



Facultad de Ciencias Humanas y Sociales  
Grado en Relaciones Internacionales

## Trabajo Fin de Grado

# GEOPOLÍTICA DEL ÁRTICO

IMPACTO DEL CONTROL DE RUSIA SOBRE LA RUTA MARÍTIMA DEL  
NORTE

Estudiante: Ana Gutiérrez Loscos

Director: Manuel María López-Linares Alberdi

Madrid, marzo 2021

## **Resumen:**

Una de las consecuencias directas del calentamiento global es el deshielo de los polos. En concreto, el deshielo del polo norte está permitiendo la apertura de nuevas rutas comerciales marítimas y la posible extracción de nuevos recursos tanto en Groenlandia como en toda la región Ártica. Se va a analizar la región Ártica y los intereses estratégicos que esta puede generar. Asimismo, en este trabajo se va a realizar un estudio de los principales actores que sustentan intereses en la región, prestando una especial atención a Rusia, puesto que es el país que más recursos ha destinado por el momento en esta área. Tras el análisis de las nuevas rutas comerciales que permite la región, se procederá al análisis del impacto que podría tener un control Ruso sobre una ruta en específico. El principal objetivo de este Trabajo de Fin de Grado consiste en analizar el posible impacto que tendría el hecho de que Rusia tuviera el control de la Ruta Marítima del Norte.

**Palabras clave:** Rusia, Ruta Marítima del Norte, región del Ártico, Derecho Internacional Público, Comercio Internacional, cambio climático.

## **Abstract:**

One of the most direct consequences of global warming is the melting of the poles. In specific, the melting of the North Pole is allowing the opening up of new maritime commercial routes, and the possibility of extraction of new natural resources both in Greenland and in the whole Arctic region. The Arctic region and its strategic interests are going to be discussed along the lines of this thesis. Furthermore, this project will include a deeper analysis of the main actors and its interests in the region, paying special attention to Russia, due to the fact that it is the nation that has designated the most resources to this area. After a careful analysis of the new commercial routes of the region, the thesis will then continue with the evaluation of the impact that would entail a Russian control over a specific route. Thus, the main purpose of this thesis entails the discussion and evaluation of a Russian control of the Northern Sea Route.

**Key words:** Russia, Northern Sea Route, Arctic region, Public International Law, International Trade, global warming.

# ÍNDICE

<b>BLOQUE I. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>2. FINALIDAD Y MOTIVOS DEL TRABAJO</b> .....	<b>6</b>
<b>3. ESTADO DE LA CUESTIÓN</b> .....	<b>8</b>
<b>4. MARCO TEÓRICO: REALISMO CLÁSICO</b> .....	<b>9</b>
<b>5. OBJETIVOS Y PREGUNTAS</b> .....	<b>11</b>
<b>6. METODOLOGÍA DEL TRABAJO</b> .....	<b>11</b>
<b>BLOQUE II. HISTORIA Y CONTEXTO ACTUAL</b> .....	<b>13</b>
<b>7. LA REGIÓN ÁRTICA</b> .....	<b>13</b>
7.1. HISTORIA E IMPORTANCIA GEOESTRATÉGICA .....	13
7.2. QUIÉN LO FORMA: PAÍSES ÁRTICOS Y FRONTERAS .....	14
7.3. RECLAMACIONES DE SOBERANÍA.....	14
7.4. ORGANISMOS INTERNACIONALES DEL ÁRTICO .....	18
<b>BLOQUE III. INTERESES, ACTORES PRINCIPALES IMPLICADOS Y RUTAS</b> .....	<b>20</b>
<b>8. INTERESES ESTRATÉGICOS DEL ÁRTICO</b> .....	<b>20</b>
8.1. RECURSOS NATURALES .....	20
8.2. PETRÓLEO, MINERALES Y PESCA .....	20
8.3. INTERÉS ECONÓMICO .....	21
8.4. PROBLEMAS: AMPLIFICACIÓN ÁRTICA.....	22
<b>9. ACTORES PRINCIPALES CON INTERESES EN LA REGIÓN</b> .....	<b>23</b>
9.1. PAÍSES NÓRDICOS: DINAMARCA, NORUEGA .....	24
9.2. PAÍSES ASIÁTICOS: CHINA, JAPÓN, INDIA.....	26
9.3. PAÍSES AMERICANOS: ESTADOS UNIDOS, CANADÁ .....	28
9.4. RUSIA.....	30
<b>10. RUTAS COMERCIALES</b> .....	<b>32</b>
10.1. RUTA MARÍTIMA DEL NORTE Y OTRAS RUTAS MARÍTIMAS .....	32
10.2. IMPLICACIONES MEDIOAMBIENTALES .....	35
<b>BLOQUE IV. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES</b> .....	<b>37</b>
<b>11. HIPÓTESIS DE UN CONTROL RUSO SOBRE NSR</b> .....	<b>37</b>
<b>12. CONCLUSIONES</b> .....	<b>39</b>
<b>13. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>41</b>
<b>14. ANEXOS</b> .....	<b>48</b>
14.1. ANEXO 1: REGIÓN ÁRTICA .....	48
14.2. ANEXO 2: DISPUTAS Y RECLAMACIONES INTERNACIONALES .....	49
14.3. ANEXO 3. RELACIÓN DE INGRESOS PORTUARIOS POR REGIÓN, 2014-2018 .....	50
14.4. ANEXO 4. PROCESO DE AMPLIFICACIÓN ÁRTICA.....	51
14.5. ANEXO 5. REGISTRO DEL HIELO MARÍTIMO EN EL ÁRTICO, SEPTIEMBRE 2020.....	52
14.6. ANEXO 6. INFRAESTRUCTURA MILITAR RUSA EN EL ÁRTICO.....	53
14.7. ANEXO 7. BUQUES ROMPEHIELOS POR ESTADO .....	54

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. La ruta marítima bajo el hielo del Ártico .....	6
Ilustración 2. Aclaración geográfica de las reclamaciones y conflictos en la región .....	17
Ilustración 3. Rutas marítimas polares .....	33

## **BLOQUE I. INTRODUCCIÓN**

### **1. INTRODUCCIÓN**

A lo largo de la historia, el clima del planeta ha sufrido varios cambios de manera significativa, la mayoría de ellos debido a pequeñas variaciones de la órbita de la tierra que influyen en la cantidad de energía solar que recibe; en los últimos 650,000 años ha pasado por varios ciclos glaciares. Durante estos últimos años (desde mediados del S.XX) estamos viviendo cambios a niveles sin precedentes: la temperatura del planeta ha aumentado 1.14°C (siendo 2016 el año más caliente desde que se tienen registros documentados), la temperatura de los océanos ha aumentado más de 0.33°C, provocando el deshielo de los glaciares y el aumento del nivel del mar 20 cm (entre otras muchas consecuencias) (NASA, 2020). Este Trabajo de Fin de Grado no se va a centrar en las causas del cambio climático, pero va a tener como base una de sus consecuencias: el deshielo del Ártico.

Existen varias definiciones sobre la región del Ártico, habitualmente se la considera como la zona situada al norte del Círculo Polar Ártico (66°33'N) y en este sentido afecta a ocho estados: Canadá, Dinamarca (Groenlandia), Estados Unidos (Alaska), Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia y Suecia (Fisas, 2019). Esta zona tradicionalmente olvidada ha recuperado su importancia a nivel internacional precisamente a causa del cambio climático y sus consecuencias. El deshielo del polo norte ha traído nuevos problemas y oportunidades, entre las que destacan la accesibilidad a nuevas rutas comerciales de las que se hablará a lo largo de este trabajo, así como la posible extracción de recursos naturales.

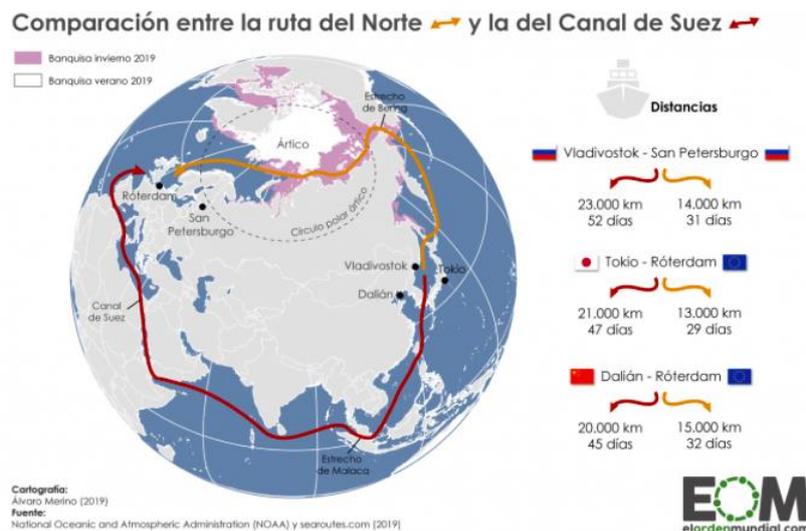
La región ártica tiene el potencial de conectar cerca del 75% de la población mundial (Department of the Navy, 2021). El transporte marítimo es el principal medio del comercio internacional, suponiendo más del 80% del comercio internacional de mercancías. Los puertos más importantes se localizan principalmente en Asia-Pacífico (Dalián, China), Europa (Róterdam) y América del Norte (Los Ángeles). Así, las principales rutas comerciales se limitan a conectar estos puertos (El Orden Mundial, 2019). Es decir, actualmente la mayor parte del comercio marítimo es controlado por la Unión Europea, Estados Unidos y China. Rusia queda al margen. Los pasos estratégicos, sobre todo situados en el hemisferio norte, favorecen la densidad de flujos marítimos y suponen un enorme beneficio derivado de sus tasas.

El deshielo del Ártico está permitiendo la apertura de nuevas rutas comerciales que favorecen la conexión de Europa con el Este de Asia y que reducen considerablemente los costes y tiempos de navegación (Pérez, 2012). Cuestiones de Derecho Internacional Público, Geopolítica o Comercio Exterior se van a abordar a lo largo de estas páginas, entre otras, con la intención de analizar los efectos que tendría un posible control de Rusia sobre una de las nuevas rutas del Ártico: la Ruta Marítima del Norte o Pasaje del Noroeste.

## 2. FINALIDAD Y MOTIVOS DEL TRABAJO

El objetivo principal de este Trabajo de Fin de Grado consiste en analizar el impacto que supondría un control de Rusia sobre la Ruta Marítima del Norte. La región del Ártico está consiguiendo llamar la atención a nivel internacional durante estos últimos años precisamente por el deshielo de los polos, puesto que permite la apertura de nuevas rutas marítimas y la posible extracción de nuevos recursos naturales. De entre todos los estados, se ha elegido Rusia principalmente porque es el actor que tiene más presencia en la zona actualmente y es el que más probabilidades tiene de poder controlar la Ruta del Norte y los recursos de la región.

Ilustración 1. La ruta marítima bajo el hielo del Ártico



Obtenido de: <https://elordenmundial.com/mapas/hacia-la-ruta-del-artico/>

Esta ruta situada en la región del Ártico históricamente ha estado bloqueada debido al hielo (únicamente es accesible durante dos meses al año), pero el cambio climático ha favorecido su

deshielo y, por tanto, ha habilitado su tránsito. Como se puede ver en la ilustración 1, esta ruta señalada en color naranja, que ocupa 13.000 kilómetros entre el puerto de Tokio y el de Rotterdam (en oposición a los 21.000 kilómetros que supondría realizar el mismo trayecto a través del Canal de Suez) permite acortar distancias y tiempo (29 frente a 47 días), y abaratar costes, además de ser rica en recursos naturales.

Las rutas comerciales, como se ha mencionado en el apartado anterior, proporcionan un gran poder económico al Estado que las controle. Un posible cambio en los actores que controlan los recursos naturales o rutas comerciales ha resultado una hipótesis muy interesante para desarrollar un trabajo de esta magnitud. China, la Unión Europea y Estados Unidos controlan los principales puertos. Si Rusia fuese un estado más democrático o acorde con los valores liberales, estos sucesos no tendrían tanta repercusión, puesto que entiendo que el statu quo se mantendría. Sin embargo, Rusia es un Estado que se comporta de manera más independiente en el plano internacional, mantiene unos valores distintos y podría cambiar la balanza actual. Así, la pregunta principal de este trabajo sería ¿Qué impacto tendría que Rusia controlase la Ruta Marítima del Norte?

En este caso, se entiende el control de la ruta como el control de los pasos estratégicos, también llamados *choke points*. Algunos ejemplos son el estrecho de Ormuz, Bab el Mandeb o el Canal de Suez, por nombrar algunos. De esta manera, el control de la ruta se podría conseguir bien a través del control del estrecho (para lo que es necesario un poderío naval) o bien a través del control del puerto, lo que le daría mayor poder económico. A diferencia de estrechos como Ormuz o el Canal de Suez, la Ruta Marítima del Norte es considerablemente más extensa, por lo que Rusia tendría mayor poder para impedir el paso de los barcos que transiten y tendría un mayor beneficio económico derivado de tanto de los barcos que atraquen en sus puertos a repostar como de las tasas económicas. A lo largo del trabajo se desarrollará tanto la capacidad militar de Rusia para poder ejercer este control, como el impacto económico que supondría. Además, se aclararán cuestiones de Derecho Internacional Público para comprender mejor la hipótesis del trabajo.

### 3. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La idea del retorno del poder de Rusia en el plano internacional no es nueva. Basándose en las ideas de Hans Morgenthau, algunos autores consideran que el interés nacional de Rusia le impulsa a convertirse en una potencia mundial, puesto que su poder nacional cuenta con recursos no solo cuantitativos sino cualitativos (geografía, recursos naturales, capacidad industrial o población, entre otros) (Cardozo, 2016). Las consecuencias del cambio climático impulsaron la publicación en 2008 de la Estrategia de Desarrollo de la Región del Ártico de la Federación Rusa demostrando el interés del país en la región. Se han publicado numerosos artículos, ensayos e informes que analizan las posibles consecuencias de esta estrategia (Moreno, 2018). Se habla de tensiones ante la militarización de la zona por parte de Rusia, así como de las nuevas ventajas comerciales. La literatura señala el desequilibrio de poder en comparación con Estados Unidos (Upton, 2019).

Se pueden diferenciar dos tendencias en cuanto a la literatura concerniente a la geopolítica y al interés estratégico del Ártico: la literatura francesa y la inglesa. Mientras que la francesa se centra más en contextos de geopolítica, destacando la rivalidad creciente entre diversos estados en la lucha por conseguir recursos estratégicos, la literatura inglesa se centra en el institucionalismo (Østerud & Hønneland, 2013). De acuerdo con las teorías de Relaciones Internacionales, los franceses siguen una visión más realista y los ingleses una más liberal.

Una gran parte de la literatura se ha concentrado en diversos temas: los conflictos internacionales referentes a disputas marítimas y territoriales; las distintas organizaciones internacionales de reciente creación para cuestiones del Ártico; y, desde el año 2007 en el que Rusia plantó una bandera en el lecho del Océano Glacial Ártico, los movimientos militares e intereses sobre la región de distintas potencias. Otros autores destacan riesgos potenciales como el aumento del poder y de la influencia de la República Popular de China gracias a sus avances en tecnología; o la transición de los llamados “*Petrostates*” (The Economist, 2020).

También existen ensayos, artículos e informes que analizan la presencia militar de Rusia en el Ártico, explicando dónde están localizadas las tropas o los misiles (Upton, 2019). Afirman que la presencia militar de Rusia en la región tiene dos objetivos principales: restringir y limitar la presencia militar extranjera en la región ártica perteneciente a la Federación Rusa, y aumentar el nivel de cobertura y acceso para su propia flota (principalmente su flota del norte)

(Boulègue, 2019). Esta presencia se considera defensiva, con tres prioridades: (1) garantizar la seguridad total de la península de Kola (actualmente cuenta con dos tercios de la disuasión nuclear de base marítima del segundo ataque), (2) asegurar el pasaje y el acceso de la flota del norte a la Ruta Marítima del Norte, y (3) demostrar el acceso y la soberanía sobre lo que Rusia considera su nueva frontera (Boulègue, 2019).

Otros autores se han centrado en desarrollar las disputas internacionales (las cuales se expondrán más adelante en este trabajo) o en los intereses económicos que se derivan del paso por esta ruta como consecuencia del deshielo. Nadie pone en duda el interés de Rusia en la región. Sin embargo, no existen trabajos concretos acerca de los impactos del posible control de Rusia sobre la ruta en cuestión.

Cuando hablamos de “controlar” una ruta debemos definir qué entendemos por control. Para poder controlar el mar son necesarios una serie de elementos, como el acceso al mar y la facilidad de movimiento controlando las rutas marítimas y los pasajes estratégicos (Giuseppe, 2021). En este caso Rusia tiene acceso al mar gracias al deshielo, y está en proceso de controlar el pasaje estratégico del estrecho de Bering. Es interesante comprender las disputas y reclamaciones internacionales de los distintos actores de la región del Ártico sobre el control de estas zonas.

Actualmente Rusia es una de las potencias con mayor fuerza militar del mundo (teniendo en cuenta categorías militares, financieras, capacidad logística y geografía), solo por detrás de Estados Unidos, y quedando por delante de la tercera potencia, China (Global Firepower, 2021). Sin embargo, no está entre las primeras potencias económicas. ¿Es posible que el control de esta ruta marítima lleve a Rusia, a través de sus aguas y puertos, a estar entre las naciones económicamente más influyentes?

