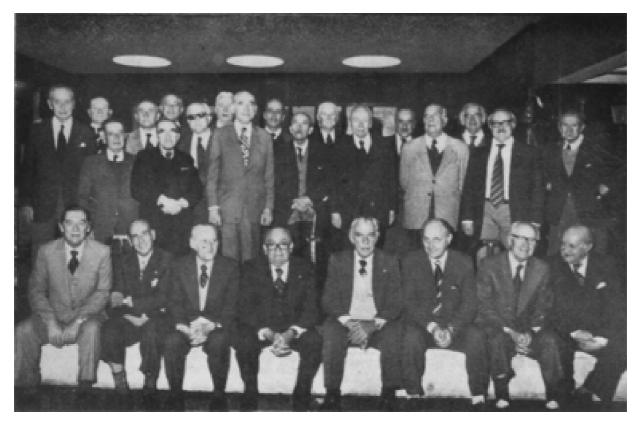
ANIVERSARIO CALEUCHANO



Asistentes al almuerzo con que se conmemoró el 45 Aniversario de la primera reunión para echar las bases del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Armada, realizado el sábado 13 de mayo de este año, en las cubiertas del Buque Madre "Caleuche", en Santiago.

Los 45 años transcurridos desde la primera reunión para echar las bases de la fundación del Centro de ex Cadetes y Oficíales de la Armada, "Caleuche", fueron celebrados con un almuerzo que revistió los caracteres de un emotivo "Bogatún del Recuerdo", presidido por el fundador de la Institución, cadete N? 1 Ricardo von Willigmann Chacón.

Curiosamente, el día de este aniversario coincidió con el de aquella primera reunión, sábado 13 de mayo, aunque el escenario era muy diferente. El año 1933 se hizo en el Salón de Honor de una prestigiosa institución de entonces: la Unión Comercial, instalada en la calle Estado N° 33 de Santiago, y este año de 1978, en el ala norte del gran comedor del fondeadero definitivo del "Caleuche", ubicado en un moderno edificio en Mac Iver N® 366.

De los quince fundadores, se hallaban presentes Ricardo von Willigmann Chacón, Raúl Gallo Silva, Manuel de Santiago Valdes, Ricardo Costa Bunster, Hernan Varela Guevara, Víctor Contreras Guzmán, René Ruiz Díaz y Agustín Trujillo Marroco. Por razones de salud no concurrieron Ricardo Robles Letelier y Federico Carvallo León.

Los cinco fundadores restantes, ya fallecidos, fueron Raúl Armijo Moller, Raúl Meneses Rocco, Eduardo Vergara Sánchez, Raúl Blanco Díaz y Manuel Espinoza Sourger.

1978)

Cabe recordar que todos los socios del "Caleuche", desde almirante a cadetes, son llamados cadetes como un romántico recuerdo de la Escuela Naval, por la que todos pasaron, y de acuerdo también al lema caleuchano.

Rodearon en esta ocasión al cadete von Willigmann, los cadetes-almirantes (R) José Costa Francke y Fernando Bascuñán Arancibia, quienes, respectivamente, asumirían posteriormente, el 21 de mayo pasado, la Presidencia y Vicepresidencia del "Caleuche", y numerosos otros cadetes que deseaban testimoniar su adhesión y aprecio a los fundadores.

El cadete von Willigmann ofreció a los presentes una breve reseña, tanto de su participación como la de otros ex cadetes y oficiales, en la fundación del Centro, con las siguientes palabras:

"Señores cadetes-almirantes, cadetes fundadores, estimados connavegantes:

Hace 45 años, el día sábado 13 de mayo de 1933, al igual que hoy, nos reunimos, como bien lo recordaréis, en el Salón de Honor de la Sociedad "Unión Comercial", calle Estado 33 de esta capital, prestigiosa institución de aquella época.

La finalidad que perseguía el que habla era echar las bases en orden a fundar el Centro de ex Cadetes de la Escuela Naval, interpretando una sentida aspiración de todos y siendo su génesis fundamental mantener vivas nuestras gloriosas tradiciones navales y los gratos recuerdos de una sana juventud convividos en nuestra querida Escuela Naval, "Alma Mater" de la Marina de Chile.

Mi empeño en tal sentido, como a ustedes les consta, es que toda mi vida me he sentido un auténtico marino por emoción y afecto y, a la vez, como descendiente del héroe máximo, Arturo Prat Chacón.

Con motivo de este aniversario rindo un cálido homenaje al Director de la Escuela en esa época, capitán de navio don Manfredo Becerra Saavedra, quien me recibiera el domingo 14 de mayo de 1933, expresándome su alegría por la creación de este Centro entonces en cierne, deseándonos 'una larga y provechosa existencia".

