

## **Un cargamento de maíz demasiado caro: el naufragio que costó la vida al lacianiego Iván Fernández.**



Iván Fernández Pestaña con su uniforme de marino.

En el año 1966 un barco cargado de maíz, llamado 'Monte Palomares', dejó 31 tripulantes desaparecidos entre ellos un marino originario de Laciana, que inspiró un relato de Luis Mateo Díez

Reflexiona, Luis Mateo Díez en su relato 'Lunas del Caribe', sobre las eventualidades que llevan a las personas a elegir sus opciones de vida cuando escribe: “Es tan extraño comprender que siendo de tierra adentro, de un interior tan ensimismado y distante como el Valle, alguien quiera ser marino, sienta la llamada del mar”.

En el mismo relato, refiere el escritor la aventura personal de dos jóvenes del Valle de Laciana que buscaron y hallaron en el mar su razón de existencia, fatalmente desgraciada. “Sobre todo la de Opal, el destino trágico de su muerte en el Caribe, pero también la de Sirio (Iván Fernández Pestaña), que era algo mayor, más amigo de nuestros hermanos mayores, y desapareció con su barco y compañeros de tripulación en uno de esos triángulos extraños donde dicen que los navíos se sumen en el abismo como si el mar los tragara sin que quedase la mínima huella de un naufragio”. Sobre Opal ha recordado su tragedia en el mes de septiembre al cumplirse sesenta años de su asesinato.

Reflexiona, Luis Mateo Díez en su relato 'Lunas del Caribe', sobre las eventualidades que llevan a las personas a elegir sus opciones de vida cuando escribe: “Es tan extraño comprender que siendo de tierra adentro, de un interior tan ensimismado y distante como el Valle, alguien quiera ser marino, sienta la llamada del mar”.

En el mismo relato, refiere el escritor la aventura personal de dos jóvenes del Valle de Laciana que buscaron y hallaron en el mar su razón de existencia, fatalmente desgraciada. “Sobre todo la de Opal, el destino trágico de su muerte en el Caribe, pero también la de Sirio (Iván Fernández Pestaña), que era algo mayor, más amigo de nuestros hermanos mayores, y desapareció con su barco y compañeros de tripulación en uno de esos triángulos extraños donde dicen que los navíos se sumen en el abismo como si el mar los tragara sin que quedase la mínima huella de un naufragio”.

Desde su salida de puerto comienza a empeorar el tiempo y el día 8 ya se encuentran en medio de una gran tormenta con vientos huracanados y que en la prensa nacional de la época se calificó como una galerna. Palabra más propia del mundo marineramente español. En pleno Atlántico norte y alejados de tierra, la fatalidad se ceba con el carguero español, cuando a las 6,30 de la madrugada del día 10 se avería el motor principal del buque por un “agarrotamiento de la varilla de regulación de combustible”.

Aunque la avería es compleja los mecánicos y miembros de la tripulación consiguen repararla en unos 45 minutos. Tiempo en el que el barco sin posibilidad de control quedó sometido a grandes golpes de mar, en medio de una tormenta con vientos huracanados y olas de hasta 14 metros. Lo que provoca que el barco se escore (incline) a estribor (derecha).

Las versiones apuntaban a un desplazamiento de la carga. Situación que se hace poco verosímil por la distribución de las bodegas en compartimientos estancos y los sistemas de carga del grano. Y parece más probable que fuese el escorado debido a una vía de agua provocada por una fisura en el casco durante el tiempo en que el barco se vio sometido a los golpes de mar.

Durante varias horas en medio de ese temporal la tripulación hace esfuerzos inhumanos para recuperar la situación y nivelar la embarcación. No lo consiguen y a las dos de la tarde el capitán, José Goytia Ibarreta, ordena lanzar una señal de socorro, al tiempo que envía un mensaje a la Naviera Aznar, propietaria del barco: “tenemos una escora de treinta grados a estribor. Los vientos son de cuarenta y ocho a cincuenta y cinco nudos. Proponemos abandonar el buque”.

La respuesta que reciben desde los guardacostas norteamericanos es frustrante y desesperanzadora, les dicen que dada su situación y el estado de la mar no podrán llegar hasta el lugar en que se encuentra el 'Monte Palomares' hasta las cinco de la madrugada.

Otro barco mercante americano recoge la señal de socorro, el 'Steel Maker', cuyo capitán Ove H. Ultin ordena poner rumbo a la máxima velocidad posible hacia el lugar señalado y da al tiempo aviso a los guardacostas americanos. Este mercante es el primero en llegar al lugar.

