

LA RUTA MARÍTIMA DEL NORTE: RUTA DEL SIGLO XXI

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO



URANTE los últimos años se han sucedido numerosos simposios y conferencias para debatir el tema objeto de este trabajo.

En la reunión celebrada en Oslo el año pasado por iniciativa de Noruega y Japón, el lema de la convocatoria fue: «La Ruta Marítima del Norte: Ruta Marítima del siglo XXI». Y, como veremos, es probable que así sea.

Aparte de Rusia, los mencionados países son los más interesados en promover la utilización de dicha ruta por el tráfico marítimo internacional.

La llamada Ruta Marítima del Norte, en adelante RMN, es la que, barajando la costa norte de Rusia, discurre por el océano Glaciar Ártico y une el Atlántico con el Pacífico por el estrecho de Bering.

El tenazmente buscado «paso del Nordeste» fue alcanzado por primera vez por el ruso Zemen Dezhnev en 1641 y explorado por el navegante danés, al servicio del Zar, Virus Bering, a principios del siglo XVIII. De este navegante recibe su nombre.

El estrecho de Bering fue descubierto mucho antes que el difícil «paso del Noroeste» a través del laberíntico archipiélago Ártico canadiense. El acceso al Ártico a través de dicho archipiélago fue logrado por primera vez en 1850 por el inglés McClure y, actualmente, sigue siendo complicado.

La poca distancia que separa a Asia de América por el estrecho de Bering facilitó a los rusos el salto a Alaska y su permanencia en esta península hasta que en 1867 decidieron venderla a los Estados Unidos.

Alaska proporcionó a los Estados Unidos, aparte de sus inmensos recursos naturales, proyección ártica y posición geoestratégica dominante en el estrecho de Bering. Muy arrepentidos deben estar los rusos de esta venta por el irrisorio precio de 7.300.000 dólares de la época. Incluido en el precio también estaba el archipiélago de las Aleutianas, barrera arqueada que controla el acceso al Ártico desde el Pacífico.

El estrecho de Bering en su parte más angosta tiene 35 millas de ancho y una profundidad de 55 metros. En invierno permanece helado y podría ser atravesado a pie. En su boca sur se encuentra además la isla de San Lorenzo, también de soberanía norteamericana. Todo ello coadyuva a que los Estados Unidos gocen de una posición geoestratégica más favorable que la de Rusia,

que sólo ocupa la orilla occidental del estrecho, respecto a lo que pudiera ser en el futuro importante punto focal del tráfico marítimo mundial.

El estrecho de Bering podría ser un atajo para parte de los barcos que actualmente se ven obligados a atravesar los canales de Suez y Panamá. Pero, como bien dice un refrán aplicable en este caso: «no hay atajo sin trabajo».

Desde Murmansk, importante puerto ruso en la península de Kola, hasta el estrecho de Bering, navegando hacia el este a lo largo de la costa, hay una distancia de 3.800 millas. En ella los rusos han establecido una serie de puertos ubicados generalmente en las desembocaduras y estuarios de los grandes ríos.

La RMN discurre principalmente por las aguas de la aplacerada plataforma continental siberiana cubierta de hielo parte del año.

En invierno las aguas del Ártico se congelan formando una extensa capa de hielo flotante que abarca un 85 por 100 de la superficie total de este océano, aunque con grietas, quebraduras y grandes aberturas debidas a las corrientes, tempestades y mareas que rompen el hielo en pedazos. Estas lagunas o *polynyas* de agua de mar no congelada, entre bancos de hielo, son más abundantes en verano. Más compacta alrededor del polo, la capa de hielo flotante, «blanquisa» o *pack ice* en terminología anglosajona, se desplaza a la deriva debido a las corrientes que desde Siberia la arrastran hacia Groenlandia e Islandia.

En verano la capa de hielo se contrae en el casquete polar, forma bancos discontinuos y se retira de las costas de Alaska, Canadá y Siberia, por lo que la ruta queda, en su mayor parte, libre de congelados obstáculos.

El espesor de la capa de hielo llega a ser de varios metros. Submarinos rusos han informado de capas de hielo excepcionales que, en algunos lugares, llegaban a la veintena de metros de grosor. Éste es tanto mayor cuanto más tiempo ha transcurrido desde la formación inicial del banco. A ello también contribuyen las nevadas, ya que la nieve acumulada encima de su superficie aumenta su espesor y le confiere mayor solidez. La acción del viento sobre la nieve amontonada en la superficie puede formar dunas de varios metros de altura.

La capa de hielo impide, tanto en invierno como en verano, la navegación en superficie a través del polo, aunque en verano han conseguido llegar a él potentes rompehielos.

Para calibrar la importancia de la RMN basta aportar el siguiente dato: desde Murmansk a Yokohama por el canal de Suez hay 12.800 millas, por el estrecho de Bering tan sólo 5.700. La RMN es el camino expedito más corto entre el norte de Europa y las costas del Pacífico norte, tanto asiáticas como americanas. De ahí el interés que despierta como línea permanente del transporte marítimo internacional.

