

C Columna

Urgente protección de los océanos



Patricia Morales Errázuriz
 Directora de Filantropía de la Fundación Meri

Un nuevo estudio de la Revista Marine Policy indica que Chile registra la mayor mortalidad de ballenas producto de colisión con embarcaciones, a nivel mundial. Esta cifra, sin duda lamentable, refleja la biodiversidad única de la cual se beneficia nuestro país, siendo un territorio privilegiado de alimentación para estos cetáceos.

Pero Chile es también un país insular, marino dependiente, no sólo en términos ambientales, culturales y sociales, sino que también económicos.

Al margen de la discusión sobre la estrategia productiva de nuestro país, la cual se ha mantenido casi sin variaciones en 40 años, lo cierto es que dependemos del tráfico marítimo para hacer crecer nuestra economía, garantizar la conectivi-

“Tampoco es realista suponer que el tráfico marítimo está destinado a desaparecer, menos en un país como Chile. La historia indica exactamente lo opuesto”.

dad, entre fiordos, archipiélagos y continente.

En un escenario internacional de triple crisis -dada por el cambio climático, de pérdida de biodiversidad y de contaminación aguda-, debemos implementar medidas efectivas para una mejor toma de decisiones ambientales, sociales, económicas e institucionales.

ÁREAS PROTEGIDAS

Chile no sólo ha suscrito los Acuerdos de París y la Convención de Biodiversidad, sino que

ha destacado por establecer más de 30% de sus áreas marinas bajo alguna modalidad de protección. Pero lo cierto es que no basta con declarar áreas marinas protegidas, si es que estas no cuentan con un plan de gestión que garantice su conservación efectiva o, a lo menos, la reducción de velocidad de las embarcaciones, permitiendo la existencia real de corredores marítimos para, de esta forma, proteger a las ballenas que capturan, cada cual, 33 toneladas de CO2 (equivalentes a 1.000 árboles).

Tampoco es realista suponer que el tráfico marítimo está destinado a desaparecer, menos en un país como Chile. La historia indica exactamente lo opuesto. Las embarcaciones crecen día a día, así como su frecuencia. La esperanza está puesta en la regulación y la in-

novación tecnológica que permita reducir el impacto en cetáceos, entre otros, ya sea a nivel acústico o en términos de velocidad.

GOLFO DE CORCOVADO

En este contexto, desde Fundación Meri hemos desarrollado instructivos voluntarios, junto a la Capitanía de Castro, para promover la reducción de velocidad de las embarcaciones en el Golfo de Corcovado. También impulsamos el proyecto The Blue Boat Initiative, en conjunto con el Ministerio de Medio Ambiente, que utilizó una tecnología única y de vanguardia para avisar a las embarcaciones de la presencia de ballenas y, más recientemente, hemos promovido el desarrollo y construcción de embarcaciones sostenibles en nuestro país.

Todos estos ejemplos dan cuenta de que Chile cuenta con una trayectoria en materia de colaboración público-privada, que busca avanzar hacia soluciones colaborativas y sustentables. El desafío sigue siendo la escalabilidad de estas mismas y una adecuada gobernanza que garantice su permanencia en el tiempo.

El estudio de Marine Policy no hace más que reafirmar una realidad que día a día nos indican las instituciones que trabajan al servicio de la conservación. Chile cuenta con una biodiversidad única en el mundo, que alberga más de 80 de los 120 tipos de ecosistemas mundiales. Es un deber ético, presente y futuro, cautelar nuestra biodiversidad marina y proteger no sólo a los cetáceos, sino que el fondo marino que habitamos.

CG