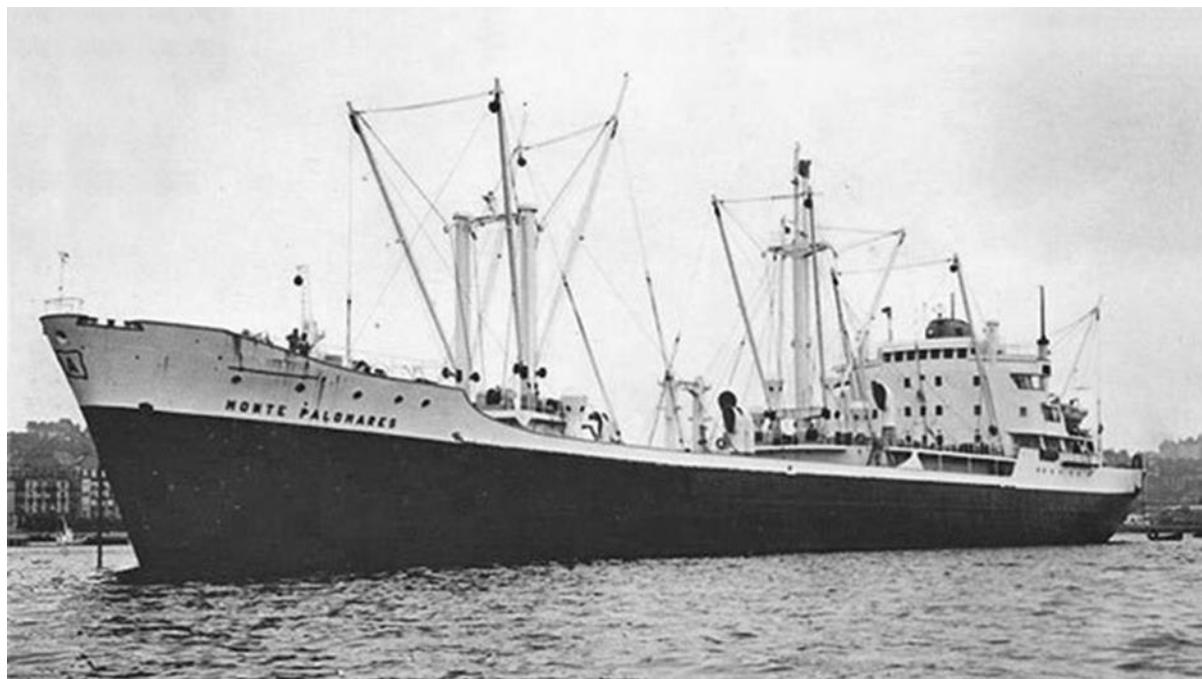
En otra ocasión escribieron...el barco se hundió con todo el alumbrado prendido. Si yo no hubiese sido el electricista de a bordo posiblemente lo hubiese creído. Junto con el calderero, fuimos los últimos que dejamos la sala de máquinas, y lo hicimos precisamente por haberse parado de todo los generadores eléctricos, por lo tanto, no había electricidad, y a consecuencia tampoco había luz.

Otra de las cosas, también inventadas por esos "personajes" de la prensa y haberlas puesto como palabras nuestras ha sido...el Monte Palomares se hundió a consecuencia del corrimiento de la carga. Cualquiera que tenga la mínima noción de cómo es un tipo de barco como el Palomares y vea con sus propios ojos como cargan el grano en los Estados Unidos, no tendrá la mínima duda de una casi imposibilidad de tal hecho. Por otro lado, que nadie crea que ese barco con casi 150 metros de eslora, navegando como iba casi como un submarino cubierto por aquellas enormes olas se podría saber en aquel momento que era lo que pasaba en las bodegas donde estaba la carga. A nadie, por valiente que haya sido le sería posible caminar, o desplazarse por la cubierta sin haber sido llevado por aquellas olas.

También hubo quien publicó que los sobrevivientes habíamos estado bajo presión de la Naviera Aznar de guardar escrupuloso silencio sobre lo ocurrido y a consecuencia de ello, nunca se sabrá la verdad de lo que pasó. Yo estuve presente en todas las declaraciones, tanto ruedas de prensa en Madrid como también en la oficina de la Naviera Aznar y con la compañía de seguros. En ningún momento sentí ni presión, ni miedo, ni ninguna necesidad de guardar escrupuloso silencio sobre lo ocurrido. Si hubo una GRAN presión, ha sido precisamente, por parte de esos "personajes" antes mencionados, insistiendo por

convencernos que lo cierto era lo que ellos querían escribir, no lo que nosotros decíamos. Nadie, repito, NADIE pudo saber lo que pasó exactamente.

