

MISCELÁNEA

ENTREVISTA AL COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA DE CHILE*

—Almirante, Ud. es el Comandante en Jefe de la Armada de Chile y tiene muchos años de servicio. ¿Sería posible conocer algo sobre su carrera naval?

—Ingresé a la Escuela Naval en febrero de 1931 y egresé como Guardiamarina cinco años después, en enero de 1936.

Como oficial subalterno, entre los grados de Guardiamarina y Teniente 1°, cumplí destinaciones en diversas unidades, tales como petroleros, escampavías, destructores y en el acorazado *Almirante Latorre*, desempeñándome en casi todos los cargos existentes a bordo. Durante dicho período efectué además cursos de aplicación para subtenientes, de especialidad de Artillería y de Control de Incendios en la Armada de Estados Unidos, siendo además nombrado instructor de Oficiales y Gente de Mar, en varias oportunidades.

En abril de 1944 me embarqué a bordo del crucero liviano *Raleigh*, de la Armada de Estados Unidos, donde me desempeñé como Oficial de Control de Averías, Oficial de la batería antiaérea de estribor y Oficial de Control de Fuego, hasta septiembre de 1945, cuando fui designado Oficial Artillero del destructor *Serrano*.

Ya ascendido a Capitán de Corbeta, en 1950 fui transbordado nuevamente al acorazado *Almirante Latorre*, donde tuve la satisfacción de diseñar e implantar la Central de Información de Combate, que no existía en dicha unidad. Al año siguiente viajé a Estados Unidos y me embarqué en el crucero *O'Higgins*, recientemente adquirido, desempeñándome como Oficial de Cargo de Control de Averías.

En 1952 asumí el mando de la corbeta *Papudo*, permaneciendo en dicho cargo hasta principios de 1954, fecha en que cumplí transbordo a la Academia de Guerra Naval para efectuar curso de especialidad de Estado Mayor.

Posteriormente, entre 1955 y fines de 1957, me desempeñé como Asesor de Armamentos y Agregado Naval adjunto a la Embajada de Chile en Inglaterra, durante la construcción de los destructores *Williams* y *Riveros*, regresando a Chile —al Estado Mayor General— a principios de 1958. Al año siguiente asumí el mando del transporte *Angamos*, permaneciendo en dicha unidad hasta 1960, en que fui designado profesor de la Academia de Guerra Naval en las asignaturas de logística, geopolítica y geoestrategia.

En febrero de 1962 fui designado comandante del destructor *Williams*, y en julio de 1963 asumí como jefe del Estado Mayor de la Comandancia en Jefe de la Escuadra, desempeñándome además durante dicho período como Comodoro del Grupo de Tarea chileno en la Operación UNITAS IV.

En abril de 1964 fui transbordado a Santiago como subjefe del Estado Mayor General de la Armada. Durante mi permanencia en dicho puesto integré diversas comisiones, tanto a nivel institucional como Gobierno, entre las que puedo mencionar, como muy interesante,

* Entrevista al Almirante Sr. José T. Merino Castro, publicada en la revista *Armed Forces*, de febrero de 1987, de Sudáfrica.

mi nombramiento, por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores, como presidente de un Comité de Juristas para preparar el caso "Canal Beagle" ante una eventual presentación en la Corte.

En 1969 asumí como Director de Armamentos de la Armada y el año siguiente fui designado Director General de los Servicios de la Armada.

En noviembre de 1970 me hice cargo de la Comandancia en Jefe de la Escuadra, que es el mando a flote más importante de la armada, hasta marzo de 1972, en que me desembarqué para asumir la Comandancia en Jefe de la Primera Zona Naval, con asiento en Valparaíso. Allí estuve hasta el 11 de septiembre de 1973, en que, a raíz del pronunciamiento militar, me hice cargo de la Comandancia en Jefe de la Armada, pasando a integrar la Junta de Gobierno, actividades que desempeño hasta el día de hoy.

—*Ud. estuvo en servicio durante la última guerra mundial, entiendo que en la Armada de Estados Unidos. ¿Cómo es que sucedió esto?*

— Durante la Segunda Guerra Mundial, la Armada de Chile, a raíz de una invitación cursada por la Armada de Estados Unidos, me envió a perfeccionarme profesionalmente en la escuadra estadounidense del Pacífico, donde permanecí embarcado, a bordo del crucero *Raleigh*, entre septiembre de 1944 y abril de 1945. Este período de embarque durante la guerra tuvo para mí gran trascendencia, pues aprendí algo que no se enseña en ninguna escuela y tampoco se llega a conocer por la lectura de libros sobre descripciones de batallas.

