

**El deshielo imparable del Artico**

Sonia Velázquez

*Grado en Relaciones Internacionales*

16 octubre 2016

Durante este último mes varios medios de comunicación informaron sobre el nuevo récord de deshielo alcanzado en el Ártico. Según los datos de la NASA y del Centro Nacional de Datos sobre la Nieve y el Hielo (NSIDC), la superficie helada se ha reducido hasta los 4,14 millones de kilómetros cuadrados, cifra que representa el segundo mínimo anual desde 1978. Debido al cambio climático y el deshielo, el Ártico es ahora un punto geoestratégico accesible a través de las llamadas rutas árticas, el Paso del Noroeste y la Ruta del Norte, vías que disminuirían los costes de transporte marítimo mundial entre un 25% y un 40% si fuesen completamente navegables todo el año y que evitarían el tránsito por alguno de los mares más peligrosos del mundo, como pueden ser el mar del Sur de China o el estrecho de Malaca. Según un estudio del Servicio de Inspección Geológica de EE.UU, el 30% de las reservas mundiales de gas natural y el 13% de las reservas de petróleo no descubiertas se encuentran en la región ártica, junto a grandes bancos de pesca e importantes fuentes de recursos minerales.

El foro consultivo más importante en la región es el Consejo Ártico, que se constituyó con la Declaración de Ottawa de 1996. Los Estados Miembros son Canadá, EEUU, Rusia, Noruega, Dinamarca (los cinco estados ribereños del océano ártico), Finlandia, Islandia y Suecia y en el Consejo también están representadas las poblaciones nativas del Ártico. También están los observadores, Estados y organizaciones no gubernamentales e intergubernamentales que asisten a las reuniones del Consejo y que han ido ganando influencia en el mismo. Hoy en día no existe un tratado internacional para la gestión del Ártico y lo cierto es que, aunque los Estados en el área respetan la Convención de Derecho del Mar de la ONU (UNCLOS por sus siglas en inglés) - aunque Estados Unidos no la ha ratificado-, aún quedan conflictos por resolver. Rusia, Canadá y Dinamarca ambicionan la cordillera Lomonosov como extensión de su plataforma continental, Moscú y Washington discuten sobre el Mar de Bering y su estrecho, Canadá y Dinamarca se disputan el control de la Isla Hans y Canadá y EEUU no se ponen de acuerdo sobre sus fronteras en torno al mar de Beaufort ni sobre la navegación en el Paso del Noroeste. Por si fuera poco, Canadá pretende que los estrechos de Nares y Beaufort estén bajo su soberanía, mientras que el resto de actores quieren que sean aguas internacionales.

Canadá es uno de los Estados más orgullosos de su identidad nacional como Estado ártico y su interés en el mismo se resume en la declaración del primer ministro Stephen Harper “use it

or lose it” (“úsalo o piérdelo”)<sup>1</sup>. Militarmente, ha reforzado su presencia en el área, con ejercicios anuales como la Operation Nunalivut, y los Canadian Rangers, fuerzas especializadas en el Ártico<sup>2</sup>. Otro de los Estados más presentes en la zona es Rusia, que publicó en 2009 el documento “Fundamentos de la política estatal de la Federación Rusa en el Ártico hasta el año 2020 y con una perspectiva ulterior”, dejando claro que el Ártico era y es una de sus prioridades. Pese a su postura habitual de presencia internacional, Estados Unidos inicialmente no estuvo demasiado involucrado en el Ártico; la Estrategia de Seguridad Nacional estadounidense de 2010 no hacía referencia al Ártico<sup>3</sup>, pero el Departamento de Defensa de EEUU ya avisó en 2012 de que el país debía prestar más atención a la situación del Artico. Militarmente hablando, EEUU viene realizando diverso tipo de ejercicios militares en el Artico, pero necesita una flota de rompehielos más potente y definir sus mandos militares en la zona<sup>4</sup>.

Otro de los grandes actores presentes en la zona, pese a no ser Estado ártico, es China. La República Popular China cuenta con su centro de investigación Yellow River y su buque Xuelong (Dragón de Nieve) ya ha completado cuatro expediciones al Ártico<sup>5</sup>. La presencia China en la zona es algo aparentemente paradójica, si no se lo hubiera permitido Rusia, porque generalmente China mantiene que debe respetarse la soberanía de cada Estado y su zona de influencia sin que intervengan los demás, pero no parece dispuesta a renunciar al Ártico, ni a sus recursos. China es el líder pesquero mundial, así que ya ha dejado claro su interés en las pesquerías árticas y en el transporte marítimo por la zona. En cuanto a su relación con el resto de Estados, China generalmente interviene en el Ártico como un comprador de recursos a cambio de capital o infraestructura, como ya ha hecho en Groenlandia, Canadá o Rusia<sup>6</sup>.

Mientras algunos Estados toman una postura más agresiva, otros como Dinamarca, Noruega, Suecia o Finlandia apuestan por un enfoque más cooperativo, centrado en la protección del medio y en los intercambios comerciales. Islandia también ha optado por un enfoque comercial y ha desarrollado una gran relación con China, actor con presencia creciente en el área.

<sup>1</sup> Conley H& Kraut J.: “US Strategic Interests in the Arctic”, *CSIS Europe Program*, 2010.

<sup>2</sup> Patiño Moreno M.F.: *Política exterior de Canadá en el Ártico: entre la seguridad nacional y la prosperidad económica (2006-2011)*, Bogotá, 2013.

<sup>3</sup> Wezeman, Siemon T.: “Military Capabilities in the Arctic”, *SIPRI Background Paper*, March 2012

<sup>4</sup> Ruiz Dominguez F.: “Cambios y Movimientos en Seguridad y Defensa en el Ártico” *Documento de Opinión del IEEE*, 2014.

<sup>5</sup> Palacián B.: “China se prepara para un ártico sin hielo”, *IEEE, Documento informativo 17/2010*, 2013.

<sup>6</sup> González R.: “El papel de los recursos energéticos en la relación Rusia-China”, *Documento de Análisis IEEE*, 2011.

Por su parte, los observadores europeos (Francia, Alemania, Reino Unido, Holanda, Italia, Polonia y España) han ido desarrollando sus diferentes programas nacionales y estrategias y la mayoría de ellos cuentan con su propia estación en el Ártico. La postura del resto de observadores asiáticos (India, Japón, Corea del Sur y Singapur) está centrada principalmente en la navegación por la zona. India se está preparando para la navegación ártica y la competición con China en la zona, mientras que Japón es consciente de que la navegación por las rutas polares acortaría las distancias de los barcos cuyo destino fuera Japón casi en un 40%, avance especialmente importante en el mercado energético y de recursos petrolíferos y gasistas<sup>7</sup>. Desde otro enfoque, Corea del Sur y Singapur ven el Ártico como una gran oportunidad para su industria de astilleros y portuaria<sup>8</sup>.

En definitiva, el nuevo récord de deshielo del Ártico ha vuelto a resaltar la importancia que irá adquiriendo la zona en los próximos tiempos. Nuevas rutas de navegación, mayor comercio, competición por recursos, destrucción del medio ambiente... son todos factores conocidos por los Estados del área, que no van a dejar pasar por alto las oportunidades que ofrece la zona del Ártico.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> Kil Park Y. : “Arctic Prospects and Challenges from a Korean Perspective”, *CIGI East Asia-Arctic Relations*, 2013.