

“ Mientras más ballenas y más barcos, hay más probabilidades de que choquen. Si vemos la trayectoria internacional de poblaciones que se empiezan a recuperar vemos que en algunos casos la colisión con embarcaciones la principal amenaza. ”
Luis Bedriñana, investigador Copas Coastal UdeC

Natalia Quiero Sanz
 natalia.quiero@diarioconcepcion.cl

Chile, que posee larga costa y vasto maritorio, es el país con la mayor tasa de mortalidad de ballenas por colisiones con embarcaciones a nivel mundial desde el 2013, principal causa de muerte no natural de estos cetáceos a nivel local.

Es la grave conclusión de un estudio que analizó décadas de data, publicado de forma reciente en *Marine Policy* y llevado a cabo por un equipo de 22 expertos de distintas disciplinas e instituciones que incluye a integrantes del Centro de Investigación Oceanográfica (Copas) Coastal de la Universidad de Concepción (UdeC), los doctores Luis Bedriñana y Susannah Buchan.

Resultado que alerta a quienes dedican su trabajo a aportar al conocimiento y conservación de animales tan enormes como vulnerables. Antaño se cazaron hasta llevar a muchas especies al borde de la extinción, pero hoy legalmente protegidas no dejan de luchar por sobrevivir de la humanidad en un océano en el que migran desde el hemisferio norte en sus zonas de reproducción al sur del mundo en busca de alimento, que las trae la Región del Biobío entre octubre y abril, y por donde también transitan cada vez más embarcaciones, desde pequeños botes a colosales buques que se han vuelto su mayor amenaza y que científicos llaman a combatir con urgencia.

La investigación

La investigación sintetiza una serie de datos vinculados con varzones y tráfico marítimo en Chile, evidenciando con claridad la fatal relación, en un trabajo liderado por el doctor Frederick Toro, médico veterinario de la ONG Panthalassa, explicó Bedriñana.

Por un lado se analizaron cifras de 52 años (1972-2023) de varamientos de grandes cetáceos en la costa chilena recopilados por Sernapesca, además de universidades, organizaciones e agrupaciones de expertos. Además se estudió la co-ocurrencia de las distintas flotas de tráfico marítimo con las colisiones, usando patrones de movimiento de las embarcaciones.

En este marco, el científico del Copas Coastal relevó el trabajo de Toro con su equipo de realizar necropsias a animales varados en años más recientes como aporte crucial para comprender las causas: "es fundamental destacarlo, porque Chile no tiene una respuesta institucional ante estos eventos y en otros países



FOTO: JUAN CAPELLA

DESDE 2013 SE UBICA COMO EL PAÍS CON MAYOR TASA DE MORTALIDAD POR ESTOS EVENTOS

Chile: el triste liderazgo en la muerte de ballenas por colisiones con embarcaciones

Un estudio del que participaron integrantes del Copas Coastal UdeC advirtió a estos eventos como principal causa de deceso no natural de los grandes cetáceos que transitan a lo largo de la costa de Chile para alimentarse, lo que les trae a Biobío de octubre a abril, mes con peak de accidentes.

hay protocolos establecidos de las instituciones del Estado, con fondos incluso, para responder”.

Resultados

Son 226 las ballenas muertas varadas registradas en la costa de Chile en el periodo analizado. Para 62% de los casos no se pudo identificar la causa de muerte, pero en porcentaje de causas identificables el 28% se atribuyó a colisiones, 7% enmalamientos y 3% a depredación natural.

El análisis determinó que, aunque datos históricos desde 1972 a la fecha dejan a Chile en sexto lugar en mortalidad por colisiones, al mirar los últimos 12 años desde 2013 que se empezaron a hacer necropsias de manera más sistemática el país pasó a liderar la mortalidad de ballenas por colisión, con un promedio anual de cinco muertes de grandes cetáceos.

Bedriñana afirmó que la ballena fin es la especie más afectada con

37% de casos. Siguen la ballena jorobada con 21%, y con 11% las ballenas azul y sei. Diferencias pueden deberse a fenómenos como distintas abundancias de poblaciones o conductas.

Y donde más mortalidad de ballenas por colisiones se presenta a lo largo del país es en torno a los puertos principales asociadas a la flota de carga, advirtió. En particularidades por zonas es la flota acuícola en el sur, de pesca artesanal en el

centro e industrial al norte.

El trabajo también determinó que las colisiones ocurren todo el año, pero su incidencia aumenta entre enero a mayo y tienen un peak en abril.

Aunque un aspecto crucial es que no todo ejemplar que muere en el océano termina varado en las costas, muchos se hunden o flotan, por lo que sólo se sabe el mínimo de un fenómeno que con certeza está subdimensionado.

En 1983

se prohibió la caza de ballenas en Chile, donde el mayor pueblo ballenero se ubicó en Biobío, en Caleta Chome.

