

CIEE

CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS ESTRATÉGICOS
ANEPE.CL

ISSN 0719-4110

CUADERNO DE TRABAJO N°11-2018



LA RUTA ÁRTICA Y EL CAMBIO DE PARADIGMA ESTRATÉGICO





CUADERNOS DE TRABAJO es una publicación orientada a abordar temas vinculados a la Seguridad y Defensa a fin de contribuir a la formación de opinión en estas materias.

Los cuadernos están principalmente dirigidos a tomadores de decisiones y asesores del ámbito de la Defensa, altos oficiales de las Fuerzas Armadas, académicos y personas relacionadas con la comunidad de defensa en general.

Estos cuadernos son elaborados por investigadores del CIEE de la ANEPE, pero sus páginas se encuentran abiertas a todos quienes quieran contribuir al pensamiento y debate de estos temas.

CUADERNO DE TRABAJO DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS ESTRATÉGICOS es una publicación electrónica del Centro de Investigaciones y Estudios Estratégicos de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos y está registrada bajo el **ISSN 0719-4110 Cuad. Trab., - Cent. Estud. Estratég.**

Dirección postal: Avda. Eliodoro Yáñez 2760, Providencia, Santiago, Chile.

Sitio Web www.anepe.cl. Teléfonos (+56 2) 2598 1000, correo electrónico ciee@anepe.cl

Todos los artículos son de responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la Academia.

Autorizada su reproducción mencionando el Cuaderno de Trabajo y el autor.

LA RUTA ÁRTICA Y EL CAMBIO DE PARADIGMA ESTRATÉGICO

Octubre, 2018
Fabián Cancino*

RESUMEN

El presente trabajo analizará el impacto del calentamiento global en la zona del ártico y sus efectos en las políticas de Seguridad y Defensa de diferentes actores internacionales que colindan dicha área. El fenómeno conocido como cambio climático y sus efectos en el derretimiento de los hielos ha permitido que embarcaciones puedan cruzar una superficie que hasta ahora era impensable. Esta condición ha develado dos rutas, por el noreste y noroeste, ahorrando recursos, y de paso otorgando seguridad a las naves. Esta última circunstancia provoca un cambio de paradigma en los planos estratégico y político-estratégico de diferentes actores internacionales, al incorporar la zona del ártico como una zona de interés estratégico.

PALABRAS CLAVE: Ártico, cambio climático, conflicto, recursos, escenario estratégico.

Introducción

La última semana de agosto del 2017 un buque cisterna, el *Christophe de Margerie*, logró cruzar el Ártico en tiempo record, requiriendo 6 días, 12 horas y 15 minutos, considerando que inició su travesía desde el puerto noruego de Hammerfest y finalizó en Boryeong en Corea del Sur¹. Dicho viaje acorta distancia respecto de las tradicionales rutas marítimas como el canal de Suez y Panamá, respectivamente, aportando con una considerable reducción de tiempo y combustible, variables que han impulsado a algunos actores internacionales a considerar este itinerario con fines comerciales. A ello habría que incorporar

otra variable como es la seguridad naviera en comparación con la ruta del océano Índico, entorno donde los buques comerciales corren un alto riesgo de ser agredidos por “piratas” o bandas criminales.

Por otra parte, el derretimiento de los hielos árticos está dejando al descubierto numerosos recursos naturales como el petróleo, minerales de gran valor y otros propios de especies marinas que buscan sus alimentos en entornos gélidos y que son de interés de los países aledaños al área señalada.

* Profesor de Historia y Geografía, Universidad Andrés Bello y tesista del Magíster de historia militar y pensamiento estratégico de La Academia de Guerra.

¹ El Mundo. Un buque atraviesa el Ártico en tiempo récord. El mundo, agosto, 2017 [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea]. Disponible en: <http://www.elmundo.es/ciencia-y-salud/ciencia/2017/08/26/59a070b3268e3ea1038b4788.html>

En esta dimensión el calentamiento global se presenta como un fenómeno causa-efecto, ya que esta ruta marítima es el resultado del derretimiento de los hielos. Entonces, para ciertos actores internacionales, el cambio climático puede rentar a sus intereses, pero conlleva la paradoja que para otros les perjudica.

Se infiere que el uso masivo de esta ruta, junto con una sobreexplotación de recursos naturales, podría acelerar el deterioro del Ártico y precipitar el derretimiento de los hielos, resintiendo así el anhelado progreso de los Estados ribereños.

Para este trabajo se considerarán aquellos Estados que ejercen soberanía dentro del Ártico: Rusia, Noruega, Estados Unidos, Canadá y Dinamarca, quienes han reclamado soberanía en el polo norte. A ello también se suman países que no reclaman pero manifiestan un claro interés en utilizar dicha ruta como es el caso de China.

Cambio Climático y efectos

Es una consecuencia del calentamiento global, definida como el aumento de la temperatura media general de la atmósfera, el océano y de la tierra², produciendo un “efecto invernadero”, fenómeno por el cual determinados gases retienen la radiación solar emitida por el suelo, constituyendo el principal agente del cambio

climático y responsable del derretimiento de los hielos³, alterando los ciclos naturales de congelamiento. El problema es agudizado por estaciones estivales prolongadas e invernales reducidas, por lo que paulatinamente, tanto el Polo Norte como el Sur, van mostrando su cara más vulnerable.

“...el derretimiento de los hielos árticos está dejando al descubierto numerosos recursos naturales como el petróleo, minerales de gran valor y otros propios de especies marinas que buscan sus alimentos en entornos gélidos ...”

...en septiembre 2011 la capa de hielo en el Océano

Ártico se derritió hasta igualar el mínimo histórico, que se registró en septiembre de 2007. Con 4.4 millones de kilómetros cuadrados de superficie, era la capa más pequeña desde que se empezaron a hacer observaciones con satélite hace cuarenta años, con 40% menos de hielo que en los años setenta y ochenta⁴.

En una visión más reciente se puede observar que la tendencia va al alza:

Las imágenes satelitales mostraron el pasado 16 de septiembre, la banquisa de hielo del Ártico reducida en 3,4 millones de kilómetros cuadrados, según el Centro Nacional de la Nieve y el Hielo de Estados Unidos (NSIDC). En 1979 la superficie de la banquisa era de unos 8 millones de km², con una media de 6,8 millones en los años siguientes, lo que muestra una caída de un 50%⁵.

Desde el 2012 a la fecha la reducción del hielo ha subido en 10 puntos porcentuales, evidenciando que el deshielo de la zona ártica ha avanzado considerablemente, con inviernos más breves lo

² PACHECO Pino, Susana y VALDÉS Cavieres, Carla. “Efecto ambiental del derretimiento del Ártico y su impacto en el turismo.” Revista Interamericana de ambiente y turismo. Vol. 8, Número 1, S.C: 2 2012.

³ Ibíd. p. 3.

⁴ Ibíd.

⁵ TIEMPO.COM. Efecto Ártico: 2017-2018 el invierno del siglo ¿Hacia una Pequeña Edad de Hielo? X Tiempo.com, 18 de enero del 2018 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.tiempo.com/ram/395462/efecto-artico-2017-2018-invierno-del-siglo-hacia-una-pequena-edad-hielo/>

que acelera el proceso, reforzado por el efecto invernadero, entorno que representa el 70% de la causa del fenómeno⁶.

Las ciudades con su movilidad a través de diferentes medios de locomoción arrojan a la atmósfera enormes volúmenes de CO₂, sin embargo, más importante aún son las emisiones que provoca la producción industrial de todos los países desde cualquier parte del mundo⁷.

Si a ello le incorporamos la deforestación global, como resultado de labores económicas extractivas, la cual avanza a un ritmo de 17 millones de hectáreas al año, entonces las consecuencias de la aceleración del proceso son cada vez más evidentes⁸.

Estos factores en el largo plazo tendrán efectos catastróficos. El más evidente de todos es el incremento del nivel del mar, una apreciación moderada estima que el mar aumentaría en 88 centímetros para el 2100⁹. Lo que significaría que algunas poblaciones en China, Bangladesh y Egipto quedarían bajo el agua.

