

REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

MARZO 2018



LA GEOPOLÍTICA DEL ÁRTICO: UNA NUEVA PIEZA EN EL GRAN TABLERO CHINO

Josep BAQUÉS QUESADA
Grupo de Estudios en Seguridad Internacional (GESI)
Universidad de Barcelona



L cambio climático está provocando alteraciones en escenarios geopolíticamente relevantes. La sequía en África, por ejemplo, con la consiguiente escasez de pastos y ganado y la falta del suministro de leche y carne para sus habitantes, está provocando desde corrientes migratorias masivas hasta la proliferación de mafias vinculadas al crimen organizado, que constituyen graves problemas de seguridad transnacional. La creciente desertificación se cronifica y se convierte en un problema estructural. Pero mientras esto acontece y nos hacemos conscientes del órdago planteado, se está produciendo el deshielo progresivo del Ártico, vinculado con el calentamiento global, de hondas consecuencias futuras. Este fenómeno, que en los próximos lustros se consolidará, ha irrumpido en la agenda de un modo muy diferente, aparentemente más positivo, ya que en lugar de carestías ha abierto otras posibilidades de explotación de los recursos de la zona. A saber:

— El deshielo dejará evidencias y facilitará la explotación de nuevas reservas de hidrocarburos (especialmente de gas natural, aunque también de petróleo), de minerales (oro, hierro, platino, así como varios tipos de minerales raros) y también de pesquerías (dato a tener en cuenta ante la conveniencia de ir reduciendo a escala global la producción y el consumo de proteínas cárnicas). De hecho, las reservas probables de gas natural son más relevantes que las de petróleo. Así, frente a un equivalente al 30 por 100 de las reservas mundiales conocidas de gas, al norte del círculo polar se ubicarían el 13 por 100

de las de petróleo. Hay que añadir que la mayor parte se hallan en zonas de soberanía rusa (1).

- El deshielo abrirá nuevas rutas y habilitará viejos puertos comerciales durante más meses al año, ahorrando con ello tiempo, combustible y, por ende, dinero, tanto a transportistas como, claro está, a los destinatarios del comercio mundial. Se calcula que hacia el año 2030 las rutas del Ártico quedarán permanentemente abiertas debido a los efectos del cambio climático. Eso implicará una notable reducción de las distancias de tránsito comercial marítimo. Sin ir más lejos, la ruta de unos 21.500 km entre Dalián y Róterdam, vía Suez, puede quedar reducida a menos de 15.000 km siguiendo la del Ártico, conocida como «ruta noreste». Además, aunque los buques que discurran por ellas teóricamente también podrían ser interceptados por terroristas, por mafias criminales especializadas en la piratería o incluso por Estados díscolos, lo cierto es que será considerablemente más complicado que estos actores tengan éxito en esas latitudes y circunstancias.
- Por lo demás, no es descartable —aunque a los efectos de este análisis tenga una relevancia menor y por ello no sea considerado de modo expreso— que se produzca la apertura de la zona al turismo de masas, con la consiguiente potenciación del sector servicios al norte del círculo polar a unos niveles ahora inconcebibles.

¿Cuál es la situación de partida? Desde 1996 existe un Consejo Ártico (Declaración de Ottawa), cuyas competencias son básicamente medioambientales, aunque traslucen de modo creciente los intereses económicos y comerciales emergentes. Está formado por ocho miembros de pleno derecho (Estados Unidos, Rusia, Canadá, Noruega, Dinamarca, Suecia, Finlandia e Islandia). Hay, además, estados observadores, entre ellos España, Alemania, Francia, Reino Unido, China, Japón o India. Este organismo ha declinado que la UE sea miembro como tal en una muestra de celo hacia la posible ampliación de los actores más relevantes, lo cual es un indicio de lo mucho que está en juego.

Una de las cosas que más llaman la atención de los analistas es que Rusia es mucho más proactiva que Estados Unidos en el Ártico, quizá porque Washington tiene demasiados frentes abiertos en el globo o porque con su nueva «edad de oro» de los hidrocarburos (en buena medida gracias al *fracking*) tiene satisfechos sus intereses en este sector (2). Mientras esto ocurre,

(1) GAUTIER, Donald, *et alt.*: «Assessment of undiscovered oil and gas in the Arctic». *Science*, vol. 324, Issue 5931, 29 may 2009, pp. 1.175-1.179.

(2) PALACÍN, Blanca; GARCÍA SÁNCHEZ, Ignacio: «Geopolítica del deshielo en el Ártico», en *Política Exterior*, 154, 2013.