Para Rusia tiene especial significado, ya que, aparte de constituir una alternativa para el Transiberiano, línea de ferrocarril sobrecargada, sería factor posibilitante para el desarrollo del norte y extremo nordeste de Siberia. Estas

regiones árticas, aparte de sus riquezas en explotación, contienen enormes reservas energéticas y mineras y, por debajo del círculo polar, en la taiga, forestales, que podrían llegar a los puertos del Ártico por los caudalosos ríos siberianos que fluyen de sur a norte y desembocan en él.

Por todo ello no es de extrañar el esfuerzo que está haciendo Rusia para hacer factible la navegación «todo tiempo» por la RMN y convencer de su viabilidad a los escépticos armadores extranjeros.

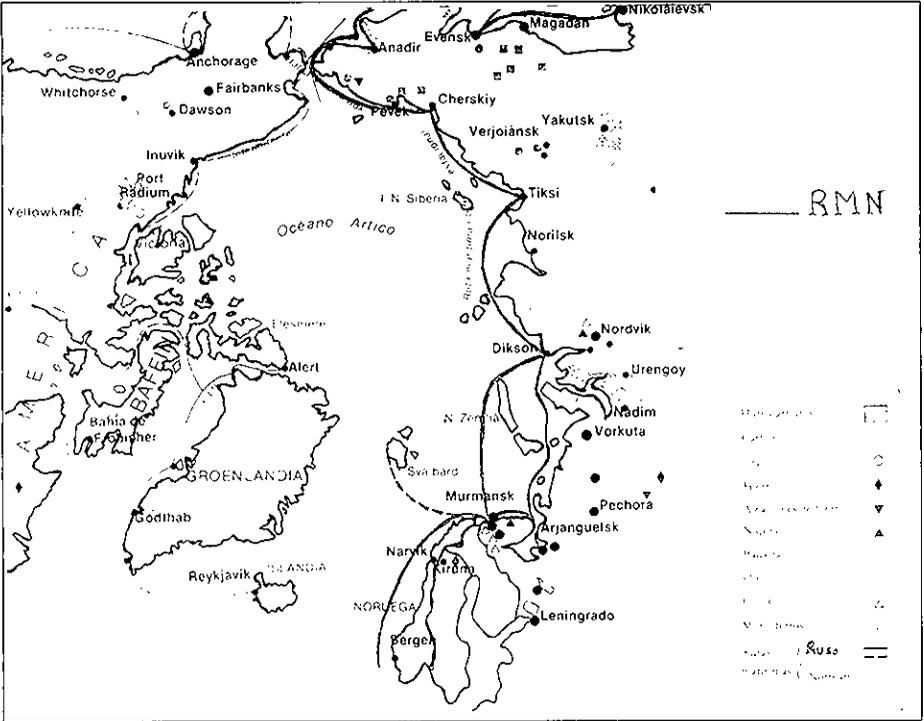
Sin embargo, se presentan serias dificultades. En primer lugar, en invierno, aparte del habitual mal tiempo en estas latitudes con temporales, mares gruesas y vientos huracanados, hace falta recurrir a la escolta de rompehielos. Pese a ello, como las condiciones del hielo son de difícil predicción, los retrasos pueden ser inevitables. En segundo lugar conviene que los barcos mercantes sean de características adecuadas. Por esta razón en Rusia, Alemania, Suecia y otros países nórdicos se construyen actualmente buques especialmente diseñados para su navegación por aguas árticas.

Minerales y fertilizantes a granel serían los productos que con mayor probabilidad se transportarían hacia el este, y desde la costa norteamericana del Pacífico, grano a Rusia.

También se ha pensado en el transporte por esta vía de materiales nucleares: combustible nuclear desde Japón a Europa, y residuos nucleares, para su reciclaje, en sentido inverso. Este tipo de transporte es caro por lo elevado de las primas de seguro, y complicado por las trabas que presentan las naciones ribereñas al tránsito de productos radiactivos cerca de costas habitadas y estrechos concurridos, por lo que se buscan rutas alternativas.

La ruta viene siendo utilizada regularmente por los rusos, sobre todo en verano, para el cabotaje nacional, desde el viaje realizado por el rompehielos *Sibirionov* en 1932. Los rompehielos son indispensables en ella.

La Unión Soviética, primero, y Rusia, después, han construido rompehielos de altura de propulsión nuclear de gran tonelaje. El rompehielos *Artika* fue el primer buque de superficie que consiguió alcanzar el polo Norte en 1977. Rusia tiene en invierno en servicio en el Ártico siete grandes rompehielos capaces de atravesar mares helados con capas compactas de hasta cinco metros de espesor, entre ellos el *Rossiya*, que llega a las 25.000 toneladas. Dada la potencia de estos barcos y su ilimitada autonomía, sólo cuando se pusieron en servicio estos rompehielos nucleares fue posible la navegación durante todo el año por el sector oriental del Ártico ruso. Estos remolcadores disponen en su obra viva de dispositivos de inyección de vapor que evitan que el barco pueda quedar atrapado entre bancos de hielo. Los rusos también tienen en servicio el único portacontenedores de propulsión nuclear existente en el mundo, el *Sevmorput*, de 40.000 toneladas, capaz de navegar con independencia por mares helados, y cargueros de 75.000 con rampa a popa y propulsión convencional, que pueden realizar operaciones de carga y descarga a temperaturas de -40°C .