Gran visionario, el comandante Becerra me dio una lista de su puño y letra para que me apersonara a algunos de sus compañeros de escuela.

Entre ellos se hallaban Santiago Zabala Aguirre, Ramón Rojas Castro, Luis Arze Gallo, Florencio García, Joaquín Herrera Aguirre, los hermanos Echegoyen Ballacey, Manuel Castañeda Yávar, el ecuatoriano Vicente Ferrez y otros que ya navegan en los mares de la eternidad.

De esta manera, este Centro comenzó a crecer rápidamente, convirtiéndose para los ex Cadetes y Oficiales de la Armada en un buque de ensueño, buque en el que se confunden en uno solo todos los barcos que se conocieron y amaron durante el servicio en la Marina, incorporada ésta misma en este "Caleuche" para gozo de todos los que algún día tuvieron el honor y la alegría de estar en sus filas, cada cual entregándole un mismo y preferido amor.

Por eso la divisa en latín de nuestra instilución, creada por el entonces capellán don Arturo de Econinck, dice "Hic Deletur Omnis Dissendo", es decir, "Aquí desaparecen todas las diferencias".

Señores:

Los tripulantes de este barco espiritual "Caleuche" le fijan su rumbo yendo sólo en pos de un ideal de nación, exigiendo siempre lo mejor para Chile, nuestra querida Patria.

Os doy las gracias, queridos caleuchanos".

Hasta aquí las palabras del cadete Ricardo von Willigmann.

Siguiendo con la tradición de este Centro, cuyas primeras reuniones informales fueran en los bancos de la Plaza Brasil de Santiago, antes del aniversario que se celebraba, el cadete Humberto Vaccaro solicitó a los presentes que le acompañaran a corear el siguiente "Tragatún":

"En el año treinta y tres / Fueron quince pioneros / Que la quilla del "Caleuche" / Forjaron con gran esmero. Tragatún: Este Tragatún bebamos / En día tan oportuno / jYa está! Este Tragatún bebamos / En día tan oportuno / Por Ricardo, el Caleuchano / Cadete número Uno", Cerró la manifestación el cadete Eduardo Valdés Poblete diciendo, entre otras cosas: "Ricardo, con resguardo marinero del tiempo, no quise dejar pasar esta ocasión, pues me decía hace poco, nadie sabe quiénes dirán "firme" cuando el medio siglo haya llegado..., para terminar expresando: "...estoy seguro, nuestros corazones son en este momento como uno solo y grande unido en estrecho abrazo con aquellos que nos permitieron disfrutar de este "Caleuche" y de la camaradería de sus cubiertas".

ZAFARRANCHO DE LA HERMANDAD DE LA COSTA CON MOTIVO DE LA CONMEMORACION DEL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA Y EL COMBATE DE ANGAMOS

Con asistencia del Presidente de la República, general Augusto Pinochet Ligarte y los miembros de la Junta de Gobierno, la Hermandad de la Costa conmemoró el 9 de octubre, en el Club de la Unión de Santiago, con un zafarrancho de combate, el descubrimiento de América y el Combate Naval de Angamos.

En la ocasión, la entidad rindió un homenaje, con un minuto de silencio, al suboficial mayor de la Armada en retiro Luis Mella, recientemente fallecido y que fuera el autor del Himno Oficial de la Armada de Chile: "Brazas a Ceñir".

Entre los discursos merece destacarse el pronunciado por el señor Comandante en Jefe de la Armada, almirante don José T. Merino Castro, quien fue el encargado de agradecer la invitación. El discurso se cita a continuación:

"Excelentísimo señor Presidente de la República, general de Ejército, don Augusto Pinochet Ugarte.

Señor General Director de Carabineros y Miembro de la Junta de Gobierno, general de Carabineros don César Mendoza Durán.

Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y Miembro de la Junta de Gobierno, general del Aire, don Fernando Matthei Aubel.

Señor Capitán de la Nave Madre de la Hermandad de la Costa, capitán Alberto Labra Andrade.

Excelentísimo señor Embajador de España, don Luis Arroyo Aznar.

Señor ex Presidente de la Corte Suprema y Presidente del Club de la Unión, don Ramiro Méndez Breña. Señores Hermanos de la Costa.

Desde los años remotos en que la audacia de un puñado de marinos peninsulares los condujo a cruzar el Atlántico en frágiles barcas de madera, sin instrumentos de ninguna suerte y sometidos a la voluntad impredecible de los vientos de mar adentro, nuestro continente americano —hijo de España y del Apóstol— ha desarrollado una sólida tradición marinera que —particularmente— ha hecho raíz en aquellos pueblos que, como el nuestro, gozan de un extenso y generoso litoral.

