



Tragedia silenciosa: Chile encabeza las cifras de muertes de ballenas debido a colisiones con barcos

Description

Por Natalia Figueroa.

- *Un nuevo estudio reveló que Chile es el país con la mayor mortalidad de ballenas por colisión con buques a nivel mundial, según datos recopilados entre 2013 y 2023.*
- *Según la investigación científica publicada en la revista Marine Policy, la ballena fin es la especie más afectada, representando el 37% de los casos, seguida por la ballena jorobada con un 21%, y las ballenas azul y sei, ambas con un 11%.*

Las ballenas son los animales más grandes conocidos en el mundo. Pueden alcanzar entre 25 y 31 metros de longitud y pesar entre 100 y 135 toneladas. A pesar de su enorme tamaño, las colisiones con barcos son una de sus principales amenazas puesto que, en numerosos casos, las heridas que sufren son fatales.

Según el Centro de Conservación Cetácea de Chile, existen alrededor de 87 especies de cetáceos en el mundo y aproximadamente la mitad ha sido registrada en aguas chilenas, donde migran durante el verano del hemisferio sur para alimentarse, atraídos por las ricas condiciones del agua y la abundancia de krill y peces.

Aunque estas especies están amenazadas de extinción, las causas de su muerte han sido poco estudiadas en las costas del océano Pacífico de América del Sur. La mayoría de las investigaciones se han centrado en Australia y Nueva Zelanda. Para llenar este vacío de información y comprender de qué están muriendo las ballenas en esta región, más de 20 especialistas en mamíferos marinos se reunieron para realizar un estudio que fue recientemente publicado en la revista [Marine Policy](#).

El estudio concluyó que, en las últimas cinco décadas, las colisiones con embarcaciones han sido la principal causa de muerte y lesiones en los cetáceos que nadan frente a las costas de Chile. “Entre enero de 1972 y septiembre de 2023 se registraron un total de 226 varamientos de grandes ballenas. De todos estos casos, 141 (62 %) tuvieron una causa de mortalidad desconocida y 63 (28 %) estuvieron asociados a colisiones con barcos (probables y sospechadas)”, indica el documento.

Más de 20 expertos reunidos

“La costa de Chile alberga un hábitat crítico para varias especies de ballenas grandes, incluidos corredores migratorios, áreas de lactancia y zonas de alimentación”, señala el estudio. No obstante, el médico veterinario, Frederick Toro, autor

principal de la investigación, indica que en la última década se observó un aumento en los varamientos de cetáceos frente a las costas chilenas.

Históricamente, el promedio anual era de cinco muertes, principalmente por colisiones con embarcaciones. Sin embargo, en 2022, se registraron tres muertes por esta causa en tan solo una semana. Este preocupante escenario motivó la conformación de un equipo de 22 expertos, entre ellos médicos veterinarios, biólogos marinos, oceanógrafos y tomadores de decisiones. Hasta la fecha, esta investigación representa la publicación científica con la mayor participación de especialistas en mamíferos marinos en Chile.



Ballena bryde varada en la zona central de Chile. Foto: Simon Frenkel

Los investigadores recopilaron datos sobre el varamiento de ballenas aportados por el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA), universidades, ONG y agrupaciones de expertos. Luego, estos datos fueron cruzados con bases de datos sobre los patrones de tráfico marítimo en cada región y comparados con las cifras de otros países.

Los resultados obtenidos alarmaron a la comunidad científica. Según los investigadores, las colisiones con embarcaciones son, por lejos, la principal causa de muerte no natural en ballenas en Chile. Le siguen los enmallamientos, que representan el 7 % de los casos, y la depredación natural, con un 3 %.

Las cifras presentadas en el estudio representan una estimación mínima de la mortalidad de los cetáceos, ya que en muchos casos de colisión los cadáveres se hunden o son arrastrados mar adentro por las corrientes, sin llegar a varar

en las playas. Los cuerpos que sí alcanzan la costa son solo la “punta del iceberg” de un problema mucho mayor. Además, en la mayoría de los varamientos, la causa de muerte queda sin determinar, explican los especialistas.

“Estamos viendo un aumento constante de ballenas que llegan muertas con señales claras de colisión, como hematomas, cortes de hélices y hemorragias internas, y no es solamente en los animales muertos, hay casos todos los años y en todo Chile de animales vivos con cortes de hélices”, asegura Toro.

Las zonas de alto riesgo para las ballenas

Susannah Buchan, oceanógrafa del Centro de Estudios Avanzados en Zonas Áridas (CEAZA) y coautora del estudio, señala que entre los especialistas en cetáceos existe un consenso claro: cuanto más grandes sean las embarcaciones y mayor sea su velocidad, mayor es la probabilidad de causar la muerte de una ballena.

“Hoy no existe la caza directa, pero este estudio nos muestra que seguimos matando a las ballenas porque el océano se ha vuelto un verdadera carretera de alto tránsito para todo el comercio que hacemos”.

Una de las conclusiones del estudio es que la ballena fin (*Balaenoptera physalus*) es la especie más afectada por colisiones, representando el 37 % de las muertes registradas. Esta especie ha sido clasificada en Peligro Crítico por el Ministerio del Medio Ambiente en Chile y en categoría Vulnerable por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). Le siguen la ballena jorobada (*Megaptera novaengliae*), considerada de Menor Preocupación por la UICN, con un 21 %, y las ballenas azul (*Balaenoptera musculus*), y sei (*Balaenoptera borealis*), ambas con un 11 % y calificadas En Peligro por la UICN.



