

La Criosfera y la importancia geoestratégica del Ártico: la Ruta de la Seda Polar

Por: Juan López Páez. 17/01/2025

La ruta del norte (Northern Sea Route), recorta a la mitad los tiempos de viaje entre Europa y Asia respecto a la ruta del canal de Suez

«Si quieres ser próspero, primero construye caminos».

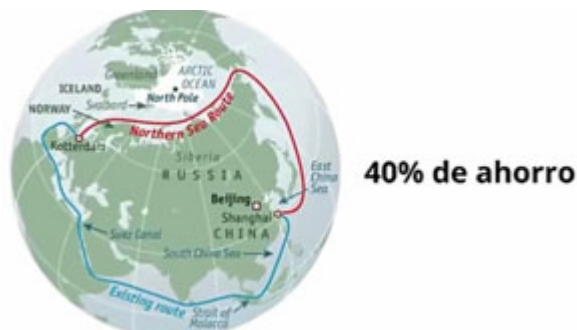
Refrán chino

En el espacio postsoviético el uso de rutas comerciales nuevas y los recursos energéticos del Polo Norte tienen un gran alcance en las políticas exteriores de los países implicados.

Existen cuatro rutas emergentes para atravesar el Ártico:

- La ruta del norte **Northern Sea Route**, (NSR) a lo largo de la costa ártica rusa. Esta es la que podría quedar antes libre de hielos y por tanto la más interesante desde el punto de vista comercial. Reduce el tránsito del sudeste asiático a Europa occidental en más de 4.000 millas y entre 10 y 15 días de navegación con respecto a la ruta de Suez.
- El paso del noroeste **Northwest Passage**, (NWP) que recorre la costa canadiense y de Alaska, que podría reducir hasta en 5.000 millas el tránsito entre el sudeste asiático y Europa occidental en comparación con el paso del canal de Panamá. Si bien este paso estuvo abierto durante el verano de 2007, hay dudas sobre la disponibilidad de esta ruta a largo plazo.
- La ruta transpolar **Transpolar Route**, (TSR) a través del centro de casquete polar, una ruta que aún es una mera hipótesis.

- El proyecto **Puente Ártico**, corredor marítimo de transporte que podría unir Murmansk (Rusia) y Narvik (Noruega) con el puerto de Churchill (provincia de Manitoba, en el centro de Canadá) para el tráfico de grano, si bien no es realmente una ruta que atravesase el Ártico como las anteriores.



La Región de Murmansk tiene un estatus estratégico especial para la Federación Rusa. Situada en la península de Kola, su puerto principal cuenta con aguas profundas que no se congelan en invierno. Por este motivo, el puerto marítimo de Murmansk se convirtió desde hace ya muchos años en el centro de la pesca industrial en el Mar de Barents y el Atlántico Norte, y el punto de partida del Ártico. Hoy Murmansk es el único puerto en la Rusia europea con acceso abierto, durante todo el año, a pesar de su latitud, a las principales rutas oceánicas.

La Federación Rusa envió su segundo barco de oeste a este a través del Ártico. Moscú y Beijing quieren que sea la Ruta de la Seda Polar, libre de la interferencia y control de EE.UU. y la OTAN. La [vía marítima](#) recorta a la mitad los tiempos de viaje entre Europa y Asia.

«La ruta incluye un viaje de 3.300 millas a través de la parte superior de Rusia y a través de algunas de las condiciones de navegación más duras del planeta, donde los icebergs y las condiciones de congelación son comunes», según Bloomberg.

El calentamiento global ha acrecentado la relevancia geopolítica del [Ártico](#) debido a que el deshielo de la región facilitará el acceso a nuevas rutas internacionales de transporte, así como a cuantiosos y potenciales recursos naturales. A excepción del mar de Barents —que permanece casi libre de hielo durante todo el año gracias a las corrientes cálidas del golfo que arrastra el Atlántico Norte—, el resto de la ruta permanece congelado a partir del mar de Kara. Según [datos](#) del Centro Nacional de Hielo y Nieve de los EE. UU., cada vez es menor la extensión de hielo marino en la

región ártica, ubicándose el mínimo histórico en el mes de septiembre de 2012.

