



P. 5.

25. U. 1973

SANTIAGO

CIRENIN

6 y 7 38

LA PISTA DE LA NOTICIA



HISTORIA DE LA MARINA DE CHILE

"El Aguila", que le tomamos al virrey Pezuela con veinticinco extranjeros y dieciocho chilenos cuando el país estaba medio en cueros todavía, balbuceando también a medias la libertad asomada en Chacabuco— hasta la actual fisonomía que muestra hoy nuestra Marina. Se trata, pues, de una obra preciosa, trabajada por el comandante Fuenzalida con su doble jerarquía de hombre de mar y miembro de la Academia de la Historia, Rodrigo Fuenzalida Bade se revela en ella como un investigador exhaustivo, honesto en todos sus de-

EL CAPITAN de navio en retiro Rodrigo Fuenzalida Bade —que sigue ofreciendo sus servicios en el Estado Mayor de la Armada, ya en condición civil— ha recogido el admirable tránsito de nuestra expresión naval castreña desde la primera chispa que infló la bandera nacional —aquel bergantín de nombre vanidoso,

ES PRECISO comprender de modo nacional algo que no entienden aún todos los chilenos, con su más abundante mayoría en leve ignorancia de lo sucedido. El país inició su descenso en delatorra coincidencia con la pérdida de su poder naval. Mientras mantuvimos en el mar el rango que O'Higgins había avizorado como ejecutivo para el destino de Chile, nadie se atrevió a faltarnos el respeto. Los torneos a la dignidad y soberanía nacionales, cada vez más agresivos, sólo vinieron cuando la cegadera política de Chile aceptó el ocaso y la abdicación de su indispensable supremacía en el mar, y hay sobre ello un testimonio histórico expresado de luya indomitable. El ataque de la Armada argentina a nuestro desahogado indio Snipe, perpetrado el 9 de agosto de 1958, sólo se produjo "una semana después" de que la Marina de Chile diese de baja a dieciocho de sus naves, entre

ellas a su viejo acorazado "Almirante Latorre", aún el de mayor desplazamiento de América Latina en la ocasión de los hechos. Únicamente entonces, cuando nos vio faltos del poder naval que no debimos abandonar en ninguna circunstancia, la Argentina nos arrastró y pisó el poncho con desfachataada arrogancia, a la siga de darle otro sentido y un nuevo cariz al pleito por el Canal Beagle, tal como ocurrió. Me parece que esto basta para demostrar que Chile siempre necesitará de una Armada moderna, poderosa y eficaz para vigilar su soberanía y asegurar la integridad del patrimonio nacional, tal como lo anticipó la visión de O'Higgins.

No se trata en absoluto de un alarde bélico ni mucho menos de entrar en los delirios de una carrera armamentista con los vecinos, sino sólo de responsabilizar nuestra posición geográfica

talles, leal a la verdad de los hechos aún en la precisión de los errores que nos han ruborizado. Su historia de la Marina de Chile, de esta manera, surge como un auténtico vellocino que nos exige la obligación de custodiarlo y difundirlo. Libros de esta clase le han hecho siempre falta a Chile. Acaso en razón de su torpe indigencia, groseramente permitida por todos los gobiernos, es que el país "no aprende todavía a navegar", según el acertado decir de otro marino, el comandante Carlos Mackenney Hooper, mi compañero de curso de la Escuela Naval, también en retiro y dedicado ahora a escribir sobre la Armada.

Un simple motivo me hace señalar estas necesarias credenciales. La obra del comandante Fuenzalida nos enseña realmente a navegar, nutrida de pasado, de presente y de futuro, haciendo comprender a todos que el despegue de Chile hacia un mejor destino está en el mar. En es su alta rectoría. Un libro de este valor, entonces, no puede resignarse a recorrer imprentas, mendigando precios, a la espera de un milagro barato. El año pasado, para dar el ejemplo más cercano, le cobraban a Rodrigo Fuenzalida 200 millones de pesos por editar su trabajo sin símil. La tarifa saltó a los 600 millones en 1973. El comandante Fuenzalida no es un hombre de fortuna, capacitado para un gasto de este tipo. Debiera ser el Estado, entonces, el propio Gobierno, el poder económico que determine la publicación de una obra que beneficia a Chile, haciéndolo de la mejor manera posible o al alcance, sin pararse en los pesos.

como nación ribereña del Pacífico Sur. El balcón oceánico que nos toca es el más largo de todos. Muestra cuatro mil doscientos kilómetros, desde Arica al Cabo de Hornos, excluyendo el litoral antártico que nos pertenece en el Sexto Continente. Es esto lo que nos da no sólo un respiro marítimo —diferente al de todos los demás en nuestra América—, sino también "un deber naval". Es el deber inexorable de tener la Armada que Chile requiere para verse respetado y cumplir con su destino de país oceánico con este respeto, sin ofender a nadie, acatando la exigencia nacional de "aprender a navegar" para ello.

Es la lección, bendita de Patria y de futuro, sagrada de Chile por entero, que habrá de impartirnos la Historia de la Marina del comandante Rodrigo Fuenzalida, una vez que se publique.

ran en un plazo no superior a 45 años. Y así por el estilo. Todo esto hace que la preocupación del Gobierno Popular por el Pacífico, la política de gran incremento del consumo de productos pesqueros y la proposición para la creación del Ministerio del Mar constituyan un esfuerzo de la mayor significación. No hay mejor manera de hacer patria que preocupándose de velar por las riquezas futuras de un país. Y eso es lo que están haciendo el Presidente Allende y la Unidad Popular para asegurar en forma real y efectiva el destino marítimo de Chile.

Historia de la Marina de Chile [artículo] Sherlock.

Libros y documentos

AUTORÍA

Sherlock

FECHA DE PUBLICACIÓN

1973

FORMATO

Artículo

DATOS DE PUBLICACIÓN

Historia de la Marina de Chile [artículo] Sherlock. retr.

FUENTE DE INFORMACIÓN

[Biblioteca Nacional Digital](#)

INSTITUCIÓN

[Biblioteca Nacional](#)

UBICACIÓN

Avenida Libertador Bernardo O'Higgins 651, Santiago, Región Metropolitana, Chile