



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ARAGÓN

LA GEOESTRATEGIA DE ESTADOS UNIDOS
Y RUSIA EN EL ÁRTICO (2001-2017)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A
CARLOS URIEL CRUZ ROSAS

ASESOR: DR. ARTURO PONCE URQUIZA



CIUDAD NEZAHUALCÓYOTL, EDO. DE MÉXICO 2020



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Mi profundo agradecimiento:

A mi familia, por su apoyo incondicional en todo momento de mi vida académica.

A mis profesores, por compartir su conocimiento y fomentar en mí ese gusto por las Relaciones Internacionales.

A la UNAM y a la FES Aragón, por todas las oportunidades otorgadas para mi formación académica.

Tabla de contenido

<i>Tabla de siglas</i>	II
<i>Tabla de ilustraciones</i>	IV
1 <i>Introducción</i>	1
1.1 La Geopolítica y sus principales exponentes	7
1.2 La Talasopolítica y las teorías del poder marítimo	9
1.3 El concepto de Geoestrategia.....	13
2 <i>La carrera hacia el Ártico</i>	16
2.1 Los primeros pasos en la región: de los primeros pueblos a los Vikingos	16
2.2 En busca de una nueva ruta: la reanudación de las exploraciones.....	24
2.3 El descubrimiento del Paso del Noroeste	31
2.4 El descubrimiento y exploración del Paso del Noreste.....	35
3 <i>La Geopolítica del Ártico</i>	42
3.1 ¿Qué es el Ártico?.....	42
3.1.1 El Calentamiento Global: la enfermedad del Ártico	45
3.2 El Ártico: la nueva Tierra Prometida para las Potencias	51
3.2.1 El petróleo y el gas natural: los energéticos del s. XXI	51
3.3 Las Rutas Polares: las futuras arterias comerciales	60
3.3.1 La Ruta Marítima del Norte	62
3.3.2 El Paso del Noroeste	68
3.3.3 La Ruta Transpolar.....	78
3.3.4 El Puente Ártico	82
4 <i>La carrera por el Ártico</i>	84
4.1 El Consejo Ártico.....	85
4.2 Estados Unidos	86
4.3 El Gigante ruso	100
5 <i>Conclusiones</i>	115
6 <i>Anexos</i>	124
6.1 Anexo 1: Promedio de la extensión del hielo marino en el mes de Septiembre..	124
6.2 Anexo 2: Promedio de la extensión de la capa de hielo marino en el Ártico durante el periodo 2016-2018	125

6.3	Anexo 3: Promedio de la extensión de la capa de hielo marino en el Ártico de 2018 en comparación con las décadas mencionadas en el gráfico	126
6.4	Anexo 4: Las Rutas Polares	127
7	Referencias	128

Tabla de siglas

- ❖ ABS: American Bureau of Shipping.
- ❖ AGI: American Geosciences Institute.
- ❖ ASP: American Security Project.
- ❖ BP p. l. c: British Petroleum plc.
- ❖ CARA: Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle.
- ❖ CEPPII: Centro de Estudios Prospectivos y de Información Internacional (CEPII, por sus siglas en francés).
- ❖ CIS: Commonwealth of Independent States.
- ❖ CLCS: Commission on the Limits of the Continental Shelf.
- ❖ COPANT: Comisión Panamericana de Normas Técnicas.
- ❖ CSIS: Center for Strategic & International Studies.
- ❖ DoD: Department of Defense.
- ❖ GEI: Gases de Efecto Invernadero.
- ❖ IIEEE: Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- ❖ IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change o Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático, por sus siglas en inglés.
- ❖ NASA: National Aeronautics and Space Administration, por sus siglas en inglés.
- ❖ NPRA: Reserva Nacional de Petróleo de Alaska, por sus siglas en inglés.
- ❖ NSIDC: National Snow & Ice Data Center.
- ❖ ONU: Organización de las Naciones Unidas.
- ❖ OPEC: Organización de Países Exportadores de Petróleo (*Organization of the Petroleum Exporting Countries*, por sus siglas en inglés).
- ❖ PdN: Paso del Noroeste.

- ❖ PEMEX: Petróleos Mexicanos.
- ❖ RMN: Ruta Marítima del Norte.
- ❖ RT: Ruta Transpolar.
- ❖ UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (*United Nations Conference on Trade and Development*, por sus siglas en inglés).
- ❖ USGS: United States Geological Survey.
- ❖ ZEE. Zona Económica Exclusiva.

Tabla de ilustraciones

<i>Ilustración 1. Ubicación de la Cuenca de Foxe, situada al Norte de la Bahía de Hudson, en el Ártico canadiense. Fuente: ResearchGate</i>	17
<i>Ilustración 2. "Grabado de los habitantes originarios del Ártico canadiense". Fuente: Radio Canadá Internacional</i>	19
<i>Ilustración 3. Mapa que muestra las principales expediciones de los vikingos y sus viajes desde su natal Escandinavia. Fuente: Navegación transoceánica</i>	23
<i>Ilustración 4. Mapa del siglo XIX en el que se muestra el supuesto Mar Polar Abierto de color rojo, en el extremo norte del planeta. Fuente: Blog Navy Read</i>	32
<i>Ilustración 5. Las principales travesías durante la búsqueda del Paso del Noroeste. Fuente: L'Encyclopédie Canadienne</i>	35
<i>Ilustración 6. Expediciones en el Paso del Noreste. Fuente: VENTURA</i>	40
<i>Ilustración 7. Ubicación del Ártico y sus distintas delimitaciones. Fuente: National Snow & Ice Data Center</i>	43
<i>Ilustración 8. Extensión del Ártico marítimo, ilustrado por la máxima extensión del hielo durante los meses indicados. Fuente: BarentsWatch /</i>	44
<i>Ilustración 9. Imagen que muestra la extensión del hielo marino en el mes de noviembre de 2018. Fuente: National Snow & Ice Data Center</i>	50
<i>Ilustración 10. Producción y consumo del petróleo de acuerdo con las distintas regiones del mundo en 2017. Fuente: BP Statistical Review of World Energy. 67th edition. Junio 2018</i>	53
<i>Ilustración 11. Países miembros de la OPEC y sus reservas probadas de petróleo crudo, en comparación con otros países no miembros de la OPEC. Fuente: OPEC</i>	54
<i>Ilustración 12. Ubicación de las posibles reservas de petróleo y gas natural en el Ártico. Fuente: U. S. Geological Survey</i>	58
<i>Ilustración 13. Distribución de los recursos no descubiertos en el Ártico. Fuente: Russian Strategies in the Arctic: avoiding a new Cold War</i>	59
<i>Ilustración 14. La Ruta Marítima del Norte de color rojo, y la ruta convencional vía Canal de Suez, de color azul. Fuente: The Economist</i>	62
<i>Ilustración 15. Principales mares y estrechos presentes a lo largo de la Ruta Marítima del Norte. Fuente: ABS</i>	67
<i>Ilustración 16. Rutas Polares Fuente: The Economist</i>	69
<i>Ilustración 17. Archipiélago ártico canadiense con las cinco rutas mencionadas previamente. Fuente: Sea Ice in Canada's Arctic: Implications for Cruise Tourism, en ResearchGate</i>	74
<i>Ilustración 18. Trayectorias de la Ruta Marítima del Norte y el Paso del Noroeste. Fuente: Government of Northwest Territories</i>	75
<i>Ilustración 19. El Paso del Noroeste (línea de color verde) y la extensión del hielo. Fuente: Arctic Portal</i>	78

<i>Ilustración 20. Las Rutas Polares. De color rojo, el Paso del Noroeste, de color turquesa, la Ruta Marítima del Norte; de color verde, la Ruta Transpolar. Fuente. The Arctic Institute</i>	<i>79</i>
<i>Ilustración 21. Máxima extensión del hielo marino y sus posibles límites para los años 2030, 2050 y 2100. Fuente: The Future of the Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route, de Malte Humpert y Andreas Raspotnik</i>	<i>80</i>
<i>Ilustración 22. Emblema del Consejo Ártico. Fuente: Arctic Council</i>	<i>85</i>
<i>Ilustración 23. La región Ártica y las reclamaciones por parte de los Estados Árticos. Fuente: Stratfor Worldview</i>	<i>95</i>
<i>Ilustración 24. Comparación de la extensión de Rusia con la de Estados Unidos. Fuente: CIA Factbook</i>	<i>100</i>
<i>Ilustración 25. Ejes de expansión del Imperio ruso. Fuente: Revista de Marina</i>	<i>101</i>
<i>Ilustración 26. Principales yacimientos de hidrocarburos y minerales en las costas árticas de Rusia. Fuente: Russian Strategies in the Arctic: avoiding a new cold war. Valdai Discussion Club</i>	<i>109</i>
<i>Ilustración 27. Concepción artística de la plataforma petrolera ubicada en el campo de Prirazlomnoye. Fuente: Gazprom</i>	<i>110</i>
<i>Ilustración 28. Presencia militar de Rusia en el Ártico. Fuente: FP</i>	<i>113</i>
<i>Ilustración 29. Zonas Económicas Exclusivas y yacimientos de Recursos Estratégicos. Fuente: The New York Times</i>	<i>114</i>

**La Geoestrategia de Estados Unidos y Rusia en el Ártico (2001-
2017)**

Carlos Uriel Cruz Rosas

1 Introducción

EN EL ESTUDIO DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES, muchas regiones del Planeta adquieren una importancia para los Estados y sus intereses. La misma Historia Diplomática muestra que son los políticos quienes buscan aprovechar las ventajas que proporcionan estas regiones, tales como los recursos naturales, para beneficio de sus Estados. De igual manera, distintos documentos exponen la forma en que las Potencias se han posicionado en estas áreas, entre las que se pueden mencionar, a modo de ejemplo: Medio Oriente, el Indostán, los continentes americano y africano, e incluso el mismo Espacio Exterior.

En pleno s. XXI, el Ártico está formando parte de la lista de las regiones que adquieren una importancia para las Potencias. Esto está sucediendo, al igual que en el pasado, debido al avance tecnológico, el cual está permitiendo a los buques navegar por las gélidas aguas del Océano Ártico, de igual forma que en el pasado los grandes navíos permitieron cruzar los océanos y así llegar a distintos continentes.

La presente investigación *se Delimita* a un periodo que abarca desde el 2001, año en el que la ONU negó la solicitud presentada por Rusia para ampliar su soberanía a más de 400 000 millas cuadradas en dirección al Ártico, hasta 2017. Además, se incluye el análisis de las acciones de los Estados actores que tienen lugar en dicho escenario, a saber, Rusia y Estados Unidos, al igual que sus intereses. Los principales contextos a investigar serán aquellos de índole geopolítica.

Asimismo, la presente investigación *se Justifica en que* el Ártico es una de las regiones del mundo que está llamando la atención de varios Estados, similar a lo sucedido en los siglos XVI y XVII con regiones en América y África y más recientemente, en el siglo XX, el mismo espacio exterior. Durante siglos, el Ártico fue una zona poco accesible para los Estados y sus exploradores, debido principalmente a la poca tecnología especializada con la que se contaba en aquel entonces y a las condiciones climáticas ahí presentes. No obstante, diversos factores, entre ellos el Calentamiento Global, están permitiendo que los buques modernos, con ayuda

Introducción

de tecnología especializada, puedan navegar cada vez más por esas aguas, aunque sea durante temporadas cortas.

Por otro lado, los Estados buscan no solo cómo llegar al Ártico, sino también la manera de posicionarse en esa demarcación, por lo que los diferentes actores que ahí interactúan hacen del Ártico una región objeto de estudio. El análisis de este tema es importante para las Relaciones Internacionales debido a diversos factores que en este escenario intervienen, entre los cuales destacan:

- La apertura de nuevas rutas marítimas, que serán aprovechadas tanto por las empresas navieras como por algunos Estados, además de los intereses que tienen éstos últimos por controlar dichas rutas y garantizar la seguridad de las mismas. Es importante mencionar que gran parte del flujo comercial internacional se realiza vía marítima y que esta parte del mundo conecta a tres continentes como lo son Europa, Asia y América.
- El deshielo de los casquetes polares, que está posibilitando la apertura de rutas que al disminuir las distancias y los tiempos de navegación a ciertos puertos, pondrían en una situación vulnerable a las rutas convencionales que implican puntos estratégicos, tales como el Canal de Panamá, el Estrecho de Malaca, entre otros.
- La militarización de esta región del Planeta como medio para extender la soberanía de los Estados y así hacerse de miles de kilómetros cuadrados de nuevo territorio.
- El petróleo y gas natural –mencionados también como Recursos Naturales Estratégicos en la presente investigación- que se ubican en esa región y el interés de varios Estados por obtener la manera de explotarlos.

Conviene mencionar que para la presente investigación se analizarán a dos Estados cuyos intereses chocan en esa parte del mundo: Estados Unidos y Rusia, quienes poseen una considerable capacidad militar y diplomática e importantes intereses en la región. Por otro lado, el análisis del Ártico concede una oportunidad de estudio en el ámbito de las Relaciones Internacionales y de la Geopolítica, ya que permite integrar las doctrinas de estrategias como Alfred Thayer Mahan y Julian Corbett y explicar lo que sucede en esta región desde sus perspectivas, entre otros campos como el de la Geoestrategia, debido a las consecuencias que

Introducción

las políticas de los Estados tendrán en el futuro, ya sea en el comercio internacional, en las alianzas militares, en la Diplomacia, entre otros. Además, al ir profundizando en el tema, no cabe duda de que se tendrá la oportunidad de estimar posibles escenarios en el futuro.

En lo que respecta al *Planteamiento del Problema*, éste describe al Ártico como una de las regiones más inhóspitas del Planeta. No obstante, estas condiciones extremas no son un impedimento para que los Estados pongan su atención en esta zona, no por sumarse territorios para habitarlos, sino por lo que el Ártico representa y por las consecuencias que conllevaría al tener el control de esta parte del mundo.

Es necesario recordar que el Ártico es una región que se localiza en la parte más septentrional del Planeta donde se ubica un océano –el Océano Ártico- cuya gran parte de su superficie se encuentra cubierta por una gruesa capa de hielo. Este océano conecta los continentes europeo, asiático y americano, pero en pleno s. XXI, ¿qué representa el Ártico? El comercio internacional es un pilar muy importante dentro de la economía mundial. En efecto, gran parte del intercambio comercial se realiza por vía marítima, dada la capacidad que tienen los buques modernos de transportar grandes volúmenes de contenedores y por ende, de mercancías. De acuerdo con datos de la UNCTAD, los barcos transportan “[...] el 80 por ciento del comercio mundial por volumen [...]” (UNCTAD 2018). Teniendo en cuenta lo anterior, las empresas navieras buscan la manera de reducir los tiempos de navegación con el fin de ser más eficientes, por lo que, dentro de sus rutas, hacen uso de los distintos estrechos que están abiertos a la navegación.

Considerando la ubicación del Ártico, éste representaría una ruta primordial para el comercio marítimo, al conectar tres continentes que albergan una importante actividad económica. Sin embargo, aún existe algo que se debe superar: el hielo marino, el cual cubre la mayor parte de la superficie del Océano Ártico y que durante siglos ha impedido la libre navegación, pero a partir del s. XX esto ha ido cambiando. El deshielo otorgará a las líneas navieras la capacidad de reducir considerablemente las distancias y los tiempos de navegación, aunque el Lejano Norte no solo ofrece una nueva ventaja al comercio internacional. Se cree que en esta región hay una gran cantidad de Recursos Naturales Estratégicos, tales como petróleo y gas natural.

Introducción

De acuerdo con un artículo de Greenpeace:

La industria energética está en una carrera buscando nuevos lugares donde extraer petróleo a medida que se van agotando las reservas. El Ártico es la mayor región petrolera del mundo fuera de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). Según un estudio del Servicio de Inspección Geológica de EE. UU., el 30% de las reservas mundiales no descubiertas de gas natural y el 13% de las reservas de petróleo se encuentran en la región ártica (Greenpeace 2015).

Es importante recordar que el petróleo y el gas natural son energéticos muy valiosos al ser considerados como los principales combustibles de las industrias modernas. Así como en la segunda mitad del s. XIX el aumento de la demanda de materias primas y la expansión de las industrias, producto del capitalismo, llevó a distintos Estados europeos a incursionar en el continente africano y colonizarlo, con el objetivo de controlar territorios y explotar sus recursos naturales –a tal grado que en el periodo de 1880 a 1914 casi todo el continente estaba ocupado por algún Imperio europeo, principalmente por el Imperio Británico y Francia-, en el s. XXI algunos Estados modernos fijan su atención en el Ártico para explotar sus Recursos Naturales Estratégicos y así, garantizar el funcionamiento de sus industrias y por ende, el de sus economías. Conviene recordar que en aquel entonces, el Concierto europeo era el que dominaba el Orden Mundial, por lo que, con la finalidad de establecer las reglas de repartición de los territorios africanos y evitar la conflagración entre Imperios europeos, en la Conferencia de Berlín de 1885 se establecieron las reglas para repartirse el continente, impulsadas por los principales Estados europeos que tenían intereses directos en la región (Berteaux 1989). Una vez establecidos en África, los Imperios buscaron la manera de conectar sus nuevos territorios, principalmente por líneas férreas, las cuales casi llegaban a conectarse de un extremo a otro el continente. No obstante, pese a lo establecido en la Conferencia de Berlín, las tensiones en las fronteras de las nuevas demarcaciones y el deseo de poseer territorios que estaban en manos de algún Imperio rival se convirtieron en un detonante para el conflicto armado, lo que se reflejó durante la Primera Guerra Mundial (1914 – 1918), cuando el asesinato de un archiduque austriaco en manos de un joven bosnio llevó a la mayor parte del continente europeo a la guerra y con ello, las Potencias llevaron el

conflicto a África, aprovechando el escenario para arrebatar nuevos territorios y expandir su influencia.

En el s. XXI, para extraer los recursos que se ubican en el Ártico, cada Estado debe, primero, extender su soberanía a esos territorios, tomando acciones que varían de acuerdo a su situación geográfica. Para la presente investigación, la soberanía de los Estados

[...] denota el derecho legal inalienable, exclusivo y supremo de ejercer poder dentro del área de su poder. [...]. La soberanía está arraigada en el concepto de Estado. Sólo el Estado tiene soberanía. [...]. En el derecho internacional público, la soberanía debe ser entendida como una cualidad que hace que los Estados sean actores iguales, que actúen legalmente al mismo nivel de ojos (Kaiser 2010, 85,88).

Antes de continuar, es menester explicar el término de Estado, el cual, para la presente investigación, además del tradicional concepto que se tiene en Relaciones Internacionales, debe entenderse no como un organismo muerto, sino como uno vivo, ya sea una planta o un animal, el cual busca sobrevivir y desarrollarse en su ecosistema obedeciendo algunas leyes naturales y que además, en el caso del Estado, puede ser creado y organizado por los hombres (Henning y Körholz 1977).

Teniendo en cuenta la ventaja que el Ártico representa, el *Objetivo general* de la presente investigación es: fundamentar el escenario geopolítico del Ártico y la Geoestrategia de los Estados que intervienen en él, así como sus consecuencias, aplicando principalmente teorías geopolíticas que impliquen el dominio de los mares y con base en ello, aportar conocimientos para futuros estudios de las Relaciones Internacionales sobre esta parte del mundo, ya sea en el ámbito económico, político o medioambiental.

Paralelamente, los *Objetivos particulares* de la presente investigación son:

- Desarrollar los conceptos de Geopolítica y Geoestrategia, de acuerdo con sus principales autores, así como el concepto de Talasopolítica y las teorías del poder marítimo, desde el punto de vista de los geoestrategas Alfred Thayer Mahan y Julian Corbett.

Introducción

- Organizar los principales sucesos históricos en los que el hombre intentó llegar y explorar el Ártico, con la finalidad de conocer quiénes fueron los pioneros, qué intereses tenían en esa región y por qué realizaban esas expediciones, además de las dificultades que experimentaron a lo largo de su travesía.
- Exponer la Geopolítica del Ártico desde la perspectiva de los Recursos Naturales Estratégicos, tales como el petróleo y el gas natural, al igual que de las Rutas Polares, principalmente de los Pasos del Noroeste y Noreste.
- Especificar la Geoestrategia empleada por Estados Unidos y Rusia en el Ártico para legitimar su posicionamiento en esta parte del mundo.

Por añadidura, la *Hipótesis* de la presente investigación plantea que “la apertura y el relativo fácil acceso a las rutas marítimas y a los recursos naturales que se ubican en el Ártico está desencadenando una carrera entre algunas Potencias hacia esta región, a saber, Estados Unidos y Rusia, para acceder a sus Recursos Naturales Estratégicos y controlar las Rutas Polares con el objetivo de adquirir ventajas tanto para sus aliados comerciales y militares, como para las mismas Potencias”.

Por otro lado, la Historia Diplomática ha demostrado que los estadistas¹ han hecho uso de varias ciencias y disciplinas que les brinden la información necesaria para la supervivencia de sus Estados, dentro de la cual se encuentran factores como los elementos geográficos, económicos, sociales y políticos. Estos trabajos “[...] se basaban en las preocupaciones acerca de la supervivencia de los Estados y los imperios [...]” (Valdivia Santa María 2017, 65).

A continuación, se abordará el concepto de Geopolítica y el de una de sus ramas, la Talasopolítica, al mismo tiempo que los principales autores y sus postulados.

¹ En La Diplomacia, Kissinger equipara a los intelectuales con los Estadistas, señalando que Los intelectuales analizan las operaciones de los sistemas internacionales; los estadistas los construyen. [...]. El analista puede elegir el problema que desee estudiar, mientras que los problemas del estadista se le imponen. El analista puede dedicar todo el tiempo que juzgue necesario para llegar a una conclusión clara; para el estadista, el desafío abrumador es la presión del tiempo. El analista no corre riesgos. Si sus conclusiones resultan erróneas, podrá escribir otro tratado. Al estadista sólo se le permite una conjetura; sus errores son irreparables. El analista dispone de todos los hechos; se le juzgará por su poder intelectual. El estadista debe actuar basándose en evaluaciones que no pueden demostrarse en el momento en que las está haciendo; será juzgado por la historia según la sabiduría con que se haya enfrentado al cambio inevitable y, ante todo, por lo bien que haya conservado la paz (Kissinger 2001, 22).

1.1 La Geopolítica y sus principales exponentes

Como se ha mencionado, la Geopolítica surgió por la necesidad de mantener la supervivencia del Estado a través de la obtención de información necesaria, aunque el uso de la ubicación y espacio han sido considerados como fuente de seguridad y poder desde antes del s. XIX – XX, periodo en el que surge el concepto de Geopolítica. Si bien, antes se conocían estudios y escritos sobre Geografía, no es sino hasta finales del s. XIX cuando Friedrich Ratzel realizó sus primeros estudios sobre la Geopolítica. En sus primeros trabajos, este escritor de origen alemán argumentaba que “[...] para disminuir la vulnerabilidad y tratar de asegurar territorios y recursos adicionales, así como para obtener una mayor capacidad y asegurar la supervivencia[,] la Nación-Estado debe asegurar su *espacio vital* [...]” (Valdivia Santa María 2017, 65), o *lebensraum*, además de que equiparaba al Estado como un ser viviente el cual crecía y sobrevivía gracias a este espacio vital, tal como lo menciona en su obra Geografía Política (*Politische geographie*), publicada en 1897 (Astié-Burgos y Rosas González 2017, 90). Ratzel es también autor de la obra “Antropogeografía”, publicada en 1882 y 1891, volúmenes en los cuales explica cómo las condiciones del medio ambiente impactan sobre la formación y conducta de las civilizaciones (Rojas López y Gómez Acosta 2010, 41-42). De acuerdo con Ratzel,

[las] respuestas de la sociedad [...] eran adecuaciones y adaptaciones a las energías fundamentales del medio terrestre, [...] explicando su tesis a través de temas como] Condiciones del hábitat para el desarrollo de la civilización, Recursos naturales como fuente de la riqueza de las naciones [y] Extensión del territorio para la expansión de los Estados [sic] (Rojas López y Gómez Acosta 2010, 42).

Ratzel liga esta tesis al concepto de *lebensraum*, argumentando que “[...] cuanto mayor fuese el nivel de civilización de la sociedad [...], mayor la necesidad de espacio y, por consiguiente, de expandirse sobre las menos civilizadas” (Rojas López y Gómez Acosta 2010, 43).

Cabe mencionar que dentro de la Geopolítica, el concepto de espacio es de suma importancia. Al respecto, Henning y Körholz argumentan que “[...] aún el espacio más adecuado depende, para poder desarrollar plenamente sus modalidades tendientes a la formación de estados y, al

fomento de la economía, del carácter de los pueblos que viven y actúan en el mismo [sic]” (Henning y Körholz 1977, 1).

Con lo anterior se puede argumentar que, dentro de un Estado, el espacio no es lo único, sino que el pueblo, su ideología y su organización son también de suma importancia, puesto que de estos factores dependerá el aprovechamiento de sus recursos naturales y su geografía para formar en ese mismo Estado una fuerza económica, política, social e incluso militar. Esto explica por qué hay Estados con intereses como el poseer vastos territorios, o incluso pequeños, pero ubicados estratégicamente para ciertos propósitos.

Hasta ahora, sólo se han explicado algunos conceptos de Geopolítica, pero como tal no se ha proporcionado una definición. Para 2017, el profesor e investigador Leopoldo González Aguayo² define la Geopolítica como:

el arte, la ciencia, la disciplina, la técnica y, en suma, el método de pensamiento que permite a cualquier dirigencia, no sólo en cualquier sociedad, sino en cualquier tiempo y momento, reconocer los recursos con que cuenta y de los cuales carece, esto con objeto de obtener o alcanzar sus grandes propósitos y objetivos estratégicos y, en función de la coyuntura que se viva en ese momento, respecto a sus vecinos, se podrá actuar en consecuencia (González Aguayo 2017, 18).

Cabe mencionar que

[...] los factores geográficos han jugado un importante papel en la evolución, progreso, bienestar etcétera, de los pueblos, pero es obvio que igualmente han sido relevantes para la actividad que han desempeñado en las relaciones internacionales, pues lógicamente un país beneficiado por dichos factores, ha logrado adquirir riqueza, desarrollo y poderío y, por ende, ha estado mejor posicionado para ocupar un lugar preponderante en el escenario internacional [sic] (Astié-Burgos y Rosas González 2017, 93)

Con lo anterior, la definición del Dr. González Aguayo y lo analizado sobre Ratzel, Henning y Körholz, se establece que la Geopolítica es una ciencia que se encuentra al servicio del Estado, busca mantener su supervivencia y preeminencia y otorga información de lo que

² Dr. por l'Université Sorbonne Nouvelle - Paris 3.

posee y lo que no para obtener las ventajas estratégicas que anhela y que forman parte de sus objetivos estratégicos.

1.2 La Talasopolítica y las teorías del poder marítimo

Los mares y océanos han sido un factor importante en la Historia de la humanidad. Por ejemplo, el descubrimiento y la posterior colonización de América tuvieron lugar como consecuencia del viaje que Colón realizó a través del Océano Atlántico en 1492. A su vez, los mares han sido testigos de combates decisivos, como la Batalla de Tsushima, en el marco de la Guerra ruso-japonesa. En dicha batalla,

[...] La escuadra [rusa] que llegó de Europa en el curso de un periplo memorable con la misión de cortar las líneas navales de comunicación del ejército japonés, fue destruida por la flota nipona el 27 de mayo de 1905 en el estrecho de Corea, en Tsushima. [Teniendo en cuenta las complicaciones de prolongar una guerra con Rusia, además de] [...] las dificultades económicas y financieras que le acarrearía la prosecución de las hostilidades, [...] el] 29 de agosto de 1905, el tratado de Portsmouth dio al Japón Port-Arthur y el ferrocarril sud-manchuriano, así como la parte meridional de la isla de Sajalín, y le autorizó a establecer su protectorado en Corea. La expansión rusa había sufrido un fracaso decisivo (Renouvin 1990, 497-498).

En el s. XXI, los mares y océanos siguen jugando un papel importante para los distintos Estados. Por todo esto, existe la Talasopolítica, la cual “[...] es una rama de la Geopolítica, cuyo estudio abarca el área más importante del planeta [los mares y océanos], ya que más de los dos tercios [de la geografía del planeta] está conformado por mar [...]” (Dallanegra Pedraza 2013, 1). Este concepto está conformado por el vocablo griego *Thalassa*³ y el término política. Conviene mencionar que,

[Cuando] se utiliza el término “política” se está haciendo referencia a la “toma de decisiones” [...] por lo que] “Talasopolítica” tiene que ver, no sólo con el estudio sobre el mar, sino y fundamentalmente, con las decisiones que se toman respecto de él, sus recursos [,] su ámbito como medio de comunicación, como espacio vital (Dallanegra Pedraza 2013, 1).

³ “Mar” en griego, y que además hace referencia a “una divinidad griega, hija de Eter y Hemera, que personificaba al Mar Mediterráneo” (Dallanegra Pedraza 2013).

Dado que los mares representan un gran porcentaje de la geografía del Planeta, su estudio como escenario de combate a lo largo de la Historia tarde o temprano sería realizado. Alfred Thayer Mahan, un capitán de navío y geopolítico de origen estadounidense, sostenía que “[...] la variable clave –controlar y gobernar la distribución de poder político a través de la tierra- estuvo en el pasado (y continuaría estándolo en el futuro...) fundamentada en la capacidad de los estados de manejar el uso de los océanos y pasos internacionales marítimos como un medio de transporte [sic]” (Tavra Checura 1996). De manera conjunta,

Su propuesta política enlaza la “Doctrina Monroe” con el Big Stick⁴ del presidente Theodore Roosevelt perfeccionando la doctrina del “Destino Manifiesto”, originalmente orientada hacia las Américas a la que convierte en una formulación para el mundo. En ella el Poder Naval asume las funciones de policía que proclama su compromiso con la difusión de la democracia. Además, se aproximó al concepto de interés nacional para la articulación de la política exterior del país [...] (González Martínez y Aznar Fernández-Montesinos 2013).

En efecto, “[... en] la obra mahaniana se contemplaba a Estados Unidos como una potencia insular que requería reforzar su marina e implantar una doble política militar: defensivo-ofensiva. En este sentido, la mejor manera de enfrentar los posibles riesgos sería a través del mar, [...]” (Rodríguez Díaz 2003, 81). Asimismo, Mahan argumentaba que el Golfo de México, Centroamérica y el Caribe representaban ventajas estratégicas tanto comerciales como militares. En el caso del ámbito militar, dado el gran número de islas con distintas extensiones, éstas podrían servir para muchos propósitos, como ser puntos de abastecimiento de carbón o de bodegas de municiones; en cuanto al ámbito comercial, las islas del Caribe y Centroamérica eran una fuente de materias primas y alimentos tropicales (Rodríguez Díaz 2003). Por añadidura, para Mahan, “[...] esta región serviría de punto de avanzada (*stepping-stone*) para incursionar en el continente, ya que así se aseguraría el control del istmo y por

⁴ De la Doctrina Monroe de 1823, conocida bajo el lema “América para los americanos”, surgiría, a finales del s. XIX y principios del s. XX, la política del Gran Garrote (*Big Stick*) “[...] del republicano Theodore Roosevelt (1901-1909) [la cual se sintetizaba...] en la máxima “habla suavemente y lleva un gran palo” (en inglés “*Speak softly and carry a big stick*”)[las comillas dentro del paréntesis forman parte del texto original]” (Pastor Gómez 2016, 2). Cabe mencionar que sobre el pensamiento de este Presidente estadounidense influyeron personajes tales como Alfred Thayer Mahan, quien argumentaba que “[...] el dominio de los mares traería el del mundo [...]” (Pastor Gómez 2016, 2). Asimismo, conviene señalar que “Estados Unidos [...]obtuvo] buenos resultados en las incursiones en el Caribe, en la promoción de la independencia panameña y la construcción del canal de Panamá, [...], en la coacción contra Haití para que pague sus deudas en favor de bancos europeos, en la invasión militar a Cuba y en otras aventuras de este orden” (Pastor Gómez 2016, 5).

ende, la comunicación entre ambos océanos, lo cual en su opinión, conduciría automáticamente a un predominio naval” (Rodríguez Díaz 2003, 81-82).

Es importante destacar que:

[...Mahan] es reconocido por ligar las actividades marítimas y navales a los asuntos nacionales e internacionales, además de exponer principios para la formulación de estrategia naval. Sus escritos se dirigen hacia una política nacional, poder marítimo, control marítimo, operaciones ofensivas contra defensivas, velocidad y movilidad, comunicaciones, comercio, concentración de fuerza y posición estratégica (Klein 2004, 63).

Teniendo en cuenta que Mahan era de origen estadounidense y que se estaba encausando a proponer medidas para que su nación creciera prósperamente y tomara su lugar bajo el sol, él establecía “[...] la importancia de que los EEUU tuvieran la capacidad para ejercer un adecuado dominio marítimo a través de una intensa actividad comercial, con la cual se expusiera el importante crecimiento de la economía de esa nación, como también, [...] la proyección de una marina mercante eficiente y una armada poderosa [...]” (Ponce Urquiza 2017, 5).

Para establecer sus postulados, las obras de Mahan tenían una base histórica, pero no fue el único que la utilizó para establecerlos. Del otro lado del Océano Atlántico, otro individuo también realizó estudios para ser aplicados en favor de su imperio, el cual tenía posesiones que llegaban tan lejos como Canadá y Nueva Zelanda. Su nombre era Sir Julian Stafford Corbett, quien en su célebre obra *Some Principles of Maritime Strategy, 1911* (Principios de Estrategia Marítima), define claramente el poder naval, el cual “[...] debe emplearse conquistando o disputando el control del mar, con el propósito de explotarlo y ejercerlo” (Balaresque Walbaum 1987), añadiendo que “[...] las operaciones de conquista del control del mar son las que desarrolla el más fuerte, actuando ofensivamente con su Fuerza organizada contra la del adversario, mediante el bloqueo y la batalla, para neutralizarlo o liquidarlo” (Balaresque Walbaum 1987).

En *Some Principles of Maritime Strategy*,

Introducción

Corbett escribió sobre las implicaciones para el poder nacional de las operaciones marítimas tanto en tiempos de paz como de guerra. De la misma manera que Clausewitz –a quien cita ampliamente- Corbett reconoció que tanto las operaciones terrestres como marítimas son influenciadas por las políticas e intereses nacionales. El objetivo de la guerra naval viene siendo, desde su punto de vista, controlar las comunicaciones marítimas, incluyendo aspectos comerciales y económicos; [de igual forma,] Corbett sostenía que las acciones navales pueden influir en el balance de la riqueza y el poder entre las naciones. [...]. Reiteradamente manifestaba la necesidad para la cooperación más cercana de fuerzas terrestres y marítimas. (Klein 2004, 63-64).

De igual manera, en sus obras, Corbett trataba el tema del control del mar,

[...] el cual considera diferente de la ocupación de territorio por un ejército, porque los mares abiertos no pueden ser sometidos a la política de dominio o posesión. El valor inherente del mar, desde su punto de vista, es como un medio de comunicación. Por consiguiente, Corbett define el control del mar como “el control de las comunicaciones marítimas, ya sea para propósitos comerciales o militares” [...]. Explícitamente declara, sin embargo, que controlar el mar es una ventaja relativa, mas no absoluta; esto no quiere decir que el enemigo no pueda actuar, solo que no puede interferir seriamente con acciones [...] (Klein 2004, 63-64).

Y añade que,

Mientras las comunicaciones marítimas incluyen suministro y comercio, también incluyen vías de comunicación que son de una naturaleza estratégica y son, por consiguiente, fundamentales para la supervivencia de la nación. El objetivo de controlar las comunicaciones marítimas es la protección del comercio propio y la interferencia con los intereses económicos del enemigo [;] básicamente la derrota del “poder de resistencia” del adversario [...] (Klein 2004, 63-64).

En síntesis, el manejo correcto de los factores que posee el Estado, ya sean políticos, económicos o militares, puede otorgar una ventaja estratégica en ciertos escenarios del Planeta, y tal como se mencionó en el presente apartado, ser el primer paso a la supremacía en alguna región. Además de los factores anteriores habría que agregar el tecnológico, el cual, como se verá más adelante, será de gran importancia al momento de llevar a cabo las

exploraciones en el Ártico, y lo seguirá siendo siempre que se decida aplicar políticas para obtener el control, y por ende, la supremacía en un escenario nuevo.

1.3 El concepto de Geoestrategia

La presente investigación se auxilia de la Geoestrategia para fundamentar las acciones llevadas a cabo por los Estados en el Ártico y así estimar posibles escenarios con base en lo analizado. Por consiguiente, en este apartado se da una aproximación del concepto de Geoestrategia.

Es menester señalar que el concepto de Geoestrategia es muy común en el ámbito militar, ya que pone “[...] en contacto unas escuelas de pensamiento (sobre el espacio) con unas teorías estratégicas (sobre el poder)” (Baquer 2010, 15). Además, de acuerdo con “[...] las teorías en auge, [...] existe] (primero) una política exterior de inspiración geográfica y [...] después] una estrategia de concepción militar a su servicios” (Baquer 2010, 15).

De acuerdo con el IEEEE, cada “[...] Geopolítica cuenta con una Geoestrategia para precisar la elección de los puntos de aplicación de la fuerza. (Y también lo hace para desvelar dónde está la clave del poder). Quizás –se insinúa- en que ésta sea o deba ser más continental, marítimo o aéreo: el poder entendido como el más esencial, aquí y ahora” (Baquer 2010, 16).

Según el Cor. Gustavo Rosales:

cuando la geopolítica salta del marco espacial de un Estado en particular para considerar su aplicación en un escenario más amplio, regional, continental o global, que se inspire en intereses económicos, sociales, políticos o militares de un Estado o bloque de Estados o simplemente para que se aplique una “Política de poder” por una potencia invocando la necesidad de un espacio vital para ella que garantice su supervivencia o su vigencia, la ciencia se desliza al campo de la Geoestrategia y ésta, que es la consecuencia de los objetivos estratégicos que fije la política, estrecha sus vínculos con la Seguridad [sic] (Rosales Ariza 2005, 91).

En un artículo publicado en la Revista Profesional del Ejército de EE. UU. titulado “La importancia de la Geopolítica y Geoestrategia en los planes de desarrollo”, se menciona que

la Geoestrategia “[...] forma [...] con la Geopolítica] un homogéneo díptico que de este modo ofrece al político y al militar igual método de aproximación a los problemas necesariamente conexos en el mundo actual” (Bolívar Ocampo 2012, 27). En su mismo artículo, el autor cita al argentino Gómez Rueda, quien considera “[...] que la geoestrategia es la interpretación de la geografía, así como la geopolítica es la interpretación de la política en la misma realidad [sic]” (Bolívar Ocampo 2012, 27).

Hasta estas líneas de la presente investigación, se puede notar que la Geoestrategia tiene una estrecha relación con ciencias como la Geografía. Para complementar lo anterior, Brzezinski “[...] consideraba al término “geoestratégico” como una mezcla de las consideraciones estratégicas con las geopolíticas” (Bolívar Ocampo 2012, 27). De igual manera, el mismo Brzezinski dice que Geoestrategia es “[...] la gestión estratégica de los intereses geopolíticos” (Bolívar Ocampo 2012, 27), entendiendo los “intereses geopolíticos” como “[...] aquellos [...] con un cierto nivel de permanencia porque han sido determinados a partir de la definición geopolítica del país y los intereses que de la misma se derivan” (Bolívar Ocampo 2012, 27). Por lo tanto, lo anterior conlleva “[...] el diseño de un gran plan que incluya a los objetivos políticos, económicos, sociales y militares a cumplirse sobre todo en el mediano y largo plazo” (Bolívar Ocampo 2012, 27).

En uno de sus artículos, Bolívar Ocampo menciona que la “[...] geopolítica y la geoestrategia son claves para la defensa y el desarrollo nacionales porque en última instancia permiten la racional y planificada ocupación de territorios y espacios interiores cuya potencialidad económica puede contribuir al crecimiento de un poder nacional [...] [sic]” (Bolívar Ocampo 2012, 27).

Por añadidura, “la Geoestrategia [...] estudia la influencia de la geografía desde el punto de vista estratégico, de tal manera que permita el control y/o posicionamiento físico de los espacios que den, a quien los posea, ventajas geopolíticas [sic]” (Rosales Ariza 2005, 92). Dicho de otro modo,

Dentro del proceso de establecimiento de las directrices geopolíticas (el “qué”), en primer lugar se deben determinar las necesidades y los intereses del Estado (los “para qué”). De ahí surgirán las estrategias pertinentes, convertidas en geoestrategias, es decir, en los

Introducción

procedimientos, las acciones y los medios requeridos para satisfacer los fines geopolíticos (el “cómo” y el “con qué”). [En resumen,] la geoestrategia es la concepción y puesta en práctica de líneas de acción para alcanzar los objetivos marcados por la geopolítica [sic] (Baños Bajo 2017, 15).

Dicho de otro modo, mientras la Geopolítica puede ser considerada como el conocimiento teórico, la Geoestrategia es la manera en la que esa teoría es aprovechada para llevarla a la práctica a través de estrategias y maniobras que se desarrollan en ámbitos como el político, el diplomático y el militar. Todo Jefe de Estado que desee incrementar la influencia de su Estado en una región determinada del Planeta, debe tener presente una Geoestrategia, basada en la Geopolítica de esa región y de los eventos internacionales que se desarrollan en el momento, así como contar con un respaldo de su propio Gobierno y sus instituciones, sus sectores económicos y su sociedad, con la finalidad de llevar a cabo su proyecto, tal como muchos Estadistas lo han hecho a lo largo de la Historia Diplomática.

Los conceptos mencionados a lo largo del presente apartado serán de suma utilidad al momento de analizar y explicar los intereses de los Estados en el Lejano Norte, así como sus acciones implementadas en esta parte del mundo. Esta investigación complementará el acervo de investigaciones sobre el Ártico y su papel en las Relaciones Internacionales, aportando conocimientos en materia de Geopolítica y Geoestrategia y considerándose también como un punto de partida para futuras investigaciones que traten las políticas de otros Estados en esta misma región y sus intereses ahí presentes.

2 La carrera hacia el Ártico

La Historia demuestra que el hombre ha intentado conocer el entorno que lo rodea y es justo la exploración uno de los principales resultados de su interés, haciendo uso de distintos medios para llegar cada vez más lejos de su lugar de origen o residencia. Como consecuencia de sus exploraciones y viajes, el hombre ha atravesado ríos, mares, desiertos, bosques, montañas, etc., permitiéndole llegar de un extremo a otro de los continentes, llegar a nuevos continentes, descubrir mares y océanos e incluso navegar a través de estos.

Durante estos viajes, los exploradores documentaron detalladamente todo lo que vieron y los lugares por los que pasaron para, al momento de regresar a su lugar de origen, hablar sobre sus hallazgos y sus descubrimientos. Estos relatos se mostraban fantásticos a los oídos de los demás, provocando que otros individuos que escuchaban estas anécdotas intentaran llegar hasta allí, o incluso más lejos, con el propósito de acceder a esos lugares y a los recursos encontrados, o simplemente para pasar a la posteridad siendo recordados por sus grandes hazañas.

Lo anterior fue un factor fundamental en las grandes aventuras de la exploración a lo largo de la Historia, y en el presente capítulo se descubrirá que lo mismo sucedió con el Ártico; se reconocerán y se reagruparán aquellas hazañas realizadas con el fin de llegar al punto más septentrional del Planeta, sus autores y sus propósitos o intereses que tenían en esa parte del mundo.

2.1 Los primeros pasos en la región: de los primeros pueblos a los Vikingos

Los arqueólogos consideran que los primeros en aventurarse a las cercanías del Círculo Polar Ártico fueron los Paleoesquimales⁵ y los ancestros de la cultura de Thule. Los Paleoesquimales fueron un grupo de pobladores provenientes de Siberia que llegaron al territorio de Alaska al cruzar por el Estrecho de Bering, ya sea caminando cuando éste estaba congelado o por medio de pequeños barcos. Fueron ellos quienes “[...] hace 5,000 años [...]

⁵ De acuerdo al sitio web *HERITAGE Newfoundland & Labrador*, “[...] la designación Paleoesquimal (*paleo* que significa antiguo) [(*paléo signifiant ancien*), se aplica a los pueblos del Ártico que preceden a los Autóctonos de la cultura de Thule.” (Pastore 1998).

exploraron] por primera vez las costas e islas del Ártico canadiense” (Neatby y Kikkert 2007). De acuerdo con Neatby y Kikkert, los Paleoesquimales se aventuraron en el Ártico “[...] en busca de una tierra sobre la cual instalarse [...]”, además de que se desplazaban en grupos reducidos, adaptando técnicas de cacería y herramientas a lo largo de su avance sobre el hielo del Archipiélago Ártico (Neatby y Kikkert 2007).

Los arqueólogos, en lo que actualmente es Terranova y Labrador, en Canadá, decidieron dividir lo que es la prehistoria del Paleoesquimal en dos: “[...] el periodo antiguo que se distribuye entre los años

3,800 y 2,200 antes [... de la Era común], y el periodo reciente, el cual [inició] alrededor del año 2,500 antes [... de la Era común] y termina entre los años 1,000 y 500 antes de [la Era común] [sic]” (Pastore 1998). Fueron los del último periodo quienes, que para la presente investigación, tendrán una mayor relevancia, ya que aportaron los conocimientos necesarios para sobrevivir en el frío polar; conocimiento que posteriormente fue aprovechado por los futuros exploradores del Ártico.

Los Paleoesquimales recientes, nombrados como la cultura Dorset, llegaron a la región de la cuenca de Foxe que se ubica entre la desembocadura de la Bahía de Hudson y la Isla de Baffin (Pastore 1998).