Al decir esto me refiero a vivir durante un largo período bajo la sensación de estar realmente en guerra, siendo guerra en la mar con los medios de cuarenta años atrás, en que la acción aérea era mucho más efectiva que hoy en día, ya que nunca se sabía cuándo podría ser sometido a un combate que pusiera al buque en pocas posibilidades de sobrevivir. Los medios de detección eran incipientes y las armas poco eficaces.

En otras palabras, se vive una real guerra en que se sabe que se está vivo hoy, pero se puede estar muerto mañana.

Durante el tiempo que permanecí embarcado desempeñé varias funciones, por cuanto siendo un crucero con una dotación de 72 oficiales, éramos solamente 4 de carrera y el resto reservas navales; los de carrera eran el comandante, Capitán de Navío Scheiwing; el segundo comandante, Capitán de Fragata Hume, el que había perdido a toda su familia en la China al comienzo de la guerra y era un hombre relativamente con poco tino para tratar a una dotación tan poco profesional; el Oficial de Control de Fuego, el Teniente 2º Broockmann, y yo.

El primer cargo que me asignaron fue de Ayudante del Oficial de Guardia, pero como ya era teniente 2º y tenía experiencia de ocho años de marina y era oficial desde 1936, después de cinco años de Escuela Naval, y había hecho miles de horas de guardias en puentes de escampavías en el sur de Chile durante el año 1941, pronto la ayudantía pasó a ser jefatura, cuando conocí el instrumental que llevaba el buque y podía usarlo con seguridad. Para mí, en esa época el radar era un misterio, era el primero que veía en mi vida; sin embargo, dada la sencillez de su manejo, en pocas horas lo pude usar.

Junto con desempeñarme como Oficial de Puente de Guardia era Ayudante de División de la IV División de babor antiaérea, la que contaba con 3 cañones de 3" y 3 Directores marca 25.

De ahí pasé a Ayudante de Control de Averías, a petición mía, por cuanto se habían producido en ese intertanto unas acciones importantes en la mar de Java y alrededores de

Guadalcanal, en que buques muy averiados se habían salvado, dado el excelente Control de Averías que poseía la Armada de Estados Unidos.

Como en nuestra armada por tradición éramos de la escuela inglesa, y como es sabido, la Armada Real no vino a aprender de Control de Averías hasta después del hundimiento del *Prince of Wales* y del *Repulse* en el mar de la China, por tanto nuestro Control de Averías también era precario.

Apreciando esto, pedí pasar al Departamento de Control de Averías; me desempeñé en diferentes puestos de combate, pudiendo constatar la importancia que tiene para un buque que va a combatir y esté en guerra, el poder sobrevivir, no importa cuáles sean las averías y las pérdidas humanas que haya sufrido.

De ahí pasé al Departamento de Control de Fuego, ya que mi especialidad era la de artillero, según los cánones de la armada inglesa, y había hecho el curso "Daga" en la Armada de Chile, lo que me facultaba para desempeñarme en Controles de Fuego relativamente simples, como eran los nuestros y como era también el del *Raleigh*.

En esta función estuve hasta que me desembarqué, siendo además Ayudante de la División de Control de Fuego, donde la mayor parte del personal era profesional. Entre ellos, recuerdo al suboficial Hansom como de gran calidad profesional, con el cual trabajamos mano a mano el sistema de calentadores para la mira Mk-14 de las ametralladoras de 20 mm, que fue sometida al Bureau of Ordnance y aprobada, después de numerosos meses de tramitaciones burocráticas en Washington.

El tiempo que estuve embarcado, el buque sufrió diferentes ataques en sus tareas de convoyes entre Balboa, las Galápagos y alrededores de las Marquesas, donde nos entregaban convoyes para retornar a Balboa.

Cada una de estas comisiones duraba alrededor de noventa días; puedo decir que el factor limitador para permanecer en la mar no era ni el combustible ni el material, sino la capacidad síquica de los hombres para aguantar la tensión que significan noventa días continuos, con sus noches, de navegar y exponerse a ser destruidos en cualquier momento.

El Almirante Halsey manifestó más de una vez que "sus buques podían permanecer en la mar un año, pero los hombres no eran de hierro y tenían que descansar por lo menos después de 90 días de tensiones y combates".

