



4 de septiembre de 1942, memoria de un naufragio.

Narración: Almirante CG. DEM. Ret. Ángel Ramos Ramírez. (Superviviente).

Se puede decir que fui superviviente del "Faja de Oro", ya que hice todos los viajes de este, a excepción del último, cuando me dijeron que me quedara de vacaciones, y en mi lugar llegó Emilio Cano Tejeda, que era Segundo Oficial del "Amatlán".

Cuando llegué a incorporarme el veintiuno de mayo a mi barco, y me presenté con el Superintendente de Marina de Petróleos en Tampico, Capitán de la Marina Mercante Amado Ramírez, quien me informó que la noche anterior, el 20 de mayo de 1942, a las 20.15 horas, murieron diez hombres. El "Faja de Oro" había sido hundido en el Estrecho de la Florida, cerca de Key West. Ante tal situación, me recomendó presentarme al día siguiente a las ocho de la mañana, para recibir instrucciones.

Me incorporaron al "Tuxpan", que estaba en reparación. Para entonces había la orden de que el "Amatlán" saliera para La Habana, Cuba. En aquel tiempo la parte más peligrosa para navegar era entre Cabo Catoche y Cabo San Antonio, en el Canal de Yucatán, donde barco que pasaba, barco que era torpedeado. De modo que la gente del "Amatlán" no quiso hacer el viaje y se bajó, quedando prácticamente sin tripulación, que cuando llegaron las autoridades que siempre están presentes al zarpar un barco que va al extranjero, encontraron que no había tripulación, sólo estaba en cubierta el cabo timonel; y se procedió a juntar personal; del "Pánuco" llegó Juan Farías como Segundo Maquinista y del "Tuxpan", pasé comisionado como Segundo Oficial.

El Capitán era Gonzalo Montalvo Salazar; el Primer Oficial Manuel Barajas; el que relata, Ángel Ramos Ramírez, como Segundo Oficial; Primer Maquinista Luis Ruano Milicua, Segundo Maquinista Juan Farías Angulo.

El barco salió con una tripulación incompleta, sobretodo en máquinas, así que el personal no conocía en qué condiciones estaba el barco, y lo que esto provocó, fue que quedamos al garete a medio Golfo, empezando así nuestro calvario, pues a media máquina y con muchos esfuerzos fuimos a recalar a Coatzacoalcos, y posteriormente llegamos a Nanchital, donde el barco entró a reparación, lo cual duró mucho tiempo. Para entonces, y dada la situación, se concedieron vacaciones a Manuel Barajas, pero días antes de que regresara, el Comandante de la Región Militar, que era el General Abelardo Rodríguez, nos ordenó que

saliéramos y el barco zarpó sin el Primer Oficial, así que fui habilitado en ese puesto; y el barco zarpa rumbo a la Habana con más o menos 55,000 barriles de diesel...

...Después de un par de días, el barco zarpa en lastre de La Habana... Por las condiciones imperantes en la época, no era posible salir solos, sino que tuvimos que hacerlo en un convoy de 18 barcos, tres de frente por seis de fondo, a la cabeza formaban los que traían artillería, y los demás atrás, pero como se sabía que el "Amatlán", nuestro buque, tenía tripulación de la Marina de Guerra, se le colocó en la primera fila.

Este convoy salió sin novedad, el 22 de agosto 1942... hacia las cinco de la tarde, cuando comenzaban a encender las luces de Key West; la formación se descompuso, unos hacia el norte, otros hacia el sur, y en ese desorden, de las tres filas que conformaban el convoy, la del lado derecho fue torpedeada íntegra, llegando al puerto sólo doce barcos.

A criterio del Comandante de mi barco, Capitán de Corbeta Gonzalo Montalvo Salazar, se decidió salir de Key West. Pero en esta ocasión lo hicimos solos, navegando de noche con una luna esplendorosa, que permitía una perfecta visibilidad, lo cual permitió seguir a largo de costa.