Ciertamente, al dejar los puertos de su Patria para aventurar sus vidas en una empresa incierta, aquellos hombres jamás soñaron que iniciaban la trascendental tarea de fundar una raza nueva y semejante; prolongación de sus afanes más nobles, y esperanza de un futuro hasta esos días apenas circunscritos a unas cuantas leguas en derredor del hogar paterno.

Su condición de hombres habituados al peligro y la zozobra; al sacrificio y la soledad; a la magia y la poesía, dio más tarde origen a la leyenda: esa suerte de historia paralela a la ortodoxia que, desestimando todo esfuerzo por recoger los hechos con exactitud, abriga en cambio el sentimiento oculto en el trasfondo de todo acontecimiento excitante y novedoso.

Así nacieron, estrechamente unidos al diario desafío de la tormenta, los intensos lazos que vinculan a los hombres de mar, tan a menudo entregados más bien a la meditación y el silencio. Así, entremezcladas a la historia de algún buque fantasma que sucumbió misteriosamente, o a las angustias de viejos navegantes expuestos al saqueo de algún célebre pirata, surgieron

—una tras otra— las organizaciones que, como la Hermandad de la Costa, guardan y experimentan con conmovedora fidelidad su nostalgia del mar.

Realidad y fantasía; historia y leyenda; nostalgia y sacrificio, funden sus nombres para dar vida a viejas costumbres marineras que, esta noche y junto a esta mesa, cobran toda su solemne vigencia en este homenaje a quienes hicieron posible la fundación de nuestra Patria y a los que—muchos años más tarde— conquistaron para ella el dominio del mar exigido por la circunstancia de una guerra en pleno desarrollo.

En tal sentido, el recuerdo de Angamos no sólo nos habla de muerte y victoria; no solamente nos renueva el instante decisivo de un conflicto, ni nos conduce a la mera contemplación satisfecha de un triunfo resonante. Más allá de todo aquello, profundamente enclavado en el alma nacional, su recuerdo nos hace resurgir en toda su fuerza nuestra inalterable vocacion marítima, ya en los afanes diarios de la paz de nuestros días, como entonces en medio de la turbulencia de la guerra.

Jamas podríamos dejar de sentir intensamente nuestra condición de país marítimo, como nunca podríamos siquiera imaginar el absurdo de no utilizar nuestras aguas, gran presente y futuro de poderío y grandeza.

Sin embargo, cuántas veces la vida nos señala cómo los hombres dejamos pasar a nuestro lado la ocasión precisa de nuestra felicidad y progreso sin aprovecharla. Por ello es que no basta la mera constatación de la evidencia: es preciso poseer el talento y la visión indispensables al descubrimiento de un sentido y un destino para las cosas. Nuestra historia patria nos muestra como un O'Higgins y un Portales, en épocas diversas y circunstancias también disímiles, fueron capaces de materializar una realidad geográfica evidente, en obras de la envergadura de una Escuadra —el primero— y en determinaciones decisivas en igual sentido, el segundo.

El genio del estadista no se improvisa; es el fruto de una rigurosa disciplina interior que va mucho más lejos de los gustos personales y las pasiones íntimas. El general O'Higgins y don Diego Portales dieron fiel testimonio de ello e impulsaron con de-

cisión su ¡dea de que el país que domina el mar, posee una arma tan poderosa que entonces puede atacar, transportar, reforzar y aprovisionar a sus ejércitos, merced a la movilidad que sólo pueden proporcionarle sus aguas.

Tales convicciones, nacidas con la República y afianzadas firmemente durante los decenios, permitieron vivir la satisfacción de un Angamos y las derivaciones que de este triunfo se siguieron para provecho de Chile y la causa de la guerra.

Señores:

Sobre nuestras espaldas pesa la enorme responsabilidad de legar a las generaciones que nos siguen, un Chile definitivamente en camino a su más pleno desarrollo político, social y económico. En ese difícil tránsito, las experiencias aleccionadoras de nuestra Historia han de servirnos como los hitos principales de nuestra marcha, ya para dirigir nuestros pasos hacia lo probadamente eficaz, como para enmendar rumbos cuando ello fuere aconsejable.

En tal sentido, nuestra obligación de gobernantes nos impulsa a la más severa consideración de las posibilidades económicosociales que nos ofrece una adecuada y exhaustiva explotación marítima, dejando de lado toda otra disquisición irrelevante o subalterna.

Y es éste —señores— el momento para hacerlo; el instante en que la maduración del proceso de recuperación nacional deja ver sus primeros frutos de saneamiento económico y de renovación moral. Hoy que estamos hablando de nueva institucionalidad; hoy que ofrecemos a nuestra Patria el privilegio de gozar de un nuevo ordenamiento constitucional desprovisto de toda contaminación desquiciadora y sobre el que el mismo pueblo dirá su última palabra; hoy que el país se ve revitalizado y optimista en la consideración de su futuro, —en fin— hoy que hemos nacido de nuevo, es el día para despertar a nuestra realidad oceánica, una realidad más fuerte que cualquier teorización divergente y más necesaria que cualquier otro requerimiento, por importante que pudiere parecemos.

