

La Marina de la Revolución

Tte. de Navío C. G. (R.) Manuel Peyrot Girard

Cuando el señor Madero recibió el Gobierno de la República de manos del General Díaz, la situación marítima de la nación era, para la época, bastante evolutiva. Se contaba con Marina Mercante en el Golfo y en el Pacífico, pues en ausencia de ferrocarriles, los buques constituían la solución al problema de comunicaciones. Estos buques eran relativamente nuevos y de tonelaje suficiente para las necesidades.

La Marina de Guerra había sido reforzada con unidades recién construídas en Astilleros Italianos, lucían orgullosamente su poderío los cañoneros "Bravo", "Morelos", "Tampico" y el Transporte "Progreso". La Corbeta Zaragoza, servía como Buque Escuela, y había dejado muy alto el nombre de México en su vuelta al mundo.

En cuanto a Puertos, Veracruz había sido inaugurado en 1909 la ruta Ferroviaria Transoceánica Coatzacoalcos-Salina Cruz, funcionaba con éxito moviendo gigantescos volúmenes de carga del Atlántico al Pacífico. Se iniciaba la construcción del Puerto de Manzanillo y se terminaban las escolleras de Tampico.

El Balizamiento era indispensable para navegar, y aún cuando se tenían faros instalados desde medio siglo antes, había enormes regiones obscuras en la costa de ambos litorales, que exigían la máxima atención de los pilotos durante las larguísimas navegaciones para recorrer la Costa Mexicana.

Más toda esta bonanza marítima era sólo aparente porque el tráfico de cabotaje entre los puertos nacionales era tan escaso, que la Flota Mercante solo podía existir si era altamente subvencionada, y hubo de darse permiso a barcos extranjeros para que comunicaran puertos nacionales, ejerciendo el cabotaje. De los Puertos, sólo Tampico, Veracruz y Mazatlán tenían ingresos suficientes

para sostener sus instalaciones, ya que al inaugurarse el Canal de Panamá, la ruta trans-istmica Coatzacoalcos-Salina Cruz fue abandonada, destruyéndose lentamente el costoso equipo ferrocarrilero y portuario.

Los caudillos revolucionarios entendieron con claridad el Problema Marítimo de México; Madero consideraba que el desarrollo marítimo de un País es consistente sólo cuando se cuenta con la Técnica y la Industria adecuada a las necesidades marítimas, es decir a la construcción naval y portuaria, al tráfico marítimo y al aprovechamiento de los recursos pesqueros. De otro modo la solución al problema Nacional del Mar, es temporal y costoso; pues los buques comprados al extranjero quedarán pronto sin movimiento por la falta de refacciones, o se destruirán si no se cuenta con los medios adecuados de mantenimiento. Las unidades de guerra, pronto quedarán indefensas al gastar las municiones extranjeras, siendo difícil reaprovisionarlas desde el extranjero.

Madero señalaba que la marina que un País tiene hoy, empezó a forjarse hace cincuenta años al educar a los Técnicos y al establecer la Industria Pesada, que será capaz de suministrar los materiales para construir el casco, los motores, armamento y demás elementos que constituyen un buque moderno.

Desgraciadamente no pudo realizar sus planes de evolución técnica, creación de escuelas de marina, astilleros, fábricas de acero, etc. La traición de Huerta truncó lamentablemente las mejores aspiraciones al desarrollo económico-social de nuestro país.

Levantada la bandera del Honor y la Decencia en Saltillo por Carranza, para expulsar del Poder al gobierno que había asesinado a Madero, pronto la Nación fué sacudida hasta sus cimientos por la trepidación revolucionaria. Lo que estaba arriba sin la voluntad del pueblo, había de caer, y aquellos, los humildes, que estaban abajo y empuñaban el fusil para exigir las más justas y elementales reformas sociales, habían de llegar arriba convertidos en gobierno para ordenar su realización.

Carranza también percibió claramente el problema Marítimo de México. La Geografía dá a nuestro País enormes litorales y numerosos puertos que fácilmente podrían convertirlo en Potencia

Marítima. Más no bastan los litorales, se requiere el carácter marinerero de la población y la de México no lo tiene. Trepada en la altiplanicie, donde cada municipio tiene una economía local indispensable para mantenerse, no ha llegado a sentir el llamado del mar, que es generalmente debido a la necesidad de comunicarse, comerciar, ó pelear por la supervivencia. Además no basta el mar, los puertos y las dilatadas costas. El Puerto como terminal de transporte envía a países de ultramar, los productos nacionales y recibe la demanda de artículos que industria y economía requieren. Si es escasa la demanda y menor la producción de artículos exportables, poco ó nada es lo que se mueve en un puerto.

