

Vías estratégicas

China evita el canal de Suez y Ormuz con su ruta por el Ártico de la mano de Rusia

▶ La compañía Sea Legend estrena la línea regular alentada por el calentamiento global y las tensiones geopolíticas ▶ Los barcos saldrán una vez por semana los dos meses que el deshielo permite la navegación

ADRIÁN FONCILLAS
Pekín

El buque Dubai Tower zarpó el pasado 15 de agosto del puerto de Ningbo, al sur de Shanghái, hacia la cornisa septentrional rusa, donde será apoyado por una flotilla de barcos rompehielos, hasta atracar con sus 20 marineros y 1.700 contenedores en el puerto británico de Felixstowe. Serán 20 días, casi la mitad de los que requiere la tradicional ruta por el canal de Suez, y cinco menos que el trayecto por tren. Esos hielos del Ártico, refugio de los más indómitos aventureros durante siglos, serán una autopista para el prosaico transporte de mercancías. Quizá le falta romanticismo pero le sobra relevancia logística y geopolítica: una revolución, según los más optimistas.

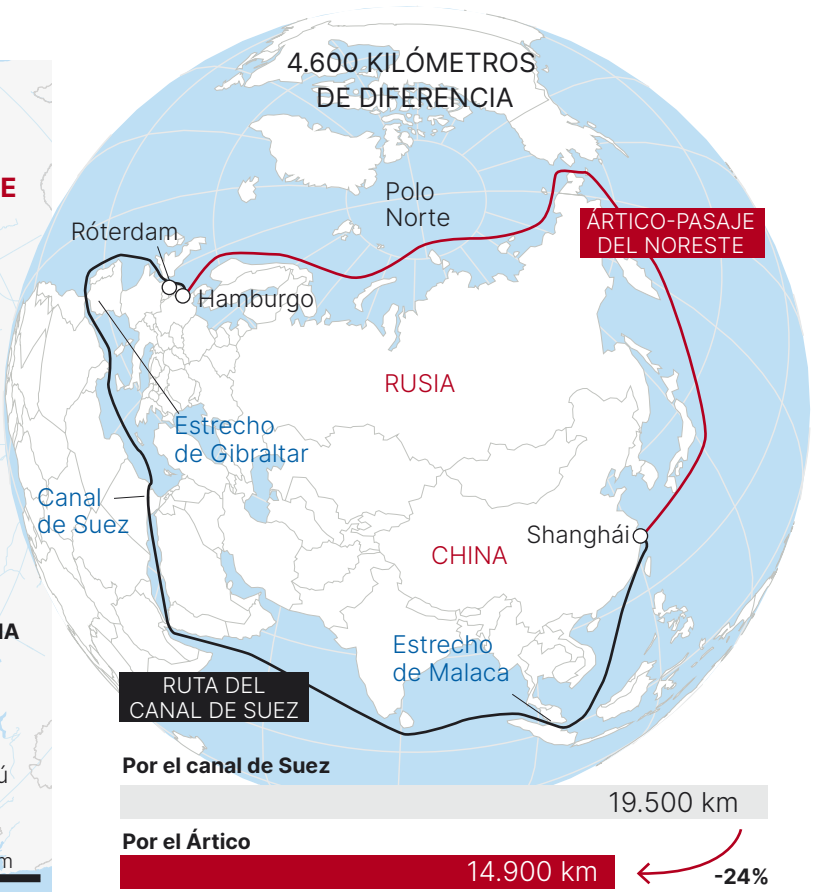
No es el primer carguero que surca lo que fue una losa impenetrable. En 2024 hubo 15 tránsitos y el pasado año se batió el récord con 23. Pero la compañía china Sea Legend ha inaugurado una línea regular, con barcos asignados y una salida semanal durante los dos meses en los que el deshielo permite la navegación. La ruta acercará la fábrica global al mercado europeo. Los buques habrán cargado sus bodegas anteriormente en las ciudades chinas de Dalian, Shanghái, Qingdao o Fuzhou y alargarán su trayecto hasta Rotterdam o Hamburgo.

La ruta es ideal para los productos más frágiles al calor como vehículos eléctricos, baterías de litio y paneles solares. Son, en resumen, aquellos en los que China ca-