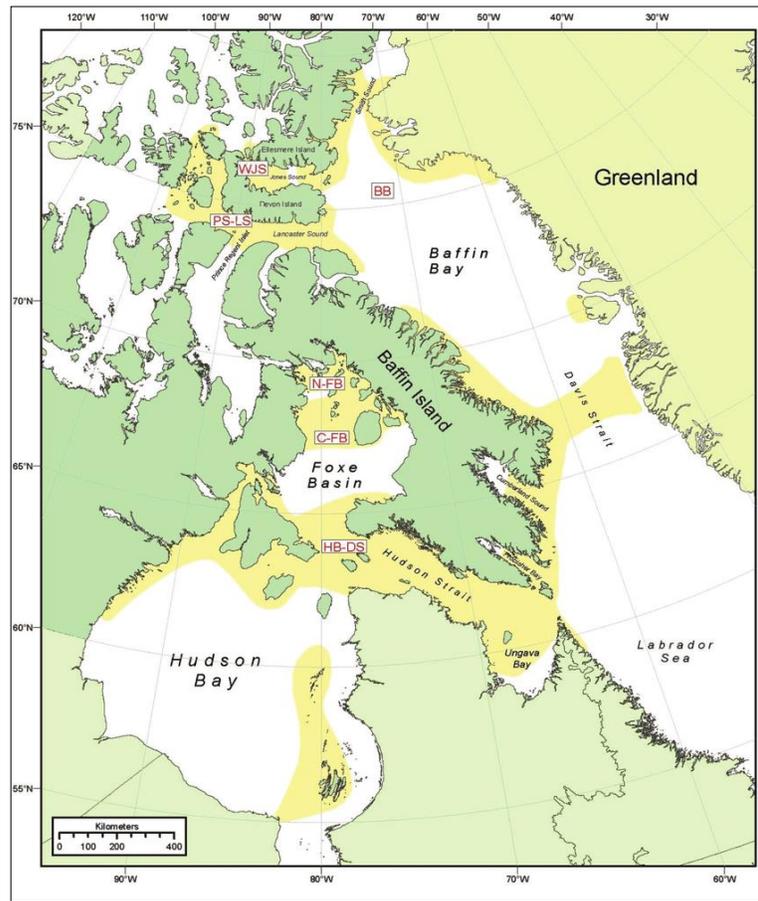


Ilustración 1. Ubicación de la Cuenca de Foxe, situada al Norte de la Bahía de Hudson, en el Ártico canadiense. Fuente: ResearchGate, https://www.researchgate.net/publication/256115341_Microsatellite_assessm ent_of_walrus_Odobenus_rossicus_rossicus_stocks_in_Canada

De acuerdo con Pastore:

Esta [fue una] cultura más desarrollada que la de los Paleoesquimales antiguos. [Ellos utilizaban] lámparas [...]. Hacían quemar aceite de foca para calentarse e iluminarse. [También] fabricaban ellos mismos trineos, así como embarcaciones [que se parecían] a los kayaks. [Los hombres de la cultura de Dorset ocupaban] cuchillos para cortar bloques de nieve. Se puede decir que sabían construir habitaciones en la nieve, comúnmente llamados iglús (Pastore 1998).

Asimismo, según los arqueólogos, la cultura de Dorset se instaló en la mayor parte de las regiones costeras del Ártico canadiense durante un periodo que abarcó el año 500 antes de la Era común y el 1500 de la Era común. De hecho, fueron ellos quienes precedieron a los Paleoesquimales. Los pobladores de la cultura Dorset, comparados con sus antecesores, “[...] tenían una economía más desarrollada y se alojaban dentro de casas más permanentes hechas de nieve [...]” (McGhee, Dorset, culture 2012). Además, de acuerdo con McGhee, ellos utilizaban trineos jalados por perros. No obstante,

Alrededor del año 500 antes de [... la Era común, los habitantes de la cultura de Dorset, descendieron] a la costa de Labrador y [ocuparon] la isla de Terranova durante casi un milenio. Alrededor del año 1000 de nuestra era, fueron expulsados de la mayoría de las regiones árticas por una invasión [llevada a cabo por los] Inuits de la cultura Thule de Alaska, pero siguieron [viviendo] en el Norte de Quebec y Labrador hasta el años 1500 [...de la Era común], aproximadamente [sic] (McGhee, Dorset, culture 2012).

Por otra parte, la segunda cultura en caminar sobre las tierras y regiones árticas fueron los habitantes de la cultura de Thule, que abarcó un periodo que va del año 1000 al 1600 de la Era común, “[...] representando] la expansión de los Esquimales de Alaska en el Ártico canadiense hacia el año 1000 de [... la Era común] y el desplazamiento gradual de los paleoesquimales de Dorset, quienes ocupaban hasta ese entonces esa región” (McGhee, Thulé, culture de 2006).

De acuerdo con McGhee, su avance tecnológico fue importante, ya que les permitió la caza de animales marinos más grandes en el mar de Bering, tales como las ballenas boreales, las

cuales proporcionaban alimento suficiente para hibernar, además de que utilizaban sus huesos como materiales de construcción (McGhee, Thulé, culture de 2006).

Es importante destacar que la cultura Thule estaba muy bien adaptada a las condiciones del medio Ártico, ya que ellos “[...] poseían perros domésticos para la caza y la tracción; [...] trineos que eran arrastrados por sus perros; tiendas de pieles, iglús, y chozas semisubterráneas con entrada estrecha y plataforma para poder dormir [sic]” (Cultura Thule s.f.). Sin embargo, a partir del s. XVII, los habitantes de Thule “[...] conocieron] un declive debido a la deterioración de las condiciones climáticas y a la introducción de enfermedades europeas [...]” (McGhee, Thulé, culture de 2006).

Si bien, estas primeras culturas no realizaron grandes exploraciones, es especialmente

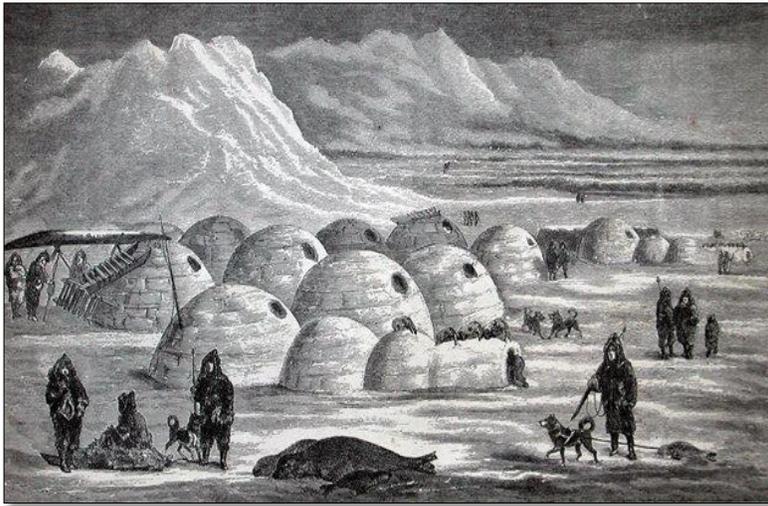


Ilustración 2. "Grabado de los habitantes originarios del Ártico canadiense". Fuente: Radio Canadá Internacional, <http://www.rcinet.ca/es/2014/08/29/los-inuit-no-fueron-los-primeros-habitantes-en-el-artico/>

importante considerarlas para la presente investigación por la razón de que fueron los pioneros en esas zonas tan gélidas del Norte del Planeta, generando conocimiento para la supervivencia en dichas regiones y transmitiéndolo de generación en generación.

Sus técnicas y conocimientos posteriormente fueron utilizados por los siguientes exploradores, quienes lograron llegar a las zonas más septentrionales del Planeta e incluso al mismo Polo Norte.

Hasta estas líneas de la presente investigación, se ha hecho mención de poblaciones provenientes del continente asiático que cruzaron el Estrecho de Bering, aprovechando la situación en la que éste se encontraba para, posteriormente, examinar el entorno geográfico que los rodeaba, con la finalidad de asentarse en esos lugares. Pero a diferencia de estos primeros exploradores, los que a continuación se expondrán tuvieron otros motivos que los

impulsaron a explorar las regiones del Atlántico Norte. Tal es el caso de los Vikingos, que en busca de tierras dónde asentarse, o por cuestiones penales, emprendieron exploraciones que los llevaron a un nuevo continente.

De acuerdo con Kate Wiles:

[...Vikingos] es un término general para las personas que vinieron de Escandinavia, lo que ahora es Noruega, Dinamarca y Suecia, entre los siglos [...VIII] y [...XI], más adecuadamente conocidos como los Escandinavos o Nórdicos. Ellos han tenido una notoria reputación como los invasores y piratas del mundo medieval y ciertamente eso no está injustificado: sus incursiones fueron aterradoras y largas. Sin embargo, ellos fueron también exploradores y habilidosos marineros, logrando extenderse a lo largo de Europa y el este hacia Asia, [desde] el sur hasta el norte de África y al occidente tan lejos como Terranova. Ellos establecieron rutas comerciales a través del mundo conocido y se instalaron en el norte de Bretaña, Irlanda y entre los francos, constituyendo el reino de Kievan Rūs sobre el río Volga [sic] (Wiles 2016).

La expansión de los vikingos comenzó hacia finales del siglo VIII d.C., cuando Escandinavia contaba con alrededor de 2 millones de habitantes; no obstante, la población se incrementó en gran medida durante el siguiente siglo, gracias a las mejoras en las condiciones climáticas que favorecieron la agricultura (Los vikingos y sus exploraciones s.f.). Debido al aumento de la población en Escandinavia, a las tradiciones escandinavas de obligar a sus jóvenes a ganarse la vida y a obligarlos a buscar un lugar dónde vivir, así como de enviar al exilio a los criminales, algunos vikingos emprendieron su viaje para buscar nuevos territorios apoyándose en sus embarcaciones llamadas *drakkar*, las cuales eran barcos ligeros de una vela y propulsados con remos, que les eran de utilidad cuando les favorecía el viento (Los vikingos y sus exploraciones s.f.).

Los vikingos crearon una forma de organización llamada *felag*, una especie de sociedad mercantil que realizaba viajes de exploración (Ross 2015). De acuerdo con Enrique Ros, para el s. VIII, los viajes de cabotaje eran muy comunes, y debido al desarrollo relativo de los *félag*, tuvieron la oportunidad de adquirir más barcos y con ellos salir de Báltico. De igual manera, Enrique Ros sostiene que en el s. IX, los vikingos comenzaron a atravesar el Mar

del Norte y a asentarse en regiones cada vez más alejadas de las costas de Escandinavia. De acuerdo con este autor,

Según parece un vikingo llamado Naddoddr, de camino a las islas Feroe, fue sorprendido por una tormenta que le desvió de su rumbo y llegó a Islandia en el año 870. Según las sagas⁶, hasta entonces en la isla sólo había [...] presencia intermitente de frailes anacoretas irlandeses, que la utilizaban para sus retiros temporales, aunque no se han encontrado pruebas arqueológicas que apoyen este punto (Ross 2015).

Dado que los vikingos tenían un problema en cuanto a las tierras cultivables en Escandinavia, esto provocó que rápidamente ocuparan la isla y para el año 930 los vikingos ya la poblaban por completo (Ross 2015). Posteriormente, en el s. X, después del año 982, un señor noruego llamado Torvald, fue enviado al exilio por haber cometido asesinato durante un duelo, retirándose a Islandia y llevándose con él a su hijo Erik, apodado el Pelirrojo o el Rojo. Torvald murió en esta isla y tiempo después, su hijo fue obligado a salir de ahí por la misma razón por la que su padre tuvo que salir de Escandinavia, viéndose en la necesidad de buscar un nuevo lugar dónde residir. (L'Arctique. Découvertes et explorations s.f.).

Por consiguiente, al no haber encontrado dónde refugiarse,

[...] la necesidad lo impulsó a intentar la exploración de una costa que otro navegador noruego había divisado al norte de Islandia. Este intento fue afortunado: descubrió pronto el país que él buscaba y atracó ahí en 986. Se [...] estableció] en una pequeña isla que formaba un estrecho que él llamó Eric-sund, y [...] pasó] ahí el invierno (L'Arctique. Découvertes et explorations s.f.).

Más adelante, durante la primavera, Erik el Rojo exploró tierra firme, la cual la encontró agradable y cubierta de vegetación, por lo que la llamó *Tierra Verde* o *Groenlandia*, nombre que lleva en la actualidad (L'Arctique. Découvertes et explorations s.f.). Después de pasar algunos años en Groenlandia, decidió regresar a Islandia donde relató el haber encontrado tierras nuevas, las cuales describió con abundantes pastizales, costas con abundantes peces,

⁶ Saga: de acuerdo con el Diccionario de la lengua española, es “cada una de las leyendas poéticas contenidas en su mayor parte en las colecciones de primitivas tradiciones heroicas y mitológicas de la antigua Escandinavia”.

abundantes pieles y animales de caza (L'Arctique. Découvertes et explorations s.f.). Tiempo después, logró convencer a algunos islandeses de emprender el viaje a estas nuevas tierras y establecer una nueva colonia, a la cual buscó hacer florecer, para que después, su hijo Leif, la hiciera prosperar (L'Arctique. Découvertes et explorations s.f.). Enrique Ros argumenta que Tolvard y los demás vikingos lograron llegar a Groenlandia y a las costas de Terranova debido a la desaparición del hielo, provocado por un incremento en la temperatura media (Ross 2015).

Por otro lado, Enrique Ross cuenta que en la Saga de los Groenlandeses existe la historia de Bjarni Herjolfsson, un vikingo quien al buscar a su padre en Islandia se enteró que éste había vendido su granja para embarcarse junto con Erik el Rojo a Groenlandia; sin embargo, en Islandia no le dieron indicaciones exactas más que navegar hacia el Oeste, por lo que al emprender su viaje, días después su *drakkar* se desvió debido a que el viento del Norte comenzó a soplar (Ross 2015). Días más tarde, sus tripulantes divisaron costas bajas y arboladas, con colinas verdes; sin embargo, como su prioridad era ver a su padre, decidió no desembarcar ni explorar esas tierras (Ross 2015). Bjarni Herjolfsson tenía conocimiento de que en Groenlandia había glaciares, por lo que, suponiendo que no se trataban de esas tierras, y motivado por ver a su padre, decidió no explorarlas a pesar de haber pasado por ahí dos veces (Ross 2015). De acuerdo con esta saga, “Bjarni Herjolfsson habría sido el primer europeo en divisar las costas de América (concretamente las de Labrador) llevado por los vientos y las corrientes” (Ross 2015).

Posteriormente, al igual que en ocasiones pasadas, los viajes y avistamientos de Herjolfsson fueron narrados por distintos pobladores, hasta que llegaron a los oídos de Lief Eriksson, hijo de Erik el Rojo, el mismo vikingo que descubrió Groenlandia. Para el año 1000, Lief Eriksson emprendió una expedición con el objetivo de encontrar las tierras que Herjolfsson divisó anteriormente (Carrasco Rodriguez 2012). Para esto, decidió navegar sobre las costas Occidentales de Groenlandia buscando corrientes que favorecieran su viaje (Ross 2015). Esto lo llevaría a arribar pronto a la parte Suroriental de una isla la cual llamó *Helluland* o *Tierra de las Piedras Planas*, lo que hoy se conoce como Isla de Baffin (Carrasco Rodriguez 2012). No obstante, al considerar inhóspito ese lugar por tener un clima similar al polar, Lief Eriksson decidió seguir navegando hacia el Sur, para después llegar a unas tierras que, según

La carrera hacia el Ártico

Enrique Ross, se encontraban llenas de bosques, por lo que la llamó *Markland* o *Tierra de los Bosques*, lo que en la actualidad se conoce como Labrador, en Canadá (Ross 2015).

Durante su viaje hacia el Sur, después de pasar *Markland*, Lief Eriksson encontró tierras con bosques abundantes y pastizales altos, así como lagos y ríos repletos de salmones y vides, razón por la cual decidieron llamar aquel lugar *Vinland*, o *Tierra de los Viñedos*, lo que en la actualidad son las costas de Terranova, en Canadá (Ross 2015).

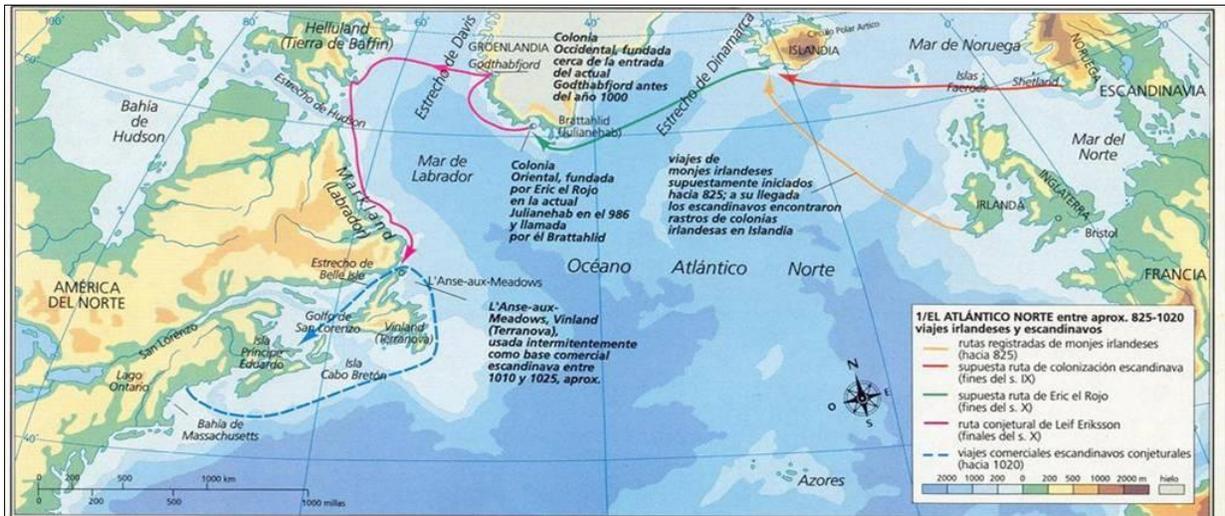


Ilustración 3. Mapa que muestra las principales expediciones de los vikingos y sus viajes desde su natal Escandinavia. Fuente: Navegación transoceánica, <https://blogs.ua.es/navegaciontransoceanica/2012/01/10/los-viajes-vikingos-a-america/>

Posteriormente, al permanecer en *Vinland* y descubrir que los inviernos no son tan crudos, además de que la hierba se encontraba verde la mayor parte del año, decidieron regresar a uno de sus asentamientos ubicados en la isla de Groenlandia, donde un vikingo llamado Thorfinn Karlsefni, tras escuchar sobre los avistamientos de *Vinland* y de sus tierras verdes con abundantes recursos, decidió en 1010 emprender una expedición para llegar a esas tierras (Ross 2015). Cabe destacar que, comandando tres barcos, más de una cincuentena de hombres, cinco mujeres, y llevando con ellos algunas cabezas de ganado, Thorfinn llegó a las tierras de *Vinland*, hoy Terranova y es probable que, de acuerdo con Enrique Ross, fueran ellos los primeros pobladores y quienes dieron origen al asentamiento que en el s. XXI se conoce como *L'Anse aux Meadows*, aunque ese asentamiento no perduró por mucho tiempo, debido a los constantes problemas con las poblaciones nativas de la isla de Terranova, según Ross (2015).

Es especialmente importante resaltar la aportación de los Vikingos a la presente investigación, ya que fueron ellos los primeros pobladores europeos quienes, de acuerdo con sus sagas, navegaron las aguas y exploraron las tierras y regiones cercanas al Lejano Norte, tales como Islandia, Groenlandia y Terranova,

2.2 En busca de una nueva ruta: la reanudación de las exploraciones

Recapitulando el apartado anterior, las exploraciones de los Vikingos en las regiones cercanas al Ártico se debieron, por una parte, para obtener el honor y la posteridad en sus sagas, pero por otra y más importante, para buscar lugares con mejores condiciones para sembrar la tierra y vivir, ya que los fiordos que habitaban en Noruega y Groenlandia eran fríos y con condiciones muy adversas para la siembra. Por lo tanto, muchos de ellos exploraron el Norte del continente americano, llegando hasta lo que hoy se conoce como Terranova y Labrador, en el Noreste de Canadá.

En el presente apartado de esta investigación, se organizarán cronológicamente hazañas de distintos exploradores quienes, por distintos motivos –que más adelante se identificarán-, se lanzaron a la búsqueda de una nueva ruta hacia Asia, ya sea para obtener prestigio para su nación o por cuestiones científicas, aunque el honor y la inmortalidad en la Historia continuaron siendo uno de los motivos principales para algunos exploradores.

Durante el s. XV, los europeos veían en Asia un mercado potencial y un importante proveedor de especias y materias primas, como la seda. Con el transcurso del tiempo, los europeos comenzaron a depender de Asia como su principal proveedor, ya que muchas de las especias que utilizaban en su dieta diaria sólo se producían en esa parte del mundo. No obstante, para los europeos, un futuro imperio estaba naciendo en la región de Asia menor.

Fundado durante el s. XIV, el Imperio otomano representó un obstáculo para los intereses de los europeos. Este imperio

[... nació] por Utman I Gazi, conocido como Osmán, un guerrero [... que] venció a las tribus rivales de [la península de Anatolia] y extendió su reino enfrentándose con los bizantinos hacia el oeste [...]. En el año 1453 el mundo cambió cuando el sultán Mehmed II (1451-

1481) conquistó Constantinopla y liquidó [al] Imperio Bizantino. A partir de entonces, la ciudad pasó a denominarse Estambul y se convirtió, entre Europa y Asia, en la capital del Imperio turco otomano [sic] (Montagut 2015).

De acuerdo con Paul Kennedy,

[...] considerados desde la más amplia perspectiva histórica y geográfica, sería justo afirmar que fueron los Estados musulmanes los que constituyeron las fuerzas de más rápida expansión durante el siglo [...XVI, y añade que...] el mayor desafío musulmán a la joven Europa moderna era el de los turcos otomanos o, más bien, el de su formidable ejército y las refinadas técnicas de asedio de la época. Ya a comienzos del siglo [...XVI] sus dominios se extendían desde Crimea (donde habían destruido asentamientos comerciales genoveses) y el Egeo (donde estaban desmantelando el Imperio veneciano) hasta el Levante. Hacia 1526, las fuerzas otomanas habían capturado Damasco y al año siguiente entraron en Egipto, masacrando a las fuerzas de mamelucos con el uso del cañón turco. Después de cerrar de esta manera la ruta de las especias de las Indias, subieron por el Nilo, atravesaron el mar Rojo hacia el océano Índico y combatieron las incursiones portuguesas. Si esto perturbó a los marineros españoles, no fue nada comparado con el terror que inspiraban los ejércitos turcos a los príncipes y pueblos de la Europa oriental y del sur. [...]. La expansión del poder naval otomano fue casi igualmente alarmante en muchos sentidos. [...], los turcos habían construido una armada sólo para reducir una fortaleza enemiga rodeada por mar, en este caso Constantinopla, a la que el sultán Mehmet [II] bloqueó con grandes galeras y cientos de naves más pequeñas que favorecieron el asalto de 1453. Desde entonces se usaron formidables flotas de galeras en operaciones a través del mar Negro, en el avance hacia el Sur, en dirección a Siria y Egipto y en una serie de luchas con Venecia para obtener el control de las islas Egeo: Rodas, Creta y Chipre. Durante las primeras décadas del siglo [...XVI] las flotas veneciana, genovesa y habsburguesa mantuvieron a distancia el poder naval otomano, pero a mediados de siglo las fuerzas navales musulmanas operaban a lo largo de la costa norteafricana, asaltaban puertos en Italia, España y las Baleares y finalmente se las arreglaron para tomar Chipre en 1570-1571, antes de ser detenidas en la batalla de Lepanto [sic] (Kennedy 2017, 36-38).

Al ver crecer el poderío y el imperio de los turcos otomanos, los europeos vieron amenazadas sus rutas comerciales, que en aquella época eran terrestres y marítimas, además de que consideraban como un enorme riesgo enfrentar a los turcos en una guerra. Cabe mencionar

que este temor no estaba mal fundado; el Imperio otomano, después de casi un siglo de exitosas campañas militares en los Balcanes, el Norte de África y Asia Menor, para inicios del s. XVI ya se encontraba en las puertas de Europa central, llegando a las afueras de Viena, ciudad que lograron sitiar en 1688. Si bien no lograron tomar la ciudad, fue una muestra de la grandeza y poderío de los ejércitos turcos, además de la organización de su imperio, el cual, aunque posteriormente sufrió una decadencia, logró sobrevivir hasta 1923, después de que una gran guerra europea lo llevara a su desmembramiento en manos de los Estados vencedores.

Dada la fortaleza de los turcos y su dominio sobre puntos estratégicos, los europeos se vieron obligados a buscar la manera de llegar al Lejano Oriente, utilizando la vía marítima, debido principalmente a la presencia musulmana en las costas orientales y del sur del Mediterráneo y al corte que producían en las vías de comunicación y de comercio (Fernández Beceiro y Marín Rojas 1991, 72). Ante este suceso, la corona portuguesa fue la primera en iniciar las expediciones con el fin de llegar al otro lado del mundo, bordeando el continente africano, lo que resultó en que Bartolomé Ruiz llegara al cabo de Buena Esperanza en 1487, siendo uno de los grandes éxitos para él y para su nación (Passi Alfaro 2011). Pero éste no sería el único intento.

En 1492, el dominio de los árabes en la península Ibérica estaba llegando a su fin. Desde 711, los grupos musulmanes, provenientes de Oriente y el Norte de África, tras haber derrotado al rey visigodo Don Rodrigo en la batalla de Guadalete, se establecieron en esa península, dando inicio a un dominio de ocho siglos sobre esa región; no obstante, algunos grupos lograron huir al Norte de la península, resistiendo y oponiéndose al dominio musulmán (Toro Lillo 2006). Después de varias batallas, para el siglo XIII solo quedaba un reino de dominio musulmán, y para 1492, los Reyes Católicos habían conquistado definitivamente la península (Toro Lillo 2006).

El suceso de la conquista de la península ibérica por parte de los Reyes Católicos tuvo lugar paralelamente con el inicio del viaje de Cristóbal Colón en busca de una nueva ruta hacia las Indias. Colón, un navegante de origen genovés,

[...] preparó un proyecto para llegar al continente asiático [cruzando] el mar Tenebroso (Océano Atlántico). [Tras haber presentado su proyecto al rey de Portugal y a la corona de Castilla, quienes ambos lo habían rechazado, decidió buscar patrocinio con la corona francesa, sin embargo, logró obtener el] apoyo [de] la reina Isabel La Católica de España [y con] ella, firmó un contrato llamado ‘Capitulación de Santa Fe’ (17 de abril de 1492) (Passi Alfaro 2011).

Colón había presentado su proyecto a la Corona española, el cual fue examinado por “sabios, letrados y marineros” de las universidades de Salamanca y Córdoba para asesorar a la reina Isabel la Católica, quien, posteriormente, mandó a llamar a Colón ante su corte en 1489 y 1491 para comunicarle que el proyecto le interesaba, pero que por el momento no era viable debido a la guerra tenía contra los moros en Granada (Vidal 2003). No obstante, un giro cambiaría el curso de la historia.

Ante la inminente caída del Reino de Granada y su derrota antes los españoles en 1492, los reyes católicos decidieron financiar el proyecto de Colón ese mismo año (Vidal 2003). Posteriormente, como ya se sabe, Cristóbal Colón llegó a la isla de Guanahaní, actualmente conocida como San Salvador, en las Bahamas, en el continente americano. Sin embargo, pese a que fue un importante descubrimiento, no cumplió con su objetivo de llegar al continente asiático. Más tarde, después “[...] del descubrimiento del “obstáculo” que era América del Norte, [que en otro tiempo] se llamaba *Terra Incognita*, [los navegantes] se [esforzaron] en intentar rodearla por el norte, sobre todo cuando [ya se había constatado] que esa tierra desconocida [era]de las más vastas [sic]” (Cartier s.f).

Posteriormente, “[una] fuerza impulsora para la exploración del Ártico fue el deseo de los monarcas europeos de encontrar una ruta alternativa comercial hacia China, [ya sea por] el Paso del Noroeste a lo largo de la costa del norte de América, [o por] el Paso del Noreste a lo largo de la costa de Siberia [sic]” (Woods Hole Oceanographic Institution 2006).

Uno de los primeros intentos documentados fue el realizado por Giovanni da Caboto, un capitán de origen italiano que estaba al servicio del rey Henry VII (Benedict 1994). Con la ayuda de una embarcación pequeña, da Caboto intentó encontrar un paso que llevara del Océano Atlántico al Océano Pacífico, con el fin de llegar a “Cataya”, lo que hoy se conoce

como China, y a “La India”, algo que Colón no había logrado años atrás; no obstante, después de varios intentos, tampoco pudo encontrarlo, desanimando a los ingleses en continuar con la búsqueda de una ruta que los llevara al Lejano Oriente a través del Norte de América (Benedict 1994). Por el contrario, da Caboto logró llegar a la isla de Terranova y a la isla de Cabo Bretón, además de toparse con Groenlandia (Benedict 1994).

De la misma manera, Jacques Cartier, en un intento por descubrir una vía que lo llevara al Lejano Oriente, llegó a la región de América del Norte y se adentró en lo que nombró como *Fleuve Saint-Laurent* o Río San Lorenzo (Benedict 1994). Sin embargo, las “[...] esperanzas de Cartier de que en este río hubiera encontrado el paso hacia el Oriente tan buscado por los europeos desaparecieron cuando unos indios amistosos le informaron sobre varios obstáculos: muchos rápidos y algunas cascadas” (Benedict 1994).

Durante la Época Isabelina (1558-1603), Martin Frobisher, en su búsqueda del famoso Paso del Noroeste (mencionado también como PdN para efectos de la presente investigación), se topó en 1576 con la Isla de Baffin, lugar en donde realizó dos expediciones, en 1577 y 1578, como resultado de su creencia de que había encontrado oro en aquella isla (Neatby y Kikkert 2007). Además de esto, John Davis, inspirado también por querer encontrar el famoso PdN, decidió realizar algunas expediciones en los años 1585, 1586 y 1587 “[...] explorando el Estrecho de Davis y el Golfo de Cumberland, llamado actualmente Bahía de Cumberland, y triunfando al encontrar la entrada del Estrecho de Hudson.” (Neatby y Kikkert 2007).

Más tarde, entre 1607 y 1610, Henry Hudson:

[...de origen inglés, realizó] tres viajes en busca del Paso del Noroeste hacia Asia a través del Océano Ártico. En su última expedición a bordo del barco llamado *Discovery*, entró a la Bahía de Hudson [donde] mapeó y exploró la costa. [Después de que su barco quedó atrapado en el hielo y pasó el invierno en la costa] su equipo [deseó] volver a casa. [Sin embargo, éste se amotinó contra Hudson] y lo [colocaron] [junto con su hijo y algunos de sus hombres leales] en un pequeño bote sin comida ni agua. [Desafortunadamente, de éstos últimos, nunca más se supo nada] (Woods Hole Oceanographic Institution 2006).

En 1616, Robert Bylot se unió a William Baffin para explorar la bahía de Baffin. Como resultado de esta expedición, lograron divisar los dos canales que conducen hacia el Oeste, lo que hoy en día se conoce como los estrechos de Jones y de Lancaster, aunque, debido a las aguas heladas y a los espejismos, los exploradores cometieron el error de pensar que las bahías no tenían salida (Neatby y Kikkert 2007).

Entre 1776 y 1779, el capitán y explorador inglés, James Cook, en su último viaje de exploración, a bordo de los navíos *Discovery* y *Resolution*, navegó a lo largo de las costas occidentales de América con el objetivo de encontrar el PdN (Woods Hole Oceanographic Institution 2006). Flotando por el Estrecho de Bering, llegó tan lejos como el punto 70° 41' N, esperando encontrar dicho paso. En ese punto, observó cómo el hielo marino chocaba y se extendía tan lejos como él podía observar, constatando que existe una separación entre el continente asiático y americano (Woods Hole Oceanographic Institution 2006).

Desafortunadamente, las exploraciones en el Ártico se vieron frenadas a causa de un conflicto que tuvo lugar en Europa. A finales del siglo XVIII,

El ciclo revolucionario abierto en la Francia de Luis XVI con la convocatoria de los Estados Generales de mayo de 1789, que derivó en la prisión del monarca y la proclamación de la República en septiembre de 1792, fue en esencia un asunto interno francés. [...]. [No obstante, la...] cautela inicial de las potencias europeas cambió cuando, al radicalizarse la situación en Francia, el contagio revolucionario se extendió por los territorios cercanos y se hizo evidente que la Revolución representaba un desafío potencial al orden interno de los demás países, a la vez que una alteración del sistema internacional. [Posteriormente, Francia extendería...] la guerra ideológica y revolucionaria contra los privilegiados de toda Europa en defensa de la liberación y de la solidaridad internacional de los pueblos, prolongando así bajo ropaje ideológico una expansión territorial no tan distinta de la política borbónica del siglo XVIII. Al declarar París la guerra al Reino Unido de Gran Bretaña, las Provincias Unidas y España, estas potencias se unieron a Austria, Prusia y Piamonte-Cerdeña en la coalición antifrancesa [...], la primera de las siete que se conformarían entre 1792 y 1815. Más allá de la defensa de una difusa concepción de equilibrio europeo, cada potencia tenía sus objetivos particulares para oponerse a la expansión francesa [..., por ejemplo,] a los ingleses les preocupaba que París controlara los enclaves comerciales [... entre otros] (Neila Hernández, y otros 2018, 44,47).

Este suceso de la historia, conocido como las Guerras Napoleónicas, tuvo su final en 1815 en Waterloo, con una batalla que simbolizaría la derrota definitiva de Napoleón. Una vez finalizado el conflicto en Europa, las exploraciones en el Ártico volvieron a retomarse.

El escocés y oficial en la Marina Real Británica, Sir John Ross, recibió en 1818 la orden, por parte del Almirantazgo británico,

[...] de explorar la bahía de Baffin [...]. Ross cumplió su cargo admirablemente, circunnavegando la bahía completa y descubriendo un grupo hasta la fecha desconocido de Inuits en el noroeste de Groenlandia, [... siendo hasta ese momento el asentamiento humano ubicado más septentrionalmente]. En su viaje de regreso, sin embargo, aunque navegó hasta Lancaster Sound, se regresó, creyendo que el paso más lejano estaba bloqueado por una cadena montañosa, [lo que provocó] que fuera ridiculizado [por la] prensa y se retirara de la marina. Sin embargo, regresó al Ártico dos veces más, la primera como una expedición privada, la cual, entre 1829-1833 descubrió el lugar del Polo Norte Magnético, y [durante] el segundo en 1850 en busca de su viejo amigo sir John Franklin (Potter s.f.).

El 25 de marzo de 1827, una expedición británica liderada por William Edward Parry zarpó en dirección a las “Siete Islas”, más allá de Spitsbergen, cerca del punto 82° N, donde descubrió que los bloques de hielo fluyen en dirección Sur, lo que imposibilitaba llegar más al Norte sin el abastecimiento de víveres necesarios (Dictionary of American History 2018). Entre 1819 y 1839, John Franklin dirigió algunas expediciones en pequeñas embarcaciones y en canoas, con el objetivo de explorar un canal a lo largo del litoral continental, desde el mar de Beaufort hasta el istmo de Boothia (Neatby y Kikkert 2007). En 1845:

[...] John Franklin [salió] de Inglaterra con el objetivo de conectar [...] el Estrecho de Perry y finalmente completar el Paso del Noroeste. Pero sus dos navíos no [volvieron al lugar del que salieron] durante dos años, [y] nadie [comunicó] su presencia. Gran Bretaña y Estados Unidos [enviaron] varias expediciones de rescate entre 1847 y 1859. Sin embargo, [para] los navíos [que estuvieron atrapados] en el hielo durante la mayor parte del año, [fue] difícil conducir de manera suficientemente minuciosa las búsquedas de la tripulación perdida (Neatby y Kikkert 2007).

Aunque las expediciones de búsqueda no alcanzaron su objetivo de encontrar a John Franklin y a su tripulación con vida, gracias a ellas se pudo cartografiar gran parte del archipiélago canadiense (Neatby y Kikkert 2007).

El suceso anterior no fue un impedimento para detener las exploraciones árticas, las cuales continuarían hasta llegar a lugares desconocidos y obtener resultados satisfactorios.

2.3 El descubrimiento del Paso del Noroeste

Generalmente es a Robert McClure a quien con frecuencia se le atribuye el reconocimiento de ser el primero en descubrir y explorar el Paso del Noroeste (Neatby y Kikkert 2007). Este explorador irlandés salió de Plymouth, Inglaterra, el 20 de abril de 1850, a bordo del navío de rescate *Investigator*, con el objetivo de encontrar la tripulación perdida de John Franklin, por lo que navegó primero hasta Sudamérica, penetrando en el Océano Ártico a través del Estrecho de Bering (Neatby y Kikkert 2007). Durante su trayecto,

[...descubrió] el Estrecho del Príncipe de Gales [el cual atravesó...] para desembocar en el extremo noroeste de la Isla Banks, tomando [...] efectivamente por primera vez el [tan buscado] Paso del Noroeste. Por un trayecto diferente, [tuvo] éxito al hacer realidad el objetivo por el cual John Franklin había fallecido: descubrir el segmento faltante entre el viaje de William Edward Parry procedente del este y el elevado costero de John Franklin proveniente del oeste. Sin embargo, al igual que éste último, se [encontró atrapado] por el hielo marino. En septiembre de 1851, [se refugió en la Bahía de Mercy donde el *Investigator* fue] prisionero de los hielos durante 18 meses [sic] (Neatby y Kikkert 2007).

Otro de los exploradores del Ártico fue Elisha Kent Kane, un miembro de una de las expediciones estadounidenses que sirvieron para ayudar en la búsqueda de Franklin. Kane sirvió como cirujano naval, participando en la expedición *De Haven*, de 1846 a 1847 (Potter s.f.). Ésta llegó a la Isla Beechey, poco después de que los británicos descubrieran el campamento de Franklin (Potter s.f.). Después de describir las escenas de los miembros del campamento de Franklin, obtuvo fondos de parte de Henry Grinnel, un magnate de los barcos, con los que pudo emprender su propia expedición (Potter s.f.). Kane creía que,

después de la gran barrera de hielo, existía un “Mar Polar Abierto”⁷, por lo que decidió

comenzar su expedición zarpando desde Smith Sound (entre la Isla Ellesmere, en Canadá, y Groenlandia) en dirección al Norte, llegando a lo que hoy en día se conoce como la Cuenca de Kane o Kane Basin (Potter s.f.). Para su mala fortuna, su barco quedó atrapado en el hielo durante el

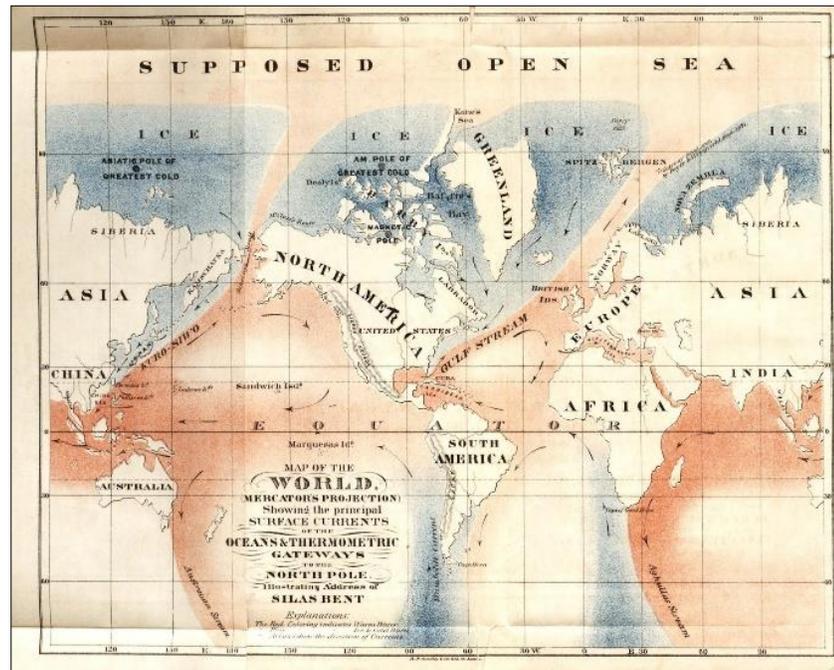


Ilustración 4. Mapa del siglo XIX en el que se muestra el supuesto Mar Polar Abierto de color rojo, en el extremo norte del planeta. Fuente: Blog Navy Read, <http://navyreads.blogspot.com/2015/06/arctic-adventure-sides-with-science.html>

invierno, pero su mayordomo, William Morton, le dijo que había observado un Mar Abierto después del hielo (Potter s.f.). Al regresar a Estados Unidos, fue bien recibido por la prensa, apareciendo en primera plana del New York Times e incluso logró escribir un libro, pero al finalizar el segundo, enfermó de fiebre y murió en La Habana, a comienzos de 1857 (Potter s.f.).

Años más tarde, Charles Francis Hall, probablemente inspirado en las hazañas de Kent Kane, decidió emprender su propia expedición, convencido de que, a pesar del tiempo, los hombres de Franklin podrían seguir con vida (Potter s.f.). A bordo de un ballenero, Charles Francis emprendió su viaje hacia el Norte en 1860, pero no pudo llegar al lugar de ubicación del campamento de Franklin; no obstante, al pasar el invierno cerca de la Isla de Baffin, encontró a un grupo de Inuits quienes le contaron historias sobre expediciones perdidas, por lo que Charles Francis pensó que se trataba de la expedición perdida de Sir Martin Frobisher,

⁷ La idea de un Mar Polar Abierto (*Open Polar Sea*) tiene su origen en el texto medieval *Inventio Fortuna* (*Fortunate Discovery*), el cual se basaba en el viaje de Nicholas of Lynn, realizado en 1360, es decir, aproximadamente tres siglos antes del viaje de John Franklin (Robinson 2007).

motivándose a emprender la búsqueda del sitio a donde llegó dicha expedición, para lo cual se ayudó de dos guías esquimales: Tookoolito y Ebierbing (conocidos por Charles Francis como Hannah y Joe, respectivamente), quienes le enseñaron los fundamentos del viaje en trineo, además de que le ayudaron a encontrar el sitio (Potter s.f.).

De regreso a Estados Unidos, llevó consigo a sus dos compañeros a quienes los mostró a la prensa en el *PT Barnum's American Museum* en Nueva York, en 1862, para después emprender su segunda expedición, de 1864 a 1869, en la cual, Charles Francis, junto con sus compañeros esquimales, llegaron a la Isla del Rey Guillermo, donde no encontró más que huesos e historias de los Inuits sobre hombres que caminaban y que se caían, concluyendo definitivamente de que no había sobreviviente alguno de la expedición de Franklin (Potter s.f.).

Más tarde, Charles Francis intentó presionar al Congreso de Estados Unidos para que apoyara misiones al Ártico y así descubrir el Polo Norte, y al lograr su objetivo, se creó la Expedición *Polaris*, la cual era dirigida por Charles Francis; no obstante, tuvo complicaciones, ya que no se llevaba bien con sus oficiales científicos alemanes, pero a pesar de eso, llegaron al Noroeste de Groenlandia, estableciendo un nuevo record al intentar llegar al extremo Norte del Planeta (Potter s.f.). Una vez en ese punto, decidió continuar con su expedición en trineo con la finalidad de establecer una nueva ruta; sin embargo, a su regreso enfermó repentinamente, para después recuperarse y finalmente fallecer el 8 de noviembre de 1871 (Potter s.f.).

En el marco del primer Año Polar Internacional⁸, en 1881, se decidió establecer una serie de estaciones de investigación, con el fin de monitorear las condiciones climáticas polares (Potter s.f.). Después de varios intentos, algunos concluyendo en éxito y otros en naufragio, finalmente se logró concretar un viaje completo navegando a través del Paso del Noroeste, siendo Roald Amundsen (1872-1928) el primero en realizar dicho viaje, el cual emprendió entre 1903 y 1906 (Librería del Congreso 2015). El 16 de junio de 1903, Amundsen, junto

⁸ De acuerdo con el sitio web de la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos, el Primer Año Polar (*the First International Polar Year*), que tuvo lugar entre 1882 y 1883, “[...] fue inspirado por Karl Weyprecht, un oficial de la armada austrohúngara. Weyprecht argumentó que las expediciones polares deberían ser motivadas por la investigación científica en lugar de la exploración. A pesar de que murió antes del comienzo del Primer Año Internacional Polar, 11 países participaron en 15 expediciones Polares, cumpliendo el sueño de Weyprecht y proclamando una nueva era de descubrimiento científico (The National Academy of Sciences 2012).

con una tripulación pequeña, partió de Kristiania (la actual ciudad de Oslo), Noruega, a bordo del *Gjøa*, una nave de 47 toneladas, con rumbo a las costas occidentales de Groenlandia, para después pasar a la Isla del Rey Guillermo, lugar donde estuvieron alrededor de 2 años realizando experimentos científicos, además de una expedición de 1,300 kilómetros para explorar las regiones que hasta ese momento se consideraban inexploradas (Librería del Congreso 2015). El 13 de agosto de 1905, decidió dejar la Isla del Rey Guillermo y continuar con su expedición, dirigiéndose hacia el Oeste (Librería del Congreso 2015).

Posteriormente, debido a la llegada del invierno, Amundsen tuvo que detenerse en King Point, ubicado al Norte del Territorio del Yukón, al Noroeste de Canadá, pero posteriormente, el 2 de julio de 1906, Amundsen continuó con su travesía, mediante la cual logró llegar a Nome, en Alaska, el 31 de agosto de ese mismo año, logrando lo que en el pasado muchos exploradores intentaron y no pudieron concretar: realizar con éxito una travesía por el Paso del Noroeste (Librería del Congreso 2015).

Definitivamente, un factor importante para que Roald Amundsen concretara su travesía fue una característica particular de su barco. Dadas las condiciones del Paso, tales como la gruesa capa de hielo que lo cubre,

[...] ningún velero [podía] atravesarla, y ningún barco de vapor [era] capaz de embarcar suficiente carbón para abrirse paso a través del hielo marino [que es seguro, tenía que] afrontar. Por lo tanto, de 1903 a 1906, el explorador noruego Roald Amundsen, [utilizó] un motor de combustión interna para propulsar su navío de 47 toneladas, el *Gjøa*, de un océano a otro (Neatby y Kikkert 2007).

Si bien, es cierto que anteriormente se le ha atribuido a Robert McClure haber descubierto el Paso del Noroeste y su ruta con la ayuda de trineos, fue Roald Amundsen el primero en concretar una travesía a través de dicho Paso en barco. Entre los años 1910 y 1920, algunos exploradores creían que aún existían tierras alrededor del Polo Norte que estaban sin explorar. Para esos momentos, la tecnología aeronáutica avanzaba y cambiaba rápidamente el modo de exploración polar, permitiendo una mejor vista para cartografiar las islas y archipiélagos. En 1948, después de la Segunda guerra Mundial, “[...] un Avro Lancaster de la Aviación real de Canadá realizó un [vuelo] de la [parte Sur] de la Isla de Baffin, ubicando

con precisión las últimas grandes islas para agregar al mapa del Archipiélago Ártico canadiense, a saber, la Isla del Príncipe Carlos, la Isla Foley y la Isla Fuerza Aérea” (Neatby y Kikkert 2007).