Rusia planea constituir un par de brigadas adaptadas al combate en el Ártico, al menos una con base en Múrmansk. La presencia de bases navales y aéreas rusas en las cercanías le conferirá una enorme capacidad de presión sobre el Ártico. Es, en definitiva, el primer y principal beneficiario del deshielo, algo que podría contribuir, en el mejor de los escenarios posibles para el Kremlin, a que el núcleo duro del Heartland mackinderiano se acabe convirtiendo en una auténtica potencia naval de corte mahaniano (3).

Aún así, a Rusia le falta tecnología para exprimir las posibilidades del Ártico en lo que a esos recursos se refiere. Como quiera que Noruega es uno de los estados con mejor I + D en este ámbito, Moscú está cooperando de un modo creciente con este miembro de la OTAN, lo cual ha facilitado un acuerdo en relación con el litigio del mar de Barents (alcanzado en 2012, tras 40 años de desencuentros). En realidad, Rusia está explotando los hidrocarburos árticos desde hace algún tiempo, destacando la planta de Prirazlómnaya, en el mar de Pechora, operativa desde 2013. Pero su política en el Ártico es de más altos vuelos.

El protagonismo ruso no debe eclipsar el papel de otros actores. Una atenta mirada a su reciente gran proyecto en el mar de Kara nos puede dar pistas acerca de la auténtica geopolítica del Ártico. En Sabetta, operan una moderna planta de licuado de gas procedente de los yacimientos de la península de Yamal (4). En pocos meses, un añejo núcleo aldeano de no más de 19 pobladores ha pasado a albergar a más de 22.000 trabajadores especializados. Para operar en la zona, Rusia ya tiene en servicio híbridos, como el gigantesco metanero-rompehielos *Christophe de Margerie* (299 m de eslora, 128.000 TRB, 19 nudos), construido en Corea del Sur, primero de una serie que puede llegar a incluir más de una docena de gemelos o cuasigemelos hasta completar una impresionante saga.

Pero, ¿quién está detrás de este proyecto? Como era de esperar, el principal accionista es una empresa rusa, en este caso Novatek (50,1 por 100). Sin embargo, nos encontramos con una participación muy relevante de la china CNPC (20 por 100), así como del Silk Road Found, de la misma nacionalidad (otro 10 por 100). No en vano, en julio de 2016, Lavrov invitó formalmente a China a colaborar con los planes rusos para licuado de gas natural en el Ártico y parece que en Pekín han aceptado el guante con inusitada prestancia. Ahora bien, ¿se trata tan solo del aprovechamiento de una ventana de oportunidad, surgida de las lagunas tecnológicas y financieras rusas? ¿O China dispone de

(3) Ni que decir tiene que esto requeriría otros ingredientes, de acuerdo con la obra del estadounidense, que tienen que ver no solo con factores geográficos, sino también con el espíritu comercial y lo que con lenguaje actual definiríamos como políticas públicas.

(4) Una muestra de la relevancia de estas instalaciones radica en que se calcula que unos 3.000 m³/año llegarán a España (merced a Gas Natural Fenosa), constituyendo cerca del 10 por 100 de nuestro consumo anual.

una estrategia proactiva para el Ártico? Todo parece indicar que la verdad está más cerca de esta segunda opción. Veámoslo con más detalle.

Para empezar, llama la atención que China se haya autodefinido como un «estado casi ártico», algo que contrasta con las evidencias geográficas pero que como declaración de intenciones no tiene desperdicio. Lo cierto es que en los últimos años está intensificando sus acuerdos y sus presiones (depende del caso) en relación con los miembros de pleno derecho del Consejo Ártico. Un repaso somero a sus relaciones con cada uno de ellos puede darnos una idea bastante aproximada del estado actual de la cuestión.

Además de resolver el conflicto del mar de Barents, las relaciones de China con Noruega le han llevado a construir una estación de investigación en Ny-Alesund (Svalbard), operativa desde el año 2004, llamada Río Amarillo y dotada con cuatro laboratorios. Las islas Svalbard vienen constituyendo una excelente base avanzada, ya que allí se ubican algunos de los asentamientos humanos permanentes más septentrionales, habiendo sido tradicionalmente una zona de soberanía noruega, pero ampliamente explotada por Rusia (minas de carbón, antes, durante y después de la Segunda Guerra Mundial). En estos momentos, parece que China quiere tomar la delantera en tan privilegiado enclave.