#### **4. MARCO TEÓRICO: REALISMO CLÁSICO**

El realismo clásico se basa en la idea de que el ser humano es egoísta por naturaleza, por lo que es necesaria la existencia de un Leviatán para evitar que el ser humano “sea un lobo para el hombre”, de acuerdo con Hobbes. Dado este egoísmo, el realismo entiende que el Estado, el Leviatán en este caso, pueda eludir los límites de la legalidad internacional si su objetivo último

es la razón de Estado. Considero interesante el uso de esta teoría teniendo en cuenta que el actor principal de mi tesis es Rusia, un actor que no siempre ha respetado la legalidad internacional. Esta teoría continúa con la premisa de que para lograr la seguridad del Estado caben tres posibilidades: integración en una comunidad internacional, como la OTAN (o en su caso el ya disuelto Pacto de Varsovia); alianzas bilaterales con otros estados, como podría ser el caso de China; o un incremento de sus capacidades militares (Priego Moreno, 2016). Teniendo estos tres estadios en mente, considero que el primero es un descarte rápido y son los dos últimos los más atractivos para considerar en este estudio.

Continuando con la ilusión de seguridad en un ambiente hostil en el que los Estados pueden incumplir sus promesas y en el que el uso de la fuerza puede resultar legítimo, el realismo estructural plantea un problema conocido como el dilema de seguridad. Puesto en contexto, Rusia ha aumentado notablemente su presencia militar en el Ártico, generando inseguridad en otros actores como Estados Unidos (Reuters, 2019). Siguiendo la línea de pensamiento de Kenneth Waltz, Rusia se estaría diferenciando del resto de los actores en sus capacidades, en el *Hard Power*. De acuerdo con este autor, un cambio en las capacidades produce un cambio en la estructura y, por tanto, una reestructuración del equilibrio.

Es precisamente este punto el que ha impulsado el objeto de este trabajo. Waltz mantiene que el dilema de seguridad se puede mitigar mediante el equilibrio de poder, pero si Rusia inclina notablemente la balanza a su favor, estaríamos expuestos a un cambio del equilibrio. El realismo estructural considera que este dilema no se puede evitar, sino que se redistribuirán las capacidades, aunque el equilibrio de poder solo retrasa el conflicto. Así, en un estado de anarquía internacional, Rusia buscaría sus propios intereses, entre los cuales se encuentra el control de la Ruta Marítima del Norte.

El británico Walter Raleigh ya dijo en su día que quien controle el mar, controla el comercio del mundo; quien controla el comercio controla la riqueza; quien controla la riqueza controla el mundo<sup>1</sup> (Giuseppe, 2021). En la obra *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, Alfred Mahan actualizó esta teoría estableciendo los principios del poder naval, y en última instancia los del poder global (Quesada, 2018). Concretó que el poder naval se consigue

---

<sup>1</sup> "Whoever owns the sea holds the trade of the world; whoever holds the trade holds the wealth; whoever holds the wealth of the world owns the world itself" Traducción propia.

controlando las rutas marítimas y los estrechos (Giuseppe, 2021). En este caso, la Ruta Marítima del Norte y el estrecho de Bering. Otros autores ya han destacado la importancia de la geografía en el orden mundial, como Tim Marshall (2017) o Robert D. Kaplan (2012) entre otros. Si conectamos estas ideas con el realismo clásico se puede entender la importancia de entender las intenciones y posibles consecuencias de un control Ruso sobre el Ártico y sus rutas comerciales.

## **5. OBJETIVOS Y PREGUNTAS**

El objetivo inicial de este trabajo era investigar qué potencia sería la que mayores probabilidades tendría de dominar el Ártico en un futuro, pero después de una cuidadosa revisión de la literatura y del estado de la cuestión actual, el objetivo ha sido redefinido. Teniendo en cuenta que se da por sentado una mayor influencia de Rusia que de cualquier otro actor sobre esta región, la pregunta principal de este trabajo se ha definido como ¿cuál sería el posible impacto que tendría un control ruso sobre la Ruta Marítima del Norte? El deshielo y el poderío militar de Rusia hacen factible esta hipótesis, aunque este trabajo pretende analizar cuál sería su impacto.

Después de ofrecer un contexto histórico y actual, he determinado 4 objetivos para contestar a esta pregunta, los cuales se pueden ver reflejados en el índice:

1. Establecer cuáles son los intereses estratégicos más importantes;
2. Determinar quiénes son los principales actores de la región;
3. Situar y entender las principales rutas comerciales de la región ártica; y
4. Analizar el cambio que supondría un hipotético control de Rusia sobre la Ruta Marítima del Norte en comparación con la situación actual.

## **6. METODOLOGÍA DEL TRABAJO**

Antes de comenzar con la redacción del trabajo se ha concretado tema principal, llegando a un acuerdo sobre la principal hipótesis y su aproximación más idónea. Para poder llevar a cabo un estudio de calidad que diese respuesta a la hipótesis, se ha mantenido una revisión periódica de la literatura con el objetivo de estar actualizado en la mayor medida de lo posible. Para ello, se

ha revisado la literatura pertinente tanto para entender y definir el marco teórico, como para poder continuar con el análisis del trabajo.

La estructura seguida en el trabajo se ha organizado en cuatro bloques. Un primer bloque en el cual se desarrolla la introducción, finalidad y motivos del trabajo, estado de la cuestión, marco teórico, objetivos y metodología del trabajo. A continuación, un segundo bloque introduce la historia de la región Ártica y su contexto actual, en el cual destacan las reclamaciones de soberanía propuestas por los estados ribereños. Un tercer bloque se centra en el análisis de los intereses de la región, los actores principales y las rutas comerciales del Ártico. Se desarrollan los intereses estratégicos, prestando especial atención a dos cuestiones relevantes: los recursos naturales y el interés militar. Finalmente, un último bloque elabora las hipótesis del trabajo y pretende dar respuesta a la principal pregunta del trabajo para terminar con las conclusiones.

## **BLOQUE II. HISTORIA Y CONTEXTO ACTUAL**

### **7. LA REGIÓN ÁRTICA**

#### **7.1. HISTORIA E IMPORTANCIA GEOESTRATÉGICA**

Las primeras referencias en materia de la exploración del Ártico no se pueden considerar fiables debido a las técnicas primitivas de navegación y a la dificultad de interpretar los primeros mapas. La primera alusión al Ártico la dio el griego Pytheas, quien hizo un viaje saliendo de Marsella (Francia), navegó a través del estrecho de Gibraltar, continuó por el Océano Atlántico, siguió bordeando la costa atlántica de Francia, llegó a Cornualles (Reino Unido). Continuó navegando por las costas de Irlanda y Escocia. En su travesía denominó como Thule a lo que probablemente fuese Islandia, siendo el primero en darle nombre. De esta manera, fue la primera persona en navegar al Círculo Polar Ártico (History Disclosure, 2016).

El americano Robert Peary fue el primer explorador que afirmó haber llegado al Polo Norte en 1909 y haber vivido durante más de un año con los Inuit. Sin embargo, estas afirmaciones no fueron aceptadas por todo el mundo. Su compañero de expedición Frederick Albert Cook también afirmó haber llegado al Polo Norte antes que él, aunque tampoco aportó evidencias. Fue en 1926 cuando el noruego Ronald Amundsen presentó evidencias científicas de su estancia en la región (Medici, 2020). A partir de entonces se llevaron a cabo diversas exploraciones, destacando el establecimiento de comunidades indígenas con raíces estadounidenses y rusas. Actualmente en el Ártico viven cerca de cuatro millones de personas, de los cuales aproximadamente el 10% son población indígena, que continúa con sus actividades tradicionales (Arctic Council, 2021).

La importancia geoestratégica de la región ha ido cambiando con el paso del tiempo. La Ruta del Norte es considerada un *Choke Point* o un cuello de botella, es decir, un área estrecha por razones geográficas con un alto valor estratégico (El Orden Mundial, 2020). Se pueden diferenciar varios periodos de con distinta intensidad de importancia a lo largo de la historia. El ejército soviético utilizó sus rutas comerciales para asegurar su aprovisionamiento tanto en su defensa como en su posterior ataque contra el ejército nazi (Sánchez, 2017). Durante la Guerra Fría destacó la relevancia del control de las rutas entre Europa y América, así como las bases militares en zonas como Keflavic, Islandia, o Thule, Groenlandia. Después de la Guerra

Fría un periodo de cooperación internacional tuvo mayor relevancia, dando lugar a instituciones como el *Arctic Council*, el *Northern Forum* o la *Conference of Parliamentarians of the Arctic Region* (Østerud & Hønneland, 2013). Actualmente, la importancia viene marcada por las rutas comerciales y los recursos naturales que esconde la región. Según el Instituto Geológico de Estados Unidos, representa el 13% del petróleo y el 30% del gas natural restante del planeta (BBC Mundo, 2014).

## **7.2. QUIÉN LO FORMA: PAÍSES ÁRTICOS Y FRONTERAS**

Se considera región ártica a la zona situada al norte del Círculo Polar Ártico (66°33'N), incluyendo el océano Glacial Ártico y los países ribereños (ver anexo 1) (Fisas, 2019). En términos territoriales el Ártico limita con 8 países: Estados Unidos, Canadá, Finlandia, Dinamarca, Noruega, Suecia, Islandia y Rusia; ocupa 21 millones de km<sup>2</sup> donde viven alrededor de 4.6 millones de personas. No obstante, las definiciones de la región han ido cambiando a lo largo del Siglo XX, así como su extensión, siendo particularmente susceptible de interpretaciones la frontera Sur (Federov, 2019). Las fronteras actuales del Ártico son las establecidas tanto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS III, por sus siglas en inglés) como las establecidas de acuerdo con el Derecho Internacional y acuerdos bilaterales. No existe un tratado internacional que defina el Status legal del Ártico (Federov, 2019).

En el plano político han surgido controversias referentes a que Estados deberían ser los actores legítimos en la región: los 5 países Árticos o *The Arctic Five*: aquellos que bordean el Océano Ártico (Canadá, Rusia, Dinamarca, Estados Unidos y Noruega), los 8 Árticos (los cinco previos más Finlandia, Islandia y Suecia), o un mayor grupo de Estados, como el Consejo del Ártico, que cuenta con miembros permanentes y observadores (Kuersten, 2016).

## **7.3. RECLAMACIONES DE SOBERANÍA**

El Ártico representa el 6% total de la superficie del planeta, alrededor de 21 millones de km<sup>2</sup>, de los cuales 7 millones se traducen en plataformas continentales (Rodríguez, 2017). El artículo 76 de la UNCLOS III, firmada en Montego Bay en 1982, establece que la plataforma continental de un Estado costero se extiende 200 millas náuticas desde la línea de base

territorial, y en caso de que la plataforma rebase esas medidas, no puede exceder 350 millas náuticas desde la línea de base o 100 millas náuticas contadas a partir de la isobata de 2.500 metros (Naciones Unidas, 1982). La convención de Montego Bay también señaló otros elementos esenciales para comprender el desarrollo de este trabajo. El primero hace referencia a los derechos de soberanía de un estado ribereño. El estado en cuestión tiene soberanía sobre sus aguas interiores (incluyendo sus puertos), sobre el mar territorial (aunque se reconoce el derecho de paso inocente), sobre su plataforma continental y sobre su Zona Económica Exclusiva (ZEE), incluyendo los derechos de exploración y explotación de recursos (Naciones Unidas, 1982).

Cabe destacar que Estados Unidos no ha ratificado esta convención, aunque varios expertos afirman que cumple de-facto con lo que establece. El problema surge cuando no coinciden las fronteras geográficas con las fronteras territoriales de los Estados ribereños (Federov, 2019). Rusia, Dinamarca (Groenlandia), Canadá, Noruega y Estados Unidos (Alaska) son los principales Estados con reclamaciones territoriales activas sobre la región (ver anexo 2).

En 2001 Rusia presentó ante las Naciones Unidas una reclamación sobre las cordilleras submarinas de Lomonósov y de Mendeleev, situadas en el fondo marino del Ártico, aunque fue rechazada en 2002 y las Naciones Unidas recomendaron la aportación de pruebas. Este área ocupa 1.2 millones de km<sup>2</sup> y las estimaciones indican que podría contener 594 campos petrolíferos, 159 de gas, dos campos de níquel y más de 350 depósitos de oro (Staalesen, Russia submits claims for North Pole, 2015). Cinco años más tarde, en 2007, una expedición liderada por Artur Chilingarov llegó al fondo marino con un buque científico rompehielos y dos mini-submarinos (Mir 1 y Mir 2) (El País, 2007). Tras esta expedición se consiguieron aportar las pruebas necesarias en 2015 y desde el año siguiente están siendo revisadas por las Naciones Unidas. Rusia afirma que la cordillera es una extensión de la plataforma continental de Siberia, por lo que debería contar con una mayor soberanía sobre la región al considerar una conexión entre las cordilleras y el margen continental de Siberia (Østerud & Hønneland, 2013). No obstante, varios expertos afirman que las cordilleras submarinas no pueden ser consideradas como una extensión de la plataforma continental (Dodds, 2008).

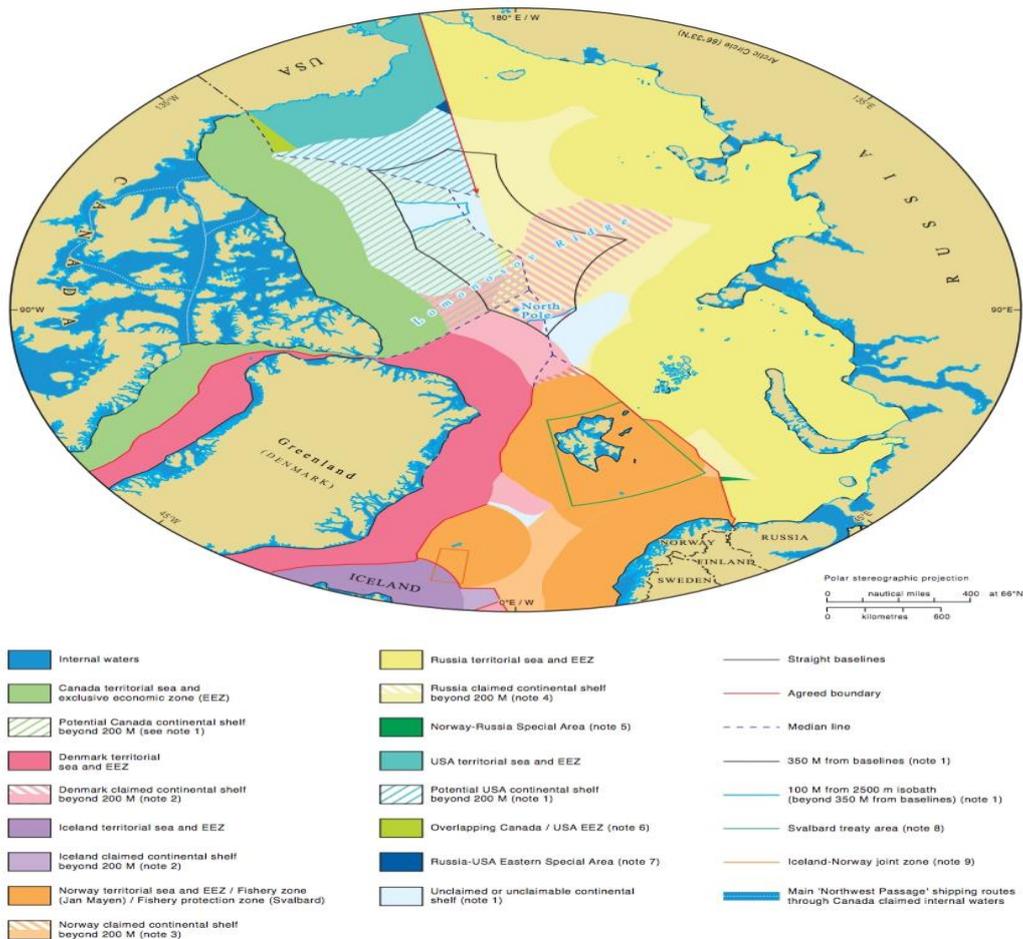
La zona marítima del Estrecho de Bering está delimitada por el Acuerdo de Fronteras Marítimas, firmado entre Estados Unidos y la disuelta URSS en 1990. La Federación Rusa, que no ratificó el acuerdo, está considerando la posibilidad de incumplirlo, según aseguró el jefe

del comité de Asuntos Internacionales Konstantin Kosachev. De hecho, de acuerdo con lo establecido en la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados de 1969, Rusia no está obligada a continuar con el acuerdo firmado por la URSS, en materia de sucesión de Estados (Naciones Unidas, 1969). El senador ruso Boris Nevzorov expresó en 2019 la idea de reivindicar de facto una parte de la zona económica que reclama Estados Unidos. Actualmente, esta demarcación territorial en el Estrecho de Bering, afecta directamente a la Ruta Marítima del Norte, puesto que los barcos rusos tienen que pedir permiso a los americanos para poder pasar, puesto que atraviesan la ZEE de Estados Unidos. Los rusos reclaman que la delimitación de la ZEE está hecha de manera errónea, y por tanto reclaman lo que les pertenece (Zona Militar, 2020).

A las reclamaciones de Rusia sobre la plataforma continental hay que añadir las presentadas por Dinamarca, Canadá, Noruega y los Estados Unidos, como se puede ver en la ilustración 2. Dinamarca se sumó a las reclamaciones sobre la plataforma continental del Ártico en 2014, entrando en conflicto con las rusas y las canadienses sobre la cordillera Lomonósov (Dodds, 2008). La isla de Hans también es parte de las disputas internacionales, esta vez entre Dinamarca y Canadá; aunque en 1973 se firmó un acuerdo acerca de la delimitación de la plataforma continental entre ambos estados, no se resolvió la cuestión (Carnaghan & Goody, 2006). Desde 1925 Canadá reclama la porción del Ártico entre 60°W y 141°W de longitud, incluyendo varias islas y sus correspondientes aguas territoriales, ya que defiende que forma parte de sus aguas internas bajo título histórico (Kolcz-Ryan, 2009).

