Puertos del Pacífico sudamericano, cada vez más golpeados por oleajes extremos

: EXPERTOS CLIMATOLÓGICOS señalan que este fenómeno afectó en los últimos años las operaciones del puerto estatal de San Antonio, en la zona central de Chile, pero también en Ecuador y El Callao en Perú

AFP / Redacción

Con el mar calmo, los operarios mueven con grúas los pesados bloques que reforzarán el muro que por un siglo protegió al mayor puerto de Chile y uno de los principales del Pacífico sur, debilitado ahora por las marejadas extremas.

Este fenómeno climático ha afectado en los últimos años las operaciones del puerto estatal de San Antonio, en la zona central de Chile, pero también las de Manta en Ecuador y El Callao en Perú, señalan a la AFP responsables de los complejos.

A medida que sube el nivel y la temperatura del mar debido al calentamiento global, "se producen las marejadas más intensas y frecuentes", explica el climatólogo Raúl Cordero.

Lugares que "hasta hace pocas décadas no hubiesen necesitado protección" ahora tendrán que resguardarse, enfatiza.

A 120 kilómetros (km) de Santiago, San Antonio es el tercer atracadero con más movimiento del Pacífico sudamericano, con 1,7 millones de TEUs (contenedores).

El año pasado comenzaron las obras por 11 millones de dólares para reforzar el dique de un kilómetro de extensión y 10 metros de alto. El mar ha llegado a derribar algunos de sus bloques de 20 toneladas, sostiene José Aldunate, jefe de obras en San Antonio.

Durante 2021 tuvo que cerrar por 74 días en total, ocho veces más que cuando empezaron las mediciones hace 13 años. En 2024 estuvo inoperativo por un mes.

En estos años el mar ha superado estructuras de abrigo y pasado "hacia los sectores operativos", lo que ha generado "inseguridad" para trabajadores, relata Jorge Santos, subgerente de operaciones de San Antonio.

Adaptarse

San Antonio, por donde salen frutas como cerezas y también vinos- está en una bahía "muy expuesta" de la costa central de Chile, corrobora Andrés Orrego, director del sitio especializado Portal Portuario.

Desde 2020, cada año unas 270 naves no han podido atracar en el puerto o han quedado varadas. Cuando no pueden zarpar deben pagar entre 80 mil y 150 mil dólares extra por cada día que permanecen amarradas, precisa el subgerente Santos.

Antes de que en junio llegue el invierno austral, cuando se presentan los mayores oleajes, los trabajadores instalan bloques "verteolas" de forma cóncava en la parte superior del muro, para que devuelva las olas.

"Si bien estas obras van a mitigar, en algunos momentos va a pasar el oleaje, pero bajo umbrales aceptables para que se siga operando sin ningún problema (el puerto)", explica por su parte el jefe de obras.

La mitad del nuevo muro ya está reforzado. Con el avance de la infraestructura, los días de cierre se redujeron de 47 en 2023 a 30 el año pasado. Se espera que la obra esté lista el primer semestre de 2026.

Por su parte, el puerto de Antofagasta, punto clave en la exportación de cobre desde el norte de Chile, planea ampliar su muro de protección para reducir un 90% los cierres.

Más rompeolas

El oleaje extremo y cada vez más frecuente también ha afectado otros atracaderos.

Uno de ellos es el del Callao, el principal del Pacífico sur, que moviliza toneladas de productos agrícolas y minerales. Este puerto peruano está protegido por un rompeolas de casi 13 metros de altura. Además, las islas de San Lorenzo y El Frontón funcionan como una barrera natural.

EFINFO, SAPI de CV (EFINFO), se encuentra actuando bajo el concepto del derecho de autor de "Libre Utilización de Obras", con fundamento en el artículo 148 de la Ley Federal del Derecho de Autor, y los artículos 10 y 10 bis del Convenio de Berna para la Protección de la obras Literarias y Artísticas. EFINFO sólo realiza la presente publicación por así haberlo solicitado el cliente de monitoreo de EFINFO, únicamente con el propósito de revisar la fuente de la nota y verificar los derechos de autor correspondientes a la misma; por lo que el uso de la nota es exclusivamente personal y privado para el cliente, sin perseguir ningún fin de lucro. Cualquier otro uso como la publicación, comunicación pública, reproducción y transmisión pública que EL CLIENTE realice no es responsabilidad de EFINFO.