El caso más significativo es el de Kiribati, un país que se está “hundiendo”, por ello ha comenzado a adoptar medidas radicales. En una entrevista publicada por el documental Before the Flood, el presidente de dicho país declaró:

“Por ahora, internamente, estamos mudando comunidades de ciertas partes de la isla donde el

agua no ha llegado. Pero nuestra estrategia a largo plazo es algo que se discute internacionalmente. Porque debemos llegar a aceptar la realidad que tal vez no podamos mover a toda nuestra gente. Hemos adoptado una política de migración con dignidad. Compramos tierras de Fiji para que si nuestra gente elige mudarse ahora, pueda hacerlo¹⁰”.

“Para algunos países isleños el cambio climático es un asunto de supervivencia, constituyendo este fenómeno un argumento de una política de Estado, en caso contrario sus probabilidades de existencia estarán reducidas.”

Para algunos países isleños el cambio climático es un asunto de supervivencia, constituyendo este fenómeno un argumento de una política de Estado, en caso contrario sus probabilidades de existencia estarán reducidas.

Habrá que considerar que fenómenos climáticos globales como huracanes, ciclones, inundaciones o, por el contrario, prolongadas sequías conllevarán daño

directo a las fuentes productivas y su población. Algunos cálculos señalan que para el año 2030, 65 países en desarrollo habrán perdido su capacidad para producir 280 millones de toneladas de cereal¹¹, otros países, los más pobres percibirán sus efectos de manera más severa al escasear la comida.

Sin embargo, se están presentando casos diametralmente opuestos y que están siendo favorecidos por los efectos del cambio climático. Estados nórdicos como Rusia, Finlandia y Noruega aprovechando el retroceso de los

⁶ Ibid.

⁷ ROZAS O., Germán. Aproximación Psico Comunitario Ambiental al Problema de Calentamiento Global. Revista de Psicología de la Universidad de Chile, vol. XII, núm. 2, Santiago de Chile. p. 20. 2003.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid. p. 22.

¹⁰ STEVENS, Fisher. Before the Flood. [Netflix]. S.C, Estados Unidos, National Geographic Channel, 2016, 1 Video (Netflix), (95 min).

¹¹ ROZAS, Germán, Op. Cit. p. 22.

hielos han ido conquistando nuevas tierras para el cultivo y aumentar su producción¹².

Entonces, el fenómeno demuestra que para algunos es una catástrofe y para otros es una oportunidad. De hecho, desde el 2013 China y Noruega se coordinan para explorar y explotar pozos de petróleo en la zona del mar del norte¹³, valiéndose de la escasa presencia de hielo para dichos trabajos, pero la alerta está puesta en la posible alteración del ecosistema.

...para las especies es que se deben adaptar a los cambios de su entorno o simplemente no sobreviven. No obstante, el cambio climático inducirá la extinción de muchas especies que no podrán adaptarse. Las extrapolaciones realizadas indican que ya se estarían extinguiendo entre 10.000 a 50.000 especies al año¹⁴.

Por tanto, en cuanto al ecosistema, en el reino animal también habrá ganadores y perdedores:

Hay malas perspectivas para los osos polares, adaptados a la caza de focas en el hielo, tienen dificultades para vivir en tierra. Los zorros árticos dependen de la tierra firme y ahora deben compartir su habitat. Para las aves, los habitat libres de hielo, que son cada vez más son una ganancia, las fuentes de alimentos son accesibles por más tiempo¹⁵.

Con los asentamientos humanos se repite la misma dinámica, ya que también son parte del ecosistema del Ártico. Ganan aquellos que pasan a explotar los recursos del Ártico, como los chinos y noruegos. Los perdedores serán

los “Shismaref”, un pueblo en una isla en el estrecho de Bering, que al igual que Kiribati se está hundiendo y ha obligado a sus habitantes a desplazarse a zonas seguras¹⁶.

Las nuevas rutas

El transporte marítimo representa el 90% del comercio internacional de las mercancías, ya que a diferencia del transporte aéreo o terrestre (carretera y ferroviario), permite enviar grandes cantidades de mercancía a un coste muy reducido. Actualmente hay 50.000 buques mercantes alrededor del mundo, transportando todo tipo de cargas (materias primas o productos manufacturados).

Por ende, no es casualidad que el Secretario General de la Organización Marítima Internacional OMI -perteneciente a la ONU- Kitack Lim, declare que “el transporte marítimo es la única vía posible para sostener el comercio y la economía mundiales”¹⁷.

Durante el siglo XX si un Estado europeo pretendía intercambiar mercancías por vías marítimas con otro del lejano oriente (China, Japón, Corea del Sur), debía optar, básicamente, por tres rutas a elegir: la primera, el mediterráneo cruzando el canal de Suez; la segunda, por el atlántico cruzando al Pacífico a través del canal de Panamá; finalmente, aquella que cruza el estrecho de Magallanes.

El deshielo del Ártico abre dos nuevas rutas: la noreste (NSR, siglas en inglés de Northern

¹² Ibid.

¹³ FOUCHÉ, Gwladys. “China, Norway may team up in search for Arctic oil”. En: <https://www.reuters.com>, S.C, 2013. <http://www.reuters.com/article/2013/11/13/us-iceland-oil-china-idUSBRE9AC0MW20131113>

¹⁴ ROZAS, Germán, Op. Cit. p.23

¹⁵ EWELS, Andreas y PORTA, Norbert. La batalla por el Ártico. [Youtube]. Berlín, Alemania, Deutsche Welle, 2018, 1 Video (Youtube) (26 min).

¹⁶ Ibid.

¹⁷ UNIVERSIA. El comercio marítimo, gran motor de la economía mundial, reclama profesionales cualificados. Universia, 27 de julio del 2016 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018], Disponible en: <http://noticias.universia.es/educacion/noticia/2016/07/27/1142212/comercio-maritimo-gran-motor-economia-mundial-reclama-profesionales-cualificados.html>

Sea Route) entre las costas de Noruega y Rusia, que parte en el primero y termina en el estrecho de Bering; y la ruta por el noroeste (NWP, siglas en inglés de Northwest Passage), que comprende las costas de Groenlandia, Canadá y Alaska, que parte en la isla danesa y finaliza en el estrecho de Bering, este paso permitiría el comercio marítimo entre países asiáticos, americanos y uno que otro país de Europa del Oeste, sin lugar a dudas que romperían los paradigmas náuticos establecidos.

Ruta noreste. Northern Sea Route - NSR

La ruta más septentrional, hasta ahora imposible de utilizar debido a que el hielo se oponía a la navegación de las embarcaciones, en especial en invierno y que Sir Roger Ross fijó como objetivo en 1818 para intentar cambiar los paradigmas, logrando navegar desde el Atlántico al Pacífico con relativo éxito¹⁸. Este, probablemente, constituye el único registro de un intento relativamente exitoso de cruzar el Ártico aprovechando fenómenos atmosféricos.

Hoy en día, con los efectos del calentamiento global y la tecnología, es posible hacer con mayor facilidad.; como el buque Christophe de Margerie, sin embargo, hay que considerar que este viaje se hizo en un rompehielos diseñado para navegar en esos entornos.

La primera expedición por el Ártico hacia zonas inexploradas estuvo a cargo de la compañía gubernamental china COSCO (China Ocean Shipping Company), con el rompe hielos Xue Long (Dragón de la Nieve), que el 2012 zarpó de un puerto chino y arribó al mar de Barents cerca del círculo polar ártico¹⁹.

Al año siguiente el buque transportador de containers Yong Sheng hizo un viaje por la NSR desde el puerto de Shangai hasta Amsterdam (Holanda), erigiéndose como el primer buque mercante en realizar, con éxito, dicha travesía²⁰.

Este viaje tuvo una reacción casi inmediata en la competencia naviera, así queda reflejado en The Bulletin Panama, declarando

que las rutas por el noreste y el noroeste carecerían de la infraestructura adecuada para otorgar apoyo a las naves y que los buques deberían ser escoltados por embarcaciones especiales, específicamente rompehielos²¹.