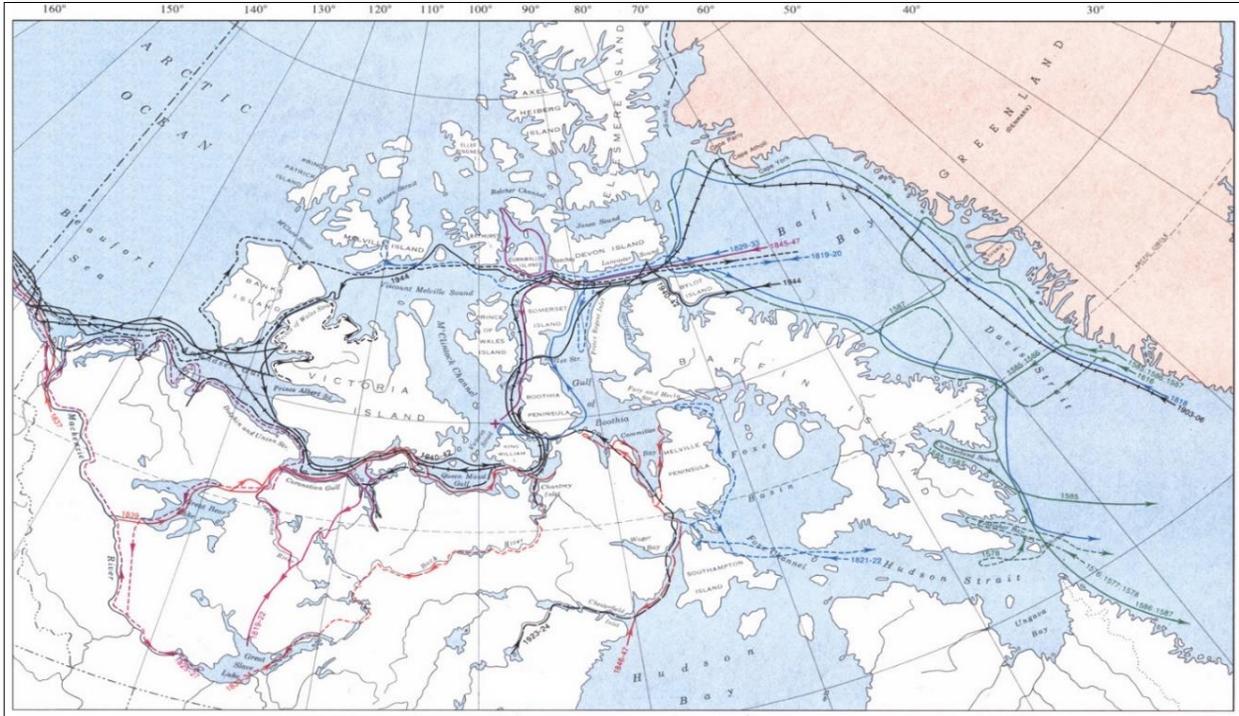


Ilustración 5. Las principales travesías durante la búsqueda del Paso del Noroeste. Fuente: L'Encyclopédie Canadienne., <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/arctique-exploration-de-l>

Estos viajes fueron los precursores para, aprovechando la situación geográfica del Paso del Noroeste, buscar una ruta a través del Archipiélago ártico canadiense y utilizarlo como una vía marítima que conecte el Océano Atlántico con el Pacífico, otorgando ventajas al comercio internacional como la reducción de los tiempos de traslado. El análisis de la geopolítica de este paso será analizado en el capítulo 3 de la presente investigación.

2.4 El descubrimiento y exploración del Paso del Noreste

Por décadas, la exploración del Paso del Noroeste fue una motivación e incluso una prioridad para la Corona Británica. Los ingleses estaban tan deseosos de poder encontrar un camino que conectara el Océano Atlántico con el Pacífico, a tal grado que estaban dispuestos a otorgar un premio a quien lo lograra encontrar. Dados los intentos sin éxito de exploradores de renombre tales como William Parry, James Clark Ross, o el propio John Franklin, los ingleses decidieron desistir en esta empresa, además de que, en 1869, la apertura del Canal

de Suez estaba acortando el viaje de Europa al Lejano Oriente, sin la necesidad de rodear África. Este canal es

[...] una vía acuática artificial de ciento sesenta y tres kilómetros (163 km), el doble de largo del canal de Panamá, y que corre de Norte a Sur, a través del istmo de Suez, en el noroeste de Egipto, conectando el Mar Mediterráneo con el Golfo de Suez (un brazo del Mar Rojo). [...]. En 1854 el virrey de Egipto, Mohammed Said Pasha, aprobó un proyecto para la construcción [...] de este canal para] que conecte el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo (Candela Sánchez 2000, 78).

De acuerdo con Hobsbawm,

[...] entre 1850 y 1880 el tonelaje de vapores británicos aumentó alrededor del 1,600 [...] por ciento], en tanto que el del resto del mundo se incrementó, aproximadamente, un 440 [...] por ciento]. Esto era natural. Si la carga se embarcaba en El Callao, Shanghai o Alejandría, lo más probable es que su destino fuera Gran Bretaña. Y se cargaban muchísimos barcos. Un millón y cuarto de toneladas (900,000 de ellas británicas) atravesaron el canal de Suez en 1874, mientras que en el primer año de su funcionamiento pasaron menos de medio millón. El tráfico regular por el Atlántico norte fue incluso mayor: en 1875 entraron 5.8 millones de toneladas en los tres puertos principales de la costa este de Estados Unidos [sic] (Hobsbawm 2010, 69).

Teniendo en cuenta la importancia y ventajas del Canal de Suez, en poco tiempo el Imperio británico abandonó sus empresas de explorar el Ártico y obtener una ruta del Océano Atlántico al Pacífico. A su vez, al otro lado del mundo, se encontraba una región casi inexplorada e incluso –podría decirse-, abandonada. Este es el caso del Paso del Noreste – también mencionado más adelante como la Ruta Marítima del Norte o RMN-, al Norte de Siberia. En dicho Paso, que abarca desde Noruega hasta el Estrecho de Bering, se encuentran numerosas islas y archipiélagos, así como grandes regiones cubiertas de hielo marino y de enormes icebergs.

Es importante señalar que en el s. XVI, los holandeses y los españoles se encontraban en guerra, precisamente, en lo que se conoce como la Guerra de los Ochenta Años (Pérez Ventura 2016). Considerando que en ese entonces la Ruta del Mediterráneo estaba bajo

control de los españoles, los holandeses estaban en la necesidad de encontrar una ruta alternativa hacia los puertos ubicados en el Lejano Oriente (Pérez Ventura 2016). A causa de esto, a William Barents se le ocurrió la idea de explorar las costas del Norte de Rusia, con el fin de encontrar esa ruta alternativa (Pérez Ventura 2016).

Uno de los primeros intentos de los holandeses fue el llevado a cabo en el año 1594, cuando tres barcos salieron del puerto de Ámsterdam en dirección al Norte de Rusia (Pérez Ventura 2016). Tres meses después, descubrieron unas islas en las que divisaron algunos osos, razón por la cual decidieron bautizarla como la Isla del Oso (que en la actualidad pertenece a Noruega), para después retomar su viaje hacia lo que actualmente se conoce como el Mar de Barents, logrando llegar a las costas de Nueva Zembla (Pérez Ventura 2016). Dado que se encontraba mucho hielo alrededor de esa gran isla, les fue imposible rodearla para llegar al Mar de Kara, de ahí que, después de varios intentos, tuvieron que regresar a los Países Bajos (Pérez Ventura 2016).

Para 1595, el Gobierno de los Países Bajos financió los viajes de exploración en el Norte de Siberia, y ese mismo año, siete embarcaciones salieron de Ámsterdam con el propósito de llegar al Lejano Oriente y comerciar con China (Pérez Ventura 2016). Al igual que en la expedición anterior, fue William Barents quien las dirigió, pero debido al mal tiempo, al llegar al Mar de Kara lo encontraron completamente congelado, por lo que tuvieron que regresar a Países Bajos (Pérez Ventura 2016).

El tercer y último viaje de Barents fue motivado por la recompensa que el Gobierno holandés ofrecía, ya que los recientes fracasos desincentivaron la financiación de las expediciones (Pérez Ventura 2016). En esta ocasión, llegó hasta las Islas Svalbard, para después girar hacia el Este, en dirección a Nueva Zembla, donde su nave quedó bloqueada por el hielo, dando como consecuencia que sus tripulantes tuvieran que construir un cobertizo para refugiarse del frío y donde tiempo después, Barents falleció en esa isla, sin poder cruzarla ni llegar más allá de Nueva Zembla (Pérez Ventura 2016).

Posteriormente, a comienzos del siglo XVII, Rusia se había expandido y conquistado Siberia de una manera impresionante, aunque gran parte de este territorio no estaba cartografiado; únicamente, quienes poseían conocimiento sobre estas zonas eran los comerciantes y

recolectores de pieles y de colmillos de mamut (Oceanwide Expeditions 2018). Durante uno de estos viajes, el ruso Semen Dezhnev, en 1648, navegó hacia el Sur a través de un estrecho, el cual era el Estrecho de Bering, pero dado su desconocimiento, no lo documentó, hasta que fue descubierto y nombrado en honor de Dane Vitus Bering, 80 años después, mismo hallazgo que alentó al zar Pedro el Grande a alcanzar América a través de Siberia (Oceanwide Expeditions 2018).

Después, en 1732, el Ministerio de Marina ruso organizó las Expediciones del Norte, con el objetivo de encontrar el Paso del Noreste a lo largo de las costas de Siberia, las cuales fueron supervisadas por Vitus Bering, quien, gracias a estas excursiones, logró cartografiar un gran número de bahías, golfos, cabos e islas (Woods Hole Oceanographic Institution 2006). El físico y filósofo Mikhail Lomonosov participó en estos viajes durante 20 años, quien, después de varios estudios, propuso un plano de las corrientes del Océano Ártico, clasificó las distintas clases de hielo y explicó las características del clima en esa parte del mundo (Woods Hole Oceanographic Institution 2006).

Luego, en 1878, un finlandés decidió emprender una travesía a lo largo del Paso del Noreste. Se trataba de Erik Nordenskiöld, un geólogo que había servido como técnico en expediciones a Svalbard y a Groenlandia, y quien tenía conocimiento de los mapas de Barents, además de que sabía de los peligros que se encontraban en el Paso, tales como los del Mar de Barents, del Mar de Kara, de la Isla del Oso y del Archipiélago de Svalbard (Pérez Ventura 2016).

En 1872 realizó su primer intento de alcanzar el Polo Norte, haciendo uso de trineos jalados por renos, sin poder concretar su hazaña debido a que los renos se les escaparon, por lo que, tiempo después, decidió cruzar el Mar de Kara, algo que no pudo concretar exitosamente (Pérez Ventura 2016). Pese a este fracaso, Nordenskiöld realizaría otro intento en 1878, en el que emprendió una expedición con el objetivo de establecer una nueva ruta comercial que llevara al Lejano Oriente, a través de una trayectoria establecida desde el Norte de Europa y Rusia y apoyándose en el *Vega*, un buque de vapor con un motor de 60 caballos de fuerza y con la capacidad de transportar alrededor de 300 toneladas (Pérez Ventura 2016). Su primera parada fue en Tromsø, donde se le unió el *Lena*, otro buque de vapor de 100 toneladas, para después partir juntos en dirección al Este, hacia el Mar de Barents y el de Kara, los cuales,

para su buena fortuna, estaban libres de hielo, por lo que prosiguieron hasta llegar al puerto Dickson, ubicado al Sur de la Península de Tamir ((Pérez Ventura 2016). Tiempo después, el 10 de agosto de 1878 continuaron con su viaje, logrando llegar hasta el Cabo Chelyuskin, situado entre las islas de Tierra del Norte y la Península de Taimir y el cual, posteriormente, sería considerado como un punto clave en la Ruta del Noreste o Ruta Marítima del Norte (Pérez Ventura 2016). Luego, tras pasar el Mar de Laptev, el *Lena* y el *Vega* se separaron el 27 de agosto de ese mismo año; el *Lena* se adentró en la desembocadura de río Lena, para después navegar sobre el gran río ruso, y así poder llegar a la ciudad de Yakutsk; por otro lado, el *Vega* continuó navegando (Pérez Ventura 2016).

En septiembre de 1878, el hielo obligó a la embarcación a detenerse en varias ocasiones, por lo que tuvieron que pasar el invierno cerca del Estrecho de Bering, donde se vieron forzados a acampar, aprovechando la oportunidad para obtener información sobre las mareas, las condiciones geomagnéticas y climáticas, entre otras (Pérez Ventura 2016). Finalmente, en 1879 retomaron el camino de su expedición, y el 20 de julio de ese mismo año, cruzaron el Cabo Dezhnev, lo que convirtió al *Vega* en el primer navío en la historia en completar una travesía a través del Paso del Noreste (Pérez Ventura 2016). Posteriormente, continuaron su viaje hacia el Sur, por el Pacífico, hasta llegar a Yokohama, el 2 de septiembre (Pérez Ventura 2016).

Más tarde, el 27 de octubre de 1879, Nordenskiöld y su tripulación salieron de Nagasaki, con rumbo a Europa, llegando a Estocolmo el 24 de abril de 1880, donde fue considerado como un héroe, y el rey Óscar II de Suecia lo condecoró con la Gran Cruz de la Estrella del Norte (Pérez Ventura 2016). La gratitud hacia él fue tal, que cada 24 de agosto de cada año se conmemora el Día del Vega, en honor a Nordenskiöld y su tripulación (Pérez Ventura 2016).

Por otra parte, el sueco, Salomon August Andrée, tenía también el sueño de cruzar el Norte del Océano Ártico pero de una forma peculiar, es decir, sobrevolándolo en un globo lleno de gas caliente (Oceanwide Expeditions 2018). Knut Fraenkel y Nils Strindberg, junto con August Andrée, planearon sobrevolar la distancia de 3,700 km, de Spitzbergen, en el archipiélago de Svalbard, al Estrecho de Bering (Oceanwide Expeditions 2018). El 11 de junio de 1897, los tres tripulantes llenaron el globo con hidrógeno y despegaron de la Isla de

Danskön, llevando consigo una cámara, pero debido a las condiciones climáticas adversas, el vuelo del *Örnen* (Águila) solo duró 33 horas, cayendo después de ese tiempo, por lo que los tres tripulantes levantaron un campamento en el lugar donde cayó su globo, en la isla de Kvitoya, donde intentaron sobrevivir sin poder lograrlo, ya que tiempo después los tres tripulantes murieron dejando su cámara y sus registros intactos, con los que se pudo reconstruir su travesía (Oceanwide Expeditions 2018).

Años después, en 1930, el régimen comunista de Moscú se interesó por el Ártico, gracias a que las ambiciones de los políticos y los científicos compaginaban (Oceanwide Expeditions 2018).

Tras aumentar el poder aéreo y naval de la URSS, Stalin requería de más conocimiento acerca del Océano Ártico, así como de su clima, por lo que



Ilustración 6. Expediciones en el Paso del Noreste. Fuente: VENTURA, <https://vaventura.com/divulgacion/historia/paso-del-noreste-explorando-las-aguas-heladas/>

se llevaron a cabo programas para innovar y mejorar su tecnología, con el objetivo de poder alcanzar el Polo Norte (Oceanwide Expeditions 2018). El 21 de mayo de 1937, se logró el primer aterrizaje de un avión de transporte sobre un témpano de hielo, en las cercanías del Polo Norte, y posteriormente, un grupo de científicos, liderados por Ivan Pananin, se quedaron en el témpano para poder realizar registros e investigaciones, quedando únicamente comunicados con la civilización mediante un radio (Oceanwide Expeditions 2018). Al quedar a la deriva durante 274 días, fueron rescatados en las cercanías de Groenlandia, de manera que a su regreso a la URSS fueron recibidos como héroes (Oceanwide Expeditions 2018). Más de una década después, al haber terminado la Segunda Guerra Mundial, las incursiones se retomaron, por lo que en 1950, los soviéticos establecieron una estación en el Polo Norte,

la Estación 2, pero desafortunadamente, después de haber establecido alrededor de 31 estaciones en dicha región, el programa fue suspendido en 1991 (Oceanwide Expeditions 2018).

Como se pudo exponer en este apartado de la presente investigación, muchos personajes, algunos impulsados por sus países, mientras que otros por motivos personales, emprendieron sus expediciones en la parte más septentrional del mundo, dando como resultado que algunos gobiernos adquirieran cierto interés por el Ártico, tal como sucedió con Estados Unidos, en la década de los 70 del s. XIX y en el caso de Rusia –la entonces Unión Soviética-, en la década de los 30 del s. XX.

A modo de recapitulación, es importante retomar que un factor sobresaliente para poder incursionar en el Ártico fue el tecnológico. Como se pudo documentar, los buques con los que se logró cruzar de un océano a otro a través de los Pasos Árticos fueron aquellos con cascos de acero y motores especiales, principalmente de combustión interna; navíos muy distintos a los utilizados en expediciones pasadas y que consistían en cascos de madera y velas. Probablemente, de estos nuevos buques de acero se tomaron las primeras ideas para construir los primeros rompehielos. Cabe mencionar que la tecnología es un factor esencial que las Potencias usarán para posicionarse en el Ártico y defender sus intereses.

En el siguiente capítulo se definirá el concepto del Ártico, además de que se analizarán los recursos presentes y la Geopolítica de esta región.

3 La Geopolítica del Ártico

El Ártico, desde siglos atrás, ha sido una zona de interés para distintos Estados. Anteriormente, su atractivo se depositaba en su situación geográfica que ofrece para navegar de un océano a otro, considerando la importancia que representan las rutas marítimas y su control, para, a través de éstas, acceder a los distintos mercados internacionales y realizar operaciones militares. No obstante, en la actualidad, el Lejano Norte representa más que la conexión a otros océanos. Teniendo en cuenta el avance tecnológico y el deterioro en la región producido por el Calentamiento Global, en un futuro no muy lejano, los buques modernos podrán navegar sobre las aguas azules del Océano Ártico y se podrá acceder a las grandes reservas de recursos naturales que allí se encuentran, aprovechando las ventajas geopolíticas y geoestratégicas que esta parte del mundo puede ofrecer a los Estados y sus intereses.

El presente capítulo expone la Geopolítica del Ártico desde la perspectiva de los Recursos Naturales Estratégicos como el petróleo y el gas natural, así como de los Pasos del Noroeste y del Noreste mencionados también en el presente apartado como Rutas Polares.

3.1 ¿Qué es el Ártico?

Antes de comenzar a explicar su Geopolítica, es importante tener presente qué es el Ártico. Su nombre proviene del vocablo griego *αρκτος* (*arktos*) que significa oso, en referencia a las constelaciones Osa Mayor y Osa Menor, ubicadas cerca de la estrella polar (la cual forma parte de la Osa Menor), contrario al término Antártico, el cual se compone de los vocablos griegos *ant-* y *arktos*, que significa “sin osos” (Planeta Curioso 2007). Es preciso señalar que, en la presente investigación, al Ártico también se le mencionará como el Gran Norte, el Lejano Norte o la Zona Boreal.

Asimismo, el Polo Norte del Planeta se compone de un océano, llamado el Océano Ártico, el cual está rodeado de grandes extensiones de tierra. En cuanto a la definición del Ártico, de acuerdo con el asesor principal del *Norwegian Polar Institute*, ésta varía, dependiendo del uso que tendrá dicha definición.

Generalmente, los científicos “[...] definen el Ártico como la región sobre el Círculo Ártico, una línea imaginaria que rodea el globo aproximadamente en el punto 66° 34’ N ([...] línea azul discontinua en la Ilustración 7 [...])” (National Snow & Ice Data Center 2018).

Asimismo, el “[...] Círculo Ártico marca la latitud sobre la cual el sol no se pone [durante] el Solsticio de verano, [ni] se levanta [durante] el Solsticio de invierno” (National Snow & Ice Data Center 2018). Esto quiere decir que en esta región del Planeta el sol únicamente sale y se pone una vez al año.



Ilustración 7. Ubicación del Ártico y sus distintas delimitaciones. Fuente: National Snow & Ice Data Center, <https://nsidc.org/cryosphere/arctic-meteorology/arctic.html>

De igual manera, algunos “[...] científicos definen al Ártico como el área [al Norte] de la línea de árboles árticos (línea verde en la Ilustración 7 [...]) donde el paisaje es congelado y salpicado de arbustos y líquenes”, mientras que otros lo definen en función de su temperatura, es decir, basándose en las regiones de latitudes altas (línea roja en la Ilustración 7), donde la temperatura diaria promedio durante el verano no supera los 10° C (50° F) (National Snow & Ice Data Center 2018) .

Por añadidura, dependiendo de la vegetación y el clima, podemos dividir al Ártico en dos, a saber, la Tierra ártica y el Ártico marítimo (BarentsWatch 2016). Según el profesor de

biología marina y ártica de la *UiT Arctic University of Norway*, Rolf Anker Ims, ha sido “[...] el Consejo Ártico⁹, con su secretaría en Tromsø, [Noruega, quien] ha determinado los límites para el Ártico en tierra [...]” (BarentsWatch 2016). De acuerdo con el Consejo, el Ártico se subdivide en tres regiones: el Alto Ártico, el Bajo Ártico y el Subártico (BarentsWatch 2016).

Sin embargo, para la presente investigación, que se auxilia de teorías de la Geopolítica de los mares, la explicación del Ártico marítimo adquiere una mayor relevancia. De acuerdo con el profesor de biología marina y ártica de la *UiT Arctic University of Norway*, Paul Wassmann, “[...] el Ártico marítimo puede ser dividido en tres principales grupos: [el de] hielo permanente, la zona de hielo estacional (donde el hielo ha estado) y la zona de hielo marginal (hielo a la deriva, incluyendo el borde del hielo)” (BarentsWatch 2016).

En lo que se refiere al hielo permanente, éste se ubica en las regiones del Océano Artico que continúan congeladas, incluso en septiembre, mes en el que la capa de hielo está en su nivel

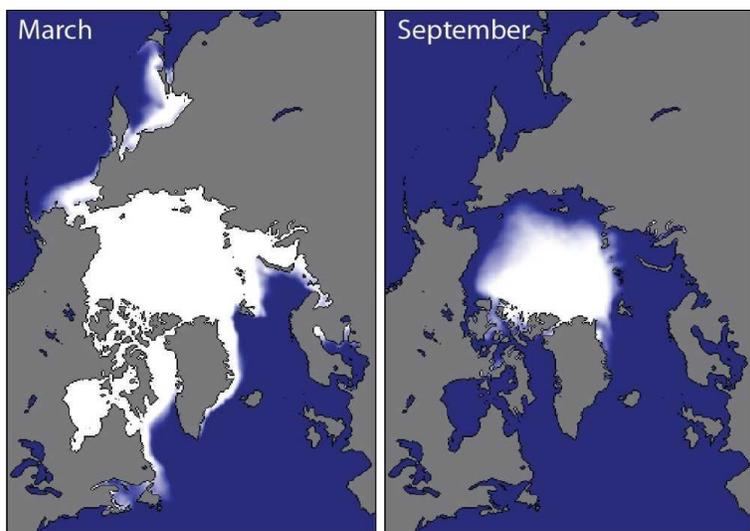


Ilustración 8. Extensión del Ártico marítimo, ilustrado por la máxima extensión del hielo durante los meses indicados. Fuente: BarentsWatch, <https://www.barentswatch.no/en/articles/Hva-er-Arktis/>

mínimo; en cuanto a la zona de hielo estacional, ésta es la región donde el hielo se derrite durante el verano, tras haber alcanzado su mayor extensión en mayo, además de que en dicha zona, debido al deshielo, el agua se encuentra estratificada, dificultando su circulación, por lo que pocos nutrientes del fondo del mar llegan a la

superficie (BarentsWatch 2016). Finalmente, en relación con la zona de hielo marginal, en ésta el hielo tiene contacto con el mar abierto y el agua queda expuesta a la luz solar gracias a que el hielo se rompe o se funde, además de que está llena de nutrientes (BarentsWatch 2016). En resumen, “[...] esto significa que el Ártico marino es el área que fue cubierta por

⁹ Para saber más sobre el Consejo Ártico, ver el apartado “4.1 El Consejo Ártico”, en la pág. 84 de la presente investigación.

hielo durante la máxima extensión del hielo en mayo. Esta área varía de año en año” (BarentsWatch 2016).

De acuerdo con información de un documento del Ministerio de Asuntos Extranjeros y del Desarrollo Internacional de Francia, la superficie del interior del Círculo Polar Ártico, incluyendo las zonas marítimas y continentales, es de aproximadamente 20 millones 946 mil kilómetros cuadrados, mientras que la superficie del Océano Ártico es de alrededor de 14.2 millones de kilómetros cuadrados (Ministère des Affaires Étrangères et du Développement International 2016). A su vez, las “[...] tierras continentales engloban el norte de América, de Europa y de Siberia. Las regiones insulares son: el archipiélago canadiense; Groenlandia (Dinamarca); Svalbard (Noruega); [...] Nueva Zembla [...], la Tierra de Francisco José, Sévernaya Zemilá (Tierra del Norte) y las islas de Nueva Siberia (Rusia) [sic]” (Larousse s.f.). Por añadidura, existen tres Estados que no son ribereños, pero que se ubican dentro de la región Ártica, y son: Islandia, Suecia y Finlandia (Ministère des Affaires Étrangères et du Développement International 2016).

Una vez documentado lo que es el Ártico, se podrá tener una idea más clara de la región del mundo que se analizará en la presente investigación, así como una mejor perspectiva de las ventajas geopolíticas de esta región dada su ubicación geográfica.

3.1.1 El Calentamiento Global: la enfermedad del Ártico

Para comenzar este apartado, conviene señalar que el Ártico es una región que por mucho tiempo fue prácticamente impenetrable por el hombre. Sus mares congelados, además de sus condiciones climáticas extremas, dificultaron las incursiones de los exploradores, ocultando, además de sus hermosos paisajes helados, sus enormes yacimientos de recursos minerales.

Por otro lado, los avances tanto científicos como tecnológicos han permitido al hombre acceder al Ártico, pero también este avance ha impactado de manera indirecta sobre esta región, siendo el Calentamiento Global uno de los principales factores. No obstante, cabe señalar que estas “[...] nuevas realidades climatológicas proporcionan oportunidades geoestratégicas y geoeconómicas que no han escapado de las potencias [sic]” (Eiffing y Struye de Swieland 2011).

Muestra del desarrollo de la humanidad como civilización ha sido la Revolución Industrial; una era que comenzó en el s. XVIII y que significó un auge tanto para la ciencia y la tecnología, como para las economías de los Estados. En efecto,

[...] la mayoría de los autores la sitúan en Inglaterra durante la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1780), mientras que su final se alarga hasta mediados de la siguiente centuria, [...]. [...] De acuerdo con el profesor británico David S. Lander, el...] *término revolución industrial suele referirse al complejo de innovaciones tecnológicas que, al sustituir la habilidad humana por la maquinaria y la fuerza humana y animal por energía mecánica, provoca el paso desde la producción artesanal a la fabril, dando así lugar al nacimiento de la economía moderna.* [...]. Evidentemente, un cambio de esa magnitud tuvo unas consecuencias enormes por diferentes razones: los hombres y los animales sólo pueden trabajar un determinado número de horas diarias; el viento puede no soplar; y una turbina deja de girar si el caudal del agua se seca en verano o se hiela en invierno. En contrapartida, una máquina puede funcionar todo el día sin descanso y su duración puede ser, si se cuida debidamente, muchos años. [...]. A la par de ese desarrollo tecnológico se acrecentó la necesidad de energía, de forma que el incremento en el uso del carbón a partir del siglo XVIII fue espectacular, hasta el punto de que en 1870, Inglaterra producía anualmente 100.000.000 de toneladas (Chávez Palacios 2004, 96-97).

Esta Revolución también implicó un movimiento social, estimulado por la migración de los granjeros y artesanos, quienes pasaron a convertirse en obreros después de emigrar de los campos a las ciudades que estaban experimentando el auge industrial. Junto con la migración y la industrialización, además de una época en la que los grandes imperios buscaban expandirse con el fin de acaparar grandes extensiones de tierra para explotar sus recursos naturales o aprovechar sus atractivos mercados, comenzó una etapa que marcaría para la posteridad la superficie del planeta. Al pasar de fabricar bienes de una manera artesanal a una industrial, los capitalistas comenzaron a recurrir a otros insumos para poner en marcha sus fábricas. En ese momento, tal como lo menciona Chávez Palacios, el carbón se convirtió en el combustible principal para impulsar la maquinaria industrial que producía los nuevos bienes, además de que ayudó a movilizarlos a otras partes del mundo, gracias a que el carbón también fue el principal combustible de las máquinas de vapor que movían a los barcos y trenes a distintas partes del globo. Teniendo en cuenta lo anterior, la demanda de este mineral

se incrementó en poco tiempo, dando como resultado que el dióxido de carbono (CO₂) se comenzara a acumular en la atmósfera.

Posteriormente, el descubrimiento del petróleo y la ulterior implementación del uso de combustibles derivados de éste dinamizaron a las economías industrializadas, gracias a la creación de distintas máquinas como los motores de combustión interna, los cuales propiciaron la creación de artefactos como el automóvil. El petróleo no solo movilizó a la industria automotriz, sino también a la química, la petroquímica, la del transporte, entre muchas otras. Además del auge económico y todos sus beneficios que conlleva, provocó que el CO₂, así como otros Gases de Efecto Invernadero (GEI, en adelante), se acumulara en la atmósfera en cantidades que nunca antes se habían visto, desencadenando consecuencias negativas para el medio ambiente, las cuales se verían representadas de distintas maneras. Cabe mencionar que el “[...] crecimiento económico global, ha estado acompañado por [un incremento] de la esperanza de vida y de ingresos en muchas partes del mundo [...]” (Allen, y otros 2018), así como de una degradación ambiental, tal como lo menciona el informe especial del IPCC¹⁰ al señalar que “[...] la influencia humana se ha convertido [en] un principal agente de cambio en el planeta, enviando al mundo del relativo estable periodo Holoceno a una nueva era geológica, frecuentemente llamada Antropoceno¹¹ [sic]” (Allen, y otros 2018).

Para continuar, es menester tener presente lo que significa el Calentamiento Global. De acuerdo con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 1992, por “[...] ‘cambio climático’ se entiende un cambio de clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana que altera la composición de la atmósfera mundial y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante periodos de tiempo comparables” (United Nations Climate Change 1992). Asimismo, el informe del IPCC dice que ha sido la influencia humana la principal causa del aumento global de temperatura observado recientemente desde mediados del s. XX, el cual ha sido, en promedio, de 0.85°

¹⁰ *Intergovernmental Panel on Climate Change* o Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático.

¹¹ Este término fue acuñado por el biólogo estadounidense Eugene F. Stoermer, para después ser popularizado por el Premio Noble de Química holandés, Paul Crutzen, para nombrar a la época en la que la actividad de los seres humanos crearon cambios geofísicos y biológicos a escala mundial, además de que ambos personajes coincidieron en que la época comenzaba en 1784, año en el que James Watt perfeccionó la máquina de vapor y que posteriormente dio paso a la Revolución Industrial (Issberner y Léna 2018).

C entre 1880 y 2012 (Allen, y otros 2018). Probablemente sea muy pequeño el incremento de temperatura, sin embargo, a nivel global, este incremento “[...] hasta la fecha ya ha resultado en profundas alteraciones [en el] humano y a los sistemas naturales, incluyendo incrementos en sequías, inundaciones y otros tipos de clima extremo [poniendo a] gran número de ecosistemas en riesgo de impactos severos, [...] entre ellos], ecosistemas Árticos” (Allen, y otros 2018).

Por otro lado, los expertos del IPCC señalan en su reporte de 2014, que cada “[...] una de las últimas décadas han sido sucesivamente más calurosas en la superficie de la Tierra que cualquier década precedente desde 1850 [añadiendo que el] periodo de 1983 a 2012 fue *probablemente* la treintena de años [...] más caliente de los últimos 1,400 años en el Hemisferio Norte [...]” (IPCC 2014).

El mismo informe del IPCC de 2014 menciona que:

En el periodo de 1992 a 2011, la capa de hielo de Groenlandia y la Antártida ha estado perdiendo tamaño [...] *probablemente* en una tasa más grande en [el periodo de] 2002 a 2011. Los glaciares han continuado [reduciéndose] casi por todo el mundo [... De igual forma,] la principal extensión anual de hielo marino del Ártico se redujo en el periodo de 1979 a 2012, con una tasa que fue *probablemente* en el rango de 3.5% a 4.1% por década. (IPCC 2014).

En lo que respecta a la reducción del hielo marino en el Ártico, el *National Snow & Ice Data Center* (NSIDC, por sus siglas en inglés, y en adelante) también ha advertido en este tema, indicando que durante el mes de noviembre de 2018, la extensión del hielo marino promedió 9.80 millones de kilómetros cuadrados (3.78 millones de millas cuadradas), siendo esta extensión, de acuerdo a sus registros satelitales, la novena más baja durante el mes de noviembre en lo que va del periodo de 1979 al 2018, descendiendo 900,000 kilómetros cuadrados (347,000 millas cuadradas) por debajo del promedio que se registró en el periodo de 1981 al 2010, pero registrando 1.14 millones de kilómetros cuadrados (440,000 millas cuadradas) por encima del record mínimo registrado en noviembre de 2016 (National Snow & Ice Data Center 2018).

Pese a lo anterior:

En general, la extensión del hielo marino durante noviembre de 2018 aumentó 3.08 millones de kilómetros cuadrados (1.19 millones de millas cuadradas). Esto es 994,000 kilómetros cuadrados (384,000 millas cuadradas) más grande que el incremento promedio de la extensión de noviembre de 1981 al 2010. [Sin embargo, como se muestra en el Anexo 1], la tasa lineal de disminución de hielo marino para noviembre es de 53,500 kilómetros cuadrados, o 5.0 por ciento por década relativo al promedio de 1981 al 2010 (National Snow & Ice Data Center 2018).

De igual manera, de acuerdo con la información de la NASA¹², este “[...] verano [2018], las condiciones del clima a lo largo del Ártico han sido una mezcla, con algunas áreas experimentando temperaturas más calientes que el promedio y rápido derretimiento y otras regiones permaneciendo más frías que lo normal, lo que lleva a áreas de hielo marino persistentes” (Viñas 2018). Cabe mencionar que el NSIDC ofrece herramientas que permiten analizar de manera más simplificada su conjunto de datos. Gracias a estos gráficos, se puede observar que, respecto a los dos años anteriores (2016 y 2017), han tenido lugar diferentes variaciones de la extensión del hielo marino en los distintos meses del año que marcan tanto su máxima como su mínima extensión. De acuerdo con los datos recopilados por del NSIDC, la máxima extensión del hielo en 2016 fue durante el mes de febrero, con 14.451 millones de kilómetros cuadrados, mientras que para el 2017 fue en el mes de marzo con 14.406 millones de kilómetros cuadrados y de 14.457 millones de kilómetros durante el mes de marzo para el 2018 (ver Anexo 1).

Pese a que los cambios han sido menores, si comparamos la extensión de hielo marino del Ártico durante 2018 con los promedios de las décadas precedentes proporcionados por el NSIDC y representados en sus gráficos, (ver Anexo 2), se puede constatar que, efectivamente, dicha extensión ha sido menor. Teniendo en cuenta lo anteriormente analizado, se puede deducir que el aumento de temperatura que se presenta en algunas regiones del Ártico ha contribuido a que los hielos de esta región retrocedan. Es importante mencionar que, pese a este retroceso de hielo registrado, habría que analizar también el

¹² *National Aeronautics and Space Administration* (NASA, por sus siglas en inglés).

espesor del hielo que se presenta en la zona de hielo marginal, ya que los gráficos anteriores no muestran información sobre ese dato.

A modo de recapitulación, debido al retroceso de los hielos del Ártico, esta región ha dejado

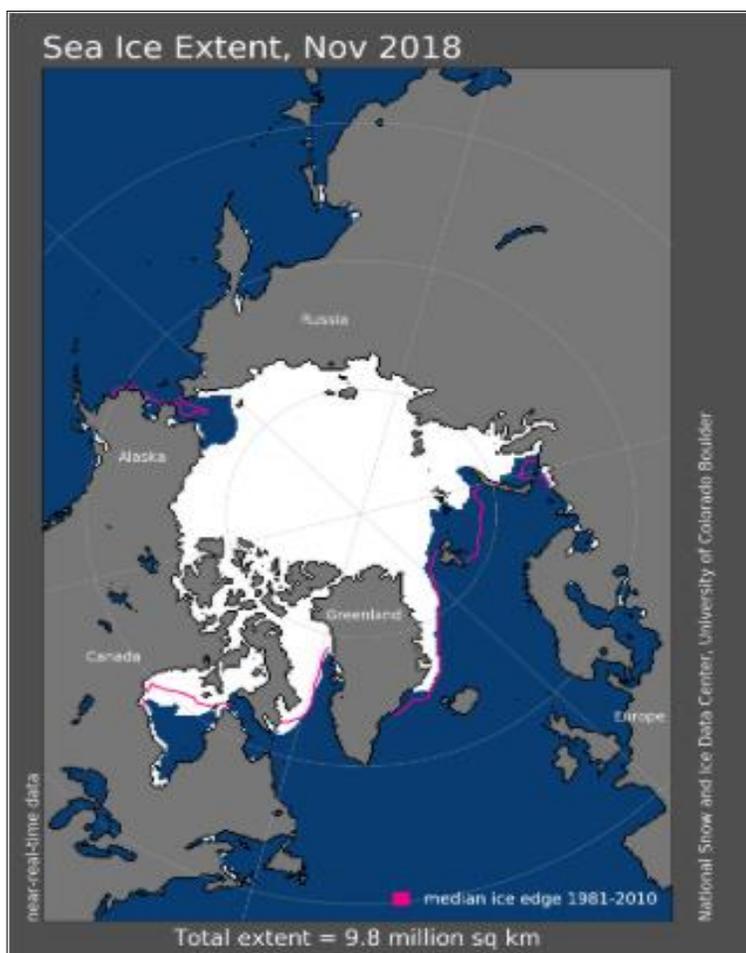


Ilustración 9. Imagen que muestra la extensión del hielo marino en el mes de noviembre de 2018. Asimismo, la línea color magenta indica la extensión promedio del hielo marino en el mes de noviembre durante el periodo de 1981 al 2010. Fuente: National Snow & Ice Data Center, <https://nsidc.org/arcticseaicenews/2018/12/autumn-freeze-up-amps-up/>

de ser impenetrable, representando al mismo tiempo un suceso histórico que podría otorgar a los distintos Estados, ya sean ribereños o no ribereños, la posibilidad de incursionar en esta parte del mundo, permitiendo no sólo aprovechar las ventajosas Rutas Polares que el Ártico posee, tales como el Paso del Noroeste o del Noreste, sino también el acceso a los enormes yacimientos de minerales y recursos estratégicos que se cree, se encuentran en dicha región.

de ser impenetrable, representando al mismo tiempo un suceso histórico que podría otorgar a los distintos Estados, ya sean ribereños o no ribereños, la posibilidad de incursionar en esta parte del mundo, permitiendo no sólo aprovechar las ventajosas Rutas Polares que el Ártico posee, tales como el Paso del Noroeste o del Noreste, sino también el acceso a los enormes yacimientos de minerales y recursos estratégicos que se cree, se encuentran en dicha región.

En el siguiente apartado, se analizará la riqueza que posee

3.2 El Ártico: la nueva Tierra Prometida para las Potencias

En el libro del Éxodo, capítulo 3, versículo 17 del Antiguo Testamento de la Biblia, se menciona una Tierra en la que los israelitas residirían en libertad después de salir de Egipto. Éstos, que otrora eran esclavos, fueron guiados por Moisés para ir en busca de la Tierra Prometida, un lugar que, de acuerdo con las Santas Escrituras, manaba leche y miel; maravillas que no sólo ellos, sino también sus próximas generaciones, podrían disfrutar.

En la actualidad, una Tierra Prometida sería aquella en la que las Potencias dispondrían de todos los recursos necesarios para mantener a flote sus economías y sus ejércitos, sin la necesidad de tener que depender de otros para su suministro. Dentro de estos recursos se encuentran el petróleo y el gas natural, los cuales, de acuerdo a estudios realizados, están presentes en grandes cantidades en el Ártico, y que, llegado el momento de su explotación, podrían ofrecer algunas ventajas a ciertos Estados que dependen mucho de ellos.

La Historia Diplomática ha demostrado que las Potencias, al experimentar un auge económico, se vieron en la necesidad de buscar nuevos territorios para aprovechar sus recursos naturales, así como establecer nuevos mercados para sus productos manufacturados de manera industrial. Pero conviene mencionar que el auge no solo fue en el ámbito económico, sino también militar, obligando a las Potencias a asegurar el flujo constante de los insumos necesarios para sus fuerzas armadas. A partir de la segunda mitad del s. XX, la Globalización permitió a las industrias obtener insumos de prácticamente cualquier rincón del mundo; sin embargo, debido a ciertos factores, algunos no son tan fáciles de conseguir. Este es el caso de los energéticos, es decir, el petróleo y el gas natural, recursos que son muy codiciados por la mayoría de los Estados y a los que se les otorga una importancia estratégica.

Este apartado del presente capítulo expone la Geopolítica del Ártico, desde el punto de vista de los Recursos Naturales Estratégicos y las Rutas Polares presentes de la región.

3.2.1 El petróleo y el gas natural: los energéticos del s. XXI

Antes de comenzar, es menester conocer el concepto de petróleo. De acuerdo con un documento de Petróleos Mexicanos (PEMEX), el petróleo (*petroleum*) es “[...] una mezcla

que se presenta en la naturaleza compuesta predominantemente de hidrocarburos en fase sólida, líquida o gaseosa; denominando al estado sólido betún natural, al líquido petróleo crudo y al gaseoso gas natural, esto [...en] condiciones atmosféricas". (PEMEX 2006).

Es difícil imaginar en pleno s. XXI la cotidianeidad sin los enormes beneficios del petróleo y del gas natural. Sin este último, por ejemplo, uno tardaría mucho más tiempo en preparar la cena, puesto que se tendría que esperar a que se quemara la leña o el carbón para comenzar a cocinar. Los inviernos se sentirían más fríos de lo normal, no por cuestiones climatológicas, sino porque no habría gas para la calefacción en los hogares. De igual manera, sin el petróleo, no se tendrían muchos de los objetos que hoy en día son de uso común y en ocasiones de suma importancia en la vida diaria, como por ejemplo los plásticos. Pero estos energéticos no solo impactan de manera personal, sino también a nivel mundial, principalmente en los ámbitos económico y militar, ya que

Hace falta energía para mantener en marcha las fábricas, iluminar las ciudades y producir las cosechas que alimentan al planeta. Lo que es más importante, los productos derivados del petróleo son totalmente esenciales para mantener las coyunturas internacionales de la globalización: los aviones, trenes, camiones y barcos que transportan suministros y personas de una región del mundo a otra [sic] (Klare, *Planeta sediento, recursos menguantes. La nueva geopolítica de la energía* 2008, 25).

Asimismo, es importante destacar que

[...] las fuerzas militares dependen igualmente de la infusión copiosa de combustibles cruciales [puesto que para] las grandes potencias como Estados Unidos, que dependen de las fuerzas aéreas y terrestres mecanizadas para prevalecer en un conflicto bélico, la necesidad de los productos derivados del petróleo se multiplica con cada nuevo avance que se produce en la tecnología armamentística [sic] (Klare, *Planeta sediento, recursos menguantes. La nueva geopolítica de la energía* 2008, 26).

Conviene mencionar que la Historia militar ha demostrado la importancia de la energía en las campañas bélicas, ya que ha permitido el desplazamiento y posicionamiento de tropas y artillería en puntos estratégicos. Esta energía se ha obtenido de distintas formas, desde la fuerza de esclavos, e incluso la quema de combustibles fósiles como el carbón. De hecho, los energéticos tienen una importancia para las campañas militares e incluso éstas, en ocasiones, tienen como objetivo tomar las fuentes o yacimientos de energéticos. Por ejemplo, durante la Segunda Guerra Mundial, la Alemania Nazi estaba enfocada en la ocupación del Cáucaso, en ese entonces bajo control de la URSS. Esta campaña tenía como propósito tomar los yacimientos petroleros con la finalidad de refinarlos y producir los combustibles necesarios para los buques y aviones de los ejércitos alemanes, quienes al final no pudieron lograr su objetivo. De haberlo logrado, probablemente la Alemania Nazi hubiera obtenido una mayor ventaja para las *Wehrmacht* y la Historia habría sido otra.

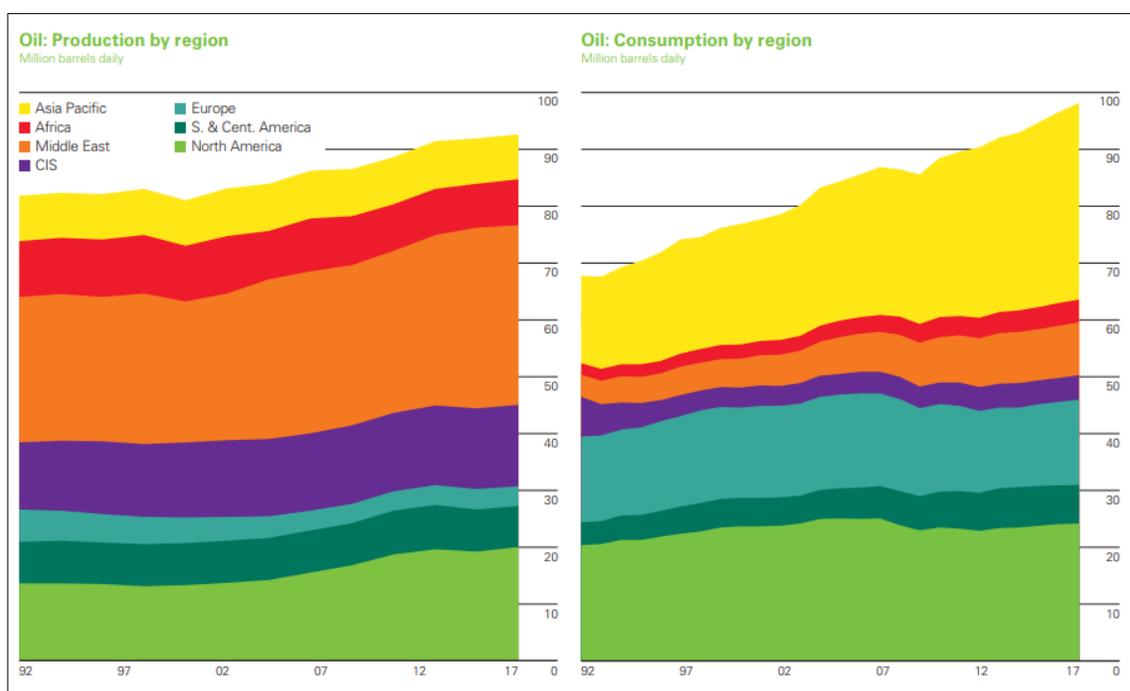


Ilustración 10. Producción y consumo del petróleo de acuerdo con las distintas regiones del mundo en 2017. Fuente: BP Statistical Review of World Energy. 67th edition. Junio 2018, <https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf>

De acuerdo con información de la compañía petrolera BP p. l. c., el petróleo y el gas natural (en adelante también llamados Recursos Naturales Estratégicos, RNE o simplemente Energéticos, para efectos de la presente investigación), son dos de las principales fuentes energéticas.