Carranza pues, era poco lo que podía hacer en beneficio de la Marina de México, y sin embargo la Historia le acredita:

1.—Exigió al Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica la retirada de las tropas de Invasión, que al mando del Almirante Fletcher se habían apoderado de Veracruz, en 1914.

2.—Nacionalizó el personal de la Marina Mercante Nacional, introduciendo en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el artículo 32.

3.—Auspició la fundación de la Escuela Náutica "FERNANDO SILICEO" en Veracruz, Ver. en enero de 1919.

4.—Ordenó la reapertura en 1919 de la H. Escuela Naval, que desde la invasión de 1914, había permanecido cerrada.

5.—Planeó la reparación y ampliación del Puerto de Veracruz.

6.—Adquirió por conducto del General Alvarado los buques necesarios para garantizar el transporte del henequén en Yucatán.

El General Obregón desde el principio mismo de su famosa campaña de 8,000 kilómetros, extraordinario recorrido victorioso por toda la costa del Pacífico y centro de la República, percibió la necesidad de la Marina.

Su genio le permitió salvar este grave inconveniente que amenazaba sus Líneas desde Guaymas, y que estuvo a punto de cam-

biar el curso de la Revolución si la ofensiva Huertista lanzada desde este Puerto hubiera tenido éxito.

Obregón aniquiló la resistencia de Huerta en el norte y marchó al Sur. Se interponía el poderoso Puerto de Guaymas con toda la Marina disponible, que podía apoyar un ataque contra su flanco. En contra de la opinión de sus generales que lo urgían a tomar Guaymas para no dejar en la retaguardia focos de resistencia, el General Obregón optó por sitiar al Puerto y continuar su avance, ya que la Topografía montañosa de la región permitía con pocas fuerzas, embotellar al enemigo en el poderoso puerto, sin que los cañones de los buques de Huerta pudieran influir en la decisión.

La tripulación de uno de los buques de la Flota de Guaymas, el "Tampico", percibió la ignominia de combatir contra el pueblo a las órdenes de un gobierno infamante, y por conducto de su Comandante el Primer Teniente Hilario Rodríguez Malpica, ofreció sus servicios al General Obregón, Comandante en Jefe de la División de Occidente. Obregón felicitó a los bravos marinos por su decisión y les brindó cuanto apoyo necesitaban.

Naturalmente fueron destacadas fuerzas navales en su persecución y pronto se estableció el contacto. El "Tampico" se encontraba en "Topolobampo". Al salir lo esperaba el "Guerrero" y se estableció el contacto para la Batalla de Topolobampo. Después de cuatro horas de combate el "Tampico" fué tocado con numerosos impactos y a punto de hundirse, logró refugiarse entre los bajos de Topolobampo, donde se varó.

Inmediatamente el General Obregón facilitó los medios necesarios para la reparación, estimuló a la tripulación y cuando estaba a punto de quedar a flote, se presentó nuevamente el "Guerrero" y disparando a quemarropa sobre el "Tampico" impedido de maniobrar, le produjo incendios y averías de consideración, de las que no se pudo salvar. Cuando el hundimiento era inminente, Rodríguez Malpica echó los botes al agua, y con uno de motor, trató de escapar con su tripulación por la amplia Bahía de Topolobampo. Las lanchas fueron interceptadas por el "Guerrero", y antes de caer prisionero, Rodríguez Malpica, sacó su pistola y se disparó un tiro en la boca, muriendo en el acto.

Así, acompaña al nacimiento de la Marina de la Revolución, de la cual el glorioso "Tampico" fué su primera unidad, la decisión de morir con honor en defensa de los postulados de la Revolución y de la Patria.

El "Tampico" sin embargo, causó graves daños a la flota de Huerta. El "Guerrero" tuvo averías de consideración, quedó inutilizado durante largo tiempo, y el ejemplo del "Tampico" fué discutido por las tripulaciones de todos los buques, minando la moral de los marinos, ya bastante decaída por los continuos triunfos de la campaña obregonista.

