

# La guerra en Ucrania calienta aún más las aguas del Ártico

[Iván Giménez Chueca](#)



Plataforma ártica de producción de petróleo resistente al hielo cerca del mar de Barents (Sergey Anisimov /Anadolu Agency/Getty Images)

## ***Las tensiones geopolíticas derivadas de este conflicto afectan a las nuevas rutas marítimas.***

A mediados de noviembre de 2022, el petrolero rompehielos de bandera rusa *Vasily Dinkov* completó la ruta entre Múrmansk y el puerto chino de Rizhavo en las costas del mar Amarillo. El navío, con sus bodegas cargadas de crudo, realizó una travesía de 3.300 millas (más de 6.100 kilómetros) por aguas del océano Ártico en poco menos de tres semanas. Era la segunda vez que un barco de este país completaba un trayecto similar ([la primera fue en 2020](#)), pero la guerra en Ucrania daba a esta segunda navegación un significado especial.

[El Ártico lleva tiempo siendo objeto de especulación sobre las intenciones de las grandes potencias y multinacionales para estas aguas en los próximos años.](#) El deshielo permanente,

consecuencia del calentamiento global, durante largas épocas ha abierto nuevas vías para la navegación y permite la explotación de yacimientos de recursos valiosos como hidrocarburos o tierras raras. Por estos motivos, los actores internacionales han aumentado el interés económico y militar en la región.

Pero, con la guerra en Ucrania, la especulación del pasado ha dado paso a algunas certezas. Por ejemplo, la mencionada especificidad del segundo envío de crudo de la Federación Rusa a China hace referencia [al giro que Moscú está dando a sus exportaciones de hidrocarburos hacia Asia](#) por las sanciones de Occidente.

Los vasos comunicantes entre Ucrania y el Ártico se explican por la ascendencia que tiene Rusia sobre la conocida como [Northern Sea Route \(NSR en sus siglas en inglés o Ruta Marítima Septentrional\)](#). Transcurre entre el mar de Barents y el Estrecho de Bering por aguas cercanas a territorio controlado por el Kremlin o que corresponden a su Zona Económica Exclusiva.

Antes del inicio de la invasión rusa, los beneficios de la NSR para la navegación ártica eran evidentes (aunque sus efectos climáticos eran más que discutibles). Por ejemplo, en 2019 y por primera vez desde que hay registros, la ruta estuvo totalmente libre de hielos entre agosto y octubre. No hay que olvidar que estudios científicos [como este publicado en la revista Nature](#), afirman que la temperatura del Ártico ha aumentado cuatro veces más que la del resto del planeta desde 1979.

Este deshielo (que irá a más en los próximos años) reduce los tiempos de navegación entre Asia y Europa. Por ejemplo, el documento [Commercial Navigation Along the Northern Sea Route](#) del Foro de Transporte Internacional de la OCDE indicó que los días de tránsito marítimo entre Rotterdam y China se reducirán un 40% respecto a la ruta que transcurre por el Canal de Suez.

Además, en algunos meses que las aguas de la NSR no están libres de hielos también se puede operar gracias a los rompehielos rusos. Unos navíos que han adquirido un rol estratégico para Moscú, ya que ayudan a mantener transitable esta ruta. Destaca la relevancia que están adquiriendo los modelos con propulsión nuclear —algunos ya operativos y otros lo estarán en breve—.

[La importancia de estos rompehielos nucleares la recalcó el propio presidente ruso, Vladímir Putin, a finales de noviembre, en la botadura del Yakutia, una de las naves de este tipo.](#) El mandatario aseguró que "reforzaban el estatus de Rusia como gran potencia ártica".

Pero como ha sucedido en otros ámbitos, la guerra en Ucrania ha cambiado estas perspectivas. [En 2021, a través de la NSR circularon 35 millones de toneladas de mercancías](#), según datos de la [Administración de la Ruta Marítima Septentrional](#), el organismo del Gobierno ruso que gestiona esta vía. Para este 2022, este mismo ente ha calculado [una cifra similar de tonelaje transportado](#). Pero este optimismo desde la órbita del Kremlin contrasta con la postura de otros actores.

[Las navieras internacionales no han utilizado esta ruta en 2022, tal y como reconoció Rosatom](#), la compañía estatal rusa de energía atómica y que se encarga de operar los rompehielos con propulsión nuclear en el Ártico. Esta negativa es una de las consecuencias de las sanciones internacionales a Moscú por la guerra de Ucrania.