Ese es el más decisivo significado del combate de Angamos; un imperativo que hoy recogemos a casi cien años de su escenificación gloriosa, para seguir luchando por el engrandecimiento de Chile, de su pueblo y de su Historia, firmemente hermanados desde el gobierno: soldados, marinos, aviadores y carabineros, cuatro Instituciones y cuatro nombres, todo un símbolo de unidad y de progreso.

Muchas gracias".

NUEVO TRANSBORDADOR PARA EL CANAL DE CHACAO

En cinco meses y medio se construyó en los astilleros "ASENAV" de Valdivia el nuevo transbordador "Caí Caí" y el 14 de septiembre, en una ceremonia a la cual concurrieron alrededor de cien personas, entre invitados especiales, autoridades y público en general, no obstante la copiosa lluvia que durante toda la mañana cayó en la ciudad, fue botado al agua entre el ulular de sirenas de las naves y embarcaciones surtas próximas al astillero, deslizándose a las aguas del río Calle Calle. La Armada se hizo representar por el capitán de navio Luis Bravo Bravo, a quien acompañaron oficiales de la Dirección del Litoral y Marina Mercante Nacional.

El nuevo transbordador "Caí Cai" es un buque con doble rampla, una a proa y otra a popa. Su nombre proviene de la mitología chilota y su armadora fue la Empresa de Transportes Marítimos Chiloé - Aysén "Transmarchilay". El objeto de su construcción fue para que opere entre Pargua y Chacao.

El "Cai Cai" tiene capacidad para transportar seis camiones y dos automóviles simultáneamente. Sus principales características son:

Eslora: 36,60 mts.; Manga: 10,46 mts.; Puntal: 2,20 mts.; Calado: 1,45 mts.; Velocidad: 9,5 nudos; Motores: cuatro de 185 HP.

Los planos de construcción fueron revisados y aprobados por la D.L. y M.M. (Comisión de Reconocimiento de Naves Valparaíso) y supervigilada su construcción por los inspectores de Telecomunicaciones, Máquinas y Construcción Naval y Maniobras de la Gobernación Marítima de Valdivia.

EL CARBON CHILENO Y ENACAR

1. Breve Reseña Histórica

La Empresa Nacional del Carbón S. A. es el resultado de la unión de varias Empresas que, en una u otra forma, tuvieron administración separada. La más antigua de ellas es la mina de Lota que fuera fundada por don Matías Cousiño el 9 de septiembre de 1852 con el nombre de Establecimiento Cousiño-Garland.

Por su parte, don Federico Schwager fundó en el año 1859 la mina que lleva su nombre y que inicialmente se llamara Compañía de Carbón Puchoco.

Don Juan Mackay, quien vendiera las minas de Lota a don Matías Cousiño, se trasladó a la provincia de Arauco e inició la explotación carbonera en Lebu en 1854.

El agotamiento de los mantos carboníferos de Plegarias (Curanilahue) y la necer sidad de resolver los problemas socio-económicos de la región hizo que CORFO iniciara faenas en Colico y Pilpilao en 1942 y se hizo cargo a la vez de la oficina Victoria, de Lebu, que atravesaba por una serie de crisis económicas.

El año 1964 Lota y Schwager se fusionaron para dar nacimiento a lo que se llamó "Carbonífera Lota-Schwager S. A.". Finalmente, el 31 de diciembre de 1970 se fusionaron las Minas de Concepción y Arauco formando la "Empresa Nacional del Carbón S. A.", integrada por los siguientes establecimientos: Schwager, Lota, Colico, Trangol y Victoria de Lebu.

ENACAR es una Sociedad Anónima que se rige por las normas del derecho privado y cuya mayoría de acciones se encuentra en poder de CORFO. ENACAR, la mayor industria extractiva de carbón del país, aporta el 80% del total de este combustible producido en el territorio nacional.

2. Algunas características de los Yacimientos

Las Minas de Lota y Schwager son submarinas, a 500 metros de profundidad en el caso de Lota y a 1.000 metros bajo el nivel del mar en el caso de Schwager.

La explotación se hace entre los 3 y 5 Kmts. mar adentro.

Las Minas de la provincia de Arauco son continentales.

El yacimiento está compuesto por nueve mantos inclinados hacia el oeste, con una pendiente de 1 a 4, de las cuales cuatro son económicamente explotables.

