

EL DRAGÓN LANZA FUEGO EN EL HIELO: EL ARCO Y LA ANTÁRTIDA BAJO LA NUEVA RUTA DE LA SEDA CHINO

O DRAGÃO LANÇA FOGO NO GELO: O ÁRTICO E A ANTÁRTIDA NO QUADRO DA NOVA ROTA DA SEDA CHINESA

THE DRAGON SPITS FIRE ON ICE: THE ARCTIC AND ANTARCTICA WITHIN CHINA'S NEW SILK ROAD

PAULO DUARTE¹

RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo ayudar a crear conciencia de la importancia del Polo Norte y del Polo Sur como parte de la Nueva Ruta de la Seda marítima de China. El argumento principal es que hay varios intereses logísticos y económicos que explican el interés de Beijing en estas dos regiones, menos estudiados en comparación con otras zonas en las que la nueva ruta de la seda china es más activa. El método cualitativo, a través del análisis hermenéutico es la metodología que subyace a esta investigación. Creemos que la Nueva Ruta de la Seda marítima china no hay, y no debe, necesariamente limitarse al Atlántico, Índico y Pacífico. Por importantes que sean, China puede y debe continuar realizando esfuerzos para construir también un polar nueva ruta de la Seda, incluyendo servir como guía a otros poderes que también buscan diversas oportunidades en el deshielo. Por importante que sean, China puede y debe continuar realizando esfuerzos para construir también una nueva Ruta de la Seda polar, sirviendo como un guía a otros países que también buscan oportunidades en la el deshielo. Sin embargo, en caso de que el cruce del Ártico debe sustituir totalmente las rutas marítimas convencionales, que junto con las rutas polares, deben entenderse, por el momento, y en el mejor, una perspectiva complementaria.

Palabras clave: China. Ártico. Antártida. Nueva Ruta de la Seda.

RESUMO

Este artigo visa contribuir para aumentar o conhecimento sobre a importância do Polo Norte e Polo Sul no quadro da Nova Rota da Seda marítima da China. O principal argumento reside no facto de que existem vários interesses logísticos e económicos, que explicam o interesse de Pequim nestas duas regiões, menos estudadas em comparação com outras áreas onde a Nova Rota a Seda chinesa é mais ativa. O método qualitativo, através da análise hermenéutica, é a metodologia em que assenta a presente investigação. Acreditamos que a Nova Rota da Seda marítima chinesa não tem, nem deve, necessariamente confinar-se ao Atlântico, Índico ou Pacífico. Por muito importantes que estes sejam, a China pode e deve continuar a esforçar-se por edificar, também, uma Nova Rota da Seda polar, servindo inclusive de timoneiro a outras potências que procuram igualmente oportunidades várias no derretimento do gelo. Contudo, em caso algum a travessia do Ártico deve substituir-se integralmente às rotas marítimas convencionais, as quais, juntamente com as rotas polares, devem ser entendidas, por ora, e quanto muito, numa perspectiva de complementaridade.

Palavras-chave: China. Ártico. Antártida. Nova Rota da Seda.

ABSTRACT

This paper aims to contribute to increase knowledge about the importance of North and South Poles within China's New Silk Road. The central argument is that there are several logistic and economic issues which explain Beijing's interests in these two regions, less studied in comparison to other areas where China's New Silk Road is more active. The qualitative method, through the hermeneutic analysis, is the methodology supporting this investigation. We argue here that the Chinese maritime New Silk Road does not, and should not, have necessarily to be confined to the Atlantic, Indian or Pacific Oceans. No matter how important these may be, China can and must continue to try to build a polar New Silk Road, also serving as a steersman to other powers that also look for various opportunities in the melting of the ice. However, in any case, the crossing of the Arctic must fully replace the conventional sea routes, which, along with the polar routes, must be understood, by now, and at most, in a perspective of complementarity.

Keywords: China. Arctic. Antarctica. New Silk Road.

¹ Universidad Católica de Louvain - Bélgica

E-mail: <duartebrardo@gmail.com>

Alumno del Programa de Doctorado en Relaciones Internacionales - Universidad Católica de Louvain - Bélgica.

Investigador del Instituto de Oriente (Lisboa, Portugal).

I INTRODUCCIÓN

A lo largo del presente artículo se analizarán los contornos de la presencia china en los Polos Norte y Sur. Continentes inhóspitos y, de todos, los menos conocidos por el hombre y por la ciencia, el Ártico y la Antártida no son, por ahora, objetivos prioritarios de la atención de Pekín. No obstante, fruto de las alteraciones climáticas que han provocado el deshielo y la consecuente posibilidad de tránsito estacional por una vía marítima significativamente más corta entre Oriente y Occidente, el Ártico parece, así, servir a las ambiciones logísticas y estratégicas de la *Nueva Ruta de la Seda china*. Además de eso, el Polo Norte ha ido recuperando paulatinamente una importancia geopolítica y geoeconómica –después de largos años de Guerra Fría entre Unión Soviética y Estados Unidos– en un contexto actual en que la humanidad necesita, más que nunca, asegurar su acceso a los recursos energéticos, minerales y alimenticios.

Si bien el Polo Sur no ofrece, digamos, cualquier reducción de las distancias marítimas a la *Nueva Ruta de la Seda*, China se ha empeñado activamente en la investigación científica de esta región que, a semejanza del Polo Norte, parece albergar extraordinarias reservas energéticas, minerales y alimenticias. Los próximos años serán prometedores en la medida en que nos permitirán percibir si los imperativos ecológicos –presentes en el cuidado en resguardar los ecosistemas polares, como patrimonio ‘intocable’ de la Humanidad– tenderán, o no, a ceder ante la ‘tentación’ de la explotación de sus recursos tan valiosos. El año 2007 fue particularmente simbólico y al mismo tiempo extraño, ya que la Historia parecía retroceder a los tiempos medievales, cuando una Rusia del siglo XXI asociaba un orgullo nacionalista a una bandera de titanio inmediatamente clavada en las profundidades del Ártico. Presagio, o no, de los tiempos que se avecinan, la Comunidad Internacional tiene razón en sentirse alarmada en caso de ser este el principio del fin de la ‘santuarización’ de los polos, como señal de la afirmación del pragmatismo y realismo, de la lucha por la supervivencia y por los recursos, en un mundo donde el (nuevo) equilibrio del poder es inestable, y donde la superpotencia ya no es más potente para contener las ambiciones de los emergentes.

Se empezará por hacer una breve contextualización de la lógica y las palancas subyacentes a las incursiones chinas en el Polo Norte y Polo Sur. Así, se abordarán las temáticas de la securitización energética y de la *Nueva Ruta de la Seda* marítima china, sin las cuales difícilmente comprenderíamos la razón de ser del interés de China en las regiones polares. Al fin y al cabo, este artículo comparte el postulado de que el derretimiento del hielo podrá crear nuevos y prometedores horizontes económicos, comerciales, científicos, logísticos e, incluso, políticos (ya que el mantenimiento del Partido Comunista en el poder dependerá de la capacidad de China de continuar garantizando, entre otros aspectos, su

seguridad energética y alimentaria en un mundo altamente competitivo donde los recursos tenderán a escasear). A continuación, se entrará propiamente en el análisis de los contornos de la participación y los intereses chinos en el Polo Norte (destacándose, en particular, la importancia de Groenlandia y de Islandia) y en el Polo Sur, donde China avanza sutil y paulatinamente, a través de la construcción de estaciones científicas y revolucionando la toponimia de la región). Se argumenta que la *Nueva Ruta de la Seda* marítima china no tiene, ni debe, necesariamente confinarse al Atlántico, Índico o Pacífico, por muy importantes que estos sean. China es, indudablemente, una potencia polar, siendo que los próximos años serán testigo de la expansión del dinamismo chino en los dos ‘últimos’ e inhóspitos continentes, donde ciencia y hombre podrán armoniosamente cooperar y revolucionar. Dicho eso, creemos que ‘la plusvalía’, o sea, la contribución para la ciencia, de este artículo reside justamente en dar a conocer una otra faceta, menos mediatizada, de una *Nueva Ruta de la Seda* marítima polar, con todo lo que de sorprendente, benigno o peligroso podrá de allí resultar para China y, en sentido amplio, para la Humanidad, si la ciencia, las ambiciones energéticas y económicas de los Estados quisieran imponerse a la ecología, colocando un fin a la santuarización de los Polos.

Convictos de que el comportamiento de los Estados, el poder o la influencia no son susceptibles de traducirse en realidades tangibles, fórmulas matemáticas o meras estadísticas, asumimos, desde ya, que el recurso al método cualitativo, a través del análisis hermenéutico, es, indiscutiblemente, la metodología en que se basa la presente investigación. En este sentido, es imperativo penetrar en la esfera de la subjetividad, es decir, de la comprensión de la causalidad inherente a la acción de los diversos actores, que nos llega a través del análisis de toda un conjunto de artículos científicos, monografías, tesis, entre otras fuentes disponibles para la temática en estudio, de forma a tratar de entender lo que lleva a China a actuar de esta o de aquella manera.

2 EL CONTEXTO: LA SECURITIZACIÓN ENERGÉTICA Y LA NUEVA RUTA DE LA SEDA MARÍTIMA

La ‘corrida’ a las regiones polares no puede disociarse del contexto que guía la política externa china de la actualidad, a saber la importancia del aprovisionamiento energético y la emergencia del concepto de la *Nueva Ruta de la Seda* marítima.