Pese a que en el s. XXI existen nuevas alternativas más limpias para la obtención de energía, los Recursos Naturales Estratégicos continúan siendo las principales fuentes, entre las cuales, el petróleo ocupa el primer puesto, que abarcó poco más de una tercera parte de toda la energía consumida en 2017, seguida por el carbón y el gas natural, que ocupan la tercera posición (BP p.l.c. 2018). Asimismo, es necesario subrayar que el Medio Oriente¹³ fue la principal región del Planeta en cuanto a producción de petróleo, con más de 31 millones de barriles¹⁴ producidos diariamente en 2017, seguida de Norteamérica, con más de 20 millones de barriles diarios, de acuerdo con datos de BP p. l. c., mientras que las principales regiones que consumieron las mayores cantidades de petróleo en 2017 fueron Asia Pacífico, con más de 34 millones de barriles diarios, seguido de América del Norte y Europa, con más de 24 millones y 14 millones de barriles diarios cada uno, respectivamente (BP p.l.c. 2018). Asimismo, Medio Oriente es la región con las mayores reservas probadas de petróleo¹⁵, ya que en esta región se encuentran poco más del 65% del total de las reservas de los países

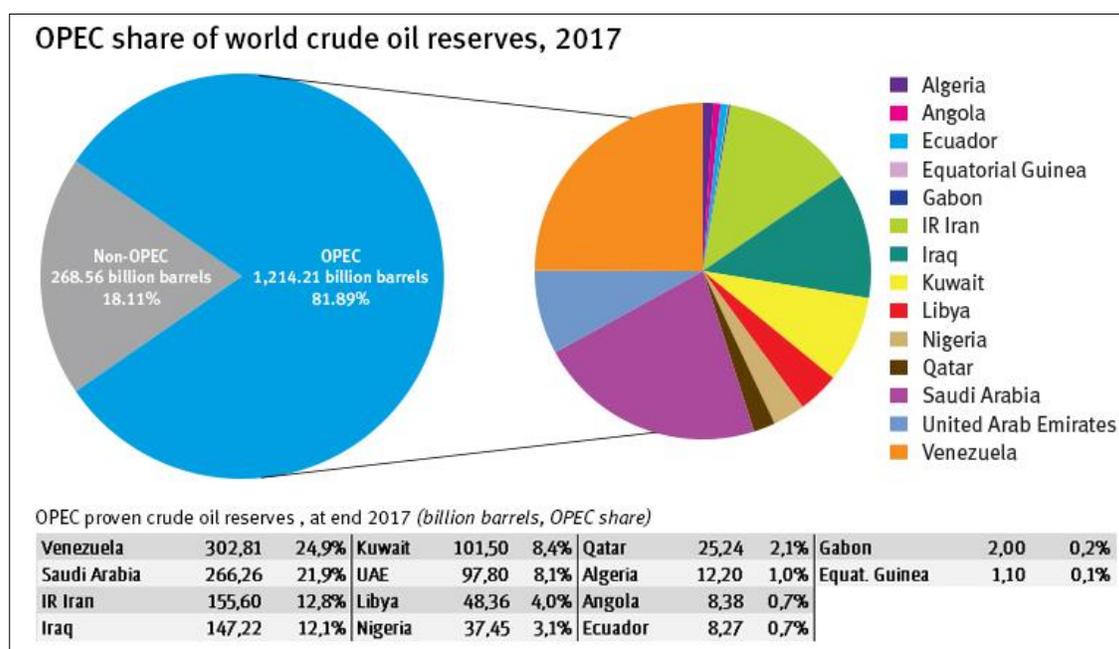


Ilustración 11. Países miembros de la OPEC y sus reservas probadas de petróleo crudo, en comparación con otros países no miembros de la OPEC. Fuente: OPEC, https://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/330.htm

¹³ Conviene mencionar que para el informe *BP Statistical Review of World Energy* de BP p. l. c., Medio Oriente abarca a los países de la Península Arábiga, Irán, Irak, Israel, Jordania, Líbano y Siria

¹⁴ 1 barril de petróleo = 42 galones = 158.99 litros.

¹⁵ “Las reservas probadas son aquellas cantidades de petróleo que, mediante el análisis de datos geológicos y de ingeniería, pueden estimarse con una certeza razonable, como recuperables comercialmente, a partir de una fecha determinada, a partir de reservorios conocidos y bajo condiciones económicas actuales, métodos operativos y regulaciones gubernamentales [...]” (Society of Petroleum Engineers [SPE] 1997).

miembros de la OPEC¹⁶, a saber, Arabia Saudita, Irán, Irak, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos y Qatar, además de que dicha organización posee, entre todos sus miembros, alrededor del 82% de las reservas mundiales probadas (OPEC 2018).

En lo que respecta al gas natural, este consiste en “[...] una mezcla de hidrocarburos simples que se encuentran en estado gaseoso, en condiciones normales de presión y temperatura” (PEMEX Gas y Petroquímica Básica 2015). El gas natural es el tercer energético más utilizado en el mundo, después del carbón, de acuerdo con información de BP p. l. c. (2018). En 2017, la principal región productora de gas natural en el mundo fue Norteamérica, conformada por Estados Unidos, Canadá y México, quienes en conjunto produjeron un total de 951.5 mil millones de metros cúbicos¹⁷ ese mismo año, mientras que la segunda fue el conjunto de países que la compañía petrolera agrupa bajo el nombre de *Commonwealth of Independent States* (CIS), conformada por Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Kazajstán, Kirguistán, Moldavia, la Federación Rusa, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán, quienes produjeron en su conjunto 815.5 mil millones de metros cúbicos ese mismo año (BP p.l.c. 2018). Por otro lado, la región que más gas natural consumió en 2017 fue Norteamérica, con 942.8 mil millones de metros cúbicos, mientras que la segunda mayor consumidora fue Asia Pacífico, región que agrupa a los siguientes países: Brunei, Camboya, China (continental), Hong Kong, Macao, Indonesia, Japón, Laos, Malasia, Mongolia, Corea del Norte, Filipinas, Singapur, Afganistán, Bangladesh, India, Myanmar, Nepal, Pakistán, Sri Lanka, Corea del Sur, Taiwán, Tailandia, Vietnam, Australia, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea y Oceanía, de acuerdo con información de BP p. l. c. (2018). En lo que concierne a las mayores reservas mundiales probadas de gas natural, éstas se ubican en Medio Oriente, con alrededor de 2,794 billones de metros cúbicos, mientras que la segunda mayor reserva se ubica en los países de la CIS, con aproximadamente 2,091 billones de metros cúbicos (BP p.l.c. 2018).

Por otra parte, la relación con los energéticos se remonta a la antesala de la Primera Guerra Mundial, cuando el entonces Imperio británico decidió convertir los sistemas de propulsión de sus buques de guerra del carbón al petróleo (Klare, *The Changing Geopolitics of Oil and*

¹⁶ *Organization of the Petroleum Exporting Countries* u Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEC, por sus siglas en inglés).

¹⁷ 1 metro cúbico = 1000 litros.

Gas 2017, 27). Puesto que el Imperio no contaba con grandes reservas de petróleo, tomó la decisión de tomar el control de la *Anglo-Persian Oil Company* (APOC, la futura *British Petroleum*), una empresa privada británica que había obtenido la concesión para explotar los pozos petroleros en Persia (Klare, *The Changing Geopolitics of Oil and Gas* 2017, 27). Posteriormente, durante la Primera Guerra Mundial, la importancia del petróleo y su suministro se hizo más evidente, ya que éste no sólo se destinaba a los buques de guerra, sino también a los nuevos tanques y aviones de combate que estaban entrando en escena, por lo que Francia y el Imperio británico, motivados por controlar y asegurar el suministro de petróleo de los pozos ubicados en Medio Oriente, firmaron secretamente el Acuerdo Sykes-Picot, mediante el cual ambas potencias se repartirían los territorios ricos en petróleo del Imperio otomano (Klare, *The Changing Geopolitics of Oil and Gas* 2017, 28).

Llegado a este punto, es evidente que las buenas relaciones tanto diplomáticas como militares con los Estados proveedores de Energéticos es de vital importancia para los Estados consumidores, principalmente para las Potencias, a modo de obtener y mantener el flujo constante de estos recursos.

Sin embargo, existen factores preocupantes que podrían afectar la búsqueda y el flujo de energéticos, es decir,

[...] la previsión de la escasez futura de combustibles vitales, sobre todo el petróleo [ya que, cada] vez son más las evidencias que sugieren que la ‘era del petróleo fácil’ ya ha pasado, y que hemos entrado en la era del «petróleo difícil». Los expertos sugieren que cada nuevo barril que se añada a las reservas mundiales será más difícil y costoso de extraer que el anterior; estará a más profundidad en el subsuelo, más alejado de la costa, en entornos más peligrosos o en regiones del mundo más propensas al conflicto, más hostiles. Es probable que este panorama se repita en lo relativo a la mayoría de los demás combustibles existentes, incluyendo el carbón, el gas natural y el uranio (Klare, *Planeta sediento, recursos menguantes. La nueva geopolítica de la energía* 2008, 28).

Considerando lo anterior, y dada la importancia de los Recursos Naturales Estratégicos para las Potencias, el Ártico comienza a cobrar una importancia relevante. De acuerdo con la

COPANT¹⁸, la “[...] búsqueda interminable para encontrar nuevos yacimientos de combustibles fósiles ha empujado hacia el norte [sic]” (COPANT 2015). De igual forma, Dag Harald Claes señala que “[...] el derretimiento de la capa de hielo abre oportunidades para nuevas actividades comerciales en el Ártico [...], tales como la navegación y la exploración de petróleo y gas [natural]” (Claes 2017, 86). Asimismo, conforme a un estudio titulado *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle* (CARA), realizado por el *U. S. Geological Survey*¹⁹ (USGS), se llegó a la conclusión de que “[...] el promedio total de los recursos convencionales no descubiertos de petróleo y gas [natural] del Ártico se estiman en aproximadamente 90 mil millones de barriles de petróleo, 1,669 billones de pies cúbicos²⁰ de gas natural y 44 mil millones de barriles de líquidos de gas natural²¹” (Bird, y otros 2008).

Además, el CARA estima que más del 70% del promedio de las reservas de petróleo no descubiertas se encuentran en cinco provincias geológicas, a saber: *Arctic Alaska, Amerasia Bassin, East Greenland Rift Basins, East Barents Basins* y *West Greenland-East Canada*; mientras que más del 70% de las reservas no descubiertas de gas natural se encuentran en tres provincias geológicas, a saber: *West Siberian Basin, East Barents Basin* y *Arctic Alaska* (Bird, y otros 2008). Es necesario subrayar que ciertas áreas costeras de Canadá, Alaska y Rusia ya han sido exploradas, lo que ha dado como resultado en el descubrimiento de más de 400 campos de RNE, sumando un total aproximado de 240 mil millones de barriles de petróleo y de gas natural, representando casi un 10% de las reservas mundiales conocidas de estos recursos, aunque conviene mencionar que, la mayor parte del Ártico, especialmente las zonas mar adentro, no han sido exploradas en lo que respecta al petróleo (Bird, y otros 2008). Por añadidura, el CARA señala que, dentro de las 25 provincias geológicas evaluadas, ocho tienen menos de 10% de probabilidad de tener acumulaciones significativas (Bird, y otros 2008). En términos porcentuales, de acuerdo con información del *American Geosciences Institute* (AGI, por sus siglas en inglés), el Ártico alberga un estimado de 16% de las reservas

¹⁸ Comisión Panamericana de Normas Técnicas.

¹⁹ Servicio Geológico de Estados Unidos

²⁰ 1 pie cúbico = 29.32 litros.

²¹ De acuerdo con el *U. S. Energy Information Administration*, los “líquidos de gas natural (LGN) son hidrocarburos –en la misma familia de moléculas como gas natural y petróleo crudo, compuestos exclusivamente de carbono e hidrógeno. Etano, propano, butano, isobutano y pentano son todos los LGN [...]. [...] Los LGN son utilizados como insumos para plantas petroquímicas, quemados para calentar el espacio y [para] cocinar, y mezclados con el combustible de vehículos (U.S. Energy Information Administration 2012).

mundiales no descubiertas de petróleo, además del 30% y el 38% de las reservas mundiales no descubiertas de gas natural y de gas líquido, respectivamente (AGI 2018).

Tal como se puede apreciar en las Ilustraciones 12 y 13, la ubicación de las posibles reservas de petróleo y gas natural no son uniformes; de hecho, Rusia es la que posee y controla la

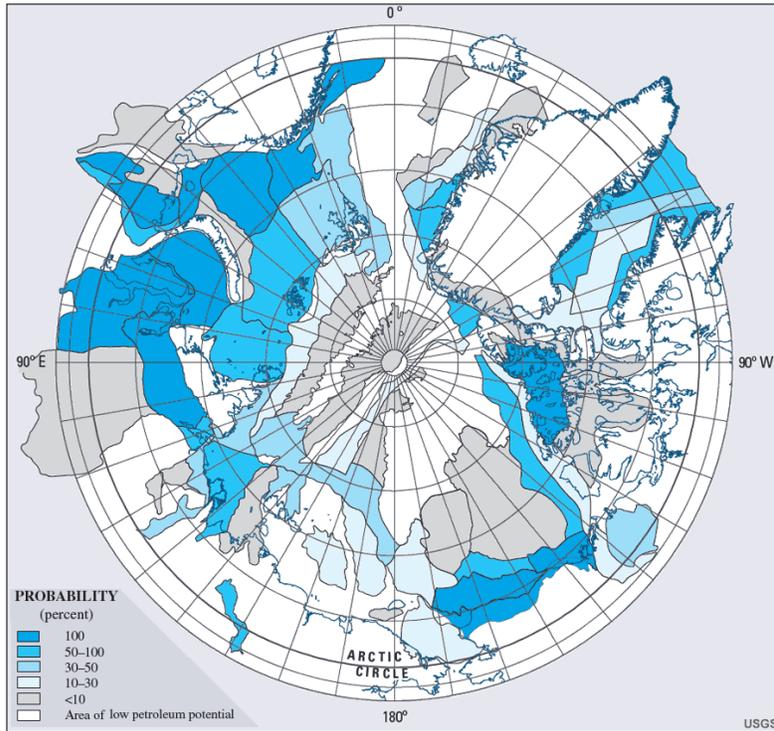


Ilustración 12. Ubicación de las posibles reservas de petróleo y gas natural en el Ártico. Fuente: U. S. Geological Survey, <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/>

mayor parte de los RNE por ubicarse dentro de sus fronteras marítimas (Devyatkin, Russia's Arctic Strategy: Energy Extraction (Part III) 2018). En comparación con Rusia, Estados Unidos únicamente posee las posibles reservas de petróleo y gas natural ubicadas en Alaska, las cuales ha ido disminuyendo su producción en un 75% desde 1988 hasta 2015,

debido al gradual agotamiento de los campos descubiertos en la década de 1960 (AGI 2018), situación que pondría a pensar a las principales autoridades de Estados Unidos, ya que, de acuerdo con información del AGI, la *National Petroleum Reserve-Alaska* (NPRA, por sus siglas en inglés), “[...] se reservó en 1923 para garantizar futuros suministros de petróleo para la Marina de los Estados Unidos” (AGI 2018). Probablemente el petróleo extraído de esa reserva haya tenido otra finalidad, pero lo que no ha cambiado es el hecho de que esos pozos van disminuyendo cada vez más su producción.

Por otra parte, Michael Klare, en su obra *Planeta Sediento Recursos Menguantes*, escribe sobre un “nuevo orden energético internacional”, en el que “[...] el rango de una nación cada vez vendrá más determinado por la vastedad de sus reservas de petróleo y de gas natural, o

por su capacidad de aprovechar otras fuentes de riqueza para comprar (o adquirir de otro modo) los recursos de los países que tienen abundancia de ellos” (Klare, Planeta sediento, recursos menguantes. La nueva geopolítica de la energía 2008, 30), cuando, otrora, la posición que ocupaban los Estados en la jerarquía mundial se medía a través del poder, es decir, la disponibilidad de tropas, aviones de combate, armas nucleares, el tamaño de sus flotas, y especialmente, en la capacidad de destrucción que los Estados poseían (Klare, Planeta sediento, recursos menguantes. La nueva geopolítica de la energía 2008).

Dada la importancia que tienen los energéticos en la actualidad, existe una tendencia a que los Estados y las compañías petroleras comiencen a explotar los yacimientos de energéticos en el Ártico. Un estudio realizado por la Oficina Central de Estadística y el Centro de Investigaciones sobre el Clima, ambas instituciones de Noruega, y publicado en el diario Le Monde, argumenta que, a pesar de que existan grandes yacimientos de petróleo y gas en el Ártico, su participación en la producción mundial de estos energéticos podría ser marginal, debido principalmente a las condiciones climáticas que podrían afectar el acceso a los yacimientos de hidrocarburos y su explotación, así como los costos en el transporte de éstos, sumado a la obtención de petróleo y gas natural no convencionales, las cuales, de acuerdo con el diario, serían más económicos que la extracción de los hidrocarburos en el Ártico (Garric 2012).

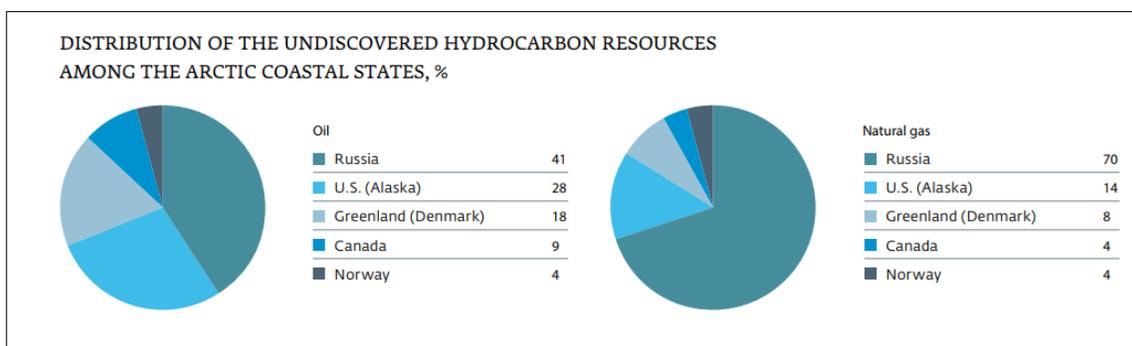


Ilustración 13. Distribución de los recursos no descubiertos en el Ártico. El siguiente gráfico muestra los recursos no descubiertos en el Ártico, distribuidos entre los distintos Estados ribereños. Como puede observarse, destacan por mucho las proporciones de petróleo ubicadas en Rusia. Fuente: Russian Strategies in the Arctic: avoiding a new Cold War, https://www.uarctic.org/media/857300/arctic_eng.pdf

Se puede decir que Michael Klare pronosticó un cambio en el “orden internacional” ya que muchos, si no es que todos los ejércitos modernos, requieren del petróleo y sus derivados para funcionar, y a menos que se haga una conversión de las unidades que requieran de estos energéticos por otras fuentes de energía, tal como sucedió antes de la Primera Guerra

Mundial, la situación actual probablemente no cambiará, aunque, de tener lugar dicha conversión, los Estados posiblemente tenderán a buscar la manera de asegurar la obtención y el flujo de las nuevas fuentes de energía.

3.3 Las Rutas Polares: las futuras arterias comerciales

A modo de recapitulación, el Ártico está llamando la atención de distintos actores internacionales por las enormes riquezas que se cree, se encuentran ocultas en esa región. Pero esta zona del Planeta no solamente ofrece ventajas en cuanto a los Recursos Naturales Estratégicos.

Es importante recordar que la Zona Boreal abarca un océano. Dada su ubicación geográfica, el hielo de la superficie del Océano Ártico cubre las costas del Norte de tres continentes, a saber, América, Europa y en su mayor parte, Asia. La relativa escasa navegación de buques a lo largo de las costas heladas del Ártico no ha sido un impedimento para la construcción de puertos, aunque éstos tengan muy reducida su temporada de operación, debido principalmente por las condiciones climáticas muy adversas para la navegación y las operaciones del puerto.

Los mares y océanos ofrecen una gran ventaja a ciertos sectores, principalmente al del comercio internacional, el cual

[...] está dominado por el transporte marítimo. El volumen total de mercancías indispensables en las actividades económicas, transportado por vía marítima, está calculado en aproximadamente 5 mil millones de toneladas [... por año]. El crecimiento de la cantidad de mercancías transportadas por mar constituye uno de los fenómenos principales de los intercambios internacionales. La globalización de los mercados ha sido creada por la expansión de las líneas de circulación y la importancia de los puertos en el interior de las redes logísticas globales [sic] (Comtois y Denis 2006).

De igual manera, en el ámbito del comercio marítimo mundial, mientras que el número de rutas y pasos marítimos se encuentra limitado, la cantidad de navíos que transitan por esas vías va en aumento (Comtois y Denis 2006). Dada la relevancia que tiene el transporte marítimo para el comercio internacional y sus ventajas, por ejemplo, el intercambio de

grandes cantidades de mercancías, se ha buscado la manera de reducir las trayectorias y hacerlas más eficientes. Antes de 1869, el viaje de un navío entre Shanghái y Rotterdam vía el Cabo de Buena Esperanza, en el extremo Sur del continente africano, implicaba un recorrido de aproximadamente 14,000 millas náuticas; no obstante, la apertura del Canal de Suez en ese mismo año, redujo esta distancia en un 23% (Buixadé Farré, y otros 2014).

De acuerdo con el CEPPII²², se le denomina como Rutas Polares al conjunto de vías marítimas distintas, producto del derretimiento del hielo marino del Ártico, y que abarcan el Paso del Noroeste (PdN), la Ruta Marítima del Norte (RMN) y la Ruta Transpolar (RT) (Hugot y Umana Dajud 2018). Aunque la Ruta Marítima del Norte ya está abierta a la navegación por un corto periodo anualmente, aún requiere de poderosos rompehielos que acompañen a los navíos mercantes a lo largo de su travesía, por lo que, de acuerdo con los autores, las dos primeras rutas estarían abiertas a la navegación de buques ordinarios “[...] durante todo el año [...] de aquí a 2050”, mientras que la Ruta Transpolar, dada su ubicación más cercana al Polo Norte, vería su apertura tardíamente (Hugot y Umana Dajud 2018).

Estas nuevas rutas representarían

[...] un nuevo vínculo entre los mercados europeos y asiáticos en una época en la que las rutas tradicionales a través de los canales de Panamá y Suez se están acercando a su máxima capacidad [...]. El comercio mundial está a la espera de un crecimiento de tres cuartos para 2025 [...] y la flota de transporte de mercancías mundial está pronosticada a crecer alrededor de 25% antes del final de la década, de 77,500 navíos en 2008 a más de 100,000 navíos por encima de las capacidades de 500 toneladas de peso muerto [...] para 2018, aumentando aún más el riesgo [...] de congestión y colisiones accidentales. [De igual manera, las rutas existentes] entre Europa y Asia pasan a través de un número de cuellos de botellas estratégicos del Estrecho de Malaca al Estrecho de Ormuz representando rutas de comercio mundial vulnerables a perturbaciones accidentales o intencionales a lo largo de estos [...] puntos] (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

²² *Centre d'études prospectives et d'informations internationales* (Centro de Estudios Prospectivos y de Información Internacional o CEPPII, por sus siglas en francés).

Lo que también le añade valor a las posibles futuras Rutas Polares es que el “[...] 80 por ciento de la producción industrial global tiene lugar al Norte de los 30 grados latitud Norte, y todas las áreas industriales de Eurasia, Japón, y América del Norte están a menos de 3,680 millas náuticas del Polo Norte [...]” (Conley y Kraut 2010).

Estas Rutas Polares podrían ofrecer ventajas geopolíticas a distintos Estados, por lo que su análisis se considera importante para la presente investigación.

3.3.1 La Ruta Marítima del Norte

Una de las principales rutas que se ubican dentro del Círculo Polar Ártico es la Ruta Marítima del Norte (mencionada previamente en la presente investigación como el Paso del Noreste), la cual se encuentra en Rusia y proporciona una menor distancia entre los puertos que se ubican al norte de los Océanos Pacífico y Atlántico y que por lo general, son alcanzados vía el Canal de Suez (ABS 2014).

Durante la era soviética, de 1940 a 1991, la ruta estuvo cerrada a la navegación de buques extranjeros aunque, pese a su cierre, durante ese mismo periodo se buscó su continuo

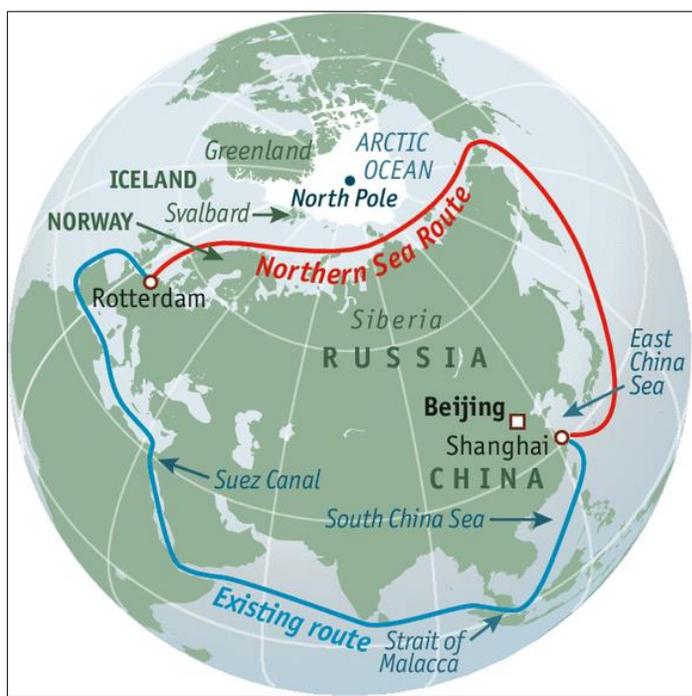


Ilustración 14. La Ruta Marítima del Norte de color rojo, y la ruta convencional vía Canal de Suez, de color azul. Fuente: *The Economist*, <https://www.economist.com/the-economist-explains/2018/09/24/what-is-the-northern-sea-route>

desarrollo y exploración, por lo que se ordenó la construcción de una flota de rompehielos, el desarrollo económico y en infraestructura de los puertos ubicados sobre esa ruta, así como del avance en los estudios hidrográficos (Hill, LaNore y Véronneau 2015). El primer viaje que se completó a través de la Ruta Marítima del Norte durante el s. XXI fue en el verano de 2009, y desde entonces, el tránsito comercial se ha incrementado, siendo los buques

tanque, transportadores de gas, de carga a granel, refrigerados y de transporte de mercancías en general los principales en hacer uso de esta ruta, esto de acuerdo con el ABS²³ (2014).

La Ruta Marítima del Norte se extiende por aproximadamente 4,800 kilómetros (cerca de 3,000 millas) y tiene dos principales temporadas en las que se puede navegar, a saber, la veraniega, que abarca de julio a noviembre, y la temporada extendida, la cual comprende el resto del año (ABS 2014). Esta vía de comunicación marítima se ubica en la parte más septentrional de Rusia y, aunque como tal no tiene una trayectoria bien definida, sino más bien rutas alternativas, se extiende desde Novaya Zembla (Nueva Zembla) hasta el Estrecho de Bering (Blunden 2012).

Es importante mencionar que la Ruta Marítima del Norte describe un recorrido que implica los mares de Laptev, Kara, Vostochno-Sibirskoye y Chukchi, así como de múltiples estrechos con diferentes profundidades cada uno, a saber: el Estrecho de Kara (con 50 metros de profundidad), el de Vilkitskogo (con una profundidad de entre 50 y 250 metros), el de Shokalskogo (con una profundidad que va de los 200 a los 250 metros), de Sannika (con profundidades que van de los 13 a los 15 metros), de Bering (con profundidades que van de los 30 a los 50 metros), entre otros, de acuerdo con información del ABS (2014). Otro de los estrechos que se ubican a lo largo de la Ruta es el de Yugorskiy Shar, el cual tiene 21 millas náuticas²⁴ de longitud y una profundidad que va de los 13 a los 30 metros en distintas partes del estrecho, además de que se localiza en la costa Sur de la Isla Vaygach y es el paso del Mar de Barents al Mar de Kara (Arctic Council 2009). Por otro lado, al Este de la Ruta se encuentra el Estrecho de Dmitry Laptev, el cual tiene una longitud de 63 millas náuticas y profundidades de entre 12 y 15 metros, por lo que se limita a la navegación de buques con calado de menos de 6.7 metros (Arctic Council 2009). Asimismo, este estrecho se ubica en la parte Sur entre las Nuevas Islas Siberianas y las costas continentales de la Federación Rusa, además de que conecta los mares de Laptev y de Siberia Oriental (Arctic Council 2009). Otro de los estrechos presentes en esta Ruta es el de Sannikov, el cual tiene una longitud de 160 millas náuticas y una profundidad mínima de 13 metros, además de que es considerado como

²³ *American Bureau of Shipping.*

²⁴ 1 milla náutica: 1.852 kilómetros.

el segundo paso a través de las Nuevas Islas Siberianas y que une los mares de Laptev y el Siberiano oriental (Arctic Council 2009).

De igual manera, es importante resaltar que esta ruta se caracteriza por poseer mares con poca profundidad, tales como el Mar Siberiano Oriental y el Mar de Chukchi, que promedian cada uno una profundidad de 58 y 88 metros, respectivamente (Arctic Council 2009). En el caso del Mar de Laptev, éste tiene una profundidad promedio de 578 metros, no obstante, alrededor del 66% del área que limita con la costa continental de Rusia tiene una profundidad de menos de 100 metros (Arctic Council 2009). En el caso del Mar de Kara, éste tiene una profundidad promedio de 90 metros, y en cuanto al Mar de Barents, la profundidad en el área Sureste tiene entre 10 y 100 metros, además de laderas que pueden alcanzar una profundidad de entre 200 y 300 metros en la parte Noroccidental (Arctic Council 2009).

Por otro lado, muchos puertos se encuentran a lo largo de esta ruta, tales como:

- Puerto de Amderma: está ubicado a 30 kilómetros de la salida Oriental del Estrecho de Yugorskiy Shar, en la desembocadura del Río Amderminka, en la parte Noroccidental de la Península de Yugorskiy. Las condiciones climáticas que presenta este puerto varían constantemente, además de que entre noviembre y diciembre el hielo se forma rápidamente llegando a tener un grosor en invierno de entre 140 y 160 centímetros. Este puerto presenta una temporada de navegación de entre 90 a 95 días durante el verano (ABS 2014).
- Puerto de Dudinka: se ubica a 320 kilómetros del Mar de Kara, en la orilla derecha del Río Yenisei. Forma parte del complejo industrial de Norilsk Mining, y posee 8 atracaderos de más de 11 metros de profundidad para carga seca. Las condiciones climáticas son muy adversas, promediando una temperatura anual de -10.2°C , además de que tiene temperaturas por debajo de los 0°C alrededor de 252 días al año. Cabe mencionar que durante el periodo que va del 20 de octubre al 20 de mayo, el puerto opera bajo condiciones invernales, además de que los buques de transporte, en su recorrido por el Mar de Kara y el Golfo de Yenisei, son acompañados de rompehielos nucleares de calado profundo y superficial, respectivamente (ABS 2014).

- Puerto de Khatanga: se ubica a 170 kilómetros de la desembocadura del Río Khatanga, en la orilla derecha del río. Este es uno de los ríos navegables más largos, aunque opera temporalmente, iniciando su periodo navegable a mediados de junio para concluir a finales de septiembre. Este puerto se limita únicamente a los buques con bandera rusa (ABS 2014).
- Puerto de Pevek: este es un puerto comercial ubicado en la Bahía de Chaunskaya, en el Mar Siberiano Oriental. Su principal actividad es tanto la recepción como la salida de cargamentos de hierro de las empresas mineras ubicadas en la región de Chaunskiy. Cuenta con cinco fondeaderos para navíos con calado de más de 13 metros, además de que su periodo de navegación es de alrededor de 120 días, el cual comienza en junio y termina a finales de octubre (ABS 2014).
- Puerto de Dikson: se localiza en el límite Nororiental del Golfo de Yenisei, en la Bahía de Dikson. Las profundidades de sus vías interiores varían, de entre 10 a 12 metros en la parte Sur, y entre 15 a 22 metros en la parte Norte, mientras que en el tramo que va del Estrecho de Vega al Estrecho de Preven, la profundidad varía de entre 16 a 24 metros. Las condiciones climáticas presentes en las cercanías de ese puerto son severas, que van desde frecuentes bancos de niebla durante el verano hasta ventiscas y tormentas de nieve durante el invierno, aunado a que durante esta temporada se pueden observar témpanos de hielo en la Bahía de Dikson y en el Golfo de Yenisei. Estas aguas se cubren de hielo a finales de octubre, alcanzando un grosor de 2 centímetros, para después comenzar a fragmentarse y así abrir espacios libres a finales de julio (ABS 2014).
- Puerto de Tiksi: este es el puerto comercial más importante a lo largo de la Ruta Marítima del Norte y se ubica en la costa Suroriental de la Bahía de Bulunkan y en la parte Occidental del Mar de Laptev y la Bahía de Tiksi. La tarea principal de este puerto es la recepción de las mercancías de las empresas ubicadas en la región de Bulunkanskiy, el transbordo de las mercancías que llegan al Río Lena y la prestación de servicios a los buques que navegan a lo largo de la RMN. Las profundidades de las aguas de esta bahía van de los ocho a los 10 metros, además de que su periodo navegable es de aproximadamente 90 días y abarca de mediados de julio hasta mediados de octubre (ABS 2014).

- Puerto de Mys Shmidta: éste se localiza en la orilla del Mar de Chukchi, en la parte Suroriental del Estrecho de Longa. Este puerto también incluye las bahías de Vostochnaya, Severnaya y Zapadnaya, las cuales cuentan con poca profundidad. Su principal actividad es el transbordo de mercancías de la explotación minera y de metales no ferrosos de las compañías de la región Shmidt (ABS 2014).

Es importante mencionar que esta ruta, además de estar más desarrollada que el Paso del Noroeste –ubicado en el Archipiélago Ártico canadiense-, ha experimentado un aumento en el tráfico de materias primas desde los puertos ubicados a lo largo de la RMN, hacia los de Europa Occidental y China (Blunden 2012).

En efecto, compañías rusas tales como la productora de níquel Norilsk Nickel, y la compañía de gas Novatek, junto con el grupo petrolero Gazprom Neft, ya usan esta vía marítima, en la que han transportado, en conjunto, aproximadamente 10.7 millones de toneladas de mercancías en 2017, 40% más que en 2016, esto de acuerdo con información de *Financial Times* (Russia gives nuclear group control of Arctic sea route 2018). En lo que concierne a esta actividad durante 2018, el flujo de bienes transportados a través de ésta fue de aproximadamente 18 millones de toneladas, es decir, un incremento de alrededor de 70% con respecto a 2017, por lo que el presidente de Rusia, Vladimir Putin, ha dicho que entre las prioridades nacionales está el alcanzar las 80 millones de toneladas transportadas a través de esta vía marítima para 2024 (Staalesen, It's a law - Russian Arctic shipping to be regulated by Rosatom 2019).

Por otro lado, de acuerdo con Margaret Blunden, el tránsito intercontinental normalizado de la RMN dependerá no solo de las consecuencias del cambio climático en el Ártico, sino también de la capacidad de los navíos de navegar en el hielo, la cual podría incentivarse por las limitaciones físicas del Canal de Suez con respecto a los cada vez más grandes buques de transporte, aun teniendo en cuenta las actuales condiciones climáticas presentes en el Ártico (Blunden 2012).

En lo que se refiere a los tiempos, la duración de un viaje varía dependiendo de ciertos factores, tales como las condiciones del hielo, la ruta seleccionada, el calado de los navíos, entre otras (ABS 2014). No obstante, una de las principales ventajas que radican en la RMN

es la evidente disminución de la distancia del recorrido. Haciendo uso de esta vía, no solo se economiza tiempo, sino también dinero, ya que las compañías de transporte marítimo podrían ahorrarse, además de semanas de viaje, alrededor de 1 millón de dólares por recorrido, según lo estipulado por expertos del ámbito del transporte marítimo del *Financial Times* (Russia gives nuclear group control of Arctic sea route 2018). De hecho, un viaje de Rotterdam a Japón a través del Canal de Suez, implica aproximadamente un recorrido de 11,000 millas (más de 17,700 kilómetros); en cambio, el mismo viaje, pero utilizando la RMN, implica un aproximado de 7,600 millas (más de 12,200 kilómetros) (ABS 2014).



Ilustración 15. Principales mares y estrechos presentes a lo largo de la Ruta Marítima del Norte. En esta Ilustración también se muestran algunos de los principales puertos a lo largo de esta Ruta. Fuente: ABS, https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/ABS_NSR_Advisory.pdf

De igual manera, conviene destacar la tendencia en la alza de los precios de los seguros que se pagan cuando se transita por el Golfo de Adén en camino hacia el Canal de Suez, los cuales se han incrementado incluso hasta diez veces entre 2008 y 2009, debido, principalmente, a los actos de piratería y a la inestabilidad de la zona (Blunden 2012). Por otro lado, y tomando en cuenta la relevancia del transporte marítimo en cuanto a capacidad y el incremento de los flujos de bienes movidos a través de este medio, aunado a la tendencia de las compañías navieras de invertir para construir buques cada vez más grandes, la capacidad de los Canales de Suez y Panamá está llegando a su límite, además de que, cuando se trata de transportar

bienes desde Asia hacia puertos del Atlántico Norte, las rutas implican pasar por zonas que presentan, además de la inestabilidad y la presencia de piratería, el incremento en cuanto a costos y tiempos de entrega, si se considera una ruta alternativa por el Cabo de Buena Esperanza (Blunden 2012). En lo que respecta a la piratería, esta

[...] es una cuestión relacionada con el transporte marítimo que afecta directamente a buques, puertos, terminales, carga y gente de mar. [...]. Como se ha expuesto con algún detalle en un reciente informe [...] por la UNCTAD sobre la piratería marítima, esta tiene amplias repercusiones, que afectan, entre otras cosas, a la ayuda humanitaria, las cadenas de suministro, los procesos mundiales de producción, el comercio, la seguridad energética, las actividades de pesca, los recursos marinos, el medio ambiente y la estabilidad política [...]. Sus consecuencias adversas y potencialmente desestabilizadoras tienen implicaciones de largo alcance para todos los países, tengan litoral o no, y sean países desarrollados o en desarrollo (Asariotis, y otros 2015, 108).

El desarrollo y la puesta en marcha de la Ruta Marítima del Norte otorgarían ventajas económicas tanto a Rusia como a otros Estados interesados en la apertura de esta vía, sin olvidar las ventajas que ofrecería a las empresas que se dedican al transporte de mercancías. No obstante, aún falta analizar otra Ruta Polar: el Paso del Noroeste, del cual se expondrá su geopolítica y los intereses que algunos actores tienen en esta vía en el siguiente apartado.

3.3.2 El Paso del Noroeste

Antes del s. XIX, el Paso del Noroeste (PdN) fue considerado como una alternativa para cruzar del Océano Pacífico al Atlántico y viceversa, sin tener la necesidad de navegar hasta el extremo Sur de Sudamérica. Este Paso estuvo dentro de los intereses de imperios como el británico, el cual organizó expediciones para encontrarlo, hasta que éstas perdieron valor y esfuerzos a causa de la apertura del Canal de Suez. No obstante, en la actualidad, este Paso está volviendo a llamar la atención de distintos Estados.

El Ártico marítimo canadiense se ubica al Norte de Canadá, desde el paralelo 60° latitud N al Sur, el Mar de Beaufort al Oeste y la Bahía de Baffin al Este, zona que abarca 1,900 kilómetros desde las costas continentales al Norte de Canadá al punto más septentrional, en

la Isla Ellesmere y 2,400 kilómetros desde la Isla Banks al Oeste, hasta la Isla de Baffin al Este (Arctic Council 2009).

Dicho archipiélago abarca alrededor de 36,000 islas, siendo ésta una de las áreas geográficas



más complejas del Planeta, además de que cubre un área de 2.1 millones de kilómetros cuadrados, casi el tamaño de Groenlandia (Arctic Council 2009). Dentro de dicho archipiélago, se encuentra el Paso del Noroeste, el cual podría ofrecer una ruta más corta entre Asia y Europa de 7,000 kilómetros en comparación con la ruta marítima convencional que implica pasar por el Canal de Panamá (Charron 2005).

Ilustración 16. Rutas Polares. La Ruta Marítima del Norte de color verde y el Paso del Noroeste de color azul. La línea roja punteada muestra el promedio de la extensión máxima del hielo marino durante el periodo 1979-2000. Fuente: *The Economist*, <https://www.economist.com/special-report/2012/06/16/the-melting-north>

De acuerdo con información del *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report* del *Arctic Council*, este paso consta de seis rutas, que recorriéndolas de Este a Oeste, pasan por los siguientes accidentes geográficos:

- 1) Primera Ruta: Estrecho de Lancaster, Estrecho de Barrow, Estrecho de M'Clure (Arctic Council 2009);
 - a) Estrecho de Lancaster: tiene 80 kilómetros de amplitud, 250 kilómetros de longitud y una profundidad de poco más de 500 metros (Arctic Council 2009);
 - b) Estrecho de Barrow: tiene 50 kilómetros de amplitud y 180 kilómetros de longitud, además de contar con una cadena de islas al Oeste de la bahía de Resolute, las cuales dificultan la navegación (Arctic Council 2009);

- c) Estrecho de M'Clure: tiene 120 kilómetros de amplitud en su parte final al Este, 275 kilómetros de longitud hacia el Mar de Beaufort y menos de 400 metros de profundidad, además de experimentar anualmente la presencia de hielo, proveniente del Océano Ártico. Cabe mencionar que los Estrechos de Lancaster, Barrow y Viscount Melville en conjunto son conocidos como el Canal de Perry (Arctic Council 2009).
- 2) Segunda Ruta: Estrecho de Lancaster, Estrecho de Barrow, Estrecho Viscount Melville, Estrecho Prince of Wales, Golfo de Amundsen (Arctic Council 2009). Esta ruta es adecuada para la navegación de calado profundo, además de que cada uno de los accidentes geográficos presentan características distintas, tales como (Arctic Council 2009):
 - a) Estrecho Viscount Melville: tiene una amplitud de 100 kilómetros y 350 kilómetros de longitud, además de experimentar presencia de hielo durante varios años en el Estrecho de M'Clure (Arctic Council 2009);
 - b) Estrecho de Prince of Wales: tiene una amplitud de menos de 10 kilómetros, la cual se ve reducida a menos de cinco a la mitad del estrecho, además de tener 230 kilómetros de longitud y 32 metros de profundidad (Arctic Council 2009);
 - c) Golfo de Amundsen: posee una forma irregular, con una entrada de 90 kilómetros de amplitud y aproximadamente 300 kilómetros de longitud (Arctic Council 2009).
 - 3) Tercera Ruta: Estrecho de Lancaster, Estrecho de Barrow, Estrecho de Peel, Estrecho de Franklin, Estrecho de Larsen, Estrecho de Victoria, Golfo de Queen Maud, Estrecho de Dease, Golfo de Coronation, Estrecho de Dolphin y Unión y Golfo de Amundsen (Arctic Council 2009); la Ruta posee las siguientes características:
 - a) Estrecho de Peel: tiene una amplitud de 25 kilómetros y menos de 400 metros de profundidad al Sur de donde termina el estrecho (Arctic Council 2009);
 - b) Estrecho de Franklin: posee una amplitud de 30 kilómetros (Arctic Council 2009);
 - c) Estrecho de Larsen: tiene profundidades que varían entre 30 y 200 metros (Arctic Council 2009);
 - d) Estrecho de Victoria: posee 120 kilómetros de amplitud; la parte más austral donde finaliza el estrecho se encuentra bloqueada por las islas Royal Geographical Society,

- además de que presenta las peores condiciones de hielo a lo largo de las costas continentales de Canadá (Arctic Council 2009);
- e) Golfo Queen Maud: su entrada occidental posee 14 kilómetros de amplitud, no obstante, al agrandarse cambia a una forma irregular de más de 280 kilómetros de amplitud antes de estrecharse a 14 kilómetros en la entrada al Estrecho de Dease. Posee numerosas islas, bancos de arena y arrecifes (Arctic Council 2009);
 - f) Estrecho de Dease: tiene de 14 a 60 kilómetros de amplitud y 160 kilómetros de longitud (Arctic Council 2009);
 - g) Golfo de Coronation: tiene más de 160 kilómetros de longitud, además de muchas islas (Arctic Council 2009);
 - h) Estrecho de Dolphin y Union: tiene 80 kilómetros de amplitud en el Golfo de Amundsen, 150 kilómetros de longitud y posee varios estrechos más pequeños de menos de 10 metros de ancho que han sido registrados (Arctic Council 2009);
- 4) Cuarta Ruta: esta es una variación de la Tercera Ruta, con la diferencia de que en vez de continuar por el Estrecho de Victoria del lado Occidental de la Isla del Rey William, la ruta pasa por el Este de las islas a través de los estrechos James Ross, Rae y Simpson (Arctic Council 2009). Cabe mencionar que esta fue la ruta que siguió Roald Amundsen (Arctic Council 2009). Las características de los accidentes geográficos que presenta esta ruta son:
- a) Estrecho de James Ross: tiene 50 kilómetros de ancho, pero su paso se ve restringido por islas y extensos bancos de arena (Arctic Council 2009);
 - b) Estrecho de Rae: tiene 20 kilómetros de amplitud con límites en su profundidad a la mitad del estrecho de entre 5 y 18 metros (Arctic Council 2009);
 - c) Estrecho de Simpson: posee alrededor de 3 kilómetros de amplitud en su punto más angosto, además de ser el punto más peligroso en la ruta (Arctic Council 2009).
- 5) Quinta Ruta: similar a la tercera ruta, con la variación de que en lugar de cruzar el Estrecho de Peel por el lado Occidental de la Isla Somerset, se cruza por el lado Oriental de esta isla a través de la Entrada de Prince Regent y el Estrecho de Bellot (Arctic Council 2009). Las características de los accidentes geográficos de esta ruta son:
- a) Entrada de Prince Regent: tiene 80 kilómetros de ancho, además de tener pocas islas y poca profundidad (Arctic Council 2009);

- b) Estrecho de Ballot: es pequeño y muy angosto, con fuertes corrientes, además de una profundidad de 22 metros (Arctic Council 2009).
- 6) Sexta Ruta: Estrecho de Hudson, Canal de Foxe, Cuenca de Basin, Estrecho de Fury y Hecla, Golfo de Boothia, Estrecho de Bellot, para después retomar en lo que resta ya sea la Tercera, la Cuarta o la Quinta Ruta, además de que esta Sexta vía generalmente no es considerada como viable para navíos de transporte de calado profundo (Arctic Council 2009). Las características de los accidentes geográficos son:
- a) Estrecho de Hudson: posee 100 kilómetros de amplitud, 650 kilómetros de longitud, con una profundidad considerable, además varias entradas a la Bahía de Hudson y al Puerto de Churchill (Arctic Council 2009);
 - b) Canal de Foxe: tiene 130 kilómetros de amplitud, una profundidad considerable y bancos de arena en medio del canal que pueden ser evadidos (Arctic Council 2009);
 - c) Cuenca de Foxe: cuenta con bastantes islas en su parte final septentrional y una longitud considerable (Arctic Council 2009);
 - d) Estrecho de Fury y Hecla: es muy estrecho con fuertes corrientes y con 160 kilómetros de longitud (Arctic Council 2009);
 - e) Golfo de Boothia: es una extensa vía marítima que conecta la Entrada de Prince Regent por el Norte, además de que no presenta problemas a la navegación, a excepción de la salida del Estrecho de Fury y Hecla, donde las islas de Crown Prince Frederick pueden ser evitadas (Arctic Council 2009).