El carbón de estos mantos es del tipo bituminoso altamente volátil, con poder calorífico entre 6.500 y 7.500 Coal/Kg., entre las cuales hay vetas apropiadas para usos siderúrgicos. Se estima que el 25% del carbón total tiene características de carbón metalúrgico.

3. Explotación de las Minas

El trabajo principal de una mina consiste en el arranque y en el transporte del carbón a la superficie. Todas sus restantes actividades están encaminadas a lograr eficazmente esta meta. Es necesario el suministro constante de aire fresco a las galerías, así como redes de energía, aire comprimido, instalaciones de seguridad y otros. La explotación de un yacimiento se hace en forma continua.

El interior de la mina se enlaza con la superficie por medio de galerías de acceso que pueden ser piques o galerías verticales, chiflones y socavones o galerías inclinadas. El uso de cada una depende de la topografía de la superficie y de la estructura del yacimiento.

Lota y Schwager tienen piques y chiflones, de preferencia los primeros por tener mejor rendimiento de extracción y más facilidades para el transporte del personal.

Las galerías de acceso son a lo menos dos. Por una entra la corriente de aire fresco y por la otra sale el aire viciado.

Los piques principales o de extracción cuentan con potentes máquinas extractoras y todos los implementos de seguridad, control, señalización, etc., que brindan un tra-

bajo cómodo. Las galerías de retorno cuentan con grandes ventiladores que mantienen en la mina la corriente de aire fresco adecuada. En Lota y Schwager tienen una capacidad de diez mil metros cúbicos de aire fresco por minuto. Los de las minas medianas como en Arauco impulsan alrededor de dos mil quinientos metros cúbicos de aire por minuto.

Para el arranque del carbón desde la veta se utilizan dos sistemas: convencional, donde prima la mano del hombre, y mecanizado que, como su nombre indica, utiliza máquinas especiales para el arranque.

El carbón que se desprende por cualquiera de los dos sistemas, es cargado en transportadoras de cadenas y después por transportadoras de correas, las cuales lo llevan hasta vagones especiales, con capacidad de 4 toneladas cada uno. Los carros, formando un convoy con 35 de ellos, son tirados por una locomotora eléctrica y llevados hasta el fondo del dique, desde donde son sacados mediante máquinas extractoras (ascensor). Lina vez en superficie, los carros son tomados por un tumbador automático y vaciados a una cinta transportadora que lleva el carbón a la Planta de Preparación (lavado).

El proceso de preparación consiste en separar el carbón de los estériles, empleando para ello medios fluidos de densidad variable. A continuación se hace una clasificación granulométrica, definiéndose los distintos productos ofrecidos por la Empresa a los consumidores.

Actualmente trabajan en la Empresa más de 13.000 personas, distribuidas entre obreros, empleados, profesionales y ejecutivos.

4. Mercado del Carbón

En las últimas décadas el carbón empezó a perder su importancia relativa en el panorama energético mundial, produciéndose un notable incremento del consumo del petróleo y sus derivados. .

Sin embargo, la crisis energética ha puesto nuevamente al carbón de actualidad, esperándose que sea este combustible el que supla las necesidades energéticas del mundo hasta que nuevas fuentes, hoy en etapa experimental, puedan operar comercialmente, lo que no ocurrirá antes de 20 a 30 años.

En Chile, el carbón es una alternativa concreta especialmente teniendo en cuenta que el país debe importar la mayor parte del petróleo crudo que posteriormente es refinado para el consumo.

El principal mercado para el carbón chileno es el sector eléctrico, cuya demanda puede oscilar notablemente de un año en otro debido a su íntima relación con las lluvias ocurridas. Con el fin de entregar una visión de lo que es el mercado del carbón en el país, se señala a continuación lo que fue la distribuición sectorial del consumo durante el año 1977. El sector eléctrico demandó el 38% del carbón vendido, el sector acero el 18%, Ferrocarriles el 9%, Cemento el 7%, el sector aguas el 13%, Gas el 2%, la Minería el 4%, Textiles el 2% y otras (incluye calefacción y diversas industrias medianas y pequeñas), el 7%.

Cabe señalar que los consumos de los sectores acero y gas corresponden a carbón tipo metalúrgico.

Como se puede apreciar, el carbón chileno se emplea en industrias diversas así como calefacción, usándose en industrias que se encuentran en la vanguardia tecnológica de sus respectivos sectores.

5. Reservas de carbón en Chile

Puede señalarse que el futuro de la explotación de la cuenca de Arauco es provisional, tanto en cuanto a cantidad de carbón como a los menores costos de explotación que se prevén si se implementa adecuadamente el plan de expansión.

ENACAR inició trabajos de exploración en la provincia de Arauco el mes de junio del presente año, proyecto que considera el estudio de una superficie aproximada de 35.000 hectáreas.