Los Estados ribereños del Ártico (los **Arctic Five**) son Canadá, EE. UU., Dinamarca, Noruega y Rusia. A la luz del derecho del mar vigente, los Arctic Five, como Estados ribereños del Ártico, poseen la potestad de gestionar libremente los recursos naturales que hubiere en el lecho y subsuelo marino dentro de las 200 millas náuticas de su plataforma continental. Ahora bien, esta distancia, de acuerdo con el art. 76 de la [CONVEMAR](#) (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar) puede llegar a ampliarse hasta las 350 millas náuticas o más si se acredita que el borde exterior del margen continental del Estado ribereño se extiende más allá de las 200 millas náuticas que a priori le corresponde a todo Estado en su litoral.

Según el U.S. Geological Survey del 2006, corresponden a Rusia dos de las cinco provincias donde se halla alrededor del 70 % de las fuentes de petróleo por descubrir en el Ártico, así como dos de las tres provincias en donde se encuentra el 70 % de las fuentes de gas no descubiertas hasta ese momento en la región. Así, autores como Sánchez o Aznar han señalado que el 50 % de las reservas potenciales de petróleo ártico y el 70 % de las de gas natural se encuentran en manos rusas. De este modo, Rusia posee la mayor parte de los hidrocarburos del Ártico, y esto les confiere una situación prioritaria dentro de la política ártica de Rusia.

Los nuevos macro yacimientos —en su mayor parte ubicados en el mar de Barents y de Kara (Siberia Occidental)— permitirán sustituir los yacimientos ya explotados en la parte continental del país, los cuales se encuentran en decadencia productiva. En ese sentido, la explotación de nuevas reservas en el Ártico —en su mayoría, *offshore* (plataformas o pozos de petróleo que no están sobre la tierra firme, ya sea mar, lago o laguna) y más accesibles según evolucione el deshielo del Ártico— ayudará a mantener la vitalidad de este sector y, por ende, garantizará la estabilidad económica del país. También, es reseñable incidir en que dos de las principales compañías rusas que operan en el Ártico, Gazprom y Rosneft, son de control estatal —en el caso de Rosneft, enteramente pública.

La Ruta del Noreste rebajará sustancialmente la distancia recorrida en los viajes navales de una punta a otra del país. Comunicar una punta con otra —San Petersburgo-Vladivostok— implica rodear toda Eurasia cruzando por el canal de Suez, un itinerario por el que se recorrerían aproximadamente 23 000 km, tardando unos 52 días. En cambio, este mismo viaje a través de la Ruta del Noreste implicaría

un 40 % menos de distancia recorrida y un ahorro de tiempo estimado en unos 20 días. Esto es crucial si tenemos en cuenta que Rusia es el país más extenso del mundo —17 098 250 km² de superficie— y apenas se encuentra conectado en sentido oeste-este por la red ferroviaria del Transiberiano.

Además, esta red de ferrocarril discurre, sobre todo, por el sur dejando prácticamente aislada la parte de Siberia Oriental. Al respecto, la navegación por la Ruta del Noreste tiene una ventaja comparativa: al transcurrir por la parte septentrional rusa y comunicar con la red fluvial siberiana que desemboca en los mares árticos, podrá movilizar los enormes recursos naturales que aún quedan por explotar en la parte continental más aislada de Siberia.

Rusia ha sido una potencia eminentemente terrestre, con escasas y angostas salidas a un mar meridional cálido que le facultara la navegación, lo que, a su vez, ha dificultado su inserción en el comercio mundial de mercancías. No obstante, estos pilares geopolíticos tambalean una vez que la Ruta del Noreste sea completamente navegable y tenga éxito. Rusia podrá convertirse en un enclave estratégico en el transporte internacional de mercancías pudiendo proyectar su poder y economía a nivel global.

Además Rusia lleva a cabo una «geopolítica energética», consistente en «utilizar los recursos energéticos como un instrumento de política exterior», ello con el objetivo de aumentar su influencia política y sus ganancias económicas en el intercambio con sus países vecinos y clientes.