Cabe mencionar que, al igual que en la Ruta Marítima del Norte, ciertas incursiones ya han sido realizadas a lo largo del Paso para probar si es viable su utilización y qué retos habría que afrontar. De acuerdo con el *Arctic Council*, el principal impedimento es el Archipiélago, el cual dificulta a los navíos encontrar la ruta adecuada que vaya del Océano Atlántico al Pacífico, así como a la navegación interna al momento de establecer comunicaciones o para el transporte interno de recursos a las comunidades; de igual manera, otra de las dificultades es la temporada corta de navegación que presenta por el momento, la cual, dependiendo de la ruta que se elija, se da entre julio y mediados de octubre, ya que, dadas las características que presentan los accidentes geográficos, algunas rutas tienen mayor profundidad, mientras que otras se ven limitadas por los bancos de arena, la angostura de los estrechos o la poca

profundidad, lo que restringiría la navegación de buques de menos de 10 metros de calado, tales como la Primera y Segunda Ruta (Arctic Council 2009).

De acuerdo con información del *Arctic Council*, durante el verano de 2011, 33 navíos transportaron 85,000 toneladas de mercancías a lo largo del Paso del Noroeste (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping* 2012). Por otro lado, en 2014, el buque de transporte de mercancías *Nunavik*, de la empresa canadiense Fednav, fue el primer buque de transporte de mercancías en realizar una travesía por el PdN, al llevar níquel de la Provincia de Quebec a China (BBC News 2018). De acuerdo con *BBC News*, la duración del viaje a través del PdN fue de 26 días, poco más de dos semanas menos que si se hubiera tomado una ruta que implicara el Canal de Panamá (BBC News 2018).

Por otro lado, el buque a granel *Nordic Orion* fue el primero de su clase en realizar una travesía, al navegar junto con un rompehielos de la Guardia Costera Canadiense y transportar 15,000 toneladas métricas de carbón, del puerto de Vancouver, hasta el puerto finlandés de Pori (Reuters 2013).

Según información de *Reuters*, el Paso del Noroeste es 1,000 millas náuticas más corto que una ruta que implica pasar por el Canal de Panamá, además de que, dadas las condiciones del Paso, se puede transportar mayor cantidad de mercancías, hasta un 25% más, suma que sería reducida si se contempla pasar por el poco profundo Canal de Panamá, así como un ahorro de 200,000 dólares (Reuters 2013).

De acuerdo con información de 2015 de un sitio web del Gobierno de los Territorios del Noroeste de Canadá, “[...un] número record (30) de navíos transitaron [por] el Paso del Noroeste en 2012 [..., mientras que en...] 2013, por primera vez, un gran buque granelero transitó en [...dicho Paso]. Sólo 17 navíos lograron los pasajes completos del noroeste en 2014, debido al corto y frío verano [sic]” (Government of Northwest Territories 2015). Este mismo sitio oficial menciona que los viajes a través de esta vía se han incrementado desde 1980, de los cuales, los que completaron su trayectoria a lo largo de este Paso fueron principalmente los guardacostas y las embarcaciones con propósitos de investigación, sumándose a éstos los navíos de perforación, petroleros, entre otros, además de señalar que “[...] gran parte del aumento de los tránsitos desde fines de la década de 1980 se debe a un

aumento en las actividades de embarque de los buques de suministro de remolcadores, la mitad de ellos con capacidad de romper el hielo, involucrados en la industria del petróleo y el gas en el mar de Beaufort” (Government of Northwest Territories 2015).

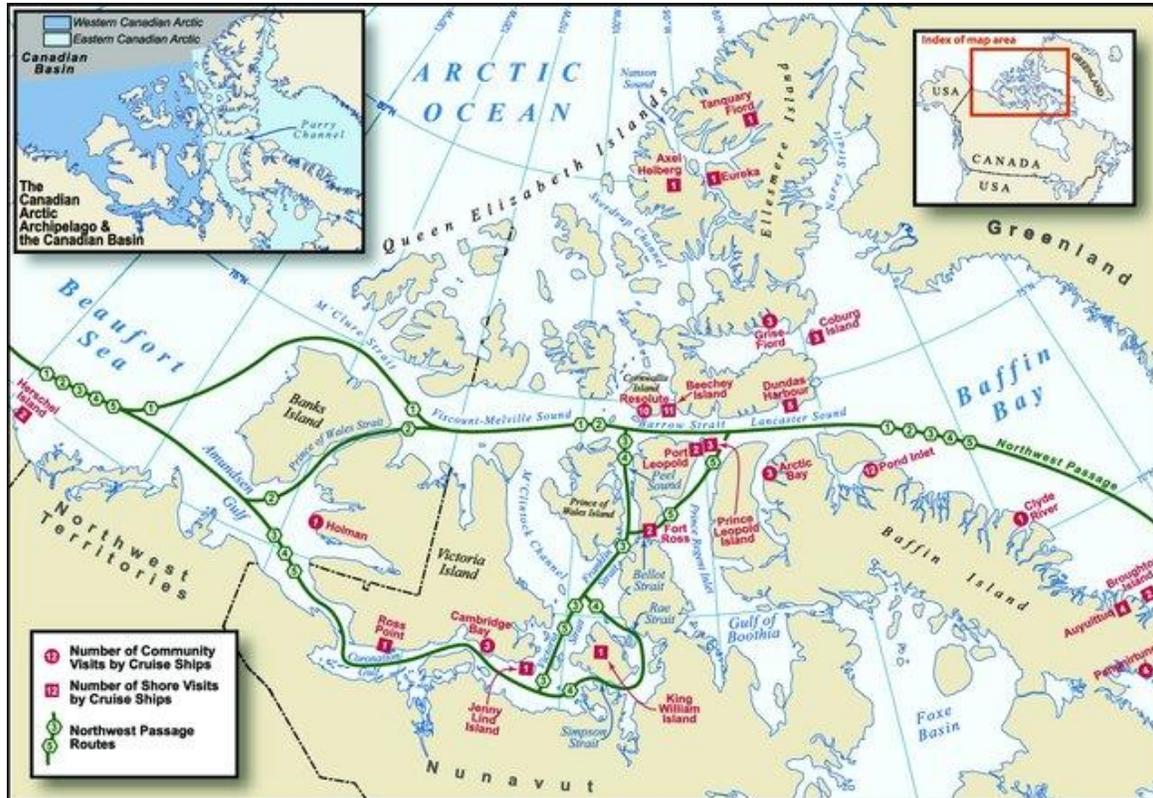


Ilustración 17. Archipiélago ártico canadiense con las cinco rutas mencionadas previamente. La sexta ruta no aparece. Fuente: *Sea Ice in Canada's Arctic: Implications for Cruise Tourism*, en ResearchGate, https://www.researchgate.net/publication/228351918_Sea_Ice_in_Canada's_Arctic_Implications_for_Cruise_Tourism

Sin embargo, a diferencia de la Ruta Marítima del Norte, el desarrollo del Paso del Noroeste se ha visto postergado debido a distintas cuestiones, entre las que destacan aquellas que implican la soberanía de las aguas de dicho Paso. En efecto, de acuerdo con Frédéric Lasserre, hay dos cuestiones en lo que concierne a esta región ártica:

[...la] primera, la extensión de las plataformas continentales más allá de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de los 5 [... Estados] ribereños adyacentes al Océano Ártico; y, segundo, la política y estatus legal de los pasos Árticos, principalmente el Paso del Noroeste a lo largo del archipiélago Ártico Canadiense, y el Paso del Noreste [conocido como la Ruta Marítima del Norte en la presente investigación] al norte de Siberia [sic] (Lasserre 2011).

A lo anterior, Lasserre añade que:

Para Canadá, el [... Paso del Noroeste] es parte de sus aguas internas por razones históricas; ellas se extienden detrás del punto de referencia declarado (1986) y hay completa soberanía sobre ellas, incluyendo el derecho a denegar el tránsito a cualquier buque. Para Estados Unidos, el [... Paso del Noroeste] es un estrecho internacional en el cual, [... la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar] especifica, hay un derecho [que no se suspende] de tránsito aún si el punto de referencia de Canadá fuera legítimo (el cual Estados Unidos niega) (Lasserre 2011).

En lo que respecta a la soberanía de Canadá sobre esas aguas, existen dos escuelas de pensamiento, las cuales, sin importar cuál de las dos elijan, impactaría no solamente en los canadienses, sino también en los demás Estados árticos, las compañías de transporte marítimo de mercancías y a su vecino comercial más importante, Estados Unidos (Charron 2005).

La primera de estas escuelas de pensamiento establece que, a causa de distintos factores,

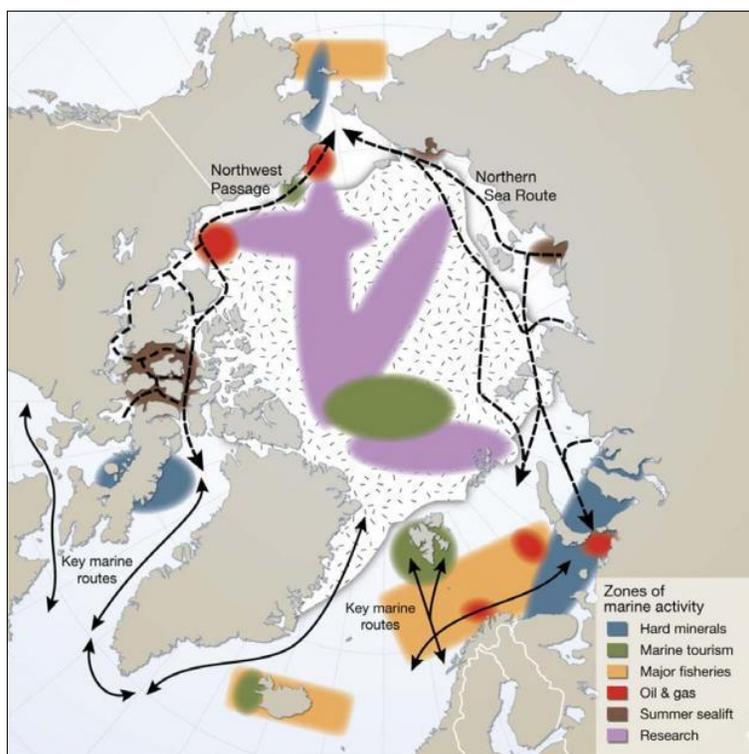


Ilustración 18. Trayectorias de la Ruta Marítima del Norte y el Paso del Noroeste. Como se puede observar en esta Ilustración, algunas de estas trayectorias parten de, corren a través o son destino de regiones productoras de hidrocarburos o de yacimientos minerales. Fuente: Government of Northwest Territories, <https://www.enr.gov.nt.ca/en/state-environment/73-trends-shiping-northwest-passage-and-beaufort-sea>

como el Calentamiento Global, las rutas que se ubican en el PdN pueden ser abiertas al tránsito de buques comerciales, principalmente a los de su vecino, Estados Unidos, por lo tanto, Canadá podría verse presionada a ceder soberanía y reconocer a dicho Paso como de tránsito internacional, debido, entre otros factores, a la incapacidad de defensa de su soberanía y a la presión internacional y, como consecuencia, ver perdido el control de dicho Paso

(Charron 2005). Considerando lo anterior, Canadá emprendería una serie de acciones para reforzar su control sobre esas aguas, bajo la política de que el Ártico no solo es parte de Canadá, sino también de la grandeza de sus habitantes, por lo que la soberanía se aplicaría sin interrupción hasta las costas árticas, abrazando sus tierras, sus mares y sus islas, las cuales, pese a que están separadas por corredores de agua, se consideran como unidas, por lo que la soberanía canadiense también abrazaría a las aguas entre ellas, tal como lo mencionó el H. Joe Clark en su declaración a la Cámara de los Comunes en septiembre de 1985 (Charron 2005). Estas acciones tendrían consecuencias que afectaría no solo a los demás actores involucrados sino también a Estados Unidos, las cuales serviría, para, en palabras de Andrea Charron, “[...] agitar la jaula de una (muy grande, poderosa y anti obstruccionista) bestia de Estados Unidos” (Charron 2005).

Por otro lado, existe la escuela que sugiere que en lugar de mantener constantes batallas diplomáticas en torno a la soberanía de esa región, sería preferible mantener el problema de la soberanía constante, al mismo tiempo que se aborden temas que se relacionen con esa zona, tales como el medio ambiente, la investigación y protección de los recursos, la seguridad y las cuestiones sobre la navegación, que incluye el monitoreo, los rompehielos, entre otros; en otras palabras, enfocarse en un solo tema, como es la soberanía de Canadá sobre esta región, podría comprometer otros factores igual de importantes e incluso que podrían implementarse en el corto plazo (Charron 2005).

Por otra parte, de acuerdo con Lasserre, pese a que Estados Unidos no quiere un libre acceso por esas aguas y no existe una urgencia por navegar a través de ellas, sí hay otros factores que podrían retrasar su pleno desarrollo (Lasserre 2011). Por ejemplo, con llegada de la primavera, el derretimiento del hielo y su fragmentación propicia el movimiento de grandes cuerpos de hielo a través de estas aguas, los cuales podrían obstruir estrechos específicos, aunado a que el derretimiento de las capas de hielo de Groenlandia desencadena cientos de icebergs en la Bahía de Baffin, los cuales pueden representar un peligro, ya que llegan a ser tan grandes y pesados que gran parte de su superficie puede estar bajo el agua, lo que dificulta su ubicación, además de que llegan a ser tan duros que golpearlos representaría un grave peligro para los cascos de los buques (Lasserre 2011).

Asimismo, otro de los factores que podrían retrasar el desarrollo del Paso es la atracción que ofrece a las compañías de transporte marítimo (Lasserre 2011). Puesto que estas empresas operan con tiempos precisos, la obstrucción de estrechos clave, a causa del flujo constante de icebergs o de capas de hielo marino en las distintas rutas, podría obligar a los navíos a cambiar de ruta, y por ende, los tiempos de entrega, generando costos extras para las empresas, así como penalizaciones por el retraso en la entrega (Lasserre 2011).

En contraste con lo anterior, un factor que podría incentivar el desarrollo y la atracción del PdN es la explotación minera y de hidrocarburos en las regiones cercanas al Paso, lo que hace probable que un consorcio de empresas invierta en la realización de estudios de impacto ambiental para la construcción de un puerto de aguas profundas en la entrada de Bathurst, en el Golfo de Coronation (Lasserre 2011).

Como se pudo documentar en el presente apartado, la apertura del PdN podría verse retrasado por el debate de si debe ser considerado un paso internacional o considerarse bajo la soberanía canadiense, situación que genera constantes batallas diplomáticas; no obstante, una vez resueltas estas cuestiones –que no parece que lo sean en poco tiempo- y superadas las cuestiones que tienen que ver con el derretimiento de los hielos invernales, la apertura y el tránsito de buques a través del PdN podría otorgar beneficios a Canadá, principalmente económicos y probablemente en el largo plazo, políticos.

Hasta estas líneas de la presente investigación, se ha documentado y analizado dos Rutas Polares que se encuentran cercanas a las fronteras marítimas o dentro de la soberanía de dos Estados, a saber, Canadá y la Federación Rusa. A continuación se analizará otra ruta que, a diferencia de las dos primeras, ésta no se ubica bajo la soberanía de ningún Estado, aunque su situación geográfica podría comprometer su pronta apertura.

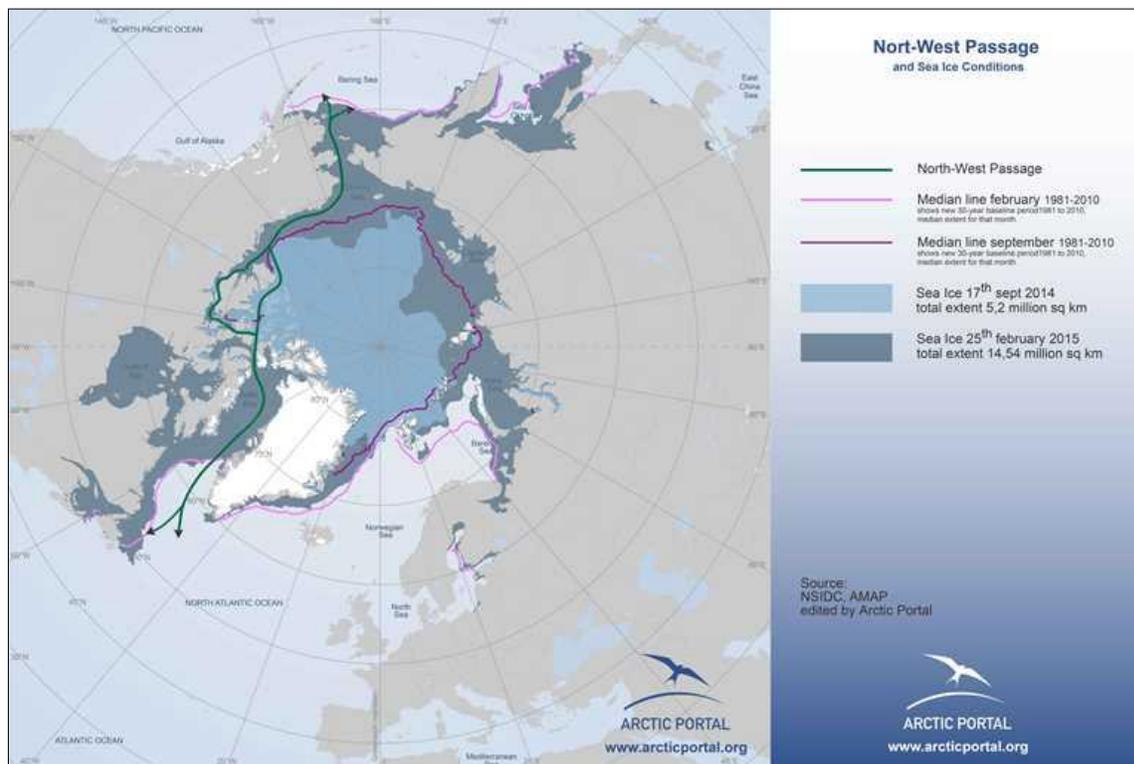


Ilustración 19. El Paso del Noroeste (línea de color verde) y la extensión del hielo. Una de las limitantes del desarrollo de esta ruta y su atracción para las compañías navieras es el peligro y las dificultades que el hielo marino y los icebergs pueden representar para la navegación. En esta ilustración se puede observar cómo las rutas marítimas pueden verse afectadas por la presencia de hielo, lo que podría dar como consecuencia la obstrucción de los principales estrechos de navegación. Fuente: Arctic Portal, <https://arcticportal.org/maps-shipping>

3.3.3 La Ruta Transpolar

La Ruta Transpolar es una vía marítima directa que, tras superar los obstáculos presentes a lo largo de ésta, podría convertirse en la ruta directa entre los puertos asiáticos y europeos hacia los de Norteamérica. Esta vía posee una longitud de aproximadamente 2,100 millas náuticas (3889.2 kilómetros), y es la más corta de las Rutas Polares, además de que, a diferencia de la Ruta Marítima del Norte y del Paso del Noroeste, la Ruta Transpolar (RT) se extiende a lo largo de la mitad del Océano Ártico, muy cerca del Polo Norte (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

Al igual que las dos vías anteriores, la Transpolar cuenta con un gran número de posibles rutas, e incluso una de ellas implica pasar muy cerca de la RMN, fuera de los límites de la ZEE de Rusia (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

La apertura de esta vía marítima es consecuencia de la rápida desaparición del hielo que se ubica en el Océano Ártico, especialmente del denominado hielo plurianual (ver Ilustración 20), el cual es más grueso y más antiguo que el ubicado en los bordes de la capa de hielo marino que, a diferencia del hielo plurianual, es más delgado y joven (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

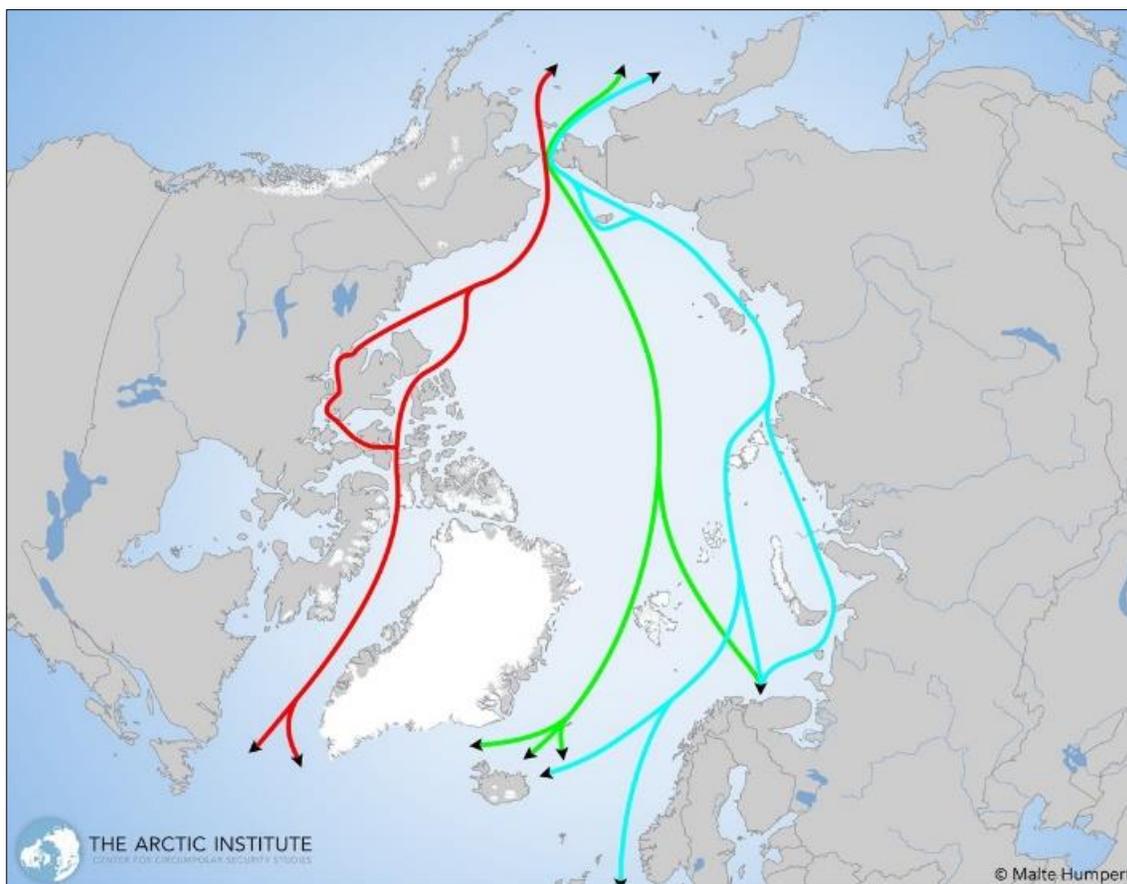


Ilustración 20. Las Rutas Polares. De color rojo, el Paso del Noroeste, de color turquesa, la Ruta Marítima del Norte; de color verde, la Ruta Transpolar. Fuente. The Arctic Institute, <https://www.thearcticinstitute.org/future-arctic-shipping-transpolar-sea-route/>

El reto que ofrece la Ruta Transpolar, así como las demás Rutas Polares no es solo en cuestión tecnológica, sino también en hacer de la ruta una vía de transporte marítimo rentable. Comúnmente, la ventajas en el ámbito del transporte marítimo se puede reducir en la siguiente frase: “[...] distancias de navegación más cortas permiten viajes más rápidos y resulta en ahorros en costos” (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

A través de esta ruta, los operarios de las compañías navieras podrían obtener beneficios no solo en la reducción de los tiempos de navegación, sino también en cuestiones de eficiencia

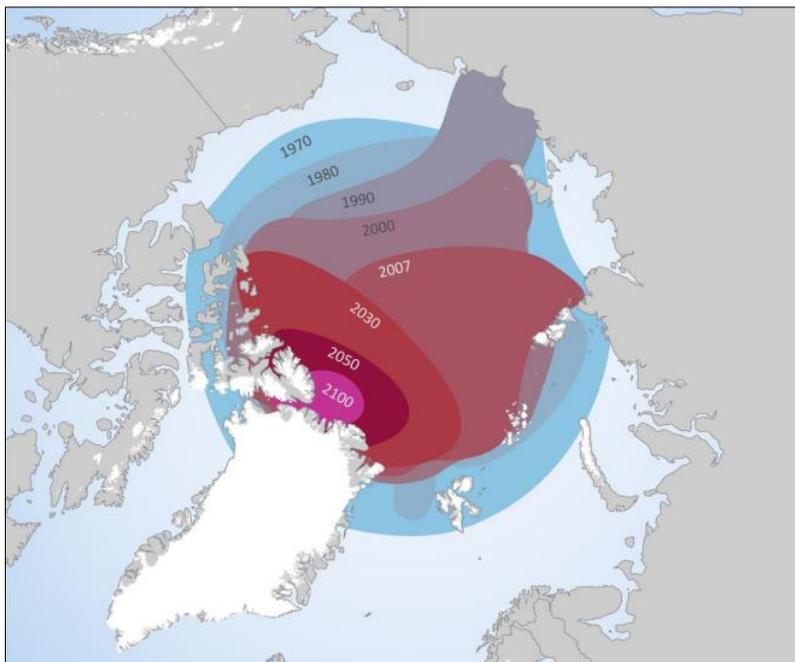


Ilustración 21. Máxima extensión del hielo marino y sus posibles límites para los años 2030, 2050 y 2100. El retroceso de la capa de hielo del Océano Ártico facilitaría la navegación no sólo a través del Paso del Noroeste y la Ruta Marítima del Norte, sino también de la Ruta Transpolar. Fuente: The Future of the Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route, de Malte Humpert y Andreas Raspotnik, <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2012/2012-scholarly-papers/20-the-future-of-arctic-shiping-along-the-transpolar-sea-route>

energética, ya que la Ruta Transpolar reduce en aproximadamente un 41% las distancias, en comparación con las rutas convencionales vía el Canal de Suez (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

Por otra parte, en lo concerniente a la eficiencia energética, un viaje de Japón a Europa vía el

Canal de Suez a una velocidad de 17 nudos²⁵, implica un tiempo de 27 días, mientras que el mismo viaje vía la Ruta Transpolar, a la misma velocidad, tomaría alrededor de 16, dando como resultado que los operarios puedan realizar más viajes, es decir, alrededor de dos en el mismo lapso de tiempo que tomaría un viaje a través de la ruta convencional del Canal de Suez, lo que aumentaría las ganancias para la línea naviera (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

Otra ventaja que ofrece esta ruta son las dimensiones para los navíos de calado profundo; dado que la Ruta Marítima del Norte implica pasar a través de estrechos y mares extensos y poco profundos, tales como el Estrecho de Yugorskiy Shar, el cual tiene una extensión de 21 millas náuticas y una profundidad de entre 12 y 30 metros, o el Mar de Laptev, aunado a que

²⁵ Nudo es la unidad de medida de velocidad empleada en el ámbito marítimo. 1 nodo = 1.852 km/h.

los navíos modernos de clases *Ultra Large Crude Carrier* (ULCC) o los *Very Large Crude Carrier* (VLCC) son tan grandes que es prácticamente imposible que pasen por el Canal de Panamá o de Suez, la Ruta Transpolar, debido a sus características geográficas, permitiría el tránsito de estos buques, aminorando las restricciones en cuanto al calado (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012). La única limitante que existe se encuentra en el Estrecho de Bering, el cual tiene una longitud de 46 millas náuticas y una profundidad de entre 30 y 49 metros, lo que podría dificultar el paso de la clase de buques ULCC (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

Ya sea que se desee navegar por esta ruta o alguna de las anteriormente, es necesario considerar varios factores, no solo tecnológicos o climatológicos, sino también las concernientes al ámbito del comercio internacional. Por ejemplo, es importante tener presente variables tales como los altos costos de los seguros, las fluctuaciones en los precios de los combustibles, los costos por el acompañamiento de buques rompehielos, entre otros (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

Otro de los factores que tiene que ser tomado en cuenta es el de las condiciones presentes en esa región del Planeta y cómo pueden afectar la seguridad y la navegación. Por ejemplo, el Sistema de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) vería su funcionamiento limitado, ya sea por su ubicación en latitudes superiores a los 70°-72° N o por los fenómenos solares y magnéticos que tienen lugar en esta parte del mundo, lo que representaría un reto para la navegación, las operaciones de rescate y las comunicaciones (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012). Aunado a esto,

[...] la falta de infraestructura y servicios de apoyo para las operaciones en la navegación Ártica aumenta las consideraciones de seguridad, [...tales como las] distancias más largas a puertos seguros pertinentes (puertos de refugio) y el potencial en las dificultades para alcanzarlos, debido a, por ejemplo, los icebergs a la deriva, [que] exacerbaban los retos en cuanto a la navegación a lo largo de la Ruta Transpolar (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012, 293).

Antes de finalizar el presente apartado, es importante mencionar que la apertura de la Ruta Transpolar representaría una vía en una zona segura y estable, a diferencia de las rutas convencionales que presentan ciertos peligros, como es el caso del Estrecho Bab-el-Mandeb, el cual es el paso hacia el Mar Rojo en dirección al Canal de Suez. Esa zona es inestable y poco segura debido a la presencia de piratas somalíes, lo cual compromete las operaciones navieras y sus entregas. Este asunto se vuelve más delicado cuando buques transportadores de Recursos Naturales Estratégicos son secuestrados junto con su tripulación, provocando tensiones diplomáticas que podrían afectar a la región por completo. En ocasiones, con la finalidad de recuperar la carga completa, el navío y sus tripulantes a salvo, los Gobiernos acceden a las exigencias de los piratas, haciéndola menos atractiva para el comercio internacional dicha ruta.

3.3.4 **El Puente Ártico**

Además de las tres Rutas Polares mencionadas previamente, existe una más que vale la pena mencionar en el presente apartado.

La localidad de Churchill, ubicada en Canadá, y Murmansk en el ártico ruso, son dos pueblos que comparten climas severos; no obstante, Churchill posee un puerto en la Bahía de Hudson, el cual está cubierto de hielo más de ocho meses, mientras que el muelle de Murmansk se mantiene libre de hielo por el Golfo de Stream, zona que podría considerarse como la mejor ubicación para la flota mercante en el ártico ruso (Krauss, y otros 2005). Pese a que estas localidades están muy separadas y poseen grandes diferencias como lenguaje y cultura, comparten una misma visión estratégica: ambas podrían, si así lo desearan, impulsar el desarrollo del llamado Puente Ártico; una ruta marítima que uniría ambos puertos. (Krauss, y otros 2005).

Esta ruta marítima

[...] conectaría el único puerto ártico de aguas profundas de Canadá en Churchill al puerto libre de hielo [...] de Murmansk, que pasa cerca de las aguas de Islandia y podría destacar mucho más la posición estratégica de la nación isleña a la mitad del Atlántico Norte. El Puente Ártico representa la ruta marítima más rápida entre América del Norte y Eurasia y reduce el

tiempo de traslado entre los dos mercados por nueve días comparado con el pasaje de la vía marítima de St. Lawrence. Eimskip, [que es] una de las mayores compañías navieras islandesas que intenta jugar un papel significativo en la apertura de estas nuevas rutas a través del Ártico y el futuro de Islandia como un centro de envío (Humpert y Raspotnik, *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route* 2012).

Esta ruta podría impulsar no solo a Canadá y a Rusia, sino también a Islandia como los arquitectos de una nueva ruta marítima, la cual podría incentivar también el desarrollo del Puerto de Churchill, en las gélidas aguas del Norte de Canadá e incluso a jugar un rol diplomático muy importante dentro del Consejo Ártico y firmar acuerdos que involucren el acercamiento de ambos Estados por medio de acciones que impliquen el desarrollo del Puente, cuestiones científicas y tecnológicas y principalmente, la cooperación para impulsar esta vía y volverla atractiva para el comercio internacional.

A modo de recapitulación, este capítulo expuso la Geopolítica del Ártico, desde el punto de vista de los Recursos Naturales Estratégicos y de las Rutas Polares, lo cual ayudará a comprender la Geoestrategia de dos de los principales actores en esta región del mundo: Rusia y Estados Unidos. En el siguiente capítulo se estudiará cómo estos dos actores han intentado posicionarse en el Ártico y cuales han sido sus objetivos o lo que los ha motivado para actuar en esa parte del Planeta.

4 La carrera por el Ártico

El Ártico es una región del mundo que, a causa de distintos factores, entre ellos el Calentamiento Global, está sufriendo cambios significativos que nunca antes se habían visto, abriendo la posibilidad para los Estados de explorarlo y explotar sus ventajas geopolíticas, ya sean los Recursos Naturales Estratégicos o las Rutas Polares que, como consecuencia del retroceso de los hielos en la Zona Boreal, se están despejando para la libre navegación de navíos mercantes.

Desde comienzo del s. XXI,

[... hemos estado] viendo al Océano Ártico convertirse en un mayor corredor para el comercio internacional y probablemente la próxima región a “estallar” a causa de la extracción del petróleo y el gas natural. Mientras la región se calienta y el hielo se derrite, las naciones árticas están creando nuevas bases militares y construyendo nuevos buques para sobrevivir en el ambiente severo. [... Los Estados árticos] están situando nuevas reclamaciones legales sobre los hasta el momento recursos inaccesibles (Holland 2015).

De acuerdo con Andrew Holland, de continuar el derretimiento de los hielos polares y de darse la apertura de esta región del mundo, los distintos Estados apresurarían a sus unidades militares a movilizarse hacia el Ártico con el objetivo de expandir su esfera de influencia y proteger sus nuevas reclamaciones territoriales (Holland 2015). Asimismo, Holland argumenta que esto

[...] inevitablemente [... llevaría] tensión [...a las] áreas de reclamaciones coincidentes y [...] conducir al conflicto. [Además, añade que esta...] es una historia que ya ha sido escrita en los medios de comunicación, la literatura erudita [...entre otros, señalando que historiadores...] y expertos en Relaciones Internacionales también están familiarizados con esta historia. Una carrera por los recursos es recordar del [... siglo XIX] el “[... Reparto] de África”, el “Gran Juego” en Asia central, o al Tratado de Tordesillas [del siglo XV... el cual fragmentó] al mundo no descubierto en territorios portugueses y españoles (Holland 2015).

Es especialmente importante mencionar que en pleno s. XXI, “[...] la ubicación geográfica y su riqueza geológica no son los únicos componentes que añaden valor al Ártico. Son las

posibilidades de ganar espacio en el mercado de las materias primas y garantizar la seguridad energética de los Estados, lo que los lleva a invertir cada vez más en maquinaria y técnicas para evitar los obstáculos del terreno” (Rodríguez 2017).

En el presente capítulo, se especificará la Geoestrategia empleada por Estados Unidos y Rusia para posicionarse en el Lejano Norte y obtener acceso a los Recursos Naturales Estratégicos y a las Rutas Polares ubicadas en la zona.

4.1 El Consejo Ártico

Antes de continuar, es menester exponer un poco sobre uno de los foros líderes en los asuntos del Lejano Norte. El Consejo Ártico –mencionado también únicamente como el Consejo en el presente apartado- es “[...] el foro intergubernamental líder en promoción, cooperación, coordinación e interacción entre los Estados Árticos, comunidades indígenas Árticas y otros habitantes del Ártico sobre cuestiones comunes [...], en particular sobre cuestiones de desarrollo sustentable y protección ambiental en el Ártico” (Arctic Council 2015). Esta organización nació de la Declaración de Ottawa de 1996, en la cual forman parte los siguientes Estados: Canadá, el Reino de Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega, la Federación Rusa, Suecia y los Estados Unidos (Arctic Council 2015).



Ilustración 22. Emblema del Consejo Ártico. Fuente: Arctic Council, <https://arctic-council.org/index.php/en/>

El trabajo que realiza el Consejo Ártico es llevado a cabo principalmente por sus seis grupos de trabajo, los cuales son: el Programa de Acción para los Contaminantes del Ártico (ACAP, por sus siglas en inglés), el Programa de Monitoreo y Evaluación del Ártico (AMAP, por sus siglas en inglés), el Grupo de Trabajo para la Conservación de la Flora y Fauna Ártica (CAFF, por sus siglas en inglés), el Grupo de Trabajo de Protección del Medio Ambiente Marino Ártico (PAME, por sus siglas en inglés), el Grupo de Trabajo para el Desarrollo Sostenible (SDWG, por sus siglas en inglés) y el Grupo de Trabajo de Prevención, Preparación y Respuesta en Casos de Emergencia (EPPR, por sus siglas en inglés) (Arctic Council 2015).

De igual forma, es importante resaltar que en la Declaración de Ottawa viene establecido que el estatus de observador está abierto a Estados y organismos que, de acuerdo a lo que determine el Consejo, puedan contribuir al trabajo que éste realiza, estando las candidaturas abiertas a Estados no árticos, organizaciones intergubernamentales e interparlamentarias, regionales y globales y organizaciones no gubernamentales, por lo que desde su creación, éste ha aceptado a trece Estados no árticos en calidad de observadores, tales como Alemania (aceptado en 1998, quien también estuvo presente en la ceremonia de la firma de la Declaración de Ottawa el 19 de septiembre de 1996), República Popular de China (aceptado en 2013), España (en 2006,) Francia (2000), Italia (2013), Japón (2013), Polonia (1998, también presente durante la ceremonia de la firma de la Declaración de Ottawa), Países Bajos (1998, también presente durante la firma de la Declaración), República de la India (2013), República de Corea (2013), República de Singapur (2013), Reino Unido (1998, también presente en la firma de la Declaración) y Suiza (2017) (Arctic Council 2015).

Para poder ingresar en calidad de observador al Consejo Ártico, los candidatos deben aceptar y apoyar los objetivos que han sido definidos en la Declaración de Ottawa; reconocer la soberanía de los Estados Árticos, así como su jurisdicción y derechos en la región Ártica; haber demostrado capacidad financiera y voluntad política con el fin de contribuir al trabajo de los miembros participantes del Ártico; haber demostrado su interés concreto y su capacidad para apoyar el trabajo del Consejo, principalmente (Arctic Council 2015).

4.2 Estados Unidos

Gracias a la compra de Alaska, Estados Unidos se convirtió en una nación ártica (Arctic Council 2015). De acuerdo con Potemkin:

Un paso importante en la expansión de los Estados Unidos por la parte norte del Océano Pacífico fue la compra, en 1867, por el Gobierno norteamericano, de Alaska [...], que el Gobierno del zar le cedió por la miserable suma de 7.2 millones de rublos oro, aunque las riquezas naturales de Alaska y las inversiones hechas en su descubrimiento y asimilación habían sido enormes. La propuesta de comprar Alaska había sido sugerida por el Departamento de Estado en 1854, pero el Gobierno ruso se decidió a la venta sólo después de la guerra de Crimea, que puso de relieve la debilidad militar del régimen en el Pacífico y

las dificultades de la defensa de las posesiones rusas en América. La Guerra de Secesión frenó un tanto la marcha de las negociaciones, que habían sido iniciadas en 1859. [...]. El gobierno del zar temía la ocupación de Alaska por Inglaterra; además se sentía incapaz de proteger las posesiones rusas en América de los cazadores y contrabandistas que las invadían desde el país vecino (Potemkin 1966, 605-606).

La compra de Alaska fue llevada a cabo por el entonces Secretario de Estado William H. Seward en un momento en el que Estados Unidos estaba expandiendo sus fronteras y demostrando el auge de su poder militar (E. Nilsson 2018, 96). Seward veía a Alaska como una enorme tierra rica en recursos naturales, lo que daría a su Estado un papel importante en el escenario internacional de mediados del s. XIX como principal proveedor de materias primas y de protector del libre comercio, considerando su gobernabilidad, su poder militar y un entorno mundial en el que había carencia de insumos (E. Nilsson 2018, 96-97). Además de Alaska, Seward tenía pensado comprar Groenlandia, teniendo en cuenta su potencial en recursos marinos, así como Islandia, a quien veía como un foco estratégico para la expansión de cables telegráficos, pero nada de esto fue más allá de las ideas (E. Nilsson 2018, 97).

Probablemente, la venta de Alaska por parte del gobierno zarista ha sido uno de los peores sucesos en la historia de Rusia. De haber conocido el valor de todas las riquezas naturales presentes en esa región, quizás el gobierno zarista se habría empeñado en aumentar su presencia en esa región, sin importar las difíciles condiciones del terreno y climáticas. Pero la historia es otra; el proyecto para conectar a la Moscú europea con sus territorios en el extremo Oriente fue el Tren Transiberiano, el cual comenzó en 1891 y finalizó en 1916 en Vladivostok, atravesando un territorio que abarca casi siete husos horarios. Quizás, si el proyecto se hubiera planeado antes de 1856, el tren habría finalizado en el Estrecho de Bering y no en Vladivostok, con la finalidad de tener bien conectada esa región con la Rusia europea, a fin de mantener ahí su presencia y defender sus intereses en Alaska.

Por otra parte, en el escenario de la Segunda Guerra Mundial, el Ártico, gracias a las distancias cortas que ofrece en cuanto a la navegación, tuvo una participación como un punto estratégico en el suministro de materiales de guerra entre Estados Unidos y la Unión Soviética, por ejemplo, aviones manufacturados, así como de campo de batallas navales entre ésta última y la Alemania Nazi (Piffero Spohr, y otros 2013). No obstante, al término de esta

conflagración global, y dada la formación de los dos bloques ideológicos, el Ártico pasó de ser un punto estratégico para la colaboración entre los aliados a ser un escenario que presenciaba una escalada militar entre las entonces dos superpotencias: la Unión Soviética y Estados Unidos (Piffero Spohr, y otros 2013). A causa de esta rivalidad, y teniendo en cuenta las nuevas amenazas tales como la creación de submarinos con propulsión nuclear, la capacidad de aviones bombarderos de transportar misiles de crucero y el desarrollo y ubicación de sistemas de misiles balísticos intercontinentales, estos dos Estados comenzaron a desarrollar sus capacidades defensivas y ofensivas en una región del mundo que prácticamente los colocaba frente a frente (Piffero Spohr, y otros 2013).

Un ejemplo de este aumento de la presencia militar por parte de Estados Unidos en el Ártico fue el desarrollo y construcción, entre los años 1954 y 1957, del Sistema de Alerta Temprana de Distancia (DEW, por sus siglas en inglés), mejor conocido como “la línea DEW”, el cual fue una serie de radares antibombarderos que cruzaba Alaska y el Norte de Groenlandia y Canadá (Piffero Spohr, y otros 2013). Otro ejemplo fue el Sistema de Alerta Temprana de Misiles Balísticos (BMEWS, por sus siglas en inglés), el cual fue desarrollado en 1959 y destinado a complementar a “la línea DEW”, a través del cual se ubicaron sistemas antimisiles en las regiones boreales de Groenlandia, Alaska y el Reino Unido (Piffero Spohr, y otros 2013).

Sin embargo, al término de la Guerra Fría y a causa del desmembramiento de la Unión Soviética en 1991, el Ártico sufrió cambios significativos, por ejemplo, la devolución, en ese mismo año, de “la línea DEW” a Estados Unidos y Canadá, que fue formalmente desactivada en una ceremonia en Tuktoyaktuk, en los Territorios del Noroeste, en Canadá, en 1993, y la implementación de mecanismos de cooperación en las décadas de los 90 y los 2000, siendo la Creación del Consejo Ártico la iniciativa de cooperación más prominente (Piffero Spohr, y otros 2013).