Sin embargo, la visión de este medio, evidentemente, buscaba restarle importancia a la travesía del buque chino para salvaguardar los intereses de quienes hacen negocio con el canal de Panamá.

Tal postura se desplomó en febrero del presente año, cuando el Eduard Toll, un barco cargado

“El deshielo del Ártico abre dos nuevas rutas: la noreste entre las costas de Noruega y Rusia, que parte en el primero y termina en el estrecho de Bering; y la ruta por el noroeste, que comprende las costas de Groenlandia, Canadá y Alaska, que parte en la isla danesa y finaliza en el estrecho de Bering...”

¹⁸ LA VOZ DE GALICIA. Un buque abre una nueva ruta al cruzar el Ártico por primera vez en invierno. La voz de Galicia, 25 de febrero del 2018 [En Línea] [Consulta: 10 de agosto de 2018] Disponible en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/maritima/2018/02/25/buque-abre-nueva-ruta-cruzar-artico-primer-vez-invierno/0003_201802G25P35993.htm

¹⁹ BARENT OBSERVER. First container ship on Northern Sea Route, 21 de agosto del 2013 [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/08/first-container-ship-northern-sea-route-21-08>

²⁰ BARENT OBSERVER. Chinese giant mulls more Northern Sea Route shipping. Barent Observer, 18 de agosto del 2015, [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea] Disponible en: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2015/08/chinese-giant-mulls-more-northern-sea-route-shipping-18-08>

²¹ THE BULLETIN PANAMA. La ruta del Ártico no compite con el Canal. The Bulletin Panama, 31 de agosto del 2013 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. <http://thebulletinpanama.com/es/2013/08/puertos-chilenos-se-preparan-para-recibir-buques-/>

con gas natural licuado, de la compañía rusa Teekay, completó el trayecto entre Corea del Sur (Puerto de Busan) y el puerto ruso de Sabetta, a través de la NSR, ahorrando unos 7.000 kilómetros respecto a la ruta por el canal de Suez²². Lo más importante es que esta vez la embarcación no fue un rompehielos.

Paso noroeste. Northwest Passage – NWP

El primer intento por franquear esta ruta la hizo John Benjamin Franklin en 1845, sin embargo la expedición fracasó, y no fue hasta hoy y con tecnología moderna que se pudo encontrar sus restos²³.

Luego de 50 años, el explorador noruego Roald Amundsen quien entre 1903 y 1906 pudo cruzar y coronar su éxito. En dicha ocasión la empresa zarpó desde Oslo, pasando por Groenlandia, para luego llegar a la isla del Rey Guillermo donde permanecieron por dos años desarrollando experimentos, para luego de navegar 1.300 kilómetros alcanzar a fondear, el 31 de agosto de 1906, en las costas de Alaska²⁴. Sin embargo, esta operación se realizó con fines exploratorios, demostrando la posibilidad del viaje, sin medir su rentabilidad.

El paso noroeste en la actualidad es muy poco usado, debido a los escasos puertos que tiene.

“...en su extensa porción central carece de puertos y solo tiene dos aeropuertos. Además, la topografía de los canales de navegación está pobremente determinada con sondeos espaciados cada seis millas y carece de boyas, lo que lo hace sumamente riesgoso. El gobierno canadiense ha indicado que, debido a la falta de infraestructuras de apoyo, le tomaría por lo menos unos 20 años lograr una batimetría (profundidad del mar) a lo largo del Paso...”²⁵.

Pero dadas las nuevas circunstancias, y en una lógica visionaria, el paso por el noroeste podría transformarse en una realidad. De hecho el gobierno canadiense ya está adoptando algunas acciones, como la

construcción de una carretera que conecta Vancouver con Tuktoyaktuk (Ver mapa en la página de la cita), no solo por lo que significa el paso sino también por los recursos que allí se encuentran, fundamentalmente el petróleo²⁶.

Por ahora el uso del NWP es solo turismo. El crucero Crystal Serenity, que aprovechándose del deshielo, hace viajes en la zona con pasajeros que cancelan altas sumas de dinero por conocer el paso. Will Oremus lo considera una abominación “un enorme y contaminante insulto, capaz de destruir hielo y arrojar desechos a lo

“...la visión de este medio, evidentemente, buscaba restarle importancia a la travesía del buque chino para salvaguardar los intereses de quienes hacen negocio con el canal de Panamá.”

²² LA VOZ DE GALICIA. Loc. Cit.

²³ XL SEMANAL. El trágico destino de la expedición que buscaba el paso del Noroeste en el Ártico. XL Semanal, S.F [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.xlsemanal.com/conocer/20161104/barco-fantasma-noroeste-terror-franklin.html>

²⁴ LIBRARY OF CONGRESS. El paso del Noroeste, de Roald Amundsen: informe sobre un viaje de exploración realizado por el buque «Gjøa». 1903-1907. Library of Congress, S.F [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.wdl.org/es/item/7316/>

²⁵ THE BULLETIN PANAMA. Loc.Cit.

²⁶ UNIVISION. Canadá inaugura carretera que conecta por primera vez al Océano Ártico con el resto del país. Univisión, 14 de noviembre de 2017 [En Línea] [Consulta: 10 de agosto del 2018]. Disponible en: <https://www.univision.com/noticias/mundo/canada-inaugura-carretera-que-conecta-por-primera-vez-al-oceano-artico-con-el-resto-del-pais>

que queda del planeta, cortesía de 1.089 de sus más ricos y destructivos habitantes”²⁷.

El Ártico cada vez tiene mayor importancia, ya no se necesitan embarcaciones especiales para cruzarlo, así las cosas barcos sin mayores requerimientos podrán emplear estas rutas.

En 1984 la capa de hielo era más gruesa y resistente y se extendía a lo largo de 1.860.000 km². En el año 2016 la misma capa se redujo a 110.000 km² representando solo un 6% de lo que había en el siglo XX, posibilitando a embarcaciones asiáticas y europeas evitar el canal de Suez, y de paso, acortando 6.000 kilómetros de viaje, además de evadir acciones de piratería presentes en el océano Índico²⁸.

En síntesis, los pasos del Noreste y Noroeste del Ártico serán más proclives a la navegación lo que permitirá el paso de distintas embarcaciones menos especializadas (Como el Eduard Toll), y muy probablemente que primero se masifique el uso de la NSR y luego se habilite la NWP.

Como contraparte, el uso de estas rutas acelera sin lugar a dudas el efecto del calentamiento global, aseverando el dilema que la ganancia para unos puede ser la pérdida para otros.

El conflicto en el Ártico

Este conflicto hace referencia a un “espacio vacío” que no significa un lugar deshabitado sino más bien a una zona con una escasísima

densidad de población, donde los Estados y los gobiernos tienen poca participación, sitio en que la vida cotidiana se rige por las costumbres, por agentes de tipo tribal o por grupos de delincuentes organizados que se aprovechan de un vacío de poder²⁹.

Núcleo interior, secundario y exterior

“El Ártico cada vez tiene mayor importancia, ya no se necesitan embarcaciones especiales para cruzarlo, así las cosas barcos sin mayores requerimientos podrán emplear estas rutas.”

Los Estados ribereños protagonistas de este “conflicto”, pertenecientes al núcleo interior, son quienes reclaman soberanía en el Ártico, representados por Rusia, Estados Unidos (a través de Alaska), Noruega, Dinamarca (a través de Groenlandia) y Canadá. A estos cinco se agregan Finlandia, Islandia y Suecia.

Todos miembros del Consejo Ártico, instancia que nació luego de la Declaración de Ottawa en 1996 y que fue concebida como un organismo de alto nivel para proporcionar un medio de promoción de la cooperación, coordinación e interacción entre dichos países, incluyendo la participación de las comunidades indígenas del Ártico³⁰.

Este Consejo además lo integran países no árticos, quienes constituyen un círculo secundario, conformado por Reino Unido, Francia, Alemania, Polonia, los países bajos, España, China, Italia, Corea del Sur, Japón y la Comisión Europea.