Comenzando por el tema de la seguridad energética, esta puede ser considerada, según Nayoon Lee, “un asunto, al mismo tiempo, de seguridad internacional y nacional” (LEE, 2013, p. 1). Tal como sugiere Worley, “un país debe tener acceso a los recursos energéticos de forma permanente, corriendo un riesgo mínimo de que estos se agoten” (WORLEY, 2006, p. 2). Ahora bien, eso lleva a que muchos Estados busquen explotar mejor

sus reservas domésticas de energía. No obstante, estas ni siempre son suficientes para asegurar las necesidades energéticas de un país, lo que representa, naturalmente, una fuente de inseguridad para el propio. Según W. Worley, “la inseguridad energética disminuye el poder y la influencia de un Estado en el sistema internacional”, siendo que “sin los recursos energéticos apropiados (domésticos o no), los Estados no se pueden convertir en potencias regionales y, mucho menos, mundiales” (WORLEY, 2006, p. 2). En el caso de China, país emergente que abriga cerca de un quinto de la población mundial, el tema de la seguridad energética es, aún, más apremiante a medida que el Gobierno camina rumbo a la concretización de sus objetivos de modernización y de prosperidad colectiva. Volviendo a Worley, “una vez que los países necesitan de energía para sobrevivir”, tienden, de forma “agresiva”, a “buscar los recursos energéticos que se encuentran en posesión de otros Estados”, buscando para tal fin, “tantos socios como sea posible”, de modo a “diversificar sus fuentes de energía” (WORLEY, 2006, p. 2).

En su esfuerzo de securitización energética, la China de Xi Jinping posee una visión de carácter universal, basada en la promoción del comercio como fuente de paz entre los pueblos, así como en la revitalización de varias conexiones logísticas a nivel terrestre y marítimo. La ‘corrida’ a los polos, y en sentido amplio, la propia afirmación de China como potencia polar, debe ser analizada en el contexto de la *Nueva Ruta de la Seda* marítima china, esta última entendida como un instrumento al servicio de una ‘*Gran estrategia*’, que se basa, a su vez, en la defensa del interés nacional chino y en la búsqueda de accesos estratégicos, entre otros, a recursos naturales, a mercados y vías de salida y de transporte. Paralelamente a la apuesta en las conexiones viales y ferroviarias a lo largo de la *Nueva Ruta de la Seda* terrestre, China ha estado invirtiendo considerablemente en la modernización de sus puertos, proveyéndolos de conexiones intermodales y de la más sofisticada tecnología. Este esfuerzo no ha sido en vano, ya que los puertos chinos son hoy altamente competitivos, han venido adaptándose para hacer enfrentar el aumento del volumen del tráfico de contenedores, una de las prioridades, por cierto, del 11º Plan Quinquenal, que refleja la importancia del desarrollo portuario.

Hoy en día se asiste a un cambio físico (en el sentido de una creciente modernización de los medios militares), acompañada por una evolución del pensamiento estratégico. Ambas están, sin embargo, en interacción. A medida que China se torna más fuerte militarmente, se atreverá a ‘arriesgar’ más, pues sabe que podrá contar con recursos para tal efecto. De esta forma, China será capaz de alejarse gradualmente de sus zonas costeras para conducir y/o apoyar operaciones militares en mar abierto. Los acontecimientos actuales muestran una China cada vez más pragmática, segura y confiada en sí misma. Además de eso, la estrategia militar china cambió su pensamiento operativo con relación a los submarinos de

ataque, porque si estos antes patrullaban cerca de la costa para evitar una invasión, actualmente son movilizados hacia aguas más distantes en el sentido de proteger la soberanía y los intereses marítimos de la nación.

Esta China más atrevida también se benefició –a semejanza de Rusia, India, Irán, Estados Unidos, Japón y Unión Europea– con el envío de sus buques patrulleros hacia las aguas asoladas por la piratería marítima en el Océano Índico. Mas, como Struye destaca, “tal presencia esconde, sin embargo, otro cuestión que va más allá de la lucha contra la piratería: el dominio de las líneas de comunicación, porque a través de este movimiento, se nota que hay una disputa tácita entre las grandes potencias por el control de las rutas marítimas que van desde el Estrecho de Bab-el-Mandeb al Estrecho de Malaca, arterias del comercio mundial” (STRUYE, 2010, p. 8). Pekín parece haber entendido la necesidad de una fuerza naval pujante para proteger el país; que una potencia que no comprenda la importancia de los océanos es una potencia sin futuro; y una potencia incapaz de defender sus derechos marítimos nunca será una potencia marítima por mucho tiempo.

3 LAS INCURSIONES CHINAS EN EL ÁRTICO

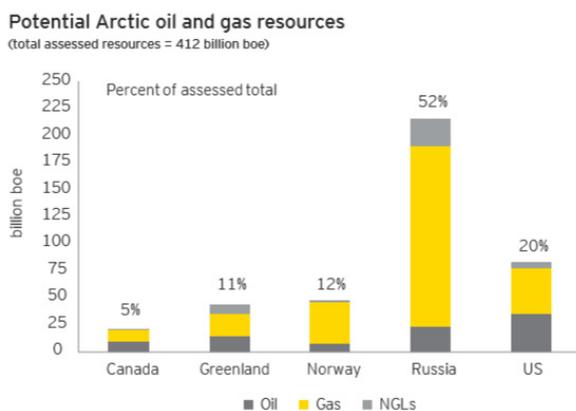
El derretimiento del hielo es preocupante del punto de vista ambiental, pero eventualmente atractivo y prometedor del punto de vista económico. De hecho, como destaca Vijay Sakhuja, “se cree que el derretimiento del hielo del Ártico pueda crear nuevas fronteras para la actividad económica y comercial”, una vez que existen “perspectivas de nuevas fuentes de petróleo y gas aun inexploradas, extraordinarios bancos de pesca, y una nueva ruta de transporte desde el Océano Pacífico, a través de la región del Ártico, hasta el Océano Atlántico, susceptible de reducir el tiempo de travesía” (SAKHUJA, 2010, p. 1). Aunque China no disponga, por ahora, de una estrategia oficial para el Ártico, y aunque este no constituya una prioridad en materia de política externa o interés nacional chino, la verdad es que las prometedoras oportunidades económicas resultantes del deshielo, están necesariamente relacionadas con importantes consecuencias políticas. Al respecto, podemos citar a Jakobson y Lee, según los cuales “[el] objetivo del Partido Comunista Chino (PCC), declarado públicamente, consiste en asegurar la estabilidad política”, lo que presupone “mantener el PCC en el poder y el sistema socialista intacto” (JAKOBSON; LEE, 2013, p. 4). Ahora bien, tales objetivos, a su vez, dependen de la capacidad del gobierno de continuar proporcionando crecimiento económico y desarrollo a una China heterogénea y vastísima.

Aunque conscientes de que sería reductor limitar los intereses estratégicos de China en el Ártico a solo tres –pues ellos son demasiado complejos y fruto de múltiples objetivos (estatales y no estatales)– consideramos, también, a semejanza de la especialista polar Anne-Marie

Brady, que ellos gravitan alrededor de la seguridad, de los recursos y de la ciencia y tecnología. Al respecto de la seguridad, Brady considera que esta engloba una dimensión tradicional y otra no tradicional, siendo que “China tiene intereses económicos, políticos y militares en el Ártico” (BRADY, 2014a, p. 3). A su vez, en lo que se refiere a los recursos, Brady argumenta que “China quiere acceso a los minerales e hidrocarburos, a la pesca, al turismo, a las rutas de transporte y bioprospección del Ártico” (BRADY, 2014a, p. 3). Finalmente, en materia de ciencia y tecnología, Brady argumenta que “el acceso al Ártico es esencial para la implantación del sistema de navegación satelital Beidou, para el programa de ciencia espacial chino, y para una previsión exacta del tiempo en China” (BRADY, 2014a, p. 3).

No obstante las varias estimaciones (ni siempre consensuales) en torno de los hidrocarburos existentes en el Polo Norte, vale citar a Kay y Thorup, para quienes “el Ártico (en su conjunto) contiene 412 mil millones de barriles de petróleo equivalente, cerca del 13 % de las reservas de petróleo mundiales desconocidas y el 30 % de las reservas de gas natural mundiales no descubiertas” (BRADY, 2014a, p. 3).

Figura 1. Recursos potenciales de petróleo y gas del Ártico



Source: EY calculations from US DOE and US GS data

Fuente: Cálculos para el año de aplicación a partir de los datos del DOE y GS de EE. UU. (2015).

3.1 La importancia de Groenlandia

Hablar de los intereses chinos en el Ártico presupone, entre otros aspectos, una mención al caso de Groenlandia. Esta isla literalmente helada y escasamente habitada se encuentra conectada del punto de vista geográfico al subcontinente norteamericano, aunque a nivel de la geopolítica y también de la cultura, forme parte de Europa (EYGM, 2013, p 9). En efecto, sus ciudadanos son al mismo tiempo ciudadanos de la Unión Europea, aunque Groenlandia no sea miembro de esta. Parte autónoma –a nivel político– del Reino de Dinamarca desde 1979, Groenlandia depende, sin embargo, de Copenhague

en lo concerniente, entre otros, a los asuntos de política externa, justicia y defensa. Pero no solo eso y este es, a menudo, apuntado como uno de los factores que retardan la tan deseada declaración de independencia formal: el asunto de los subsidios. En la práctica, la economía groenlandesa ha sobrevivido, como resultado ya sea de su actividad pesquera, ya sea de la “ayuda anual [proveniente] de Copenhague (cerca de 482 millones de euros)”, como indica, entre otros, la revista Exame (GROELANDIA..., 2014). No sorprende, por consiguiente, que el gobierno groenlandés busque en la posible exploración de las reservas energéticas y minerales de la isla, por parte de inversionistas extranjeros como China, un auxilio precioso para concretar la autonomía plena frente a Dinamarca. Por lo tanto, es interesante acompañar la posible contribución que la *Nueva Ruta de la Seda* (polar) china podrá proporcionar en este nivel, para que Groenlandia se convierta en un país. Por ahora, tal posibilidad parece ser todavía irrealizable a corto y, eventualmente, a medio plazo, como atestiguan las tímidas inversiones externas en la isla.