Mientras en el 'Monte Palomares', la situación se hace insostenible y pasadas las cuatro de la tarde se da la señal de abandono del buque. Arriar los botes y balsas salvavidas y poder acceder a ellos es una tarea muy difícil y arriesgada por el estado del mar. El relato de esos momentos trágicos, el hundimiento del buque y los rescates, están detallados en un artículo de la web [Baixamar firmado por Manuel Rodríguez Aguilar](#).

El primer barco en llegar al rescate es el 'Steel Maker', que con riesgo incluso para parte de su tripulación localizan una de las balsas y consiguen rescatar a los cuatro marineros que la ocupaban, sin poder ver ni localizar la otra balsa que permanecía a flote con otros dos marineros. Y el mercante emprende rumbo a Nueva York, donde desembarcará a los rescatados.

Hasta pasado el mediodía del día 11 el guardacostas americano 'Escanaba' no localiza la segunda balsa y rescata a los tres ocupantes, dos con vida y uno fallecido. De los 38 miembros de la tripulación del 'Monte Palomares' solo seis sobreviven, quienes tras unos días en los Estados Unidos regresan a España.

EDICION VIZCAYA  
BILBAO.—Jueves 17 de enero de 1966. Núm. 14.204. 2 pts.

# VIOLENCIA EN SANTO DOMINGO

SANTO DOMINGO, 17 (1966). — El coronel Francisco Caamaño, ex presidente del régimen rebelde "constitucionalista", formó en la plaza principal, durante la noche, un comité ejecutivo de un príncipe del país —constituido después al salir en Londres— en los primeros días de...



SANTO DOMINGO, 17.—Mueren la vía de Matías y voladores en la República Dominicana. Un cuerpo y a la americana, escarabajo de la familia de los leones, se hunden sobre el cuerpo de un soldado muerto en un acto de violencia. Otros se ven en el fondo de la calle, via libre de coches. (EPA-CIFRA)

## Un muerto, 6 rescatados y 31 desaparecidos

# CONTINUA LA BUSQUEDA DE LOS NAUFRAGOS DEL "MONTE PALOMARES"

## FRIO EN TODA EUROPA



PARÍS, 16.—Fuerzas aéreas han estado sobre la zona de búsqueda de los restos del barco, desde el momento de ser avistado, sobre las costas de los países europeos en la zona. Fue una vez de frío que advirtió toda Europa y que hizo difícil en un principio que pudiera seguirse una pista segura de los restos del barco. Asimismo, el frío hizo difícil que los helicópteros de rescate del contingente, y los aviones de carga que se usaron para llevar los heridos a los hospitales, pudieran volar. En el momento de ser avistado el barco, el frío era tan intenso que se necesitaba que el piloto de la aeronave de rescate se fuera a la deriva para poder salvar a los heridos. (EPA-CIFRA)

# EL CADAVER DE SHASTRI, INCINERADO

NEWA YORK, 17 (1966). — El Comité Ejecutivo del Partido de izquierda en el Parlamento indio anunció hoy que se retiró el cadáver del líder de la izquierda en la isla, se preparó a ser llevado al Gobierno.

El presidente del Partido del Congreso, Ramaswami Sastri, ha indicado que los restos del cuerpo de Shastri se usen para construir un templo de culto a Shastri en la ciudad de Nueva York, y que la familia de Shastri sea enterrada en el templo de Shastri en Nueva York.

Los tres parlamentarios mencionados son miembros del Partido de izquierda.

En la legislación, se prohibió permitir que el cadáver de Shastri sea enterrado en el templo de Shastri en Nueva York, y que el cuerpo de Shastri sea enterrado en el templo de Shastri en Nueva York.

NEWA YORK, 17 (1966). — El Comité Ejecutivo del Partido de izquierda en el Parlamento indio anunció hoy que se retiró el cadáver del líder de la izquierda en la isla, se preparó a ser llevado al Gobierno.

El presidente del Partido del Congreso, Ramaswami Sastri, ha indicado que los restos del cuerpo de Shastri se usen para construir un templo de culto a Shastri en la ciudad de Nueva York, y que la familia de Shastri sea enterrada en el templo de Shastri en Nueva York.

Los tres parlamentarios mencionados son miembros del Partido de izquierda.

En la legislación, se prohibió permitir que el cadáver de Shastri sea enterrado en el templo de Shastri en Nueva York, y que el cuerpo de Shastri sea enterrado en el templo de Shastri en Nueva York.