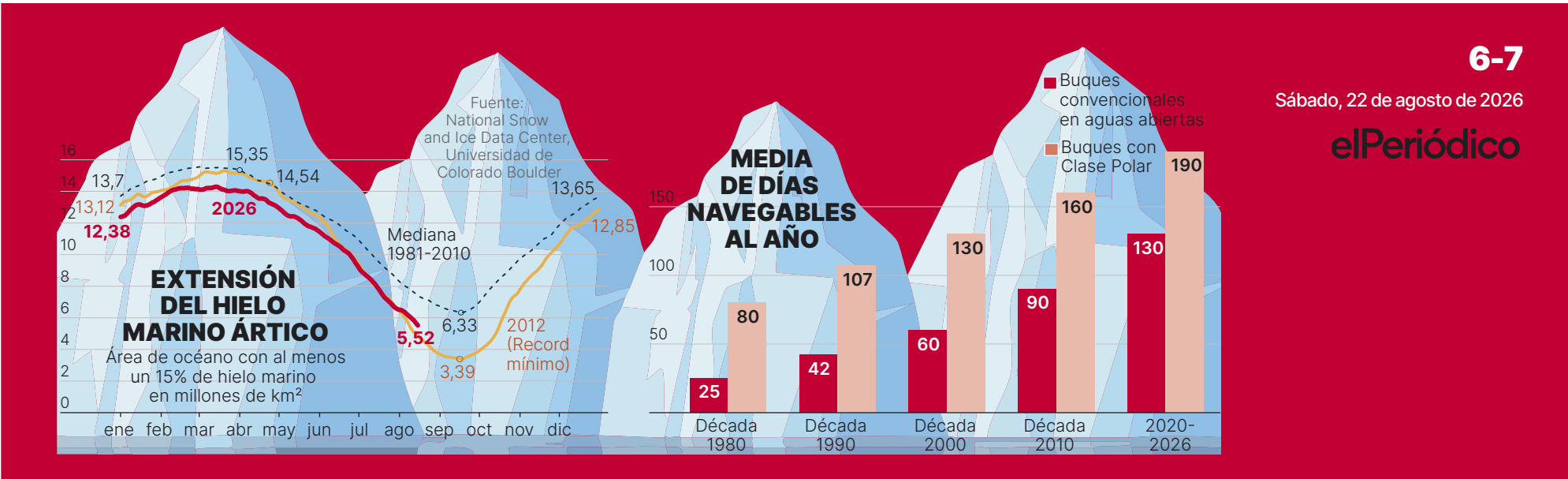
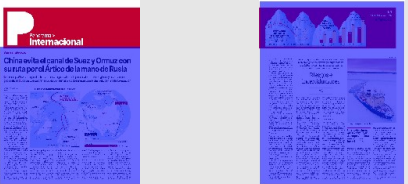
rece de rival y cuya llegada masiva ya irrita a Bruselas. El presidente chino, Xi Jinping, ya había pedido en 2017 a Moscú juntar sus esfuerzos en la Nueva Ruta de la Seda Polar, pero la propuesta murió por la desconfianza rusa a una creciente presencia del vecino en su patio trasero. Todo ha empujado desde entonces hacia ella. La desconexión rusa de Occidente tras su invasión de Ucrania no dejó más alternativa que el abrazo chino. «Es la ruta más eficiente, segura y fiable»,

admitió meses atrás Vladimir Putin, presidente ruso. El calentamiento global ha seguido abriendo corredores. Ya entre 1981 y 2010 disminuyó el hielo perpetuo del Ártico un 27 % y la tendencia se ha acentuado. La masa helada se redujo un 5,8 % entre 2024 y 2025, el mayor recorte anual desde que hay registros, según la Universidad de Southampton. Los veranos sin hielo se esperaban hacia mediados de siglo pero podrían llegar ya la próxima década, según los últi-



mos cálculos, lo que apunta a un drástico e inmediato ensanchamiento de la actual ventana de navegación de dos meses. Cierre del estrecho de Ormuz La nueva ruta también evita los cuellos de botella de las líneas tradicionales y las convulsiones en un mundo donde las mercancías ya no fluyen con alegría. El cierre del estrecho de Ormuz durante la guerra de Irán ha reafirmado la convicción china de que nunca sobran alternativas para exportar sus mer-

cancías e importar la energía. Muchas navieras han evitado el canal de Suez desde que los rebeldes hutíes empezaron sus ataques en el mar Rojo a finales de 2023 como respuesta a la invasión de Gaza y la ruta alternativa a través del sur de África suma una cincuentena de días. Mucha de la influencia global estadounidense ha descansado en el control de las rutas marítimas y de los pasos críticos como el canal de Panamá o el estrecho de Malacca. En círculos chinos se habla del «dilema de Malacca» por los



efectos devastadores que provocaría su cierre por Estados Unidos y estimulado la creación de gasoductos a través de Mianmar, Asia Central y Rusia. Una ruta regular por el norte aliviaría a China de muchas preocupaciones.

Pekín y Moscú han moldeado esta iniciativa durante años con investigaciones científicas y monitorizaciones constantes de los niveles de hielo. China ya fijó su estrategia en 2018 reclamándose como «país cercano al Ártico», participa desde 2013 como observador en el Consejo del Ártico y cuenta con el 55% de la construcción naval del mundo. Rusia ofrece una flota sin comparación de buques nucleares rompehielos, su litoral (la práctica totalidad de la ruta transcurre por su Zona de Exclusión Económica) y la gestión. La empresa estatal Rosatom opera la ruta, diseña los corredores en función del hielo, concede los permisos y socorre a los barcos con problemas.

Estados Unidos ha admitido que llega tarde y sus movimientos subrayan su desesperación. Ha encargado a la carrera varios buques rompehielos a los astilleros finlandeses y amenazado con anexionarse Groenlandia ante la perspectiva de una romería de barcos rusos y chinos por el Atlántico Norte.