No obstante la existencia de una cierta sobrevaloración del potencial de Groenlandia en el marco de la *Nueva Ruta de la Seda* polar china, Martin Breum explica que “en términos reales [...] existen [...] solamente minúsculas inversiones chinas en Groenlandia” (BREUM, 2013). Entre los varios factores que explican las débiles inversiones externas en Groenlandia, no hay como negar la influencia del clima y de la geografía. De hecho, según Boersma y Foley, “dado su aislamiento geográfico, los emprendimientos de extracción de minerales e hidrocarburos en Groenlandia tienen que ser contruidos casi enteramente de cero, debido a la falta de infraestructura física de apoyo [...]” (BOERSMA; FOLEY, 2014, p. 25). Aunque el deshielo, como consecuencia de las alteraciones climáticas, pueda contribuir a una mayor navegabilidad de las rutas marítimas que cruzan el Ártico –en alternativa a las aguas congestionadas de Suez o de Malaca– la cuestión climática no deja, aun así, de acarrear riesgos serios e imprevisibles para las compañías internacionales. De acuerdo con Mat Hope, “aunque la industria se beneficie de una vasta experiencia en lidiar con desastres en ambientes menos favorables, es necesario más investigación para comprender los riesgos específicos inherentes al Ártico” (HOPE, 2014).

A estas condiciones adversas, juntemos el hecho de que los aeropuertos más cercanos se ubican a varias centenas de kilómetros de los potenciales lugares de explotación energética, así como el hecho de que los servicios de rescate y de emergencia son poco funcionales o, incluso, inexistentes. No sorprende, por consiguiente, que varias compañías internacionales pospongan sucesivamente decisiones de inversión importantes en Groenlandia. Es el caso, entre otras, de Maersk Oil, de la escocesa Cairn Energy o, incluso, de Statoil. No obstante el clima y las dificultades logísticas, según Johansen “no hay duda que muchos protagonistas de la industria

están replanteando el futuro [ya que disponen de] una perspectiva [para la obtención de] licencias de perforación en Groenlandia [para un horizonte] de 30 a 50 años” (JOHANSEN, 2015). Este replanteamiento del futuro implica, en el entendimiento de Boersma y Foley, que todavía pueda demorar algún tiempo hasta que la apuesta en Groenlandia empiece a producir resultados tangibles. Estos autores consideran factible que la producción comercial de petróleo en Groenlandia puede ocurrir en el plazo de dos décadas, siendo que “en un panorama optimista”, esta producción podrá incluso suceder “10 años antes” (BOERSMA; FOLEY, 2014, p. 18).

Aunque China sea el mayor productor de mineral de hierro en el mundo, su capacidad de producción no es, todavía, susceptible de acompañar el extraordinario consumo interno de este mineral, de modo que a semejanza del petróleo y del gas, la política china de salida al exterior (*going abroad*) también engloba, naturalmente, los recursos minerales. Y, aquí, se debe observar que Groenlandia dispone de importantes yacimientos de mineral de hierro ubicado en “Isua, Itilliarsuk, y a lo largo del complejo supracrustal Lauge Koch Kyst en el extremo noroeste de Groenlandia” (BOERSMA; FOLEY, 2014, p. 23). De acuerdo con el Financial Times, “una empresa minera china [General Nice] está al frente de un proyecto de una mina de mineral de hierro de US \$ 2 mil millones en Groenlandia, el primer emprendimiento destinado a los recursos del Ártico a ser desarrollado bajo el control total de China” (CHINESE, 2015). Este puede ser el inicio de una serie de grandes inversiones chinas en el sector mineral groenlandés, aunque por ahora tímidos, como se explicó anteriormente. De hecho, como Geology and Ore informa, “el potencial en recursos de hierro del tipo BIF (depósitos de hierro sedimentario y de elementos químicos arcaicos) en Groenlandia es prometedor, teniendo en cuenta que algunos depósitos son grandes y están situados en zonas accesibles” (IRON..., 2011, p.11). Además de eso, “el reciente descubrimiento de enormes depósitos magmáticos del mineral de hierro en Isortoq, en el Sur de Groenlandia, revela que [...] todavía hay posibilidades de descubrir importantes depósitos de mineral de hierro [...] en Groenlandia” (IRON..., 2011, p.11).

Groenlandia dispone, igualmente, de abundantes metales de tierras raras, susceptibles de satisfacer cerca del 25 % de la demanda mundial (ZEILER, 2012). De acuerdo con Keith Veronese, “los depósitos de Kvanefjeld [...] contiene recursos de uranio y tierras raras: dos millones de toneladas métricas, según una estimación prudente, lo suficiente para suministrar [al mundo], por lo menos durante una década, los principales ingredientes para la fabricación de motores de coches eléctricos, turbinas eólicas generadoras de energía no contaminante, baterías recargables y aleaciones ligeras” (VERONESE, 2015).

En forma semejante a lo que se verifica en el caso del mineral de hierro, China es el mayor proveedor mundial de metales de tierras raras –utilizados en la

construcción de varios equipos, como paneles solares, automóviles híbridos, teléfonos móviles– controlando más del 95 % de las exportaciones de metales de tierras raras. Sin embargo, esta situación podrá cambiar, dado que “las proyecciones actuales estiman que la demanda interna en China por metales de tierras raras excederán las 130 000 toneladas métricas aún en este año, un número que excede el total de las exportaciones actuales de metales de tierras raras de China” (VERONESE, 2015). Será difícil para China continuar a proporcionar al mundo, una oferta asequible de estos elementos indispensables, como se explicó. En este sentido, Groenlandia podrá desempeñar un papel importante como proveedor mundial. Zeiler señala que “una razón para que el mineral de Groenlandia sea tan valioso es por ser rico en elementos de tierras raras pesadas, comparativamente con las tierras raras ligeras”, siendo que “en general, los elementos de las tierras raras pesadas son menos comunes y tienen una demanda mayor” (ZEILER, 2012).

3.2 La importancia de Islandia

De forma semejante a Groenlandia, Islandia es también, otro punto esencial de la *Nueva Ruta de la Seda* polar china. Como nota Trotman, “Islandia se convirtió en el primer país europeo en firmar un acuerdo de libre comercio con China, dando ánimo al pequeño país del Atlántico Norte cuya economía había sido sacudida por la recesión, y proporcionando a Pekín una cierta ventaja en su esfuerzo de expandir su influencia en el Ártico” (TROTMAN, 2013). De acuerdo con Arthur Guschin, “la prosperidad económica de la Islandia se basa en tres sectores principales: captura y procesamiento de peces, producción de aluminio y de ferrosilicio, y el uso de energía geotérmica para calefacción y electricidad” (GUSCHIN, 2015). En un contexto en que China enfrenta graves problemas ecológicos, fruto, entre otros aspectos, de la utilización excesiva del carbón como fuente energética (aunque altamente contaminante), Pekín encuentra en la aplicación industrial de la energía geotérmica una oportunidad interesante de diversificación de fuentes de abastecimiento energético. Vale la pena mencionar aquí que “el proyecto piloto que usa el know how islandés en China [que] fue lanzado en la ciudad de Xianyang, en la provincia de Shaanxi, en 2006” (GUSCHIN, 2015). Como resultado de su éxito, susceptible de convertir Xianyang en la “ciudad más ecológica en la República Popular China (RPC)”, el gobierno chino decidió ampliar la iniciativa a las provincias de “Hebei (ciudad de Baoding), Shandong, Sichuan y Yunnan, así como al Tíbet y Xinjiang” (GUSCHIN, 2015). Esta combinación de inversión china con experiencia islandesa tiene, igualmente, potencial para ser exitosa en otras regiones del mundo actualmente contempladas por la política china de salida al exterior, ya que esas regiones son dotadas, también, de un significativo potencial geotérmico.

El sector pesquero es otro dominio en que la cooperación e interés de China en Islandia se antevé prometedor, teniendo en cuenta la urgencia de la seguridad alimentaria (además de la ya conocida seguridad energética) para una China que alberga cerca de 1 400 millones de personas. Por otro lado, como observa Esteves, “el ascenso de la clase media china, junto con un fuerte poder adquisitivo en el país, indican que aumentará la demanda de bienes de consumo caros y ricos en proteínas, tales como productos a base de pescado de calidad” (ESTEVEES, 2014, p. 13). De acuerdo con el autor, “se espera que el consumo en áreas de mercado crecientes, especialmente entre los consumidores chinos, aumente en 8,4 % hasta el año 2022 y sea de 20,6 kg por persona al año” (ESTEVEES, 2014, p. 13). China puede constituirse en un socio e inversor (además de cliente) fundamental en el marco del procesamiento y transformación del pescado islandés, ya que si bien Islandia es un “líder mundial en la utilización integral del pescado en la alimentación (la harina de pescado es un activo estratégico y caro), en la medicina y usos técnicos”, la verdad es que “la actual capacidad de procesamiento [del pescado] en Islandia es limitada” (GUSCHIN, 2015). Además de eso, la flota pesquera islandesa es antigua (con casi tres décadas) y su modernización es rehén de las enormes deudas de las empresas pesqueras. Por lo tanto, la inversión china puede ser decisiva para auxiliar a Islandia en la adquisición de buques pesqueros modernos.