El Ártico: recursos considerables, explotación difícil.

Casi todos estos barcos pertenecen a la Murmansk Shipping Company o a sus filiales.

El mantenimiento de toda esta flota mercante de propulsión nuclear se lleva a cabo en Murmansk, donde también se almacenan los residuos nucleares. Murmansk, libre de hielos todo el año, es con diferencia la ciudad y puerto comercial más importante de todo el océano Glaciar Ártico y punto de partida hacia el este de la ruta.

Por ahora el volumen del tráfico marítimo por toda la RMN es muy pequeño en comparación con el de otras líneas oceánicas, no llegando más que a tres millones de toneladas anuales transportadas hasta el estrecho de Bering. Sin embargo, en la parte occidental del Ártico ruso llega a los diez millones, debido, principalmente, al transporte de hidrocarburos de los campos petrolíferos de los mares de Barents y Kara a la península de Kola.

La capa de hielo que cubre el Ártico está disminuyendo de grosor, según ponen de manifiesto las observaciones glaciológicas, y retirándose paulatinamente hacia el polo, como atestiguan las fotografías obtenidas por satélites.

Estas tendencias están relacionadas con los modelos de cambios de la circulación atmosférica en el hemisferio norte, fenómeno conocido como «oscilación ártica». La corriente de agua fría que sale del Ártico hacia la costa de Groenlandia afecta en menor o mayor grado a la más profunda procedente del Atlántico, lo que juega un importante papel en la regulación climática. Por otro lado, el «efecto invernadero» influye en los hielos polares propiciando su fusión.

De todo lo expuesto se pueden sacar las siguientes conclusiones:

La viabilidad de la RMN para el tráfico marítimo internacional durante todo el año ha sido *de facto* demostrada. Lo que ofrece dudas es su rentabilidad. Ésta sería tanto mayor cuanto mayor fuera la diferencia en distancia recorrida pasando por el estrecho de Bering en vez de hacerlo por Suez o Panamá.

La descongelación paulatina de los hielos y su retirada hacia el polo, que debido a los cambios climáticos se está produciendo, pudiera contribuir a mejorar la rentabilidad de la RMN y su utilización masiva por el tráfico marítimo internacional, confiriendo al estrecho de Bering posibilidades de competitividad con los de Suez y Panamá en lo que atañe a las líneas de navegación que actualmente discurren por encima del trópico de Cáncer.

Los cambios climáticos mencionados también podrían hacer navegables todo el año los grandes ríos siberianos, importantes vías de penetración hacia el Ártico. Ambos factores, explotación de la RMN y de las vías fluviales, tendrían gran influencia en el desarrollo económico y repoblación de la Siberia nororiental, como pretende Rusia, lo que a su vez tendría gran impacto ecológico en toda esta extensa región ártica, que sería preciso controlar, debido principalmente al aumento de población e instalación de nuevas industrias que esto llevaría consigo.

Aunque no directamente relacionado con la potenciación futura de la ruta, cabe imaginar la utilización de submarinos nucleares con fines comerciales en el Ártico siguiendo rutas intercontinentales directas por debajo del polo, igual que hacen por encima los aviones de las numerosas líneas aéreas que lo sobrevuelan.

En aguas árticas se ha demostrado que el vehículo náutico más idóneo es el submarino de propulsión nuclear navegando en inmersión por debajo de la capa de hielo. Sumergido no tiene que soportar las malas condiciones meteorológicas reinantes en superficie y requiere mucha menor potencia para desarrollar igual velocidad. La posibilidad técnica de construir submarinos comerciales es perfectamente practicable. Basta considerar que se han construido submarinos de 30.000 toneladas en inmersión, como los rusos de la clase *Typhon*, especialmente diseñados para emerger quebrando la capa de hielo y armados con veinte lanzadores de misiles IBCM que ocupan la mayor parte del espacio disponible a proa de la vela. A mayor abundamiento, los alemanes durante la segunda guerra mundial ya emplearon submarinos convencionales

para aprovisionar en la mar de combustible, víveres y torpedos a sus congéneres en la zona de operaciones, las llamadas «vacas lecheras». Cabe preguntarse si submarinos nucleares de transporte serían rentables en el Ártico.

De lo que no cabe duda es que a este océano se asoman los estados más ricos y desarrollados de la tierra: Estados Unidos (por Alaska), Canadá, Noruega y Rusia, éste último el más extenso del mundo por su gran potencial residual. Estos países, cuando los avances tecnológicos hagan más rentable la explotación de las grandes reservas que encierra, no tardarán en aprovecharlas, ya que, a diferencia del *statu quo* vigente en la Antártida, en esta región del globo no existen tratados internacionales que lo impidan. Entonces, el océano Ártico tendrá que ser surcado por líneas marítimas comerciales que transporten las materias primas extraídas de su fondo y entorno a otras zonas industriales de la tierra.