Si se pone la lupa sobre los datos de Rosatom, se ve que el peso total de las compañías internacionales en el volumen de tráfico de mercancías es relativamente bajo. De las mencionadas 35 toneladas de 2021, solo dos fueron transportadas por navieras no rusas. En cuanto a los datos de 2022, es interesante resaltar que un 60% corresponde a exportaciones de gas natural licuado (GNL), toda una muestra de cómo Moscú está reorientando sus exportaciones de hidrocarburos por las sanciones.

Viktor Katona, analista de [Keplr](#) —consultora especializada en transporte de mercancías— [declaró en la publicación Bloomberg](#) que era lógico que Rusia tratara de utilizar esta ruta, "¿para qué circunnavegar [en relación a rodear toda Europa desde el Ártico hasta el Canal de Suez] si puedes usar la NSR para llegar a China en 20 días".

Aunque los expertos también consideran que, de momento, es una vía con una utilidad limitada a corto plazo, "parece poco probable que se puedan transportar volúmenes significativos por esta ruta hasta el verano", según explicó Richard Matthews, jefe de investigación en [Gibson Shipbrokers](#), al mismo medio.

## **El Ártico, prioridad estratégica para el Kremlin**

Los aspectos comerciales y de navegación son solo dos de las piezas del puzzle geopolítico que se está componiendo en el Ártico. El sentido de las palabras de Putin durante la botadura del *Yakutia* se ha visto reforzado por la presentación de una [nueva doctrina marítima rusa](#) que refuerza sus reclamaciones sobre las aguas de sus costas más septentrionales.

Este documento señala que, para Moscú, ahora el Ártico es su principal prioridad estratégica desde el punto de vista de los intereses marítimos. No hay que olvidar que el país cuenta con más de 24.000 kilómetros de costas en estas aguas. Así lo remarca Nick Childs, investigador sobre fuerzas navales y seguridad marítima del International Institute for Strategic Studies, en su [artículo sobre la cuestión](#). Este investigador también destaca que, respecto a 2015, "el Atlántico ha caído del primer al tercer puesto de la lista".



Este investigador también llama la atención sobre que este interés estratégico también lleva a Rusia a querer expandir sus flotas de guerra del Norte (con responsabilidad específica de defender el Ártico) y del Pacífico. Evidentemente, esta es la intención plasmada en el documento, queda por ver cómo el Kremlin distribuirá sus recursos militares con el desgaste que sus tropas están teniendo en Ucrania.

La doctrina rusa también cataloga buena parte de la NSR como aguas interiores rusas (una vieja reclamación de Moscú). [Jan Jakub Solski, investigador de la Universidad Noruega del Ártico, ha publicado en The Arctic Institute un artículo](#) donde dice que, la Duma (parlamento ruso) está trabajando en una ley que exija "a los navíos de guerra extranjeros y otros buques de Estado solicitar autorización de paso por aguas interiores dentro de la NSR al menos 90 días antes de su entrada, junto con un mecanismo para prohibir de forma efectiva el paso inocente de buques de Estado extranjeros no deseados por el mar territorial ruso [Ártico]".

Conviene señalar que el derecho de paso inocente está recogido en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Este precepto permite a los barcos de guerra navegar por aguas territoriales de otros Estados siempre que se trate de una navegación rápida, sin detenerse ni ejecutar cualquier acción perjudicial para la paz (como llevar el armamento preparado para el combate).

De todas formas, otro dato que reforzaría esta competición geopolítica en el Ártico es que sus aguas pueden ser un escenario más de la rivalidad entre Rusia y la OTAN, que se ha hecho más profunda a raíz de la guerra en Ucrania.

Pese al enorme peso de la potencia eslava en la zona, también tienen presencia otros siete Estados y todos ellos serán miembros de la Alianza Atlántica una vez Finlandia y Suecia

formalicen su ingreso en esta organización. El resto de los mencionados países son Estados Unidos, Canadá, Islandia, Dinamarca y Noruega. Esta situación aumentaría la sensación de inseguridad de la que tantas veces ha clamado Moscú ante la presencia de la OTAN en sus fronteras.

Si se miran hipótesis de futuro con las que trabajan los analistas, el *think tank* estadounidense Center for a New American Security (CNAS) ha publicado el informe [Russia in the Arctic: Gauging How Russia's Invasion of Ukraine Will Alter Regional Dynamics](#) que detalla tres posibles escenarios sobre el rol del Kremlin en la región para los próximos años.

En el primero de ellos, Moscú queda aislado del mundo (incluida China) tras una larga guerra en Ucrania donde sus Fuerzas Armadas se han desangrado. Con esta premisa tan poco halagüeña, Putin contempla el Ártico como el escenario donde realizar "frecuentes exhibiciones de poder militar en la región [...], para restaurar la imagen del Ejército ruso como una fuerza formidable". Siguiendo con el informe del mencionado *think tank*, esta postura incrementaría el riesgo de escalada con la OTAN ante cualquier incidente militar.