Otro desafío que enfrenta el sector pesquero islandés, es la necesidad de satisfacer mercados exigentes, como el chino, conciliando simultáneamente la oferta de grandes cantidades de pescado, con el factor calidad. Ahora, como explica Esteves, una posible forma de aumentar la producción de pescado y el valor asociado al mismo, puede ser mediante una mayor apuesta en la acuicultura, que no obstante sus “efectos colaterales negativos”, se ha “utilizado extensivamente en Noruega con buenos resultados” (ESTEVEES, 2014, p. 13-14). Por último, una oportunidad interesante de cooperación entre Islandia y China se ha manifestado a nivel académico, a través de programas de educación y entrenamiento impartidos por especialistas islandeses a chinos en términos de acuicultura sustentable, planificación y gestión de la pesca.

Con relación al sector minero, Harold Newman, informa que “el aluminio es el principal bien mineral de Islandia, seguido del ferrosilicio”, siendo que “la producción doméstica de minerales industriales incluye el cemento, piedra triturada, piedra pómez, sal, arena y grava, y escoria” (NEWMAN, 2014, p. 1). La mayor parte de la inversión china en Islandia consiste en la “adquisición de la empresa noruega Elkem por el Grupo Chino Nacional Bluestar, [que es] propietaria de una fábrica de ferrosilicio en Grundartangi” (GUSCHIN, 2015).

En cuanto al petróleo, cabe señalar que la compañía CNOOC es la primera compañía china participando en la exploración de petróleo y gas en el

Ártico, en el área Dreki, en una sociedad conjunta con la empresa islandesa Eykon Energy y la empresa de petróleo y gas noruega Petoro. Según la Dirección de *Norwegian Petroleum* “los bloques [en el área Dreki (Dragón)] pueden contener aproximadamente 250 millones y 500 millones de barriles de petróleo” y “grandes depósitos de gas de aproximadamente 100 mil millones de metros cúbicos estándar” (ICELAND..., 2013). Aunque la empresa china CNOOC sea “el gran operador del proyecto” (con una cuota de 60 %), especialistas como Sophie Song destacan que “la exploración en el Ártico implica elevados costos de funcionamiento, bajos períodos de retorno, y requiere un equipo de extracción diferente del que se usa en aguas profundas, ya vez que la región [es azotada por] temperaturas extremadamente bajas y hielo” (SONG, 2014).

Además de lo mencionado, Islandia puede desempeñar un extraordinario papel en el seno de la *Nueva Ruta de la Seda* polar china, fruto de su posición estratégica, como un importante centro (*hub*) logístico entre los mercados de Asia Oriental y los de Europa y América. La agencia de noticias IceNews destaca, por otro lado, el hecho de que “las instalaciones logísticas en Islandia podrían funcionar como centros fundamentales de transporte de productos hacia y desde Groenlandia” (RUSSEL, 2013). En este contexto, IceNews identifica algunos lugares con alto potencial logístico en Islandia: “el Parque empresarial Ásbrú, situado en la Península de Reykjanes”, península que “también ha sido referida por englobar las mayores instalaciones de transportes de Islandia”; siendo que también “el Puerto Internacional de Helgúvík puede ofrecer mejores servicios a los cargueros industriales y a los petroleros, así como a otros buques” (RUSSEL, 2013). Pero existen, igualmente, otros *hubs* logísticos potenciales en el país, propuestos por el Ministerio Islandés de Asuntos Exteriores: Eyjafjörður, Hvalfjörður y Reyðarfjörður. Sin embargo, aquí, a semejanza de la industria pesquera islandesa, se necesitan inversiones externas con miras a la modernización y adaptación de la infraestructura, algo en que China puede, una vez más, ser determinante, incluso porque es, para todos los efectos, de su interés. No es, por casualidad, que Guschin (2015) informa que “el transporte comercial a través de las rutas del Norte ofrece una amplia perspectiva sobre la cooperación entre la empresa china COSCO y la islandesa Nesskip en el segmento de transporte de contenedores, en la implementación de soluciones de ahorro de energía y de reducción de emisiones de CO₂”.

El sector del turismo es otra área prometedora. Con una creciente clase media china y que desea conocer otros países, “cada vez más turistas chinos han escogido Islandia como destino turístico, en los últimos años” (MORE..., 2014). A título ilustrativo, el periódico *China Daily* informa que “Islandia recibió más de 23 000 visitantes chinos en los primeros 11 meses de [2014], aumentando 49 por ciento en comparación con el mismo período del año anterior” (XINHUA, 2014). Por consiguiente, el

sector de servicios islandés ha intentado adaptarse a esta nueva realidad, o sea, al creciente entusiasmo chino por el turismo polar. Prueba de ello, y “para que los turistas chinos estén bien informados sobre Islandia”, señalaron que “la revista Times islandesa lanzó recientemente una versión china de la revista” (MORE..., 2014). No deja de ser curioso e interesante mencionar aquí el episodio del fallido intento, en 2011, por parte del multimillonario Chino Huang Nubo, que pretendía adquirir 300 km² de tierra (o sea, 0,3 % del área del país) en Grimstadir, situado en el norte de Islandia.

Oficialmente, la intención de Nubo sería la de implantar un campo de golf, un hotel de lujo, un aeropuerto e instalaciones de equitación. Esta iniciativa –que generó un temor considerable a nivel diplomático acerca de cuáles serían las reales intenciones detrás de tan ambicioso proyecto– acabó siendo negada por el gobierno islandés, “haciendo referencia a las leyes islandesas que establecían ser ilegal, que un ciudadano de fuera de la UE, comprase tierras en el país” (HUANG..., 2015). La falta de claridad del proyecto, entre otros, en términos del compromiso real del gobierno chino, y el intento sutil de que China pudiese tener, bajo el pretexto del turismo, el control sobre una parte significativa de la zona de Islandia, habrán supuestamente pesado en la negativa a esta adquisición. Si pensamos, por analogía, en la iniciativa de construcción del canal de Nicaragua, a propósito del cual Rosendo Fraga argumenta que “ningún grupo chino da un paso como este sin el interés o el apoyo del gobierno chino”, entonces, es posible especular acerca de las posibles razones estratégicas, logísticas, eventualmente energéticas y de interés nacional chino, que podrían haber sido el origen de la iniciativa de Huang Nubo (HASKEL, 2014).

3.3 La Ruta Marítima del Norte: los pros y los contras

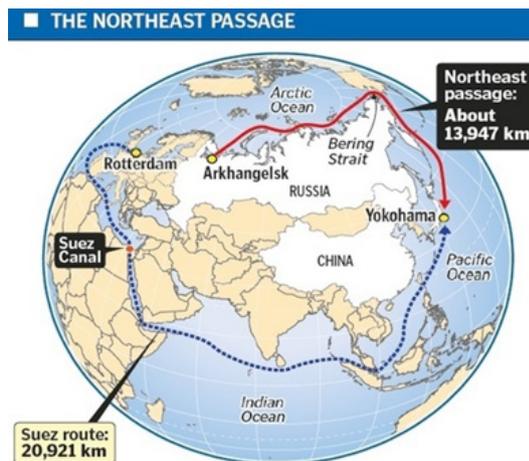
En el contexto de la Nueva Ruta de la Seda Marítima china, no parece inadecuado indagar los potenciales beneficios que el Océano Ártico podría proporcionar a los buques mercantes chinos, como ruta marítima alternativa (a la tradicional ruta de Suez) entre China y Europa.

El Paso del Noreste, en la costa norte de Rusia, a menudo más conocida como la Ruta Marítima del Norte (RMN), es una ruta de navegación bajo legislación y control de Rusia que ha sido utilizada para fines de investigación y exploración, aunque, en los últimos años, el tráfico marítimo haya aumentado de algunos buques a varias centenas por año (SASSOON, 2014). Además de Rusia y Noruega –precursores en la navegación polar– China ha demostrado una presencia e interés activos en la Ruta Marítima del Norte, como atestigua, por cierto, el viaje pionero, en agosto de 2013, del buque de 19 000 toneladas, *Yong Sheng*, del grupo chino COSCO, “el primer

buque de transporte de contenedores que navegó a lo largo del atajo del Ártico entre Asia y Europa (STAALESEN, 2013). Recordemos que ya en 2012 el buque rompehielos chino *Xue Long* (Dragón de Nieve) se había convertido en el primer buque chino a recorrer la Ruta Marítima del Norte, en el Mar de Barents, un logro histórico que alentaría grandemente a las compañías de navegación chinas a atreverse a utilizar la Ruta Marítima del Norte para el transporte de mercaderías entre China y Europa (STAALESEN, 2013). Inherente a tal emprendimiento, yace una cierta creencia por parte de académicos como Li Zhenfu, de la universidad Dalian Maritime University, en la que “quién controle la ruta del Ártico controlará la nueva conexión de la economía mundial y de las estrategias internacionales” (apud SAKHUJA, 2010, p. 4).

Sin embargo, cabe señalar que las visiones sobre la eficacia y eficiencia de la ruta marítima del Ártico no siempre parecen consensuales. De hecho, no obstante ser incuestionable, como se refiere, entre otros Ossur Skarphedinsson (2011), “la Nueva Ruta de la Seda se abrirá a la navegación en el mar Ártico, acortando la distancia entre China y Europa”, la verdad es que esta es, en nuestro juicio, una visión demasiado reducida (y eventualmente optimista) para evaluar los beneficios de una potencial Nueva Ruta de la Seda polar. Es importante, considerar otros factores además de la reducción de la distancia en términos de millas náuticas que tal ruta proporciona, para entender por qué autores como Peter Varga, por ejemplo, se muestran escépticos con respecto a las ‘ventajas’ que el cruce marítimo del Ártico pueden proporcionar a los buques mercantes chinos y del este asiático.