Entonces, encontramos dos tipos de representantes: aquellos que poseen una relación directa, mediante el que buscan ejercer

²⁷ OREMUS, Will. “El lado “positivo” del calentamiento global: cruceros de lujo por el paso del Noroeste.” Letras Libres, México, S.C, 2016.

²⁸ EL PAÍS. El deshielo en el Ártico abre nuevas rutas marítimas. El País, 11 de Marzo del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2017/05/10/media/1494430962_123234.html

²⁹ GOMÉZ de Agreda, Ángel. Geopolítica de los espacios vacíos. Revista Ejército, N° 837, Madrid: 21, 2010.

³⁰ GALVEZ Vergara, Cristián. La apertura de las rutas del Ártico y sus efectos en el comercio marítimo internacional. Revismar, S.C: 112, 2012.

su soberanía para hacerse de sus recursos naturales y control de los puertos, y aquellos secundarios constituidos por países más cercanos sin ejercer soberanía; sin embargo mantienen intereses centrados en el uso de las rutas marítimas y extracción de recursos naturales de la zona.

Finalmente, habría que considerar un tercer Círculo, el exterior, que tiene una relación más lejana con el lugar y que se asocia con aquellos países que tienen intereses menores como el uso esporádico de las rutas, y en este último caso representado por el resto de los países del mundo. Lo anterior, no niega la posibilidad que a futuro la relación pueda cambiar.

Reclamaciones del Núcleo Interior

Los principales países en esta disputa vendrían siendo los que poseen una mayor magnitud de costa en el océano, calificativo que alcanza para Rusia y Canadá. No solo son los dos actores con más territorio, sino también los dos Estados más grandes en superficie del mundo.

Por su parte, la Federación Rusa reclama la mayor parte del océano, así lo refleja el científico Mijaíl Kónolov:

“La primera solicitud (a la ONU) fue presentada en el 2001, revisada en el 2002, con comentarios, por eso fue rechazada y se propuso complementar la solicitud con material geofísico y revisar el modelo. Algo de lo que nos encargamos nosotros como resultado nuestros modelos indican que hace unos 120 millones de años las cordilleras Lomonosov y Alfa Medilev estaban en el borde de la plataforma de Barents Cara y formaban una sola unidad y

como resultado de las fuerzas de tracción a largo plazo, se separaron y transformaron en cordilleras continentales marinas. Podemos decir con certeza que se trata de una extensión de nuestra plataforma continental”³¹.

El 2 de agosto del 2007, un grupo de científicos utilizando dos mini submarinos plantaron una bandera rusa de titanio en el fondo del lecho marino³², constituyendo un acto simbólico, parecido a cuando EE.UU. clavó su bandera en la Luna. Ambos enviaron un mensaje al mundo, estableciendo los límites de su soberanía. Para la Federación Rusa, el punto de la discusión está donde comienza y termina la plataforma continental como una extensión de su soberanía.

Canadá, en cambio, apela por presentar un caso de aguas interiores, basándose en un hecho histórico, como son las prácticas de los Inuit. Para el gobierno canadiense no existe diferencia entre tierra y agua congelada. El objetivo es posesionar un reclamo “histórico”, considerando el argumento de aguas interiores del Archipiélago Canadiense y las del Paso del Noroeste, así estarían bajo su jurisdicción y control, lo cual haría posible el paso solo si así lo permitiera la ley canadiense³³.

Con todo, esta postura no tendría sustento en el derecho internacional ya que no todos los Estados consideran las aguas congeladas como tierra firme y de ser así el derretimiento de los hielos cambiaría esta perspectiva. Por lo tanto, Canadá debería fortalecer su postura explorando la plataforma continental como la Federación Rusa.

³¹ AVÍLOV, Alexander y KOTRELIOV, Tijon. Las rutas del Ártico. [Youtube]. Moscú, Rusia, RT en español, 2017, 1 video (Youtube) (25 min.)

³² EL PAÍS. La bandera rusa ‘ondea’ bajo el Polo Norte. El País, 3 de agosto del 2007 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2007/08/03/actualidad/1186092004_850215.html

³³ AÑORVE Añorve, Daniel. La postura canadiense ante el conflicto por la disputa del Ártico: ¿Hacia la cooperación o el conflicto? Revista Mexicana de Estudios Canadienses (nueva época), N°. 16, Culiacán, México: 39, 2008.

Por otro lado, la postura danesa (con soberanía en Groenlandia), reaccionó cuando Rusia fijó su bandera en el fondo del Polo Sur. Así, el Estado danés afirma que la Cordillera de Lomonosov sería una extensión de la masa terrestre de Groenlandia. De demostrarse que la cordillera forma parte del territorio danés, podrían realizar una reclamación fundada³⁴, entonces la disputa se trasladaría a Cordillera de Lomonosov.

Noruega también reaccionó a la demostración soberana de los rusos afirmando que se trataba de un acto no legal, sin consecuencias materiales y que ese tipo de actuaciones carecen de significado para la Convención. Además, el 2006 realizó una Presentación a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLCS) 242, reclamando derechos hasta los 84° 41'³⁵.

Finalmente, Estados Unidos afirma que el paso (NWP) no es territorio canadiense, sino que se trata más bien de aguas internacionales. Afirmando que en distintos periodos las naves extranjeras navegaron a través de estas aguas sin el permiso del gobierno canadiense, constituyendo un permiso que niega soberanía canadiense.

Círculo secundario

En cuanto al círculo secundario el más interesado en la ruta es China. El gigante

asiático ha sido pionero en las exploraciones en el Polo, considerando los viajes del Xue Long y el Yong Sheng. Evidentemente esta ruta es más ventajosa por las razones ya expuestas. En el 2013 obtuvo una licencia de exploración de las costas rusas, apelando a la extensión de su territorio por medio de las placas continentales³⁶, incrementando así su presión sobre países que ejercen soberanía en el Ártico.

Además ha logrado importantes acuerdos con otros actores de menor magnitud, pero estratégicamente posesionados, como Islandia con quien firmó un tratado de libre comercio³⁷, buscando así ingresar con empresas exploradoras de recursos naturales y de paso expandir su control de las rutas.

Sin embargo, el gigante asiático también ha demostrado interés en aquellos recursos que, por efecto del cambio climático, se comienzan a develar en el Ártico. Es así que ha ingresado con fuerza en Groenlandia, quien muestra una voluntad política de cierta autonomía danesa. Este escenario ha constituido una oportunidad para que una empresa china, la Shenghe Resources, adquiera acciones de la minera local Greenland Minerals & Energy (GME), logrando permisos para extraer minerales³⁸.

“Con todo, esta postura no tendría sustento en el derecho internacional ya que no todos los Estados consideran las aguas congeladas como tierra firme y de ser así el derretimiento de los hielos cambiaría esta perspectiva. “

³⁴ ÁLVARES Alvite, Armando. El conflicto de la plataforma continental en el Ártico. Tesis (Licenciado en Derecho). Director de tesis: Juan Francisco Escudero Espinosa. León, México, Universidad de León, 2015. p. 43.

³⁵ Ibíd. p. 76.

³⁶ EL PAÍS. De quién es el Polo Norte y qué intereses tienen los países que reclaman su territorio. El País, 17 de diciembre del 2014 [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea]. Disponible en: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/12/141215_polo_norte_reclamos_dinamarca_canada_rusia_az

³⁷ EL PAÍS. Islandia, primer país europeo en firmar un TLC con China. El País, 15 de abril del 2013 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: https://elpais.com/economia/2013/04/15/agencias/1366032355_945829.html

Los chinos deberán postergar sus intenciones, ya que el partido socialdemócrata Siumut, de abierta oposición a la independencia, triunfó en las elecciones parlamentarias celebradas en Groenlandia en abril pasado, por ahora los recursos están controlados.

