

China a la conquista del Ártico

[Georgina Higuera](#)



¿Podría el océano Ártico convertirse en elemento imprescindible de la geopolítica de China y conseguir su reconocimiento como actor global pacifista y responsable?

Empeñada en acercar Europa, China ha añadido la dimensión polar a su megaproyecto de la Ruta de la Seda para conectar, a través del océano Ártico, los dos extremos del continente euroasiático. El derretimiento sin precedentes de los hielos polares ha encendido las alarmas del cambio climático, pero también ha desatado el interés por la nueva vía que se abre al transporte marítimo por la cima del mundo.

La ruta del Ártico puede reducir en 20 días los habituales 48 que tarda un carguero en hacer el trayecto entre Shanghai y Rotterdam (Holanda), el puerto con mayor volumen comercial de Europa. La ruta del sur, que es la que se usa ahora, atraviesa obligatoriamente el estrecho de Malaca, que conecta el Pacífico y el Índico y que, en caso de conflicto, es muy fácil de bloquear porque es muy angosto. De ahí, la voluntad del Gobierno chino de encontrar una vía alternativa.

Tras cinco años de negociaciones y dos intentos fallidos, Pekín consiguió en 2013 convertirse en observador permanente del Consejo Ártico (CA), en el que se integran los ocho países costeros de este océano: Rusia, Canadá, Estados Unidos, Noruega, Suecia, Finlandia, Islandia y Dinamarca. Desde entonces, ha impulsado la cooperación con todos los miembros basada en el “respeto, beneficio y sostenibilidad”.

Con Donald Trump en la Casa Blanca, Pekín anhela encontrar mercados alternativos para sus productos, al tiempo que busca estrechar sus relaciones geoestratégicas con la Unión Europea, con la que comparte la urgente necesidad de luchar contra el cambio climático. China, que se

identifica como “un Estado cercano del Ártico” en el que impacta el deshielo de ese océano, se ha comprometido a proteger el medio ambiente y el ecosistema, así como a implementar políticas que frenen el calentamiento global.

Cuando apenas faltan unos meses para que se cumpla el quinto aniversario del relanzamiento en Kazajistán de la antigua Ruta de la Seda como el gran proyecto de conectividad global, la vía polar se presenta como un complemento fundamental en la reducción de la distancia y los obstáculos geográficos y geopolíticos que separan a China de Europa. Navegar por el Ártico requiere la construcción de cargueros con cascos especiales, rompehielos y limitarse al verano polar, pero a la larga puede resultar más rentable que el ferrocarril, en cuyo trazado y viabilidad se están realizando grandes avances, pese a las dificultades de Asia Central y la inestabilidad reinante en Oriente Medio.

El 26 de enero de 2018, Pekín publicó el libro blanco de la Ruta de la Seda Polar en el que defiende su derecho a navegar por ese océano, de acuerdo a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, en sus siglas en inglés), que garantiza la libertad de navegación en aguas internacionales. Sostiene que las disputas que puedan originarse deben resolverse según la ley internacional y pide colaboración tanto a los países miembros como a los observadores del CA para la construcción de infraestructuras que faciliten el transporte por la cima del mundo.

Con el libro blanco, China quiso dejar claro que no tiene ninguna reivindicación territorial en el Ártico, ni pretende forzar su posición en él, al contrario de lo que sucede en el mar del Sur de China, sino que pretende abrirse camino a través de la cooperación con los miembros del CA. De igual manera, ha invitado a aunar esfuerzos a los países que se han sumado al titánico plan de infraestructuras terrestres y marítimas denominado oficialmente, la Franja y la Ruta. “La Ruta de la Seda Polar facilitará la conectividad y el desarrollo sostenible económico y social del Ártico”, reza el texto. Sin embargo, distintas organizaciones ecologistas, entre las que destaca Greenpeace, consideran pernicioso para el futuro del planeta cualquier intervención humana en el Ártico. Greenpeace ha llegado a denunciar al Gobierno noruego por permitir nuevas exploraciones petrolíferas en el mar de Barents.

De momento, su principal socio en la zona es Rusia, que ha reemprendido la explotación de sus territorios más al norte, semiabandonados desde la enorme crisis económica y social que supuso la desintegración de la Unión Soviética. El presidente Vladimir Putin está convencido de que el deshielo ártico abre nuevas oportunidades económicas de petróleo, gas natural, minerales y transporte de mercancías y ha propuesto dedicarle hasta 2030 decenas de miles de millones de dólares. China ha invertido 12.000 millones en el yacimiento gasístico de Yamal, en

el mar de Kara, uno de los mayores y más complejos proyectos de gas natural licuado (GNL) del mundo, que cuando esté a pleno rendimiento en 2022 duplicará la producción rusa de este gas. El 50% del proyecto es de propiedad rusa, la Corporación Nacional de Petróleo de China tiene el 20%, y el Fondo de la Ruta de la Seda, otro 10%.

La Ruta Marítima del Norte tiene tres vías de navegación: el Paso del Noroeste (NWP), que transcurre junto a las costas de Alaska (EE UU) y Canadá y reduce en un tercio el tiempo de los cargueros que navegan entre Shanghái y Nueva York a través del canal de Panamá; el Paso del Noreste (NEP), que bordea el territorio ruso hasta alcanzar las costas de Noruega y la Ruta Marítima Transpolar, que transita por aguas internacionales entre esos dos pasos pero que, hasta ahora, solo pueden realizar pesados rompehielos. En 2017, el buque chino de investigación *Xue Long* se convirtió en el primer barco chino que recorrió las tres vías. Pekín apuesta por el NEP, que es el que tiene mejores infraestructuras y capacidades de búsqueda y rescate, aunque sus aguas son poco profundas, lo que impide el acceso a los grandes buques de contenedores. Según los analistas norteamericanos, los intereses de Trump están muy alejados de la Ruta Marítima del Norte y no se espera ninguna colusión con los avances de China en la zona.