Figura 2. El paso del Noreste



Fuente: ST Graphics (2015).

De hecho, Varga (2013) es de la opinión que “la navegación en el Ártico no será económicamente viable incluso bajo condiciones ideales” y, por consiguiente, “es poco probable que genere un gran aumento en el tráfico marítimo hacia y desde China, la mayor economía

del mundo”. Esta tesis contraría, así, la visión optimista que estima que la utilización de la llamada *Ruta Marítima del Norte* podrá hacer ahorrar a China varios cientos de miles de millones de dólares en comparación a otras vías marítimas, como las que cruzan Suez o Malaca, donde la piratería marítima y el peligro de bloqueo naval son, naturalmente, factores de riesgo para la navegación. Además de la reducción del tiempo de viaje en 40 % – es decir, de 12 a 15 días menos que por la ruta tradicional do Suez– la utilización de la *Ruta Marítima del Norte* permitiría también, según esta concepción, aliviar el tráfico en el canal de Suez, así como en los varios puertos a lo largo de la ruta marítima convencional que une China a Europa. De inicio, estos postulados parecen tener sentido, sin embargo, ignoran algunos aspectos técnicos y científicos que vienen, en la práctica, a mitigar esta visión optimista de las potenciales ventajas de la ruta marítima del Ártico. En un informe publicado en noviembre de 2013 por el *The Arctic Institute*, titulado *The Future of Arctic Shipping: A New Silk Road for China*, Malte Humpert subestima la importancia que ciertos especialistas tienden a atribuir a la *Ruta Marítima del Norte*.

Humpert (2013) argumenta que las rutas marítimas del Ártico no serán capaces de competir con las grandes rutas de comercio mundiales, permaneciendo solamente vías marítimas de transporte estacionales, o sea, en caso algún, actuarán como vías comerciales en el ámbito de la *Nueva Ruta de la Seda* marítima china. Aunque Humpert (2013, p.5) no niegue la reducción de la distancia entre Europa y Asia que la travesía marítima del Ártico ofrece a los buques mercantes, el autor considera, sin embargo, que la construcción inminente de una nueva generación de buques portacontenedores de última generación –con aproximadamente el doble del longitud de los actualmente existentes– proporcionará “una economía de escala bastante mejorada” y “reducirá los costos al punto de que la navegación del Ártico no sea económicamente viable incluso en condiciones ideales.” Añádase a esto el hecho de existir pocos puertos a lo largo de la *Ruta Marítima del Norte* –los cuales carecen, además, de un amplio desarrollo logístico– así como escasos medios de rescate y cartas marítimas suficientemente avanzadas. Sin olvidar, por supuesto, el elevado costo de adquisición y de utilización de buques rompehielos que también contribuyen, a su vez, a reducir la ventaja de utilizar la ruta marítima polar frente a las rutas convencionales.

En la logística del transporte marítimo, las dimensiones del buque de carga son fundamentales, no solo porque ni todos los puertos están equipados con la infraestructura necesaria para recibir grandes embarcaciones, sino también el propio paso a través de los llamados “choke points” (cuellos de botella), estrechos, o canales de Suez y de Panamá, por ejemplo, está condicionado a restricciones de longitud y anchura, entre otros aspectos. Sin contar que en el Ártico existen algunos obstáculos al tránsito de grandes buques. Vale mencionar, en particular, el caso del Mar de Laptev, donde

existen dos estrechos que limitan el calado de los buques a 12-15 metros, lo que impide que la nueva generación de buques de carga a ser lanzada en 2016 –con más de 366 m de longitud, más de 49 m de manga y un calado superior a 15,2 m– pueda utilizar la ruta marítima polar (HUMPERT, 2013). Es decir, aunque esta ruta permita una reducción (de algunos días) en el tiempo de viaje entre Europa y China, como se explicó, en la práctica acaba por ser más ventajoso, del punto de vista económico, continuar utilizando las rutas marítimas convencionales (las que excluyen el paso por el Ártico), ya que muy en breve los buques portacontenedores de última generación cruzarán los mares, permitiendo el transporte de más contenedores, y mejorando, por consiguiente, la economía de escala (HUMPERT, 2013).

Un argumento final, que contribuye también para desvalorizar la importancia del Ártico como posible componente de la *Nueva Ruta de la Seda* marítima china tiene que ver con el hecho de que la región del Pacífico, en comparación a los mercados europeos, proporciona, por el momento, la mayor parte de las intercambios comerciales con China. De hecho, como explica Varga (2013), “el comercio con Europa fue responsable de solamente 17,1 % del comercio total del país en 2012, comparado con el 51 % de los intercambios comerciales con sus vecinos en la región del Pacífico.” Además, es importante tener presente que a largo plazo, el transporte marítimo de carga hacia y desde China tenderá, según el autor, a “alejarse bastante del hemisferio norte hacia países del Sur”, donde “África y América Latina proveerán una parte creciente de las necesidades de bienes de consumo de China”, incluso porque las importaciones petrolíferas de China provienen fundamentalmente de “países muy alejados del Ártico” (VARGA, 2013).

4 LAS INCURSIONES CHINAS EN LA ANTÁRTIDA

Al contrario del Ártico, Dean Cheng menciona que en la Antártida “ninguna ruta comercial cruza el séptimo continente, ni es probable que esta región oculte importantes sistemas de armamento estratégico, al contrario del Ártico, donde los soviéticos instalaron sus submarinos de misiles balísticos bajo el casquete polar” (CHENG, 2014, p. 1). Por otro lado, aunque particularmente es notorio el dinamismo de la investigación china en el Ártico, la verdad es que, como destaca Frédéric Lasserre (2010, p. 4), “la ciencia polar china está mucho más centrada en el estudio de la Antártida que en el Ártico.” La pregunta que surge inmediatamente es: ¿por qué? Téngase en cuenta que la Antártida está protegida por una serie de tratados conocidos por ‘Antarctic Treaty System’, que regulan las relaciones entre los Estados al respecto del Polo Sur. En la práctica,

El objetivo principal del Tratado de la Antártida es garantizar, en el interés de toda la humanidad, que

la Antártida continuará a ser usada exclusivamente para fines pacíficos, y no será escenario u objeto de discordia internacional. En este sentido, [el Tratado] prohíbe la actividad militar, excepto en el apoyo a la ciencia; prohíbe explosiones nucleares y el depósito de residuos nucleares; promueve la investigación científica y el intercambio de datos; y mantiene todas las reivindicaciones territoriales en suspenso. El Tratado se aplica al área al Sur de 60° de Latitud Sur, incluyendo todas las plataformas de hielo e islas (THE SCIENTIFIC COMMITTEE ON ANTARCTIC RESEARCH, 2015).

Sin embargo, a pesar de la existencia de varios acuerdos internacionales dirigidos a la ‘santuarización’ tanto del Polo Norte como del Polo Sur, este artículo comparte la tesis de que China –que no es el Estado litoral de ninguna de estas regiones– encuentra, sin embargo, más resistencia a la penetración en el Ártico que en la Antártida. Esto porque a pesar de todo su dinamismo e incursiones polares en el Ártico, Linda Jakobson y Seong-Hyon Lee (2013, p. 3) explican que “la influencia de China en los foros de toma de decisión en la región, en especial el *Arctic Council*, continua a ser débil”. Además de eso, el margen de maniobra de China en el Polo Norte, acaba curiosa y paradójicamente, prisionero de la posición que Pekín ha mantenido en su periferia asiática. En otras palabras, como destacan Jakobson y Lee (2013, p. 3), “puede esperarse que la insistencia de Pekín en respetar la soberanía del Estado en disputas territoriales en sus aguas próximas pueda disuadir a China de desafiar los principios de la soberanía en la región del Ártico”. Por consiguiente, de forma astuta, pragmática e intencional (o no, se podrá especular), la versión oficial china tiende a afirmar que “el Ártico es una parte de los bienes comunes globales” (LIN, 2011, p.14). A este respecto, el contraalmirante chino Yin Zhuo habría pronunciado, en marzo de 2010, las siguientes palabras: “El Ártico pertenece a todos los pueblos del mundo, ya que ninguna nación ejerce soberanía sobre él... China debe considerar ejercer un papel importante en la exploración del Ártico, una vez que posee un quinto de la población mundial” (apud CHANG, 2010). Esta ‘reivindicación’ de derecho ‘moral’ a los recursos y al espacio parece reflejar un cierto apetito por el *Lebensraum* (espacio vital).

Esta forma de concebir el Ártico –como un bien de la humanidad– sin embargo, encuentra resistencia, como sería de esperar, del llamado *Arctic Council*, constituido por ocho Estados miembros: Canadá, Dinamarca (incluyendo Groenlandia y las Islas Feroe), Finlandia, Islandia, Noruega, Rusia, Suecia y los Estados Unidos de América. En la práctica, lo que sucede es que China no tiene estatuto de observador permanente en el *Arctic Council*, que le permitiría ser formalmente invitada para asistir a las reuniones del *Arctic Council* en el futuro. Sin embargo, este “es el único beneficio concreto que los observadores permanentes tienen con relación a los observadores ad hoc [...]; los observadores no tienen derecho de voto ni están autorizados a dirigir el encuentro

ministerial” (JAKOBSON, 2013). Rigurosamente, solo los ocho Estados miembros mencionados anteriormente se benefician de una real influencia en la gestión de los asuntos relacionados al Ártico, aunque China tenga la esperanza de que, por un lado, los observadores permanentes puedan, a mediano o largo plazo, conquistar una voz en la gobernanza del Polo Norte y, por otro lado, de venir (ella misma) a integrar esta categoría de observador permanente. No existe, por ahora, una receptividad unánime frente a una mayor integración de China en el marco del *Arctic Council*, ya que, como explica Kristian Kristensen, de la Universidad de Copenhague, “China genera ansiedad porque nadie sabe qué tipo de poder tendrá en las próximas décadas y hay incertidumbre en lo que se refiere a las consecuencias del deshielo del Ártico” (JAKOBSON, 2013).

