

Autor

[Javier Colomo Ugarte](#)

Febrero 2018

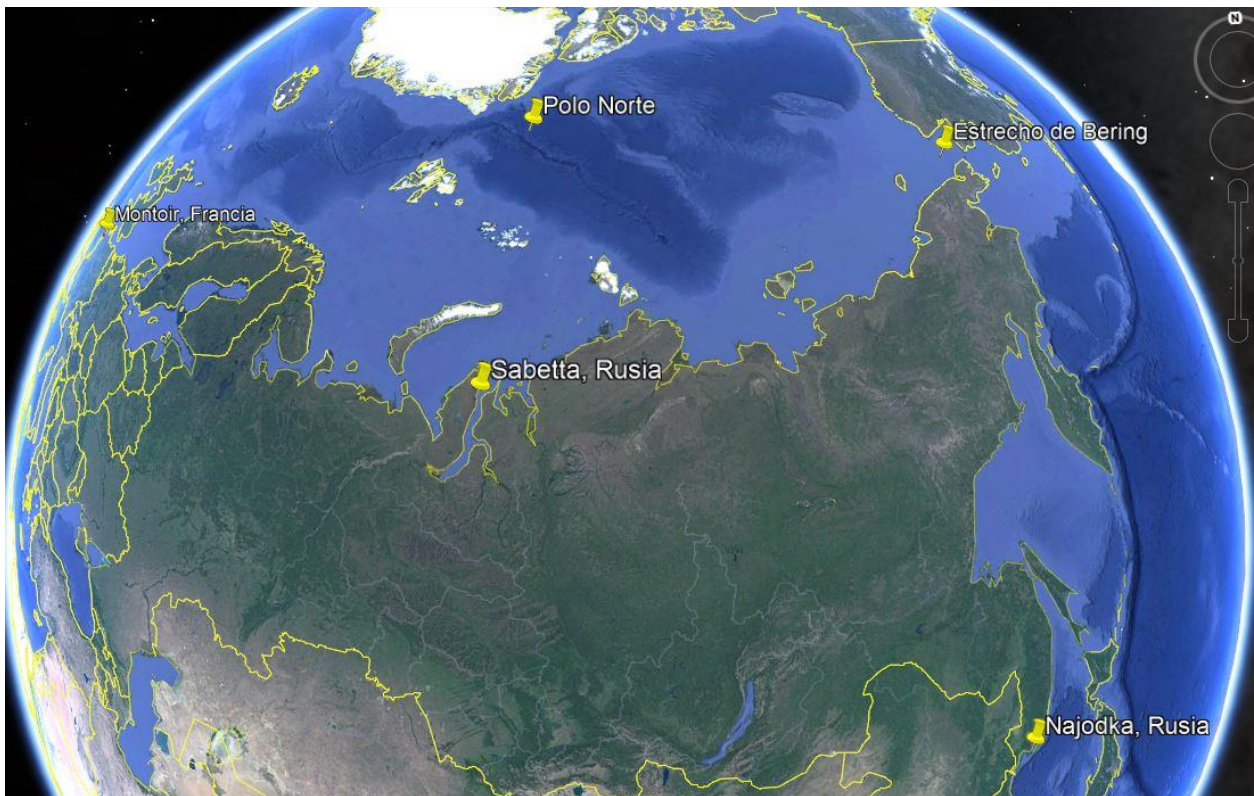
La Ruta Marítima del Norte

El 15/02/2018, la compañía naviera noruega Teekay mostró en un vídeo la navegación que el buque Eduard Toll realizó este invierno entre el Oriente de Rusia y Francia por la Ruta Marítima del Norte sin la ayuda de rompehielos.

La navegación del buque de transporte de gas licuado, Eduard Toll, en el invierno boreal del 2017-2018 por la Ruta Marítima del Norte entre la costa oriental asiática y la costa occidental de Europa sin la ayuda de rompehielos, se puede considerar la primera navegación comercial que se realiza en invierno en ese trayecto.