La isla requiere y necesita de mayor inversión extranjera para poder dejar de depender de Dinamarca, y China se muestra dispuesta a ofrecer esa inversión al entrar en el campo de la minería y no sería de extrañar que en un futuro inviertan en puertos. Si bien podría traer nuevos capitales, crearía una nueva dependencia, así lo expresa el profesor Ulrik Pram Gad, experto en Groenlandia y exdirector del departamento en el gobierno groenlandés³⁹.

China tendría planes para hacer posible la que muchos consideran “la ruta polar de la seda”, un proyecto que busca promover la construcción de infraestructuras para mejorar las conexiones con Asia, Europa y África, para ello cuenta con un fondo de inversión de 3.000 millones de dólares, programa que estaría respaldado por la Federación Rusa, luego de sanciones económicas impuestas por Occidente⁴⁰.

“China tendría planes para hacer posible la que muchos consideran “la ruta polar de la seda”, un proyecto que busca promover la construcción de infraestructuras para mejorar las conexiones con Asia, Europa y África...”

Escenario estratégico

Rusia

Ha demostrado su interés por consolidar su soberanía en el Ártico y reclamo hecho ante la ONU el 2001 y, pese a ser rechazada por el organismo, ha insistido en su postura.

Un escenario de conflicto en el Ártico no sería nuevo, durante la Guerra Fría se instaló como punto de conflicto, considerando los escasos 100 kilómetros que separan Alaska de Siberia. Ahora Moscú está dispuesta a recuperar las bases de la antigua Unión Soviética y ya ha manifestado que “contará con más de 100 instalaciones militares en el Ártico durante el 2017”⁴¹, generando una exponencial militarización en la zona.

En la isla de Wrangel, ubicada en la Siberia oriental, se instaló el radar Sopka 2 encargado de vigilar el espacio aéreo del norte, y otro en el archipiélago de Nueva Zembla, con capacidad de detectar objetivos aéreos y marítimos a cientos de kilómetros⁴².

Además, se implementaron planes de construcción de rompehielos de combate para proteger la zona. En la actualidad posee seis

³⁸ TELEAM. Groenlandia sueña con la independencia con la ayuda de China. Teleam, 23 de abril del 2018 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018], Argentina. Disponible en: <https://www.telam.com.ar/notas/201804/273870-groenlandia-suena-con-la-independencia-con-la-ayuda-de-china.html>

³⁹ Ibíd.

⁴⁰ EL CONFIDENCIAL. China se lanza a la conquista del Ártico. El Confidencial, 3 de abril del 2018. [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea] Disponible en: https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-04-03/china-se-lanza-a-la-conquista-del-artico_1543864/

⁴¹ CANOVAS Sánchez, Bartolomé. La preocupante actividad militar de Rusia en el Ártico. Instituto Español de Estudios Estratégicos, S.C: 5, 2017.

⁴² Ibíd. p. 7.

de estas naves con capacidad nuclear, junto a 20 convencionales. El más moderno de todos será el LK-110YA capaz de romper hielo de dos metros de espesor a una velocidad de 29 kilómetros por hora⁴³.

A lo anterior se debe sumar la capacidad de submarinos que pueden operar en ambientes polares⁴⁴; el desarrollo de nuevas tecnologías como robots subacuáticos que podrán determinar en tiempo real aquellos puntos de control aéreo, terrestre y marítimo⁴⁵; drones (Tajion y Eleron-3) con alcance de 150 kilómetros que permiten la transmisión de videos diurnos y nocturnos⁴⁶.

Finalmente, la guardia costera rusa, encargada de resguardar la frontera y para ello se han creado nuevos distritos fronterizos en las zonas árticas oeste y este, situadas en Múrmansk y Petropávlosk-Kamchatsk⁴⁷, las que incluye a las islas de Svalbard (territorio de ultramar perteneciente a Noruega), y otras zonas en el báltico, el mar de Azalov y el Caspio, y zonas de pesca en el Pacífico⁴⁸.

Canadá

Actualmente las fuerzas canadienses se basan en los Rangers para las operaciones en el Norte.

Las búsquedas más complejas y operaciones de rescate se gestionan desde una base aérea en Winnipeg, al 2011 poseían una fuerza de

aviones C- 17 para transportar personal y suministros⁴⁹.

Su base más importante es Resolute Bay, ubicada en el extremo norte en un archipiélago en el Ártico, que fue inaugurada el año 2013. En ella se entrenan y capacitan las fuerzas⁵⁰.

Todos los años, desde el 2007, desarrollan la operación conjunta NUNALIVUT entorno en que FF.AA. canadienses (Marina Real, Fuerza Aérea Real y Ejército) movilizan aproximadamente 1.000 efectivos al círculo polar Ártico con el fin de mejorar su poder de respuesta ante posibles amenazas desde el norte. Algunos los denominan como “ejercicios de soberanía”, en respuesta a Rusia, y sus insistentes reivindicaciones territoriales en el océano Ártico, en particular con el Lomonosov y las crestas de Mendeleiev⁵¹.

Noruega

Posee unas FF.AA. bastante modestas en comparación con sus vecinos rusos. Por esta razón sus acciones se han orientado únicamente en custodiar sus territorios en el Ártico. Propician ejercicios con “marines estadounidenses”, los que permanecen en bases norteamericanas desde los años 70, las que son cofinanciadas entre ambos países⁵², lo que demuestra que Noruega depende de la Casa Blanca para defender su soberanía.

⁴³ Ibíd. p. 9.

⁴⁴ Ibíd. p. 10.

⁴⁵ Ibíd. p. 11.

⁴⁶ Ibíd. p. 14.

⁴⁷ Ibíd. p. 15.

⁴⁸ Ibíd. p. 16.

⁴⁹ MILLAN, Luis Martin. “Bases militares en el Ártico proyectadas por Canadá.” EN: Geopolítico.es, S.C, 2011. <https://geopolitico.es/bases-militares-en-el-artico/>

⁵⁰ RUSSIA TODAY. Canadá inaugura una base militar de entrenamiento en el Ártico. Russia Today. 16 de agosto del 2013 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://actualidad.rt.com/actualidad/view/103106-canada-inaugura-base-artico>

⁵¹ MILLAN, Luis Martin. “La Militarización del Ártico | Operación Nanook.” EN: geopolítico.es, S.C, 2011, <https://geopolitico.es/la-militarizacion-del-artico-operacion/>

⁵² EL MUNDO. Marines estadounidenses llegan a Noruega para malestar de Rusia. El Mundo, 17 de enero del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.elmundo.es/internacional/2017/01/17/587e02a4ca47413f648b462e.html>

La Federación Rusa ve esto como una provocación, advirtiendo el vicepresidente del comité ruso de Defensa y Seguridad, Franys Klintsevitsj, que “nunca ha tenido a Noruega entre los objetivos de armas estratégicas”. Sin embargo, el Oslo se ha defendido aduciendo que ellos necesitan el apoyo de refuerzos aliados⁵³.

Dinamarca

El aumento de la importancia de la región ha motivado a los daneses a incrementar su inversión en protección de la soberanía de dicha zona. Se está buscando la militarización de Groenlandia mediante el establecimiento de un puesto de guardia en la isla, inversión en satélites para vigilancia y una mejora para la armada danesa⁵⁴.

Esta sería la respuesta a la fuerte presencia militar rusa en la zona, fuerzas que amenazan la soberanía danesa. Johannes Riber Nordby, Comandante en la academia de defensa danesa, ha defendido la militarización, declarando:

“Dinamarca debe prepararse para una futura actividad militar rusa si ellos reciben una respuesta de la ONU antes que nosotros. Debemos estar preparados para los vuelos rusos sobre Groenlandia y las áreas árticas que Dinamarca también está reivindicando. Esto no puede ignorarse si Dinamarca quiere alguna esperanza de obtener los derechos de estas áreas disputadas. Esta será una tarea para la defensa danesa, que debe ajustarse a esto, y llevará tiempo”⁵⁵.

El gobierno danés no ha escatimado en gastos en la defensa de Groenlandia, considerando

el “legado ruso” representado aquella bandera apostada en el Ártico y la reapertura de antiguas bases soviéticas.