Dicho esto, y aunque algunos académicos chinos acusen el Tratado de la Antártida de ser una especie de “club de hombres ricos, en el cual China dispone solamente de una ciudadanía de segunda clase”, es comprensible que en la ausencia de un *Antarctic Council* –contrariamente a lo que se verifica en el Ártico– Antártida ofrezca un mayor margen de penetración, a través de una ‘conquista’ sutil y paulatina del terreno (CHINA..., 2013). En la Antártida, China es discreta, pero sumamente activa, construyendo estaciones de investigación polar o revolucionando la toponimia de la región, ya que poco a poco los científicos chinos han venido atribuyendo nombres a lugares específicos en el Polo Sur. Esta es una batalla diplomática, con recurso al soft power, sin necesidad de usar la fuerza, semejante, pero de naturaleza distinta, a la estrategia de aislamiento de Taiwán en África y América Latina, por ejemplo, donde China busca convencer y seducir diversos países a adherirse a la política de una sola China. En la Antártida, aunque la cuestión de Taiwán no se coloque en ese ámbito, la ‘diplomacia del hielo’ china es, análogamente hábil en posicionarse con miras a maximizar su influencia “en el último pedazo de tierra del mundo no reclamado”, como lo llama, entre otros, Jeremy Bender (2015). Bender cita, en este sentido, a Guo Peiqing, un profesor de Derecho de la Ocean University de China, según el cual “la exploración del continente por China es como jugar ajedrez [...] Es importante tener una posición en el juego mundial [...] No sabemos cuándo el juego ocurrirá, pero es necesario marcar posición”. (BENDER, 2015)

Pero, “¿cómo es que los Estados adquieren estatus e influencia en la Antártida?”, asunto que la especialista Anne-Marie Brady plantea y frente al cual adelanta los siguientes criterios como respuesta:

La cantidad, la localización y el tipo (todo el año, o solamente en el verano) de sus bases científicas en la Antártida; La calidad de su ciencia; El tiempo que sus científicos pasan en la Antártida; Los presupuestos pueden ser divididos en: costos de operación, fondos para investigación, e inversión en infraestructuras (bases, aviones, rompehielos); El

número de ciudadanos que tienen en la Antártida; El nivel y el alcance de su compromiso; El número de documentos de trabajo y nuevas iniciativas de gobernanza que proponen (BRADY, 2014b).

En el caso específico de la presencia y participación de China en el Polo Sur, el balance es extraordinariamente positivo si consideramos que la inauguración de la primera estación de investigación china en la Antártida remonta a solamente 1985, solo varias décadas después que otros Estados lanzaron sus bases de investigación polar. Aunque retrasado, Pekín parece dispuesto a recuperar el atraso ante las otras potencias polares, de modo a cumplir gradualmente los criterios (referidos anteriormente por BRADY, 2014b) con miras a una plena afirmación polar en la Antártida. Después de todo, esta ataque chino tiene todo el sentido, si consideramos que de aquí a sensiblemente tres décadas, más precisamente en 2048, “la prohibición de perforaciones comerciales en la Antártida expira [...], a menos que el Protocolo de Protección Ambiental vuelva a ser ratificado por consenso” (BENDER, 2015). No es, por consiguiente, inapropiado especular que “si el acuerdo expira, Antártida puede convertirse en la próxima gran fuente de hidrocarburos en el mundo” (BENDER, 2015). Dicho esto, se debe notar que las considerables inversiones que China ha realizado en el Polo Sur permitirán a Pekín posicionarse en la delantera de la corrida a las mayores reservas mundiales de agua dulce, así como a los cerca de 200 miles de millones de barriles de petróleo que se estima existen allí, además de otros importantes recursos marinos y minerales. Asimismo, “muchos chinos comunes están fascinados por el continente”, siendo que “datos recolectados a partir de agencias de viajes en América del Sur indican que más de 2 000 chinos visitan Antártida anualmente” (CHINA..., 2015). Por otro lado, “en consecuencia del aumento del número de turistas, las agencias de viaje occidentales han abierto oficinas en China para atender los crecientes pedidos” (CHINA..., 2015).

Volviendo a Brady, y a los criterios de afirmación de un Estado como potencia polar, no parece inadecuado afirmar que, por ahora, la presencia y compromiso chinos en la Antártida sobresale esencialmente por la cantidad de operaciones y gestiones efectuadas, y no tanto por la calidad de estas. Brady utiliza la medida del éxito de Chen Lianzeng, para evaluar el progreso de las incursiones de China frente a la de otros Estados en la región. En la práctica, Brady concluye que: “en lo que se refiere al número, localización y tipo de bases, China está en la tercera posición después de los EE. UU. y Rusia”; la “calidad de la ciencia/investigación” producida por China (“basado en las tasas de citación, en el *ranking* de las publicaciones”) es “relativamente baja”, mientras que del punto de vista cuantitativo esta es “elevada”; que con relación al “presupuesto gastado (costos de operación + fondos para investigación + inversión de capital)”, China es el “*número uno*”; que al respecto de los “Ciudadanos

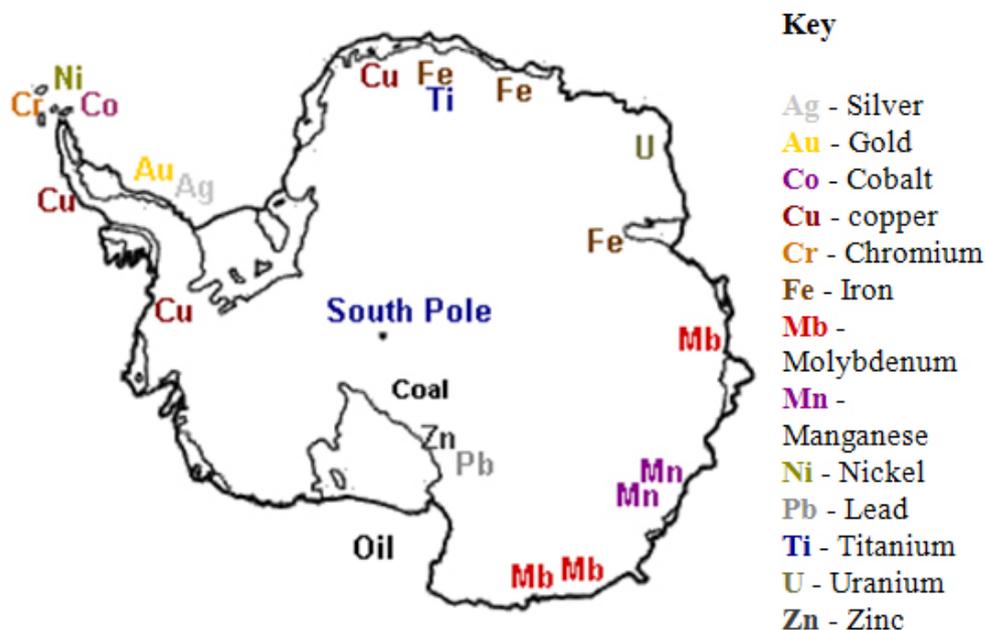
en la Antártida (científicos + turistas + pescadores)”, China ocupa “el segundo puesto después de los Estados Unidos”; que al respecto del “nivel y alcance de su participación”, China ocupa la tercera posición “después de los Estados Unidos y de Rusia”; y, finalmente, que en relación con los “documentos de trabajo/nuevas iniciativas de gobernanza/liderazgo”, China ha prestado un “bajo nivel de contribución” (BRADY, 2014b)..

El Atlántico Sur es de vital importancia, no solo por sus propias riquezas energéticas, como también como vía de acceso a la Antártida. En función de esto Anne-Marie Brady, que ha estudiado los intereses polares chinos desde 2008, no duda que “los documentos en lengua china son muy claros acerca del interés de China en los minerales de la Antártida [...]; muchos países están para ocupar bases en la Antártida no por cuestiones científicas, sino para invertir en intereses estratégicos a largo plazo, incluyendo el potencial acceso a cualesquier recursos que puedan venir a ser descubiertos” (ATKIN, 2015).

Atkin (2015) cita “un informe de 2013 para la *Arctic and Antarctic Administration* china, obtenido a través de una fuente confidencial”, según el cual “independientemente de cómo el botín será dividido, China debe tener una cuota de los recursos minerales de la Antártida para garantizar la supervivencia y el desarrollo de su población [que supera los mil millones de personas]” (2015: par.15). Este autor informa también que los chinos creen que “gran parte de la investigación científica en la Antártida proporciona una forma discreta de que muchos países estén presentes allí, ocupando bases no por cuestiones científicas, sino para invertir en intereses estratégicos a largo plazo, incluyendo el potencial acceso a cualesquier recursos que puedan venir a ser descubiertos” (ATKIN, 2015). En este sentido, y en un contexto donde otras potencias como India, Irán o Rusia también han manifestado su interés en las riquezas minerales y energéticas de la Antártida, no sorprende que los chinos hayan inaugurado, en 2014, su cuarta base científica en la región, expresando, incluso, su voluntad en construir una más en 2015. Teniendo en cuenta que China tiene falta de petróleo –y sus recursos hídricos, aunque significativos, están irregularmente distribuidos, son usados de forma ineficiente y están contaminados– el interés chino en la abundancia natural de la Antártida parece lógico.