En las décadas posteriores al término de la Guerra Fría, Estados Unidos no prestó gran atención a la región Ártica, aunque, después de un largo periodo de práctico abandono, las administraciones de los expresidentes Clinton, W. Bush y Obama decidieron retomar el interés en la región Ártica, trabajando en cuestiones científicas, tecnológicas,

medioambientales, culturales y energéticas, entre otras (Allen, Whitman y Brimmer 2017). Una muestra de esta nueva visión tuvo lugar en 2009, cuando el entonces Presidente George W. Bush, días antes de que concluyera su mandato, dio a conocer el *National Security Presidential Directive 66/Homeland Security Presidential Directive 25*, mejor conocido como *HSPD:25 Arctic Region Policy*, en el que se leía que “[...] Estados Unidos es una nación Ártica, con variados e imperiosos intereses en esa región [...]” (Bush 2009) y agregaba que algunas de las políticas de ese país en el Lejano Norte serían:

1. Satisfacer las necesidades de seguridad nacional [...] relevantes a la región Ártica;
2. Proteger al medioambiente Ártico y conservar sus recursos biológicos;
3. Asegurar que la gestión de los recursos naturales y el desarrollo económico sean medioambientalmente sustentables;
4. Fortalecer instituciones para cooperación entre las ocho naciones Árticas (los Estados Unidos, Canadá, Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega, la Federación Rusa, y Suecia); [y,]
5. Aumentar el seguimiento científico y la investigación en temas ambientales locales, regionales y globales (Bush 2009).

Es especialmente importante señalar que este mismo documento “[...] describe una estrategia que requiere ‘los Estados Unidos para afirmar una presencia nacional más activa e influyente para proteger sus intereses Árticos y proteger el poder marítimo a través de la región’ [tal como viene citado en el texto original]” (Conley y Kraut 2010).

Paralelamente en octubre de 2009, fue dado a conocer el documento *Navy Arctic Roadmap*, por parte de la Marina de Estados Unidos, el cual fue destinado a dirigir las capacidades de la Marina en un plan estratégico de cinco años con la finalidad de expandir las operaciones de su flota en el Norte, así como para reajustar su presencia y sus capacidades de combate (Conley y Kraut 2010). Este documento

[...] da atención específica para desarrollar las capacidades y la habilidad para conducir las siguientes misiones: Seguridad Marítima, Búsqueda y Rescate, Asistencia Humanitaria [...] y Respuesta al Desastre, Respaldo a la Defensa de las Autoridades Civiles, Conocimiento en el Domino Marítimo, [...] Persuasión Estratégica [y] Defensa de Misiles Balísticos (Conley y Kraut 2010).

Por otro lado, un informe de 2010 del *Center for Strategic & International Studies* (CSIS, por sus siglas en inglés, y en adelante) consideró que Estados Unidos debería mejorar sus capacidades si deseaba realizar operaciones en el Ártico (Conley y Kraut 2010). Para comprender mejor lo anterior, en 2010, la Guardia Costera de Estados Unidos contaba con muy pocos rompehielos (tres de acuerdo con información del CSIS), los cuales funcionan a base de diésel, aunado a que algunos otros habían sido construidos para fines de investigación científica, por lo que, con el fin de realizar operaciones en el Ártico, el robustecimiento de una flota de rompehielos sería esencial para mantener la presencia, apoyar en las operaciones militares y preservar sus intereses económicos de Estados Unidos en el Lejano Norte (Conley y Kraut 2010).

Por otra parte, en 2013, durante la administración del entonces Presidente de Estados Unidos, Barack H. Obama, se publicó el documento *National Strategy for the Arctic Region*, el cual se diferenciaba de las otras publicaciones de aquella época que trataban el mismo tema pero desde un punto de vista político o jurídico (Battiss, y otros 2016). En este documento se declaraba que:

[...] Estados Unidos es una Nación Ártica con un amplio y fundamental interés en la Región [...], donde buscamos cumplir nuestras necesidades de seguridad nacional, proteger el medioambiente, gestionar responsablemente los recursos, representar las comunidades indígenas, apoyar la investigación científica, y fortalecer la cooperación internacional sobre un amplio rango de asuntos [sic] (The White House 2013).

Se debe agregar que este documento señala que:

La Estrategia Nacional para la Región Ártica [el documento *National Strategy for the Arctic Region*] coloca en adelante las prioridades estratégicas del Gobierno de los Estados Unidos para [...esta región]. Esta estrategia está destinada a posicionar a los Estados Unidos para responder efectivamente a los retos y oportunidades emergentes [... que resulten] de los aumentos significantes en actividad Ártica dada la [disminución] del hielo marino y el surgimiento de un nuevo ambiente Ártico. [Además añade que a] través de esta *Estrategia Nacional para la Región Ártica*, nosotros buscamos guiar, priorizar, y sincronizar esfuerzos para los intereses de seguridad nacionales [...] de Estados Unidos, promover [una]

administración responsable, y fomentar la cooperación internacional (The White House 2013).

Es importante mencionar que los intereses de Estados Unidos en la Zona Boreal, de acuerdo con los autores Heininen, Sergunin y Yarovoy, se pueden dividir en tres grupos, a saber:

[... el primero, el cual consiste en] intereses estratégico-militares, incluyendo la defensa de misiles y sistemas de alerta temprana; despliegue por mar y tierra de sistemas estratégicos [...]; la disuasión estratégica; presencia marítima y operaciones marítimas de seguridad; y asegurar la libertad de navegación y de sobrevuelo [, además de que...] Estados Unidos esté preparado para actuar unilateralmente en defensa de estos intereses. Segundo, Estados Unidos tiene un interés de seguridad nacional en la prevención de ataques [...] que incrementen su vulnerabilidad en la región Ártica. Tercero, Estados Unidos tiene intereses políticos y económicos –sobre todo, expandiendo su presencia y actividad en la región para apoyar su poder marítimo- (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014).

A su vez, esta Estrategia del Departamento de Defensa de Estados Unidos, señala:

[...] el estado final deseado por el Departamento para el Ártico [, a saber]: ***una región segura y estable donde los intereses nacionales de Estados Unidos sean salvaguardados, la protección de la patria de Estados Unidos sea protegida, y las naciones trabajen cooperativamente para abordar los retos.*** También articula dos principales objetivos de apoyo: *Garantizar la seguridad, apoyar la seguridad, y promover la cooperación defensiva, y prepararse [...] para responder a un amplio rango de retos y contingencias* –operando en colaboración con otras naciones cuando sea posible, e independientemente si es necesario– con el fin de mantener la estabilidad en la región. Finalmente, ésta identifica las *maneras y medios* que el Departamento tiene la intención de usar para lograr estos objetivos como poner en marcha la *Estrategia Nacional para la Región Ártica* (Department of Defense 2013).

Por otro lado, durante la administración del Presidente Obama, la entonces Secretaria de Estado, Hillary Clinton, en el marco de la Cumbre de Ministros del Exterior del G8, que tuvo lugar en Canadá, describió al Consejo Ártico como “[...] una arquitectura para la cooperación internacional que es inclusiva y transparente [...]”, reflejando la reafirmación de los compromisos de Estados Unidos para con el Consejo (Plouffe 2017). Más aún, durante la administración del Presidente Obama, y en lo que concierne a sus relaciones militares con

Canadá, en 2013 ambos países firmaron el *Tri-Command Framework for Arctic Cooperation* con la finalidad de “[...] crear un enfoque común para los tres mandos [el *Canadian Joint Operations Command*²⁶, el *U.S. Northern Command*²⁷ y el *NORAD*²⁸...] acuerdo que incrementó la colaboración en planeación, dominio del conocimiento, compartir información, entrenamiento y ejercicio, operaciones, capacidad de desarrollo, y ciencia y tecnología” (Plouffe 2017). Asimismo, en marzo de 2016, durante su primera visita a la Casa Blanca desde su elección, el Primer Ministro canadiense, Justin Trudeau, acordó con el Presidente Barack Obama,

[...] coordinar sus esfuerzos para jugar un papel de liderazgo más fuerte en la economía global de bajo carbón, y desarrollar políticas basadas en la ciencia para proteger el Ártico y a los pobladores del norte [... además de que] anunciaron su intención de perseguir un papel internacionalista más fuerte en la región, como parte de lo que ellos llamaron un [...] ‘modelo [emergente] de liderazgo en el Ártico Norteamericano’ (Plouffe 2017).

Por otra parte, en enero de 2014 se dio a conocer el documento *Implementation Plan for The National Strategy for the Arctic Region*, en el que, de acuerdo con Heather Conley, se ofrece información detallada en lo concerniente a las tres principales áreas de interés de Estados Unidos en el Ártico, a saber: el avance en los intereses de seguridad, la búsqueda de una administración responsable para la región Ártica y el fortalecimiento de la cooperación internacional, además de indicar cronogramas y agencias gubernamentales y departamentos que ayudarían a la implementación del Plan (H. A. Conley, Washington's Arctic "To Do" List 2014). No obstante, pese a que Conley considera que la incorporación de cronogramas y departamentos específicos contribuiría a la implementación del Plan, sostiene que existe poco sentido de urgencia, principalmente en lo concerniente al apartado que trata sobre los

²⁶ El *Canadian Joint Operations Command (CJOC)*, por sus siglas en inglés, se encarga de dirigir “[...] la mayor parte de las operaciones de las Fuerzas Armadas canadienses [...] en Canadá, en América del Norte y alrededor del mundo. [Éste...] dirige las misiones de las [...] Fuerzas Armadas canadienses] desde la planificación hasta la clausura, para cumplir con las metas estratégicas nacionales e internacionales” (Government of Canada 2018).

²⁷ El *U.S. Northern Command (USNORTHCOM)* “[...] fue establecido el 1 de octubre de 2002 para proveer mando y control de los esfuerzos de defensa de la patria del Departamento de Defensa (*DoD*) y para coordinar el apoyo a la defensa de las autoridades civiles. *USNORTHCOM* defiende a la patria de Estados Unidos –protegiendo nuestro pueblo, poder nacional, y la libertad de acción” (U.S. Northern Command s.f.).

²⁸ El *North American Aerospace Defense Command (NORAD)* “[...] es una organización bilateral de Estados Unidos y Canadá encargada de las misiones de advertencia aeroespacial, control aeroespacial y advertencia marítima para América del Norte. La advertencia aeroespacial incluye la detección, validación y aviso de un ataque contra América del Norte, ya sea por avión, misiles o vehículos espaciales, a través de acuerdos de apoyo mutuo con otros comandos. El control aeroespacial incluye asegurar la soberanía aérea y la defensa aérea de los espacios aéreos de Canadá y Estados Unidos” (North American Aerospace Defense Command s.f.).

intereses de seguridad, argumentando que, aunque en el documento se detalla la implementación de manera prioritaria de actividades relacionadas con el desarrollo del Lejano Norte, como por ejemplo, la creación de infraestructura portuaria en un plazo de diez años, la autora considera que Estados Unidos ya lleva un retraso de una década en el establecimiento de un plan gubernamental de esta índole (H. A. Conley, Washington's Arctic "To Do" List 2014).

Asimismo, otro de los documentos que implicaba una estrategia en la Zona Boreal fue el llamado *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, en el que se reconocía que el desarrollo de esta región se sustentaba en la explotación de sus recursos naturales y el acceso al mismo Ártico, lo que podría ser una fuente potencial de competencia y conflicto (Conley y Kraut 2010). Más aún, el

[...] acceso a vastas reservas de hidrocarburos y depósitos de minerales ha incrementado la importancia estratégica de esta región como una expectativa para una seguridad energética incrementada. Los Estados Unidos también reconocen la necesidad de balancear su economía y sus intereses medioambientales en el Ártico. [Estados Unidos...] prioriza la protección medioambiental del Ártico a través de la exploración científica, medioambientalmente sensato a los métodos de extracción de petróleo y gas, gestión sustentable de la pesca, y trabajar con las comunidades indígenas para mitigar los efectos del cambio climático en sus formas de vida (Conley y Kraut 2010).

Por lo que se refiere a los intereses y las políticas en relación con la región Ártica, éstas se vieron reforzadas con la llegada de la presidencia de Estados Unidos en el Consejo Ártico, que tuvo lugar del 24 de abril de 2015 al 11 de mayo de 2017, después de haber ocupado por primera vez la presidencia del 8 de septiembre de 1998 al 13 de octubre de 2000 (Arctic Council 2015). Durante su mandato en dicho Consejo, y bajo la rúbrica "*One Arctic: Shared Opportunities, Challenges and Responsibilities*" (Un Ártico: Oportunidades Compartidas, Retos y Responsabilidades), la administración del entonces Presidente Obama otorgó una alta importancia política a la región, además de tener tres principales prioridades en la zona, a saber: el mejoramiento de las condiciones económicas y de vida en las comunidades árticas, la gestión y seguridad del Océano Ártico y la atención en los impactos del cambio climático (Allen, Whitman y Brimmer 2017).

Sin embargo, de acuerdo con información del *American Security Project* (ASP, por sus siglas en inglés, y en adelante), el Ártico es la región en la que la capacidad de operación de la Marina de los Estados Unidos está claramente superada; en efecto, el Departamento de Defensa de Estados Unidos (DoD, por sus siglas en inglés) señala que, además de la estrategia de patrullaje que los submarinos de la Marina de este país han estado realizando desde comienzos de la Guerra Fría, no existe la necesidad de mantener una presencia de la Armada en la región, ya que, según el DoD, no se considera que haya una probable fuente que detone ahí un conflicto, por lo que no se tienen planes para la construcción y el establecimiento de bases o puertos de calado profundo en el Ártico durante todo 2020 (Holland 2015).

Cabe mencionar que ni la Guardia Costera de Estados Unidos, mucho menos su Marina cuentan con los navíos o la infraestructura necesaria para realizar operaciones en el Ártico, e incluso tampoco se tiene una política ambiciosa que le permita mantener operaciones en el Lejano Norte (Holland 2015). De hecho, de acuerdo con el informe del ASP:

Mientras la Estrategia Ártica del Departamento de Defensa de 2013 provee un importante boceto para las operaciones de defensa de los Estados Unidos en la región, este falla declarando que: " *Existe cierto riesgo [...] sobre] la percepción de que el Ártico [...] al estar] siendo militarizado pueda conducir a una "carrera armamentista" [...] que podría llevar a una ruptura de las aproximaciones cooperativas existentes para compartir retos*". Mientras los otros actores están expandiendo activamente su potencial, es tan obvio que [el] ignorar el reto es un problema (Holland 2015).

Probablemente, la principal causa de que Estados Unidos no estén interesados en el Ártico sea porque Alaska, el territorio que posee cerca del Círculo Polar Ártico, se encuentra muy lejano y escasamente poblado, a diferencia de países como Rusia o Canadá, quienes poseen una mayor población en sus comunidades cercanas a esta región, además de que consideran al Ártico como un asunto central de su identidad nacional (Holland 2015).

Quizás, Estados Unidos está consciente de sus desventajas en la Zona Boreal; aunque desde 2009 ha estado trabajando en el aumento de sus capacidades de búsqueda y rescate en el Ártico, en el mejoramiento del espionaje para sus operaciones en esta misma región y de manera cercana con sus aliados para resolver cuestiones medioambientales, económicas y de

seguridad, Estados Unidos padece de muchas limitantes en el Lejano Norte, principalmente en cuanto a su capacidad de acceso a la región, ya que este país se ve restringido por su pequeño número de rompehielos que posee, siendo tres para 2015, mientras que Rusia, para el mismo año, ya poseía 41, según información de *Stratfor Worldview* (2015). De igual

manera, en 2015 Estados Unidos tampoco poseía ningún puerto al Norte del Estrecho de Bering ni de instalaciones que le apoyen en las operaciones de búsqueda, rescate o vigilancia

medioambiental; no obstante, pese a estas dificultades de infraestructura y de presencia militar en el

Ártico, Estados Unidos “[...ha estado] participando en esfuerzos

bilaterales y multilaterales con otras potencias con intereses árticos para compensarse [...] por su escasez de capacidad y para asegurar su posición”, de acuerdo con información de *Stratfor Worldview* (2015).

Por otro lado, muchos académicos y organismos han señalado que el Senado de Estados Unidos debería ratificar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual Rusia ya ha ratificado y es parte (*Stratfor Worldview* 2015). A su vez, *Stratfor Worldview* cree que es considerable que el Gobierno de Estados Unidos promueva al Senado la ratificación de dicha Convención, ya que, al ser una nación ártica y no ser parte de este instrumento internacional, hace que la posición de Estados Unidos en esta región se vea socavada, mientras que la ratificación de este instrumento le permitiría negociar y reclamar nuevas fronteras marítimas, permitiéndole explotar los recursos naturales que se encuentran

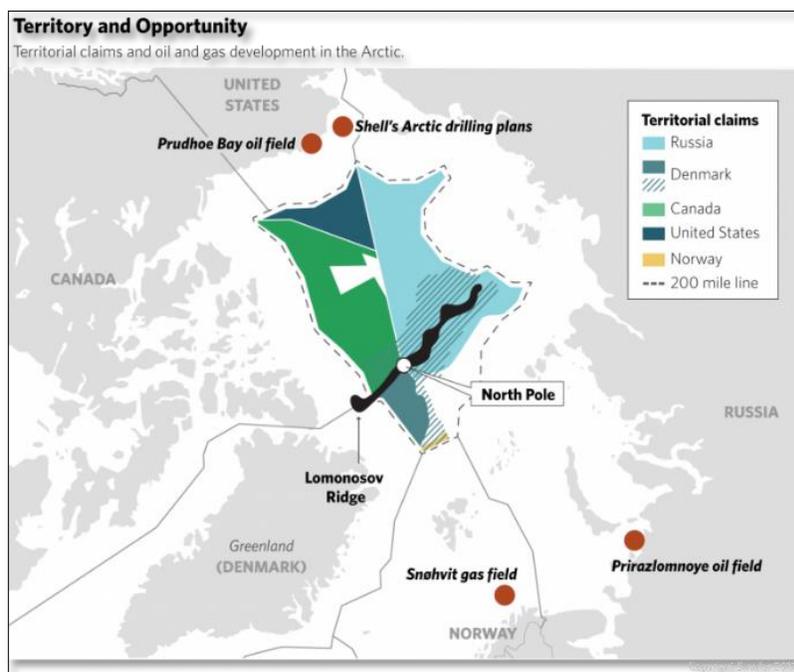


Ilustración 23. La región Ártica y las reclamaciones por parte de los Estados Árticos. Claramente se puede observar que las reclamaciones territoriales de Estados Unidos y Rusia no se superponen, pero también es evidente que sus fronteras en esa parte del mundo se verían ampliadas significativamente. Fuente: *Stratfor Worldview*, <https://worldview.stratfor.com/article/us-stakes-its-claim-arctic-frontier>

fuera del alcance de su soberanía (Stratfor Worldview 2015). En efecto, bajo el amparo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Estados Unidos tendría el derecho de un área de aproximadamente 386,000 millas cuadradas (alrededor de 999,735 kilómetros cuadrados), es decir, casi dos veces el área del Estado de California, de acuerdo con Allen, Whitman y Brimmer (Independent Task Force Report No. 75 2017). Aunque la ratificación de la Convención sería el primer paso para tener el derecho de explotación de las reservas probadas de petróleo y gas natural, la ausencia de Estados Unidos en este mecanismo le impide reconocer sus reclamaciones legales del lecho marino del Ártico (Allen, Whitman y Brimmer 2017).

Por otra parte, durante los últimos meses de la administración del Presidente Barack Obama, se dio a conocer el *Report to Congress on Strategy to Protect United States National Security Interests in the Arctic Region* del Departamento de Defensa de los Estados Unidos, según el cual, era una actualización de la Estrategia Ártica de 2013 –del entonces Presidente Obama– (Department of Defense 2016). En el *Arctic Strategy* (Estrategia Ártica) de 2013, se detallan algunos medios y maneras para poder alcanzar los objetivos que el Departamento de Defensa se establecía en la Zona Boreal, como ya se ha mencionado previamente. En el *Report to Congress on Strategy to Protect United States National Security Interests in the Arctic Region*, éstos son actualizados y establecen:

Mejorar la capacidad de las fuerzas de los Estados Unidos para defender la patria y ejercer la soberanía; Fortalecer la disuasión en el país y en el extranjero; Fortalecer las alianzas y colaboraciones; Preservar la libertad de los mares en el Ártico; Involucrar a los socios públicos, privados e internacionales para mejorar en el dominio del conocimiento en el Ártico; Proveer apoyo a la autoridades civiles, según lo indicado; Asociarse con otros departamentos, agencias, y naciones para apoyar la seguridad humana y medioambiental; y Apoyar a las instituciones internacionales que promueven la cooperación regional y el derecho (Department of Defense 2016).

Asimismo, este informe menciona que “[...] el papel del Departamento de Defensa en el aumento de la cooperación de la seguridad regional se enfrenta a una nueva prominencia a la luz de la actitud agresiva y desestabilizadora de Rusia a lo largo de su periferia y sus

inversiones en instalaciones militares y capacidades dentro del Ártico” tal como viene citado en el documento *U.S. Arctic Foreign Policy in the Era of Trump* (Plouffe 2017, 18).

Posteriormente, a comienzos de 2017, ya durante la administración del Presidente Donald J. Trump, el entonces Secretario de Defensa, James Norman Mattis, declaró que “[...] priorizaría el desarrollo de una estrategia integrada para el Ártico [, y agregó que los intereses de Estados Unidos...] y la seguridad del Ártico se beneficiarían a resultas del incremento de la concentración del Departamento de Defensa en esta región”, tal como viene citado en (Plouffe 2017, 18). En aquel entonces, el Secretario Mattis consideró que

[...] un incremento de presencia e involucramiento del Departamento de Defensa en el Ártico sería fundamentalmente necesario para proteger los intereses de Estados Unidos porque “las nuevas rutas de comunicación [...] se están abriendo, mientras que el hielo marino se retrae, [...] por lo que se tiene] que reconocer que esta es un área activa, [...] para búsqueda y rescate, para patrullaje, manteniendo la soberanía hasta lo largo de nuestra línea costera de Alaska [...]” (U.S. Arctic Foreign Policy in the Era of President Trump 2017).

La política de la región ártica durante la administración del Presidente Donald Trump ha mantenido una continuidad en aspectos como la investigación científica internacional, los ejercicios militares conjuntos, entre otros (Plouffe 2017), aunque también ha mostrado cambios significativos. Por ejemplo, en agosto de 2017, el Secretario de Estado, Rex Tillerson (1 de febrero de 2017 - 31 de marzo de 2018) tomó la decisión de eliminar puestos que implicaban la representación de Estados Unidos en la región Ártica, a diferencia de lo que se hizo en la administración anterior, cuando se tomó la decisión de enfocarse en el poder suave y la influencia de Estados Unidos para desarrollar una agenda política con acercamientos internacionales, acciones que serían bien vistas al tratarse de una región que estaba sufriendo cambios físicos relevantes (Plouffe 2017). En efecto, el Exsecretario de Estado Tillerson explicó que el puesto del representante especial para el Ártico se encontraba entre uno de los 30 puestos que serían eliminados, junto con el del enviado especial para el cambio climático, los cuales, de acuerdo con el entonces Secretario, no deberían ser ocupados porque sus obligaciones serían realizadas por otros departamentos o dependencias ya existentes, con el fin de evitar la duplicidad del trabajo (Plouffe 2017). En contraste, el Exsecretario Tillerson creó nuevos puestos diplomáticos para las regiones de los Grandes

Lagos en África y Ucrania, además de que mantuvo los ya existentes de la administración del Presidente Obama como los de la política de Corea del Norte, sobre el Holocausto, así como el puesto de Estados Unidos en el Consejo Ártico (Plouffe 2017).

Por otro lado, en 2017, el Congreso de Estados Unidos aprobó un presupuesto para la adquisición de un rompehielos pesado clase polar, el cual incrementaría las capacidades de operación de Estados Unidos en el Ártico, además de que complementarían las actividades de los rompehielos polares de la Guardia Costera, el *Polar Star* y el *Polar Sea*, de los cuales, el primero ya alcanzó su vida útil de 30 años, mientras que el segundo se encuentra inoperable, de acuerdo con información del *Canadian Global Affairs Institute* (Plouffe 2017).

Es importante mencionar que la Guardia Costera de Estados Unidos planea construir tres rompehielos para 2026 (Plouffe 2017). Esta medida representaría la implementación de una política más activa en el Lejano Norte y un salto hacia adelante después de 43 años del encargo de su único rompehielos pesado (Axe 2019). En enero de 2019, el Congreso de Estados Unidos negoció un presupuesto de 655 millones de dólares para su primer rompehielos, más 20 millones adicionales para los componentes de un segundo, además de que conviene mencionar que la Guardia Costera ha sido la responsable de las misiones polares desde 1965 llevadas a cabo por sus rompehielos, a saber: el *Polar Star*, un buque asignado para tareas desde 1976, de 339 pies de largo (121.615 metros), siendo uno de los más largos de los tres que posee, aunque es incapaz de navegar en aguas con una capa de hielo de más de 21 pies (más de 6 metros) de grosor, aunado a que se encuentra inactivo desde 2010; el *Healy*, un rompehielos de 420 pies (128 metros) de longitud que fue asignado en 1999, el cual pasó la mayor parte de su tiempo en las aguas del Ártico; mientras que el *Polar Sea*, buque hermano del *Polar Star*, navegó por más tiempo en las aguas de la Antártida (Axe 2019). Asimismo, desde 2010, la Guardia Costera ha estado identificando las carencias en sus habilidades para realizar operaciones en las aguas Árticas y Antárticas (Axe 2019). Esta acciones van acordes a las declaraciones del Presidente Trump, al haber señalado que, durante su administración, sería construido el primero de los seis rompehielos pesados que los Estados Unidos no han visto en los últimos 40 años (Plouffe 2017).

Desde 2005, la situación del Ártico representa una nueva oportunidad para los Estados Unidos para trabajar en cuestiones emergentes de gran importancia, tales como las diplomáticas, económicas y aquellas relacionadas con la seguridad, ya sea de manera bilateral, multilateral y regional (H. A. Conley, *The New Foreign Policy Frontier* 2013).

Tal como dice Andrew Holland en su informe del ASP:

Las Instituciones que gobiernan el Ártico son fuertes: los cinco estados litorales siguen las reglas de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (incluso cuando el Senado de Estados Unidos no ha ratificado la Convención) para resolver cuestiones sobre las fronteras marítimas. El Consejo Ártico [...] se ha probado a sí mismo ser un foro útil desde que fue establecido en 1996 para promover la cooperación y resolver las diferencias entre los Estados Árticos y sus comunidades indígenas. [No obstante, esto...] no significa que no haya amenazas de conflicto sobre el Ártico. El peligro, en realidad, viene de un desbalance de atención. Mientras que Estados Unidos ha ignorado en gran medida el Ártico, Rusia y potencias no Árticas [...] han buscado activamente encontrar nuevas ventajas geopolíticas en el derretimiento del hielo. Mientras el Ártico se desarrolla, está claro que hay una disparidad de atención a la región, con algunos países viéndolo como fundamental para sus asuntos nacionales, mientras que otros, particularmente Estados Unidos, hablan de boca para afuera de su estatus como potencia Ártica. [...] Este] desbalance, [...] aunado a la] incertidumbre sobre la prioridad de Estados Unidos [en la que] sitúa los asuntos Árticos, [...] podría causar malentendidos internacionales o incluso conflicto. Este desequilibrio es aparente en la carrera a los recursos, la promoción de nuevas rutas comerciales internacionales y –especialmente– el poder militar disponible en el Ártico [sic] (Holland 2015).

Para finalizar el presente apartado, se puede decir que Estados Unidos ha estado trabajando activamente en el campo diplomático para poder defender sus intereses y extender su influencia sobre el Lejano Norte. No obstante, como lo ha demostrado la Historia Diplomática, la expansión de la influencia de ciertos Estados en nuevos territorios o regiones del Planeta ha sido acompañada por el poder militar, el cual cumple con un objetivo principal: defender sus intereses en esas nuevas regiones. Estado Unidos ha realizado una labor diplomática concreta y objetiva, pero se ha visto muy limitado para ejercer una presencia militar en la región Ártica, a diferencia de otros Estados que sí tienen una presencia militar considerable, tales como la Federación Rusa, que a continuación se expondrá su caso y se

notará claramente que, en el ámbito militar y el despliegue de sus fuerzas armadas en el Ártico, ésta lleva una gran ventaja.

4.3 El Gigante ruso

La Federación Rusa es el país más grande del mundo: tiene una extensión de 17 millones, 98 mil 242 kilómetros cuadrados, es decir, alrededor de 1.8 veces el tamaño de Estados Unidos, según información de la *Central Intelligence Agency* (CIA). Según el sitio web de *Russia Beyond*, el tamaño de Rusia equivale a 56 veces la extensión de Italia o 47 veces el tamaño de Alemania (Yegórov 2017). También posee una línea costera ártica de aproximadamente 24,140 kilómetros de extensión, que va del Mar de Barents en el Occidente, hasta el Mar de Bering y el Mar de Okhotsk, en el Oriente, representando alrededor del 53% del total de su línea costera (The Arctic Institute 2019). Evidentemente, igual que muchos otros Estados actuales, su tamaño se debe a un proceso histórico de expansión que tuvo lugar durante muchos años.



Ilustración 24. Comparación de la extensión de Rusia con la de Estados Unidos. Fuente: CIA Factbook

La expansión territorial de Rusia se llevó a cabo radialmente en cinco ejes principales, a saber: hacia el Noroeste, con dirección hacia el Mar del Norte pasando por el Mar Báltico; hacia el Suroeste, al cruzar el Mar Negro, con dirección al Mar Mediterráneo; hacia el Sur, con dirección al Océano Índico, pasando por el Mar Caspio; y hacia el Norte, con dirección hacia el Océano Ártico (Solís Oyarzún 1984). De hecho, el primer eje sobre el que se avanzó de manera significativa fue en el del Noroeste, cuando en el s. XII se alcanzaron las aguas del Mar Blanco, lo que permitió, posteriormente, utilizarlo como una zona de intercambio comercial con Inglaterra y los Países Bajos y como punto de apoyo para su expansión hacia el Este, en dirección a Siberia y el Ártico (Solís Oyarzún 1984).

La expansión de Rusia hacia el Oriente comenzó durante el mandato de Iván IV el Terrible (1533-1584), cuando un grupo de cosacos iniciaron la conquista de las tierras más allá de los Montes Urales, es decir, el Extremo Oriente y Siberia (Yegórov 2017). A lo largo del tiempo y de las expediciones realizadas, Rusia se convirtió en el país más grande del mundo gracias

a las anexiones y conquistas de los territorios orientales, las cuales se dieron en 1645, sin gran dificultad debido a la poca población que tenían esas enormes y heladas regiones y a que las tribus no veían ningún inconveniente en anexionarse a Rusia (Yegórov 2017).

En el marco de la Segunda Guerra Mundial, el Ártico fue considerado como un punto

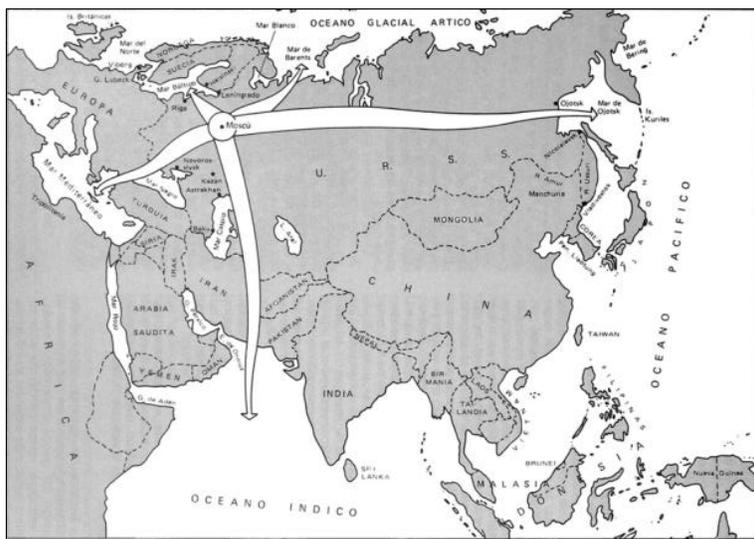


Ilustración 25. Ejes de expansión del Imperio ruso. En este mapa se puede observar como uno de esos ejes de expansión tiene dirección hacia el Ártico, además de que explican la vastedad de la entonces Unión Soviética y su sucesora, la Federación Rusa. Fuente: Rusia y su carrera hacia el mar. Fuente: Revista de Marina, <https://revistamarina.cl/revistas/1984/3/solis.pdf>

estratégico para el esfuerzo de guerra de la Unión Soviética, ya que representaba una conexión directa entre dos de sus flotas más importantes, la del Norte, ubicada en Murmansk y la del Pacífico, ubicada en Kamchatka y Vladivostok (Márquez

2016). De igual manera, esta región desempeñó un papel como ruta fundamental a

través de Islandia y Escocia, mediante la cual se abastecía a la Unión Soviética de provisiones y materiales de guerra, provenientes principalmente de Estados Unidos, para su crucial batalla contra la Alemania Nazi (García Sánchez 2018).

Más tarde, en el marco de la Guerra Fría, las entonces dos superpotencias –Estados Unidos y la Unión Soviética-, se encontraban próximas por su ubicación geográfica en el Ártico, lo que dio como resultado la militarización de esta región con el objetivo principal de extender y conservar sus zonas de influencia (Martínez Galeana 2018). Un ejemplo de esto fueron los patrullajes de submarinos de ambos Estados, aprovechando la geografía y las condiciones del hielo marginal para permanecer ocultos en las profundidades del Océano Ártico durante semanas e incluso meses (Márquez 2016). Paralelamente, durante la década de los sesenta, dado que las salidas de los mares Báltico y Negro estaban bloqueadas por países como

Dinamarca, Turquía y los de la OTAN²⁹, la Unión Soviética no tuvo más alternativas que enfocarse en otros puntos estratégicos, entre los que se encontraban Murmansk, donde se decidió desarrollar la Flota del Norte (Marchand 2008).

Posteriormente, al término de la Guerra Fría, las tensiones geopolíticas en el Ártico disminuyeron como resultado de la caída del bloque comunista y la difícil situación económica y social que se estaba viviendo en la principal sucesora de la Unión Soviética –la Federación Rusa–, la cual ya no contaba con los recursos para mantener el enorme aparato militar de su antecesora, por lo que muchas ramas de las fuerzas armadas rusas, principalmente la marina de guerra se vieron afectadas, causando que gran parte de las unidades de superficie y de los submarinos nucleares de las flotas del Norte y del Pacífico fueran dadas de baja, al mismo tiempo que en Estados Unidos se reducía el presupuesto para la defensa en esta región del mundo (Márquez 2016). De hecho, entre 1985 y 1987, la Unión Soviética fue aminorando gradualmente sus pruebas nucleares, además de que redujo en un 20% la construcción de buques para su flota de guerra (Pozo 2004). En efecto, una de las primeras acciones que iban encaminadas hacia la desmilitarización del Ártico estuvo en manos del entonces presidente de la Unión Soviética, Mijaíl Gorbachov, cuando en 1987, en el marco de la distensión de las relaciones diplomáticas entre su país y los Estados Unidos, pronunció un discurso que pasó a conocerse como la Iniciativa Murmansk, en la que

[...] se describían una serie de propuestas dirigidas a la desmilitarización del Ártico para convertirlo en una “zona de paz”, estableciéndose también un régimen libre de armamento nuclear en toda la región norte de Europa y del Ártico, limitándose también la actividad naval en torno al Océano Ártico y en última instancia, promoviéndose el desarrollo de una cooperación transfronteriza en áreas como la exploración científica, la protección medioambiental o el transporte marítimo [sic] (Márquez 2016)

Habría que mencionar también que, de acuerdo con un artículo del Grupo de Estudios en Seguridad Internacional de la Universidad de Granada,

²⁹ Después de 1948, dados los eventos que tuvieron lugar en Europa, tales como el bloqueo de Berlín y los acontecimientos en Praga, los países europeos que eran beneficiados por la ayuda económica de Estados Unidos se vieron en la necesidad de recibir también protección militar de ese Estado, lo que dio como resultado la creación del Tratado del Atlántico Norte, que fue firmado inicialmente por Estados Unidos, Gran Bretaña, Canadá, Países Bajos, Dinamarca, Bélgica, Luxemburgo, Italia, Noruega, Francia, Islandia y Portugal (García Hernando 2010).

[...] la disolución de la Unión Soviética fue seguida por un cambio en la región ártica, que evolucionó desde un terreno de lucha militar entre dos superpotencias mundiales, los Estados Unidos y la Unión Soviética, a simbolizar la cooperación y reconciliación mediante la construcción de la estabilidad entre Rusia y Occidente. [Por el contrario, con...] la ascensión de Vladimir Putin al poder, [...], la política de Moscú hacia la región se hizo más beligerante y agresiva, con el objetivo de proyectar el poder militar y restaurar la imagen de Rusia como una potencia mundial (Moreno 2018).

En el s. XXI, el Ártico desempeña un papel importante para Rusia. Hablando en términos económicos, en estos territorios se genera alrededor del 20% del Producto Interno Bruto (PIB) de este país (Devyatkin, *Russia's Arctic Strategy: Aimed at Conflict or Cooperation? (Part I)* 2018). Más aún, la región Ártica tiene una gran importancia dada su probable riqueza de recursos naturales, tales como el petróleo y el gas natural (Strategic Studies Institute 2011). Precisamente, la región Ártica es una de las mayores regiones productoras de petróleo y gas natural en Rusia, generando alrededor de 70% y 95%, respectivamente, además de poseer aproximadamente 200 depósitos de petróleo y gas natural que han sido encontrados por geólogos rusos (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014). De ahí que Rusia se ha motivado a convertir a la Ruta Marítima del Norte en una vía de tránsito que esté abierta a la navegación por periodos más largos, aunado a que está considerándola como parte de su territorio nacional (Strategic Studies Institute 2011), por lo que, desde 2001, “[...] Rusia ha estado activa particularmente en el Ártico, promoviendo agresivamente sus intereses y reclamaciones [...] usando el derecho internacional y también estableciendo una presencia amplia en el Ártico, incluyendo la proyección de poder militar en la región” (Strategic Studies Institute 2011).

En lo que concierne al debate político que gira en torno al Ártico, éste se centra en dos principales vertientes: por un lado, en una corriente liberal de las Relaciones Internacionales, es decir, aquella

[...] que aspira a adaptarse al derecho internacional y las negociaciones, resultando de un deseo [...que lleve a] la modernización económica del mercado y la optimización de Rusia y de las compañías rusas –incluyendo énfasis en el involucramiento de compañías

internacionales (Occidentales) con tecnología y *know-how* [...para el] desarrollo de los recursos de difícil acceso en el ártico (Staun 2015).

Por el otro, está aquel debate político que, desde el punto de vista de las Relaciones Internacionales, es más realista y geopolítico, ya que

[...] es fuertemente patriótico y parcialmente influido por la retórica romántica nacionalista, la cual lidia con [...] el equilibrio de poder ruso y es impregnado con nociones tales como “conquista”, “exploración” “grandeza de Rusia” “lucha” y “soberanía”. Este lado del debate es respaldado por declaraciones oficiales y demandas por un desarrollo [...] militar ruso en el [...] Lejano Norte], aunque el Ártico es mencionado en conexión con una discusión de relaciones con el Occidente, muchas veces rodeado por una retórica antioccidental, preocupación sobre aislamiento y decepción acerca de la falta de reconocimiento del (deseado) estatus ruso como una gran potencia. (Staun 2015).

Uno de los primeros intentos para demostrar su presencia y expandir sus fronteras en la región Ártica tuvo lugar en 2002, cuando la Federación Rusa, bajo el amparo en Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, solicitó a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLCS, por sus siglas en inglés) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) extender su ZEE más allá de las 200 millas náuticas que todo Estado ribereño tiene permitido gracias a la misma Convención (Kramer 2015). Es necesario subrayar que ésta estipula que si un Estado ribereño desea atribuirse la soberanía de alguna parte del lecho marino, debe demostrar que existen pruebas de que ese territorio es una extensión de su plataforma continental, por lo que Rusia intenta comprobar que la Cordillera de Lomonosov pertenece a su plataforma continental, lo que le permitiría, de acuerdo con un investigador de la Marina rusa, extender su territorio por casi 1.2 millones de kilómetros cuadrados sobre el Ártico (El País 2007). Según el diario español El País, las pruebas científicas obtenidas por grupos de investigadores rusos aseguran haber demostrado que existe una relación entre la plataforma continental rusa y la Codillera de Lomonosov, de acuerdo con información publicada en 2007 (El País).

Por otra parte, el 3 de agosto de 2007, el diario francés *Le Figaro* dio a conocer la noticia de que un equipo de científicos había logrado plantar una bandera rusa de titanio en el fondo del

Océano Ártico, es decir, a una profundidad de 4,261 metros, lo que demostraba que Rusia, además de ser una nación científica, también tiene el potencial necesario para regresar a la escena internacional (Mandeville 2007). Simultáneamente, según este mismo diario francés, cuando esta noticia se dio a conocer en Rusia, los medios de comunicación de este país reiteraban constantemente que ésta era la primera ocasión en la historia en la que se lograba alcanzar el fondo del océano, al mismo tiempo que el explorador polar y entonces vicepresidente de la Duma, Alexei Chiligarov declaraba que tocar “[...] el fondo a tal profundidad, es como hacer el primer paso sobre la luna”, de acuerdo a lo citado en el medio *Le Figaro* (Mandeville 2007). Mientras que en el escenario internacional este suceso fue tomado por algunos como una simple demostración simbólica sin algún valor jurídico, algunos otros la veían como la reafirmación de una política agresiva que Rusia estaba emprendiendo en el Ártico (Gut 2017). Lo cierto es que, recientemente, Rusia ha mostrado su interés por esa parte del Planeta, retomando una política que ya existía desde los tiempos de la Unión Soviética, con el fin de obtener ventajas geopolíticas.

Precisamente, Rusia no solo tiene interés en el Ártico por los yacimientos de hidrocarburos que se encuentran ahí presentes, sino también por las ventajas que podría otorgarle desde un punto de vista militar. Esta región provee una vinculación a los Océanos Atlántico, Pacífico y Ártico; es sede de importantes instalaciones e infraestructura de la industria de la defensa, además de permitirle conectar sus fuerzas navales nucleares desplegadas en esta región, lo que representa un factor clave de su política militar y estratégica y un símbolo de garantía del estatus de Rusia como una gran potencia (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014).

A su vez, los políticos y los jefes militares rusos han alegado por mucho tiempo que la presión tanto política como militar por parte de Estados Unidos y la OTAN sobre su país se ha incrementado en la región Ártica, siendo un ejemplo de esto Noruega, quien, además de ser miembro de esta organización, intenta socavar y reducir la posición y presencia de Rusia en el Lejano Norte, al mismo tiempo que refuerza su presencia en esta misma región (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014). De igual manera, estas autoridades rusas argumentan que

[...] las fuerzas convencionales y estratégicas de Rusia en el Norte aún están afrontando a la OTAN frente a la frontera. Los ejercicios militares de la OTAN en la cercanía inmediata de

las fronteras rusas, aunque en pequeña escala, son vistos con profunda desconfianza por el lado ruso, el cual también toma una postura alarmista hacia los programas de modernización militar de los otros [...] Estados] ribereños del Ártico (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014).

Teniendo en cuenta el panorama anterior, y después de la invasión de Georgia –que tuvo lugar en 2008-, Rusia ha endurecido su postura y ha dependido más de su poder que del Derecho Internacional para solucionar sus reclamaciones (Strategic Studies Institute 2011). De hecho, la Federación Rusa fue uno de los primeros Estados ribereños del Ártico en formular una estrategia sobre esta región, sólo después de Noruega, quien la formuló en 2006, y de Dinamarca junto con Groenlandia, cuya estrategia fue formulada en mayo de 2008 (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014).

Entre los primeros documentos que implicaban una estrategia en el Ártico se encuentra el llamado *Foundation of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic to 2020 and Beyond* (Fundamento de la Política de Estado de la Federación Rusa en el Ártico hasta 2020 y más allá), que fue dado a conocer el 18 de septiembre de 2008 por el entonces Presidente Dmitri Anatólievich Medvédev (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014). Este documento “[...] de seis páginas enumera los intereses nacionales de Rusia en la región [, a saber]: desarrollar los recursos del Ártico; [...] convertir a] la Ruta Marítima del Norte en un corredor nacional unificado de transporte y línea de comunicación; y mantener a la región como una zona de cooperación internacional” (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014). Por otra parte, el objetivo de la estrategia rusa en el ártico era

[...] asegurar un régimen operacional favorable en la zona Ártica de la Federación Rusa, incluyendo el mantenimiento de las capacidades de combate necesarias [...] de las Fuerzas Armadas de la Federación Rusa y otras tropas, formaciones militares, y agencias militares en la región [según viene citado en el documento de Heininen, Sergunin y Yarovoy] (Russian Strategies in the Arctic 2014).

Lo anterior involucraba el fortalecimiento del Servicio de Defensa Costera y el control de las fronteras en la Federación Rusa, así como del establecimiento del control técnico en ríos y estrechos a lo largo de la Ruta Marítima del Norte, por lo que las Fuerzas del Grupo Ártico estarían encargadas no solo de defender el territorio, sino también los intereses económicos

de Rusia en la región, lo que requeriría del incremento de las capacidades de ataque de la Flota del Norte (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014).

Otro de los documentos que implicaba una estrategia fue el que se dio a conocer el 20 febrero de 2013, titulado *Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation* (Estrategia para el Desarrollo de la Zona Ártica de la Federación Rusa) y que fue aprobado por el Presidente Vladimir Putin, mediante la cual buscaba que Rusia delimitara legalmente sus fronteras en el Ártico basándose en su plataforma continental, por lo que reclamaría nuevamente ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de la ONU la extensión de sus fronteras sobre estas aguas, además de que enfatizaba la importancia en la necesidad de la cooperación internacional en temas tales como la protección medioambiental, la exploración y explotación de los recursos naturales, entre otros (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014). Hay que mencionar, además, que el principal y más importante objetivo de esta estrategia es “[...] proveer un fundamento doctrinal/conceptual para el desarrollo sustentable de la Zona Ártica Rusa [...]” (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014). Del mismo modo, el informe de Heininen, Sergunin y Yarovoy, considera a la Estrategia de 2013 como más realista que la del 2008, además de que

[...] reconoce que los principales objetivos de la estrategia anterior no fueron logrados en la primera fase de 2008-2010 y podrían ser reformulados para el futuro [...aunado a que el mismo documento...] reconoce que Rusia carece de los recursos necesarios y de las tecnologías para explotar los recursos naturales de la Zona Ártica Rusa [por sí] sola y necesita inversiones extranjeras y asistencia en alta tecnología para desarrollar su Lejano Norte. La nueva estrategia también refleja el hecho de que Rusia fue incapaz de completar su investigación geofísica sobre los límites de la plataforma continental de Rusia para 2010 (como estaba requerido por la Estrategia [...]de] 2008) y se pone metas más realistas para completar su trabajo para 2015 (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014).