Noruega por su parte llegó a un acuerdo en el año 2009 con Rusia (tras más de 40 años de disputas) sobre sus reclamaciones territoriales en el mar de Barents, de manera que permitirá a ambos estados la explotación del petróleo y gas correspondientes (Dyomkin, 2010). Es precisamente este tipo de cooperación el que impulsa a varios autores por el institucionalismo de la literatura inglesa. El otro foco de interés es el archipiélago Svalbard, situado al norte de Noruega. Aunque forma parte del Reino de Noruega, cuenta con asentamientos y ciudades de otros países como Rusia o Polonia. Es un motor económico muy potente debido a que es un punto estratégico en la ruta hacia Groenlandia; además, es utilizada para la caza de morsas, zorros, osos y para el comercio de pieles y marfil (Gil, 2017). Aunque surgieron conflictos sobre la delimitación de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y la Zona de Protección Pesquera (ZPE) con Rusia, el interés por la cooperación ha evitado una escalada del conflicto (Østhagen, 2018).

Ilustración 2. Aclaración geográfica de las reclamaciones y conflictos en la región



Obtenido de: <https://www.sciencealert.com/this-map-shows-all-country-s-claims-on-the-arctic-seafloor>

Estados Unidos tampoco se queda atrás en la carrera por reclamar lo que pueda del Ártico. A diferencia del resto de países que se disputan la región, el país norteamericano es el único que no ha ratificado la UNCLOS, lo que perjudica sus intereses puesto que no puede formar parte de la Comisión de los Límites de la Plataforma Continental. En el caso de que Estados Unidos quisiera ampliar su plataforma continental, entraría en conflicto con Rusia y Canadá, y ambos Estados han ratificado la Convención (Verma, 2020). Es un aspecto clave que determina la necesidad de formar parte de los Organismos Internacionales y tratados que se firmen concernientes a esta región.

No obstante, a pesar de las reclamaciones individuales por parte de cada Estado, en la conferencia sobre el Océano Ártico celebrada en 2008 estos cinco estados aceptaron lo establecido en la Declaración de Ilulissat de someter sus reclamaciones territoriales a las decisiones de la ONU. Decretaron que no era preciso establecer un nuevo régimen jurídico ni

ningún tratado especial, dejando claro que la UNCLOS III era suficiente, y optando por la cooperación internacional (EFE, 2008). De nuevo, se pueden apreciar las dos corrientes de literatura, la inglesa y la francesa, cuando se buscan artículos de cooperación o de potencial conflicto.

#### **7.4. ORGANISMOS INTERNACIONALES DEL ÁRTICO**

Sin duda el organismo de mayor relevancia es el Consejo Ártico, establecido el 19 de septiembre de 1996 en la declaración Ottawa (Arctic Council, 2021). Es un foro de cooperación intergubernamental con sede en Noruega en el que participan 8 Estados Árticos (Canadá, el Reino de Dinamarca, Finlandia, Noruega, Islandia, la Federación Rusa, Suiza y Estados Unidos), 38 observadores, 6 participantes permanentes que representan a los pueblos indígenas de la región y 6 grupos de trabajo. Actualmente, la presidencia le corresponde a Islandia 2019-2021 (Arctic Council, 2021). Llama especialmente la atención que la mitad de los países observadores son asiáticos, manifestando su interés en las rutas comerciales de la región.

El Consejo Ártico creó, durante la presidencia canadiense de 2013-2015, un organismo independiente, el Consejo Económico Ártico. Su principal objetivo es facilitar el desarrollo económico y sostenible del Ártico y sus comunidades. Han creado un protocolo de inversión y han destacado varias áreas de negocio: transporte marítimo; comunicaciones; aviación; energía (incluyendo petróleo, gas y energías renovables); minería; turismo; economía azul; y creación de capacidad e inversión en recursos humanos (Arctic Economic Council, 2021). Los miembros de esta organización no son estados sino corporaciones, asociaciones y grupos indígenas con intereses económicos en el Ártico.

Existen, además, entidades denominadas “*Darling organisations*” para el Ártico, haciendo referencia a aquellas organizaciones cuya creación ha sido impulsada por un Estado en concreto, que cuenta con mayores beneficios que los otros Estados miembro pero que también genera beneficios para los demás, como la aportación de nueva información o una oportunidad de tener mayor visibilidad internacional (Mouritzen, 2018). Llama la atención que en las organizaciones que se van a mencionar a continuación, los principales miembros (observadores o permanentes) son los 8 Árticos. Así, podemos encontrar:

- El consejo Euro-Ártico de Barents (BEAC): creado por Noruega en 1993 junto con el Consejo Regional de Barents (BRC). Su objetivo principal es el de promover el desarrollo sostenible (Barents Euro-Arctic Cooperation, 2021).
- La Dimensión del Norte UE (ND): fue la primera iniciativa de Finlandia para resolver cuestiones sobre el mar Báltico, la región del Ártico con Islandia, Noruega y Rusia. Finlandia, por su situación geográfica, se propuso como puente de cooperación entre Rusia y la Unión Europea; Suecia apostó por el Consejo de los Estados Bálticos (CBSS) (Mouritzen, 2018).
- Arctic-5: el grupo o foro mencionado previamente fue iniciativa de Dinamarca, aunque no es una Organización Internacional *per se*, tiene una gran repercusión en los Estados ribereños.
- El Círculo Ártico: fue iniciativa de Islandia en oposición al Arctic-5 y se presenta como una red de diálogo y cooperación internacional. Participan Estados, otras organizaciones, comunidades indígenas, universidades, *think tanks* y asociaciones medio ambientales, entre otras (Arctic Circle, 2021).

El Consejo Ártico quedaría fuera de la definición de “*Darling Organisation*” debido a la igualdad de poderes de sus miembros. Además de los organismos mencionados, existen innumerables asociaciones dedicadas a proporcionar informes promocionados por distintos Estados. No obstante, desde un punto de vista realista, estos organismos tienen poca relevancia en cuestiones de seguridad, puesto que carecen de autoridad (Mouritzen, 2018). De acuerdo con John J. Mearshimer, las instituciones son básicamente un reflejo de la distribución de poder en el mundo. Están basadas en los cálculos egoístas de las grandes potencias, y no tienen ningún efecto independiente en el comportamiento del estado. Por tanto, los realistas no creen que las instituciones sean una causa importante de paz<sup>2</sup> (Mearsheimer, 1995). Sin embargo, estas instituciones favorecen la cooperación entre los estados, y generan una interdependencia entre ellos que servirá para evitar posibles conflictos.

---

<sup>2</sup> “*Realists maintain that institutions are basically a reflection of the distribution of power in the world. They are based on the self-interested calculations of the great powers, and they have no independent effect on state behavior. Realist therefore believe that institutions are not an important cause of peace*” Traducción propia.

## **BLOQUE III. INTERESES, ACTORES PRINCIPALES IMPLICADOS Y RUTAS**

### **8. INTERESES ESTRATÉGICOS DEL ÁRTICO**

¿Por qué el Ártico suscita tanta atracción? La “conquista” del Ártico lleva implícitas una serie de ventajas para el país que lo consiga. La posición geográfica y características naturales del Ártico favorecen los intereses económicos de las potencias para llegar a controlarlo. No obstante, existen dos motivos principales por los que esta región despierta intereses estratégicos: por su riqueza en recursos naturales, y por las implicaciones económicas que supone.

#### **8.1. RECURSOS NATURALES**

#### **8.2. PETRÓLEO, MINERALES Y PESCA**

La producción principal de gas y petróleo del Ártico, cerca del 97%, tiene lugar principalmente en Alaska (suponiendo el 20% de la producción total de Estados Unidos) y en Rusia. La producción de petróleo y gas en esta región representan el 10.5% y 25.5% respectivamente, respecto la producción mundial. Por otra parte, del total de las reservas de petróleo y gas en el mundo, el 5.3% y 21.7% respectivamente se encuentran en el Ártico, estando un 90% de estas reservas árticas de petróleo en Rusia (Linholt, 2003). No contentos con su producción, Rusia ha llevado a cabo expediciones en busca de más reservas, encontrando en el mar de Barents una reserva de cerca de 32.000 billones de metros cúbicos de gas. Aún quedan numerosas reservas por descubrir de gas y de petróleo en la región del Ártico de Alaska, Noruega, el mar de Barents... (Linholt, 2003). Esta es una de las principales motivaciones que han llevado a los estados a presentar sus reclamaciones de soberanía explicadas en el apartado anterior.

Además de estos recursos naturales, la región ártica contiene abundantes recursos minerales, aunque no han sido explotadas debido a la dificultad de acceso. Además de los mencionados, se estima que el Ártico tiene reservas de paladio (40%), diamantes (26.8%), platino (15%), cobalto (11%), níquel (10.6%), tungsteno (9%) y zinc (8%) sobre la producción mundial de los mismos, entre otros (Linholt, 2003). Estos minerales tienen múltiples usos entre los que destacan la industria química, la aeroespacial o la militar. El Ártico también cuenta con un

3.2% de las reservas mundiales de oro, el 3.6% de las reservas de plata y el 15% de las de platino (Linholt, 2003).

Otra actividad importante en la región es la pesca, aunque los datos varían en función de los cuatro ecosistemas marinos que están presentes en la zona. Las principales especies presentes son el capelán, el fletán negro y el camarón del norte, aunque las que representan una mayor importancia comercial son el bacalao del Atlántico, el abadejo de Alaska, el bacalao del pacífico y el cangrejo de las nieves. En 2002, la pesca total de peces silvestres en el Ártico supuso el 10% de la captura mundial de pescado; la pesca de crustáceos en el Ártico supuso el 5.3% de la pesca mundial (Linholt, 2003). Así, se puede observar la riqueza de la región en cuanto a recursos naturales se refiere.

### **8.3. INTERÉS ECONÓMICO**

Tanto los recursos naturales como la habilitación del tránsito por la ruta llevan implícito incalculables beneficios económicos para Rusia, o para el país que obtenga dichos recursos. Como se ha mencionado en la introducción, el transporte marítimo supone el 80% del comercio internacional de mercancías. Este tráfico es la principal razón de la existencia de las instalaciones portuarias. El tráfico de mercancías puede ser de dos tipos: importaciones/exportaciones, en las que el puerto en cuestión es el origen o el destino final de la ruta marítima; o en tránsito (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana , 2021).

Los puertos se financian principalmente con las tasas que cobran a los propietarios de los buques y de los cargamentos, aunque también reciben ingresos, en menor medida, por el arrendamiento de espacios de almacenamiento y por la prestación de servicios. La privatización de los puertos en los años ochenta supuso una nueva fuente de ingresos (ver anexo 3) (UNCTAD, 2019). Cabe destacar la importancia que representa China en este aspecto. En 2018 las importaciones chinas representaron una cuarta parte del comercio marítimo mundial. Asia representa el 64% del tráfico portuario de contenedores, mientras que Europa sostiene un 16% y América del Norte un 8% (UNCTAD, 2019).

Esto supone un punto de inflexión en la hipótesis de este trabajo, puesto que aunque la Federación de Rusia construyese un puerto mercantil en la habilitada Ruta Marítima del Norte,

y por tanto contase con un gran impacto económico positivo para el país, habría que analizar el impacto global que supondría. Es decir, aunque Asia cuente con un 64% del tráfico portuario de contenedores sobre el total, la apertura de esta nueva ruta podría suponer un cambio significativo en el tráfico actual, puesto que la Ruta Marítima del Norte, al acortar distancias, podría abaratar también los costes.

El interés económico no se respalda únicamente en las tasas de los puertos, sino que está estrechamente relacionado con el punto anterior, los recursos naturales. Los beneficios económicos procedentes de la extracción y comercialización de estos recursos son una de las principales razones que han aumentado la atracción de estos actores sobre el Ártico. A pesar de que Rusia tiene una gran extensión de reservas de gas y petróleo, tiene varios problemas para explotarlos. La existencia de sanciones, las deficiencias tecnológicas de empresas estatales como Gazprom y Rosneft, así como la falta de voluntad para cooperar con empresas privadas dificultan todo el proceso (Chatham House, 2018). Un ejemplo de estas sanciones es la impuesta por Estados Unidos en 2014 a través de la cual la empresa americana ExxonMobil tuvo que dejar de trabajar con Rosneft, la cual tuvo que suspender sus actividades en la explotación de un campo petrolífero en el mar de Kara (Chatham House, 2018).

Además, Rusia tiene limitaciones propias, puesto que solo permite a estas dos empresas (Gazprom y Rosneft) el acceso a su plataforma ártica (Chatham House, 2018). Por otra parte, hay que tener en consideración los problemas que generan estas actividades. Es decir, si la ruta va a suponer mayores niveles de contaminación (por el paso de barcos y las obras necesarias para construir toda la infraestructura), el deshielo continuará aumentando. Por una parte favorece el comercio y el tránsito por esta ruta, y por otra parte es considerablemente perjudicial para el medioambiente.

#### **8.4. PROBLEMAS: AMPLIFICACIÓN ÁRTICA**

Como se puede apreciar, el cambio climático es un factor crucial para entender este trabajo. El fenómeno conocido como la amplificación ártica hace referencia al complejo proceso de retroalimentación entre el hielo y el aumento de la temperatura: las altas temperaturas favorecen que se derrita el hielo, lo que causa más calentamiento. Entre 1980 y 2018 la extensión mínima del hielo marino Ártico pasó de 7.7 millones de kilómetros cuadrados a 4.7.

Los expertos que se trata de un punto de no retorno, o *tipping point*, debido especialmente al deshielo del permafrost, o la capa de hielo que permanece congelada durante dos o más años (Martins, 2019).

El hielo refleja la luz que recibe, pero cuando se derrite da paso al océano más oscuro, que absorbe esta luz, por lo que amplifica la tendencia al calentamiento ya que la superficie del océano absorbe más calor del Sol que la del hielo. Otro de los motivos que acentúan este fenómeno es la falta de tormentas, que suelen darse más en los trópicos que en el norte. Estas tormentas transportan el calor de la superficie a niveles más altos de la atmósfera. Este proceso explica por qué la temperatura es más elevada a medida que nos alejamos del ecuador (ver anexo 4) (NASA's Earth Observatory, 2013).

Se espera que los glaciares árticos, los casquetes polares y la capa de hielo de Groenlandia continúen derriéndose durante los próximos años, incluso si se llevan a cabo ambiciosas reducciones de emisiones (Arctic Monitoring and Assessment Programme, 2019). En septiembre de 2020 se registró la segunda peor marca referida a los niveles de deshielo (Scott, 2020). Sin embargo, como se puede ver en el anexo 5, el deshielo no se está produciendo de manera uniforme, sino que es más acentuado en las partes más cercanas a las fronteras rusas. Estos trágicos hechos facilitan el tránsito marítimo de la ruta del norte, favoreciendo claramente a Rusia.

## **9. ACTORES PRINCIPALES CON INTERESES EN LA REGIÓN**

En este apartado se pretenden analizar los actores principales en esta carrera por el Ártico. Se han dividido los países en distintos grupos por criterio geográfico (países nórdicos, asiáticos, americanos), además de Rusia. Se pretende analizar los intereses económicos y sus políticas sobre el Ártico. En palabras de Tim Marshall, “Todos los problemas de soberanía (en el Ártico) provienen de los mismos deseos y temores: el deseo de salvaguardar las rutas para el transporte militar y comercial, el deseo de poseer las riquezas naturales de la región y el temor que otros pueden generar donde tú pierdes”<sup>3</sup> (Marshall, 2017).

---

<sup>3</sup> “All the sovereignty issues [in the Arctic region] stem from the same desires and fears -- the desire to safeguard routes for military and commercial shipping, the desire to own the natural riches of the region, and the fear that others may gain where you lose.” Traducción propia

## 9.1. PAÍSES NÓRDICOS: DINAMARCA, NORUEGA

Dinamarca (Groenlandia y las islas Feroe) y Noruega son dos actores que geográficamente están directamente implicados en el Ártico. Ambos países son miembros (o tienen participación) en las organizaciones internacionales mencionadas anteriormente (Consejo Ártico, Consejo Económico Ártico o Consejo Euro-Ártico de Barents entre otros).

Groenlandia fue colonia de Dinamarca hasta que en 1953 fue incluida como región autónoma del Reino de Dinamarca. Como tal, además de tener su propio gobierno, cuenta con dos representantes en el parlamento danés, el Folketing. (Denmark, 2021). Esta autonomía permite a la isla firmar grandes acuerdos comerciales con terceros países (Peter, 2019). A pesar del clima, los habitantes de Groenlandia, alrededor de 56.000, viven principalmente en la costa y se dedican a la pesca, la caza y la minería, mencionadas en apartados anteriores (Denmark, 2021). El subsuelo de Dinamarca posee 17 metales esenciales para la fabricación de teléfonos u ordenadores, entre otros (Bergareche, 2012). Dinamarca comprende no solo los lazos históricos con la isla, sino su importancia geopolítica; en 2007 el ministro de Ciencia y Tecnología danés declaró que *“hay evidencias de que Dinamarca podría tener parte el Polo Norte”* (El País, 2007).

Estos factores, junto con su localización geográfica y la existencia de la base aérea de Thule, han despertado el interés de Estados Unidos, quien intentó comprar la isla en 2019, aunque la respuesta fue un rotundo no. Rusia también disputa con Dinamarca la cordillera Lomonósov (Sputnik News, 2017). En consecuencia, la carrera por el Ártico ha generado una preocupación de seguridad nacional para Dinamarca.

La estrategia del Reino de Dinamarca para el Ártico 2011-2020 establece que no considera ningún cambio de poder ni responsabilidad entre los tres integrantes del reino (Dinamarca, Groenlandia y las islas Feroe); además, se espera la cooperación de todos los integrantes en favor del bien común. Así, destacan objetivos como un Ártico seguro, con un desarrollo económico sostenible que respete el clima y la naturaleza, en colaboración con otros actores internacionales (Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2011-2020). Aunque destaca lo firmado en la Declaración de Ilulissat en 2008 (la cooperación por parte de los cinco estados costeros Árticos), Dinamarca también ha dejado claro en su estrategia que sus fuerzas armadas

(ejército, marina y fuerzas aéreas) asumen tareas en el Ártico concernientes a su soberanía (Ministry of Foreign Affairs of Denmark, 2011-2020).