De este período puedo decir lo que significa para mí, estando aún en servicio activo, ser el único oficial que estuvo en la última guerra y que aún sigue sirviendo a su país, aplicando aquello que nunca se olvida: "ver la guerra, matar y ver morir".

—*Almirante, durante su larga carrera naval Ud. habrá visto muchos cambios, tanto en el equipamiento como en las condiciones del servicio en la armada. ¿Cuáles cree Ud. que han sido los más notables?*

—En realidad, durante mi larga permanencia en la armada he podido experimentar numerosos cambios de todo orden, los que han afectado en diferentes formas al servicio de a bordo.

Aunque actualmente los marinos no permanecemos en la mar períodos tan prolongados como antaño, principalmente debido a razones económicas, las tradiciones, espíritu de sacrificio y la devoción en el cumplimiento del deber se mantienen incólumes. En mi país, los hombres de mar no hemos cambiado ni tampoco ha sufrido cambios el arte de manejar y mandar a los hombres.

Sin lugar a dudas, lo más notable que he podido vivir y apreciar han sido aquellos avances logrados en la parte tecnológica, con su enorme desarrollo material, su complicación de sistemas y su tecnificación que ha hecho variar completamente la concepción del diseño y empleo de los buques, pero la estrategia naval es la misma que en los tiempos de Nelson.

—Debido a la posición geográfica de Chile, su armada tiene responsabilidades sobre una vasta extensión marítima que corresponde parcialmente a dos océanos, o tres si consideramos separadamente a la Antártica. ¿Ha percibido Ud. muchos cambios en los últimos años, en relación con la presencia marítima en dichas áreas?

—Es indudable que durante la última década se ha percibido un notable aumento de la actividad marítima en el área austral de Sudamérica: mientras el tráfico de naves por el estrecho de Magallanes, debido a la recesión económica mundial, se ha mantenido estable con mil tránsitos anuales, en el paso Drake se ha percibido un aumento sostenido del tráfico transoceánico, llegando a registrarse y últimamente unos 200 tránsitos anuales de naves extranjeras.

También en el área del Drake, la Armada de Chile ha estado desarrollando diversos programas de investigación oceanográfica, en conjunto con instituciones científicas norteamericanas.

En cuanto al Pacífico suroriental, nos preocupan las actividades de numerosos pesqueros de la órbita soviética frente a nuestras costas, situación a la que nos referiremos más adelante con mayor detalle. Especialmente ahora, que en muchos de sus discursos el señor Gorbachev se ha referido a la importancia que esta parte del mundo, el océano Pacífico sur, tiene para estos esclavistas desvergonzados.

—Su armada está posicionada en uno de los "cuellos de botella" marítimos del mundo. ¿Está Ud. en condiciones de controlar efectivamente esta área con las fuerzas que dispone?

—Cuantitativamente, podemos concentrar suficientes unidades de superficie, oceánicas y costeras, además de submarinos y aeronaves, como para controlar los pasos transoceánicos australes.

Cualitativamente, sin embargo, deberemos recurrir al apoyo de la Armada de Estados Unidos para superar la brecha tecnológica entre nuestros actuales medios y las unidades navales soviéticas que constituirían una amenaza para las comunicaciones marítimas del mundo libre que convergerán hacia las áreas mencionadas. Al respecto, existen interesantes posibilidades de cooperación mutua con Estados Unidos, que vendrán a reforzar la demostrada capacidad que las Armadas de Chile y Estados Unidos tienen para desarrollar operaciones combinadas, con el propósito de proteger objetivos marítimos de interés común.

La ventajosa posición estratégica de Chile en el cono sudamericano es muy similar a la de Sudáfrica, en relación con el tráfico marítimo que pasa al sur de los continentes americano y africano respectivamente, y a nuestras armadas les corresponde igualmente la responsabilidad común de enfrentarse a los apetitos soviéticos que amenazan al flujo logístico del mundo libre. Especialmente ahora, que los soviéticos han encontrado a Brasil dispuesto a proponer un Océano de Paz en el Atlántico Sur (Resolución N.N. N° A-/41/VII octubre 21, 1986).

—Considerando que la armada tiene una responsabilidad como la custodia de los "cuellos de botella" en el estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos, y que además debe enfrentarse a cualquier amenaza regional que pueda surgir, ¿Sería correcto decir que su armada tiene que enfrentarse a lo que podría llamarse una responsabilidad dual?, y al respecto, ¿tiende su planificación estratégica a poner más énfasis en una o en otra?