Otro rasgo importante a resaltar es que esta nueva estrategia, aunque es realista, también es más abierta a la cooperación internacional con el fin de solucionar sus múltiples problemas y para asegurar un desarrollo sustentable en su región Ártica, además de que resalta su soberanía sobre la Ruta Marítima del Norte, por lo que demanda la defensa de sus intereses en esta región (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014).

Conviene poner énfasis en que el

[...] desarrollo de la [Ruta Marítima del Norte] promete la reducción de los costos de transporte y de los tiempos de entrega y rivaliza exitosamente con la gran obra del presidente chino Xi Jinping, conocida popularmente como “la Nueva Ruta de la Seda”, que pretende conectar por tierra y por mar más eficazmente [a] este gigante asiático con Europa. De lograr su propósito, Putin estaría ofreciendo a sus socios europeos –que representan más de la mitad de sus exportaciones a pesar de las sanciones- algo que Xi Jinping jamás podrá ofrecer: un gran atajo geográfico controlado casi en su totalidad por Moscú, lo cual le [...brindaría] la oportunidad de ser muy competitivo (Rodríguez 2017).

Por otra parte, Estados Unidos, al igual que muchos otros países, busca determinar el estatus de la RMN como una ruta de tránsito internacional, lo que provocaría no sólo la pérdida de ingresos a la arcas rusas por el uso de dicha ruta por terceros Estados, sino también el incremento de la vulnerabilidad tanto estratégica como militar en sus costas árticas (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014).

Por otro lado, ambos Estados han llevado a cabo una labor diplomática en el Consejo Ártico, aunque con matices diferentes; por ejemplo, Estados Unidos no ha considerado al Consejo como un organismo internacional con la facultad de poder emitir decisiones obligatorias, sino únicamente como un foro de discusión, a diferencia de la Federación Rusa, quien está interesada en expandir el poder del Consejo Ártico (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014). Este punto es importante; si Estados Unidos no le da una mayor importancia al Consejo Ártico, tal como lo hace Rusia, probablemente, en caso de un conflicto entre los Estados Árticos en esa misma región, Estados Unidos se vería muy limitado en su labor diplomática para solucionar el conflicto, además de que sus demandas no tendrían el mismo valor que las de los demás Estados miembros del Consejo.

Por otro lado, el 4 de febrero de 2009, cuando todavía ocupaba el cargo de Primer Ministro de Rusia, Vladimir Putin, durante un discurso, mencionó que su país gozaba “[...] de vastos recursos [...] energéticos los cuales [...servirían] como una base para desarrollar su economía; como un instrumento para implementar [una] política nacional y extranjera [, además de señalar que el papel de su país...] en los mercados internacionales de energía

determina, en muchas maneras, su influencia geopolítica” [según como viene citado en el informe del *Strategic Studies Institute*] (Russia in the Arctic 2011). En comparación con Estados Unidos, Rusia ha sido más proactiva en cuanto a sus asuntos árticos, principalmente en la explotación de los recursos naturales. Gracias



Ilustración 26. Principales yacimientos de hidrocarburos y minerales en las costas árticas de Rusia. Como se puede observar, existe un gran número de yacimientos de recursos naturales a lo largo de la costa ártica de Rusia, lo que ha sido considerado como uno de los principales detonantes para el desarrollo de la Ruta Marítima del Norte. Fuente: *Russian Strategies in the Arctic: avoiding a new cold war*. Valdai Discussion Club, http://valdaiclub.com/a/reports/russian_strategies_in_the_arctic_avoiding_a_new_cold_war/

a la reactivación de la infraestructura que fue creada en tiempos de la Unión Soviética, Rusia ha podido explotar los yacimientos de petróleo y gas natural que se ubican a lo largo de sus costas árticas (Holland 2015).

Distintos estudios geológicos han demostrado que existe una gran riqueza debajo de las aguas árticas que Rusia reclama bajo su soberanía. De acuerdo con el Ministerio de Recursos Naturales de Rusia, bajo esas aguas podría haber reservas de petróleo que equivaldrían a 586 mil millones de barriles, además de que el mismo Ministerio ha estimado que las reservas probadas en los mares de Kara, Pechora, el Siberiano Oriental, Barents, Chukchi y Laptev podrían ascender a aproximadamente 3 mil millones de barriles de petróleo y 7.7 billones de metros cúbicos de gas natural, al mismo tiempo que las reservas no exploradas podrían alcanzar 67.7 mil millones de barriles de petróleo y 88.3 billones de metros cúbicos de gas natural; dicho de otra manera, los depósitos totales de estas áreas podrían alcanzar más de 73 billones de barriles de petróleo, de acuerdo con información del *Strategic Studies Institute* (2011).

Con el propósito de explotar esos recursos naturales, las compañías petroleras y productoras de gas natural rusas son quienes han orquestado estos desarrollos, en muchas ocasiones con

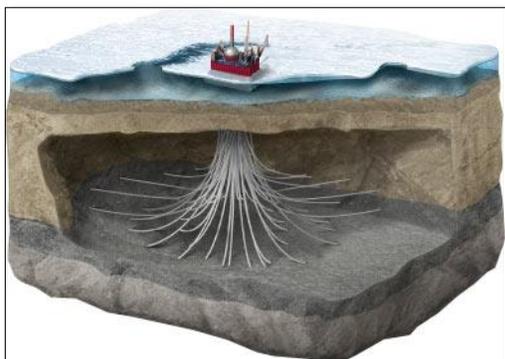


Ilustración 27. Concepción artística de la plataforma petrolera ubicada en el campo de Prirazlomnoye. Fuente: Gazprom, <http://www.gazprom.com/projects/prirazlomnoye/>

la ayuda de empresas extranjeras y sus capitales, tales como la *Chinese National Petroleum Corporation* (CNPC, por sus siglas en inglés) y la *Sinopec* de China o la vietnamita *Petrovietnam* (Holland 2015). Además, las compañías rusas han establecido acuerdos de colaboración con las compañías extranjeras para explorar y explotar los posibles depósitos de hidrocarburos ubicados en el Lejano Norte de Rusia. Tal es el caso del acuerdo firmado en abril

de 2012 entre la gigante estadounidense *Exxon-Mobil* y la compañía rusa *Rosneft* para poder explotar y desarrollar los yacimientos de petróleo y gas natural en el Mar de Kara (Heininen, Sergunin y Yarovoy 2014). No obstante, el 1 de marzo del 2018 se dio a conocer la salida de este acuerdo de la gigante estadounidense, como consecuencia de las sanciones de Estados Unidos impuestas a Rusia por la invasión y anexión de Crimea (Foy y Crooks 2018).

A su vez, Gazprom ha estado innovando su infraestructura con el fin realizar operaciones en el severo ambiente del Ártico. Sirva como ejemplo el desarrollo de plataformas que, desde el punto de vista de la empresa rusa, son resistentes al hielo, lo que le ha permitido a la empresa obtener hidrocarburos del campo petrolífero de Prirazlomnoye (Holland 2015). De acuerdo con información del sitio web de Gazprom:

La plataforma marina estacionaria resistente al hielo productora de petróleo Prirazlomnaya fue construida específicamente para el campo [petrolífero] Prirazlomnoye. Esta plataforma es utilizada para todas las operaciones de producción, incluyendo la perforación petrolera, extracción, almacenamiento tratamiento y descarga. Como fue diseñada para la región Ártica, Prirazlomnaya puede ser utilizada en condiciones extremas de mal clima; reúne los más estrictos requisitos de seguridad y puede resistir las más altas cargas de hielo (Gazprom s.f.).

Cabe mencionar que este campo fue descubierto en 1989, a 60 kilómetros de la costa continental de Rusia, en el Mar de Pechora, el cual tiene una profundidad de entre 19 y 20

metros (Gazprom s.f.). De acuerdo con información del sitio web de Gazprom, este campo petrolífero “[...] contiene más de 70 millones de toneladas de petróleo, con un potencial de nivel de producción de unas 5.5 millones de toneladas por año, [además de señalar que en...] 2016, el campo produjo 2.2 millones de toneladas de petróleo” (Gazprom s.f.).

Por lo que se refiere a la presencia y el aumento militar de Rusia en el Lejano Norte, el Gobierno ruso ha hecho una serie de acciones para aumentar la presencia de sus fuerzas en el Ártico, tales como la reapertura de una base aérea de los tiempos de la Guerra Fría en la Isla de Kotelny, suceso que tuvo lugar en octubre de 2013; la creación de nuevos buques resistentes al hielo para patrullar sus costas y la instalación de sistemas de radares en el Cabo Schmitdt y la Isla Wrangel en octubre de 2013, las cuales están muy cerca de las costas de Alaska (Holland 2015).

El fortalecimiento militar de Rusia en la región Ártica está relacionado con el fortalecimiento de su flota de guerra, la cual espera que sea una de las más poderosas del mundo dentro de 20 o 30 años. En efecto, la

[...] modernización de la Marina Rusa está basada en la construcción de una nueva flota de submarinos nucleares, el abandono de los navíos de una sola función a favor de [navíos] multipropósitos³⁰ y con mayor movilidad [...], y la producción de seis escuadrones de portaviones, los cuales impulsarían a la Marina Rusa [...a la segunda posición] en el mundo en términos de capacidad de combate. No obstante, esta fase de construcción [...que comenzó en 2015] será extremadamente costosa, haciendo su implementación dudosa y dependiente del desempeño del país en la economía global (Strategic Studies Institute 2011).

La flota de guerra de Rusia, de acuerdo con información del CSIS, para 2010 ya poseía 18 rompehielos, de los cuales siete eran propulsados por reactores nucleares, lo que les daba la capacidad de navegar a través de capas de hielo marino con el doble de grosor que lo que le permitiría a un rompehielos de propulsión a diésel, además de que entre esos 18 rompehielos, se encuentra el más grande y poderoso del mundo (Conley y Kraut 2010).

³⁰ De acuerdo con el sitio web de *Hartmann Group*, un navío multipropósito (*multi-purpose vessel*), son aquellos construidos para el transporte de diferentes mercancías, tales como de carga general, en contenedores o a granel, además de que al momento de transportar mercancías, estos navíos llevan más de un tipo de mercancía (Hartmann Group 2018).

En cuanto a sus flotas de guerra, la principal y más importante es la Flota del Norte, ubicada en las aguas árticas de la Federación Rusa con base en la Península de Kola, cerca de Murmansk, la cual es también la más poderosa entre las flotas del Pacífico, Mar Negro, Mar Caspio y Mar Báltico, ya que contiene el mayor número de rompehielos y submarinos nucleares; dicho de otra manera, esta flota posee dos tercios de la fuerza nuclear de la Marina Rusa (Strategic Studies Institute 2011), además de que ha realizado ejercicios militares en las aguas árticas a lo largo de la Ruta Marítima del Norte (Holland 2015). Cabe resaltar que durante los tiempos de la Unión Soviética, esta flota albergaba alrededor de 180 submarinos nucleares de diferentes clases; sin embargo, como consecuencia de la desintegración de la URSS, la flota fue desmembrada y reducida a casi 42 submarinos, además de que otros sufrieron graves accidentes, tales como el submarino nuclear Kursk, el cual se hundió en 2000 (Strategic Studies Institute 2011).

Conviene poner énfasis en que esta flota se encarga “[...] de todas las operaciones que se lleven a cabo en el Atlántico y es capaz de aventurarse tan lejos como el Mar Caribe o realizar acciones antipiratería en el Golfo de Adén” (Strategic Studies Institute 2011). Asimismo, de acuerdo con información del Ministerio de Defensa de la Federación Rusa, las principales tareas que en la actualidad desempeña esta flota son:

Mantenimiento de las fuerzas navales nucleares estratégicas en constante preparación para la disuasión nuclear; [...] protección] de la zona económica exclusiva y áreas de actividades productivas, supresión de actividades productivas ilegales; [...] garantizar] la seguridad de la navegación; [...] implementación] de acciones de política exterior del gobierno en áreas económicamente importantes de los océanos (visitas, entradas de rutina, ejercicios conjuntos, actividades como parte de las fuerzas de mantenimiento de la paz etc.) [sic] (Ministry of Defense of the Russian Federation s.f.).

Aunque la Flota del Norte es el hogar de los buques de guerra más modernos de Rusia, lo mismo no se puede decir sobre sus submarinos, que datan de la época soviética que para ser más exactos, son modelos de la década de los 80, por lo que el Gobierno ruso ha tomado medidas para modernizar su flota de submarinos con la llegada de unos más modernos para 2019, ya que su mantenimiento y actualización se ha vuelto cada vez más difícil y costosa, de acuerdo con información de *The National Interest* (Episkopos 2019).



Ilustración 28. Presencia militar de Rusia en el Ártico. Esta Ilustración muestra claramente cómo la ubicación de las bases militares y de defensa rusa coinciden con las trayectorias de la Ruta Marítima del Norte, así como de los principales yacimientos de hidrocarburos. Fuente: FP, <https://foreignpolicy.com/2017/01/25/heres-what-russias-military-build-up-in-the-arctic-looks-like-trump-oil-military-high-north-infographic-map/>

Habría que mencionar también que la Flota del Norte posee alrededor de 80 buques operacionales de diferentes categorías, mientras que más de 30 están en reparación o en espera de reparación, de acuerdo con información del *Strategic Studies Institute* (2011). El promedio de la edad de los navíos es de 20 años, además de que hay 11 submarinos de misiles balísticos (*SSBNs*, por sus siglas en inglés), entre otros (Strategic Studies Institute 2011). Esta flota tiene dos buques insignia, el *Fifty Years of Victoria* (*NS 50 Let Pobedy*, en honor a la victoria de la Unión Soviética sobre la Alemania Nazi), el cual es el rompehielos nuclear más grande del mundo, y el *Peter the Great* (*Pyotr Velikiy*, por su nombre en ruso), un crucero nuclear lanzamisiles (Strategic Studies Institute 2011). De acuerdo con el *Strategic Studies Institute*, “[... después] del éxito del *Peter the Great* alrededor del mundo, en el otoño de 2009, el Ministerio de Defensa anunció que tomaría dos cruceros nucleares lanzamisiles, el *Admiral Lazarev* y el *Admiral Nakhimov*, fuera de servicio” (Strategic Studies Institute 2011). De igual manera, el portaviones Almirante Kuznetsov se encuentra dentro de los

La carrera por el Ártico

elementos de la Flota del Norte, albergando alrededor de 20 aviones a bordo, así como de 10 helicópteros antisubmarinos (Strategic Studies Institute 2011).

Tal como se ha analizado en el presente apartado, Rusia posee vastos intereses en la región Ártica, y ha estado aprovechando su posición geográfica con el fin de explotar los Recursos Naturales Estratégicos de esa región y desarrollar la Ruta Marítima del Norte, la cual, en el mediano o largo plazo, podría otorgarle un estatus importante en el escenario internacional al controlar una región en la que Rusia se ve en una gran ventaja ante Estados Unidos.

Lo anterior puede considerarse como una muestra del deseo de Rusia a reforzar y obtener una posición preponderante en el escenario internacional, además de demostrar que posee las capacidades científicas, tecnológicas, diplomáticas y militares del Gobierno ruso para convertirse en una Potencia ártica.

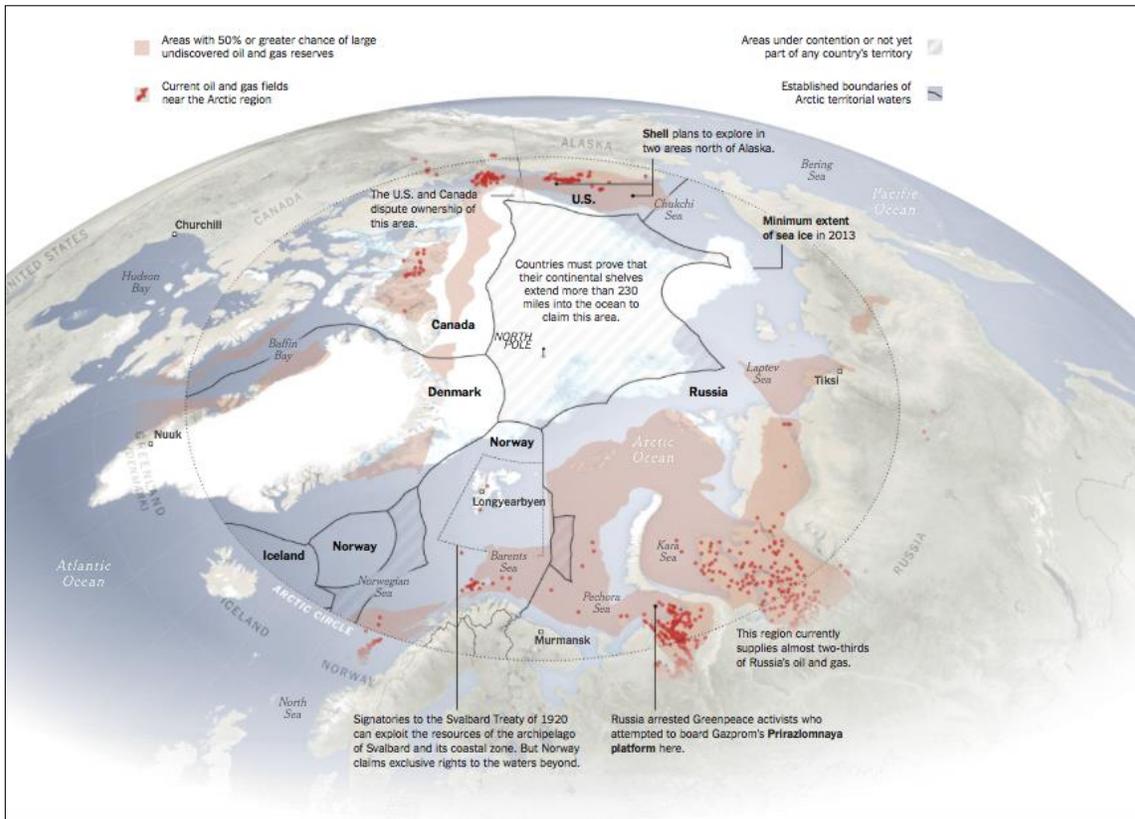


Ilustración 29. Zonas Económicas Exclusivas y yacimientos de Recursos Estratégicos. Como se puede observar en la presente Ilustración, Rusia posee la mayor extensión de las Zonas Económicas Exclusivas, así como el mayor número y las zonas con mayor probabilidad de encontrar Recursos Naturales Estratégicos. Fuente: *The New York Times*, <https://archive.nytimes.com/www.nytimes.com/interactive/2013/12/07/sunday-review/who-owns-the-arctic.html>

5 Conclusiones

El Ártico es una región que está experimentando un cambio significativo, debido principalmente al Calentamiento Global, cuyo papel se encuentra entre las principales causas de la modificación de la geografía de esta zona, impactando notablemente en el retroceso de los hielos polares que otrora se consideraban perpetuos. Hasta finales del s. XIX, los aventureros se encontraban con muchos obstáculos al momento de navegar por estas aguas; sin embargo, a partir de la segunda mitad del s. XX, esas dificultades se han ido reduciendo gradualmente. Las políticas y acciones demuestran que, a medida que el hielo del Ártico retrocede paulatinamente, el interés de distintas Potencias por esta región aumenta.

Aunque por mucho tiempo el Lejano Norte fue escenario de constante tensión debido a la cercanía geográfica que ofrecía a las dos entonces superpotencias –Estados Unidos y la Unión Soviética- en el contexto de la Guerra Fría, a partir de la década de los noventa esta tendencia dio un giro de 180 grados, pasando de una posible zona de conflicto, a una región en la que imperara la investigación científica y la cooperación internacional, fomentadas por el Consejo Ártico. Algunos académicos y expertos señalan que este organismo desempeña una importante labor para promover la cooperación internacional en la Zona Boreal; empero, existen cuestiones que en ocasiones no pueden ser resueltas a través de la diplomacia, por lo que algunos Estados, principalmente las Potencias, guiados por la defensa de sus intereses en la región, buscan alcanzar sus objetivos por otros medios, siendo la fuerza militar su última opción, invocando la premisa de Clausewitz: “la guerra es una mera continuación de la política por otros medios”.

Tal como sucedió con el continente africano, por citar un ejemplo, las Potencias están buscando hacerse de porciones del Ártico con la finalidad de extender su influencia en la región y aprovechar los recursos naturales ahí presentes, o en otras palabras, aprovechar las ventajas geopolíticas que esta parte del mundo ofrece. En aquel entonces, la Conferencia de Berlín de 1885 estableció los lineamientos que los Estados debían seguir para, de alguna forma, repartirse los territorios de África, gracias a lo cual, Potencias como el Imperio Británico y Francia lograron hacerse de grandes porciones de tierra. No obstante, a diferencia de aquella época, en la actualidad no existe un instrumento similar al de la Conferencia de

Berlín en torno al Ártico; si un Estado ribereño desea extender su Zona Económica Exclusiva, debe demandarlo ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas, presentando pruebas y estudios científicos que demuestren que, efectivamente, el lecho marino que desean reclamar forma parte de su plataforma continental.

Por su parte, el Ártico ofrece vastos recursos naturales, entre los que destacan los hidrocarburos –los principales combustibles de las economías y los ejércitos modernos- además de Rutas Polares –futuras vías por las que, en caso de ser abiertas y adecuadas a la navegación, se trasladarían grandes cantidades de mercancías hacia los mercados que ha fomentado la Globalización-. Asegurar estas rutas y el flujo de estos recursos ha estado y lo seguirá estando entre los intereses de las Potencias, por lo que, cualquier acción que comprometa la implementación de políticas que impliquen el control de estas rutas y recursos naturales, podría ser vista como un posible foco de tensión en el Ártico, donde Estados Unidos y Rusia se encuentran frente a frente. Este control, como lo menciona Corbett en sus obras citadas en la presente investigación, impactan, ya sea de manera positiva o negativa, en la economía y la influencia de un Estado. En el Lejano Norte, son las facciones realistas las que, impulsadas por mantener su influencia en la zona y su estatus en el escenario internacional, han orillado a los Estados a hacer uso de una Geoestrategia que busque salvaguardar sus intereses, provocando una especie de carrera armamentista en el Ártico, en la cual, el uso de sistemas propulsivos nucleares tanto en submarinos como en rompehielos, ha sido uno de los más empleados, dadas las ventajas que ofrecen.

Como se afirmó en la presente investigación, Estados Unidos y Rusia tienen intereses en el Lejano Norte, y ambos han ideado su propia Geoestrategia para alcanzar sus objetivos, aunque, cabe señalar, Rusia se encuentra en una mejor situación en comparación con Estados Unidos. Al ser favorecida por su historia, su geografía y sus políticos, Rusia se ha visto más activa en la Zona Boreal, promoviendo el desarrollo tanto de la Flota del Norte como de la Ruta Marítima del Norte (RMN), lo que podría otorgarle ventajas geopolíticas al controlar lo que podría ser, probablemente a partir de 2030, una de las principales rutas de transporte de mercancías de Asia a Europa. Pero es importante tener presente que, pese a las ventajas con las que cuenta el gigante ruso, existe la posibilidad de que no todo marche viento en popa.

Conclusiones

Para empezar, una política que pretenda controlar y promover el uso de la RMN debe ir acompañada de inversiones –para volver rentable el uso de esta ruta y contar con todos los servicios necesarios para la navegación- y de un desplazamiento y posicionamiento militar – para apoyar en acciones de salvamento y de vigilancia, además de la defensa de la soberanía rusa-. El retroceso y adelgazamiento del hielo presente en la superficie de la RMN facilitaría la apertura de dicha vía, pero esta ventaja podría ser aprovechada no solo por líneas navieras, sino también por buques de guerra de Estados hostiles a Rusia, quienes verían la oportunidad de colocar destructores y submarinos con sistemas de misiles y antimisiles, poniendo en peligro navíos, infraestructura portuaria e incluso plataformas petroleras, así como las fronteras y la seguridad nacional de Rusia.

Incluso en los tiempos de la URSS, cuando la navegación y las demostraciones de poder estaban limitadas por las condiciones climáticas hostiles del Ártico, éstas últimas no eran un impedimento para realizar operaciones militares en aquella región; pero recientemente, y considerando el avance del cambio climático, probablemente a partir de 2030, el Lejano Norte se convierta en una región no solo con condiciones favorables a la navegación, sino también con constantes tensiones y roses entre las Potencias hostiles a Rusia. Esta situación empeoraría si estas Potencias decidieran emprender una política de disuasión, o en un extremo, de contención contra Rusia.

Por otra parte, si la RMN se convierte en otra frontera con tensiones constantes, y si Rusia decidiera cerrarla a los navíos extranjeros y el calentamiento global continúa deteriorando el Ártico, la Ruta Transpolar se convertiría en otra opción para crear una nueva ruta comercial fuera del alcance del control de Rusia, pero la variable de que buques de guerra de Potencias hostiles a Rusia la utilicen como un nuevo punto de partida para operaciones militares seguiría vigente.

La Historia Diplomática ha demostrado que el control de los recursos naturales ha sido el origen de algunas conflagraciones entre distintos Estados. No obstante, en lo que respecta al Ártico, aunque éste también posee recursos como los hidrocarburos y esté rodeado por potencias que han tomado una postura muy realista sobre la región, es poco probable que un conflicto estalle en esta zona, ya que, entre otras posibles razones, las reclamaciones

territoriales de Estados Unidos y Rusia no se superponen, además de que el primero aún no está bien preparado para realizar operaciones militares en el Ártico. Aunado a esto, probablemente, previo al estallido de un conflicto entre estas dos Potencias, la tensión diplomática y las demostraciones de poder militar impulsarían a que los demás Estados y actores internacionales intervengan como mediadores, con el propósito de evitar una guerra entre dos Potencias nucleares.

Aún si Estados Unidos se viera obligado a enfrentar a Rusia en el Ártico por el dominio de esta región o para defender sus intereses, primero debería prepararse para la guerra, adquiriendo buques y equipo que permitan realizar operaciones y defender sus intereses en el ambiente severo del Lejano Norte, lo que es seguro, le tomaría un lapso de tiempo probablemente largo, el cual podría ser aprovechado por Rusia para desplegarse y mantener una superioridad en el campo de batalla. Además, posiblemente Estados Unidos emplearía otros métodos para disuadir a Rusia, tales como sanciones económicas contra empresas que les provean de materias primas a los rusos o contra el mismo Gobierno. Conviene recordar que los tiempos en los que grandes batallones compuestos por soldados y su artillería movilizada con la ayuda de poderosos trenes –tal como sucedió durante la Primera y Segunda Guerra Mundial- como único método de entrar en conflicto armado con otro Estado ha quedado en el pasado, ya que a partir del s. XXI, medidas como la guerra comercial, los bloqueos diplomáticos e incluso los ataques cibernéticos a dependencias primordiales de los Gobiernos han sido empleadas para desestabilizar regímenes y economías.

Por otro lado, antes de hacer operativa la RMN y de explotar las reservas probadas de petróleo y gas natural en el Ártico, Rusia debe obtener la autorización por parte de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental de las Naciones Unidas de extender sus fronteras territoriales sobre esas zonas. En el posible escenario en el que Rusia obtenga la autorización, prácticamente tendría las puertas abiertas para la explotación de los hidrocarburos presentes en el subsuelo del Ártico ruso, poniendo en marcha su maquinaria que, como se documentó en la presente investigación, ha creado y mejorado para realizar operaciones en esta zona. Por el contrario, en el escenario en el que las capacidades de Rusia no sean suficientes para extraer los recursos del Ártico, se vería en la necesidad de recurrir a la inversión de otras empresas que cuenten con el capital y el *know-how* para alcanzar sus objetivos.

Conclusiones

Tal como se documentó en la presente investigación, existe un interés económico por parte de Rusia que se puede explicar mediante la apertura de la RMN y la exploración y explotación de las reservas probadas de petróleo y gas natural, así como un interés político, dando una imagen ante la Comunidad Internacional como una Potencia ártica al contar con una fuerza militar incomparable en la región y una diplomacia activa, ya sea en organismos afines a la región como lo es el Consejo Ártico, o promoviendo y fortaleciendo alianzas con otros Estados árticos con la finalidad de mantener su influencia en la zona.

La extracción de los Recursos Naturales Estratégicos del Lejano Norte ubicados dentro de las fronteras actuales y de las reclamaciones territoriales que Rusia busca salvaguardar bajo su soberanía podrían tener un papel importante no solo en el ámbito económico, sino también en el político, ya que le permitiría obtener los fondos necesarios para llevar a cabo sus planes de crear una Flota dotada de buques multipropósitos y escuadrones de portaviones con capacidad nuclear que le permita realizar operaciones en el Lejano Norte y darle a la Federación Rusa un status de Potencia Ártica, además de una supremacía en la región. Se puede decir que la ventaja económica que se busca obtener en la Zona Boreal sería el punto de partida para implementar las políticas militares en el Ártico; dicho de otra manera, una ventaja lleva a la otra.

Por otro lado, parece increíble que una potencia económica y militar como lo es Estados Unidos se encuentre en desventaja en esta zona del Planeta si se le compara con Rusia. Aunque para 2017 ya contaba con políticas que lo visualizaban como una nación ártica con intereses presentes en la región –tal como lo señala el *HSPD:25 Arctic Region Policy* implementada desde 2009 y citada en la presente investigación -, su capacidad de maniobra no se compara con la de Rusia, ya que al momento en el que se escriben estas líneas –2020- Estados Unidos aún no posee rompehielos con capacidad nuclear para navegar en las gélidas aguas del Ártico.

Estados Unidos también es una nación ártica gracias a Alaska, pero al parecer su lento avance sobre el Lejano Norte se puede explicar a través de la Historia. Por un lado, Rusia se vio más favorecida por su geografía, ya que las campañas de expansión del s. XIV eran dirigidas hacia las gélidas costas septentrionales de Rusia, ubicadas dentro del Círculo Polar Ártico. Estas

Conclusiones

conquistas le dieron una gran ventaja, dado que, como ya se sabe, Rusia, o en aquel entonces, el Imperio ruso de los zares no pudo acceder a aguas más calientes, como las del mediterráneo, que se disputó contra el Imperio otomano, o las del Océano Índico, aguas a las que no pudo llegar por toparse contra el poderío del Imperio británico en la India. Esta situación fue aprovechada por los rusos mejorando sus fuerzas navales del Ártico, al tal grado de convertir, como ya se documentó en la presente investigación, a la Flota del Norte en una de las más poderosas de la actual Rusia. Puede decirse que el Ártico ha estado desde tiempos de los zares en la lista de regiones de interés dentro de la política exterior rusa.

Por otra parte, Estados Unidos también es una nación ártica, pero con un caso contrario al de Rusia. Para empezar, Alaska fue adquirida a través de una compra en 1867, fecha en la que el Imperio Ruso ya tenía un gran avance sobre Siberia y las costas árticas. Si bien, en aquel entonces el Secretario de Estado William H. Seward visualizaba a Alaska en un rol importante tanto para Estados Unidos como para el mundo, tal parece que no fue apoyado al cien por ciento por su Gobierno, o al menos, existió un factor que impidió el rápido desarrollo de Alaska y por ende, un fortalecimiento de la presencia de Estados Unidos en el Lejano Norte, lo anterior siendo demostrado con la declaración de Alaska como Estado de la Unión, la cual tuvo lugar en 1959.

En la historia estadounidense se habla de una guerra que tuvieron en 1812 contra el Imperio británico –época en la que éste se enfrentaba a Napoleón en Europa- y mediante la cual se buscó hacerse de los territorios del dominio del Canadá. El desenlace de este conflicto no favoreció a Estados Unidos, ya que no obtuvo ningún territorio nuevo. Tal vez, y sólo tal vez, si Estados Unidos hubiera ganado esa guerra y obtenido el dominio del Canadá o parte de éste, habría comenzado una expansión hacia los territorios más septentrionales y obtenido el territorio actual de lo que hoy es Canadá. Pero la Historia ha demostrado que Estados Unidos no tenía interés por el Lejano Norte, ya que durante la Guerra Fría, periodo en el que la tensión con la URSS en esa región era muy alta, no desarrolló capacidades ofensivas como rompehielos nucleares ni adaptación de artillería y de infantería para realizar operaciones militares en aquella zona.

Conclusiones

Cabe mencionar que Estados Unidos es un Estado con reclamaciones territoriales en el Ártico, pero que no ha ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, decisión que lo limita al momento de reclamar demarcaciones de manera legal ante otros Estados. Mientras no se decida por ratificar dicho instrumento, una posible medida para demostrar su presencia en la región sería aprovechar y fortalecer sus alianzas diplomáticas y militares con otros Estados árticos, esto mientras se prepara de manera unilateral para responder ante los retos y oportunidades que el Lejano Norte ofrece. Estados Unidos debe reconocer que el Ártico es una región que se está dinamizando y que su avance sobre esta zona está retrasado, lo que podría provocar consecuencias en un par de décadas, como perder prestigio ante la comunidad internacional, perder la oportunidad de explotar los recursos naturales de la región o de tener a un rival poderoso con una gran capacidad de maniobra cerca de sus fronteras y controlando gran parte del Lejano Norte, lo que comprometería la seguridad nacional de Estados Unidos.

Un ejemplo de fortalecimiento de alianza podría ser con Canadá, donde se encuentra el Paso del Noroeste. En lugar de emprender una campaña diplomática para convencer a Canadá de darle al Paso el status de libre tránsito internacional, una opción sería promover la creación de un acuerdo entre ambas partes para desarrollar el Paso y ponerlo en condiciones óptimas para la navegación, respetando la soberanía canadiense sobre el Paso, ya que, de acuerdo a los discursos de los políticos canadienses, tal parece que su soberanía no es un tema que se ponga en la mesa de negociación.

Si Estados Unidos quisiera emprender un papel más activo en la región Ártica, sus políticas no deberían limitarse únicamente a los discursos, sino que debería abarcar otros ámbitos tales como el diplomático, el económico y el militar. En el caso del ámbito diplomático, para comenzar a demostrar su presencia en organismos como el mismo Consejo Ártico, otorgándole la importancia que demanda el mismo Consejo y tener presente que ahí se reúnen representantes de las otras naciones árticas para negociar y llegar a resoluciones que beneficien a Estados Unidos y que demuestren la política que se tiene para el Lejano Norte. Por otra parte, los ámbitos económico y militar irían de la mano, ya que para comenzar a obtener fondos necesarios para la adquisición de equipo especializado que permita realizar operaciones militares bajo las condiciones climáticas del Ártico, se debe destinar una

Conclusiones

cantidad considerable de dinero. Estos fondos deben ir respaldados de una política que enfatice la defensa de los intereses en la región ártica y los beneficios de la explotación sustentable de los recursos naturales presentes en aquella zona, así como de la defensa de la soberanía estadounidense en sus territorios más septentrionales del Planeta.

Cabe mencionar que el Ártico difícilmente será eliminada de la lista de las regiones que llaman la atención de las Potencias, debido principalmente a las grandes reservas probadas de Recursos Naturales Estratégicos presentes en su subsuelo y bajo sus aguas, así como las ventajas geopolíticas que otorga, como el posible uso de rutas de transporte marítimo. Si la región se vuelve rentable, es decir, que las condiciones climáticas sean más favorables para realizar vuelos, navegación, operaciones militares y sea capaz de comunicar esa zona con ciudades más australes mediante carreteras y puentes, ya sea terrestres o aéreos, que es casi 90% probable que suceda ya que las medidas actuales para frenar el calentamiento global no son las mínimas suficientes, habrá más incentivos para emprender una Geoestrategia más realista y las demostraciones de fuerza entre las Potencias árticas serán cada vez más directas.

Las repercusiones no sólo afectarían de manera positiva a las Potencias con intereses en el Ártico, sino también de manera negativa a otros ámbitos, como a las actuales rutas marítimas, las cuales implican el paso por estrechos estratégicos como el de Panamá, Suez o Malaca. Con la apertura de estas rutas, y teniendo en cuenta las variables que implica el comercio internacional, estos estrechos podrían dejar de ser atractivos para las líneas navieras, y en su lugar, las Rutas Polares podrían adquirir mayor importancia, y por ende, acelerar su desarrollo para tener las condiciones óptimas necesarias, existiendo la posibilidad de un impacto negativo en la economía de los Estados que administran y controlan dichos pasos.

Cabe mencionar que la Hipótesis planteada al comienzo de esta investigación se cumplió parcialmente, ya que las dos Potencias analizadas –Estados Unidos y Rusia- han emprendido una Geoestrategia para acceder a los Recursos Naturales Estratégicos, aunque en el caso del control de las Rutas Polares, solo Rusia es quien busca hacerse del control de la Ruta Marítima del Norte, creando infraestructura portuaria y estableciendo bases militares a lo largo de la ruta, con la finalidad de salvaguardar sus intereses en la región y su soberanía, principalmente. En el caso de Estados Unidos, éste también ha establecido políticas que

Conclusiones

muestran su interés por llegar al ártico y defender sus intereses en la región, aunque en la práctica, su avance sobre el Lejano Norte ha sido lento, en comparación con el de Rusia. El retroceso del hielo polar ha convertido al Ártico en una región en la que la cooperación internacional y la investigación científica sean promovidas; no obstante, en la presente investigación se documentó que los intereses y las políticas nacionales que buscan un dominio predominante en la región y otorguen un status de Potencia ártica, pesan más que la cooperación, lo que hace del Ártico una arena de enfrentamiento y tensión entre Estados Unidos y Rusia.

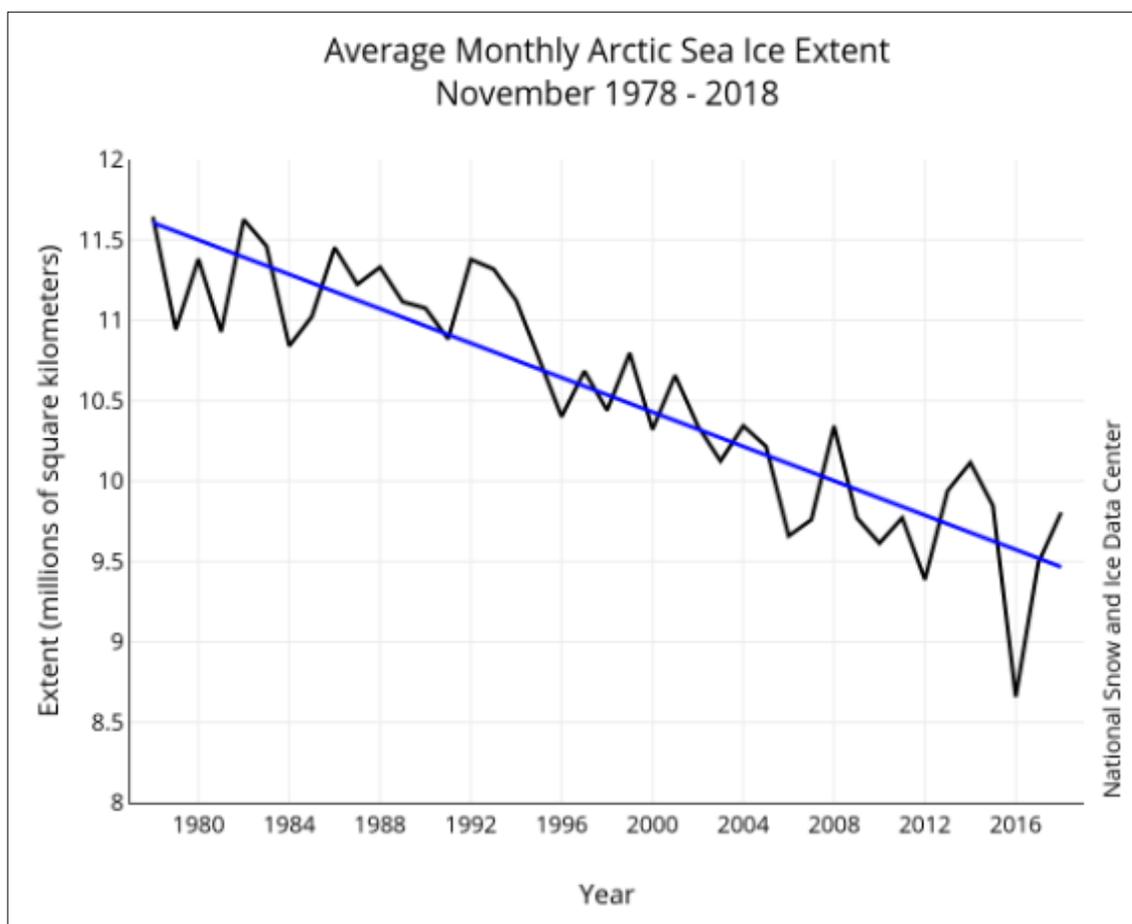
Estados Unidos y Rusia son Estados que pocas veces han retrocedido en los campos de batalla. La Historia Diplomática muestra claramente cómo en varias ocasiones se han enfrentado contra enemigos poderosos y con tenacidad y perseverancia, han salido triunfantes. Si Estados Unidos decide involucrarse más en el Ártico, se topará con una Rusia bien plantada, la cual, al parecer, no tiene planes de abandonar su empresa en el Lejano Norte.

Se dice que en una ocasión, el zar Nicolás I, durante el proceso de expansión de Rusia hacia los territorios de Siberia, le dijo a uno de sus gobernadores: “donde una vez la bandera rusa ha sido izada, jamás deberá ser arriada”. Si esta premisa sigue vigente en la mente de los políticos y militares rusos, Estados Unidos se encontrará con un fuerte rival en el Lejano Norte, a quien será difícil disuadir o incluso eliminar, si es que la opción de entrar en un conflicto armado por esa región se encuentra considerada en sus cálculos.

6 Anexos

6.1 Anexo 1: Promedio de la extensión del hielo marino en el mes de Septiembre

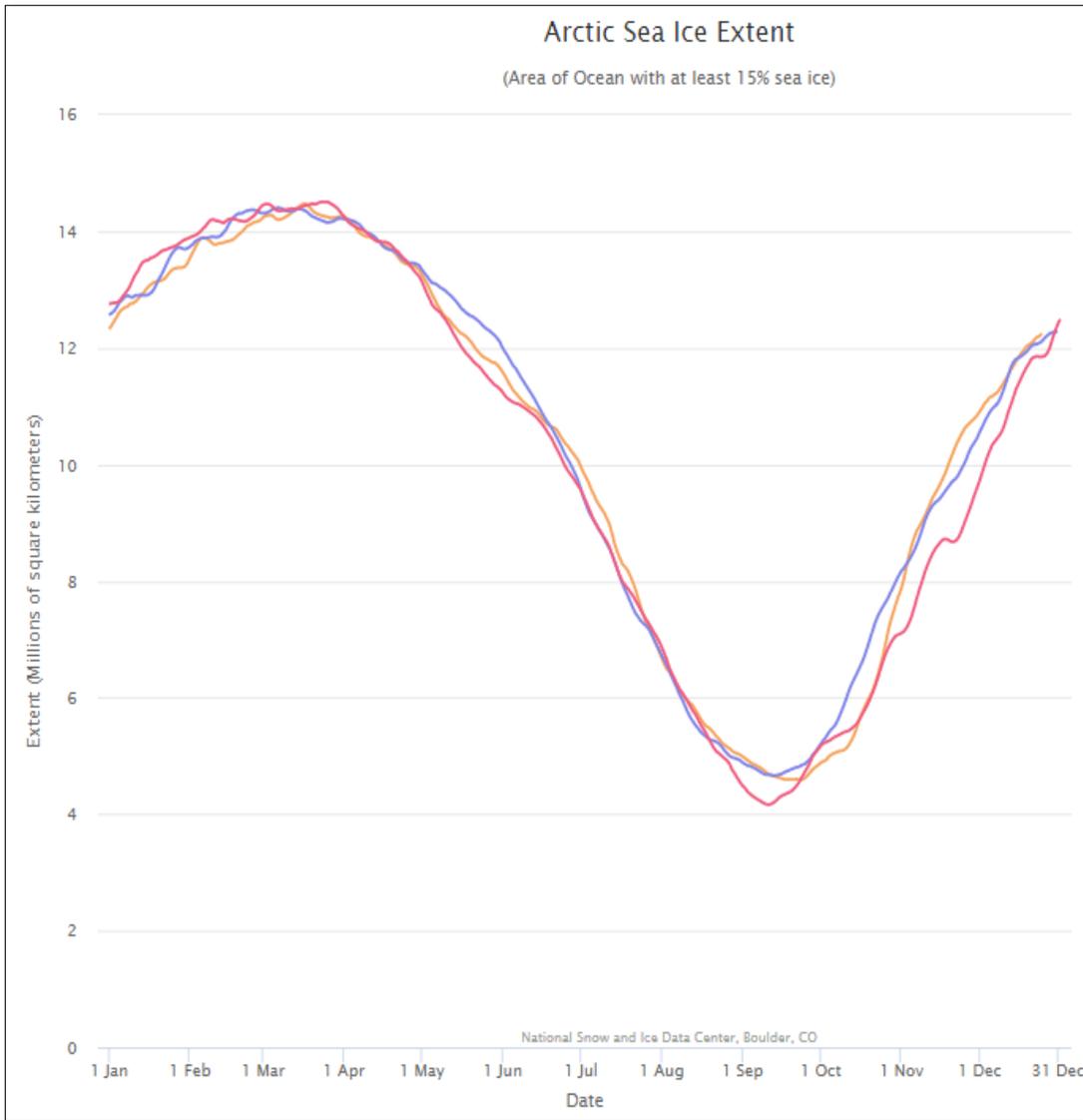
El presente gráfico muestra la extensión promedio del hielo marino en el mes de noviembre, durante el periodo de 1978 al 2018. Como se indica, existe un descenso en el promedio de la extensión del 5.0% por década, esto de acuerdo con datos del NSIDC.