Siguiendo criterios similares Noruega también juega un papel principal en esta carrera por el Polo Norte. Un 10% de los habitantes noruegos viven en el Círculo Ártico. Actualmente la mayoría del tráfico marítimo del Ártico pasa por aguas noruegas, por lo que su interés en el Ártico es indudable (The Norwegian American, 2020). El país coopera de manera activa con Estados Unidos en materias concernientes a esta región, pero en específico cooperan en operaciones militares, presentándose como la oposición a los reforma militar de Rusia de 2008. No es de extrañar, puesto que Noruega ha sido víctima de varios ataques aéreos simulados rusos, además de la interferencia de señales de GPS que amenazan la seguridad de la aviación civil; en 2020 Rusia acometió un ataque cibernético contra el parlamento noruego (Bakke-Jensen, 2021).

Económicamente el Ártico también resulta de vital importancia para Noruega. En 2021 se posiciona en el decimoquinto puesto de países productores de petróleo a nivel mundial, produciendo 1,515,000 barriles por día (Global Firepower, 2021). Para continuar con su papel productor, es vital tener acceso a los recursos (aun sin descubrir) del mar de Barents. Precisamente por eso Noruega impulsó la creación del consejo Euro-Ártico de Barents mencionado en apartados anteriores, recordando el interés ruso en la región. A pesar de las demandas judiciales por parte de cuatro organizaciones ambientales, la Corte Suprema falló en favor de la extracción de petróleo en el Ártico de Noruega, en concreto en el mar de Barents, en lo que fue la vigésimo tercera ronda de licencias (Nilsen, 2020).

Como era de esperar, Noruega también cuenta con una estrategia para el Ártico, publicada en 2017. Al igual que Dinamarca, Noruega, como miembro permanente del Consejo Ártico, pone el foco en la cooperación internacional, además del desarrollo de negocios, infraestructuras y la protección ambiental y preparación para emergencias (en 2016 cruzaron aguas noruegas 1.831 embarcaciones de alto riesgo debido a su carga, incluyendo materiales radioactivos o petróleo) (Norwegian Ministry of Foreign Affairs, 2017). Adicionalmente, Noruega publicó su plan de defensa a largo plazo señala el deber para con la OTAN de preservar la seguridad de la comunidad transatlántica, por lo que mantendrá su presencia militar en el norte con el fin de contribuir a la estabilidad regional. Para ello, el país aumentará su presupuesto en defensa, pasando de 61 billones de NOK (alrededor de 5.8 billones de dólares) a 77.5 billones de NOK

(7.4 billones de dólares), un aumento del 27% (Norwegian Ministry of Defence, 2020). De esta manera no cabe duda del interés de este actor en el Ártico, y en el papel que puede jugar en la Ruta Marítima del Norte.

## **9.2. PAÍSES ASIÁTICOS: CHINA, JAPÓN, INDIA**

Existen cinco países asiáticos miembros observadores del consejo Ártico: la República Popular de China, Japón, la República de India, la República de Corea y la República de Singapur (Arctic Council, 2021). Se va a realizar un estudio de la República Popular de China, Japón y la República de India. La triada ha publicado durante estos años sus políticas y estrategias respecto al Ártico, y serán analizadas a continuación

La República Popular de China ha manifestado abiertamente su interés en la región. La Ruta Marítima del Norte permite conectar el puerto de Dalián con el de Rotterdam en 32 días, en vez de los 45 días que tardarían a través del Canal de Suez (ver ilustración 1). El gobierno chino manifestó que el Ártico “es de vital interés para los estados que no pertenecen a la región y la comunidad internacional”, de acuerdo con Kai Sun, experto en geopolítica del Ártico (Fernández, 2018). China busca fomentar y potenciar la cooperación empresarial internacional, con especial énfasis en Rusia, quien “no tiene otra elección que aceptar el capital chino para construir y desarrollar las infraestructuras necesarias para explotar los recursos”, según comentó Frédéric Lasserre, otro experto en geopolítica del Ártico (Fernández, 2018).

La Ruta Polar de la Seda es el plan estratégico de Xi Jinping para mejorar el comercio entre Asia, Europa y América, y forma parte de la conocida Ruta de la Seda. Sin embargo, la idea de la Ruta Polar fue iniciativa de Moscú, pero ambos países trabajan de manera conjunta en ella (BBC, 2018). La política china sobre el Ártico tiene como principales objetivos participar en su gobernanza; salvaguardar los intereses comunes de los países árticos y de la comunidad internacional; y promover un desarrollo sostenible. Señala en específico la importancia de un respeto mutuo en lo referente a cuestiones árticas, en concreto en el cumplimiento de los tratados internacionales como UNCLOS o el derecho internacional (The State Council, 2018).

La alianza entre China y Rusia es meramente económica, no política. Después de la anexión de Crimea en 2014<sup>4</sup>, las sanciones impuestas a Rusia afectaron directamente al capital disponible para los proyectos energéticos en el Ártico. Este escenario ha sido aprovechado por el gobierno chino, puesto que sus empresas han invertido en los proyectos rusos. Esta relación le ha abierto la puerta a China, dándole un poder sobre Rusia con el que no contaba antes (Buchanan, 2020).

Japón, por otra parte, también coopera con Rusia. El país nipón comenzó a interesarse por el Ártico en 1990 cuando se creó el Centro de Investigación del Medio Ambiente Ártico (Arctic Environment Research Center). Posteriormente se creó una estación de investigación en Ny-Ålesund, Svalbard, Noruega, para trabajar en distintos ámbitos. También es un miembro observador del Consejo Ártico y fue invitado para colaborar en el Programa Internacional de la Ruta Marítima del Norte, junto con Noruega y Rusia para estudiar la viabilidad de las rutas marítimas árticas (The Arctic Institute, 2020). En su estrategia en el Ártico, su “*Basic Plan on Ocean Policy*” establece tres áreas estratégicas: observar e investigar el Ártico desde una perspectiva global; cooperar; y examinar la viabilidad de la Ruta del Mar Ártico (véase, la Ruta Marítima del Norte) (Government of Japan, 2015). Su política se basa en tres pilares principales: diplomacia, ciencia y negocios (Over the Circle, 2018).

Japón no es un país conocido por su extracción de hidrocarburos, más bien importa el 90% de sus recursos energéticos. Por este motivo la diversificación es de vital importancia, tanto en las fuentes como en los tipos de energía (Hammond, 2017). El proyecto Jamal LNG (Gas Natural Licuado, por sus siglas en inglés) es una *joint venture* formada por empresas rusas, francesas y chinas, y en las que Japón provee una empresa para su construcción. El proyecto se realiza en la península de Jamal, por la que pasa la Ruta Marítima del Norte. Debido a las sanciones impuestas a Rusia en 2014, el Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBIC) aportó 400 millones de dólares. El interés de Japón en este proyecto reside en que el país nipón es el principal importador de gas natural licuado del mundo, y su participación en este proyecto le ayuda a garantizar el acceso a estos recursos (Chater, 2016).

---

<sup>4</sup> Tras un plebiscito en el que un 96,77% de la población de Crimea expresó su voluntad de integrarse a Rusia, Moscú promulgó un decreto en el que Crimea era reconocido como un Estado soberano (Bonet, 2014). Sin embargo, la Unión Europea no reconoce la anexión (EuropaPress, 2014).

Al igual que Japón, la República de India también lleva años mostrando interés en el Ártico, contando con una base de investigación permanente en Svalbard. Narendra Modi, el primer ministro de India, ya ha manifestado en varias ocasiones el interés de su país en el Ártico (Lanteigne, 2021). En su política sobre el Ártico, India ofrece su experiencia en sus estudios Polares y sobre el Himalaya. Su estrategia se basa en cinco pilares: Ciencia e investigación; cooperación para el desarrollo económico y humano; transporte y conectividad; gobernanza y cooperación internacional; y la creación de capacidad nacional (Government of India, 2021).

Así, se puede ver como el interés de los países asiáticos sobre el Ártico y en concreto sobre la Ruta Marítima del Norte es un hecho, como demuestran sus políticas y estrategias sobre la región. La posibilidad de nuevos recursos, y reducción de costes gracias a las nuevas rutas comerciales han puesto de manifiesto el interés por cooperar tanto con Rusia como con las Organizaciones Internacionales del Ártico.

### **9.3. PAÍSES AMERICANOS: ESTADOS UNIDOS, CANADÁ**

Estados Unidos y el Reino de Canadá forman parte del *Arctic Five*, por lo que su interés en la región es incuestionable. Criterios geográficos, así como intereses económicos y estratégicos hacen inevitable que ambas naciones hayan publicado sus estrategias para la región.

Cuando aparecen nuevas oportunidades Estados Unidos suele ser uno de los principales actores en aparecer. En este caso sin embargo se ha criticado su falta de rapidez para posicionarse al Ártico como interés estratégico como ya habían hecho otros estados. Estados Unidos no tiene la capacidad para lidiar con posibles conflictos regionales (debido a la climatología de la región) ni desastres marítimos, y ha estado al margen a la hora de desarrollar los mecanismos de gobernanza en el Ártico (Bert, 2012).

La Ruta Marítima del Norte, como se ha comentado anteriormente, pasa por el *choke point* del Estrecho de Bering, entre Alaska (Estados Unidos) y Rusia. Rusia reclama la soberanía sobre la ruta, y sobre el estrecho, mientras que Estados Unidos objeta que la ruta es una vía marítima internacional, de libre tránsito para cualquier nación (Bert, 2012). Independientemente a las reclamaciones y a la política americana sobre el Ártico, el país carece de la capacidad y recursos necesarios. Estos hechos se ven reflejados en la política para la región del Ártico publicada

bajo el mandato de Obama en 2013, cuyas tres principales líneas de acción son: Avanzar en los intereses de seguridad de Estados Unidos, promover una administración responsable de la región, y fortalecer la cooperación internacional (The White House, 2013).

A pesar de la falta de recursos, Estados Unidos se define a sí misma como una nación marítima, así como una nación Ártica. Estos hechos se presentan como nuevas oportunidades para posicionar a Estados Unidos como el poder naval de referencia en la región (Department of the Navy, 2021). La nueva estrategia publicada en 2021 establece que las fuerzas navales serán utilizadas tanto para misiones de disuasión de agresiones, para garantizar el acceso estratégico y la libertad de los mares, y defender al país de posibles ataques, entre otros (Department of the Navy, 2021).

El Reino de Canadá juega un papel esencial en esta cuestión especialmente en el ejercicio de su soberanía sobre la región. Canadá cuenta con lazos históricos vinculados a las poblaciones indígenas Inuit, quienes también son miembros del Consejo Ártico (Moltó, 2011). De esta manera, el primer ministro canadiense Trudeau, sí prioriza el Ártico y todas las cuestiones que le conciernen. Los territorios del Noroeste publicaron en 2019 su estrategia para la región, en la cual se resaltan siete focos de acción que engloban cuestiones de economía sostenible y responsable, gobernanza, medio ambiente y seguridad alimentaria (Government of Northwest Territories, 2019). De la misma manera, el gobierno federal publicó su estrategia, en la que resaltan cuatro prioridades: ejercer su soberanía ártica, promover el desarrollo económico y social, proteger el patrimonio medioambiental y mejorar la gobernanza del norte (Government of Canada, 2009).

Para proteger los intereses tanto norteamericanos como canadienses se creó el Comando Norteamericano de Defensa Aeroespacial (NORAD, por sus siglas en inglés). Esta organización creada por ambos países encargada de llevar a cabo misiones de alerta aeroespacial, control aeroespacial y alerta marítima para América del Norte (North American Aerospace Defense Command, 2021). Ante los avances de Rusia en la región, el presidente de NORAD destacó la necesidad de modernizar el antiguo sistema de alerta temprana, y reconoció que ambos países han perdido su ventaja militar en el Ártico frente a Rusia (Berthiaume, 2020). Ambos países están cooperando para mejorar la inteligencia en la región; sin embargo, la mejor manera de monitorear la región es a través de submarinos capaces de aguantar bajo el hielo,

pero cada uno costaría cerca de mil millones de dólares. Otra opción son los conocidos rompehielos, aunque cada uno cuesta ochocientos millones de dólares (Fisher, 2020).

Así, se puede ver como la estrategia general de los países analizados tiene su foco en la cooperación y en el crecimiento sostenible. Desde una perspectiva realista cada Estado ha dejado por escrito cuáles son sus intenciones en la región, así como la importancia de las alianzas en caso de que fuese necesario.

#### **9.4. RUSIA**

Después de la caída de la Unión Soviética, el Kremlin dejó de prestar atención al Ártico. Sin embargo, el interés resurgió en el año 2000 (Boulègue, *Russia's Military Posture in the Arctic. Managing Hard Power in a 'Low Tension' Environment*, 2019). Desde entonces los esfuerzos se han concentrado en militarizar la región. A partir de 2007 Rusia extendió sus actividades militares tanto dentro de sus fronteras como fuera, gracias a bombarderos estratégicos de largo alcance sobre el Atlántico Norte y el Pacífico Norte, aunque estas actividades se entendieron más bien como una demostración de poder. Además, cuenta con flotas del pacífico: patrullas controlando el espacio aéreo internacional del mar de Barents, el mar de Groenlandia, el Océano Ártico y el estrecho de Bering (ver Anexo 6) (Boulègue, *Russia's Military Posture in the Arctic. Managing Hard Power in a 'Low Tension' Environment*, 2019).

No es de extrañar el interés en la región. La costa rusa representa el 53% de la costa del Océano Ártico (cubre el mar de Barents, el mar de Kara, el mar Laptec y el mar Siberiano del este), y la población rusa en esta región incluye aproximadamente a dos millones de personas (supone cerca de la mitad de la población que actualmente habita en el Ártico en el mundo) (The Arctic Institute, 2020).

El poderío militar en la región es superior al de cualquier otra nación. Putin, el presidente de la Federación Rusa, cuenta varias ventajas: la brigada ártica, la flota del norte y su equipamiento. La brigada ártica se estableció en 2015 y fue la primera brigada de fusileros motorizados especialmente entrenada para operaciones en el Ártico. La infantería de originalmente 200 soldados se encuentra cerca de la frontera con Noruega (Pettersen, 2012). La flota del norte,

por su parte, cuenta con 120 barcos, incluyendo 40 buques rompehielos en 2019 (Postler, 2019).

En cuanto al equipamiento, a fecha de 2020, se han ampliado los rompehielos a 46, además de tener 11 bajo construcción y 4 adicionales planeados. Esto contrasta con los rompehielos de otros países como Canadá (7 + 2 en construcción + 5 planeados), Estados Unidos (5 + 3 planeados), o Finlandia (10) (ver anexo 7) (United States Coast Guard, 2021). Hay que diferenciar entre dos tipos de rompehielos: de valor nacional y comercial. Los rompehielos de valor nacional generalmente se dedican a investigación científica nacional, defensa y soberanía, o seguridad y protección ambiental (Hammitt, 2017). Los comerciales pueden ser propiedad y operados por gobiernos nacionales, empresas estatales o empresas privadas, y se dedican principalmente a escoltar y apoyar a buques de carga, proteger operaciones de petróleo y gas, y mantener abiertos los puertos y sus accesos (Hammitt, 2017).

Rusia también ha publicado su estrategia para el Ártico. En marzo de 2020 se publicó el documento *Basic Principles of Russian Federation State Policy in the Arctic to 2035* en el cual se definen los objetivos para la región durante los próximos quince años. El documento es la actualización *Basic Principles 2020* adoptado en 2008. Hay varias similitudes entre ambos documentos, como el hecho de poner el foco en el crecimiento económico o el desarrollo de la Ruta Marítima del Norte (Klimenko, 2020). Garantizar la soberanía y la integridad territorial es el principal interés nacional sobre la región, aunque no supone ningún cambio sustancial, sino más bien una continuación, del documento publicado en 2008 (Klimenko, 2020).

Las dimensiones de seguridad y militares continúan la misma política, centrándose principalmente en mantener la capacidad operativa y la disposición de las fuerzas armadas para disuadir cualquier agresión contra Rusia, además de desarrollar las fuerzas de la Guardia de Fronteras y Costas en el Ártico (Klimenko, 2020). De hecho, actualmente Rusia exige que barcos extranjeros tengan que solicitar permiso, embarquen a pilotos de hielo rusos y sirvan bajo escolta de rompehielos rusos antes de entrar en la Ruta Marítima del Norte. Rusia ha amenazado con usar la fuerza contra los buques que no cumplan los requisitos rusos (Department of Defense Arctic Strategy, 2019).

Como se ha mencionado en el Estado de la Cuestión, para poder controlar el mar Rusia necesita acceso a este y contar con facilidad de movimiento controlando las rutas marítimas y los pasajes

estratégicos. La geografía le garantiza el acceso a esta región, y el desarrollo de la brigada, la flota y el equipamiento facilitan su movimiento a través de las rutas. Alfred Mahan declaró que el poder naval se consigue controlando las rutas y los estrechos (Mahan, 1890). Es necesario pues, comprender el pasaje del Estrecho de Bering, ya que más adelante se estudiará la ruta objeto de este trabajo.

En el apartado 7.3 se han analizado las reclamaciones sobre el estrecho. A pesar de las intenciones de cooperación entre Estados Unidos y Rusia, algunas tensiones se han desatado en el estrecho. En noviembre de 2020 el barco americano Bristol Leader navegaba dentro del territorio de pesca americano cuando alertó de la presencia de un submarino ruso que había abierto fuego y había mandado señales por radio diciendo “salid del área” (Baker, 2020). En efecto, Rusia ha llevado a cabo varias operaciones militares. Otro ejemplo es el caso de un rompehielos de propulsión nuclear con dirección hacia el Polo Norte, que arrojó a un grupo de paracaidistas en un archipiélago del Ártico para realizar una batalla simulada, y volaron repetidamente bombarderos hacia el borde del espacio aéreo estadounidense (Baker, 2020).