El barco



MV Monte Palomares. Foto: JM Blázquez, baixamar.com

El “Monte Palomares” terminó de construirse y se realizó su botadura el año 1961 en los astilleros Euskalduna de Bilbao para la Naviera Aznar también de Bilbao y en cuyo puerto sería registrado con el indicativo EDM I. Este era un barco con una eslora de 144 metros construido para carga general, con cinco bodegas y una capacidad superior a los 20,000 metros cúbicos de grano. Era de Superestructura casi a popa (entre la cuarta y la quinta bodega)

Después de esto, pasaré a relatar mis memorias de los hechos según acontecieron y según lo que me acuerdo.

Adentrándose al tormentoso mar

El 5 de enero del 1966 el “Monte Palomares” con una dotación de 38 tripulantes zarpaba del puerto de Norfolk, Virginia en los Estados Unidos, con un cargamento de 11000 toneladas de maíz con destino a Barcelona, España.

Desde el día 6 de enero, recuerdo que algunos de los tripulantes murmuraban mientras miraban a la mar "Vaya regalo de Reyes" refiriéndose al mal estado que se observaba de la mar.

Las condiciones meteorológicas continuaron empeorando a medida que pasaba el tiempo y como cargado que el barco iba se parecía más que nada a un submarino. Esta forma de navegar no era la primera vez que la veíamos, pues era muy común cuando atravesábamos esa parte del Atlántico Norte; resultaba más problemática la travesía cuando íbamos en lastre, pero bien cargados era bastante llevadero y más estable. Con esas condiciones seguimos navegando hasta que en la madrugada del día 10, cuando estábamos a unas 840 millas al Este Noreste de las Bermudas, debido a un problema en la barra reguladora de combustible, el motor principal se paró. Yo no estoy muy seguro si esa barra se agarrotó o si se rompió, yo creo que se agarrotó, pues no tardaron mucho los maquinistas en poner en marcha nuevamente el motor principal, lo que si recuerdo es que esa barra que regulaba la entrada de combustible a los inyectores cerró el paso a estos, lo que originó que el motor principal se parara.

Con el motor principal parado, el barco se atravesó casi instantáneamente, siendo golpeado por aquella mar embravecida y se sintió como un gran golpe de costado. Creo que se tardó solo unos minutos en reemprender la marcha, pero el barco ya se había escorado levemente hacia estribor. ¡El daño ya se había hecho en tan poco tiempo! Ninguno de nosotros supo lo que pasó en las bodegas, cuyo acceso de inspección era el sondeo desde cubierta, responsabilidad que a diario cumplía el señor carpintero.

Ahora, el barco siendo baldeado de costado a costado por aquellas olas, quizás cerca de los 18 metros de altura yendo como dije antes, como un submarino, solo los "sabios" periodistas supieron lo que pasó. ¡Pues nadie más hubiese podido saberlo!

Un barco de casi 150 metros de eslora, cuando pierde el motor no tiene como gobernarse y una vez a la deriva, las olas lo golpean como si de una roca se tratara.

Como electricista del barco, mi mayor puesto de trabajo era en la sala de máquinas a donde atendí enseguida desde el primer momento que se produjo la parada del motor principal, alrededor de las seis de la mañana. Una vez arreglada la avería y reanudada la marcha y teniendo en cuenta la escora que se agrandaba cada minuto que pasaba, se hizo el trasiego de líquidos de los tanques, tratando de estabilizar el barco.

Ingresando agua

Ante la incapacidad de lograrlo, se empezó el achique de las bodegas. Este achique para sorpresa nuestra, siguió durante la mayoría de las doce horas que el barco estuvo luchando por su supervivencia. ¿De dónde venía tanta agua? Esto nos hizo suponer que aquel primer gran golpe de costado había roto o hundido alguna chapa, permitiendo así el acceso de agua a las bodegas. Esto no era sino una opinión adquirida por las circunstancias, aunque imposible de verificar, pero mucho más lógica que una corrida de la carga, como los antes mencionados "sabios" escribieron en sus periódicos; ¡ya sabemos lo que a ellos les interesa!

