

# JUGANDO CON ESTADÍSTICAS

Jorge Molina Hernández \*

**N**os preguntábamos si realmente los estudios estadísticos representan una engañosa especulación cuando, las más de las veces, se refieren a progresos o desarrollo sin relación a figuras estadísticas internacionales, más bien que limitarse a cifras puramente en el campo nacional.

Sin entrar en materia sobre el origen y exactitud de los datos que se tomarán en cuenta, encontramos que Claudio Véliz, en su *Historia de la Marina Mercante de Chile*, hace ver que Chile, en 1900, contaba con 38 buques mercantes con un total de 119.560 toneladas, sin precisar, en página 252, si son toneladas gruesas. Por otra parte, Bimco Bulletin I-1980, página 5464, indica que en 1900 el tonelaje mundial de 27.610 buques fue de 28.890.401 toneladas gruesas.

Luego, en el mismo Bimco Bulletin, páginas 5461 y 5464, se indica

que Chile contó en 1979 con 154 buques, totalizando 536.616 toneladas gruesas, mientras que el tonelaje grueso mundial fue de 413.021.426 toneladas. De ello se podría deducir que en ochenta años Chile aumentó el tonelaje a flote en casi cinco veces, pero, considerando el tonelaje mundial, se señala que verdaderamente el tonelaje fue disminuido en un 69 por ciento en relación al nivel de desarrollo que debería haber alcanzado durante esos mismos ochenta años.

Aparte de lo anterior, la Conferencia UNCTAD V, celebrada en Manila en 1979, ratificó el acuerdo sobre la línea de conducta respecto de la distribución de carga en el transporte marítimo, fijando la fórmula 40 x 40 x 20, en que el 40 por ciento de la carga es para cada uno de los dos países de un contrato de transporte, dejándose el 20 por ciento a libre disposición de transporte para buques de otras banderas.

---

\* Capitán de Corbeta (R).

En líneas generales y discutibles, Chile cubre el 12 por ciento del transporte marítimo de cargas de importación o de exportación, por lo cual las 536.616 toneladas registradas en 1979 deberían aumentarse a 1.788.000 toneladas a flote para llegar a alcanzar el 40 por ciento fijado como mínimo en UNCTAD para recibir el beneficio correspondiente para la industria naviera nacional. Lo precedente significaría aumentar tres veces el tonelaje a flote existente, con las consiguientes dificultades de contar con un adecuado número de preparados oficiales y tripulantes, además de disponer de capital para la inversión de compra de buques nuevos, fijar políticas de adquisición a diferentes plazos, adecuación de disponibilidad portuaria y así un sinnúmero de consideraciones relativas a la nueva dimensión de la flota mercante nacional.

Curiosa coincidencia se presenta al observar que si en 1979 el número de toneladas a flote hubiera sido de 1.788.000 se habría mantenido el mismo porcentaje que tuvo en 1900 en relación al total del tonelaje mun-

dial, lo cual confirma la efectividad de la ratificación de Manila y, a la vez, permite reconocer que no se trata de un progreso lo de alcanzar a 2 millones de toneladas a flote, sino más bien que alcanzar los mínimos niveles que se han perdido durante ochenta años.

En otras palabras, se trata de lograr el obligar a desdecirse al incisivo escritor, cuando con justa razón calificó a Chile de ser un *balcón* con vista al océano, para dar lugar a una *puerta abierta* para una industria clave para el desarrollo del país.

**Conclusión.** De figuras estadísticas y del acuerdo internacional que fija la línea de conducta sobre la distribución de cargas por vía marítima, se puede deducir que el tonelaje a flote de buques de la Marina Mercante nacional debe ser actualmente, con necesario reajuste anual, de 2 millones de toneladas gruesas, para lo cual, tomando las medidas posibles, se podría contar con un nuevo *producto no tradicional* que significaría ese nuevo ingreso de utilidades al país aportado por la *industria naviera*.