Es oportuno recordar la presencia estadounidense en Groenlandia, la que data desde 1951 y que se ha reducido a una base operativa (Base Aérea de Thule).

EE.UU.

En Alaska hay dos instalaciones del Ejército (Fort Greely y Fort Wainright), dos bases de la Fuerza Aérea (Eielson Air Force Base y Elmendorf Air Force Base) y una conjunta Elmendorf-Richardson, además un puerto de la guardia costera de Alaska. Este lugar es la parte continental de EE.UU. más cercana a Corea del Norte y no es casualidad que acoja una fuerte presencia militar. Lo que ha llevado al gobernador, Bill Walker, a presentar una solicitud al Departamento de Defensa para que se instale una base naval, luego de las pruebas termonucleares desarrolladas por Pyongyang⁵⁶.

Lo paradójico es que el presidente Trump niega los efectos del calentamiento global, considerando que es un invento creado por la economía china para restarle competitividad a las manufacturas estadounidenses⁵⁷, por otra parte, tiene la intención de entrar en el Ártico para explotar los recursos naturales, yendo en contra la política de su predecesor, Barack Obama, abandonando el acuerdo de París. En declaraciones de Trump:

Nuestro país está bendecido con recursos naturales increíbles, incluidas reservas abundantes de

⁵³ Ibid.

⁵⁴ KATEHON. La militarización del Ártico para contrarrestar las reivindicaciones rusas. Katehon, 6 de julio del 2016 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://katehon.com/es/article/la-militarizacion-del-artico-para-contrarrestar-las-reivindicaciones-rusas>

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ ZONA MILITAR. El gobernador pide nueva base naval en Alaska. Zona Militar, 6 de septiembre del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.zona-militar.com/2017/09/06/gobernador-pide-nueva-base-naval-alaska/>

⁵⁷ EL PAÍS. ¿Qué opina Trump sobre el cambio climático? El País, 2 de junio del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. https://elpais.com/internacional/2017/06/01/estados_unidos/1496343144_186083.html

petróleo y gas en nuestras costas, pero el Gobierno federal ha impedido la exploración y la producción en el 94% de estas áreas... (Esto traería) miles y miles de puestos de trabajo y miles de millones de dólares⁵⁸.

Por lo que no sería descabellado que para proteger los intereses estadounidenses comience a crear nuevas base militares en Alaska. En ese caso urgiría que se aclararan los límites en los reclamos territoriales en el Ártico, por lo que el próximo paso sería el envío de una solitud a las Naciones Unidas.

Prospectando el fenómeno del ártico en la antártica

Si por efectos del cambio climático se están modificando ciertos patrones náuticos en el Ártico y producto de estas condiciones barcos mercantes están aprovechando la ruta para navegar por sus aguas que otrora eran innavegables, el cuestionamiento es si estas condiciones podrían replicar en la Antártica. Evidentemente, el fenómeno climático está afectando a todo el planeta y la Antártica no será la excepción. Sin embargo, es un lugar que presenta condiciones geológicas muy diferentes al Ártico.

Además hay limitantes, restricciones y prohibiciones impuestas por los propios Estados

signatarios del “Tratado Antártico” de 1958 (Argentina, Australia, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelanda y el Reino Unido) y adscritos al Protocolo de Madrid de 1991, que considera al Continente como una “reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia”⁵⁹. Fundamental es la prohibición de extracción de recursos naturales, como tampoco se permite poblar ese espacio vacío.

Esto no quiere decir que los distintos países que integran el tratado no tengan intenciones de hacer efectiva sus reclamaciones. Argentina posee un rompehielos que el 28 de enero cumplió una misión abasteciendo de bases argentinas luego de estar inoperativo 10 años⁶⁰.

Por su parte Chile, a través de la Armada de Chile, lidera un proyecto denominado “Antártica I”, el cual busca reemplazar el rompehielos

AP-46 “Almirante Óscar Viel”, construyendo uno nuevo que sería el primero de su tipo en Latinoamérica, que espera estar operativo para la temporada 2022-2023⁶¹.

Contará con modernos equipos hidro-acústicos, tales como ecosondas, sonares, perfilador de fondo, perfilador de corrientes y posicionador acústico de alta precisión. Además, estará provisto

⁵⁸ ABC. Trump abre la madre de todas las batallas: EE.UU. entra en el Ártico para explotar sus recursos. ABC, España, 7 de agosto del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.abc.es/sociedad/abci-trump-abre-madre-todas-batallas-eeuu-entra-artico-para-explotar-recursos-201708070245_noticia.html

⁵⁹ SECRETARÍA DEL TRATADO ANTÁRTICO. El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente. Secretaría del Tratado Sntártico, 4 de octubre del 2016 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.ats.aq/s/ep.htm>

⁶⁰ INFOBAE. El rompehielos Almirante Irizar volvió a la Antártida luego de 10 años. Infobae, 26 de enero del 2018. [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018] Disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/2018/01/26/el-rompehielos-almirante-irizar-volvio-a-la-antartida-luego-de-10-anos/>

⁶¹ ARMADA DE CHILE. Con una inversión total de más de 200 millones de dólares comenzó construcción del primer buque Antártico en Chile. Armada de Chile, 9 de mayo del 2017 [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea]. Disponible en: <https://www.armada.cl/armada/con-una-inversion-total-de-mas-de-200-millones-de-dolares-comenzo/2017-05-09/165445.html>

de laboratorios microbiológicos, macrobiológicos y químicos, así como también medios para la recolección, almacenamiento y conservación de muestras del mar y del fondo marino, con la capacidad de modernas y amplias cámaras frigoríficas⁶².

Ambos países no tienen intención de aumentar el número de rompehielos, solo renuevan los que ya poseen, pero no se puede ocultar que reclaman intereses.

A corto plazo no se observa que se comiencen a extraer recursos naturales del continente pero, independiente de ello, la factibilidad de apertura de una ruta Antártica, tal como en el Ártico, no estaría tan alejada de la realidad.

La ruta del Ártico se justifica por dos aspectos; primero por seguridad de las embarcaciones, y segundo, por la disminución de las distancias que conlleva ahorro de tiempo y combustible, por ende, de dinero. Entonces, ¿se podría replicar este ejercicio en la Antártica?

La respuesta a esta pregunta dependerá efectivamente si los actores que colindan la Antártica (Chile, Argentina, Australia, Nueva Zelandia y Sudáfrica), están dispuestos a generar los espacios para uso comercial. Aquellos geográficamente más cercanos son Chile y Argentina, cuyos puertos (Punta Arenas y Usuahia) se encuentran a 1.500 y 1.000 kilómetros respectivamente del continente blanco. En una línea más alejada se encuentra Nueva Zelandia (Puerto de Christchurch) y Australia (Puerto de Hobart), que están a 2.250 y

2.200 kilómetros cada uno, finalmente Sudáfrica tiene su puerto Cape town a 3.600 kilómetros.

Las embarcaciones que transitan la zona, por ahora, son esencialmente de factoría, de investigación científica, logísticos y de pasajeros, siendo estos últimos los que han experimentado un crecimiento explosivo⁶³. Sin embargo, solo las aerolíneas comerciales tienen la capacidad de sobrevolar el espeso manto blanco, posesionando a “Qantas” aquella que ofrece un viaje desde Sydney a Johannesburgo⁶⁴.

En resumen, esta ruta podría estrechar los lazos comerciales, aparentemente lejanos como lo son Australia, Nueva Zelandia y Sudáfrica con Chile y Argentina; pero para ello deben ocurrir dos cosas: primero, modificar el Tratado Antártico de 1958, y, luego, debe considerar su rentabilidad y utilidad, lo que hasta ahora permanece en fase idea, otorgando a la Antártica una condición de espacio vacío.