Fuente: National Snow & Ice Data Center, <https://nsidc.org/arcticseaicenews/2018/12/>

6.2 Anexo 2: Promedio de la extensión de la capa de hielo marino en el Ártico durante el periodo 2016-2018

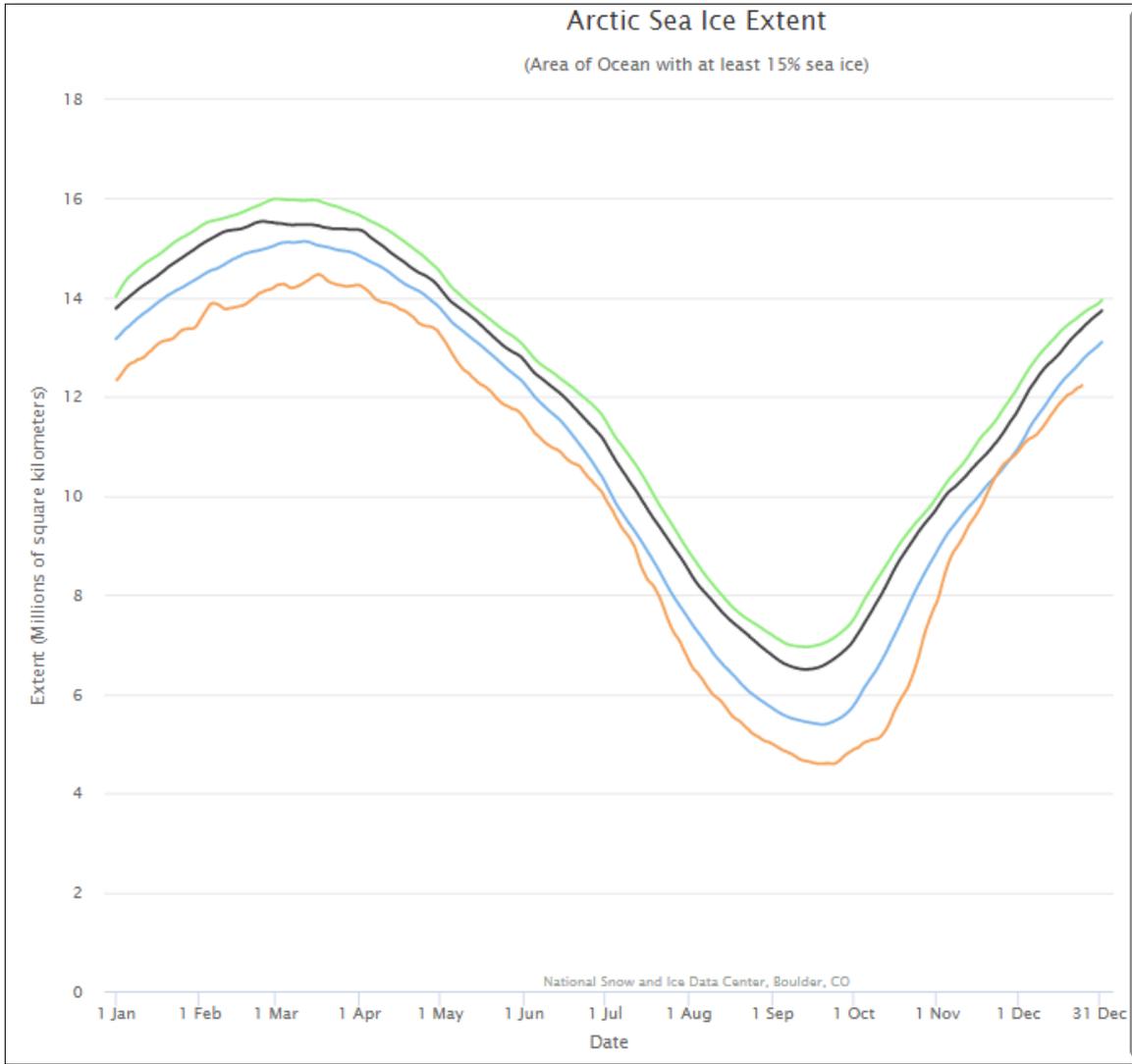
Gráfico con datos del NSIDC que muestra los registros de las variaciones de la extensión de la capa de hielo marino a través de los años mencionados. De color anaranjado los datos de la variación de la extensión del hielo de 2018, de color azul la del 2017 y finalmente la de color rosa la de 2016.



Fuente: *National Snow & Ice Data Center*, <https://nsidc.org/arcticseaicenews/charctic-interactive-sea-ice-graph/>

6.3 Anexo 3: Promedio de la extensión de la capa de hielo marino en el Ártico de 2018 en comparación con las décadas mencionadas en el gráfico

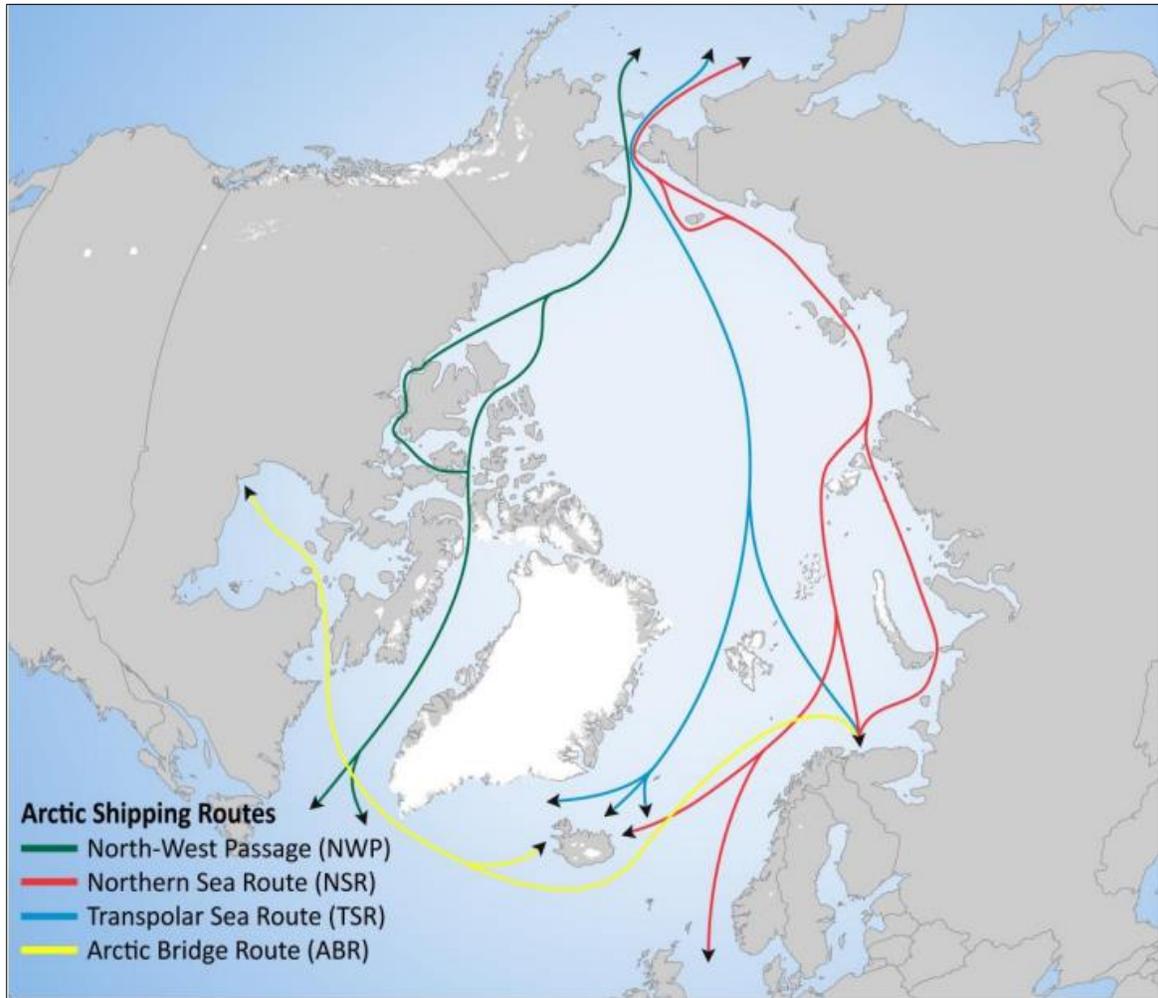
Este gráfico muestra los registros de las variaciones de la extensión de la capa de hielo marino de 2018 con los promedios de los registros de los periodos mencionados. De color azul, el promedio de los registros del periodo 2001-2010; de color negro los del periodo 1991-2000; de color verde los de 1979-1990; y finalmente de color anaranjado los registros de 2018.



Fuente: *National Snow & Ice Data Center*, <https://nsidc.org/arcticseaicenews/charctic-interactive-sea-ice-graph/>

6.4 Anexo 4: Las Rutas Polares

El siguiente mapa muestra las Rutas Polares analizadas en la presente investigación: de color rojo, la Ruta Marítima del Norte; de color verde, el Paso del Noroeste; de color azul, la Ruta Transpolar; y de color amarillo, el Puente Ártico. Este mapa muestra no sólo las rutas, sino también a los Estados por los que pasan, mostrando una de las causas por las que se busca impulsar el desarrollo y apertura de las distintas rutas.



Fuente: *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route*, de Malte Humpert y Andreas Raspotnik, https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2012/Scholarly_Papers/14.Humpert_and_Raspotnik.pdf

7 Referencias

- ABS. «Navigating the Northern Sea Route: Status and Guidance.» *ABS Advisory*. 2014. https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/advisories-and-debriefs/ABS_NSR_Advisory.pdf (último acceso: 3 de marzo de 2019).
- AGI. «Oil and Gas in the U.S. Arctic.» *Petroleum and the Environment*. Editado por E. Allison y B. Mandler. 1 de junio de 2018. <https://www.americangeosciences.org/critical-issues/factsheet/pe/oil-gas-us-arctic> (último acceso: 2 de marzo de 2019).
- Agua.org.mx. *¿Qué es una cuenca?* s.f. <https://agua.org.mx/que-es-una-cuenca/> (último acceso: 8 de abril de 2019).
- Allen, Myles, y otros. «Framing and Context: Global warming of 1.5°C.» *An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emissions pathways in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty*. Editado por Valérie Masson-Delmotte, y otros. octubre de 2018. <https://www.ipcc.ch/sr15/> (último acceso: 23 de diciembre de 2018).
- Allen, Thad W., Christine Todd Whitman, y Esther Brimmer. «Arctic Imperatives. Reinforcing U.S. Strategy on America's Fourth Coast.» Técnico, Council on Foreign Relations, Nueva York, 2017, 83.
- Andersson, Patrik, Jesper Willaing Zeuthen, y Per Kalvig. «Chinese Mining in Greenland: Arctic Access or Access to Minerals?» *Arctic Yearbook*. 2018. https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2018/China-and-the-Arctic/7_AY2018_Andersson.pdf (último acceso: 21 de marzo de 2019).
- Arctic Council. «Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report.» Vers. Segunda reimpresión. abril de 2009. <http://hdl.handle.net/11374/54> (último acceso: 13 de marzo de 2019).
- . *Observers*. 7 de mayo de 2015. <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/arctic-council/observers> (último acceso: 27 de marzo de 2019).
- . *United States of America*. 7 de mayo de 2015. <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us/member-states/united-states-of-america> (último acceso: 23 de marzo de 2019).
- . *What is the Arctic Council?* 20 de mayo de 2015. <https://arctic-council.org/index.php/en/about-us> (último acceso: 23 de marzo de 2019).
- Asariotis, Regina, y otros. «Informe sobre el Transporte Marítimo (UNCTAD/RMT/2015).» Técnico, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Ginebra, 2015, 127.

Referencias

- Astié-Burgos, Walter, y María Cristina Rosas González. *Las Relaciones Internacionales en el siglo XXI*. Primera. Editado por Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM. Coyoacán, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2017.
- Axe, David. *43 Years in the Making: The U.S. Coast Guard Finally Gets New Icebreakers*. 25 de febrero de 2019. <https://nationalinterest.org/blog/buzz/43-years-making-us-coast-guard-finally-gets-new-icebreakers-45572> (último acceso: 28 de marzo de 2019).
- Balaresque Walbaum, Jorge. «La conquista del control del mar.» *Revista de Marina (Armada de Chile)* 104, n° 779 (Julio-Agosto 1987).
- Baños Bajo, Pedro. *Así se domina el Mundo. Desvelando las claves del Poder Mundial*. Primera. Barcelona: Editorial Ariel, 2017.
- Baquer, Miguel Alonso. «Estrategia, Geoestrategia, Geopolítica.» *Instituto Español de Estudios Estratégicos*. agosto de 2010. <http://www.ieee.es/Galerias/fichero/2010/DIEEE08-2010-Estrategia-Geoestrategia-Geopolitica.pdf> (último acceso: 24 de enero de 2019).
- BarentsWatch. *What is the Arctic?* Editado por Kjetil S. Grønnestad. 21 de Enero de 2016. <https://www.barentswatch.no/en/articles/Hva-er-Arktis/> (último acceso: 27 de Octubre de 2018).
- Battiss, Samir, y otros. «Observatoire de l'Arctique.» *Fondation pour la Recherche Stratégique*. febrero de 2016. <https://www.defense.gouv.fr/fre/dgris/recherche-et-prospective/observatoires/observatoire-de-l-arctique> (último acceso: 23 de marzo de 2019).
- BBC News. «Is the Arctic set to become a main shipping route?» *Climate change is increasingly opening up the Northwest Passage, an Arctic sea route north of the Canadian mainland*. Editado por Jessica Murphy. Toronto, Ontario, 1 de noviembre de 2018.
- Becerra, Mauricio. *El Comando Sur del Ejército norteamericano y la IVª Flota*. 4 de Mayo de 2012. <http://otramerica.com/radar/el-comando-sur-del-ejercito-norteamericano-y-la-iv-flota/1888> (último acceso: 30 de Abril de 2018).
- Benedict, H. B. *Canadá. La historia de un País Diversificado y Dinámico*. México, D.F., 1994.
- Berteaux, Pierre. *África: Desde la prehistoria hasta los estados actuales*. 12. México: Siglo XXI, 1989.
- Bird, Kenneth J., y otros. «Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle.» Vers. 1.0. *U.S. Geological Survey Fact*

Referencias

- Sheet 2008-3049*. Editado por Peter H. Stauffer. 23 de julio de 2008.
<http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/> (último acceso: 27 de febrero de 2019).
- Blunden, Margaret. «Geopolitics and the Northern Sea Route.» *International Affairs* 88, n° 1 (enero 2012): 115-129.
- Bolívar Ocampo, Alberto. «La importancia de la geopolítica y geoestrategia en los planes de desarrollo.» Editado por Albis Thompson y Ronald Williford. *Military Review (Edición Hispanoamericana)*, n° 2 (Marzo-Abril 2012): 25-33.
- BP p.l.c. «BP Statistical Review of World Energy 2018.» Vers. 67. *World energy statistics 2017*. Editado por BP p.l.c. junio de 2018.
<https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf> (último acceso: 28 de diciembre de 2018).
- Buixadé Farré, Albert, y otros. «Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure.» *Polar Geography* XXXVII, n° 4 (octubre 2014): 298-324.
- Bush, George W. «Homeland Security Presidential Directive 25: Arctic Region Policy.» Gubernamental, Homeland Security Digital Library, Homeland Security, Washington, 2009, 14.
- Candela Sánchez, César. «La contribución de los canales interoceánicos al derecho internacional económico : una aproximación a partir del comercio marítimo internacional de los países andinos por el Canal de Panamá.» *Agenda Internacional* VII, n° 15 (2000): 73-106.
- Carrasco Rodriguez, Antonio. *Los viajes vikingos a América*. 10 de Enero de 2012.
<https://blogs.ua.es/navegaciontransoceanica/2012/01/10/los-viajes-vikingos-a-america/> (último acceso: 5 de Septiembre de 2018).
- Cartier, François. *L'exploration dans l'Arctique aux 19e et 20e siècle*. s.f.
http://collections.musee-mccord.qc.ca/scripts/explore.php?Lang=2&tablename=theme&tableid=11&elementid=75__true&contentlong (último acceso: 9 de Septiembre de 2018).
- Charron, Andrea. «The Northwest Passage Shipping Channel: Sovereignty First and Foremost and Sovereignty to the Side.» Editado por Jim Keeley y John Ferris. *Journal of Military and Strategic Studies* VII, n° 4 (2005): 1-26.
- Chávez Palacios, Julián. «Desarrollo tecnológico en la Primera Revolución Industrial.» *Norba. Revista de historia*, n° 17 (2004): 93-109.
- CIA. *Russia*. s.f. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rs.html> (último acceso: 30 de marzo de 2019).

Referencias

- Claes, Dag Harald. «The Scramble for Arctic Oil and Natural Gas.» Cap. 5 de *The geopolitics of global energy: the new cost of plenty*, de Timothy C. Lehmann, editado por Timothy C. Lehmann, 85-104. Boulder, Colorado: Lynne Rienner Publishers, Inc., 2017.
- Comtois, Claude, y Caroline Denis. «Le potentiel de trafic maritime dans l'Arctique canadien.» *Centre sur la sécurité internationale - Université Laval*. 17 de noviembre de 2006.
http://www.csi.hei.ulaval.ca/sites/csi.hei.ulaval.ca/files/actes_transport_maritime_comtois.pdf (último acceso: 21 de marzo de 2019).
- Conley, Heather A. «The New Foreign Policy Frontier. U.S. Interests and Actors in the Arctic.» Técnico, Europe Program, Center for Strategic & International Studies, Washington, D. C., 2013, 88.
- . *Washington's Arctic "To Do" List*. 31 de enero de 2014.
<https://www.csis.org/analysis/washingtons-arctic-do-list> (último acceso: 27 de marzo de 2019).
- Conley, Heather, y Jamie Kraut. «U.S. Strategic Interests in the Arctic. An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation.» Técnico, CSIS Europe Program, Center for Strategic & International Studies [CSIS], Washington, D.C., 2010, 28.
- COPANT. «El oro negro del Ártico.» *De ISO*. 4 de marzo de 2015.
<http://www.copant.org/index.php/es/noticias/publicaciones/category/17-iso-lt-2015> (último acceso: 21 de abril de 2019).
- Cultura Thule*. s.f. <https://pueblosoriginarios.com/norte/artico/thule/thule.html> (último acceso: 25 de Agosto de 2018).
- Dallanegra Pedraza, Luis. «Talasopolítica: El Aislacionismo Marítimo de América Latina.» *POLITICA INTERNACIONAL*. Editado por Luis Dallanegra Pedraza. 2-6 de Septiembre de 2013. <http://luisdallanegra.bravehost.com/Amlat/Talasola.pdf> (último acceso: 20 de Mayo de 2018).
- Department of Defense. «Arctic Strategy.» *Department of Defense*. noviembre de 2013.
https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf (último acceso: 29 de marzo de 2019).
- Department of Defense. «Report to Congress on Strategy to Protect United States National Security Interests in the Arctic Region.» Gubernamental, Departamento de Defensa, 2016, 17.
- Devyatkin, Pavel. *Russia's Arctic Strategy: Aimed at Conflict or Cooperation? (Part I)*. 6 de febrero de 2018. <https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-aimed-conflict-cooperation-part-one/> (último acceso: 1 de abril de 2019).

Referencias

- . *Russia's Arctic Strategy: Energy Extraction (Part III)*. 20 de febrero de 2018.
<https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-energy-extraction-part-three/?cn-reloaded=1> (último acceso: 2 de marzo de 2019).
- Dictionary of American History. *The First to Reach the North Pole*. 10 de Septiembre de 2018. <https://www.encyclopedia.com/places/oceans-continents-and-polar-regions/antarctic-physical-geography/discovery-and-exploration-polar-regions> (último acceso: 15 de Septiembre de 2018).
- E. Nilsson, Annika. «The United States and the Making of an Arctic Nation.» Editado por Nikolas Sellheim y Trevor McIntyre. *Polar Record* 54, nº 2 (mayo 2018): 95-107.
- Eiffing, Vincent, y Tanguy Struye de Swieland. «Université Catholique de Louvain (UCL).» *L'Arctique: nouvel eldorado?* Editado por Alain De Neve. marzo de 2011. <https://cdn.uclouvain.be/public/Exports%20reddot/pols/documents/NA15-INBEV-TEXT.pdf> (último acceso: 22 de diciembre de 2018).
- El País. «Rusia reclama la soberanía sobre una zona del Ártico rica en recursos naturales.» *El País*, 21 de septiembre de 2007.
- Episkopos, Mark. *Naval Muscle: Russia's Northern Fleet Is Getting Some Seriously Dangerous Submarines*. 17 de marzo de 2019.
<https://nationalinterest.org/blog/buzz/naval-muscle-russias-northern-fleet-getting-some-seriously-dangerous-submarines-47827> (último acceso: 25 de marzo de 2019).
- Esteatita: qué es, usos, datos y más*. 26 de Junio de 2017.
<http://geologiaonline.com/esteatita-usos-datos-mas/> (último acceso: 25 de Agosto de 2018).
- Fernández Beceiro, Luis, y José Marín Rojas. «Expansión y presencia planetaria de Portugal .» Editado por Instituto Español de Estudios Estratégicos Ministerio de Defensa. *Cuadernos de estrategia (Ministerio de Defensa)*, nº 39 (1991): 69-89.
- Financial Times. «Russia gives nuclear group control of Arctic sea route.» *Rosatom plans to deploy icebreaker fleet to allow year-round access for shipping*. Editado por Nastassia Astrasheuskaya : St. Petersburg, 12 de diciembre de 2018.
- Foy, Henry, y Ed Crooks. «ExxonMobil abandons joint ventures with Russia's Rosneft.» *Financial Times*, 1 de marzo de 2018.
- Freeman, Minnie Aodla. *Inuits*. 8 de Junio de 2010.
<https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/inuit/> (último acceso: 25 de Agosto de 2018).
- García Hernando, José Luis. «A los 60 años de su creación: la OTAN y su posición con respecto al Mediterráneo sur (1949-2009).» *Investigaciones Históricas: Época moderna y contemporánea*, nº 30 (2010): 209-230.

Referencias

- García Sánchez, Ignacio José. «La geopolítica del Polo Norte.» *Sociedad Geográfica Española*. enero-abril de 2018.
http://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/2018/IJGS_Artico_RevSocGeoEsp_ene-abr2018.pdf (último acceso: 31 de marzo de 2019).
- Garric, Audrey. «L'Arctique, terre promise pour les compagnies pétrolières ?» *Le Monde*, 7 de septiembre de 2012.
- Gazprom. *Prirazlomnoye field*. s.f. <http://www.gazprom.com/projects/prirazlomnoye/> (último acceso: 25 de marzo de 2019).
- González Aguayo, Leopoldo Augusto. «Las tendencias, los enfoques y las nuevas escuelas de la geopolítica.» En *La Geopolítica del siglo XXI*, de Graciela Pérez-Gavilán Rojas, Ana Teresa Gutiérrez del Cid y Beatriz Nadia Pérez Rodríguez, 17-31. México, D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), 2017.
- González Martínez, Andrés, y Federico Aznar Fernández-Montesinos. «Mahan y la Geopolítica.» Editado por Universidad Complutense de Madrid. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder* IV, nº 2 (2013): 335-351.
- Gorraiz López, Germán. *El nuevo Canal de Panamá y la navegación marítima del siglo XXI*. 30 de Mayo de 2016. <https://www.telesurtv.net/bloggers/El-nuevo-Canal-de-Panama-y-la-navegacion-maritima-del-siglo-XXI-20160530-0001.html> (último acceso: 8 de Abril de 2018).
- Government of Canada. *Canadian Joint Operations Command (CJOC)*. 12 de julio de 2018. <https://www.canada.ca/en/department-national-defence/corporate/organizational-structure/canadian-joint-operations-command.html> (último acceso: 9 de abril de 2019).
- Government of Northwest Territories. *7.3 Trends in shipping in the Northwest Passage and the Beaufort Sea*. 29 de mayo de 2015. <https://www.enr.gov.nt.ca/en/state-environment/73-trends-shipping-northwest-passage-and-beaufort-sea> (último acceso: 8 de abril de 2019).
- Greenpeace. «Ártico, el océano más desprotegido del planeta.» *Archivo Greenpeace*. 6 de Abril de 2015. <https://archivo-es.greenpeace.org/espana/Global/espana/2015/Report/artico/artico-el-oceano-mas-desprotegido-BR.pdf> (último acceso: 25 de Abril de 2018).
- Guerrero, Pablo. *Geoestrategia*. 1 de Septiembre de 2011.
<https://geografia.laguia2000.com/general/geoestrategia> (último acceso: 25 de Mayo de 2018).
- Gut, Jasmin. *La conquête symbolique de l'Arctique russe*. 26 de diciembre de 2017.
<https://creergeneva.org/2017/12/26/la-conquete-symbolique-et-militaire-de-larctique-russe/> (último acceso: 1 de abril de 2019).

Referencias

- Hartmann Group. *Multi-purpose vessels*. 2018. https://www.hartmann-ag.com/en/business_area/multipurpose_vessels.php (último acceso: 5 de abril de 2019).
- Heininen, Lassi, Alexander Sergunin, y Gleb Yarovoy. «Russian Strategies in the Arctic: Avoiding a New Cold War.» Técnico, Valdai Discussion Club, 2014, 102.
- Henning, R., y L. Körholz. *Introducción a la Geopolítica*. Segunda. Traducido por Marcela B. Bravo de Casanova. Buenos Aires: Pleamar, 1977.
- Hill, Emmaline, Marc LaNore, y Simon Véronneau. «Northern sea route: an overview of transportation risks, safety, and security.» *Journal of Transportation Security* VIII, n° 3 (julio 2015).
- Hobsbawm, Eric John. *La era del capital, 1848-1875*. Sexta (2da reimpression). Traducido por A. García Fliuxá y Carlo A. Caranci. Buenos Aires: Crítica, 2010.
- Holland, Andrew. «America's Role in the Arctic: Opportunity and Security in the High North.» Técnico, American Security Project, 2015, 10.
- Hong Liang, Lee. *The economics of slow steaming*. 7 de octubre de 2014. <http://www.seatrade-maritime.com/news/americas/the-economics-of-slow-steaming.html> (último acceso: 8 de abril de 2019).
- Hugot, Jules, y Camilo Umana Dajud. «Les nouvelles routes polaires changeront peu la géographie du commerce mondial.» *CEPII*. Editado por Jézabel Couppey-Soubeyran y Sophie Piton. octubre de 2018. http://www.cepii.fr/PDF_PUB/lettre/2018/let392.pdf (último acceso: 19 de marzo de 2019).
- Humpert, Malte, y Andreas Raspotnik. *The Future of Arctic Shipping*. 11 de octubre de 2012. <https://www.thearcticinstitute.org/future-arctic-shipping/> (último acceso: 14 de marzo de 2019).
- . «The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route.» *Arctic Yearbook*. 2012. <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2012/2012-scholarly-papers/20-the-future-of-arctic-shipping-along-the-transpolar-sea-route> (último acceso: 18 de marzo de 2019).
- IPCC. «Climate Change 2014: Synthesis Report.» Técnico, The Intergovernmental Panel on Climate Change, World Meteorological Organization (WMO), Geneva, 2014, 151.
- Issberner, Liz-Rejane, y Philippe Léna. «Antropoceno: la problemática vital de un debate científico.» Editado por Beatriz Juez. *El Correo de la UNESCO*, n° 2 (abril-junio 2018): 7-10.
- Kaiser, Stefan A. «El ejercicio de la soberanía de los Estados.» Cap. 3 de *Soberanía y juridificación en las relaciones internacionales*, de Manuel Becerra Ramírez y

Referencias

- Klaus Theodor Müller Uhlenbrock, 85-105. México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México, 2010.
- Kennedy, Paul M. *Auge y caída de las grandes potencias*. Traducido por José Ferrer Aleu. DEBOLSILLO, 2017.
- Kissinger, Henry. *La Diplomacia*. Segunda. Traducido por Mónica Utrilla. Fondo de Cultura Económica, 2001.
- Klare, Michael T. *Planeta sediento, recursos menguantes. La nueva geopolítica de la energía*. Traducido por Daniel Menezo García. Barcelona: Ediciones Urano, S.A., 2008.
- Klare, Michael T. «The Changing Geopolitics of Oil and Gas.» Cap. 2 de *The Geopolitics of Global Energy: the new cost of plenty*, de Timothy C. Lehmann, editado por Timothy C. Lehmann, 23-42. Boulder, Colorado: Lynne Rienner Publishers, Inc., 2017.
- Klein, John J. «Corbett in Orbit.» *Naval War College Review* LVII, nº 1 (2004): 59-74.
- Kramer, Andrew E. «Russia Stakes New Claim to Expanse in the Arctic.» *The New York*, 4 de agosto de 2015.
- Krauss, Clifford, Steven Lee Myers, Andrew C. Revkin, y Simon Romero. «As Polar Ice Turns to Water, Dreams of Treasure Abound.» *The New York Times*, 10 de octubre de 2005.
- L'Arctique. Découvertes et explorations*. s.f.
<http://www.cosmovisions.com/ChronoPolesExploN.htm> (último acceso: 2 de Septiembre de 2018).
- Larousse. *Arctique ou régions arctiques*. s.f. <https://www.larousse.fr/encyclopedie/autre-region/Arctique/106015> (último acceso: 7 de abril de 2019).
- Laruelle, Marlène. «Russian Military Presence in the High North: Projection of Power and Capacities of Action.» Técnico, Strategic Studies Institute, 2011, 63-91.
- Lasserre, Frédéric. «The Geopolitics of Arctic Passages and Continental.» *Laval University*. noviembre de 2011.
<https://www.ggr.ulaval.ca/sites/default/files/documents/Lasserre/Publications/geopolitics.pdf> (último acceso: 16 de marzo de 2019).
- Librería del Congreso. «*El paso del Noroeste*», de Roald Amundsen: informe sobre un viaje de exploración realizado por el buque «Gjøa», 1903-1907. 19 de Octubre de 2015.
<https://www.wdl.org/es/item/7316/> (último acceso: 22 de Septiembre de 2018).
- Los vikingos y sus exploraciones*. s.f.
<http://www.barcelonaworldrace.org/es/educacion/programa-educativo/explora/ser->

Referencias

- humano/historia-de-la-navegacion/la-navegacion-en-la-edad-media/los-vikingos-y-sus-exploraciones (último acceso: 1 de Septiembre de 2018).
- Mandeville, Laure. «La Russie plante son drapeau au fond de l'océan Arctique.» *Le Figaro*, 3 de agosto de 2007.
- Marchand, Pascal. «La Russie et l'Arctique: Enjeux géostratégiques pour une grande puissance.» Editado por La Documentation française. *Le Courrier des pays de l'Est* II, n° 1066 (agosto 2008): 6-19.
- Márquez, Alejandro. *Riesgos, límites y oportunidades de la militarización del Ártico*. 2 de junio de 2016. <https://elordenmundial.com/la-militarizacion-del-artico/> (último acceso: 27 de marzo de 2019).
- Martínez Galeana, Aranzazú. *El Ártico, ¿la última frontera por conquistar?* marzo de 2018. <http://revistafal.com/el-artico-la-ultima-frontera-por-conquistar/> (último acceso: 31 de marzo de 2019).
- McGhee, Robert. *Dorset, culture*. 13 de Febrero de 2012. <https://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/dorset-culture/> (último acceso: 25 de Agosto de 2018).
- . *Thulé, culture de*. 7 de Febrero de 2006. <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/thule-culture-de/> (último acceso: 25 de Agosto de 2018).
- Medvédev, Dimitri Anatólievich. «The Foundations of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period till 2020 and Beyond.» *Arctic Knowledge Center*. 18 de septiembre de 2008. http://www.arctic.or.kr/files/pdf/m4/rusia_eng.pdf (último acceso: 2 de abril de 2009).
- Ministère des Affaires Étrangères et du Développement International. «Le grand défi de l'Arctique. Feuille de route nationale sur l'Arctique.» Direction de la communication et de la presse/MAEDI. junio de 2016. https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna_-_vf_-17-06-web-bd_cle8b359f.pdf (último acceso: 15 de diciembre de 2018).
- Ministry of Defense of the Russian Federation. *Northern Fleet*. s.f. http://eng.mil.ru/en/structure/ministry_of_defence/details.htm?id=9794@egOrganization (último acceso: 5 de abril de 2019).
- Montagut, Eduardo. *El esplendor del Imperio Turco-Otomano*. 2 de Diciembre de 2015. <https://www.nuevatribuna.es/articulo/historia/esplendor-imperio-turco-otomano/20151202144850122982.html> (último acceso: 8 de Septiembre de 2018).
- Moreno, Ana Alonso. «El Ártico ruso: análisis geopolítico de las oportunidades y amenazas del deshielo polar.» *Grupo de Estudios en Seguridad Internacional. Universidad de*

Referencias

- Granada. 6 de febrero de 2018.
<http://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/el-%C3%A1rtico-ruso-an%C3%A1lisis-geopol%C3%ADtico-de-las-oportunidades-y-amenazas-del-deshielo-polar><http://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/el-%C3%A1rtico-ruso-an%C3%A1lisis-geopol%C3%ADtico-d> (último acceso: 30 de marzo de 2019).
- National Snow & Ice Data Center. *Arctic Sea Ice News & Analysis*. 04 de diciembre de 2018. <https://nsidc.org/arcticseaicenews/2018/12/autumn-freeze-up-amps-up/> (último acceso: 24 de diciembre de 2018).
- . *What is the Arctic?* 2018. <https://nsidc.org/cryosphere/arctic-meteorology/arctic.html> (último acceso: 27 de Octubre de 2018).
- Neatby, Leslie H, y Peter Kikkert. *Exploration de l'Arctique*. 10 de Enero de 2007. <https://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/arctique-exploration-de-l/> (último acceso: 25 de Agosto de 2018).
- Neila Hernández, José Luis, Antonio Moreno Juste, Adela María Alija Garabito, José Manuel Sáenz Rotko, y Carlos Sanz Díaz. *Historia de las relaciones internacionales*. Edición en formato digital. Madrid: Alianza Editorial, S. A., 2018.
- North American Aerospace Defense Command. *North American Aerospace Defense Command*. s.f. <https://www.norad.mil/About-NORAD/> (último acceso: 9 de abril de 2019).
- Oceanwide Expeditions. *Russian expansion*. 2018. <https://oceanwide-expeditions.com/blog/exploration-of-the-polar-regions> (último acceso: 9 de Septiembre de 2018).
- OPEC. *OPEC Oil Reserves*. 2018. https://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/330.htm (último acceso: 29 de diciembre de 2018).
- Passi Alfaro, Germán. *Historia, Geografía y Cs. Sociales*. 3 de Julio de 2011. <http://historiaprimernivel.blogspot.com/2011/07/por-que-llego-cristobal-colon-al.html> (último acceso: 8 de Septiembre de 2018).
- Pastor Gómez, María Luisa. «La Política Exterior de Norteamérica hacia América Central y el Caribe: una aproximación histórico-política.» *Instituto Español de Estudios Estratégicos [IEEE]*. 9 de febrero de 2016. http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2016/DIEEEA08-2016_PoliticaExt_norteamericana_MLPG.pdf (último acceso: 6 de abril de 2019).
- Pastore, Ralph T. *Les Paléoesquimaux*. 1998. <https://www.heritage.nf.ca/articles/en-francais/aboriginal/paleoesquimaux.php> (último acceso: 25 de Agosto de 2018).

Referencias

- PEMEX Gas y Petroquímica Básica. *Gas natural*. 24 de marzo de 2015.
<http://www.gas.pemex.com.mx/PGPB/Productos+y+servicios/Gas+natural/> (último acceso: 25 de febrero de 2019).
- PEMEX. «Términos usados en la Industria Petrolera.» *Base de Datos Institucional*. marzo de 2006. http://ebdi.pemex.com/bdi/docs/Diccio_marzo2006-4_en.pdf (último acceso: 13 de enero de 2019).
- Pérez Ventura, Juan. *El Paso del Noreste: explorando las aguas heladas*. 15 de Octubre de 2016. <https://vaventura.com/divulgacion/historia/paso-del-noreste-explorando-las-aguas-heladas/> (último acceso: 22 de Septiembre de 2018).
- Piffero Spohr, Alexandre, Jéssica da Silva Höring, Luíza Gimenez Cerioli, Bruna Lersh, y Josuá Gihad Alves Soares. «The Militarization of the Arctic: Political, Economic and Climate Challenges.» *UFRGS Model United Nations Journal* 1 (2013): 11-70.
- Planeta Curioso. *¿Sabías que la palabra "Ártico" proviene del vocablo griego "arktos", que significa oso?* 13 de agosto de 2007.
<https://www.planetacurioso.com/2007/08/13/sabias-que-la-palabra-artico-proviene-del-griego-arktos-que-significa-oso/> (último acceso: 15 de diciembre de 2018).
- Plouffe, Joël. «U.S. Arctic Foreign Policy in the Era of President Trump: A Preliminary Assessment.» *Canadian Global Affairs Institute / Institut Canadien des*. noviembre de 2017.
https://www.cgai.ca/us_arctic_foreign_policy_in_the_era_of_president_trump_a_preliminary_assessment (último acceso: 28 de marzo de 2019).
- Ponce Urquiza, Arturo. «El inicio del pensamiento teórico de la Escuela Geopolítica estadounidense.» *Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México*. 25 de julio de 2017.
https://ininvestam.uninav.edu.mx/ININVESTAM/docs/docs_analisis/da_37-17.pdf (último acceso: 12 de Mayo de 2018).
- Potemkin, V. P. *Historia de La Diplomacia (Tomo I)*. Primera (en español). Traducido por José Laín. D. F.: Editorial Grijalbo, S. A., 1966.
- Potter, Russell A. *The Heroic Age*. s.f. <https://visionsnorth.blogspot.com/p/arctic-exploration-brief-history-of.html> (último acceso: 14 de Septiembre de 2018).
- Pozo, Gonzalo. «La paz fría. Rusia y la OTAN entre 1991 y 2001.» *Cuadernos constitucionales de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol*, nº 45-46 (2004): 145-160.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Asociación de Academias de la Lengua Española (ASALE). *Estrecho: Diccionario de la lengua española (23a edición)*. Octubre de 2014. <http://dle.rae.es/?id=Gy0GRhJ>.
- Real Academia Española. Asociación de . *Estrecho: .* s.f.

Referencias

- Renouvin, Pierre. *Historia de las Relaciones Internacionales. Siglos XIX y XX*. Segunda. Editado por Akal editor. Traducido por Justo Fernández Buján, Isabel Gil de Ramales, Manuel Suárez y Felix Cabellero Robredo. Vol. Tomo II. Tomos I y II vols. Madrid: Ediciones Akal, S. A., 1990.
- Reuters. «Northwest Passage crossed by first cargo ship, the Nordic Orion, heralding new era of Arctic commercial activity.» *National Post*, 27 de septiembre de 2013.
- Robinson, Michael F. «Reconsidering the Theory of the Open Polar Sea.» Cap. 1 de *Extremes. Oceanography's Adventures at the Poles*, editado por Keith R. Benson y Helen M. Rozwadowski, 15-29. Science History Publications, 2007.
- Rodríguez Díaz, María Del Rosario. *El Destino Manifiesto. El pensamiento expansionista de Alfred Thayer Mahan 1890-1914*. Primera. México, D. F.: Editorial Porrúa, 2003.
- Rodríguez, Andrea G. *Geopolítica polar: conquistar un continente que no existe*. 5 de septiembre de 2017. <https://elordenmundial.com/geopolitica-polar-un-continente-que-no-existe/> (último acceso: 27 de marzo de 2019).
- Rojas López, José Jesús, y Enrique C. Gómez Acosta. *Tiempos del pensamiento geográfico*. Primera. Editado por Ana Hilda Duque. Mérida: Facultad de Ciencias Ambientales, Escuela de Geografía, 2010.
- Rosales Ariza, Gustavo E. «Geopolítica y Geoestrategia Liderazgo y Poder.» Vers. 1.0. *Universidad Militar Nueva Granada*. Editado por Astrid Botero Franco. Diciembre de 2005. <http://www.umng.edu.co/documents/10162/39ff0e96-be45-44a8-b148-453414132629> (último acceso: 28 de Mayo de 2018).
- Ross, Enrique. *Las expediciones vikingas*. 6 de Julio de 2015. <https://www.apuntesdehistoria.net/las-expediciones-vikingas/> (último acceso: 1 de Septiembre de 2018).
- Sigfússon, Ásgeir. *Getting into the Game: America's Arctic Diplomacy*. noviembre de 2015. <http://www.afsa.org/getting-game-americas-arctic-policy> (último acceso: 27 de marzo de 2019).
- Society of Petroleum Engineers [SPE]. *Petroleum Reserves Definitions*. marzo de 1997. <https://www.spe.org/industry/petroleum-reserves-definitions.php> (último acceso: 13 de enero de 2019).
- Solís Oyarzún, Eri. «Rusia y su carrera hacia el mar.» *Revista de Marina* 101, n° 760 (mayo-junio 1984): 8.
- Staalesen, Atle. «It's a law - Russian Arctic shipping to be regulated by Rosatom.» *The Barents Observer*, 2 de enero de 2019.
- Staun, Jørgen Meedom. «Russia's Strategy in the Arctic.» Gubernamental, Institute for Strategy, Royal Danish Defence College, Copenhagen, 2015.

Referencias

- Strategic Studies Institute. «Russia in the Arctic.» *The U. S. Army War College*. Editado por Stephen J. Blank. 13 de julio de 2011. <https://ssi.armywarcollege.edu/pubs/display.cfm?pubid=1073> (último acceso: 1 de abril de 2019).
- Stratfor Worldview. *The U.S. Stakes Its Claim in the Arctic Frontier*. 4 de septiembre de 2015. <https://worldview.stratfor.com/article/us-stakes-its-claim-arctic-frontier> (último acceso: 28 de marzo de 2019).
- Tavra Checura, Alexander. «Geopolítica. Pensamiento de Mahan.» Editado por Rivera Carlos Lepe. *Revista de Marina (Armada de Chile)* 113, n° 833 (Julio-Agosto 1996).
- The Arctic Institute. *Russia*. 2019. <https://www.thearcticinstitute.org/countries/russia/> (último acceso: 1 de abril de 2019).
- The Barents Observer. «It's a law - Russian Arctic shipping to be regulated by Rosatom.» 2 de enero de 2019.
- The National Academy of Sciences. *International Polar Year*. 2012. <http://nas-sites.org/us-ipy/the-history-of-ipy/> (último acceso: 7 de abril de 2019).
- The White House. «National Strategy for the Arctic Region.» 10 de mayo de 2013. https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf (último acceso: 23 de marzo de 2019).
- Thivillier, Romain. *GEOLINKS. Observatoire en géostratégie de Lyon*. 11 de diciembre de 2014. <http://www.geolinks.fr/geopolitique/arctique/larctique/> (último acceso: 15 de diciembre de 2018).
- Toro Lillo, Elena. *La invasión árabe. Los árabes y el elemento árabe en español*. 2006. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcw09g6> (último acceso: 8 de Septiembre de 2018).
- U.S. Energy Information Administration. «What are natural gas liquids and how are they used?» *U.S. Energy Information Administration*. 20 de abril de 2012. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=5930> (último acceso: 21 de abril de 2019).
- U.S. Northern Command. *About USNORTHCOM*. s.f. <https://www.northcom.mil/About-USNORTHCOM/> (último acceso: 9 de abril de 2019).
- UNCTAD. «Review of Maritime Transport 2018.» Editado por Intergovernmental Support Service of UNCTAD. 2018. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf (último acceso: 17 de enero de 2019).
- United Nations Climate Change. «Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.» *United Nations Framework on Climate Change [UNFCCC]*.

Referencias

1992. <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/convsp.pdf> (último acceso: 21 de diciembre de 2018).
- United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS]. «Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea.» *United Nations [UN]*. 10 de diciembre de 1982. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (último acceso: 18 de marzo de 2019).
- University of Cambridge. «Transits of the Northwest Passage to end of the 2018 Navigation season Atlantic ocean ↔ Arctic Ocean ↔ Pacific ocean.» *Scott Polar Research Institute*. 1 de diciembre de 2018. <https://www.spri.cam.ac.uk/resources/infosheets/northwestpassage.pdf> (último acceso: 11 de marzo de 2019).
- USGS. «China's Rare-Earth Industry.» *U.S. Geological Survey Open-File Report 2011–1042*. 22 de febrero de 2011. <https://pubs.usgs.gov/of/2011/1042> (último acceso: 22 de marzo de 2019).
- . «Rare Earth Elements—Critical Resources for High Technology.» *U.S. Geological Survey Fact Sheet 087-02*. Editado por Peter H. Stauffer y James W. Hendley II. 20 de noviembre de 2002. <https://pubs.usgs.gov/fs/2002/fs087-02> (último acceso: 21 de marzo de 2019).
- . «The Rare-Earth Elements—Vital to Modern Technologies and Lifestyles.» *USGS Mineral Resources Program Fact Sheet 2014–3078*. 5 de noviembre de 2014. <https://dx.doi.org/10.3133/fs20143078> (último acceso: 21 de marzo de 2019).
- Valdivia Santa María, Luis Miguel. «Una mirada académica a la disciplina geopolítica para el siglo XXI.» En *La Geopolítica del siglo XXI*, de Graciela Pérez-Gavilán Rojas, Ana Teresa Gutiérrez del Cid y Beatriz Nadia Pérez Rodríguez, 59-79. México, D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), 2017.
- Vidal, César. *¿Por qué financiaron a Colón los Reyes Católicos?, I*. 24 de Octubre de 2003. <https://www.libertaddigital.com/opinion/ideas/por-que-financiaron-a-colon-los-reyes-catolicos-1-1276205215.html> (último acceso: 14 de Octubre de 2018).
- Viñas, María-José. *2018 Arctic Summertime Sea Ice Minimum Extent Tied for Sixth Lowest on Record*. 27 de septiembre de 2018. <https://www.nasa.gov/feature/goddard/2018/annual-arctic-sea-ice-minimum-announcement> (último acceso: 27 de diciembre de 2018).
- Wiles, Kate. *Who are the Vikings?* 18 de mayo de 2016. <https://www.historytoday.com/who-are-vikings> (último acceso: 7 de abril de 2019).
- Woods Hole Oceanographic Institution. *The Arctic: Exploration Timeline*. 2006. <http://polardiscovery.whoi.edu/arctic/1594.html> (último acceso: 8 de Septiembre de 2018).

Referencias

Yegórov, Oleg. *¿Por qué Rusia es tan grande?* 14 de enero de 2017.
https://es.rbth.com/cultura/historia/2017/01/14/por-que-rusia-es-tan-grande_680826
(último acceso: 30 de marzo de 2019).