Obregón volvió a encontrarse en Mazatlán con el problema de Guaymas. Nuevamente la marina amenazaba su flanco. Y aquí el destino le prestó su ayuda, por que el "Morelos" que recibió órdenes de entrar al Estero del Astillero para batir al enemigo a menor distancia, se varó y fué abandonado por su tripulación. Obregón sitió el puerto, como había hecho en Guaymas y continuó su avance hacia la Capital de la República.

El General Villa que estaba al tanto de lo sucedido en la campaña del Pacífico, percibió asimismo, la conveniencia de disponer de uno ó varios buques que pudieran suministrarle materiales y municiones compradas en el norte de los Estados Unidos, y entregadas en Tampico, ya que en la frontera, los enviados de Huerta obstaculizaban e impedían los envíos. Decidió comprar un buque y entregó el dinero suficiente a un marino de su confianza, más dificultades internacionales impidieron la adquisición de esta nave que hubiera sido la segunda unidad de la Marina de la Revolución.

Liquidado el Gobierno de Huerta, el Ejército y la Marina Federales se rindieron al General Obregón. El Ejército fué disuelto y la Marina, exceptuando algunos Jefes de alta graduación causó alta en el nuevo Gobierno Revolucionario, pasando a constituir desde esta fecha la Armada de México.

Las diferencias de criterio entre Carranza y Villa pronto incendiaron el Territorio Nacional, en cruenta lucha. La Revolución iba al centro mismo de la violencia, para quemar en un fuego purificador los antiguos conceptos de encomienda y señorío que conducían a la esclavitud rural y para cambiar la política económica

que concedía a unos cuantos privilegiados enormes extensiones de territorio y monopolios comerciales e industriales. La Tierra que dá de comer al mexicano, debe pertenecer a quien la trabaja, y la sombra de los caudillos cabalgando sobre el agro mexicano, logró afianzar viejos conceptos de justicia en la Constitución de 1917.

Otros de los revolucionarios que tuvo una clara visión de nuestros problemas marítimos fué el General Abelardo L. Rodríguez. Este ameritado General ingresó a la revolución con el Grupo Sonorense a las órdenes de Obregón en 1913. Realizó brillante campaña militar y en octubre de 1922 fué designado Gobernador del Territorio Norte de la Baja California.

Inmediatamente percibió las enormes riquezas que el Océano Pacífico ofrece a esta importantísima región mexicana. Enormes cardúmenes de sardina permanecen estacionarios en la superficie tranquila del mar durante las noches oscuras, y las escamas plateadas fácilmente reflejan la luz de un reflector, con el que se descubren desde a bordo, las manchas de peces. rodearlas con una red de bolsa, es la cosa más fácil y de un lance se pescan cuarenta o cincuenta toneladas de sardina.

El General Rodríguez, a quien se a dado el nombre de Apóstol de la Pesca, fundó en la Baja California numerosas factorías de pesca y empaque, dió facilidades a cuantos deseaban explotar estas industrias y creó una vasta organización de explotación marítima pesquera que incluye desde la construcción de buques hasta la distribución de productos congelados ó empacados. Puede decirse que la Baja California es en la actualidad el centro pesquero más importante de la República Mexicana, debido al número de trabajadores, importancia de las instalaciones industriales, y capital invertido.

A partir del período presidencial, del General Obregón, consolidado ya el Gobierno de la Revolución, la Política Marítima Mexicana empezó a considerarse seriamente.

La justicia social exigía reivindicaciones inmediatas, la conquista del Mar lleva tiempo. Hay que planear con cincuenta años de anticipación, las acciones que permitan a los mexicanos disponer de una marina, totalmente nacional, cuando la evolución social económica, industrial, técnica y científica, exija por su eleva-

do desarrollo, un alto intercambio de productos con los países de ultramar. Entonces debemos disponer de puertos eficientes y profundos. Completo Balizamiento de nuestras extensas costas y buques de alto bordo, gran capacidad de carga y elevada velocidad, que puedan transportar nuestros productos a cualquier puerto del mundo, y no se encuentren en desventaja, con los barcos mercantes de las potencias marítimas que tradicionalmente han acaparado el transporte oceánico.