El Eduard Toll, pilotado por los marinos rusos Serguéi Fokin y Alexandr Silimiánkin, de la agencia marítima estatal rusa Rosmorport, partió de la ciudad de Najodka, en el Lejano Oriente ruso. El 24 de diciembre de 2017 entró en el mar del estrecho de Bering y se dirigió navegando durante el mes de enero a Sabetta, en la península de Yamal en el norte de Rusia. De ahí, ya con la carga de gas natural licuado ruso, navegó hasta Montoir, en Francia. El trayecto polar [grabado en vídeo](#) con la técnica de cámara rápida (time-lapse), muestra la navegación del buque a través del mar helado.

El Eduard Toll toma su nombre del geólogo y explorador ártico ruso Eduard Toll, nacido en 1858 y que falleció a principios del siglo XX durante una de sus misiones de exploración en el océano Ártico, a bordo del buque Zaryá.



Fuente. Google Earth. Elaboración propia.

La Ruta Marítima del Norte se considera la más corta entre Asia y Europa y, en la actualidad es transitada en verano, pero de ser la misma transitable todo el año, podría suponer un antes y un después en el sector del transporte marítimo de mercancías.

En la historia de la Humanidad, las naciones que fueron centros de conexión a través de nuevas rutas marítimas cobraron un protagonismo de primer orden y fueron beneficiarias de las mismas. Las rutas marítimas del Medioevo se circunscribían al ámbito del Mediterráneo, y las que unían a las ciudades hanseáticas en el norte y oeste de Europa, sin embargo tras la apertura por los marinos portugueses de la ruta a las Indias Orientales (Asia Oriental) bordeando África a través del cabo de Buena Esperanza, y de las rutas con las Indias Occidentales (América) por marinos españoles, ambas naciones de ser reinos secundarios en la Europa medieval pasaron desde el siglo XVI hasta principios del XIX a convertirse en imperios globales. Con posterioridad tras el hundimiento del imperio Español y de su dominio del mar en la larga confrontación marítima con Gran Bretaña que finalizó con la derrota de la flota española en la Batalla de Trafalgar (1805), Gran Bretaña pasaría a convertirse en el centro mundial de las rutas marítimas.

En el siglo XX, la devastación de Europa tras las dos guerras mundiales en la primera mitad del siglo XX, permitiría a EEUU convertirse en el centro económico global, y el centro de convergencia de las rutas marítimas, relegando a Gran Bretaña del dominio marítimo mundial, siendo en la actualidad la nación que dispone del mayor número de flotas de Guerra en todos los mares del mundo.

Sin embargo, EEUU, no tiene presencia en la posible nueva Ruta marítima del Norte, y son varias las razones que le otorgan especial relevancia a esta ruta, entre las que habría que destacar: 1. La progresión del deshielo de la banquisa helada ártica en el invierno boreal, debido al cambio climático; 2. La conexión entre dos áreas geográficas de importante desarrollo económico como son el Oriente Asiático y Europa, y 3. La importancia dada por China y Rusia al desarrollo de esta ruta comercial.

1. El cambio térmico climático que está teniendo especial incidencia en las regiones más frías del planeta, y especialmente en la masa de mar helado que cubre el Polo Norte, es una tendencia que irá en aumento. El hielo marítimo de la región ártica está retrocediendo no solo en verano sino también en invierno, permitiendo la navegación durante un mayor número de días del año. El hecho de que durante el mes de enero del presente año se haya podido navegar toda la ruta marítima del norte con un barco comercial es un hito sin precedentes.

El año 2017 fue el segundo año que la masa de hielo ártico más se redujo desde el año 1979 que se tienen observaciones satelitales, situándose en 4,1 millones de kilómetros cuadrados en el mes de septiembre en el que la banquisa helada retrocede a su punto más bajo. El año que más retrocedió la banquisa respecto de 1979 fue, según la Organización Meteorológica Mundial, septiembre del 2012 al situarse en 3,41 millones de kilómetros cuadrados, lo que supuso una pérdida de casi el 50% de la masa histórica helada del Ártico.

2. Objetivamente, la Ruta marítima del Norte, a pesar de que pudiera convertirse en navegable durante todo el año, carecería de sentido si no existieran centros económicos que demanden su uso. Tal podía ser el caso de décadas precedentes, debido al atraso económico de China y la existencia de la URSS con una economía desconexada de sistema económico global, que le hacía carecer de interés comercial. Pero los tiempos están cambiando, y la emergencia económica de China y de todo el Oriente Asiático están creando las condiciones para que la Ruta Marítima del Norte pueda cobrar una especial significación económica por el volumen de mercancías que podrían transitar entre el Oriente de Asia, Europa y América del Norte.