La agencia oficial Xinhua indicó en marzo pasado que China ha comenzado la construcción de su primer crucero de expedición polar para explorar posibles rutas de navegación para sus cargueros. El buque, de 104,4 metros de eslora, está equipado con un avanzado motor de propulsión eléctrica y un sistema de control para navegación en hielos marinos. Se espera que esté operativo en agosto de 2019.

La firma de gas rusa Novatek ha encargado la construcción de 15 rompehielos cisterna para transportar gas desde el yacimiento de la península de Yamal. Por primera vez en la historia, uno de estos nuevos tanqueros realizó en agosto pasado la travesía del norte a una velocidad récord, facilitada por no llevar ningún rompehielos de escolta. Transportaba un cargamento de GNL de Hammerfest en Noruega a Boryeong, en Corea del Sur. Tardó 19 días, un 30% menos del tiempo empleado en la navegación por la ruta convencional del sur a través del canal de Suez. El innovador buque cisterna usó su tecnología de rompehielos integral para cruzar campos de hielo de 1,2 metros de espesor. Corea del Sur y Japón también han iniciado la construcción de este tipo de cargueros reforzados para transitar por las semiheladas aguas polares.

Xi Jinping y Putin parecen entusiasmados con las posibilidades que abre el Ártico. En 2017, se transportaron por la Ruta Marítima del Norte 10,7 millones de toneladas de carga, aunque en un 90% fue tráfico interno. Se trató principalmente de recursos energéticos, como GNL, petróleo,

carbón y metales. La agencia federal de transporte fluvial y marítimo de Rusia Rosmorrechflot pronostica que, para el año 2020, el volumen alcance los 44 millones de toneladas, y para 2030, hasta 70 millones. Canadá, el país con mayor extensión fronteriza en el Ártico, es una gran defensora de las posibilidades de explotación energética, de transportes y militar que le abre este océano y apuesta por aliarse con Estados Unidos para impulsarlas, mientras que los europeos, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Suecia y, muy en especial, Noruega -principal productor petrolífero de Europa- de momento están más interesadas en las reservas de gas, petróleo y minerales, que en las nuevas vías de transporte.

Empeñado en mantener un cierto equilibrio entre sus socios, Pekín ha negociado distintos proyectos con los miembros del CA, como la construcción de una gran embajada en Islandia y la financiación del tren de mercancías que desde noviembre de 2017 conecta la ciudad finlandesa de Kouvola con Xi'An, antigua capital imperial y extremo oriental de la Ruta de la Seda iniciada hace 22 siglos por comerciantes a lomos de camellos. La involucración de China en Groenlandia afecta no solo a la explotación minera, sino también a la construcción de infraestructuras, el turismo y la cooperación científica, ya que en esta enorme isla (casi cinco veces el tamaño de España) cubierta de hielo crecen al mismo ritmo el derretimiento y el ansia de independencia de Dinamarca. Sus 55.000 habitantes han encontrado en China un buen aliado de cara a mejorar el PIB ante su eventual autodeterminación en la próxima década. Pekín también ha hecho un esfuerzo por mejorar las relaciones con Noruega, congeladas tras la decisión de conceder el Premio Nobel de la Paz al disidente y activista de derechos humanos Liu Xiaobo, que por entonces estaba encarcelado y falleció en julio de 2017 víctima de un cáncer de hígado.

El Centro Nacional de Datos de Nieve y Hielo de EE UU, que estudia desde hace 39 años la situación del Ártico, declaró que en el verano de 2012 el hielo se había reducido en un 49% con respecto a la media registrada en las dos últimas décadas del siglo XX. En enero pasado, advirtió que había descendido al segundo mínimo observado en todos los años de estudio. En esa misma línea, investigadores de la NASA anunciaron en septiembre de 2017 que el calentamiento global provoca desde hace décadas una reducción media del casquete polar Ártico del 1,3% anual. De mantenerse esta ascendente tendencia, en el verano del 2030 el Ártico podría estar libre de hielo, aunque las cambiantes condiciones atmosféricas y el alto coste de los seguros frenan una expansión rápida de la Ruta Marítima del Norte.

Los expertos vaticinan que hasta dentro de una década la gran mayoría del transporte marítimo se seguirá realizando por la ruta del sur, pese a que las aguas del Índico estén infectadas de piratas y los barcos tengan que navegar unas 3.500 millas náuticas más (6.500 kilómetros) para alcanzar sus destinos. Siempre mirando a largo plazo, China ha establecido mecanismos de

cooperación con Japón y Corea del Sur, dos países que al igual que ella son observadores permanentes en el CA y comparten intereses geoestratégicos y comerciales. Según la Organización Mundial del Comercio, el 88% del transporte global de mercancías se realiza entre Asia, Europa y América del Norte, de ahí la relevancia de explotar una ruta que reduce en un 30% la distancia a recorrer.

Además de una nueva travesía marina, el Ártico, muy rico en pesca, recursos energéticos y minería, puede ser un crisol del desarrollo chino. Si Pekín cumple sus compromisos de sostenibilidad, respeto al medio ambiente y beneficio para todos, este océano puede convertirse en la piedra angular de la geopolítica de Xi Jinping, que busca el reconocimiento de China como actor global pacifista y responsable en un momento en que Estados Unidos está dejando a un lado sus compromisos internacionales.

Fecha de creación

4 julio, 2018