Esencialmente la Policía Marítima de la Revolución puede anunciarse en unos cuantos postulados de la máxima sencillez:

- 1.—México necesita una Armada que garantice la soberanía y defensa de nuestras dilatadas costas, islas, mar territorial y zonas exclusivas de pesca; que represente la dignidad nacional en el concierto de las naciones marítimas, y sirva de mensajera de buena voluntad, por todos los mares del mundo.
- 2.—El mar es la vía universal que conduce a todos los puertos del mundo. Nuestro País debe usarlo para importar los productos que requiere su industria y comercio, y para exportar los que otras naciones le demandan. México debe organizar su Flota Mercante.
- 3.—El mar ofrece a México vastas riquezas: pesca inagotable salinas, y agua que puede desalinizarse. Aprovechar estos recursos es deber nacional.
- 4.—La acción marítima requiere buques y la construcción naval es uno de los mejores negocios del mundo. Se convierte acero de bajo costo en naves de alto valor. Esta operación crea centros de trabajo y alienta la evolución de la industria y de la técnica. México debe construir sus buques.
- 5.—Organizada la fuerza marítima se requieren terminales de carga, descarga y mantenimiento. México necesita mantener y desarrollar sus puertos; creando nuevas terminales cuando las condiciones económicas territoriales así lo exijan.

Tales son los postulados que la Revolución ha mantenido para desarrollar la Marina, y que influyeron en la Política del señor Presidente don Adolfo Ruiz Cortines para que tomara como lema de su gobierno la frase "MARCHA HACIA EL MAR", en recono-

cimiento de que los océanos que bañan nuestras costas, son fuente inagotable de riqueza.

Veamos ahora las realizaciones que en materia de Marina se han logrado después de 58 años transcurridos desde que el señor Madero enarboló el 20 de noviembre de 1910, la Bandera de la Revolución.

1.—Armada de México.

Cuenta en la actualidad con una flota de 46 unidades con tonelaje de 28,000 Tons., compuesta por los siguientes tipos de buques.

- 4 Transportes Rápidos.
- 1 Transporte.
- 3 Cañoneros.
- 1 Transporte de Guerra.
- 1 Corbeta.
- 20 Dragaminas.
- 2 Petroleros.
- 5 Patrullas.
- 1 Guardacosta
- 1 B. Hidrográfico.
- 4 Escuadrones Aeronavales.
- 7 Patrullas Fluviales.
- 1 Compañía de Comando Submarino.

El mando de la Flota lo ejerce el C. Presidente de la República a través del C. Secretario de Marina y por ejecución del C. Comandante General de la Armada, y por escalones que comprenden 8 Zonas Navales, 10 Sectores Navales y 8 Escuadrillas.

La Armada cuenta con diversos establecimientos de reparación en tierra, y con las escuelas siguientes:

Heroica Escuela Naval, en Antón Lizardo; para la formación de Oficiales.

Escuela de Aviación Naval de especialización.

Escuela de Grumetes. Para la formación de marineros.

Centro de Capacitación. para la formación de Maestranza.

Tiene además una fuerza de Infantería de Marina compuesta por 11 compañías.

En total sirven a la Armada de México.

Generales: 51, Jefes Superiores: 254, Oficiales: 1,561, tripulantes: 8,969.

2.—Marina Mercante.

Nuestro País cuenta en la actualidad con 44 naves para comercio de altura, con un total de 80,000 toneladas. Estos buques navegan a Europa, Asia, América del Norte y América del Sur. Han sido en su totalidad adquiridos y manejados por la iniciativa privada, y aunque transportan sólo un reducido porcentaje de los fletes marítimos requeridos por nuestro País, su organización y economía muestran un sólido avance, que permite esperar su pronta multiplicación.

La navegación de cabotaje cuenta con 147 buques, con promedio de desplazamiento de 100 toneladas, siendo el tonelaje total de 14,553 Tons.

Esta flota comunica continuamente nuestros puertos de mar en ambos litorales y remonta nuestros caudalosos ríos para llegar a los puertos fluviales.

La Flota Petrolera es la mayor de todas, con 30 unidades y un total de 300,000 Tons. Sus buques más recientes fueron adquiridos en Japón en 1968.

Existen dos Transbordadores de alta mar que comunican los puertos de Mazatlán y Topolobampo, con La Paz, Baja California.

La eficiencia y capacidad de esta Marina Mercante Mexicana constituye un motivo de orgullo para los mexicanos, porque es una muestra de su capacidad para enfrentarse a los problemas marítimos y resolverlos. Esta Flota ha hecho reconocer en el mundo entero la decisión de la Bandera Mexicana a surcar los más lejanos mares.

Sirven en la Marina Mercante Nacional 890 Oficiales y cerca de 5,000 tripulantes.