Pienso que debe haber una explicación sobre los motores de combustión interna. En la parte inferior de esos motores está el cárter, el cual contiene el aceite importantísimo para la lubricación interna. Si por cualquier circunstancia el nivel de ese aceite es muy bajo, hay un dispositivo que hace parar el motor para protegerlo. Debo asimismo aclarar que yo ni soy ni he sido mecánico, simplemente son observaciones más de lo que allí aprendí.

Debido entonces a la escora y al movimiento que las olas nos hacían dar, tanto el motor principal como así también los auxiliares se paraban por medio del ya mencionado dispositivo de protección, no por falta de aceite, sino que el aceite se movía hacia uno u otro costado y eso le hacía "pensar" al dispositivo de protección que había falta de aceite. El motor principal se arrancaba de nuevo, pero los auxiliares, los cuales hacían andar los generadores de electricidad, eran más complicados. Al rebajarse las revoluciones bajaba el voltaje, lo que hacía que los disyuntores del tablero de distribución se desconectaran y con ellos todos los sistemas de arranque de las bombas de achique y otras y por supuesto quedábamos sin luz. Por lo tanto el calderero señor Román Murga se encargaba de hacer arrancar nuevamente los motores auxiliares, una vez alcanzado las revoluciones apropiadas y el voltaje correcto yo conectaba nuevamente los disyuntores principales y acto seguido se arrancaban nuevamente las bombas de achique y todo lo demás que hiciera falta, como el compresor de aire, necesario para el arranque de los motores. Así con ese ritmo seguimos la mayor parte del día hasta que alrededor de la media tarde la escora era tan pronunciada que el motor principal no se pudo arrancar más; por lo cual continuamos repitiendo lo anterior con los motores auxiliares. Para esa labor, bastábamos el calderero señor Murga y yo, por lo cual el resto del personal de máquinas se fue yendo hacia arriba.

Quizás hayan sido las cinco de la tarde cuando los motores parados no nos fue posible reanudarles la marcha. Si, lo intentamos muchas veces, pero la escora era ya demasiado y no había posibilidad de conseguirlo. Ahí el señor Murga y yo decidimos, alumbrados solo por nuestras linternas, emprender el ya muy difícil recorrido hacia cubierta que estaba como a tres niveles de altura, las escaleras casi imposible de subir por ellas y tratando de ayudarle al señor Murga lo cual se hacía aún más difícil. Saliendo ya de máquinas, pasamos por nuestros camarotes ya casi llenos de agua, para coger nuestros salvavidas y ayudándole al señor Murga a caminar lo que no era fácil con los pisos ya casi en posición vertical y las paredes horizontales, seguimos al próximo piso de donde se salía a la cubierta de popa y el agua parecía como un río entrando a lo largo del pasillo, allí nos encontramos al jefe de máquinas, quien percibiendo que tanto el señor Murga como yo no habíamos salido, venía a por nosotros. Nos preguntó dónde habíamos estado y le dijimos como estuvimos tratando de mantener andando a los motores auxiliares. A su pregunta de por qué no salimos cuando se dio la señal de abandono de buque, le contestamos que no habíamos escuchado tal señal, lo cierto. Después de esas breves palabras continuamos los tres hacia la cubierta y cuando preguntamos por los botes salvavidas, el jefe de máquinas nos contestó que ya se habían ido los dos. La cubierta estaba ya casi en posición vertical, las olas rompían en la cubierta como queriendo llevarnos. Aferrándonos de lo que podíamos empezamos a subir

hacia el costado de babor que era lo único que todavía estaba fuera del agua, yo llegué primero a la altura de babor pero el señor Murga aun siendo ayudado por el jefe de máquinas no podía subir. Yo me quede con ganas de volverme atrás para tratar de ayudarlos, aunque lo cual me sería imposible, entonces el jefe de máquinas me grito que no retroceda, que siga hacia popa, donde creíamos que las balsas salvavidas que antes se encontraban allí, todavía estarían.