El impacto

El sector debate estos días el impacto de la ruta helada. En las condiciones actuales solo puede transportar un porcentaje ínfimo de las mercancías globales y las grandes navieras occidentales la han descartado, probablemente incómodas por lidiar con Rusia. El tiempo dirá si sus ventajas superan los riesgos, los altos costes operativos y la estrecha ventana de navegación.

Algunos indicios empujan al optimismo. La compañía surcoreana PanStar también emprenderá un viaje experimental a finales de mes a pesar de los roces entre Seúl y Moscú. Y los astilleros confirman el apetito, con 167 barcos para navegar en el hielo fabricados el pasado año en todo el mundo, la cifra más alta de la década. ■

Los barcos que transitan por la vía ártica afrontan meteorología voluble y navegación por satélite poco fiable y necesitan cascos reforzados y la escolta de buques rompehielos rusos.

Riesgos e incertidumbres

A. F.
Pekín

El primer viaje del carguero hongkonés Newnew Polar Bear por la ruta del Ártico tres años atrás fue saludado con vítores y terminó en tormenta diplomática. Ya de regreso, en el golfo de Finlandia, arrastró su ancla por el lecho marino y desgarró un gasoducto y varios cables de comunicaciones submarinos. En las cercanías del destrozo se halló el ancla rota y las imágenes del barco atracando en un puerto ruso sin ella resolvieron las dudas de la autoría. Los daños superaron los 500 millones de dólares y el capitán, acusado de daños criminales, será juzgado en la excolonia el próximo año.

Ocurrió en el Báltico pero la desdicha de un barco que se estrenaba en la ruta del norte recordó la conflictividad en la zona. Más de 500 incidentes han sido registrados en el Ártico en la última década, según Allianz, y casi la mitad se debieron a daños o fallos de la maquinaria. Con la reducción del hielo, la navegación es posible pero lejos de ser segura. Las condiciones meteorológicas son volubles e imprevisibles, se avanza a menudo entre la espesa niebla y abundan los bloques de hielo a la deriva que obligan a variar la ruta o dar la vuelta. La navegación por satélite es menos fiable en latitudes altas y es recomendable que la tripulación sea experta en el ecosistema. Los barcos necesitan unos cascos reforzados y otras condiciones es-

peciales. La compañía china Sea Legend, la primera en prestar un servicio regular, cuenta con siete para el servicio, pero tres de ellos son seguros para navegar solo en capas de hielo de hasta 40 centímetros. Es su trayecto se encontrará grosores mayores por lo que necesitará la escolta de los buques rompehielos rusos.

Sin asistencia

La región carece de infraestructuras para reparaciones o asistencia, así que cualquier incidente puede ser dramático. Ante un imprevisto en aquellas aguas tan prístinas como remotas, el rescate es una pesadilla logística. Los rompehielos no sirven en caso de vertido petrolífero. No hay recursos ni medios para afrontar esa posibilidad que, por la lejanía y la fragilidad del ecosistema, aboca a una catástrofe medioambiental y económica, para Rusia y toda la región. El petróleo se descompone más lentamente en el frío y es prácticamente imposible retirarlo cuando está atrapado en el hielo. Dos años atrás fue prohibido el combustible pesado en el Ártico por su peligro agravado. Es más denso y produce un tipo de hollín que al depositarse sobre el hielo acelera su derretimiento. Las lagunas legales y los periodos de transición explican que muchos barcos aún lo utilicen.

La Mediterranean Shipping Company, la mayor del mundo, reveló recientemente que evitará



Un buque navega en la ruta del Ártico.

Una naviera busca que la carga llegue a tiempo y una ruta nueva implica incertidumbre

la nueva ruta polar aludiendo al medioambiente y a los riesgos de navegación. Una vía nueva implica incertidumbre y si algo busca una naviera es que la carga llegue a tiempo. ¿Será segura y rentable? China está convencida y desoye las críticas. El trayecto acorta a la mitad el tiempo y, por tanto, también las emisiones. Estaría justificado asustarse por la presencia de China en el Ártico años atrás, con aquel olímpico desprecio al medioambiente, pero el país ha dado un admirable y brioso viraje.

«Algunos etiquetan a China

como un destructor del medioambiente; otros, de expansionista geopolítico; y aún otros, de convertir las cadenas de suministro en armas. Esas narrativas esencialmente usan la misma lógica: en sus mentes, la simple participación de China en el Ártico es una agresión», señalaba un reciente editorial del diario *Global Times*.

Un dicho tradicional chino alaba a la primera persona que se atrevió a comer cangrejo. Es el pionero, el que se enfrenta a lo desconocido, el que asume los riesgos que a otros echaron atrás. No se arredra China, dispuesta a invertir incluso en países devastados por la guerra o la corrupción que convierten la empresa en aparentemente suicida. No es improbable que su apuesta por el Ártico, tan plagada de riesgos e incertidumbres, sea continuada en el futuro por los que ahora la desdennan. ■