Además de la potencial riqueza energética del Ártico, el sector antártico es, también prometedor por las vastas cantidades de hidrocarburos (gas y miles de millones de reservas de barriles de petróleo), como también de uranio, cobre, plomo, carbón, hierro, manganeso, diamantes, y otros minerales indispensables para la economía de las medianas y grandes potencias (BROZOSKI, 2013). Además de eso, cabe destacar que “el Océano Sur [...] dispone de abundantes recursos haliéuticos”, además que “la plataforma de hielo continental es una enorme reserva de agua dulce” (CARAFANO, 2014).

Figura 3. Minerales en la Antártida



Fuente: Antarctica Information (2015).

5 NOTAS FINALES

Sería demagógico afirmar que la política china es meramente la de una potencia con un proyecto colectivo de ascensión pacífica en el seno de la Comunidad Internacional, entre otros aspectos, a través del comercio como fuente de paz y prosperidad. Esa es, eventualmente, la posición oficial de Pekín. Pero es importante ir más lejos, más allá de la mera retórica oficial e institucionalizada. Por muy discretos, sutiles y pacíficos que sean los contornos del going abroad Chino, la verdad es que la China de Xi Jinping es, simultáneamente, pragmática y asertiva. Sería inconcebible que una potencia tan grande del punto de vista económico, demográfico, territorial, entre otros, no se preocupase con desafíos apremiantes ya sea del punto de vista doméstico, como externo. Temas como la seguridad alimentaria, junto con el de la seguridad energética, o incluso, de la escasez de agua, son retos de naturaleza nacional, tal como el principio de una sola China. Ignorar tales factores es escamotear la realidad.

Dicho esto, será interesante y prometedor, del punto de vista académico, acompañar la evolución de las ambiciones polares de China. Un reto, por cierto, que lanzamos a otros investigadores. Los próximos años serán decisivos. ¿Por qué? Si bien la Antártida y el Ártico no sean, justamente, prioridades a nivel de la política externa china, la verdad es que teniendo en cuenta el crecimiento poblacional de China –inevitable y fruto de la ya declarada intención del gobierno chino de tornar menos rígida la Política del Hijo Único– más bocas necesitan de más comida y, por consiguiente, generarán, igualmente, un mayor consumo de recursos energéticos. África, Asia, Oceanía, las Américas y la Unión Europea serán cada vez

más pequeñas frente a una demanda insaciable de recursos, de modo que restan los continentes no explorados, como resultado de las imposiciones ecológicas: el Ártico y la Antártida. Sin embargo, compartimos la visión de que los imperativos económicos tenderán, a largo plazo (no a corto plazo, cabe señalar), a ganar sucesivamente terreno frente a las cuestiones ecológicas y a la inherente interdicción contra a perforación de los polos. El mensaje que Moscú hizo llegar a la Comunidad Internacional en 2007 –cuando dos minisubmarinos rusos alcanzaron el fondo del Océano Ártico (a 4,2 kilómetros de profundidad), clavando allí una bandera rusa de titanio– puede ser objeto de múltiples interpretaciones, pero es clara, del punto de vista del realismo.

La corrida al Polo Norte ya empezó. Ahora, Rusia, que es el mayor Estado litoral del Ártico, y que posee la mayor flota mundial de buques rompehielos, ya dio a entender su posicionamiento. China, a su vez, se presenta como un Estado claramente polar, aunque con más estaciones de investigación construidas en la Antártida que en el Ártico. En vista de las tensiones latentes entre la visión del *Arctic Council* y el entendimiento chino cuanto al papel e intervención aceptables y esperadas por parte de los Estados no directamente bañados por el Océano Ártico, Pekín tiene todo el interés en construir una versión oficial suficientemente ambigua que legitime y justifique sus intereses polares ante la Comunidad Internacional. China rigurosamente ya lo está haciendo. Menos explícita y directa que Rusia, sin colocar ‘banderas’ provocadoras en el fondo del océano, la postura china es la no confrontación, esperando el momento exacto para reivindicar lo que al final, Pekín cree no ser solamente de los Estados del Ártico, sino un bien de la Humanidad, a la

que los chinos, por constituir un quinto de la población mundial, tendrán presuntamente una mayor legitimidad para reclamar 'su parte' del Polo Norte.

Aconsejado por destacados académicos chinos, tales como Guo Peiqing, Li Zhenfu o Han Xudong, el gobierno chino no puede ni debe permanecer indiferente a las riquezas del Ártico y de la Antártida. No se trata aquí de la apología de cualquier revisionismo, sino solamente de una no indiferencia a los asuntos polares. Sin embargo, la academia china sugiere que la diplomacia de Pekín sea sutil, 'tranquilizando' a la Humanidad, anunciándole, a tal efecto, que su postura oficial frente a la 'corrida' polar es meramente académica. O sea, China estará, del punto de vista oficial, solamente interesada en estudiar los efectos de las alteraciones climáticas y sus nefastas consecuencias, entre otros aspectos... 'académicos'. Pero, como se dice en francés, *Ce n'est pas vrai... On le sait bien...*. O mejor dicho "es verdad, pero solo una parte", ya que los recursos energéticos, pesqueros, los minerales existentes en los Polos Norte y Sur, así como el acortamiento de la distancia (a través del Océano Ártico) entre Oriente y Occidente, por vía marítima, son otras de las razones (estas sí, fundamentales) que explican, junto con los pretextos científicos y climáticos, la importancia de las regiones polares para China.

En síntesis, consideramos que la *Nueva Ruta de la Seda* marítima china no tiene, ni debe, necesariamente confinarse al Atlántico, Índico o Pacífico. Por muy importantes que estos sean, China puede y debe continuar esforzándose por edificar, también, una *Nueva Ruta de la Seda* polar, sirviendo inclusive de timonel a otras potencias que buscan igualmente las diversas oportunidades en el derretimiento del hielo. Sin embargo, y esto puede parecer paradójico, compartimos la visión de que pese a sus emprendimientos e incursiones polares, China debe continuar privilegiando las rutas marítimas convencionales, por las ventajas que estas presentan ante la hipotética alternativa marítima polar (a través del Ártico). En ningún caso la travesía del Ártico debe sustituir integralmente las rutas marítimas convencionales. En nuestro entender, tanto las rutas marítimas convencionales, como las polares deben ser vistas bajo una perspectiva de complementariedad. No queremos con esto excluir radicalmente la eventual utilidad estacional de una ruta marítima polar, pero por ahora, en un contexto del devenir tecnológico y climático, parece ser demasiado imprudente sacar conclusiones sobre asuntos que todavía carecen, a corto y mediano plazo, de más experimentación y maduración.

REFERENCIAS

ANTARCTICA INFORMATION. **Mineral deposits in Antarctica**. [S. l.]: Antarctica Information, 2015. Disponible en: <<http://antarcticakn.weebly.com/>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

ATKIN, M. China's interest in mining Antarctica revealed as evidence points to country's desire to become 'Polar Great Power'. Newsabc, **ABC News**, [S. l.], 20 jan. 2015. Disponible en: <<http://www.abc.net.au/news/2015-01-20/chinas-desire-for-antarctic-mining-despite-international-ban/6029414>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

BENDER, J. China is making moves in Antarctica. **Business Insider**, [S. l.], 5 maio 2015. Disponible en: <<http://www.businessinsider.com/china-is-making-moves-in-antarctica-2015-5>>. Accedido en: 6 maio 2015.

BOERSMA, T.; FOLEY, K. **The Greenland gold rush: promise and pitfalls of Greenland's energy and mineral resources**. [S. l.]: John L. Thornton China Center at Brookings, 2014.

BRADY, A. **Arctic 2014: who gets a voice and why it matters**. [S. l.]: Wilson Center, 2014a. (Polar Initiative Policy Brief Series).

BRADY, A. China's Antarctic Rights and Interests. **China Policy Institute Blog**, [S. l.], 29 out. 2014b. Disponible en: <<https://blogs.nottingham.ac.uk/chinapolicyinstitute/2014/10/29/chinas-antarctic-rights-and-interests/>> Accedido en: 10 fev. 2015.

BREUM, M. China in Greenland: way beyond the truth?. **Caixin On line**, Beijing, 4 dez. 2013. Disponible en: <<http://english.caixin.com/2013-04-12/100513360.html>>. Accedido en: 13 fev. 2015.