El barco seguía luchando y negándose a irse bajo las aguas. El frío, la lluvia y el viento parecían infernales y como pude, con mucha dificultad seguí arrastrándome por el costado de babor hacia la popa. A poca distancia, para mi sorpresa, me encontré con el amigo mío, vecino y cuarto maquinista, José Gil, conocido en mi pueblo de Bueu como Pepe de Erundina. La parte del barco donde estábamos Pepe y yo sería a mitad de la distancia hacia popa, casi al final de la quinta bodega; de repente esa parte quedó bajo el agua por un rato, surgiendo nuevamente con nosotros los dos todavía agarrados fuertemente; en ese momento escuché en la distancia los gritos del señor Murga y del jefe de máquinas, dándome la impresión de que el agua ya se los llevaba. Mi amigo Pepe me dijo de no ir hacia popa, pues el ya venía de allí y que las balsas ya no estaban en su lugar, ¡ya se habían ido! añadiendo con voz temerosa ¿qué podemos hacer vecino? a lo que yo con no menos temor respondí "el barco se está hundiendo, si seguimos aquí nos iremos con él, tenemos que tirarnos al agua" eso hicimos, nadando juntos por unos pocos minutos tratando de alejarnos del barco o de lo contrario este nos tragaría. Mientras nadábamos, nos pareció ver un resplandor y escuchar un sonido como de gran cantidad de aire a presión saliendo de la chimenea. Después de eso, una ola nos separó y eso fue lo último que supe de aquel amigo Pepe.

Lucha por sobrevivir

Añadiendo a todo lo ya mencionado aquella horrible oscuridad de la noche, sin saber qué rumbo llevaba e ignorando donde estarían los demás compañeros, me llenaba de miedo y tristeza, pero en mi interior, a pesar de todo, tenía una gran esperanza aun a pesar de las veces que en vez de aire tragaba agua y pocas eran las oportunidades en las que lo que respiraba era aire.

Después de lo que, a mí me pareció largas horas, me encontré con una balsa casi llena de gente y me ayudaron a bordo. Creí sentirme a salvo, pero pronto me di cuenta que una balsa de tan poco peso en medio de aquel tipo de mar, pronto sería por las olas golpeada y fácilmente arrojada con nosotros siendo esparcidos en todas las direcciones. La triste y amarga realidad, es que cada vez que eso ocurría, solo volverían a la balsa aquellos que todavía conservaban las energías o que, simplemente, la suerte o lo que se le quiera llamar, los acompañaba; los primeros en llegar ayudaban a los próximos a subirse a bordo, aunque a veces eran solo unos minutos hasta que otra ola traicionera aparecía. Al cabo de un buen rato en esas condiciones, nos cruzamos con la otra balsa llena de gente, alcanzamos a

intercambiar palabras y estábamos tan cerca que ellos querían pasar algunos a nuestra balsa ya que llevábamos menos gente a bordo, pero ante la imposibilidad de poder maniobrar para hacer eso, pronto nos encontramos separados de nuevo.

De todas esas peripecias lo que me quedó grabado fue que una de las muchas veces que volcamos, cuando quería salir del agua me tropecé con la cabeza en el fondo de la balsa, o sea que estaba debajo de ella, no sabiendo exactamente lo que hacía, seguí empujando hacia arriba desesperado por encontrar aire, hasta que se me ocurrió nadar hacia un lado y salí a la superficie ya sin ánimos ni fuerzas, los compañeros me ayudaron a subir a bordo.

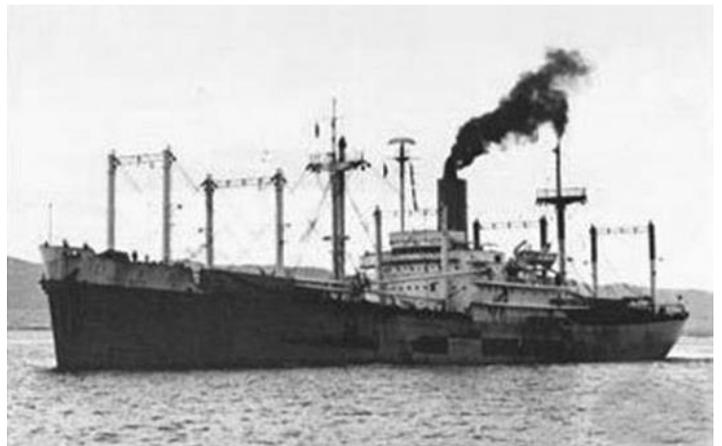
Estas balsas tenían dos semicírculos hechos de tubo creo que de aluminio en forma de la letra "D" sujetos por las dos puntas uno a cada extremo que cuando se arrastraban traían detrás de sí como un toldo de plástico que debería servir para taparnos. Las usamos una o dos veces y muy pronto se hicieron añicos por la fuerza del mar y del viento.