—Nuestro pensamiento estratégico es bastante tradicional: debemos usar y controlar el mar en beneficio propio y, al mismo tiempo, negárselo al adversario. Al respecto, la responsabilidad fundamental de la armada consiste en dar protección a nuestras líneas de comunicaciones marítimas, y con ese propósito orientamos el desarrollo de las fuerzas navales. En cuanto a las amenazas, creemos que en los últimos años la gestión diplomática ha superado en gran medida las posibles causas de crisis regionales, de manera que hoy en día nuestra mayor preocupación radica en el expansionismo soviético y la amenaza que su poder naval representa para nuestros intereses nacionales.

Consecuentemente, puedo decir que la responsabilidad de la armada permanece invariable ante cualquier tipo de conflicto potencial, mientras que el mayor énfasis en nuestra planificación está orientado al desarrollo de un poder naval que resulte disuasivo ante las pretensiones adversarias, gracias a su capacidad de respuesta y flexibilidad operativa para afrontar cualquier situación de crisis externa. Para aplicar todo el potencial de las Fuerzas Armadas del Mundo Libre contra el permanente ataque de los soviéticos, no debería haber santuarios donde sus fuerzas pudieran reacondicionarse después de un ataque.

—Recientemente Ud. ha incrementado su fuerza submarina. ¿Cómo ve Ud. que esto incide en su capacidad general?

—Desde hace más de veinte años, nuestra Fuerza de Submarinos no ha contado con más de dos unidades, lo cual nos impedía gravitar eficazmente en más de una área de patrulla. Pero con el ingreso al servicio de dos submarinos adicionales, ahora podemos operar con gran persistencia en una determinada área geográfica, o bien, dividir la fuerza para actuar simultáneamente en distintas zonas de patrulla. En síntesis, más unidades nos permiten actualmente una mayor flexibilidad operativa.

—Siendo las condiciones meteorológicas en la región del cabo de Hornos consideradas entre las peores del mundo y teniendo en cuenta la escasa participación activa de los submarinos en el reciente conflicto de las Falkland. ¿Estima Ud. que sus submarinos tendrían un rol activo en dicha área, o más bien, constituirían una amenaza en potencia?

—Por el contrario, yo creo que la actividad submarina en el conflicto de las Falkland fue bastante significativa: el hundimiento del crucero *Belgrano*, una dramática forma de dar credibilidad a la presencia de submarinos británicos en el área, definitivamente ocasionó el repliegue de la flota argentina. Por otra parte, la amenaza de los submarinos argentinos siempre estuvo latente, aunque con menor suerte debido a deficiencias en el sistema de guiado de los torpedos, como informaron publicaciones alemanas en 1982. Sin embargo, esta sola amenaza potencial obligó al Almirante Woodward a tomar severas medidas antisubmarinas, con el consiguiente esfuerzo operativo y logístico que demandó de su fuerza naval expedicionaria.

El paso Drake, siendo uno de los "cuellos de botella" que afecta al sistema de comunicaciones marítimas del mundo libre, será indudablemente un punto donde se concentrará la acción submarina soviética en un conflicto global. Para contrarrestar dicha amenaza, la fuerza submarina chilena está perfectamente capacitada para desarrollar

operaciones "killer" contra submarinos y otras fuerzas navales enemigas que amenacen nuestros objetivos estratégicos en dicha región. Otro punto más vulnerable aún es el cabo de Buena Esperanza; actualmente, los sudafricanos tienen ahí una de las tareas más grandes del mundo, lo que significa que el país necesita una armada grande y poderosa.

—*Su armada ha puesto en servicio recientemente nuevas instalaciones de astilleros en Punta Arenas. ¿Hasta qué punto esto mejorará su capacidad en esa área?*

— Desde hace muchos años se encuentra en servicio la planta de Asmar de Punta Arenas, que dispone de varaderos para buques de hasta 1.000 toneladas y todos los talleres necesarios para reparar las unidades de la armada, pesqueros y otras naves regionales que normalmente operan en la zona de Magallanes. Su producción anual es del orden de 300.000 hombres-hora. Próximamente, en noviembre de este año, con la puesta en servicio del nuevo varadero de 4.000 toneladas métricas de capacidad de levante, perteneciente a la sociedad mixta formada entre las empresas de Asmar y Sandock Austral de Sudáfrica, las facilidades de reparaciones que ofrecerá Punta Arenas se verán aumentadas significativamente (ver artículo en *Armed Forces* de junio de 1986).