Para la formación de Oficiales nuestro País cuenta con Escuelas Náuticas en Veracruz, Ver. Tampico, Tamps. y Mazatlán, Sin.

La tripulación se forma por experiencia, siendo numerosos los marineros de la Armada que al cumplir su contrato pasan a servir en la Marina Mercante.

3.—APROVECHAMIENTO DE RECURSOS MARITIMOS

La industria pesquera obtuvo un notable desarrollo a partir de 1937 en que se descubrieron grandes cardúmenes de camarón en todas las costas de fondo arenoso de nuestro País. En la actualidad la Flota Camaronera cuenta con más de 1,200 buques, que operan en ambos litorales. La Baja California constituye el asiento de numerosas plantas empacadoras de sardina, macarela, anchoveta, abulón y atún, con buques propios. Son producto de alta calidad, que han determinado un cambio lento, pero constante, en la dieta del mexicano, el cual adquiere con satisfacción la sardina enlatada y la consume en fiestas, y días de campo.

La pesca de escama ha registrado un notable aumento en los últimos años, teniendo alta demanda el producto fino: huachinango, pámpano, robalo y mero; y el popular: sierra, cabrilla, esmedregal y cazón, cuyo precio se mantiene entre \$ 5.00 y \$7.00. Esto exige una flota de pequeños botes que en todos los puertos salen diariamente a la pesca con la madrugada y regresan por la tarde.

Empieza a explotarse el pesquero de alta mar, con red de arrastre, y buques mexicanos han iniciado la pesca de bacalao en los Bancos de Terranova.

El incremento de la pesca libera grandes volúmenes de divisas extranjeras por el concepto de importación y a la vez permite exportar cantidades crecientes de carne congelada y enlatada.

Para este trabajo de captura México cuenta con 1697 pesqueros de altamar, y 6,403 de navegación interior, es decir, que operan dentro de los puertos en esteros, lagunas y ríos.

Se calcula que trabajan en este ramo cerca de 50,000 personas.

En lo que respecta al problema de utilización del agua de mar para fines potables debemos citar que en Rosario, B. C., en la planta termoeléctrica de la Comisión Federal de Electricidad, aprovechando la descarga de vapor de las turbinas generadoras, se montaron dos unidades desaladoras, por evaporación en pasos múltiples de reducción de presión. Esta planta que es la más grande del mundo produce 1,200,000 litros de agua destilada por hora, y resuelve el problema de dotación de agua potable a Tijuana, B. C., cuya población es de 300,000 habitantes.

Se encuentra en estudio la instalación en la desembocadura del Río Colorado, de una planta desaladora operada con energía nuclear, que producirá un volumen de agua destilada cientos de veces mayor que la de Rosario, B. C., destinada a irrigación de zonas desérticas de México y Estados Unidos de Norteamérica.

4.-CONSTRUCCION NAVAL.

Para asegurar el mantenimiento de las flotas militares, mercante, petrolera y pesquera, nuestro país cuenta con diques secos en Salina Cruz y Veracruz.

Diques flotantes en Tampico, Veracruz y Ensenada.

Varaderos en prácticamente todos los puertos, cuya importancia depende del tamaño de los buques que deban subirse para su reparación.

En lo que respecta al problema de construcción de buques, hay en cada puerto pequeños astilleros de madera que fabrican principalmente buques pesqueros.

Barcos mayores, de acero, se construyen en Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Guaymas, Mazatlán y Salina Cruz.

En 1960 se constituyó la sociedad Astilleros de Veracruz, S. A. en el Puerto del mismo nombre, empresa descentralizada del Gobierno, que construye buques de acero: pesqueros, remolcadores, etc.

El Dique Seco de Salina Cruz, operado por la Armada de México, tiende a constituirse en el centro constructor de buques más importante, ya que en la actualidad se fabrican remolcadores y otras naves para la Armada.

La elevada calidad de construcción de estos buques ha determinado que sean solicitados en el extranjero.

5.-PUERTOS.

El Gobierno de la Revolución ha construido importantes puertos mexicanos. A partir de 1914 se empezó la reparación de los rompeolas de Veracruz, y la construcción de nuevos muelles. En 1956 se construyó el espolón del norte para proteger el muro de esta zona de la erosión que amenazaba destruirlo.

En 1936 se inició la construcción de la escolleras de Mazatlán, puerto que ha registrado un notable incremento de población y de inversiones económicas debido a la operación portuaria, que se terminó en 1958.