El objeto de este proyecto es ampliar el conocimiento que se tiene de las reservas de carbón de la provincia mediante la perforación de sondajes, las cuales permitirán conocer la cantidad, calidad, ubicación, potencia y estructura geológica de los mantos de carbón.

El mayor conocimiento de las reservas permitirá estudiar la factibilidad de apertura de nuevas minas que reemplazarían a algunas de las actuales, ya sea por agotamiento de sus reservas o porque se busquen mejores rentabilidades.

Ahora que la crisis mundial de combustibles es un hecho cierto, el país necesita recursos energéticos para sus industrias y el carbón podrá brindar su aporte como lo ha hecho desde hace más de un siglo.

DISCURSO DE SIR DAVID MONTGOMERY EN LA SOCIEDAD ANGLO-CHILENA DE LONDRES CON MOTIVO DE LA CELEBRACION DE LA INDEPENDENCIA DE CHILE

El 15 de septiembre del presente año en la Sociedad Ánglo-Chilena de Londres se llevó a efecto un almuerzo al cual se invitó, entre otras personalidades prominentes del gran mundo social, naval y económico británico, al señor David Montgomery, miembro destacado del Parlamento y socio vitalicio de la mencionada Sociedad, la cual tiene amplias vinculaciones en Chile y que año tras año obsequia una espada de honor a los cadetes de las escuelas matrices que han obtenido el primer lugar en su curso. Esta Sociedad siempre ha estado unida por lazos fraternos con nuestro país, especialmente con la Armada y este acontecimiento nació por su propia iniciativa: el de rendir un homenaje a Bernardo

O'Higgins en el Año del Bicentenario de su natalicio, así como efectuar un acto de celebración del aniversario de nuestra Independencia, en cuya gesta participaron activamente destacados personajes británicos que incluso dieron sus vidas para ayudar a la libertad de nuestro país del tutelaje peninsular. El discurso de Sir David Montgomery, para no salimos de la fidelidad de sus expresiones, lo publicamos en inglés y, para quienes no tienen la facilidad suficiente para entenderlo cabalmente, también lo hacemos en versión castellana. He aquí primero expresado en inglés, tal como fue dicho en el acto mencionado:

"It is a great honour to address the Anglo-Chilean Society in the 200th Anniver-

sary year of the birth of Bernardo O'Higgins, the National hero. I have managed to discover two things which I have in common with O'Higgins, first that he was of prish descent, which presumably accounts for his bellicosity, and secondly that our birthdays are two days, apart, so we come under the same astrological influence. I am not sure what conclusion one can draw from that.

Exactly 21 years ago my father addressed this Lunch, so the Montgomerys have now come of age, as it were, in the Anglo-Chaiman who is more knowledgeable rical survey, but it would be for me to do likewise, aboce all in the presence of your Chaiman who is more knowledgeable about Chilean history than anybody either in Britain or Chile.

It seemed to me more appropriate that I should say something about the present and the future, especially as I have just recently returned from a visit to Chile after an absense of four years. When I was in Chile I suggested to various menbers of the Government that it was high time they did something to counteract the deluge of adverse publicity overseas. I told them that they ad spent too long hiding behind the natural barrier of the Andes, and it was time to indulge in a mots unnatural Chilean practice; namely that of blowing their own trumpet, as they certainly had something to say. As they seem reluctant to do so I feel that this is a suitable opportunity for me to blow the trumpet on their behalf.

Visiting Chile again was a most agreeable experience, and it was incredible to see the enormous progress that had been made. The recovery of the economy is nothing short of miraculous from the totally bankrupt position at the end of 1973, and this recovery has taken place in four years against a background of world recession which hit Chile early on. I think great credit must be given to the Ministers of Economy for practising a system of market force economy, and not allowing themselves to be side tracked with other irrelevancies. Perhaps there is a lesson for us learn from Chile. Certainly we could use some of their pragmatism here. In the meantime there is no doubt that Chile is back on the road to prosperity, and their present Government deserves full credit for this splendid achievement.

At the same time they have indulged in a process of institutional reconstruction sin-

ce, at the end of 1973, Chile was virtually in a state of civil war. It will be interesting to see what eferges when the history of modern Chile is finally written objetively, and it is inappropiate for me to comment now. On my recent visit I was able to establish that full judicial procedures are operative, there are no funther disappearances, no detention camps, and the future looks very encourraging.

It is politically fashionable to talk about human rights and seems difficult to avoid in any conversation about Chile. As I have said, my impression is that human, if not electoral, rights are now normal in Chile. However some nations have adopted a rather ambiguous lofty moral attitude to this problem. Surely a human rights philosophy must be universal to have any meaning? A human rights policy that is selective in its indignation is hypocrisy.