Cuando las balsas fueron instaladas solo unos meses antes del naufragio, yo, tal vez por mi curiosidad me fijé que estaban divididas en varias secciones, unas con caramelos de alimento, otras con agua potable y una con bengalas; todas debidamente identificadas y selladas con una cinta plástica de la que había que tirar para tener acceso al contenido. Yo le expliqué a mis compañeros como estaba todo eso ordenado y que teníamos que tener cuidado de no abrir ninguna sección hasta el mismo momento que se necesitara su contenido, pues una vez abierto, si la balsa se vuelca, se podría perder todo. Yo recuerdo que en el barco, de vez en cuando se hacían simulacros de abandono de buque, pero siempre eran con los botes, de las balsas parece como si no existieran, o al menos ese es mi recuerdo.

La ayuda llegaba

Después de unas diez horas en ese estado de vuelcos y golpes de mar, cuando serían cerca de las cuatro de la madrugada alguien de nosotros dijo haber visto una luz, pero con tanto movimiento descontrolado no podíamos saber en qué dirección era; seguimos más atentos y nuevamente apareció la luz de un barco.

Sabíamos ya desde antes de abandonar el barco, que el SS Steel Maker venía rumbo a nosotros, pero nos habían dicho que llegaría al amanecer. Una vez ya convencidos de que la luz era la de un barco, ahí abrimos la sección de las bengalas y enseguida echamos unas al aire.



Aun ahora, más de cincuenta años de los hechos, me emociona extremadamente el redactar aquel momento. Aquella luz que habíamos visto, despacito iba apareciendo más cerca hasta llegar el momento en que pudimos ver ya al Steel Maker. El barco se nos fue acercando hasta ponerse atravesado con las olas y nosotros quedamos a sotavento y al amparo. Tiraron una red por el mismo costado para cuando estuviéramos más cerca subiéramos por ella, a veces casi podíamos tocar el casco del barco, pero debido al gran oleaje, otras veces nos separábamos mucho y cuando se pudo acercar de nuevo fuimos uno por uno subiendo hacia la cubierta de aquel barco salvador. Creo que los primeros en subir fueron el marinero Avelino Campo y el cocinero Santiago Uriaguereca. Yo por mi parte, empecé la subida pero habré estado a mitad del camino cuando las pocas fuerzas que me quedaban se evaporaron y allí me quede colgado en la red por una pierna, siendo luego ayudado a bordo por uno de los tripulantes americanos. El alumno de máquinas, amigo Miguel Etxeandia, ni siquiera pudo empezar la subida. Si mal no lo recuerdo, de la misma balsa se cayó al agua y tuvo que bajar uno de los tripulantes americanos para sacarlo y subirlo a bordo.

Yo tenía la barbilla ensangrentada y muy dolorida por el roce con el salvavidas y la boca llena de llagas por el salitre del agua. Aquella tripulación tan estupenda del Steel Maker lo primero que hicieron fue darnos ropa seca y limpia, algo caliente con coñac español y tan pronto como pudimos empezaron a preguntarnos por los demás tripulantes del Monte Palomares. Les contestamos lo que sabíamos y siguieron buscando por más sobrevivientes, pero eso era como buscar una aguja en un pajar. Al día siguiente, aunque la visibilidad no era favorable, uno de los aviones de la Base Aérea de Lajes en las Azores, que participaba en la búsqueda, decía ver solo unos chalecos salvavidas y algo de color verde con franjas amarillas preguntándonos a nosotros si sabíamos de qué se trataba; respondiéndole que eso eran los bidones de aceite vacíos que llevábamos en la cubierta de popa.

Segunda balsa divisada

Ya por la tarde otro barco perteneciente al servicio de guardacostas de los Estados Unidos, que también participaba en la búsqueda, de nombre ESCANABA, recibía de un avión las coordenadas de donde habían visto una balsa con tres personas a bordo. El ESCANABA se dirigió hacia ese punto y cuando estaban cerca, el avión empezó a dar círculos alrededor y dejando caer bengalas para indicarle al ESCANABA el lugar preciso del hallazgo, una vez allí, encontraron en la balsa al segundo maquinista Ignacio Bravo Bereincua, al camarero Santos Camino García y el cuerpo ya sin vida del tercer maquinista José Silva Currás.



Escanaba. Foto del Servicio de Guardacostas de Estados Unidos

Según la declaración de ambos sobrevivientes, al igual que el Steel Maker, el ESCANABA trató a los rescatados con todo lo necesario y estaban agradecidísimos. Poco después del rescate, el ESCANABA que ya llevaba 30 días de navegación y sintiéndose ya bajo en combustible decidieron hacer proa hacia Argentina, Terranova siendo relevado en la búsqueda por el BARATARIA, también del servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.