Desde luego, esta nueva empresa, llamada Astilleros Estrecho de Magallanes Ltda., contará con un gran mercado cautivo en la región, materializado por los numerosos pesqueros que operan en el área austral, las necesidades del tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes y paso Drake, además del apoyo a todas las naves que, cada temporada en mayor número, visitan anualmente la Antártica.

—*¿Qué opinión tiene Ud. sobre la tan a menudo mentada Organización Naval del Atlántico Sur?*

—Creo que ante un conflicto global el teatro de la decisión está circunscrito al Atlántico sur, en particular en su conexión al océano Índico, dado que comprende los dos tráficos más importantes para Occidente, a fin de que éste pueda soportar el esfuerzo de guerra: me refiero a la ruta del petróleo y a la ruta de los minerales estratégicos.

Por otra parte, dado el alto grado de complejidad de la guerra en el mar, se hace necesario desde tiempos de paz preparar los teatros de guerra, y de dicha medida nacen las organizaciones navales multilaterales que sean necesarias. Por tanto, creo vital que los países de Occidente den forma a una Organización Naval del Atlántico Sur (la que mejor debiera denominarse Organización Naval de los Océanos Meridionales), que incluya a todos los países cuya geografía gravite en el área específica que nos interesa. Chile, al poseer el control de las dos vías interoceánicas entre el Atlántico y el Pacífico, debe pertenecer a la organización que Ud. propone, ya que a su vez gran parte de la diversión del tráfico, por razones de seguridad se canalizará hacia y desde el Pacífico, con una clara relación a la ruta del Cabo, y simplemente hay que olvidarse de la idea del mar de la paz en el Atlántico sur.

—*Si existieran algunos países con intereses en el Atlántico sur que no desearan pertenecer a un tratado como el señalado anteriormente. ¿Cree Ud. que valdría la pena establecer tal tratado sin la participación activa de tales países, pero dejando abierta la posibilidad de que se constituyan en miembros en una fecha posterior?*

—En una alianza no interesan los países que ingresan después. Lo importante, en primer lugar, es poder dar forma a la alianza que interesa crear y, en segundo término, que intervengan en ella todos los países que, por razones políticas, geográficas y estratégicas deben pertenecer a ella, sin exclusiones derivadas de un criterio semántico; por el contrario, es la geoestrategia la que debe alumbrar a estas organizaciones de defensa multilaterales.

Por tanto, a mi juicio, la organización debe ser creada entre los países que lo deseen, aunque existan algunos que teniendo intereses no deseen pertenecer, ya que en definitiva ante un conflicto global lo que gravitará serán los intereses permanentes y no los circunstanciales, obligándolos a ingresar en última instancia en los períodos de tensión.

—*Sus astilleros navales, según se ha dicho, han efectuado y completado extensos programas de modernización para diversas unidades de la armada. ¿Ha resultado satisfactoria esta gestión?*

—Efectivamente, los Astilleros y Maestranzas de la Armada han realizado trabajos de envergadura y modernizaciones, recientemente, en nuestros submarinos *Oberon* y fragatas *Leander*, entre otras unidades, con resultados absolutamente satisfactorios.

La capacidad reparadora de Asmar puede demostrarse con el hecho de que aún mantenemos en servicio cruceros y destructores de la Segunda Guerra Mundial, operando plenamente con sus capacidades de diseño.

—*¿Existen algunos planes de desarrollo para la armada, que Ud. desee comentar?*

—El programa de construcción naval para nuestros buques de apoyo está definido y en ejecución; habiéndose completado la tercera barcaza Batral en los astilleros de Asmar en Talcahuano, se continuará con la construcción de un buque transporte y luego con dos remolcadores tipo "Off Shore", para rescate y salvataje.

En cuanto a buques de combate, por ahora la idea es modernizar las unidades que tenemos, puesto que una armada de escasos recursos como la nuestra no puede darse el lujo de adquirir cada cierto tiempo unidades nuevas que hoy en día cuestan varios cientos de millones de dólares. Consecuentemente, el esfuerzo se orientará a mejorar las capacidades combativas de los buques actualmente en servicio. En cuanto a planes concretos, lamento no poder ser muy específico todavía, debido a que precisamente en estos días la Armada de Chile se encuentra abocada al análisis y evaluación de un amplio espectro de posibilidades que ofrece el "estado del arte" en la tecnología de armamentos. Tal proceso no es nada fácil, como bien lo ilustra, a modo de ejemplo, la vasta y variada gama de sistemas de armas para defensa de punto (CIWS) que actualmente se ofrecen en el mercado.