## **10. RUTAS COMERCIALES**

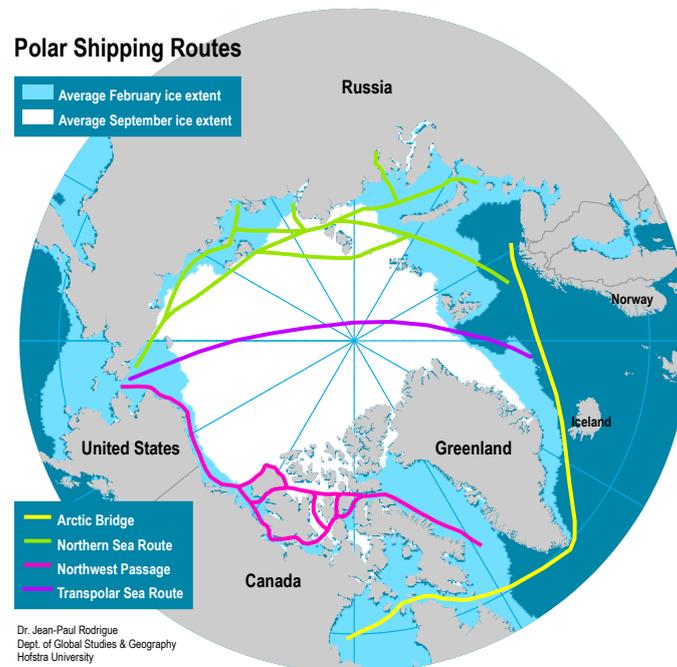
Como se ha comentado en la introducción y como se ha ido desarrollando a lo largo del trabajo, el objetivo principal es determinar si existiría un impacto si la Federación Rusa controlase la Ruta Marítima del Norte. Para ello, se han analizado la historia y su contexto, los actores principales y sus disputas e intereses en la región Ártica. Teniendo en cuenta que, según Mahan, para poder controlar el mar son necesarios factores como el acceso a este, y la facilidad de movimiento a través de las rutas y estrechos, el siguiente paso coherente es analizar las rutas comerciales del Ártico (Mahan, 1890). Además, es necesario comprender sus implicaciones, para poder estudiar con toda la información disponible dicho impacto.

### **10.1. RUTA MARÍTIMA DEL NORTE Y OTRAS RUTAS MARÍTIMAS**

El Ártico cuenta con cuatro rutas marítimas principales: la Ruta del Puente Ártico (*Arctic Bridge Route*), el Pasaje del Noroeste (*Northwest Passage, NWP*), la Ruta Marítima del Norte (*Northern Sea Route, NSR*) y la Ruta Marítima Transpolar, como se observa a continuación

(The Geography of Transport Systems, 2021). Como puede observarse en la ilustración 2, además de señalar las rutas mencionadas, muestra la extensión del hielo en distintas épocas del año, mostrando como las rutas son más accesibles en septiembre que en febrero al haber menos hielo.

Ilustración 3. Rutas marítimas polares



Obtenido de: <https://transportgeography.org/contents/chapter1/transportation-and-space/polar-shipping-routes/>

Como se puede observar, la Ruta del Puente Ártico permite conectar el puerto ruso de Murmansk o el puerto noruego de Narvik con el puerto canadiense de Churchill. Aunque esta ruta no es una trans-Ártica *per se*, está diseñada para conectar Europa y América del norte a través del Ártico (The Geography of Transport Systems, 2021). El Pasaje del Noroeste atraviesa las costas de Canadá y de Estados Unidos principalmente. Esta ruta conecta Asia y Europa en 13,600 kilómetros, en comparación a los 24,000 que se requieren utilizando el Canal de Panamá (The Geography of Transport Systems, 2021). Por su parte, la Ruta Marítima Transpolar atraviesa el Ártico por su parte central, permitiendo una línea recta entre el estrecho de Bering y el Océano Atlántico de Murmansk. Sin embargo, esta ruta es solo hipotética debido al hielo, por lo que no se tendrá en cuenta para el trabajo. Por último, la Ruta marítima del Norte, de la cual se viene hablando en las líneas de este trabajo, representa la ruta con mayor potencial comercial en comparación con las anteriores, debido a que es más probable que el hielo se derrita en esa zona (The Geography of Transport Systems, 2021).

La NSR permite acortar considerablemente la distancia y el tiempo empleado en conectar Europa con Asia y viceversa. Se reduce en un 40% el trayecto en comparación al mismo trayecto a través del Canal de Suez, y en un 60% si se realiza a través del Cabo de Buena Esperanza, dependiendo del mes en el que se realice el viaje (Arctic Bulk, 2021). Esto permite ahorrar en consumo de combustibles, reducir las emisiones contaminantes y reduce el riesgo de piratería (Arctic Bulk, 2021).

En 2019 el volumen de mercancías enviadas que cruzaron la Ruta Marítima del Norte alcanzó los 29 millones de toneladas, suponiendo un aumento del 40% respecto del año anterior. Novatek es la empresa rusa que mayor tráfico supuso gracias a la producción de gas natural licuado. Sin embargo, se cree que estas cifras sobre el tránsito de mercancías aún son bajas (Staalesen, 2019). Vladimir Putin anunció en 2018 que el volumen anual de envíos debería alcanzar las 80 millones de toneladas en 2024 (Staalesen, 2019). Durante el año 2020, 27 embarcaciones y 13 compañías llevaron a cabo trabajos de investigación en la ruta, llevando a cabo un total de 116 viajes (Northern Sea Route Information Office, 2020).

A pesar de la situación provocada por la pandemia del COVID-19, el volumen de cargo transportada durante el mes de enero de 2021 a través de la NSR aumentó un 8.3% respecto del mismo periodo del año anterior, alcanzando los 2.59 millones de toneladas. A lo largo del mismo mes dos rompehielos y cuatro rompehielos nucleares entraron en la NSR (Northern Sea Route Information Office, 2021).

En enero de 2021 Rusia llevó a cabo un viaje piloto para comprobar si efectivamente la ruta era viable o no. El *Christophe de Margeri*, un tanque de gas natural licuado, completó un viaje experimental recorriendo la NSR en altas latitudes, con éxito. Fue la primera vez que un cargo de gran tonelaje realizó el trayecto en febrero (puesto que la ruta suele ser inaccesible entre los meses de noviembre y julio), completando el viaje Sabetta (Rusia) – Jiangsu (China) – Sabetta, en 11 días y sin ayuda de un rompehielos (Northern Sea Route Information Office, 2021).

Una vez más, se puede comprobar que la Federación Rusa cuenta con un pleno acceso a la ruta, además de contar con facilidad de movimiento tanto en la ruta como en los pasos estratégicos. De esta manera, tal y como se mencionaba en la introducción del trabajo, Rusia cuenta con el

control de la ruta. El siguiente paso, después de estudiar las implicaciones medioambientales derivadas del uso de continuado de esta ruta, sería analiza las posibles implicaciones de este control.

## **10.2. IMPLICACIONES MEDIOAMBIENTALES**

Llegados a este punto se deben analizar tanto los aspectos positivos como los negativos, puesto que están interrelacionados. Por una parte, las ventajas económicas previamente explicadas incluyen una reducción en los tiempos de transporte. De esta manera, un mismo trayecto a través del Canal de Suez, por ejemplo, conllevaría mayores emisiones contaminantes que el mismo trayecto a través de la NSR, debido a que el tiempo necesario en la segunda ruta es menor. Sin embargo, si este abaratamiento de costes tiene un efecto contagio, puede llevar a un aumento de trayectos que acaben produciendo la misma cantidad de emisiones negativas. Asimismo, esto podría incrementar el problema de la ampliación ártica explicado en el apartado 8.2.1.

Otra de las implicaciones que tiene el aumento del tráfico marítimo en la región es el impacto en el ecosistema, afectando a la biodiversidad de la zona. Es por ello por lo que organizaciones como Greenpeace han propuesto declarar la región como un santuario, de manera que quedarían prohibidas las prospecciones para petróleo y minerales, la pesca industrial y el propio transporte marítimo (Fisas, 2019). La idea de dotar de un régimen específico al Ártico no es nueva, Gorbachov propuso en 1987 declarar la región como Zona de Paz, lo que implicaría una Zona Libre de Armas Nucleares (Fisas, 2019).

La idea de declarar la región como santuario viene por la intención de concebir la región como un bien común (*global common*). Es decir, como un área y recursos naturales que no pertenecen a la jurisdicción nacional de ningún estado, sino que es compartido por toda la comunidad internacional (Schrijver, 2016). En su obra *Mare Liberum*, Hugo Grocio identificó que el mar era definido como propiedad de nadie (*res nullius*), como una posesión común (*res communis*) y como una propiedad pública (*res pública*) (Grocio, 1609). La conocida como tragedia de los comunes (*tragedy of the global commons*) consiste en que, ante la falta de regulación, el primer actor en llegar es el primero en obtener los recursos que pueda extraer (Schrijver, 2016).

Precisamente para evitar este problema, y puesto que no todos los actores reconocen la región como un bien común (Groenlandia, Dinamarca), la alta representante de la Unión Europea, Federica Mogherini declaró que el Ártico es un bien común y que tenemos la responsabilidad de preservarlo. Asimismo y como se ha ido mencionando en apartados anteriores, los cinco árticos y otros países líderes en la industria pesquera han firmado acuerdos para proteger la región (Burke, 2018).

Siguiendo la misma línea, para evitar problemas derivados de un incremento de la actividad en la región la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó en 2017 el Código Internacional para los buques que operan en aguas polares (Código Polar), así como las enmiendas correspondientes para prevenir la contaminación de los buques (MARPOL), entre otros aspectos (Organización Marítima Internacional, 2021). El Código Polar incluye prohibiciones como la descarga en el mar de hidrocarburos o mezclas oleosas, descarga de aguas sucias, de plásticos, alimentos o de cadáveres de animales o de sustancias nocivas, entre otros (Organización Marítima Internacional, 2017).

## **BLOQUE IV. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES**

### **11. HIPÓTESIS DE UN CONTROL RUSO SOBRE NSR**

Para responder a la pregunta principal de este trabajo (¿cuál sería el posible impacto que tendría un control ruso sobre la Ruta Marítima del Norte?) se han analizado los requisitos propuestos por Alfred Mahan sobre el control naval: acceso al mar, control de la ruta y facilidad de movimiento (Mahan, 1890). Para entender por qué están diversos actores prestando atención y destinando recursos a la región se han estudiado los principales intereses (recursos naturales e intereses económicos). Es decir, llegados a este punto se puede entender por qué la Federación Rusa está interesada en el Ártico. Rusia tiene acceso al mar (por su disposición geográfica), tiene el control de sus costas hasta los límites de su soberanía y tiene facilidad de movimiento (gracias a su Flota del Norte y a la gran cantidad de recursos desplegados estratégicamente). A continuación se presentan las hipótesis que podría suponer el control de Rusia sobre la Ruta Marítima del Norte.

Como se ha argumentado a lo largo de este trabajo, las reclamaciones de soberanía presentadas por los distintos actores (Rusia, Dinamarca, Canadá, Noruega y Estados Unidos) presentan un gran desafío para las Naciones Unidas y desde luego sus dictámenes podrían ser un punto de inflexión en el plano internacional. En concreto, el dictamen sobre las reclamaciones rusas sobre las cordilleras submarinas de Lomonósov y de Mendeleev, puesto que ampliarían su área de soberanía y, por tanto, tendrían mayor control de la ruta y facilidad de movimiento. El otro punto de interés es el estrecho de Bering. En función de si Rusia decide cumplir o no el tratado firmado bajo la extinta URSS (el Acuerdo de Fronteras Marítimas), tendría más o menos control sobre la ruta. Es decir, si finalmente las Naciones Unidas aceptan las reclamaciones presentadas por Rusia, su control sobre la ruta sería indiscutible.

Si bien es cierto que un enfoque realista entiende que tanto Rusia como el resto de actores implicados en la región son egoístas, y que el plano internacional y en concreto esta carrera por el Ártico es un juego de suma 0, en este trabajo se descarta un conflicto directo. Considero que el nivel de interdependencia que existe actualmente entre Rusia y el resto de actores es un factor clave que reduce las posibilidades del *Hard Power*. Es decir, en caso de que las Naciones Unidas no aceptasen las reclamaciones presentadas, tampoco habría un conflicto directo.

Un ejemplo de esto es el reciente caso Navalni. Tras el intento de asesinato y el posterior encarcelamiento del principal opositor de Putin, Alexei Navalni, las tensiones entre Rusia y un gran número de actores internacionales han aumentado con la imposición de sanciones por parte de la Unión Europea y de Estados Unidos (Kramer & Erlanger, 2021). Sin embargo, el nivel de interdependencia entre Rusia y la UE ha evitado la escalada del conflicto (López-Linares Alberdi, 2021). De hecho, la política exterior de la UE se conoce por “*Wandel durch Handel*”, traducido como la transformación a través del comercio. La Unión busca el consenso y el uso del *soft power*, lo que también beneficia a Rusia, puesto que puede aprovechar esta situación (Lopes Bautista, 2021). Además, los estados Árticos parecen estar actuando conforme a la normativa aplicable, de manera pacífica (Barbosa, 2017).

La estrategia militar de Rusia para el Ártico es más bien defensiva, teniendo como objetivo la disuasión. A Rusia no le interesa que se genere un conflicto, aunque no se pueden descartar puntos de fricción debido a los intereses particulares de los actores, por ejemplo en el estrecho de Bering. Puesto en una balanza, el beneficio económico y diplomático que puede obtener a partir del control de la ruta tiene más peso que el beneficio que podría obtener a partir del supuesto conflicto. Económicamente, Rusia obtendría beneficio tanto de la extracción y comercialización de los recursos naturales, como también de las tasas portuarias establecidas en los puertos que estén en sus costas para todos los barcos que necesiten atracar. Además, Rusia se convertiría en el proveedor de un servicio muy atractivo para cualquier empresario, un servicio que podría interesar a cualquier actor internacional, puesto que como se ha visto en este trabajo, la ruta permite acortar distancias y costes. Estos hechos otorgarían al país un mayor peso geopolítico.

Por otra parte, es cierto que la política de Rusia ha hecho *tabula rasa* de manera selectiva en los tratados firmados por la URSS. En el caso concreto del Acuerdo de Fronteras Marítimas, de acuerdo con lo recogido en el artículo 73 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados, Rusia no estará obligada a cumplir el tratado, en materia de sucesión de Estados (Naciones Unidas, 1969).

La presencia de otros actores, como Dinamarca, Estados Unidos, Canadá o Noruega, y el hecho de que también estas potencias han presentado reclamaciones de soberanía ante las Naciones Unidas, abre otra nueva posibilidad para Rusia. Si sus reclamaciones no son aceptadas, su acceso a los recursos naturales y beneficios económicos que emanan de su extracción y

comercialización implicarían un interés de estas potencias hacia Rusia, puesto que sería la nación beneficiada de estos recursos. De esta manera se crearía una interdependencia entre todos los actores Árticos que facilitaría la ausencia de un conflicto directo.

Analizando los actores involucrados de manera individual, se podría esperar que Estados como Canadá, Noruega, Dinamarca y la India llegasen a acuerdos comerciales con Rusia. Es más probable que otros Estados como Estados Unidos, Japón o China puedan presentar mayores dificultades para Rusia. No obstante, ninguno de estos actores tiene los medios necesarios para proponerse como una oposición seria en el Ártico por la falta de recursos, puesto que como se ha mencionado anteriormente, la única potencia con flota preparada para las condiciones climatológicas del Ártico es Rusia. Además, todos los actores han presentado en sus estrategias para el Ártico su interés de cooperar y preservar la región, por lo que a priori también han descartado un conflicto directo. En cualquier caso, a pesar de su estrategia defensiva Rusia estaría preparada para el conflicto, lo que disuade a cualquier otro actor.

Aunque se ha descartado un conflicto directo entre Rusia y otro actor, cabe la posibilidad de que se generen otro tipo de conflictos no bélicos. Un ejemplo sería la situación provocada entre China y Estados Unidos y la guerra comercial. Es decir, aunque Rusia no utilizase el *Hard Power* para mantener su poder e influencia sobre la región, podría aplicar sus tratos comerciales con cualquier agente para su beneficio.

## 12. CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo se ha pretendido responder a la pregunta de cuál sería el impacto que tendría un control de Rusia sobre la Ruta Marítima del Norte. Una vez entendido el interés que despierta tanto la región del Ártico como la ruta en cuestión, así como las reclamaciones de soberanía y los actores implicados, se han elaborado las hipótesis. Los datos presentados en el trabajo me permiten llegar a la conclusión de que habría un impacto si fuese Rusia quien controlase la región. Se ha descartado la posibilidad de que exista un conflicto directo entre Rusia y el resto de actores internacionales, aunque no se ha descartado la existencia de puntos de fricción. Así, la conclusión principal de este trabajo es que el impacto que tendría el control ruso sobre la ruta sería principalmente en términos no bélicos. Es decir, las implicaciones serían principalmente geopolíticas.

Precisamente con motivo de evitar posibles conflictos se han creado organizaciones internacionales de distinta índole, pero que mantienen como objetivo la cooperación internacional, como el consejo Euro-Ártico de Barents, la Dimensión del Norte, el Círculo Ártico o el Consejo Ártico.

Como se ha mencionado anteriormente, el transporte marítimo supone un 80% del comercio internacional de mercancías. Esta cuota está repartida entre los distintos actores internacionales, aunque destacan los puertos situados en la costa de China, Europa del norte y Estados Unidos. Actualmente Rusia no representa gran parte de esta cuota, pero esto cambiaría de manera significativa con la posibilidad de tránsito de la Ruta del Mar del Norte. Tener el control de los puertos presentes en la ruta supondría un beneficio económico para Rusia, pero el principal impacto sería geopolítico, puesto que ahora Rusia sí estaría entre las potencias más influyentes en el comercio marítimo. Controlar la mejor ruta alternativa supondría de esta manera una ganancia en términos geopolíticos, aunque esta sea difícil de cuantificar. Este control pondría a Rusia entre la lista de potencias más influyentes en el comercio marítimo, gracias a sus puertos. Además, serviría para mejorar las relaciones entre Rusia y otras potencias, aumentando a su vez la interdependencia actual y fomentando la cooperación internacional.