Asimismo, China ha firmado un reciente acuerdo de libre comercio con Islandia, donde su compañía CNOOC ha obtenido una licencia para explorar posibles yacimientos de petróleo en las costas del «país del hielo». Notoriamente, está aprovechándose de la mala relación de Reikiavik con la Unión Europea en cuestiones como la negociación de cuotas pesqueras. Significativamente, Wen Jiabao visitó Islandia en abril de 2012, y al año siguiente se firmó un tratado de libre comercio bilateral. China tiene interés en beneficiarse de los avances islandeses en materia geotérmica, y en ese ámbito ya existe una *joint venture* liderada por SINOPEC. A su vez, planea establecer en Islandia una base logística de gran capacidad para el transporte marítimo (5). De nuevo, los niveles de penetración en un estado miembro de la OTAN son significativos.

Las relaciones con Dinamarca, debido al interés chino por Groenlandia, son bastante más delicadas. Se cree que en Groenlandia se encuentra el 10 por 100 de los depósitos mundiales de «tierras raras», que China quiere controlar (6). Por lo pronto, los chinos están explotando una mina de hierro en Isua por medio del General Nice Group. Se prevé el traslado de más de 2.000 trabajadores (dato relevante, teniendo en cuenta la escasa población de esa isla-continente), aunque esta mano de obra china también está siendo contratada por la

(5) GUSCHIN, Arthur: «China, Iceland and the Arctic», *The Diplomat*, 2015.

(6) Las «tierras raras» constituyen un componente fundamental para el desarrollo de las energías renovables y para el almacenamiento de energía eléctrica.

principal compañía de pescado congelado de la isla (la Royal Greenland), de modo que el desembarco pacífico de estos peones está asegurado. Es llamativo del interés chino —y de cierto desparpajo digno de reseña— que el Gobierno de Pekín incluso haya solicitado al danés la reapertura de una vieja base naval estadounidense, creada en plena Segunda Guerra Mundial, aprovechada por la OTAN durante la Guerra Fría y actualmente dotada de una pequeña unidad danesa (la base de Grønnedal). Aparentemente, la idea sería establecer una base logística en beneficio de General Nice Group, pero es muy típico de la estrategia china comenzar de ese modo para después ampliar las concesiones a asuntos menos irénicos. Ni que decir tiene que Copenhague se ha negado en redondo a esa posibilidad. Pero la cosa no acaba ahí.

En realidad, Dinamarca está perdiendo el control de la situación. En noviembre de 2017, las autoridades del Gobierno autónomo de Groenlandia viajaron a China, encabezadas por su primer ministro Kim Kielsen. El motivo no fue otro que perseverar en su apoyo al desarrollo económico de la gran isla-continente, lo cual tendría como objetivo prescindir de las ayudas económicas danesas a corto plazo (7). Para Copenhague esto debería ser especialmente preocupante, ya que el partido de Kielsen no es independentista. Sí lo es, en cambio, el partido inuit, que podría ir en esta dirección, aprovechando el impulso dado por sus competidores electorales, en una espiral difícil de contrarrestar. Llegados a este punto, no sería de extrañar que desde Pekín se apoyara, más o menos sutilmente, la causa de la independencia de Groenlandia.

En el caso de Finlandia, conviene recordar que el presidente Xi Jinping la ha visitado recientemente (4 al 6 de abril de 2017) y ambos estados han llegado al acuerdo de incrementar su cooperación en materia tecnológica y económica, dejando claro que esté especialmente orientado a la industria marítima ártica (8). Como colofón a todo lo anterior y a modo de mecanismo de integración, que también incluye a Suecia, China ha desarrollado una de sus características iniciativas de financiación de proyectos: la Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), de la que son miembros Dinamarca, Islandia, Finlandia, Suecia y Noruega. Todos ellos, como sabemos, de pleno derecho del Consejo Ártico.

Demasiadas coincidencias. En geopolítica no suele haber casualidades, sino causalidades. China ansía beneficiarse de una de las zonas más ricas en recursos y con mejores perspectivas de albergar nuevas rutas y bases logísticas con las cuales optimizar el transporte marítimo ya existente. Salvando el caso de Dinamarca-Groenlandia, Pekín opta por una política de no enfrentamiento con los estados miembros del Consejo Ártico y pretende hacerse necesaria para sus economías. La cooperación es su bandera y estamos acostum-

(7) MCGWIN, Kevin: «Greenland leaders head to China seeking greater Chinese involvement in their nation's economy». *Arctic Now*, 2 de nov., 2017.