One might reanosably ask, therefore. where the British stand in all this. Sadly the answer is not very well. At official Government level we seem to have abandoned Chile. Obviously your Society, of which I am a life member, can have no corporate view on the subject, and rightly so, as it exists to encourage good relation between Britons and Chilean at individual level. But, as a back bench Peer I can take a view, which naturally I think completely objective! Whatever the state of ones prejudice the fact is that at the present time Britain has no Ambassador in Santiago, and no Naval Attache for the first time in nearly 160 years. This is particularly extraordinary when one remembers that the Chilean Navy was founded by a Scotsman, and has been modelled on British lines ever since.

An even more serious problem for British industry is the lack of ECGD cover. This means that British exporters and industrialists have to offer capital equipment on commercial credit terms, instead of on terms which have official support. Britain is therefore uncompetitive, since subsidised credit facilities are available to Chile from all the major West European nations. As a result of this deficiency, business which could be coming to Britain thus giving employment to British industry and workers, is going elsewhere.

Since 1974 we have pursued a deliberate policy of persecution, ostensibly to establish a specific political point of view,

I do not doubt the sincerity of those who take that view, although I happen to disagree with it totally. I think the important point is that British official policy was predicated on the basis that the action would influence Chile's internal policies. But logically, if you want to influence people I woud have thought it better to have more diplomats, not less. In the event our policy has had no influence and, indeed, white should it? Certainly it has caused enormous damage to our own interests.

The plain fact is that Chile can obtain supplies of capital goods elsewhere. Chile can obtain credit elsewhere —from Western Europe, from Japan, from the United States, but not from Britain— a small island that lives on trade. It is no new theory that we are, and indeed always have been, a nation of shopkeepers and traders, so what better means of trading than with one of our oldest trading partners. In effect we have merely kicked a good friend while he is down. This seems neither sporting nor sensible.

We will have to pay for our perversity and foolishness, but let us hope the Chileans will be tolerant. Let us hope Chile will forget this lapse at national political level. Let us hope that Chile will remember that there are still many friends in Britain who wish to see a close and active trade develop between our countries. Let us hope that the bonds which unite us have not been broken by these temporary aberrations.

If anything that I say or do helps to strengthen the links between our two countries I shall be very happy. I also hope that your Society will continue in its objective of maintaining friendsship between Britons and Chileans which is so very worthwhile, particularly at a time of stress.

Finally, at the end of this excellent Lunch, I should like to wish the Anglo Chilean Society the very best success in whatever it may do".

El mismo hermoso discurso lo damos a conocer a continuación en idioma español:

"Es un gran honor hacer uso de la palabra ante-la Sociedad Anglo-Chilena en el año del bicentenario del nacimiento de Bernardo O'Higgins, el héroe nacional. He logrado descubrir dos cosas que tengo en común con O'Higgins, primero que era de origen irlandés, lo que probablemente explica su belicosidad, y segundo que nuestros cumpleaños tienen lugar con dos días de diferencia, de modo que nos corresponde la misma influencia astrológica. ¡No estoy seguro de la conclusión que pueda sacarse de esto!

Hace exactamente 21 años mi padre hizo uso de la palabra en este almuerzo, de modo que los Montgomery hemos llegado a la mayoría de edad, por así decirlo, en la Sociedad Anglo-Chilena. El se enfrascó en una reseña histórica, pero sería presuntuoso de mi parte hacer lo mismo, sobre todo en presencia de vuestro presidente que sabe más sobre historia chilena que cualquier otra persona ya sea en Gran Bretaña o en Chile.

Me pareció más apropiado decir algo sobre el presente y el futuro, especialmente ahora que recién he vuelto de una visita a Chile después de una ausencia de cuatro años. Cuando estaba en Chile sugerí a varios miembros del gobierno que ya era hora de que hicieran algo para contrarrestar el diluvio de publicidad adversa en ultramar. Les dije que habían pasado demasiado tiempo ocultos tras la barrera natural de los Andes, y era hora que se permitieran una costumbre muy poco usual en Chile; a saber, la de pregonar sus propias virtudes, ya que indudablemente mucho que decir. Como no parecen muy dispuestos a hacerlo, considero que ésta es una oportunidad apropiada para que yo lo haga en nombre de ellos.

Visitar Chile nuevamente fue una experiencia muy agradable, y resultó increíble ver el enorme progreso que se ha hecho. La recuperación de la economía es poco menos que milagrosa a partir de la situación de bancarrota total a fines de 1973, y esta recuperación se ha producido en cuatro años teniendo como trasfondo una recesión mundial que afectó a Chile con anticipación. Creo que debe reconocerse el gran mérito de los Ministros de Economía por poner en práctica un sistema de economía de mercado, y no dejarse apartar de su camino con otras inconsecuencias. Tal vez hay una lección que podemos aprender de Chile. Ciertamente, podríamos emplear aquí algo de su pragmatismo. Mientras tanto, no cabe duda que Chile está de vuelta en la senda de la prosperidad y que su actual gobierno merece un amplio reconocimiento por esta espléndida hazaña.