—Se ha informado de muchos buques soviéticos y del bloque oriental operando justo afuera del límite chileno de las 200 millas. ¿Encuentra Ud. que las actividades de estos buques está afectando a la situación ecológica, económica y de seguridad de su país? ¿Ha encontrado su servicio de inteligencia alguna conexión entre estos buques y la masiva cantidad de armas recientemente descubiertas a 300 millas al norte de Santiago?

—Efectivamente, sabemos que frente a nuestras costas y a más de 200 millas operan permanentemente entre 50 y 90 pesqueros rusos, cubanos y algunos polacos. Esta flota pesquera incluye buques-factoría, cargueros y naves de apoyo que son dirigidas hacia los cardúmenes por varios buques de investigación dispersos por el Pacífico suroriental.

La masiva captura que tales buques realizan en el área no está sometida a control ni a un criterio de racionalización que se conozca, y por tanto representa una verdadera depredación de diversas especies de peces que indudablemente debe afectar a la fauna marina comprendida dentro de la Zona Económica Exclusiva de Chile.

También es sabido que los pesqueros rusos son una importante componente del poderío marítimo soviético, en permanente expansión, y no puede ignorarse la capacidad que tienen como recolectores de inteligencia y como unidades de apoyo para submarinos y buques de superficie de la armada soviética, como también como vectores del terrorismo y

de la subversión comunista que se exporta para promover la inestabilidad política del mundo libre.

Las investigaciones sobre el contrabando de armas que Ud. menciona señalan que al menos parte de este material fue desembarcado desde goletas nacionales pertenecientes a una empresa pesquera, que elementos terroristas usaron como fachada para sus actividades. Estas embarcaciones recibieron su cargamento de armas en alta mar, un poco más al sur de un área habitual para pesqueros del área socialista y en una época en que se encontraban operando 14 buques cubanos y 26 rusos. Aunque no tenemos evidencias concretas para asociar a dichos buques en particular con el contrabando de armas, sabemos que fueron traídas a la región por transportes cubanos no identificados. Ahora sabemos que los soviéticos no se interesan tanto en la pesca, como en conocer y disponer el futuro teatro de operaciones para la conquista que están preparando en este continente.

—Aproximadamente el 90% del personal de la Armada de Chile es de carrera, lo cual representa una elevada proporción de profesionales. ¿Existe alguna razón especial que justifique un requerimiento tan bajo del servicio militar del país?.

Además de algunas razones técnicas y económicas algo complejas de precisar, este fenómeno se debe fundamentalmente a que prácticamente todo el personal que requiere la armada ingresa voluntariamente al servicio dispuesto a seguir la carrera naval hasta el final. Esto hace innecesario recurrir al sistema de servicio militar por un tiempo limitado, sea éste voluntario u obligatorio.

—Almirante, su armada tiene un buque muy especial, el "Esmeralda", velero que se ha convertido en un símbolo nacional. ¿Es Ud. partidario del entrenamiento velero?

Nuestra Esmeralda es ciertamente un buque muy especial: es el sexto buque de la Armada de Chile que ostenta ese nombre evocador de nuestras más preciadas glorias navales; ha sido nuestro buque-escuela por más de 30 años, en que tantas promociones de jóvenes oficiales y marineros han recibido su bautizo de mar; al mismo tiempo, es un velero que ha paseado la bandera de Chile recorriendo sobre medio millón de millas por los mares del mundo, donde se ha ganado el apodo de Dama Blanca al haberse convertido en una verdadera embajada flotante para el país.

Si, soy un firme partidario del entrenamiento velero. Siempre habrá tiempo y oportunidades para absorber los conocimientos técnicos que demanda la profesión, pero es a bordo de la *Esmeralda* donde nuestros jóvenes aprenden realmente a apreciar los valores humanos que caracterizan la vida del marino y, sobre todo, a respetar al mar y los elementos de la naturaleza, pero nunca a temerles.

—Almirante Merino, le agradezco el tiempo que nos ha dedicado para esta entrevista.

* * *