Mientras tanto, el Steel Maker y otros barcos y aviones, continuaron por unos días en la búsqueda sin resultado por más sobrevivientes hasta que el Servicio de Guardacostas lo dio por terminado unos días más tarde. Entonces supimos con gran dolor que 32 de nuestros compañeros habían perdido la lucha contra el mar y nosotros éramos solo 6 los regresados.

El puerto de destino del Steel Maker era Nueva York y hasta allí nos llevaron, siendo recibidos por el Embajador de España.



Cuatro de los sobrevivientes del *Monte Palomares* son recibidos por el Cónsul General de España en Nueva York, Sr Manuel Albart, a su llegada a la ciudad de Nueva York. De Izquierda a Derecha: Avelino Campo de Santander (marinero), Manuel González de Bueu (electricista), Ove Hultin (Capitán del barco rescatador Steel Maker), Sr Albart, Miguel Echeandía de Bilbao (alumno de máquinas) y Santiago Uriaguereca de Bermeo (primer cocinero). UPI Telefoto

Una vez provistos de salvoconductos volamos para Madrid donde nos reunimos con Santos Camino e Ignacio Bravo, por ellos supimos el motivo de su rescate tanto más tarde que el nuestro. Habían abierto antes de tiempo la sección de las bengalas y en uno de tantos vuelcos las perdieron.

Terminadas todas las exhaustivas declaraciones de rigor, pudimos al fin salir cada uno rumbo a su casa.

Yo, por mi parte embarcaba en el Monte Peñalara tres meses más tarde.



Foto de Un Dólar americano con escritura de los detalles, en la parte de arriba, la hora "2,11 recuerda siempre la noche del 10 de enero de 1966" A la izquierda el nombre Monte Palomares y a la derecha el nombre Steel Maker. En la parte de abajo "Que Dios este siempre contigo, Manuel" dado al autor por uno de los tripulantes del Steel Maker de nombre Charlie.

En reconocimiento

Mi profundo agradecimiento a toda la tripulación del SS Steel Maker, especialmente al puertorriqueño que nos hacía de interprete, por todo cuanto valor humano nos demostraron, por cuanto han hecho por nosotros y que gracias a ellos, hoy puedo contarlos.

Gracias también al ESCANABA que aunque no haya participado en mi propio rescate, si lo hizo a mis compañeros.

Y al señor Mr. J.C. Carney que gracias a el sabemos más detalles a través de su escrito titulado ONE HELL OF A STORM.

A todos MIL GRACIAS.

© Manolo González

Blackburn julio del 2016

Los Sobrevivientes



Los seis sobrevivientes del Monte Palomares, fotografiados en la oficina de la Compañía Naviera Aznar en Madrid, De Izquierda a Derecha: Avelino Campo, Ignacio Bravo, Santos Camino, Manuel González, Santiago Uriaguereca y Miguel Echeandía

Los Desaparecidos

Anastasio Aberasturi (Carpintero)

Ramiro Amarelles (Mozo)

Julián Arrizubieta (Mayordomo)

Lizardo Barbeito (Marinero)

Juan Brianes (Mozo)

Francisco Cal (Engrasador)

Pío Cribeiro (Agregado)

José Gil Castro (4to. Maquinista)

Domingo Crespo (Mozo)

José Silva Currás (3er. Maquinista)

José Luis de la Riva (Engrasador)

Francisco Díaz (1er. Oficial)

Juan Duserm (Camarero)

Iván Fernández (2nd. Oficial)

Jacobo Fiuza (Engrasador)

Antonio García (Mozo)

José Goitia (Capitán)

Antonio González (Engrasador)

Francisco González (Camarero)

Marcelino González (Marmitón)

Pedro Gorroño (1r. Oficial de Radio)

Modesto Lamelsa (Engrasador)

Juan Bautista Luaces (Marmitón)

Francisco Marimón (3er. Oficial)

Hilario Martínez (Mozo)

Román Murga (Calderetero)

José Oliveira (Marinero)

Antonio Rementería (Contra maestre)

Jesús Rementería (Alumno de Maquinas)

Manuel Ríos (Marinero)

Manuel Romero (Marinero)

Juan Rotaeché (Jefe de Máquinas)