Conclusiones

Si utilizáramos la equidistancia entre Noruega y Corea, la primera reflexión abordaría la enorme distancia que existe entre ambos, especialmente si utilizamos una medida náutica, pero si en dicho análisis le incorporamos la variable del mar del Ártico, seguramente cambiará la perspectiva. En la dimensión marítima habrá que dejar de ver la tierra como un cilindro y comenzar a verla como lo que en realidad es, una esfera que presenta accesos más directos⁶⁵, de esta

“A corto plazo no se observa que se comiencen a extraer recursos naturales del continente pero, independiente de ello, la factibilidad de apertura de una ruta Antártica, tal como en el Ártico, no estaría tan alejada de la realidad.”

⁶² Ibid.

⁶³ QUIJARRO Santibáñez, Leonardo. “El tráfico marítimo antártico y sus riesgos”: Revismar, S.C: 35 2016.

⁶⁴ WWW.GOTRAVELYOURWAY.COM/. Review: Qantas Flight QF63 from Sydney to Johannesburg. www.gotravelyourway.com/, 10 de enero del 2018 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.gotravelyourway.com/2013/07/20/qantas-flight-qf63-from-sydney-to-johannesburg/#.U3DkhXb3FF8>

manera observaremos con normalidad que embarcaciones chinas y rusas naveguen por la ruta del Noroeste, incluso el turismo mundial demandará que cruceros frecuenten estas nuevas rutas y todo gracias al derretimiento de los hielos por efecto del calentamiento global.

Si bien este fenómeno está trayendo consecuencias “positivas” como la señalada, la otra cara de la medalla es percibida en países, como Kiribati, que serán inundados corriendo el riesgo de desaparecer o bien serán afectados de tal manera que pueblos y aldeas deberán ser trasladadas, perdiendo su historia e identidad como lo ocurrido en Alaska, incluso en ciudades más prósperas como Miami el gobierno deberá adoptar medidas para mitigar los efectos⁶⁶. Por lo anterior, el expresidente norteamericano señaló que el cambio climático dejó de ser un problema ambiental sino que constituye un asunto de seguridad nacional⁶⁷.

El paso de embarcaciones por el Ártico sin duda que acelerará el derretimiento de hielos, causando más estragos en el medio ambiente, por lo que no es de extrañar que diferentes organizaciones internacionales levanten su alerta y comiencen a presionar para revertir esta tendencia.

En el plano estratégico las potencias ya han iniciado sus movimientos. Rusia es quien más lo ha hecho presente, considerando que la mitad

del Ártico abarca su territorio, otros con menos estatura estratégica buscan apoyo en Estados Unidos, sin embargo el temor es que el gigante asiático ingrese, inicialmente de forma indirecta, a través de sus empresas en Groenlandia y luego militarmente.

En el extremo opuesto se encuentra la Antártica, escenario que también puede ser afectado por

“En el extremo opuesto se encuentra la Antártica, escenario que también puede ser afectado por el fenómeno y transformarse en continente en disputa, pero en este caso por los enormes recursos naturales, contando como premisa una modificación al Tratado Antártico.”

el fenómeno y transformarse en continente en disputa, pero en este caso por los enormes recursos naturales, contando como premisa una modificación al Tratado Antártico.

En resumen, el deshielo en ambos Polos puede traer consecuencias “positivas” como acceder a lugares inhabitados, provocar movilidad social, explotar recursos, utilizar espacios marítimos, entre otros. Sin embargo, esta transformación trae consigo riesgos de sobreexplotación de zonas vírgenes, agotamiento de fuentes naturales, inundaciones y pérdidas de hábitats, etc., que pueden acelerar efectos negativos para la sociedad aún no cuantificado.

El paradigma estratégico se rompe cuando aparecen otros que los modifican. En este caso “un espacio vacío” pronto dejará de serlo y no debería extrañar que la instalación de bases de algunas potencias sea el itinerario que próximamente se despliegue en el Ártico.

⁶⁵ GÓMEZ de Ágreda, Ángel, El Cambio Climático en el Ártico: Más allá del Círculo Polar. Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos, N° 3, Madrid: 16 España, Marzo del 2014.

⁶⁶ STEVENS, Fisher, Loc. Cit.

⁶⁷ Ibíd.

Bibliografía

AÑORVE, Daniel, “La postura canadiense ante el conflicto por la disputa del Ártico: ¿Hacia la cooperación o el conflicto?”. Revista Mexicana de Estudios Canadienses (nueva época). N° 16, Culiacán: 38-48, 2008.

CANOVAS Sánchez, Bartolomé. La preocupante actividad militar de Rusia en el Ártico. Instituto Español de Estudios Estratégicos, S.C: 1-20, 13 de abril del 2017.

GALVEZ Vergara, Cristián. La apertura de las rutas del Ártico y sus efectos en el comercio marítimo internacional. Revismar: 111-118 S.C., 2012.

GÓMEZ de Ágreda, Ángel. El Cambio Climático en el Ártico: Más allá del Círculo Polar. Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos, N°3, Madrid 1-20, 2014.

GÓMEZ de Ágreda, Ángel. “Geopolítica de los espacios vacíos”. Revista Ejército, N° 837, Madrid, España: 20-27, 2010.

FOUCHE, Gwladys; China, Norway may team up in search for Arctic oil. <https://www.scientificamerican.com>, S.C, 2013.

MILLAN, Luis Martin. Bases militares en el Ártico proyectadas por Canadá. EN: Geopolítico.es, S.C, 2011. <https://geopolitico.es/bases-militares-en-el-artico/>

MILLAN, Luis Martin. La Militarización del Ártico | Operación Nanook. EN: Geopolítico.es, S.C, 2011. <https://geopolitico.es/la-militarizacion-del-artico-operacion/>

OREMUS, Will. El lado “positivo” del calentamiento global: cruceros de lujo por el paso del Noroeste. Letras Libres, S.C, 2016.

PACHECO Pino, Susana y VALDÉS Cavieres, Carla. Efecto ambiental del derretimiento del Ártico y su impacto en el turismo. Revista Interamericana de ambiente y turismo, volumen 8, Número 1, S.C: 1-9, 2012.

QUIJARRO Santibáñez, Leonardo. El tráfico marítimo antártico y sus riesgos. Revismar, S.C: 34-39, 2016.

ROZAS O., Germán. Aproximación Psico Comunitario Ambiental al Problema de Calentamiento Global. Revista de Psicología de la Universidad de Chile, vol. XII, núm. 2, Santiago de Chile: 19- 34, 2001.

Tesis.

ÁLVARES Alvite, Armando. El conflicto de la plataforma continental en el Ártico. Tesis (Licenciado en Derecho). Director de tesis: Juan Francisco Escudero Espinosa. León, México, Universidad de León, 2015. 94p

Páginas Web.

ABC. Trump abre la madre de todas las batallas: EE.UU. entra en el Ártico para explotar sus recursos. ABC, España, 7 de agosto del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: https://www.abc.es/sociedad/abci-trump-abre-madre-todas-batallas-eeuu-entra-artico-para-explotar-recursos-201708070245_noticia.html

ARMADA DE CHILE. Con una inversión total de más de 200 millones de dólares comenzó construcción del primer buque Antártico en Chile. Armada de Chile, 9 de mayo del 2017 [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea]. Disponible en: <https://www.armada.cl/armada/con-una-inversion-total-de-mas-de-200-millones-de-dolares-comenzo/2017-05-09/165445.html>

BARENT OBSERVER. Chinese giant mulls more Northern Sea Route shipping. Barent Observer, 18 de agosto del 2015, [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea] Disponible en: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2015/08/chinese-giant-mulls-more-northern-sea-route-shipping-18-08>

BARENT OBSERVER. First container ship on Northern Sea Route, 21 de agosto del 2013 [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/08/first-container-ship-northern-sea-route-21-08>

EL CONFIDENCIAL. China se lanza a la conquista del Ártico. El Confidencial, 3 de abril del 2018. [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea] Disponible en: https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-04-03/china-se-lanza-a-la-conquista-del-artico_1543864/

EL MUNDO. Marines estadounidenses llegan a Noruega para malestar de Rusia. El Mundo, 17 de enero del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.elmundo.es/internacional/2017/01/17/587e02a4ca47413f648b462e.html>

EL MUNDO. Un buque atraviesa el Ártico en tiempo récord. El Mundo, 26 de agosto del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.elmundo.es/ciencia-y-salud/ciencia/2017/08/26/59a070b3268e3ea1038b4788.html>.