En 1936, se logró desazolvar el puerto de Salina Cruz, cuyas radas interior y exterior habían sido invadidas por la arena. El puerto, debido a la construcción de un oleoducto que lo comunica con las refinerías de Minatitlán, se ha convertido en el centro distribuidor de petróleo y sus derivados para toda la costa del Pacífico.

En 1940 se inició la construcción del muelle fiscal de Progreso, Yuc., que permitió la operación de buques de gran calado. Este notable muelle contruido con grandes arcos de concreto tiene 1800 Mts. de longitud registrando un calado de 18 pies.

En 1955 se inició la construcción del moderno puerto fronterizo de Ensenada que en la actualidad registra un avance del 98%. Este puerto ha cambiado por completo la economía de la región. Constituye el puerto de salida para todos los productos agrícolas del Valle de Mexicali.

En 1965 se inició la Construcción del Puerto de San Carlos en el extremo norte de Bahía Magdalena. Dá salida a los productos agrícolas del Valle de Santo Domingo, que con explotación de 50,000 hectáreas produce cerca de 70,000 toneladas anuales de diversas cosechas, que deben transportarse al interior de la República ó al extranjero. Tales productos salían por la Paz, a 250 kilómetros de distancia en 14,000 camiones, con costo por fletes de 17 millones de pesos. Con el ahorro de fletes de paga el Puerto, que en la actualidad se encuentra en plena operación.

En 1966 se inició la construcción del Puerto Pesquero de Yukalpetén, Yuc., destinado a dar refugio a los numerosos botes pesqueros que en esta zona se dedican a la captura del mero. Este puerto fué inaugurado en 1968, y opera a toda su capacidad de muelles, exigiendo de inmediato un proyecto de ampliación.

Se calcula que los puertos dan trabajo a más de cien mil personas.

En la actualidad México, cuenta para dar fluidez al transporte marítimo con 21 puertos de altura (para buques de gran calado) 28 puertos de cabotaje, y 10 puertos fluviales.

Para mantener el calado en estos puertos la Dirección General de Dragado de la Secretaría de Marina, opera las dragas suficientes en ambos litorales, contando con diversos tipos: autopulsadas y fijas; de cuchara y por succión.

Tal como es la Marina de la Revolución. En alguno de sus aspectos nos sentimos orgullosos de élla. En otros, reconocemos que nos falta largo camino que recorrer para perfeccionarla.

Así nuestros buques mercantes todavía son pequeños e insuficientes. Podemos con el tiempo exigir mayor volumen de fletes a transportar y esto determinará por si mismo, el crecimiento de la flota Mercante.

La Armada requiere completa modernización para garantizar la defensa de los dilatados litorales mexicanos. Se necesitan nuevas escuelas, fábricas de armamento y buques modernos, a tono con las fuentes recién descubiertas de energía nuclear.

La explotación de los recursos marítimos es insuficiente y anticuada. Otros países, asiáticos y europeos, obtienen del mar más del 50% de la alimentación para su población, México no llega al 7%. Sin embargo cada año se eleva el índice de consumo y podemos esperar capturas crecientes de fauna marítima, y al obtenerla, su debida industrialización.

Los puertos operan con reducida eficiencia. Mecanizando aquellos que tienden a la saturación podría obtenerse mayor rendimiento. La actividad portuaria es creciente y cada año es mayor el número de buques que nos visitan. El desarrollo econó-

mico e industrial de otras regiones, exigirá nuevos puertos, que ya estamos preparados para construir.

Pero sobre todo lo anterior, El problema crítico es el de la construcción naval. Sin Astilleros de gran tonelaje, estaremos obligados a comprar nuestros buques mercantes y de guerra a otros países. Si deseamos tener una flota consistente, es necesario que desde hoy se empiece a resolver los problemas técnicos e industriales que en la actualidad nos limitan en este sentido.

Además la Marina de la Revolución desea incitar al ciudadano mexicano a que tome posesión del mar. Que utilice sus playas para divertirse, sus aguas para navegar en pequeños yates de recreo, que vele por sus dilatadas playas, bahías, esteros, lagunas y remansos, y para visitar en viajes de turismo las bellezas extraordinarias que ofrecen abiertamente, sin costo alguno nuestros miles de kilómetros de costas con playas, farallones, aguas tibias y colores deslumbrantes.

La Marina de la Revolución es una fuente de trabajo siempre creciente, para todos los mexicanos, en todos sus niveles.