Pese a ello, a finales de 2024 cerró 10 días por olas que alcanzaron hasta cuatro metros y que afectaron a otro centenar de puertos del país, según la Marina.

El megapuerto de Chancay, operado por China en Perú e inaugurado en noviembre, incluyó ya dentro de su infraestructura un extenso rompeolas de casi tres kilómetros.

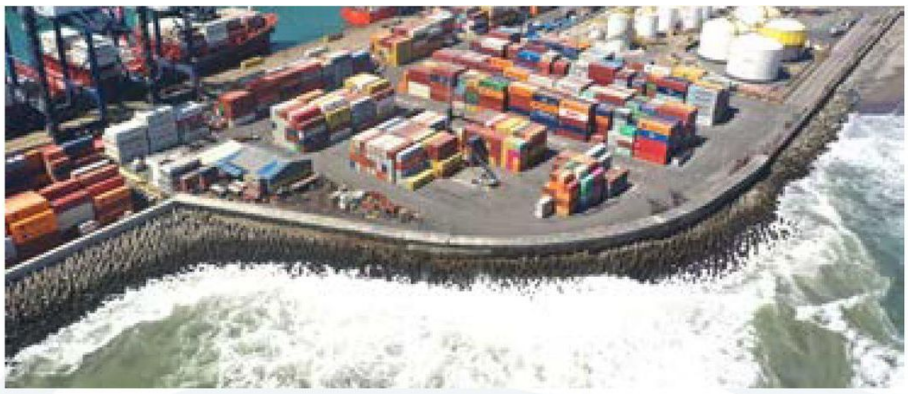
Mientras que en Manta, las marejadas también están golpeando sus actividades, que desde 2024 han forzado el cierre por días, según dijo a la AFP la Autoridad Portuaria de Manta.

Asimismo, el agua se llevó por delante dos pantallas instaladas en pilotes. Según el operador, ahora se deben realizar "obras de protección costera (...) y estrategias de adaptación ante el impacto del cambio climático".

"Es un problema para el que habrá que adaptarse. No hay demasiadas opciones. Se tendrá que invertir mucho en proteger contra el oleaje (extremo)", concluye el climatólogo Cordero.

EFINFO, SAPI de CV (EFINFO), se encuentra actuando bajo el concepto del derecho de autor de "Libre Utilización de Obras", con fundamento en el artículo 148 de la Ley Federal del Derecho de Autor, y los artículos 10 y 10 bis del Convenio de Berna para la Protección de la obras Literarias y Artísticas. EFINFO sólo realiza la presente publicación por así haberlo solicitado el cliente de monitoreo de EFINFO, únicamente con el propósito de revisar la fuente de la nota y verificar los derechos de autor correspondientes a la misma; por lo que el uso de la nota es exclusivamente personal y privado para el cliente, sin perseguir ningún fin de lucro. Cualquier otro uso como la publicación, comunicación pública, reproducción y transmisión pública que EL CLIENTE realice no es responsabilidad de EFINFO.

Fotos: Rodrigo Arangua / AFP



EFINFO, SAPI de CV (EFINFO), se encuentra actuando bajo el concepto del derecho de autor de “Libre Utilización de Obras”, con fundamento en el artículo 148 de la Ley Federal del Derecho de Autor, y los artículos 10 y 10 bis del Convenio de Berna para la Protección de la obras Literarias y Artísticas. EFINFO sólo realiza la presente publicación por así haberlo solicitado el cliente de monitoreo de EFINFO, únicamente con el propósito de revisar la fuente de la nota y verificar los derechos de autor correspondientes a la misma; por lo que el uso de la nota es exclusivamente personal y privado para el cliente, sin perseguir ningún fin de lucro. Cualquier otro uso como la publicación, comunicación pública, reproducción y transmisión pública que EL CLIENTE realice no es responsabilidad de EFINFO.