EL PAÍS. De quién es el Polo Norte y qué intereses tienen los países que reclaman su territorio. El País, 17 de diciembre del 2014 [Consulta: 13 de agosto de 2018] [En Línea]. Disponible en: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/12/141215_polo_norte_reclamos_dinamarca_canada_rusia_az

EL PAÍS. El deshielo en el Ártico abre nuevas rutas marítimas. El País, 11 de marzo del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: https://elpais.com/elpais/2017/05/10/media/1494430962_123234.html

EL PAÍS. Islandia, primer país europeo en firmar un TLC con China. El País, 15 de abril del 2013 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: https://elpais.com/economia/2013/04/15/agencias/1366032355_945829.html

EL PAÍS. La bandera rusa 'ondea' bajo el Polo Norte. El País, 3 de agosto del 2007 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2007/08/03/actualidad/1186092004_850215.html

EL PAÍS. ¿Qué opina Trump sobre el cambio climático? El País, 2 de junio del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. https://elpais.com/internacional/2017/06/01/estados-unidos/1496343144_186083.html

FRANCE 24. Victoria de los socialdemócratas en las elecciones de Groenlandia. France 24, 25 de abril, 2018 [En Línea] [Consulta: 10 de agosto de 18], Francia. <http://www.france24.com/es/20180425-victoria-de-los-socialdemocratas-en-las-elecciones-de-groenlandia>

INFOBAE. Donald Trump llegó a Bruselas para participar de una cumbre de la OTAN marcada por el debate sobre el financiamiento de la alianza. Infobae, 10 de julio del 2018 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/eeuu/2018/07/10/donald-trump-partio-a-la-cumbre-de-la-otan-con-fuertes-criticas-al-financiamiento-de-la-alianza/>

INFOBAE. El rompehielos Almirante Irizar volvió a la Antártida luego de 10 años. Infobae, 26 de enero del 2018. [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018] Disponible en: <https://www.infobae.com/sociedad/2018/01/26/el-rompehielos-almirante-irizar-volvio-a-la-antartida-luego-de-10-anos/>

KATEHON. La militarización del Ártico para contrarrestar las reivindicaciones rusas. Katehon, 6 de julio del 2016 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://katehon.com/es/article/la-militarizacion-del-artico-para-contrarrestar-las-reivindicaciones-rusas>

LA VOZ DE GALICIA. Un buque abre una nueva ruta al cruzar el Ártico por primera vez en invierno. La voz de Galicia, 25 de febrero del 2018 [En Línea] [Consulta: 10 de agosto de 18] Disponible en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/maritima/2018/02/25/buque-abre-nueva-ruta-cruzar-artico-primera-vez-invierno/0003_201802G25P35993.htm

LIBRARY OF CONGRESS. El paso del Noroeste, de Roald Amundsen: informe sobre un viaje de exploración realizado por el buque «Gjøa». 1903-1907. Library of Congress, S.F [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.wdl.org/es/item/7316/>

NATIONS ENCYCLOPEDIA. Norway - Armed forces. Nations Encyclopedia, S.F [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. <http://www.nationsencyclopedia.com/Europe/Norway-ARMED-FORCES.html>

RUSSIA TODAY. Canadá inaugura una base militar de entrenamiento en el Ártico. Russia Today. 16 de agosto del 2013 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://actualidad.rt.com/actualidad/view/103106-canada-inaugura-base-artico>

SECRETARÍA DEL TRATADO ANTÁRTICO. El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente. Secretaría del Tratado Antártico, 4 de octubre del 2016 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.ats.aq/s/ep.htm>

TIEMPO.COM. Efecto Ártico: 2017-2018 el invierno del siglo ¿Hacia una Pequeña Edad de Hielo? Tiempo.com, 18 de enero del 2018 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.tiempo.com/ram/395462/efecto-artico-2017-2018-invierno-del-siglo-hacia-una-pequena-edad-hielo/>

TELEAM. Groenlandia sueña con la independencia con la ayuda de China. Teleam, 23 de abril del 2018 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018], Argentina. Disponible en: <https://www.telam.com.ar/notas/201804/273870-groenlandia-suena-con-la-independencia-con-la-ayuda-de-china.html>

THE BULLETIN PANAMA. La ruta del Ártico no compite con el Canal. The Bulletin Panama, 31 de agosto del 2013 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. <http://thebulletinpanama.com/es/2013/08/puertos-chilenos-se-preparan-para-recibir-buques-/>

UNIVERSIA. El comercio marítimo, gran motor de la economía mundial, reclama profesionales cualificados. Universia, 27 de Julio del 2016 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018], Disponible en: <http://noticias.universia.es/educacion/noticia/2016/07/27/1142212/comercio-maritimo-gran-motor-economia-mundial-reclama-profesionales-cualificados.html>

UNIVISION. Canadá inaugura carretera que conecta por primera vez al Océano Ártico con el resto del país. Univision, 14 de noviembre de 2017 [En Línea] [Consulta: 10 de agosto del 2018]. Disponible en: <https://www.univision.com/noticias/mundo/canada-inaugura-carretera-que-conecta-por-primera-vez-al-oceano-artico-con-el-resto-del-pais>

XL SEMANAL. El trágico destino de la expedición que buscaba el paso del Noroeste en el Ártico. XL Semanal, S.F [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <http://www.xlsemanal.com/conocer/20161104/barco-fantasma-noroeste-terror-franklin.html>

WWW.FORCES.GC.CA. Operation NUNALIVUT. <http://www.forces.gc.ca>, 7 abril del 2018 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. <http://www.forces.gc.ca/en/operations-canada-north-america-recurring/op-nunalivut.page>

WWW.GOTRAVELYOURWAY.COM/. Review: Qantas Flight QF63 from Sydney to Johannesburg. www.gostravelyourway.com/, 10 de enero del 2018 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.gostravelyourway.com/2013/07/20/qantas-flight-qf63-from-sydney-to-johannesburg/#.U3DkhXb3FF8>

ZONA MILITAR. El gobernador pide nueva base naval en Alaska. Zona Militar, 6 de septiembre del 2017 [En Línea] [Consulta: 13 de agosto de 2018]. Disponible en: <https://www.zona-militar.com/2017/09/06/gobernador-pide-nueva-base-naval-alaska/>

DIRECCIÓN DE LA REVISTA

DIRECTOR

Luis Farías Gallardo

Magíster en Ciencias Militares por la Academia de Guerra del Ejército, Magíster en Gerencia y Políticas Públicas por la Universidad Adolfo Ibáñez. Profesor Militar de Academia en la asignatura de Historia Militar y Estrategia. Cuenta con diversas publicaciones en revistas y libros. Se ha desempeñado como Observador de Naciones Unidas en Medio Oriente y Agregado de Defensa en Estados Unidos.

CONSEJO EDITORIAL

Fulvio Queirolo Pellerano

Magíster en Ciencias Militares con mención en Planificación Estratégica de la Academia de Guerra del Ejército; Magíster en Ciencia Política, Seguridad y Defensa en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos; Profesor Militar de Academia en la asignatura de Historia Militar y Estrategia; Diplomado en Estudios de Seguridad y Defensa, y Operaciones de Paz de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

Carlos Ojeda Bennett

Magíster en Ciencias Militares con mención en Planificación Estratégica de la Academia de Guerra del Ejército; Magíster en Prospectiva en Asuntos Internacionales de la Universidad de Paris V; Profesor Militar de Academia en las asignaturas de Historia Militar y Estrategia, y de Geopolítica; Doctor en Ciencia Política de la Universidad de Paris V.

Bernardita Alarcón Carvajal

Magíster en Ciencia Política, Seguridad y Defensa de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, Historiadora y Cientista Política de la Universidad Gabriela Mistral, Bachiller en Ciencias Sociales en la misma casa de estudios, Diplomado en Estudios Políticos y Estratégicos ANEPE

