



EXPERTA UDEC

Advierten que Chile debe mejorar la planificación marítima para reducir la mortalidad de ballenas por colisiones

Chile lidera este triste apartado a nivel mundial, pero según la experta UdeC, Susannah J. Buchan, revertir estos números es posible con algunos cambios y con la implementación de políticas que han sido exitosas en otros países.

NOTICIAS UDEC
 diario@ladiscusion.cl
 FOTOS: NOTICIAS UDEC

La revista científica Marine Policy publicó recientemente un estudio que determinó que Chile es el país con la mayor tasa de mortalidad de ballenas por colisiones con embarcaciones en la última década (2013-2023).

Los seis mil kilómetros de costa y albergar a casi la mitad de las ballenas en el mundo inciden fuertemente en los números, que indican que al menos cinco ballenas mueren cada año en nuestras aguas marítimas tras colisionar con grandes embarcaciones.

La oceanógrafa e investigadora del Centro de Investigación Oceanográfica en el Pacífico Sur-Oriental, COPAS Coastal, de la Universidad de Concepción, Susannah Buchan, analizó los números e hizo algunos alcances al respecto en pos de disminuir los números incidentales, en los que Chile supera a países como Estados Unidos.

Según la lista roja de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN), las ballenas franca austral se encuentran en estado crítico de conservación en nuestro país y en Perú, pese al aumento de avistamientos en la costa del pacífico.

“Sobre el tema de las colisiones lo que se puede hacer para bajar la tasa es sobre todo una mejor planificación del maritorio”, precisó Buchan, quien complementó que Chile es un país privilegiado para la presencia de ballenas, pero por otro lado también hay mucho tráfico y lamentablemente justo donde hay más ballenas también están los



“También sería indicado revisar las rutas existentes donde hay muchas colisiones para ver si pueden haber algunos cambios en dichas rutas para evitar las zonas de más hábitat y densidad de animales”

SUSANNAH BUCHAN
 OCEANÓGRAFA E INVESTIGADORA UDEC

centros portuarios y las rutas de navegación.

“Por ende, todo pasa por ordenar cómo se sobrepone el tráfico con el hábitat de ballenas”, explicó la investigadora participante del estudio, quien añadió la importancia de reducir velocidades de las embarcaciones idealmente en toda la costa, pero sobre todo en las regiones críticas como lo son Antofagasta, Valparaíso, Coquimbo, Los Lagos y Magallanes. “También sería indicado revisar las

rutas existentes donde hay muchas colisiones para ver si pueden haber algunos cambios en dichas rutas para evitar las zonas de más hábitat y densidad de animales”, precisó.

La profesional agregó acciones complementarias como la presencia de observadores en los barcos junto con sistemas de detección acústica, precisando que en esta última acción solo funcionan para las especies más vocales como la ballena azul y la jorobada.

Sobre el rol político y de protección en cuanto a la legislación, la oceanógrafa señaló que si bien “Chile tiene una ley de protección de cetáceos que prohíbe, por supuesto, la caza y la captura, también prohíbe el acoso. Entonces, se debe avanzar en mejorar, en dar más precisión al concepto de acoso, porque si eventualmente hay muchos tránsitos de barcos pasando por un hábitat crítico de ballena, yo creo que eso cabe perfectamente dentro del concepto de acoso”.

Los seis mil kilómetros de costa de Chile alberga a casi la mitad de las ballenas en el mundo.