

La "punta del iceberg" de una crisis mayor

Las investigadoras advierten que las cifras presentadas en el estudio representan sólo una pequeña fracción de la realidad. En muchos casos de colisiones, los cuerpos de las ballenas no llegan a varar en la costa, ya sea por hundimiento o por ser arrastrados mar adentro por las corrientes. Los cadáveres que se encuentran en las playas son solo la "punta del iceberg" de una tragedia mucho mayor.

Entre las especies más afectadas, la ballena Fin lidera la lista, con un 37% de las muertes, seguida por la ballena Jorobada (21%), la ballena Azul (11%) y la ballena Sei (11%). La mayor parte de las colisiones ocurren en la zona sur del país, especialmente en áreas cercanas a Punta Arenas y el Estrecho de Magallanes, donde el tráfico marítimo es particularmente intenso.

Este estudio se suma a otros esfuerzos recientes que buscan identificar las áreas más importantes para la conservación de cetáceos y los procesos que las hacen vulnerables. Según el Dr. Luis Bedriñana, investigador del Centro de Investigación Dinámica de Ecosistemas Marinos de Altas Latitudes (Ideam) de la Universidad Austral de Chile, "es urgente que estos estudios se consideren para implementar medidas de manejo y mitigación, especialmente en aquellas regiones donde la situación es más crítica".

La Dra. Susannah Buchan, oceanógrafa del Copas Coastal y coautora del estudio, concluye que "esta investigación nos muestra que seguimos matando a las ballenas porque el océano se ha convertido en una verdadera carretera de alto tránsito para todo el comercio que realizamos".

el norte y la flota de carga en los puertos principales a lo largo del país son responsables de los accidentes con cetáceos. Aunque las colisiones ocurren a lo largo de todo el año, se registró un pico significativo entre los meses de enero y mayo, especialmente en abril.

A lo largo de los últimos 12 años, desde que se comenzaron a realizar necropsias de manera más sistemática, Chile ha pasado a liderar las estadísticas mundiales de mortalidad de ballenas por colisiones, con un promedio de cinco muertes de grandes cetáceos al año. Este incremento se debe a varios factores, entre los que se destacan el aumento en el tráfico marítimo, un posible rebote en algunas poblaciones de ballenas tras el fin de la caza comercial en los años 80, y mejoras en la capacidad de respuesta ante estos incidentes. **LPA**



Equipo de ONG Panthalassa realizando necropsia a ballena Fin en Chiloé.

Respecto del 62% de las ballenas muertas varadas no se pudo determinar causa de muerte

Chile tiene la tasa más alta de mortalidad de ballenas por colisiones con embarcaciones

Un reciente estudio publicado en la prestigiosa revista *Marine Policy* ha revelado una alarmante realidad: Chile es el país con la tasa más alta de mortalidad de ballenas debido a choques con embarcaciones en los últimos 10 años. El estudio, realizado por un equipo multidisciplinario de 22 expertos, entre ellos médicos veterinarios, biólogos marinos y oceanógrafos, destaca un problema creciente para las grandes ballenas en las costas chilenas, vinculado directamente al aumento del tráfico marítimo.

El análisis de datos históricos sobre varamientos de cetáceos entre 1972 y 2023, recopilados por el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (Sernapesca) y diversas organizaciones científicas, revela que, de las 226 ballenas muertas varadas en las costas chilenas, un alarmante 28% fue resultado de colisiones con



Ejemplar de ballena Jorabada en las aguas de Magallanes.

embarcaciones. Esta cifra coloca las colisiones como la principal causa de muerte no natural en ballenas en Chile, por encima de otras amenazas como el enmallamiento o la depredación natural.

Según el Dr. Frederick Toro, médico veterinario de la ONG Panthalassa y autor principal del

estudio, "estas cifras probablemente subestiman la magnitud del problema, ya que muchos cadáveres de ballenas no llegan a varar en nuestras playas debido a las dificultades para realizar necropsias en zonas remotas". Toro subraya que, a pesar de los esfuerzos para registrar estos even-

tos, muchos casos de varamientos aún permanecen inconclusos.

El estudio también identificó la fuerte correlación entre las rutas de tráfico marítimo y los puntos de colisión. Las embarcaciones de la flota acuícola del sur de Chile, la pesca artesanal en la zona central, la flota industrial en



Necropsia de ballena Jorobada realizada en la Reserva Nacional Kawésqar.