Rutas para el transporte de cargas

Ruta que atraviesa el mar del Norte

7.300

Distancia, millas náuticas

20

Tiempo de viaje, días

La ruta que atraviesa el canal de Suez y el océano Índico

12.500

Distancia, millas náuticas

33

Tiempo de viaje, días



Fuente de la imagen y noticia. Ria Novosti.

Actualmente la ruta marítima utilizada entre el Oriente Asiático y Europa es la que transita por el estrecho de Malaca, el océano Índico, el canal de Suez, el Mediterráneo y el estrecho de Gibraltar que da paso al océano Atlántico y a la fachada occidental europea, y viceversa, que en su totalidad tiene una longitud de 23.000 km, siendo necesarios 33 días de navegación para transitarla. La ruta es utilizada como transporte de mercancías y de materias primas, teniendo estas últimas su centro principal en el Oriente Medio en el golfo pérsico en ambas direcciones. La Ruta Marítima del Norte tiene una longitud de 13.500 km, que pueden ser recorridos en 22 días de navegación. Las conexiones principales serían del Oriente Asiático con Rusia, Europa y América del Norte, tanto para el comercio de mercancías como de materias primas y combustibles fósiles provenientes principalmente de Rusia.

3. China lanzó en el año 2013 la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda y de la Franja marítima de la misma con el fin de implementar una mayor y mejor conectividad entre China y Europa; China y Oriente Medio; China y África, y China y los países asiáticos. El primer hito de la ruta terrestre se estableció con la llegada en abril del 2013 de un tren

de carga a la estación de ferrocarriles de Duisburgo procedente de la ciudad suroccidental china de Chongqing. Desde entonces el tráfico ferroviario entre China y Europa no ha dejado de crecer. En el año 2017, un total de 3.673 trenes de mercancías viajaron de China a Europa, una cifra superior a la suma de convoyes durante los últimos cinco años. China cuenta en la actualidad con un total de 61 rutas que tienen su origen en 38 ciudades distintas del país con destino a 36 urbes de 13 países de Europa.

Sin embargo, a pesar del notable incremento de las rutas terrestres, éstas no pueden sustituir al barco como medio de transporte de grandes volúmenes de carga, lo que hace que en la medida que el Oriente Asiático se desarrolla económicamente la Ruta Marítima del Norte vaya cobrando especial importancia, tanto para China como para Rusia. Para China por una más rápida y segura conexión con Europa y América del Norte en el transporte de mercancías, y para Rusia por el transporte principalmente de materias primas y combustibles fósiles hacia el Oriente Asiático y Europa, además de ser Rusia por su geografía e infraestructura de puertos y buques rompehielos, la nación más solvente para garantizar la seguridad de la ruta.

Con toda probabilidad esta ruta irá cobrando importancia en los próximos años y décadas, pero tanto China como Rusia ya se han puesto manos a la obra para convertirla en una realidad.

En octubre del 2017, la Administración Estatal de Oceanografía de China declaró que China incrementaría su investigación y expediciones árticas porque las rutas marítimas del Ártico que se han abierto por la descongelación en la región son significativas para China ya que la economía depende en gran medida del transporte marítimo, y son las rutas más cortas del comercio marítimo que conecta el noreste de Asia con Europa y América del norte. El 26/01/2018, China publicó un libro blanco sobre su política en el Ártico, en el que se compromete a aprovechar las oportunidades y afrontar los desafíos en la región junto con todas las partes concernidas.



Por su parte, Rusia tanto por las reservas de materias primas como por su valor geopolítico y económico ha declarado la región ártica como un espacio estratégico para Rusia, a su vez está incrementando la construcción de infraestructuras en la región y el número de buques rompehielos, estando previsto que en el año 2020 esté operativo el primer rompehielos nuclear del mundo.

La Ruta Marítima comercial del Norte se ha convertido en un proyecto de futuro, en el que se han dado ya importantes pasos para que se constituya en un eje central del transporte marítimo de mercancías que contribuirá a incrementar el peso económico de las naciones conectadas por esa ruta.

Javier Colomo Ugarte

Doctor en Geografía e Historia