En el ámbito de la connivencia económica ruso-china, China se compromete a poner en marcha la Ruta de la Seda Polar Es a partir del año 2014 en que los intereses de Rusia y China comenzaron a converger, lo que mejoró sustancialmente su relación. Rusia viró su relación al estrechar lazos económicos con China en búsqueda de la inversión y la tecnología que le habían negado en Occidente. El nuevo plan quinquenal 2021-2025 de China contempla construir la [Ruta de la Seda Polar](#) donde participará activamente en el desarrollo de rutas comerciales en la región del Polo Norte. China también anunció en 2022 planes para lanzar un nuevo satélite para rastrear las rutas de navegación y monitorear los cambios en el hielo marino en el Ártico.



Figura 4. Comparación distancia recorrida (km) y tiempo de navegación (días) entre la ruta convencional de Suez y la ruta ártica del Noreste. Fuente: MERINO (2019), El Orden Mundial. Disponible en: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/hacia-la-ruta-del-artico/>

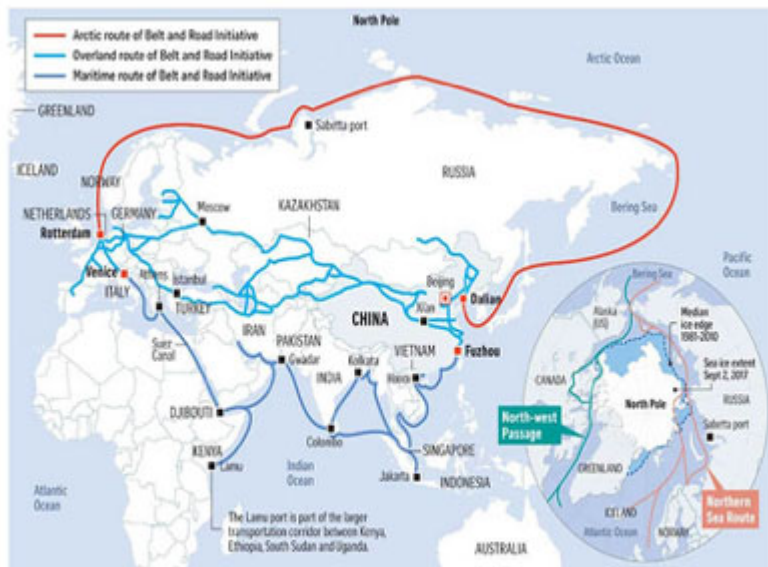


Figura 3. Las diferentes versiones de la Ruta de la Seda junto con sus itinerarios. Fuente: LUI (2018), *The Straits Times*. Disponible en: <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/chinas-polar-ambitions-cause-anxiety>



Figura 3. Las rutas marítimas del Ártico: la Ruta Noreste, la Ruta Noroeste y la Ruta Transpolar. Fuente: VALER DEL PORTILLO (2017), GEOPOL 21. Disponible en: <https://geopol21.com/2017/02/10/el-deshielo-del-artico/>

El valor del intercambio comercial entre Rusia y China ha alcanzado un nivel sin precedentes al llegar, el año pasado, a los 244.819 millones de dólares, según evidencian los [datos](#) de la Administración General de Aduanas del gigante asiático publicados este lunes. Así, las naciones batieron su récord anterior, de 2023, cuando sumaron 240.111 millones de dólares en el comercio bilateral.

De acuerdo con las estadísticas de la mencionada institución, en términos de yuanes el comercio entre Pekín y Moscú en 2024 creció el 2,9 % y se situó en los 1,74 billones de yuanes, lo que fue calificado por Reuters de un «*récord histórico*».

La meta de aumentar los niveles de intercambio comercial entre Moscú y Pekín hasta alcanzar los 200.000 millones de dólares para 2024 fue fijada por los presidentes Vladímir Putin y Xi Jinping en el [III Foro de la Franja y la Ruta](#) celebrado en octubre de 2023 y superada ese mismo año. La disposición de mantener esta línea de cooperación mutuamente beneficiosa entre los dos países en varios campos, incluida la economía y el comercio, fue manifestada por ambos líderes en su reciente intercambio de felicitaciones con motivo del Año Nuevo.

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: Mundo obrero

Fecha de creación

2025/01/17