BROZOSKI, F. **A Revalorização Geopolítica e Geoeconômica do Atlântico Sul no Sistema Internacional**. 2013. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional, Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

CARAFANO, J. Polar power: China's Antarctic ambitions. **World Review**, [S. l.], 20 fev. 201. Disponible en: <<http://www.worldreview.info/content/polar-power-chinas-antarctic-ambitions>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

CHANG, G. China's Arctic Play. **The Diplomat**, [S. l.], 9 mar. 2010. Disponible en: <<http://thediplomat.com/2010/03/chinas-arctic-play/>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

CHENG, D. The Option for U.S.-China Cooperation in

- Antarctica. **The Heritage Foundation**, [S. l.], n. 4318, p. 1-3, 12 dez. 2014. Issue Brief.
- CHINA in the Antarctic: Polar power play. **The Economist**, Shanghai, 7 nov. 2013. Disponível em: <<http://www.economist.com/blogs/analects/2013/11/china-antarctic%20>>. Acessado em: 12 fev. 2015.
- CHINA celebrates 30 years of Antarctic expeditions. **Global Times**, 18 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.globaltimes.cn/content/908172.shtml>>. Acessado em: 19 fev. 2015
- CHINESE group General Nice takes over Greenland mine. **The Financial Times**, Londres, 11 jan. 2015. Disponível em: <<http://www.ft.com/intl/cms/s/0/22842e82-9979-11e4-a3d7-00144feabdc0.html#axzz3dvcCthCr>>. Acessado em: 15 fev. 2015.
- GREENLAND. [S.l.]: Eldey, 2013 Disponível em: <<http://www.eldey.de/English/sights/neighbours/greenland/greenland.html>>. Accessed on: 10 fev. 2015.
- ESTEVEZ, H. **Which sectors of the Icelandic economy are likely to benefit the most after the Free Trade Agreement with China?** 2014. Bachelor's thesis (Business Administration) - Bifröst University, Bifröst 2014.
- EY Calculations from US DOE and US GS data. [S. l.]: EY, 2015. Disponível em: <<http://www.ey.com/GL/en/Industries/Oil---Gas/Exploring-Arctic-oil-and-gas---Challenges-to-Arctic-resource-recovery---Overview>>. Acessado em: 10 fev. 2015.
- EYGM. **Arctic oil and gas**. EYG no. DW0305. [S.l.: s.n], 2013.
- GROENLÂNDIA realiza eleições antecipadas marcadas pela crise. **Exame**, [S. l.], 28 nov. 2014. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/mundo/noticias/groenlandia-realiza-eleicoes-antecipadas-marcadas-pela-crise>>. Acessado em: 10 fev. 2015
- GUSCHIN, A. China, Iceland and the Arctic. **The Diplomat**, [S. l.], 20 maio 2015. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2015/05/china-iceland-and-the-arctic/>>. Acessado em: 20 maio 2015.
- HASKEL, G. Nicaragua Canal project seen having geopolitical, not just trade implications. **Buenos Aires Herald**, Buenos Aires, 21 jul. 2014. Disponível em: <<http://buenosairesherald.com/article/165077/nicaragua-canal-project-seen-having-geopolitical-not-just-trade-implications>>. Acessado em: 10 fev. 2015.
- HOPE, M. New opportunities come with big risks as climate change opens up the Arctic. **The Carbon Brief**, [S. l.], 5 mar. 2014. Disponível em: <<http://www.carbonbrief.org/blog/2014/03/new-opportunities-come-with-big-risks-as-climate-change-opens-up-the-arctic/>>. Acessado em: 10 fev. 2015.
- HUANG Nubo. [S. l.]: WildAid, 2015. Disponível em: <<http://www.wildaid.org/people/huang-nubo>>. Acessado em: 10 fev. 2015.
- HUMPERT, M. **The future of Arctic shipping: a new silk road for China**. [S. l.]: The Arctic Institute, 2013.
- ICELAND awards first offshore oil and gas exploration licences. **Offshore-technology.com**, [S. l.], 8 jan. 2013. Disponível em: <<http://www.offshore-technology.com/news/newsiceland-awards-offshore-oil-gas-exploration-dreki>>. Acessado em: 10 fev. 2015.
- IRON ore potential in Greenland. *Geology and Ore*, [S. l.], n. 19, p. 1-12, mar. 2011.
- JAKOBSON, L. China and the Arctic: what's the fuss? **The Interpreter**, [S.l], 15 maio 2013. Disponível em: <<http://www.lowyinterpreter.org/post/2013/05/15/Whats-the-fuss-about-China-and-the-Arctic.aspx?COLLCC=1407980336&>>. Acessado em: 10 fev. 2015.
- JAKOBSON, L.; LEE, H. S. **The North East Asian States interests in the Arctic and possible cooperation with the Kingdom of Denmark**. Report prepared for the Ministry of Foreign Affairs of Denmark. [S. l.]: Stockholm International Peace Research Institute, 2013.
- JOHANSEN, M. Maersk puts Greenland oil hunt on hold. **ShippingWatch**, [S. l.], 2015. Disponível em: <<http://shippingwatch.com/Offshore/article7337880.ece>>. Acessado em: 1 jan. 2015.
- KAY, J.; THORUP, S. Oil and Gas in Greenland – Still on Ice?. **Andrews Kurth**, [S. l.], nov. 2014. Disponível em: <<http://www.andrewskurth.com/pressroom-publications-1165.html>>. Acessado em: 10 fev. 2015.
- LASSERRE, F. China and the Arctic: threat or cooperation potential for Canada. **Canadian International Council (China Papers)**, [S. l.], n.11, p. 1-17, 2010.
- LEE, N. International Isolation of Iran and Its Effects on Global Energy Security. In: USAEE/ IAEE NORTH AMERICAN CONFERENCE, 31., 2012, Austin. **Proceedings...** Austin: USAEE/IAEE, 2013
- LIN, C. The new silk road: China's energy strategy in the greater middle east. **Policy Focus**, Washington, n.109, 1-26, 2011.

MORE Chinese tourists to Iceland. **CNC News**, [S. l.], 23 dez. 2014. Disponible en: <http://en.cncnews.cn/news/v_show/45612_More_Chinese_tourists_to_Iceland.shtml>. Accedido en: 10 fev. 2015.

NEWMAN, H. The Mineral industry of Iceland. In: **2012 Minerals Yearbook**. [S. l.: s. n.], mar. 2014.

RUSSEL. Iceland could become transportation hub for mining and oil possibilities in Greenland. **Ice News**, [S. L.], 18 dez 2013. Disponible en: <<http://www.icenews.is/2013/12/18/iceland-could-become-transportation-hub-for-mining-and-oil-possibilities-in-greenland/#ixzz3eYVb2ebj>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

SAKHUJA, V. **China**: breaking into the Arctic Ice. New Delhi: Indian Council of World Affairs, 2010.

SASSOON, A. Over the Top: The Emergence of Arctic Ocean Trade. **Southern California International Review**, [S. l.], 8 maio 2014. Disponible en: <<http://scir.org/tag/arctic-council/>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

SKARPHEDINSSON, O. New Silk Route across the Arctic Sea. **Iceland.is**, [S. l.], 14 jun. 2011. Disponible en: <<http://www.iceland.is/iceland-abroad/cn/english/news-and-events/new-silk-route-across-the-arctic-sea/7956/>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

SONG, S. China National Offshore Oil Corp (CNOOC) first chinese firm licensed to explore Arctic Oil and gas resources. **International Business Tme**, [S. l.], 7 mar. 2014. Disponible en: <<http://www.ibtimes.com/china-national-offshore-oil-corp-cnooc-first-chinese-firm-licensed-explore-arctic-oil-gas-resources>>. Accedido en: 13 fev. 2015.

ST GRAPHICS. **The Northeast Passage**. [S. l.]:Quora, 2015. Disponible en: <<http://www.quora.com/How-popular-is-the-Northern-Arctic-trade-route-going-to-be-in-the-future-given-the-significant-savings-in-time-3-weeks-and-money-nearly-1-million>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

STAALESEN, A. First container ship on Northern Sea Route. **Barents Observer**, [S. l.], 21 ago. 2013. Disponible en: <<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/08/first-container-ship-northern-sea-route-21-08>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

STRUYE, T. **La piraterie maritime**: un nouveau rapport de force dans l'Océan indien?. [S. l.]: Chaire InBev Baillet-Latour, 2010.

THE SCIENTIFIC COMMITTEE ON ANTARCTIC RESEARCH. **Antarctic Treaty System**. [S. l.]: SCAR, 2015. Disponible en: <<http://www.scar.org/antarctic-treaty-system>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

treaty-system>. Accedido en: 10 fev. 2015.

TROTMAN, A. Iceland first European country to sign free trade agreement with China. **The Telegraph**, [S. l.], 15 abr. 2013. Disponible en: <<http://www.telegraph.co.uk/finance/economics/9995525/Iceland-first-European-country-to-sign-free-trade-agreement-with-China.html>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

VARGA, P. Ice-free Arctic won't attract more Chinese shipping: report. **NunatsiaqOnline**, Iqaluit, 20 nov. 2013. Disponible en: <http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674ice-free_arctic_wont_attract_more_chinese_shipping_report/> Accedido en: 10 fev. 2015.

VERONESE, K. If we want to keep the gadgets coming, let's mine Greenland. **Wired**, [S. l.], 2 abr.2015. Disponible en:<<http://www.wired.com/2015/02/gadget-rare-metals/>>. Accedido en: 2 abr. 2015.

WORLEY, W. Building ties that bind? The role of Central Asia in Chinese oil security In: ANNUAL MEETING OF THE INTERNATIONAL STUDIES ASSOCIATION, 2006, San Diego. **Anais...**, San Diego: ISA, 2006.

XINHUA. Iceland expects to attract more Chinese tourists. **China Daily**, [S. l.], 24 dez. 2014. Disponible en: <http://europe.chinadaily.com.cn/business/2014-12/24/content_19155905.htm>. Accedido en: 12 fev. 2015.

ZEILER, D. How to Profit From Greenland's Rare Earth Metals Bonanza. **Money Morning**, [S. l.], 6 nov. 2012. Disponible en: <<http://moneymorning.com/2012/11/06/how-to-profit-from-greenlands-rare-earth-metals-bonanza/>>. Accedido en: 10 fev. 2015.

Recebido en 10 de julio de 2015
Aceptado en 21 agosto de 2015