### 13. BIBLIOGRAFÍA

- Arctic Bulk. (2021). *Northern Sea Route*. Obtenido de Arctic Bulk: [http://arcticbulk.com/article/186/NORTHERN\\_SEA\\_ROUTE](http://arcticbulk.com/article/186/NORTHERN_SEA_ROUTE)
- Arctic Circle. (2021). *About*. Obtenido de Arctic Circle: <http://www.arcticcircle.org/about/about/>
- Arctic Council. (2021). *Arctic Peoples*. Obtenido de Arctic Council: <https://arctic-council.org/en/explore/topics/arctic-peoples/>
- Arctic Council. (2021). *Non-arctic States*. Obtenido de Arctic Council: <https://arctic-council.org/en/about/observers/non-arctic-states/>
- Arctic Council. (2021). *Who is the Arctic Council?* Obtenido de Arctic Council: <https://arctic-council.org/en/>
- Arctic Economic Council. (2021). *About*. Obtenido de Arctic Economic Council: <https://arcticeconomiccouncil.com/about/>
- Arctic Monitoring and Assessment Programme. (2019). *Arctic Climate Change Update 2019*. Arctic Monitoring and Assessment Programme.
- Baker, M. (12 de Noviembre de 2020). *'Are We Getting Invaded?' U.S. Boats Faced Russian Aggression Near Alaska*. Obtenido de The New York Times: <https://www.nytimes.com/2020/11/12/us/russia-military-alaska-arctic-fishing.html>
- Bakke-Jensen, F. (11 de Enero de 2021). *Norway's defense minister: We must ensure strategic stability in the High North*. Obtenido de Defense News: <https://www.defensenews.com/outlook/2021/01/11/norways-defense-minister-we-must-ensure-strategic-stability-in-the-high-north/>
- Barbosa, G. V. (2017). Consolidación de derechos territoriales y marítimos en el Ártico: Análisis de una práctica histórica e interrumpida de resolución pacífica para el goce efectivo de los derechos. *Ius et Praxis*, 1-26.
- Barents Euro-Arctic Cooperation. (2021). *About us*. Obtenido de Barents Euro-Arctic Cooperation: <https://www.barentscooperation.org/en/About>
- BBC. (27 de Enero de 2018). *Qué es la Ruta Polar de la Seda, el controvertido plan de China para explorar el Ártico y facilitar el comercio entre América, Asia y Europa*. Obtenido de BBC: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-42827684>
- BBC Mundo. (17 de Diciembre de 2014). *De quién es el Polo Norte y qué intereses tienen los países que reclaman su territorio*. Obtenido de BBC: [https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/12/141215\\_polo\\_norte\\_reclamos\\_dinamarca\\_canada\\_rusia\\_az](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/12/141215_polo_norte_reclamos_dinamarca_canada_rusia_az)
- Bergareche, B. (26 de Noviembre de 2012). *Todos en Groenlandia sueñan con ser independientes, pero no están preparados*. Obtenido de ABC: [https://www.abc.es/internacional/abci-groenlandia-independencia-201211260000\\_noticia.html](https://www.abc.es/internacional/abci-groenlandia-independencia-201211260000_noticia.html)
- Bert, M. (16 de Febrero de 2012). *A Strategy to Advance the Arctic Economy*. Obtenido de Council on Foreign Relations: <https://www.cfr.org/report/strategy-advance-arctic-economy>
- Berthiaume, L. (13 de Febrero de 2020). *Norad commander says Canada, U.S. have lost Arctic military advantage over Russia*. Obtenido de Global News: <https://globalnews.ca/news/6548127/norad-commander-us-canada-russia-arctic/>

- Bird, J. B. (30 de Diciembre de 2019). *Arctic*. Obtenido de Britannica: <https://www.britannica.com/place/Arctic>
- Bonet, P. (17 de Marzo de 2014). *Rusia acelera la anexión a Crimea*. Obtenido de El País: [https://elpais.com/internacional/2014/03/17/actualidad/1395087764\\_282137.html](https://elpais.com/internacional/2014/03/17/actualidad/1395087764_282137.html)
- Boulègue, M. (2019). *Russia's Military Posture in the Arctic. Managing Hard Power in a 'Low Tension' Environment*. Chatham House.
- Boulègue, M. (4 de Septiembre de 2019). *Why Russian Military is in the Arctic*. Obtenido de Chatham House: <https://www.chathamhouse.org/2019/09/why-russian-military-arctic>
- Buchanan, E. (21 de Julio de 2020). *There Is No Arctic Axis*. Obtenido de Foreign Policy: <https://foreignpolicy.com/2020/07/21/no-arctic-axis-china-russia-relationship-resources-natural-gas-northern-sea-route/>
- Burke, D. C. (10 de Abril de 2018). *Arctic Today*. Obtenido de Why the Arctic isn't a 'global commons': [https://www.arctictoday.com/arctic-isnt-global-commons/?wallit\\_nosession=1](https://www.arctictoday.com/arctic-isnt-global-commons/?wallit_nosession=1)
- Cardozo, F. F. (2016). *El Despertar de un Gifante, Rusia y Su Retorno Al Sistema Internacional. ¿Pretende Rusia recuperar su poder?* Nueva Granada: Universidad Militar Nueva Granada.
- Carnaghan, M., & Goody, A. (2006). *Canadian Arctic Sovereignty*. Library of Parliament.
- Chater, A. (6 de Octubre de 2016). *What is Japan's Arctic Interest?* Obtenido de Polar Research & Policy Initiative: [https://polarconnection.org/japan-arctic-interest/#\\_ftn6](https://polarconnection.org/japan-arctic-interest/#_ftn6)
- Chatham House. (29 de Enero de 2018). *Russia's Untapped Arctic Potential*. Obtenido de Chatham House: <https://www.chathamhouse.org/2018/01/russias-untapped-arctic-potential>
- Denmark. (2021). *Greenland: The world's largest island*. Obtenido de Denmark: <https://denmark.dk/people-and-culture/greenland>
- Department of Defense Arctic Strategy. (2019). *Report to Congress. Department of Defense Arctic Strategy*. Department of Defense .
- Department of the Navy. (2021). *A Blue Arctic*. Department of the Navy.
- Díez, P. (10 de Diciembre de 2018). *¿Qué países son los más militarizados del mundo?* Obtenido de Esglobal: <https://www.esglobal.org/que-paises-son-los-mas-militarizados-del-mundo/>
- Dodds, K. (2008). *Icy Geopolitics. Environment and Planning D: Society and Space*, 1-6.
- Dyomkin, D. (15 de Septiembre de 2010). *Rusia y Noruega firman un acuerdo marítimo que zanja 40 años de disputas fronterizas*. Obtenido de El Mundo: <https://www.elmundo.es/elmundo/2010/09/15/internacional/1284557474.html>
- EFE. (30 de Mayo de 2008). *La "Conferencia del Ártico" someterá sus reclamaciones al dictamen de la ONU*. Obtenido de ABC: [https://www.abc.es/internacional/abci-conferencia-artico-sometera-reclamaciones-dictamen-200805300300-1641901628026\\_noticia.html](https://www.abc.es/internacional/abci-conferencia-artico-sometera-reclamaciones-dictamen-200805300300-1641901628026_noticia.html)
- El Orden Mundial. (25 de Agosto de 2019). *Las principales rutas comerciales marítimas del mundo*. Obtenido de El Orden Mundial: <https://elordenmundial.com/mapas/principales-rutas-comerciales-maritimas-del-mundo/>
- El Orden Mundial. (19 de Mayo de 2020). *¿Qué es un Choke point?* Obtenido de El Orden Mundial: <https://elordenmundial.com/que-es-un-choke-point/>

- El País. (12 de Agosto de 2007). *Dinamarca se suma a la carrera por el Ártico*. Obtenido de El País: [https://elpais.com/diario/2007/08/12/internacional/1186869609\\_850215.html](https://elpais.com/diario/2007/08/12/internacional/1186869609_850215.html)
- El País. (3 de Agosto de 2007). *La bandera rusa 'ondea' bajo el polo norte*. Obtenido de El País: [https://elpais.com/internacional/2007/08/03/actualidad/1186092004\\_850215.html](https://elpais.com/internacional/2007/08/03/actualidad/1186092004_850215.html)
- EuropaPress. (18 de Marzo de 2014). *La UE no reconoce la anexión de Crimea por parte de Rusia y anuncia una "respuesta unida"*. Obtenido de EuropaPress: <https://www.europapress.es/internacional/noticia-ue-no-reconoce-anexion-crimea-parte-rusia-anuncia-respuesta-unida-jueves-20140318172300.html>
- Federov, V. P. (2019). Scientific approaches to defining the territorial boundaries of the Arctic. *4Th International Scientific Conference "Arctic: History and Modernity"* (págs. 1-6). IOP Science.
- Fernández, E. (3 de Abril de 2018). *China se lanza a la conquista del Ártico*. Obtenido de El Confidencial: [https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-04-03/china-se-lanza-a-la-conquista-del-artico\\_1543864/](https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-04-03/china-se-lanza-a-la-conquista-del-artico_1543864/)
- Fisas, V. (2019). *Geopolítica del Ártico. La amenaza del cambio climático*. Barcelona, Cataluña, España: Icaria Más Madera.
- Fisher, M. (25 de Septiembre de 2020). *Canada needs an Arctic defence strategy as Russia, China eye the north*. Obtenido de Global News: <https://globalnews.ca/news/7355425/canada-arctic-defence/>
- Gil, A. (18 de Julio de 2017). *Svalbard, distopía ártica*. Obtenido de El Orden Mundial: <https://elordenmundial.com/svalbard-distopia-artica/>
- Giuseppe, G. (Enero de 2021). *Maritime power and the new sea routes*. Obtenido de Modern diplomacy: <https://moderndiplomacy.eu/2021/01/02/maritime-power-and-the-new-sea-routes/>
- Global Firepower. (2021). *2021 Military Strength Ranking*. Obtenido de Global Firepower: <https://www.globalfirepower.com/countries-listing.asp>
- Global Firepower. (2021). *Oil Production by Country (2021)*. Obtenido de Global Firepower: <https://www.globalfirepower.com/oil-production-by-country.asp>
- Government of Canada. (2009). *Canada's Northern Strategy. Our North, Our Heritage, Our Future*. Government of Canada.
- Government of India. (2021). *India's Arctic policy*. Government of India.
- Government of Japan. (2015). *Japan's Arctic Policy*. The Headquarters for Ocean Policy.
- Government of Northwest Territories. (2019). *Arctic and Northern Policy Framework*. Government of Northwest Territories.
- Grocio, H. (1609). *Mare Liberum*. Lugduni batavorum.
- Hammit, R. (24 de Enero de 2017). *Icebreakers: an overview*. Obtenido de The Polar Connection: <https://polarconnection.org/icebreakers/>
- Hammond, J. (8 de Marzo de 2017). *Interview With Japan's Arctic Ambassador*. Obtenido de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2017/03/interview-with-japans-arctic-ambassador/>
- History Disclosure. (11 de Febrero de 2016). *Pytheas: Ancient Greek Explorer of Britain, the Arctic Circle & Northern Europe*. Obtenido de History Disclosure: <https://www.historydisclosure.com/pytheas/>
- Kaplan, R. D. (2012). *La venganza de la geografía*. Barcelona: RBA.
- Klimenko, E. (6 de Abril de 2020). *Russia's new Arctic policy document signals continuity rather than change*. Obtenido de Stockholm International Peace Research Institute:

- <https://www.sipri.org/commentary/essay/2020/russias-new-arctic-policy-document-signals-continuity-rather-change>
- Kolcz-Ryan, M. (2009). An Arctic race: how the United States' failure to ratify the Law of the Sea Convention could adversely affect its interests in the arctic. *University of Dayton Law Review*, 149-173.
- Kramer, A. E., & Erlanger, S. (1 de Marzo de 2021). *'Your Personality Deforms': Navalny Sent to Notoriously Harsh Prison*. Obtenido de The New York Times: <https://www.nytimes.com/2021/03/01/world/europe/navalny-prison-russia.html>
- Kuersten, A. (2016). *The Arctic Five Versus the Arctic Council*. Obtenido de Arctic Yearbook: <https://arcticyearbook.com/arctic-yearbook/2016/2016-briefing-notes/205-the-arctic-five-versus-the-arctic-council>
- Lanteigne, M. (8 de Enero de 2021). *Pole to Pole: India's Arctic White Paper*. Obtenido de Over the Circle: <https://overthecircle.com/2021/01/08/pole-to-pole-indias-arctic-white-paper/>
- Linholt, L. (2003). Arctic natural resources in a global perspective. *The Economy of the North*, 27-39.
- Lopes Bautista, P. (20 de Marzo de 2021). *Conflict arises putin laughs at Borrell's face*. Obtenido de RAIAGroup: <https://raiagroup.org/conflict-arises-putin-laughs-at-borrells-face>
- López-Linares Alberdi, M. (11 de Febrero de 2021). *Putin y la hora de la verdad*. Obtenido de Expansión: <https://www.expansion.com/opinion/2021/02/11/60242ecce5fdea59448b45e8.html>
- Mahan, A. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Cambridge University Press.
- Marshall, T. (2017). *Prisioneros de la geografía*. Barcelona: Península Atalaya.
- Martins, A. (2 de Abril de 2019). *Qué es la "amplificación ártica" y cómo explica por qué la temperatura aumentó en esa región el doble que en el resto del planeta*. Obtenido de BBC: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-47787501>
- Mearsheimer, J. J. (1995). The False Promise of International Institutions. *International Security*, 5-49.
- Medici, A. d. (19 de Febrero de 2020). *La carrera por pisar el polo norte. Robert peary, el explorador ártico más controvertido*. Obtenido de National Geographic: [https://historia.nationalgeographic.com.es/a/robert-peary-conquistador-artico-mas-controvertido\\_15100](https://historia.nationalgeographic.com.es/a/robert-peary-conquistador-artico-mas-controvertido_15100)
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana . (2021). *Tráfico de mercancías en los puertos españoles*. Obtenido de Puertos del Estado: [http://www.puertos.es/es-es/Paginas/AFondo/Trafico\\_mercancias\\_puertos\\_espanoles.aspx](http://www.puertos.es/es-es/Paginas/AFondo/Trafico_mercancias_puertos_espanoles.aspx)
- Ministry of Foreign Affairs of Denmark. (2011-2020). *Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020*. Ministry of Foreign Affairs of Denmark.
- Moltó, Á. (10 de Marzo de 2011). *El Ártico y la política exterior de Canadá*. Obtenido de Política Exterior: <https://www.politicaexterior.com/el-artico-y-la-politica-exterior-de-canada/>
- Moreno, A. A. (6 de Febrero de 2018). *El Ártico Ruso: Análisis Geopolítico de las Oportunidades y Amenazas del Deshielo Polar*. Obtenido de Grupo de Estudios de Seguridad Internacional: <http://www.seguridadinternacional.es/?q=es/content/el-ártico-ruso-análisis-geopol%C3%ADtico-de-las-oportunidades-y-amenazas-del-deshielo-polar>