(8) LIU, Nengye: «China's New Silk Road and the Arctic». *The Diplomat*, 20 de mayo, 2017.

brados a este *modus operandi* chino también en otros escenarios del tablero global. De momento, ha accedido al estatus de observador permanente del Consejo Ártico de manera que, en paralelo a las citadas componendas económicas con la práctica totalidad de los miembros de pleno derecho de dicho Consejo, plantea sus reivindicaciones basándose en la garantía de las libertades de navegación, de vuelo, de investigación y de pesca.

En el fondo, el talón de Aquiles chino es el incremento de su dependencia de las importaciones de hidrocarburos. Su creciente clase media y su transición energética, tardía y forzada (sigue dependiendo en demasía del carbón), hacen que necesite disponer de rutas alternativas. En primera instancia, estamos ante un tema básico de seguridad energética. Si su modelo de desarrollo se frena, el régimen tendría las horas contadas, ya que la economía y la capacidad de consumo son factores relevantes en cualquier sistema político, pero son críticos en los autoritarios.

En la misma línea, si el proyecto de expansión chino en el Ártico funciona, también contendrá un volumen de negocio considerable, ya que esas mismas rutas pueden servir también para la exportación de sus productos manufacturados por vía marítima, sin tener que estar pendiente de la capacidad de bloqueo en potencia de la US Navy en el mar del Sur de China-estrecho de Malaca, aprovechando sus bases de Singapur, Palawan, Subic Bay y Okinawa. Desde la perspectiva de Pekín, la apertura de estas rutas es tan importante o más que el suministro de hidrocarburos.

El compromiso creciente con varios estados europeos del Consejo Ártico puede ser útil para evitar, llegado el momento, posturas encontradas de Moscú. El poco interés mostrado hasta la fecha por Estados Unidos y las crónicas dificultades de la Unión Europea para alcanzar posiciones comunes también juegan a favor de los intereses chinos. En todo caso, su acceso al Ártico, si las cosas se complican, dependerá de la buena voluntad rusa. De ahí la relevancia geopolítica de los nuevos acuerdos chino-rusos a los que he hecho referencia al principio de este artículo, con la explotación de nuevos yacimientos y el licuado de gas como telón de fondo, en detrimento de los Estados Unidos y de la UE, que corren el peligro de quedar, literalmente, en situación de fuera de juego.

Si la gran partida geopolítica de los próximos años va a depender del rol que Rusia pueda jugar, decantando la balanza hacia China o hacia Estados Unidos, la situación actual en el Ártico no augura nada bueno para los intereses de Washington, mientras que en Europa parece que cada cual plantea sus propias jugadas en función de sus propios intereses, siendo varios estados muy receptivos a los deseos de Pekín, que es quien tiene las ideas más claras. Ante esta dinámica cabe decir aquello de que no aparece nada nuevo bajo el sol... o bajo la aurora boreal. Pero eso no debe disminuir la relevancia geopolítica de lo que de un tiempo a esta parte está sucediendo en el Ártico, aunque sea sin hacer mucho ruido (o precisamente por eso).

Cuando escribo estas líneas, China ha protagonizado un nuevo hito, uno de esos que recuerdan con cierta nostalgia —como tantas otras cosas que organiza Pekín— los viejos estándares y formatos de las potencias coloniales decimonónicas en aquellos tiempos en los que las derrotas de sus buques se trazaban en el mar ignoto. Porque uno de los navíos chinos, el gigantesco rompehielos oceánico *Xue Long* (167 metros de eslora, 21.000 Tpc, +18 nudos y 1 H), a la sazón uno de los mayores buques de su tipo jamás construidos, ha circunnavegado el Ártico. Circunnavegación que ha implicado un recorrido de unas 20.000 millas náuticas. Claro que con anterioridad ya habían llevado a cabo no menos de siete expediciones árticas.

Lo que los chinos hacen en nuestros días se parece sobremanera a lo que los viejos imperios hacían hace dos, tres o cuatro siglos, aunque lógicamente varíen algunas tácticas, convenientemente adaptadas a los nuevos tiempos, para no alterar (o no mucho) los términos en los que se plantea el derecho internacional. A buen observador, sobran comentarios...



**¿Proteges
tu dispositivo móvil?**

No lo pongas fácil:
desactiva
wifi, bluetooth
y GPS
si no los
vas a usar

**Si
estás
conectado**
estás en
riesgo