**JOSE LUIS TORRES MURILLO,** corresponsal de EL CORREO ESPAÑOL EL PUEBLO VASCO, en Roma

Comenzamos hoy en la página de las publicaciones de los últimos de cuando estuvo correspondiente en Roma. José Luis Torres Murillo, corresponsal de EL CORREO ESPAÑOL EL PUEBLO VASCO, en Roma.

**El Vietcong se aviene a negociar con tal de ser reconocido**

Página NUEVE

Portada de El Correo con el suceso

Ese mismo día 15, según informaciones de guardia costera americana, tres navíos enviaron señales de socorro desde el área de la tormenta. El 'Monte Palomares' y el 'Lampis', ambos se hundieron, el carguero español perdió 32 hombres, el 'Lampis' ninguno. El tercer barco fue el carguero polaco 'K.I. Galcynski', a la deriva a 700 millas al norte de las Bermudas, que fue remolcado al puerto de Halifax en Nueva Escocia, sin sufrir pérdidas en su tripulación.

Existen dos narraciones de protagonistas directos de estos hechos contando sus versiones personales. Una de uno de los tripulantes del guardacostas "Escanaba", J.C. Carney, titulada "One hell of a storm" (Una tormenta infernal), publicada en la web 'US Naval Institute'.

La otra, de uno de los rescatados por el 'Steel Maker', el electricista Manolo González Palmeiro, titulado '1966: Monte Palomares'. publicado en la web australiana "Maritime Radio", con el que

ILEÓN ha podido contactar y nos ha enviado el texto en castellano y la autorización para su publicación.

Un testimonio en primera persona

Manolo, nació en Bueu (Pontevedra) en marzo de 1941 hoy tiene por tanto 83 años, casado y padre de tres hijos. Reside en Blackburn – Melbourne con su esposa. Como el mismo dice, prefiere que le digan “sobreviviente” en lugar de superviviente, “al menos tengo la suerte de estar vivo”. Da la sensación, que la elección de la palabra encubre un pequeño complejo de culpa por haberse salvado.

Esta es, en un breve resumen hecho por él, su historia marinea y vital. “En diciembre del 1964 embarqué en Barcelona en el ”Monte Palomares“ Después embarqué en abril del 1966 en el ”Monte Peñalara“, en el 1967 en el ”Sierra López“ y por último en el 1968 embarqué en el ”Caribbean Tamanaco“ el cual dejé en Panamá el año 1970 para irme a la Argentina a casarme”.

“En Argentina todo fue de color de rosas por el primer año, pero luego la situación allí resultaba muy difícil para mí, sobre todo la económica y la política. Con mi mujer y nuestro hijo, en 1975 decidimos probar nuevas tierras; nos vinimos para Australia y aquí estamos desde entonces con nuestros tres hijos”.

Nos asegura que tiene muy presentes los acontecimientos y recuerda todo lo vivido en aquel fatídico mes de enero de 1966, lo que apostilla con esta frase, “en verdad no creo que se me olviden nunca, aun cuando ni sepa quién soy”.

Narra así hoy la lucha por la vida en los últimos momentos sobre el barco: “me acuerdo con la misma claridad que cuándo por fin alcancé la cubierta y ya una vez en el costado de babor, que era lo único que quedaba a flote, empecé a arrastrarme hacia la popa con gran dificultad, pues el viento y las olas parecían querer apoderarse de mí y me encontré con mi vecino José Gil Medraño, quien era el cuarto maquinista y me sugirió de no ir para la popa, pues las balsas que creíamos estarían allí, ya no estaban”.

Iván, una biografía brillante

Iván había nacido en Páramo del Sil el día uno de enero de 1935, habría cumplido este primero de año los noventa. Con cuatro años se trasladó a vivir a Orallo junto a sus padres y su hermano Amilcar. Aniceto, su padre llegaba a Laciana para trabajar en la minería. En la escuela del pueblo comenzó su trayectoria de estudios y por lo tanto también de formación profesional.

Para estudiar bachiller, ya tenía que bajar cada día hasta Villablino a las aulas de la Academia Nuestra Señora de Carrasconte, un centro particular del Ayuntamiento de Villablino cuyos alumnos acudían a Ponferrada al Instituto Gil y Carrasco, a examinarse como libres en las convocatorias de junio y septiembre.

Finalizado el bachiller, su pasión, ya desde niño, por el mar y la marina lo llevaron a Madrid a la Escuela Naval. Después a la de Bilbao para completar su formación obteniendo el título de piloto. Con la titulación obtenida hizo sus primeras prácticas en el buque 'Monte Banderas', de la Naviera Aznar.