Lo anterior sucedió sin novedad. Al llegar a Nueva Orleans, nos volvieron a integrar a otro convoy, con el que salimos rumbo a Galveston...

...Este convoy zarpó de Nueva Orleans con cuarenta y ocho barcos, seis por ocho. También en esta ocasión, por ser tripulado por marinos de guerra, el "Amatlán" fue puesto en el extremo de afuera de la cola, como matalote de popa... A la altura de un sitio llamado Puerto Arturo, se inició otra desbandada, porque a media formación apareció un submarino, y en medio de la confusión fueron torpedeados dos barcos del centro. Al poco tiempo se avistaron algunos aviones, pero nunca fue posible ver al submarino, que astutamente desapareció en las profundidades. Después de este incidente llegamos a Galveston.

Una vez más, por decisión del Capitán Montalvo, salimos solos de Galveston. Al navegar a la altura de las costas de México, frente al estado de Tamaulipas, se registró el incidente más desastroso para nosotros. Al cual me referiré.

El mando del barco continuaba a cargo del Capitán y del Primer Oficial, haciendo turnos de guardia, para mantener el control de las cosas; así que constantemente me encontraba en el puente como navegante; durante esta etapa, la idea era que estuviéramos a la altura del Punta Jerez a las doce de la noche del día tres de septiembre, para que el día cuatro

cubriéramos las sesenta millas que hay de Punta Jerez a Tampico y entrar a ese puerto a la amanecida.

Navegábamos con rumbo sur, como a unas cinco o seis millas abiertos de la costa, fue entonces cuando, a unas veinte millas al norte de Punta Jerez, recibimos el primer impacto de torpedo, que pegó en popa, con lo cual se perdió el timón, entrando agua a las máquinas y dejando al barco sin gobierno. Este impacto no provocó un hundimiento inmediato. Comenzaba la movilización en todo el barco, cuando un segundo torpedo más se impactó a la altura del puente, para entonces toda la tripulación se encontraba a bordo de los botes salvavidas. Posteriormente el submarino emergió e hizo como veinte disparos de cañón...

...A la hora de realizar el salvamento, ordené arriar el bote que estaba en el puente, para ser ocupado por el personal de cubierta, mientras que en la parte de popa había otro para el de máquinas y de cocina. En la confusión, los marineros en mi bote, ya querían desencapillar los aparejos, y abrirse, porque la succión comenzaba a jalar fuerte y la desesperación se apoderaba de ellos. Pero decidí esperar porque el Capitán andaba para allá y para acá, retardando su llegada al bote y los marineros gritaban ¡Capitán! ¡Capitán! Desesperados. Para entonces los de popa ya estaban en el bote, encabezados por Luis Ruano y Juan Farías, Primero y Segundo Maquinistas. Finalmente el Comandante alcanzó a abordar en popa y nosotros nos abrimos por que la succión ya era muy fuerte.

Ninguno de los botes se pudo encontrar con el otro, pues la visibilidad era nula; así que cada quien se las arregló como pudo, y a remo nos fuimos acercando a la costa. Ya hacia la amanecida, nos juntamos y seguimos hasta llegar a un rancho llamado el Tepehuaje, cercano a la pesca, Tamaulipas.

En ese lugar estábamos descansando y determinando los pasos a seguir, cuando pasaban algunos elementos de caballería del ejército, conocidos míos, de mis épocas en el Colegio Militar, quienes nos prestaron tres caballos. En uno se montó el Capitán, en otro Juan Farías y en el otro el que narra y los demás siguieron caminado. Posteriormente nos encontró un vehículo de Petróleos Mexicanos y nos llevó a Ciudad Victoria, donde nos bañamos y cambiamos de ropa, para que nos llevaran a Tampico. Salimos de manera muy discreta, por que en esa ocasión había una campaña para promover al nuevo presidente, y se movilizaba mucha manifestación política.

En Tampico estuvimos hasta el 15 de septiembre, donde llegaron las disposiciones de la Armada; yo regresé a Santa Cruz, otra vez al "Potosí", a seguir mi carrera naval.



SECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
BIBLIOTECA CENTRAL

Criticán el Rencor de Alemán Hacia Porfirio Díaz

SENOR Director: Con motivo de la celebración del Centenario de la entrega de las Obras Portuarias para la modernización del puerto de Veracruz por el entonces Presidente de la República, general Porfirio Díaz Mori, el H. Ayuntamiento designó un comité para tal objeto, integrado principalmente por el doctor Eduardo Reyes Hidalgo, la profesora Lucía Ortiz Beltrán y el ingeniero Francisco Avila Camberos y auxiliados por el doctor Aurelio Salazar Castillo. Dicho comité, desde luego, en su programa desea reconocer públicamente la visión y el acierto de quienes realizaron dicho objetivo, el gobierno del General Porfirio Díaz Mori y el ingeniero, Weetman Pearson que la llevó a cabo.

Agradecemos profundamente la invitación de que fuimos objeto como bisnietos del General Díaz, para que junto con otros distinguidos invitados estuviéramos en los festejos, desafortunadamente nos vemos obligados a declinar la invitación porque a pesar de la excelente organización y programación que se ha llevado desde el mes de junio del año pasado, constatamos que el gobernador Miguel Alemán Velasco, y su secretario de Educación y Cultura (SIC) señor Juan Maldonado Pereda, rechazan vehementemente a que se reconozca públicamente el mérito que esta gran obra corresponde a la iniciativa y visión del gobierno del general Porfirio Díaz Mori (esto nadie en su sano juicio lo puede negar) a mayor abundamiento también se concluyeron las obras del edificio de correos, la aduana marítima, la inspección general de faros, el edificio de telégrafos y el de sanidad internacional.

Las declaraciones vertidas por el gobernador el 19 de febrero al canal 133 de Sky y a varios diarios estatales y nacionales en las que afirmó que Veracruz nada tiene que agradecerle al gobierno del general Porfirio Díaz y que en el caso de que se pusiera su estatua conmemorando el suceso (estatua que ya está terminada por el escultor de fama internacional Humberto Peraza) el la mandaría retirar de inmediato. Igualmente manifestó

que su abuelo el general Miguel Alemán, murió durante el Movimiento Revolucionario a principios de siglo y por culpa del general Porfirio Díaz; quiero recordarle al gobernador que el general Miguel Alemán murió fusilado el 19 de marzo de 1929.

Para estas fechas el general Díaz tenía 14 años de haber fallecido en París el 2 de julio de 1915.

El hecho de ser gobernador no le da autoridad de desconocer e ignorar por completo, las obras que todos los veracruzanos e historiadores valoran, ya que gracias a ello el puerto de Veracruz fue reconocido mundialmente. El señor Miguel Aleman V. demuestra una visión muy pobre, ignorancia histórica, rencor y prepotencia. Además quiere aprovechar estos festejos para fines políticos y partidistas, de esta manera pierde objetividad y no debe ser la postura de un hombre sensible a la voluntad popular, nos consta por la oportunidad que hemos tenido de tener contacto con muchos veracruzanos, no sólo intelectuales y profesionistas sino también con personas sencillas, mismas que todas ellas valoran las obras realizadas en el puerto de Veracruz durante el gobierno del general Porfirio Díaz Mori.

Queremos expresar nuevamente y nuestra felicitación mas sincera al comité organizador del centenario de las obras portuarias de Veracruz.

Lo que se hizo bien, ha dado su fruto durante 100 años y nosotros presentes o ausentes lo sabemos valorar así como el pueblo veracruzano que no se deja engañar por la postura demagógica.

Atentamente.

**María Eugenia Díaz Gastine
Eduardo Díaz Gastine
Francisco Rincón Gallardo y Deffis
Porfirio Rincón Gallardo y Deffis
Av. Renato Leduc No. 53
Col. Toriello Guerra
Delegación Tlalpan
C.P. 14050
Tel. 50 33 50 14**