El segundo escenario que contempla CNAS es que se consolide la entente entre China y Rusia, con ambas potencias colaborando en el Ártico. Este sería el escenario menos halagüeño para Washington, ya que le obligaría a dividir sus recursos militares entre el Pacífico y el océano septentrional.

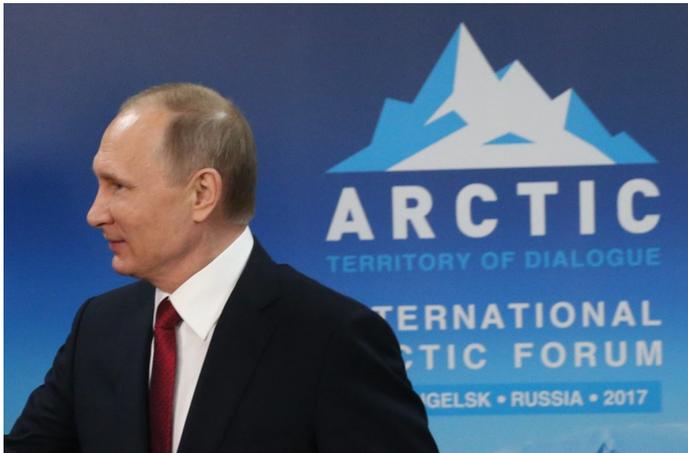
En el tercer escenario, se contempla una Rusia donde Putin ha sido apartado del poder en favor de un gobierno de tecnócratas. El nuevo poder en el Kremlin buscaría cierta reconciliación con Occidente, pero sin renunciar de lleno a sus reclamaciones en el Ártico. Según el CNAS, este panorama daría lugar a cierta ambigüedad estratégica, donde los aliados occidentales no se pondrían de acuerdo sobre si Moscú vuelve a ser un socio fiable o sigue marcado por rasgos autoritarios.

### **¿Vuelta a la cooperación?**

Toda esta competición geopolítica y la guerra en Ucrania han roto cierta tradición de cooperación en otros ámbitos. En 1987, el entonces presidente ruso Mijaíl Gorbachov se refirió a este océano como una "zona de paz" e hizo un llamamiento en un discurso en Múrmansk a todos los países ribereños a colaborar para proteger el medio ambiente de la región. Con este espíritu, cuatro años después, se puso en marcha el Consejo del Ártico.

Este organismo acoge a los países con presencia territorial en el Ártico —Rusia, Estados Unidos, Canadá, Islandia, Finlandia, Dinamarca, Suecia y Noruega—. No trata cuestiones

relacionadas con la seguridad, pero sí que tiene numerosos grupos de trabajo sobre temas como el transporte, los derechos de los indígenas, protección medioambiental, etcétera.



El espíritu colaborativo entre Rusia y el resto de Estados había sobrevivido a momentos críticos como la anexión de Crimea y el inicio de las hostilidades en el Donbás en 2014. Pero la guerra que se inició en 2022 cambió este clima. [Una semana después de comenzar la ofensiva rusa, el 3 de marzo, los otros siete países miembros del Consejo del Ártico](#) anunciaron que suspendían toda

colaboración con Moscú.

Esta negación a colaborar con Rusia implica la suspensión de las actividades del Consejo del Ártico. [Desde el ministerio de Asuntos Exteriores de la Federación se ha advertido de las graves consecuencias que tiene el fin de la cooperación](#) en aspectos como la seguridad o el bienestar de las personas que habitan en la región.

De los peligros que abre el fin de la colaboración también han advertido activistas como Tero Mustonen, abogado finlandés defensor de los derechos de los pueblos indígenas de la región. [Este activista realizó una curiosa comparativa en la revista Time](#) para explicar qué puede suponer frenar iniciativas relacionadas con la sostenibilidad: "el Ártico es el *canario* más importante en la *mina de carbón* del cambio climático, así que cualquier cosa que reste capacidad para vigilar, comprender y responder de forma ordenada al cambio climático en el Ártico es una pérdida para la humanidad".

Pese a estas perspectivas tan poco halagüeñas se puede ver resquicios sobre una vuelta a la colaboración. [EE UU también ha reformulado recientemente su estrategia para el Ártico](#). Este documento, publicado en octubre (casi ocho meses después del inicio de la guerra), reconoce que "a pesar de los desafíos a la cooperación ártica resultantes de la agresión de Rusia en Ucrania, Estados Unidos trabajará para mantener las instituciones para la cooperación ártica, incluido el Consejo Ártico".

### Fecha de creación

10 enero, 2023