Su primer trabajo después de las prácticas fue con categoría de cuarto oficial en el 'Monte Abril' de la misma naviera, donde en poco tiempo fue ascendido a tercer oficial y posteriormente a segundo.

El 4 de junio de 1965 se incorporó ya como segundo oficial a la tripulación del 'Monte Palomares'. Buque en el que hizo sus primeras navegaciones a puertos estadounidenses, para el transporte de granos con destino a diferentes puertos de España.

Su último y fatídico viaje arrancó a principios de diciembre del año 1964. No era su intención hacer esta navegación. Pues según le había comunicado a su hermano Amilcar, había solicitado permiso para pasar las navidades en casa con la familia, y tenía intención después de volver a la Escuela Naval para obtener el título de capitán.

+

D. JOSE GOITIA IBARRETA, capitán; D. FRANCISCO DIAZ SAEZ, primer oficial; D. IVAN FERNANDEZ PESTAÑA, segundo oficial; D. FRANCISCO MARIMON PARISI, tercer oficial; D. PIO CRIBEIRO RODRIGUEZ, alumno de náutica; D. JUAN FRANCISCO ROTAECHE ROTAECHE, primer maquinista; D. JOSE BENITO SILVA CURRAS, tercer maquinista; D. JOSE GIL CASTRO, cuarto maquinista; D. PEDRO GORROÑO LEJARZABURU, primer radiotelegrafista; D. JESUS REMENTERIA ORTOLOZAGA, alumno máquinas; D. ANTONIO REMENTERIA GARAY, contramaestre; D. JULIAN ARRIZUBIETA URRUTIA, mayordomo; D. FRANCISCO GONZALEZ PEREA y D. JUAN DUSERM ANTONANZAS, camareros; D. ANASTASIO ABERASTURY GARMENDIA, carpintero; D. ROMAN MURGA TALLEDO, calderero; D. MANUEL ROMERO RAÑO, D. MANUEL RIOS NOGUEIRA, D. JOSE OLIVEIRA ROMERO y D. LIZARDO BARBEITO GARCIA, marineros; D. HILARIO MARTINEZ ABERASTURI, D. JUAN BRIANES RIVEIRO, D. RAMIRO AMARELLE FARISA, D. DOMINGO CRESPO CRESPO y D. ANTONIO GARCIA BENITEZ, mozos; D. JOSE LUIS DE LA RIVA HAYA, D. ANTONIO GONZALEZ FERNANDEZ, D. JACOBO FIUSA RIVADENEIRA, D. MODESTO LAMELA MARTINEZ y D. GERVASIO FRANCISCO CAL MONTERO, engrasadores; D. JUAN BAUTISTA LUACES AREN y D. MARCELINO GONZALEZ LOPEZ, marmitones.

**FALLECIDOS Y DESAPARECIDOS EN EL NAUFRAGIO DEL BUQUE  
"MONTE PALOMARES", EL DIA 10 DE ENERO DE 1966.**

R. I. P.

**NAVIERA AZNAR, Sdad. Anma. y familiares de los mismos**

Suplican a sus amistades se sirvan encomendarles a Dios en sus oraciones y asistir al funeral que en sufragio de las almas de los citados señores se celebrará el día 3 de febrero, a las DOCE de la mañana, en la iglesia parroquial de San Vicente Mártir de Abando, por lo que recibirán especial favor.