Al mismo tiempo se han dedicado a un proceso de reconstrucción institucional ya que, a fines de 1973, el país se encontra-

ba virtualmente en estado de guerra civil. Será interesante observar lo que salga a la luz cuando la historia del Chile moderno sea escrita finalmente con objetividad. En mi reciente visita he comprobado que la totalidad de los procedimientos judiciales son operativos, no hay más desapariciones, ni campos de detención, y el futuro se ve muy alentador.

Políticamente es de buen tono hablar de los derechos humanos y parece un tema difícil de evitar en cualquier conversación sobre Chile. Como he dicho, mi impresión es que los derechos humanos, si no los electorales, son ahora normales en Chile. Sin embargo, algunas naciones han adoptado una arrogante actitud moral algo ambigua frente a este problema. Es indudable que la filosofía de derechos humanos d'be ser universal para tener algún significado. Una política de derechos humanos selectiva en su indignación es una hipocresía.

Razonablemente, cabe preguntarse, por lo tanto, cuál es la posición británica en todo esto. Lamentablemente, la respuesta es no muy buena. A nivel oficial de gobierno parece que hemos abandonado a Chile. Obviamente vuestra sociedad, de la cual soy miembro vitalicio, no puede tener un punto de vista corporativo sobre la materia, y con razón, ya que existe para estimular las buenas relaciones entre británicos y chilenos a nivel individual. Pero, como miembro del Parlamento puedo adoptar un punto de vista que naturalmente considero totalmente objetivo. Cualquiera que sea el estado de los prejuicios de uno, el hecho es que en el momento actual Gran Bretaña no tiene Embajador en Santiago, ni tampoco Agregado Naval, por primera vez en casi 160 años. Esto es particularmente extraordinario si uno recuerda que la Armada chilena fue fundada por un escocés y que desde entonces ha sido moldeada según líneas británicas.

Un problema más grave aún para la industria británica es la falta de cobertura ECGD. Esto significa que los exportadores e industriales británicos tienen que ofrecer equipo y bienes de capital en términos de crédito comercial, en lugar de hacerlo en términos que cuenten con apoyo oficial. Gran Bretaña no puede competir, por lo tanto, por cuanto Chile dispone de facilidades de crédito subvencionado en todas las naciones importantes de Europa Occidental. Como resultado de esta deficiencia,

diversos negocios que podrían estar llegando a Gran Bretaña, dando así empleo a la industria y los trabajadores británicos, se van a otros países.

Desde 1974 hemos seguido una política deliberada de persecución, ostensiblemente para establecer un punto de vista político específico. No dudo de la sinceridad de aquellos que adoptan este punto de vista, aunque ocurre que discrepo totalmente con él. Estimo que el caso es que la política oficial británica se basaba en que esta acción influiría en la política interna de Chile. Pero lógicamente, si uno desea influir en un pueblo me habría parecido mejor tener más diplomáticos y no menos. Nuestra política no ha tenido ninguna influencia, y en realidad, ¿por qué habría de tenerla?, pero indudablemente ha causado enorme daño a nuestros intereses.

El hecho es, sencillamente, que Chile puede obtener abastecimiento de bienes de capital en otros países. Chile puede obtener crédito en otros países —en Europa Occidental, en Japón, en Estados Unidos, pero no en Gran Bretaña— una pequeña isla que vive del comercio. No es una teoría nueva que somos, y siempre hemos sido, por cierto, una nación de mercaderes y comerciantes, así pues, qué mejor forma de comerciar tenemos que con uno de nuestros clientes más antiguos. En efecto, sencillamente hemos golpeado a un buen amigo mientras está caído. Esto no me parece ni muy deportivo ni muy sensato.

Tendremos que pagar por nuestra falsedad y nuestra necedad, pero es de esperar que los chilenos sean tolerantes. Es de esperar que los chilenos perdonen este traspié a nivel político nacional. Es de esperar que Chile recuerde que todavía hay muchos amigos en Gran Bretaña que desean ver desarrollarse un unido y activo comercio entre nuestros países. Es de esperar que los lazos que nos unen no se hayan roto por estas aberraciones transitorias.

Si algo que yo diga o haga ayuda a fortalecer los vínculos entre nuestros dos países estaré muy feliz. Espero también que vuestra Sociedad continúe con su objetivo de mantener la amistad entre británicos y chilenos que es tan valiosa, especialmente en un momento de tensión.

Finalmente, al término de este excelente almuerzo, me gustaría desear a la Sociedad Anglo-Chilena el mejor de los éxitos en todo cuanto haga".