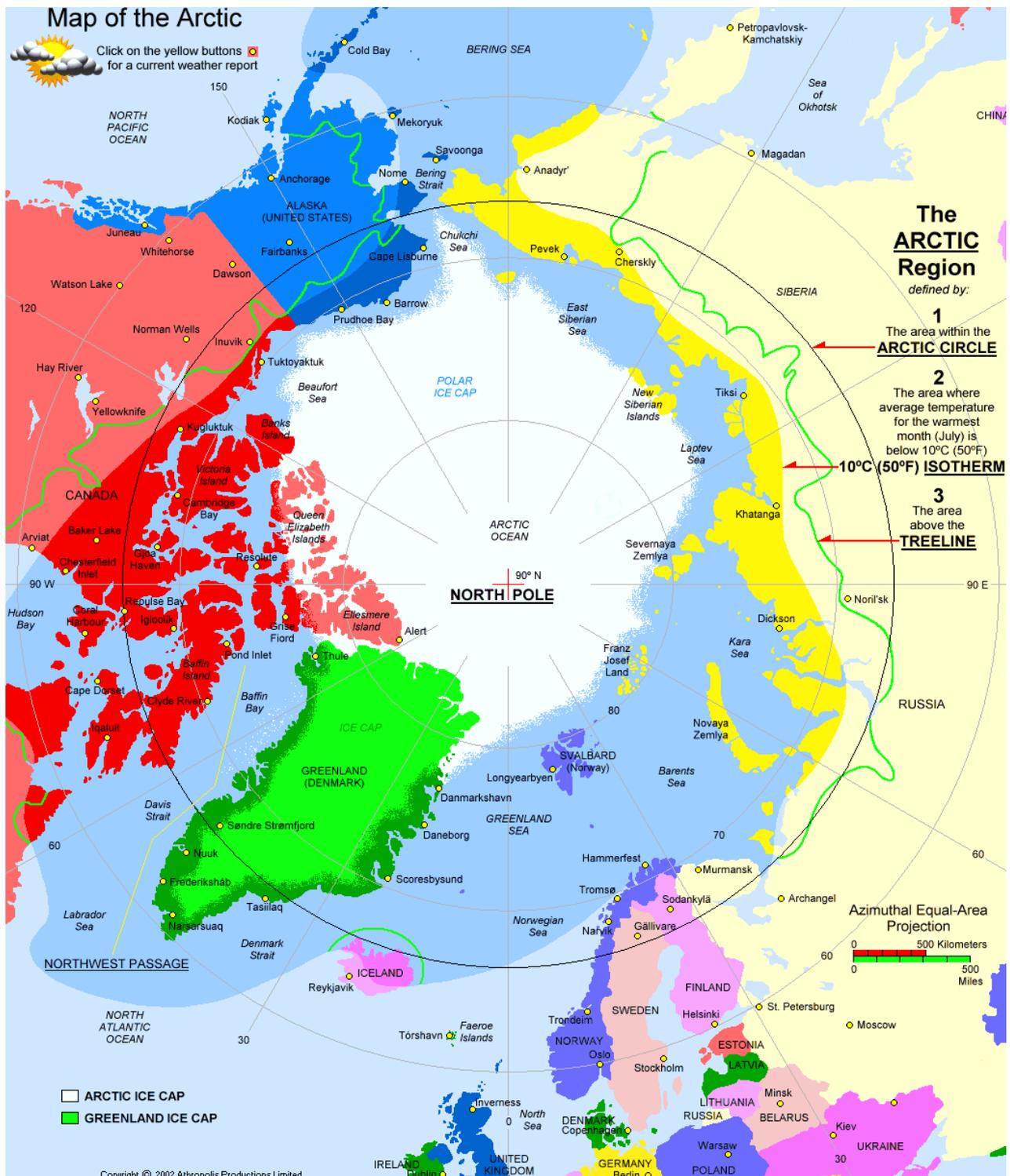
- Mouritzen, H. (2018). Arctic organizations are nations' special darlings. But who's whose? En K. Fischer, & H. Mouritzen, *Danish Foreign Policy Review 2018* (págs. 115-137). Copenhagen: Danish Institute for International Studies.
- Naciones Unidas. (1969). *Convención de Viena sobre el derecho de los tratados*. Viena: Naciones Unidas.
- Naciones Unidas. (1982). *United Nations Conference on the Law of the Seas*. Montego Bay: United Nations.
- NASA. (7 de October de 2020). *Climate Change: How Do We Know?* Obtenido de Global Climate Change: <https://climate.nasa.gov/evidence/>
- NASA's Earth Observatory. (28 de Mayo de 2013). *Arctic amplification*. Obtenido de NASA Global Climate Change: <https://climate.nasa.gov/news/927/arctic-amplification/>
- Nilsen, T. (22 de Diciembre de 2020). *Supreme Court rules in favor of Norway's Arctic oil drilling*. Obtenido de The Barents Observer: <https://thebarentsobserver.com/en/climate-crisis/2020/12/supreme-court-rejects-climate-activists-appeal-over-norways-arctic-oil>
- North American Aerospace Defense Command. (2021). *North American Aerospace Defense Command*. Obtenido de North American Aerospace Defense Command: <https://www.norad.mil/About-NORAD/>
- Northern Sea Route Information Office. (2020). *NSR Shipping Traffic – Research Activities on NSR in 2020*. Obtenido de Northern Sea Route Information Office: <https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-research-activities-on-nsr-in-2020/>
- Northern Sea Route Information Office. (20 de Febrero de 2021). *Arctic LNG carrier completes pilot voyage along NSR*. Obtenido de Northern Sea Route Information Office: <https://arctic-lio.com/news-review-of-the-events-on-the-nsr-1-february-2021/>
- Northern Sea Route Information Office. (20 de Febrero de 2021). *Cargo volume on NSR in January increased by 8.3%*. Obtenido de Northern Sea Route Information Office: <https://arctic-lio.com/news-review-of-the-events-on-the-nsr-1-february-2021/>
- Norwegian Ministry of Defence. (2020). *The defence of Norway Capability and readiness. Long Term Defence Plan 2020*. Norwegian Ministry of Defence.
- Norwegian Ministry of Foreign Affairs. (2017). *Arctic Strategy 2017*. Norwegian Ministry of Foreign Affairs.
- Organización Marítima Internacional. (2017). *Cómo el Código Polar protege el medioambiente*. Obtenido de Organización Marítima Internacional: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/How%20the%20Polar%20Code%20protects%20the%20environment%20\(Spanish%20infographic\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/HotTopics/Documents/How%20the%20Polar%20Code%20protects%20the%20environment%20(Spanish%20infographic).pdf)
- Organización Marítima Internacional. (2021). *Transporte marítimo en aguas polares*. Obtenido de Organización Marítima Internacional: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/Polar-default.aspx>
- Østerud, Ø., & Hønneland, G. (2013). Geopolitics and International Governance in the Arctic. *Arctic Review on Law and Politics*, 156-176.
- Østhagen, A. (19 de Junio de 2018). *How Norway and Russia avoid Conflict over Svalbard*. Obtenido de The Arctic Institute: <https://www.thearcticinstitute.org/norway-russia-avoid-conflict-svalbard/?cn-reloaded=1>
- Over the Circle. (30 de Agosto de 2018). *Japan and the Arctic: Challenges at Sea*. Obtenido de Over the Circle: <https://overthecircle.com/2018/08/30/japan-and-the-arctic-challenges-at-sea/>

- Pérez, J. (12 de Diciembre de 2012). *El transporte marítimo*. Obtenido de El Orden Mundial: <https://elordenmundial.com/el-transporte-maritimo/>
- Peter, L. (1 de Diciembre de 2019). *Cómo Groenlandia se convirtió en la principal preocupación de seguridad para Dinamarca (por delante del terrorismo) tras el interés de Trump en su compra*. Obtenido de BBC News: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-50621001>
- Pettersen, T. (22 de Febrero de 2012). *Russian Arctic brigades put off to 2015*. Obtenido de Barents Observer: <https://barentsobserver.com/en/topics/russian-arctic-brigades-put-2015>
- Postler, A. (18 de Febrero de 2019). *Contextualizing Russia's Arctic Militarization*. Obtenido de Georgetown Security Studies Review: <https://georgetownsecuritystudiesreview.org/2019/02/18/contextualizing-russias-arctic-militarization/>
- Priego Moreno, A. (Intérprete). (2016). *Introducción a las Relaciones Internacionales*. Universidad Pontificia Comillas (ICADE), Madrid, Comunidad de Madrid, España.
- Quesada, J. B. (2018). Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial. *Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)*, 107-130.
- Reuters. (9 de Diciembre de 2019). *Rusia planea una cúpula para la defensa del Ártico con misiles S-400*. Obtenido de Reuters: <https://es.reuters.com/article/idESKBN1YD1OC>
- Rodríguez, A. G. (5 de Septiembre de 2017). *Geopolítica polar: conquistar un continente que no existe*. Obtenido de El Orden Mundial: <https://elordenmundial.com/geopolitica-polar-un-continente-que-no-existe/>
- Sánchez, I. J. (2017). El Ártico, la última frontera. *Sociedad Geográfica Española*, 98-113.
- Schrijver, N. (2016). *Managing the global commons: common good or common sink?* Leiden: Routledge.
- Scott, M. (21 de Septiembre de 2020). *2020 Arctic sea ice minimum second lowest on record*. Obtenido de Climate.gov: <https://www.climate.gov/news-features/featured-images/2020-arctic-sea-ice-minimum-second-lowest-record>
- Sharma, T. (9 de Junio de 2019). *Melting Arctic Sea Ice Opens New Maritime Shipping Route*. Obtenido de Global Security Review: <https://globalsecurityreview.com/arctic-new-maritime-shipping-route/>
- Sputnik News. (10 de Abril de 2017). *Rusia y Dinamarca podrían repartirse una parte del Ártico*. Obtenido de Sputnik News: <https://mundo.sputniknews.com/politica/201704101068260415-moscu-copenhague-cooperacion-artico/>
- Staalesen, A. (4 de Agosto de 2015). *Russia submits claims for North Pole*. Obtenido de BarentsObserver: <https://barentsobserver.com/en/arctic/2015/08/russia-submits-claim-north-pole-04-08>
- Staalesen, A. (8 de Agosto de 2019). *Kremlin's prophesy for the Northern Sea Route is keeping Moscow officials busy*. Obtenido de The Barents Observer: <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-industry-and-energy/2019/08/kremlins-prophesy-northern-sea-route-keeping-moscow-officials>
- Staalesen, A. (4 de Octubre de 2019). *Shipping on the Northern Sea Route is up 40 percent*. Obtenido de Arctic Today: <https://www.arctictoday.com/shipping-on-northern-sea-route-is-up-40-percent/>

- The Arctic Institute. (19 de Junio de 2020). *Japan*. Obtenido de The Arctic Institute: <https://www.thearcticinstitute.org/countries/japan/?cn-reloaded=1>
- The Arctic Institute. (19 de Junio de 2020). *Russia*. Obtenido de The Arctic Institute. Center for Circumpolar Security Studies: <https://www.thearcticinstitute.org/countries/russia/>
- The Economist. (17 de Septiembre de 2020). *The new energy order. Is it the end of the oil age?* Obtenido de The Economist: <https://www.economist.com/leaders/2020/09/17/is-it-the-end-of-the-oil-age>
- The Geography of Transport Systems. (2021). *Polar Shipping Routes*. Obtenido de The Geography of Transport Systems: <https://transportgeography.org/contents/chapter1/transportation-and-space/polar-shipping-routes/>
- The Norwegian American. (4 de Marzo de 2020). *A changing Arctic: Norway's position*. Obtenido de The Norwegian American: <https://www.norwegianamerican.com/a-changing-arctic-norways-position/>
- The State Council. (2018). *China's Arctic Policy*. Beijing: The People's Republic of China.
- The White House. (2013). *National Strategy for the Arctic Region*. Washington: The White House.
- UNCTAD. (2019). *Informe sobre el Transporte Marítimo 2019*. Nueva York: Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).
- United States Coast Guard. (2021). *Major Icebreakers of the world*. Obtenido de United States Coast Guard: <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/Office%20of%20Waterways%20and%20Ocean%20Policy/20170501%20major%20icebreaker%20chart.pdf?ver=2017-06-08-091723-907>
- Upton, G. (25 de Abril de 2019). *Great Power Problems: Russia Wants Control over the Arctic Region*. Obtenido de The National Interest: <https://nationalinterest.org/feature/great-power-problems-russia-wants-control-over-arctic-region-54227>
- Verma, A. S. (2 de Mayo de 2020). *A Case for the United States' Ratification of UNCLOS*. Obtenido de Diplomatist: <https://diplomatist.com/2020/05/02/a-case-for-the-united-states-ratification-of-unclos/>
- Vila, N. (28 de Abril de 2020). *La inversión de EE.UU. en Groenlandia aviva las tensiones con Rusia*. Obtenido de La Vanguardia: <https://www.lavanguardia.com/internacional/20200428/48771638541/la-inversion-de-eeuu-en-groenlandia-aviva-las-tensiones-con-rusia.html>
- Zona Militar. (30 de Enero de 2020). *Rusia prepara reclamos territoriales contra Estados Unidos por el Estrecho de Bering*. Obtenido de Zona Militar: <https://www.zona-militar.com/2020/01/30/rusia-prepara-reclamos-territoriales-contra-estados-unidos-por-el-estrecho-de-bering/>

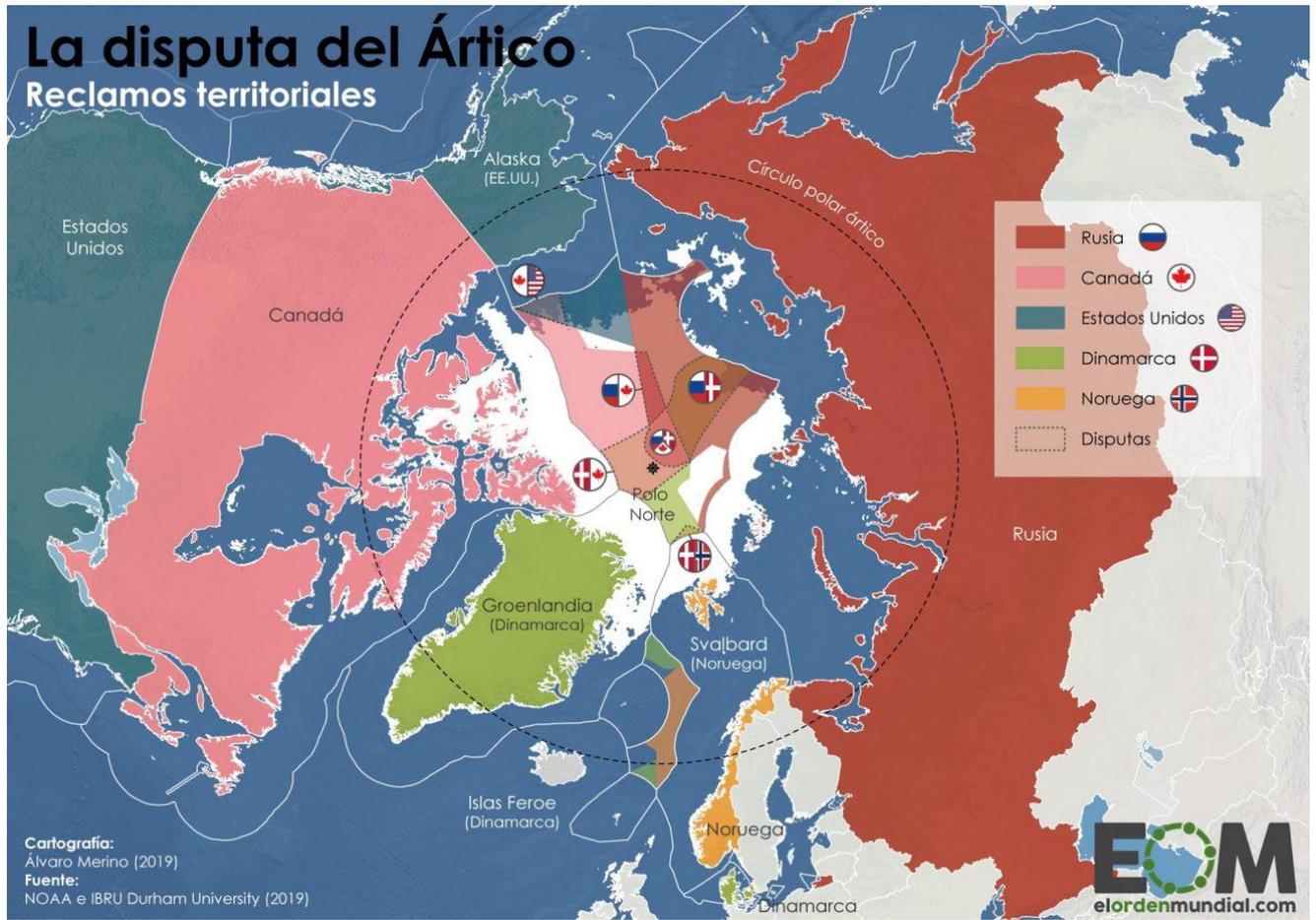
## 14. ANEXOS

### 14.1. Anexo 1: Región Ártica



Obtenido de: <http://www.athropolis.com/map2.htm>

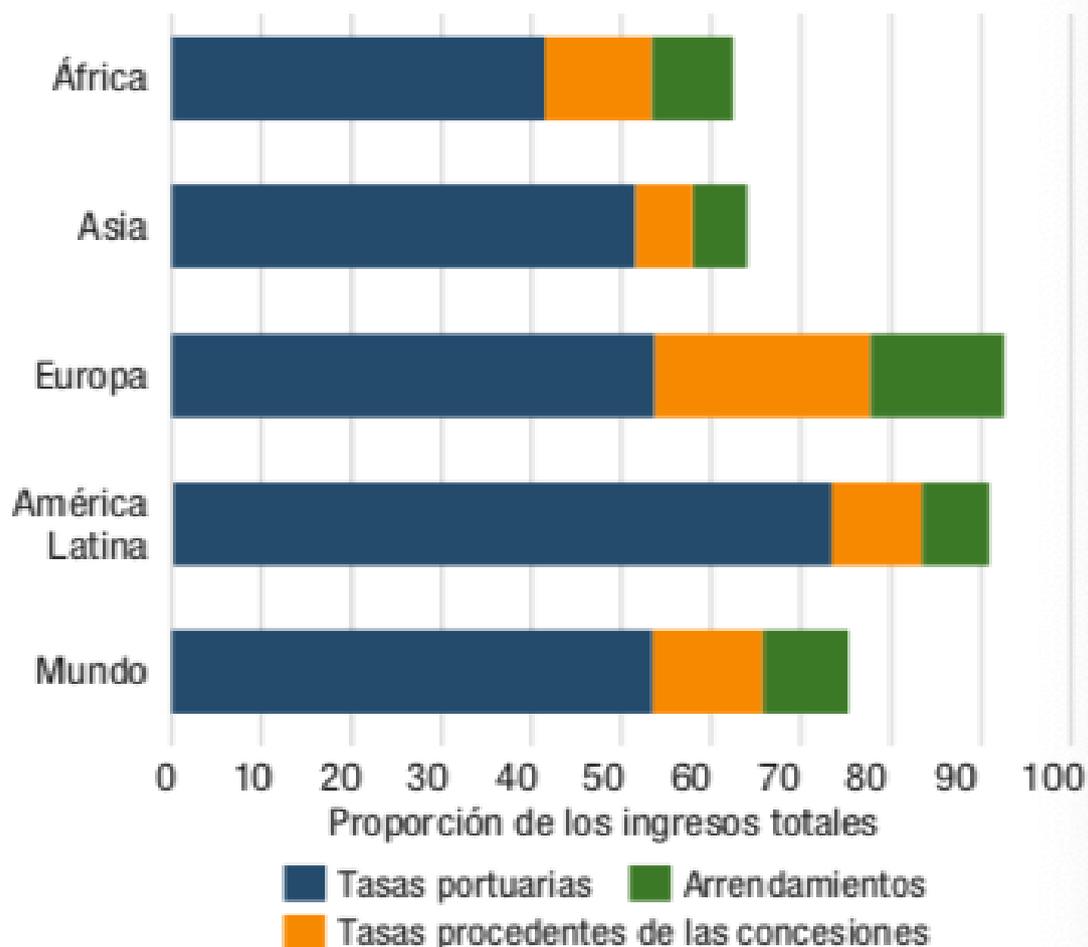
## 14.2. Anexo 2: Disputas y reclamaciones internacionales



Obtenido de: <https://elordenmundial.com/mapas/disputas-territoriales-artico/>

### 14.3. Anexo 3. Relación de ingresos portuarios por región, 2014-2018

**Gráfico 3.10 Relación de ingresos portuarios por región, 2014-2018**

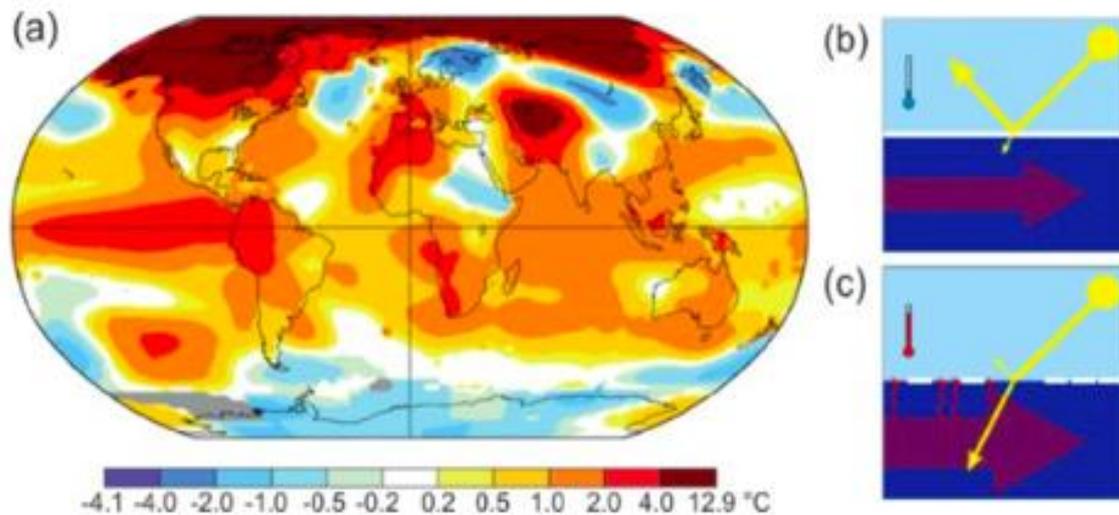


*Fuente:* Cálculos de la secretaría de la UNCTAD, basados en datos de las entidades portuarias integrantes de la red del Programa de Gestión Portuaria.