Protección y conservación de ballenas: del avance histórico a desafíos en Chile

Más de 6 mil kilómetros de costa del Pacífico de norte a sur caracterizan a Chile, con un maritorio tres veces la superficie del territorio del inmenso océano que alberga la mayor biodiversidad del planeta por el que las ballenas, cetáceos de gran tamaño que incluyen a la especie más grande que jamás ha habitado en la Tierra, la ballena azul, cada año transitan por Chile junto a diversos otros integrantes de su grupo que en el siglo pasado se cazaron sin piedad, también en Biobío donde se albergó el mayor pueblo ballenero del país como fue Caleta Chome, y que hoy por largos meses maravillan a espectadores con sus saltos en su paso mientras se alimentan por costas locales como en distintos otros puntos. Una situación también en otras latitudes.

En ese contexto se deben entender los esfuerzos por investigar a poblaciones, comportamientos, estado y amenazas a nivel local y global, como también los resultados que ubican a Chile en un lamentable liderazgo por muertes de ballenas por colisionar con barcos que también generan ruido submarino y contaminación acústica que impide la comunicación y supervivencia de especies que producen y usan el sonido en diversos fines, explicó Luis Bedriñana, biólogo marino especialista en ecología cuantitativa.

Línea de evidencias

“Este estudio se suma a otros recientes que hemos levantado durante los últimos años para

determinar las áreas más importantes para la conservación de los cetáceos, los procesos que hacen de estas áreas importantes y las amenazas que se ciernen sobre estas especies”, relevó.

En resultados de otros trabajos publicados relevó que “vemos que zonas donde se concentran animales son de alimentación y también son de alto tráfico marítimo, y es ahí donde se es-

tán produciendo mayor cantidad de choques”.

Fenómeno actual que obliga a hacer un repaso histórico: en el mundo las ballenas se cazaron por largas décadas hasta que esta actividad se prohibió y se ha evidenciado el aumento de la población de distintas especies. “Chile no fue excepción, fue un país ballenero donde se capturaron en grandes cantidades estos animales y sus poblaciones descendieron bastante en el siglo XX. Después de la prohibición de la caza, que en Chile tuvo efecto en 1983, se sospecha que en algunos casos las poblaciones empiezan a aumentar, aunque no tenemos evaluaciones del tamaño poblacional de estas especies en el tiempo y recién estamos logrando empezar a ver cómo cambia el tamaño de la población en la zona de la corriente de Humboldt, entre Arica y Valdivia, aunque en términos históricos no sabemos si se han logrado recuperar las poblaciones desde el '83

cuando las poblaciones estaban súper abajo”, expuso.

Lo que está identificado, aseguró, es que el tráfico marítimo ha aumentado en todo el mundo. “Mientras más ballenas y más barcos, hay más probabilidades de que choquen. Si vemos la trayectoria internacional de estas poblaciones que se empiezan a recuperar vemos que en algunos casos es la colisión con embarcaciones la principal amenaza, no la captura”, sostuvo.

Las implicancias ecológicas de ello, por el enorme rol de las ballenas que se condice con su tamaño, se debe analizar según especie y población. “En algunos casos puede que no logre transformarse en una amenaza a la recuperación total y conservación, en otros sí. En las ballenas azules no es trivial perder siquiera un animal: pese a que sus poblaciones se han recuperado, sigue siendo un animal muy poco abundante y se espera que haya menos de mil individuos en todo el Pacífico”, advirtió. En otras especies más abundantes el impacto es otro.

Escenario de desafíos

“Ese es el escenario en que estamos en un país que tiene una costa enorme, un montón de centros portuarios y una gran diversidad de cetáceos”, manifestó el investigador del Copas Coastal UdeC.

Se plantean varios desafíos, que parten por lo científico y llegan a lo legislativo y social, donde quieren y necesitan impactar con las evidencias. “Espero que estos trabajos sean considerados prontamente para implementar medidas de manejo y mitigación, especialmente en aquellas regiones donde la situación parece ser más crítica”, manifestó.

“En la comunidad científica consideramos que esto debe ser normado por ley y en el trayecto hay cosas que se pueden hacer con disposiciones a través de autoridades marítimas, incluso con acuerdos de los privados”. En ello mencionó la reducción de la velocidad de tránsito de naves que se puede aplicar en función de la zona y tráfico; o boyas inteligentes que captan sonidos de ballenas y envían alertas de presencia de ballenas.

Todo debe ser rigurosamente estudiado para su implementación y posterior efectividad. Al respecto ejemplificó que “no sirve una boya, sino una red y eso es caro, y no sirve para todas las especies, porque hay algunas que durante tiempos del año no vocalizan”. Y se debe fiscalizar que las medidas se cumplan y den efecto, demostrado en menos varaciones y muertes por colisiones.

Falta mucho por investigar para generar evidencia científica, pero sobre todo la decisión concreta y contundente de parte de autoridades para legislar, regular y fiscalizar en una respuesta institucionalizada, porque la convicción es que la regulada obligación es lo que se traducirá en la real protección y conservación de las ballenas, como así de otros grandes cetáceos, lo contrario queda en declaraciones y disposiciones de buena voluntad.

OPINIONES

Twitter @DiarioConce
 contacto@diarioconcepcion.cl