Ballena fin, en el Archipiélago de Humboldt. Foto: Francis Pérez

El estudio indica que las colisiones se concentran en las zonas portuarias del país. Buchan, quien también forma parte del Centro de Investigación Oceanográfico del Pacífico Suroriental (COPAS Coastal), explica que esto se debe a que las zonas de importancia para las ballenas, es decir, los lugares de alimentación, crianza y tránsito, se sobreponen con zonas portuarias y rutas de tráfico marítimo.

De las regiones del país con mayor cantidad de colisiones, Magallanes encabeza la lista con un 21 %; seguida por Los Lagos, con un 18 %; Antofagasta, con un 13 %; y Valparaíso y Coquimbo, cada una con un 8 %.

Las colisiones por flota

La investigación no identifica específicamente el tipo de embarcación responsable de las muertes de las ballenas, ya que en muchos casos transcurren varios días antes de que se detecte el varamiento. Además, muchos de estas colisiones ocurren en zonas remotas, lo que dificulta la recopilación de información precisa. “El problema de estos eventos es que siempre pasan donde uno no los ve. Entonces, nunca podemos decir ‘fue esta flota o esta embarcación’, lo que podemos decir es cuál es la flota predominante que existe en el área donde vemos mayor colisión”, detalla Buchan.

De acuerdo a esto último, en la región de Magallanes, que es donde se registra el mayor número de colisiones (21 %), estas se asocian mayormente con la industria acuícola y salmonera, aunque “no toda esa flota es de gran tamaño”,

asegura Yacqueline Montecinos, coordinadora de Biodiversidad Marina y Políticas Oceánicas de WWF Chile. En cambio, en las regiones centrales se considera la flota de pesca artesanal; en el norte la flota industrial; y en todos los puertos principales a lo largo del país, la flota de carga. Esta última es “la más preocupante porque coincidentemente son los (buques) más grandes y los que andan a mayor velocidad”, dice Montecinos.

Según la experta de WWF, las colisiones ocurren todo el año pero su incidencia aumenta entre enero y mayo, con un pico en abril, coincidiendo con la mayor presencia de ballenas en la costa de Chile.

Montecinos agrega que existen en el país algunos esfuerzos para establecer medidas voluntarias que permitan disminuir el problema. Uno de ellos fue la firma, en 2002, del “Código Voluntario de Navegación de Embarcaciones Mayores para Evitar la Colisión con Ballenas en la Península y Bahía de Mejillones”, entre autoridades regionales, expertos en fauna marina y representantes de la industria pesquera. Este acuerdo estableció, por primera vez, la creación de una nueva ruta marítima destinada a evitar el riesgo de colisión y cautelar la integridad de los cetáceos que habitan en la zona.



Ballena azul. Foto: Centro de Conservación Cetacea

En el sur del país, en tanto, se firmó en Puerto Montt un acuerdo de similares características después de la conformación de una mesa público-privada, que nació en 2020, considerando a autoridades, académicos, empresas, gremios, instituciones de educación y estudiantes con especialidades marítimo portuarias.

Al respecto, Karina Sepúlveda, presidenta de la gobernanza marítimo portuaria del Pacto por una Región Sostenible e Inclusiva de la región de los Lagos, señala que “el siguiente paso es ampliar la implementación del acuerdo a las regiones australes de Aysén y de Magallanes, con especial énfasis en el trabajo con empresas navieras que cuentan con sus casas matrices en la Región de Magallanes y hacerla extensiva hacia naves de mayor tamaño, tanto de bandera nacional como extranjera que navegan de forma regular por la zona, pero en tráficos de mayores distancias”.

Un llamado a planificar el maritorio

En lo que va de 2025, se registraron nuevamente dos cetáceos muertos por choques con barcos: una ballena jorobada en Nehuentúe, en la región de La Araucanía, y un cachalote en las costas de Tocopilla, en la región de Antofagasta.

Susannah Buchan espera que con este estudio se tomen acciones urgentes en el país para evitar las muertes no naturales de los cetáceos que se encuentran en peligro de conservación. Para eso, en el estudio los investigadores proponen que las embarcaciones reduzcan la velocidad idealmente en toda la costa chilena y particularmente en las zonas portuarias a no más de 10 nudos (18.52 kilómetros por hora).

Otro aspecto urgente de atender es que sean calificadas las regiones de Antofagasta, Valparaíso, Biobío, Los Lagos y Magallanes como Áreas Críticas de Alto Riesgo, según la Comisión Ballenera Internacional, donde se deben implementar restricciones de velocidad y rediseño de rutas marítimas en diálogo con actores locales.

Los acuerdos voluntarios preliminares, aseguran, podrían servir como base para futuras regulaciones nacionales obligatorias sobre tráfico marítimo. Así también, frente a un tema que ha sido recientemente estudiado, señalan que se hace indispensable fortalecer y financiar adecuadamente la unidad de varamientos de mamíferos marinos de Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA), establecer acuerdos de cooperación con instituciones de investigación y crear una fuerza nacional para abordar colisiones, coordinada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR).

“Este estudio debería ser el referente más actualizado para iniciar un plan de prevención que convoque a todos los actores con competencias. Aún estamos a tiempo, pero debemos actuar con rapidez y compromiso para lograr una coexistencia necesaria entre las actividades humanas y la salud de estas poblaciones, que son emblemáticas y altamente vulnerables”, comenta Jorge Guerra, biólogo encargado de la gestión de mamíferos marinos en la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SUBPESCA) y uno de los participantes del estudio.

Susannah Buchan concluye que “es nuestro deber como sociedad proteger a estos animales majestuosos”. Para lograr este objetivo, afirma, se necesita más financiamiento para investigación y fiscalización de las zonas protegidas y mayor regulación para que la protección de ballenas sea realmente efectiva en Chile.

El Maipo/Mongabay

Imagen Principal: Necropsia de ballena fin en Chiloé. Foto: ONG Panthalassa

Date Created

Febrero 2025