*Nota:* Las comparaciones financieras del desempeño portuario se realizan empleando la misma moneda y los mismos periodos de tiempo. Los puertos proporcionan sus datos contables en la moneda nacional y a continuación la UNCTAD los convierte a dólares de los Estados Unidos utilizando las tablas de conversión de monedas del Banco Mundial para facilitar la comparación.

Obtenido de: [https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2019\\_es.pdf](https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf)

#### 14.4. Anexo 4. Proceso de Amplificación ártica



## Figure

### Caption

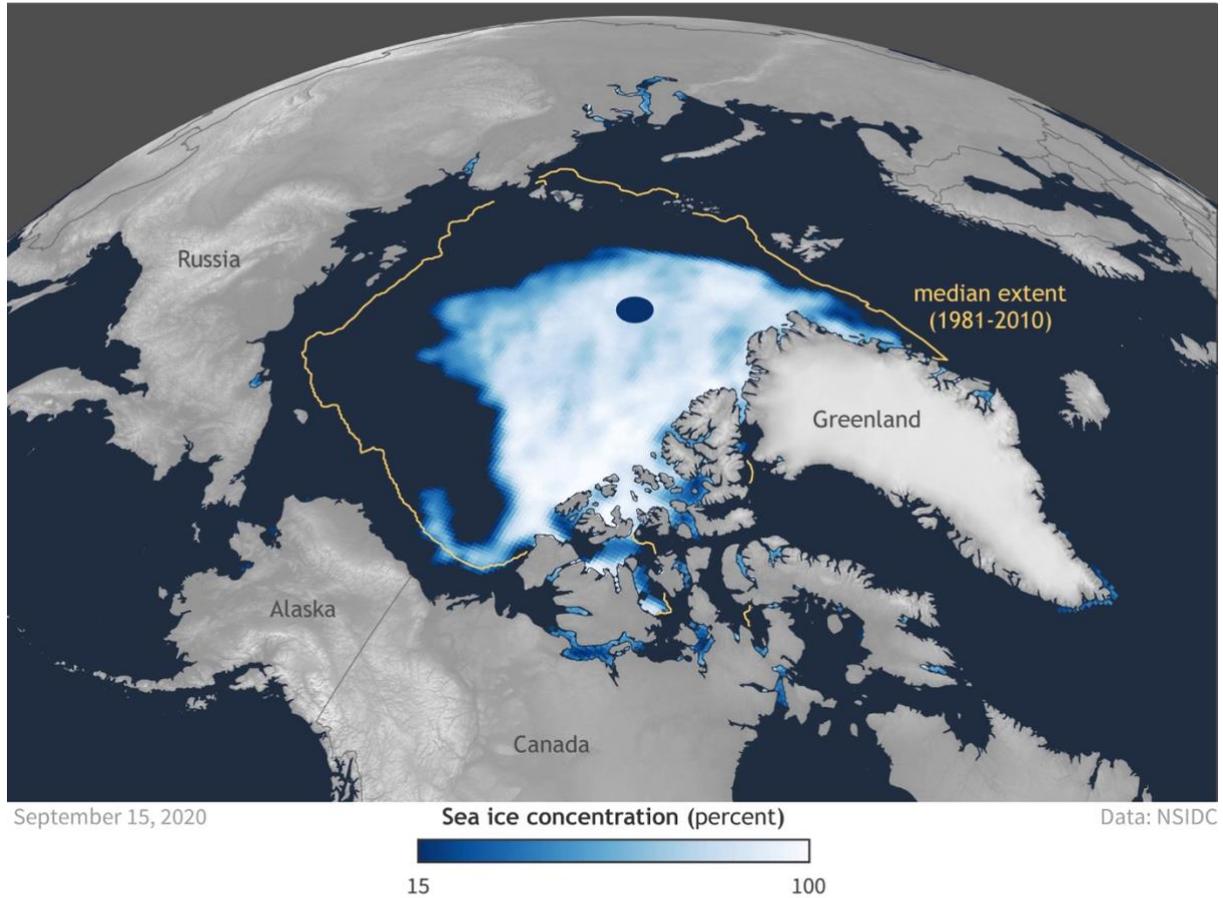
Fig. 1: Arctic Amplification and feedback mechanisms: (a) Atmospheric temperature anomalies [ $^{\circ}\text{C}$ ] for January 2016 compared to the temperature record since 1880 showing a significantly warmer Arctic (modified after Overland et al., 2016). (b) A closed sea ice cover insulates the cool atmosphere from warm ocean currents while radiation from the sun is mostly reflected (high albedo). (c) Less sea ice coverage leads to a lower albedo (less sunlight is reflected) while the ocean is warmed up and heat loss from the ocean to the atmosphere results in further warming consequentially melting more sea ice (positive feedback).

Obtenido de:

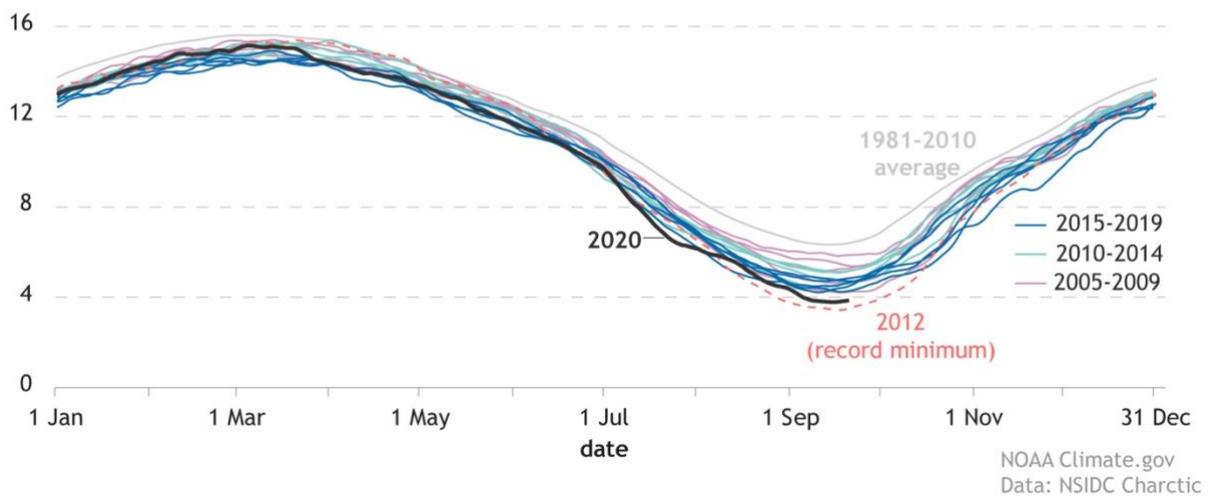
[https://www.researchgate.net/publication/323236665 Atlantic Water advection and glacier responses at the margins of Svalbard since the deglaciation/figures?lo=1](https://www.researchgate.net/publication/323236665_Atlantic_Water_advection_and_glacier_responses_at_the_margins_of_Svalbard_since_the_deglaciation/figures?lo=1)

## 14.5. Anexo 5. Registro del hielo marítimo en el Ártico, septiembre 2020

Arctic sea ice summer minimum 2020

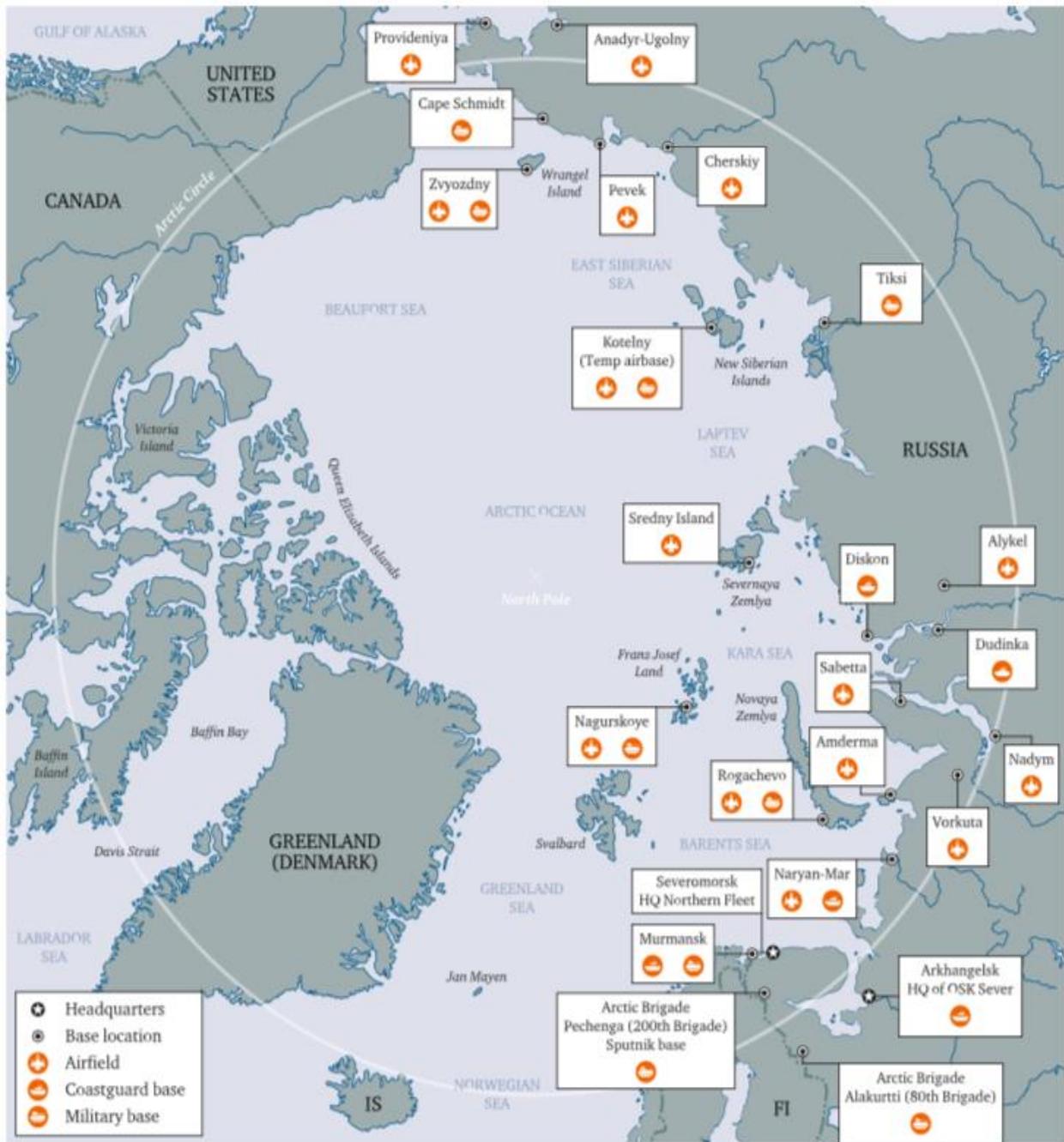


Daily Arctic sea ice extent (millions of square kilometers)



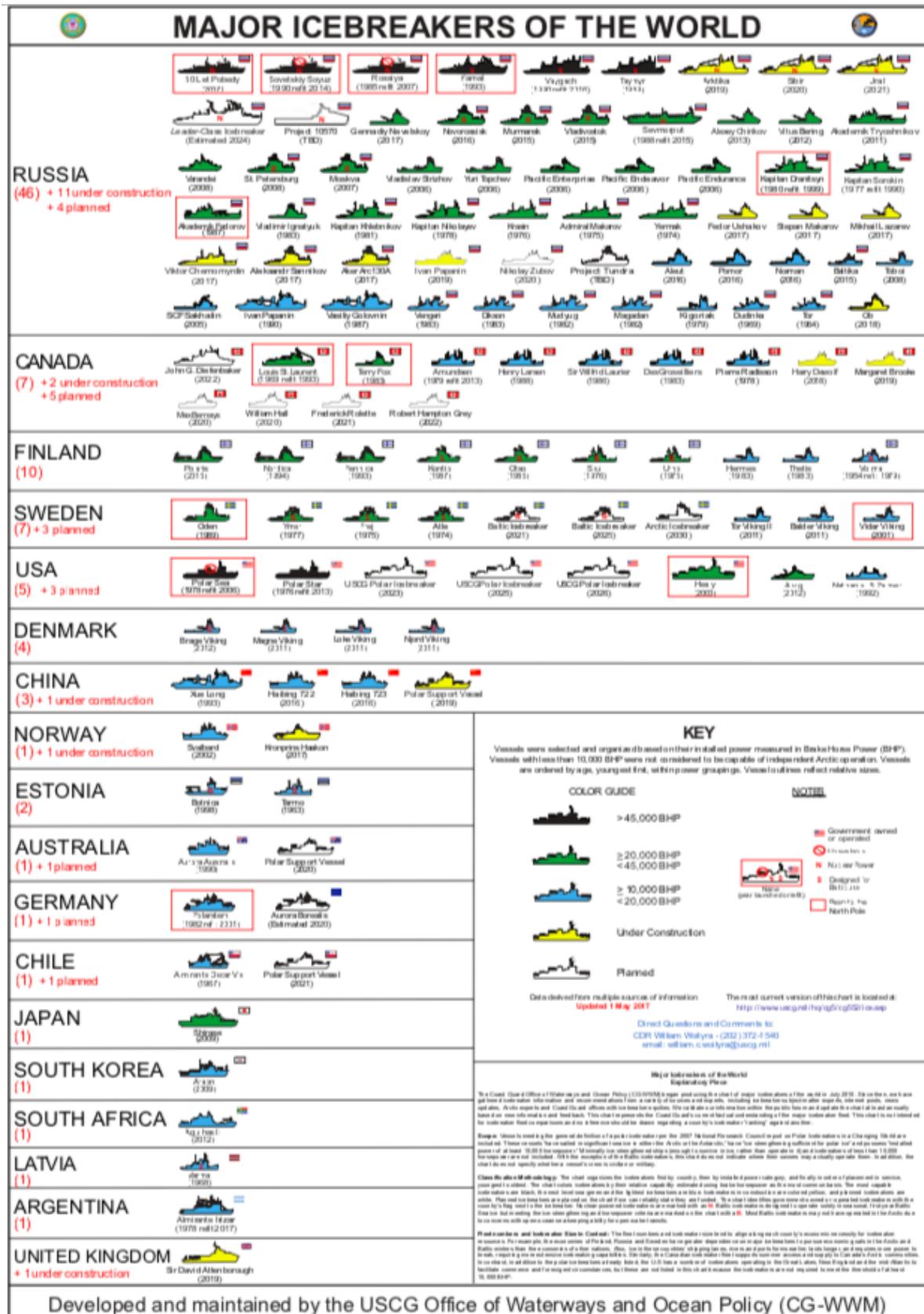
Obtenido de: [https://www.climate.gov/sites/default/files/Arctic-sea-ice\\_map\\_graph\\_202009\\_large.jpg](https://www.climate.gov/sites/default/files/Arctic-sea-ice_map_graph_202009_large.jpg)

## 14.6. Anexo 6. Infraestructura militar rusa en el Ártico



Obtenido de: [https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2019-06-28-Russia-Military-Arctic\\_0.pdf](https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2019-06-28-Russia-Military-Arctic_0.pdf)

# 14.7. Anexo 7. Buques rompehielos por Estado



Obtenido de: <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/Office%20of%20Waterways%20and%20Ocean%20Policy/20170501%20major%20Ice>