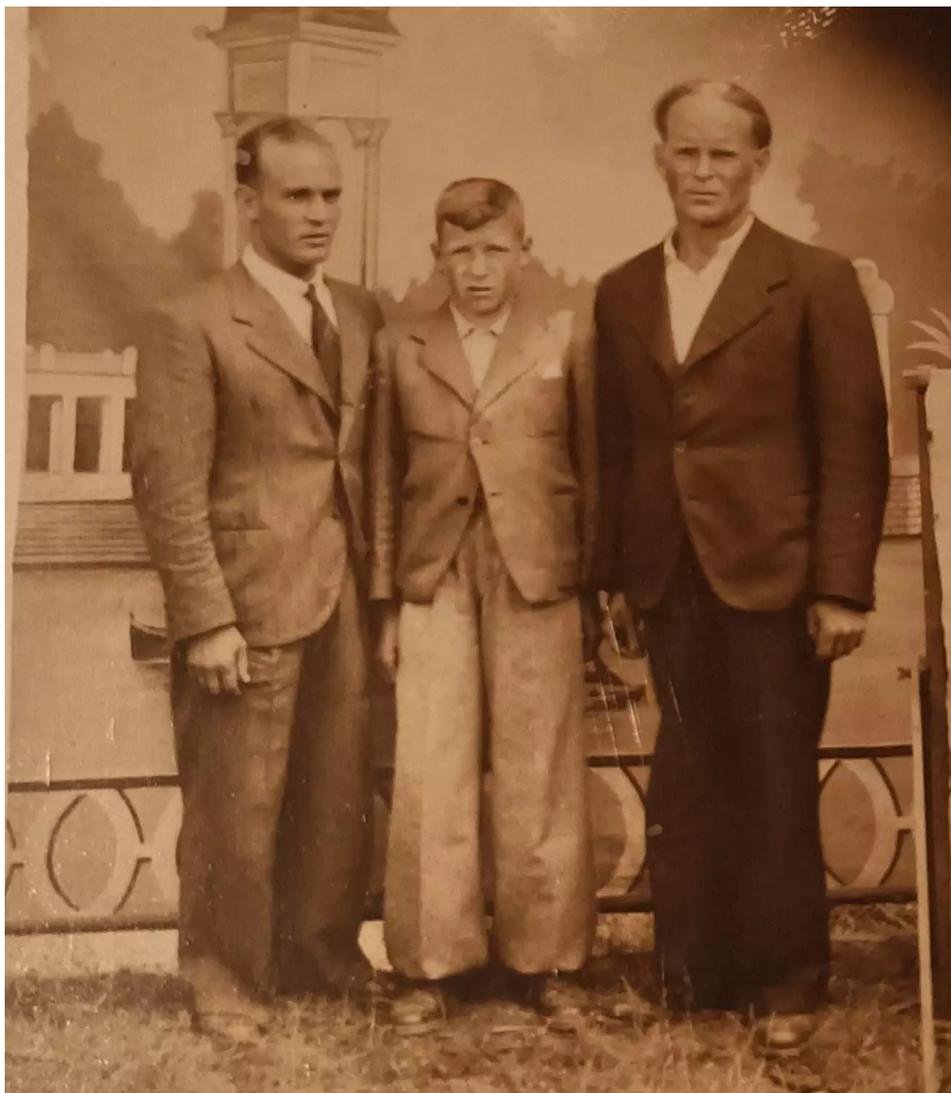
Esquela de la Naviera Aznar por el naufragio del MONTE PALOMARES.

La petición de la empresa le llevó a esta que consideraba última navegación antes de su vuelta a los estudios. En una carta enviada a sus padres para desearles unas felices Pascuas les comentó "por mí no preocuparos, pues estoy bien y no hay motivo de preocupación, pues hasta el mar está tranquilo, al menos a juzgar por lo que se ve en estos momentos". Y les enviaba dos fotos, una del barco y otra suya vestido de oficial. Esa fue su despedida.

Un recuerdo muy acotado

El recuerdo de la dolorosa desaparición de Iván en aguas del Atlántico Norte quedó muy acotado en la familia y en los coetáneos con los que compartió infancia, juventud y estudios. El hecho de que ni siquiera se hayan celebrado honras fúnebres, ni exista una tumba con su nombre, son condicionantes adicionales a ese recuerdo restringido.

Sus padres ya muertos y su hermano Amilcar fallecido el año pasado en Villablino hacen que su dos únicos parientes en primer grado que subsisten son sus sobrinas Inés y Charo, hijas de Amílcar. Inés, que reside en Caboalles de Abajo, apenas tiene recuerdos de él pues tenía tan solo tres años en 1967 y Charo, residiendo en Villablino, ni siquiera había nacido.



Los hermanos Amílcar e Iván Fernández, junto a su padre Aniceto. Cedita por la familia Fernández

Ambos recuerdan lo que les contaba su padre y las fotos que enmarcadas vieron siempre en casa, la orla de la Escuela Naval, el barco, su tío vestido de marinero y algún que otro recorte de periódicos de la época.

También una rama familiar de un hermano de su padre Aniceto, Saturno Fernández Díez residió en Fabero, donde trabajaba como panadero. Lugar al que Iván en sus visitas temporales de vacaciones se desplazaba en ocasiones. Así lo cuenta en un artículo publicado en Proa el 19 de enero de 1966, un histórico de la corresponsalía de esa cuenca minera, Manuel Pérez Alvarez.

La prensa provincial y nacional recogieron las noticias que se produjeron durante los días siguientes al naufragio, con especial incidencia en las cabeceras regionales de Galicia y las provincias vascas, de donde procedían la casi totalidad de los tripulantes del “Monte Palomares” y cuya naviera propietaria tenía su sede en Bilbao.

Luis Álvarez Villablino

[Publicado en Diario de León 10 de enero de 2025.](#)