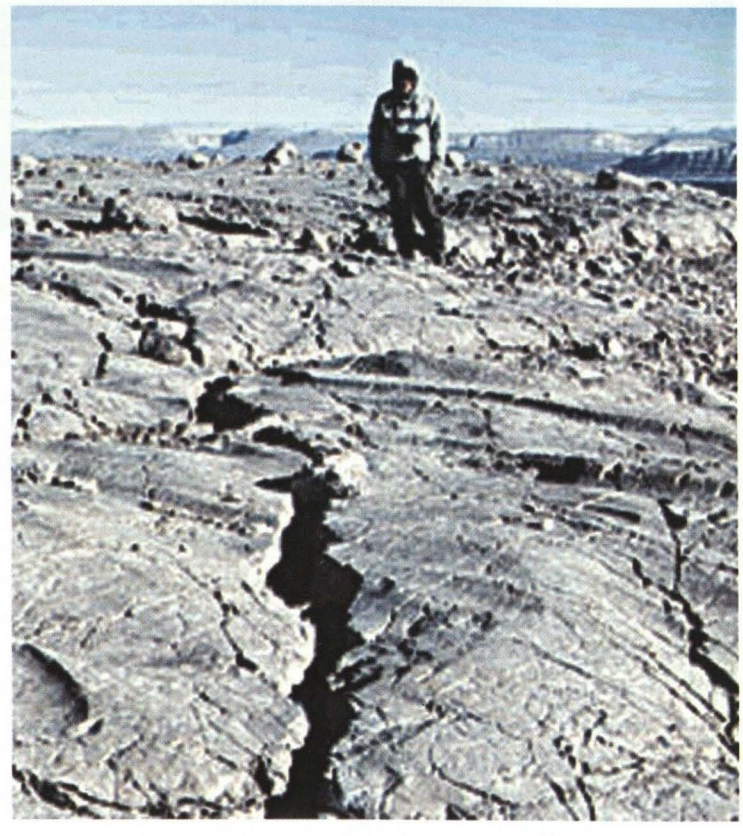
El Cambio Climático y el tráfico marítimo: del Canal de Panamá al Paso del Noroeste

Héctor López Aréstegui

El "Kongspeil" o "Espejo de los Reyes", poema épico noruego del siglo XII, dice que tres son los motivos que impulsan a los hombres a la exploración de nuevas tierras: lucro, aventura y gloria. Estos tres elementos han estado siempre presentes en la exploración del Ártico, desde que el vikingo Eric el Rojo arribó a las costas de Groenlandia* el año 986 y estableció una colonia que sobrevivió en aquellas inhóspitas tierras hasta mediados del siglo XV, hasta el primer reconocimiento total del famoso Paso del Noroeste por el explorador noruego Roald Amundsen (1872-1928) en 1906. Entre esos dos momentos históricos muchos marinos que se aventuraron a navegar las gélidas aguas del Gran Norte acabaron derrotados por el frío extremo y vientos caprichosos, tal y como terminó la expedición del Almirante y explorador británico sir John Franklin (1786-1847).**



Isla Hans. Canadá y Dinamarca se disputa esta pequeña isla que puede convertirse en la puerta de entrada al Gran Paso del Noroeste.

Por ello, grande fue la sorpresa y el estupor que causó el reporte de la expedición emprendida por la Real Policía Montada del Canadá (RCMP), durante el verano boreal del 2000, en conmemoración de una anterior que sesenta años atrás había navegado desde Vancouver, Columbia Británica, al Atlántico, en el RCMP *St. Roch*, al mando del Sargento Henry A Larsen para declarar la soberanía marítima del país sobre sus costas en la cuenca ártica occidental. Así, pues, el 1 de julio del 2000 partió desde Vancouver el patrullero de la RCMP *Nadon*, al mando del sargento Kenneth Burton, con la misión de cubrir 8.000 millas marinas a través del Gran Norte en cinco meses te-

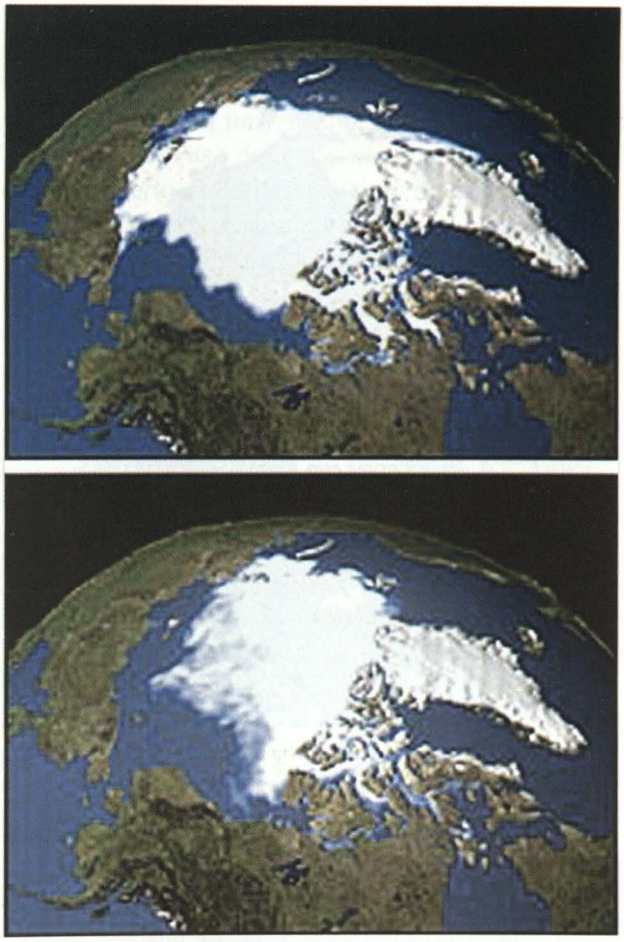
* *Mucho se ha discutido sobre los últimos días de la colonia fundada por Eric el Rojo a finales del siglo X, sobre la que se pierde el rastro histórico a mediados del siglo XV. El poema citado en el presente artículo aporta alguna información sobre ella, señalando que era tan pobre, al punto que "mucha gente allí ignora lo que es el pan y la moneda y el tributo a San Pedro se cobra con dientes de morsa y pieles de foca".*

** *Tomó once años y treinta expediciones la búsqueda de las tripulaciones desaparecidas del HMS* Erebus *y el HMS* Terror, *los buques de la expedición de sir John Franklin. Éstas permitieron atestiguar el final dramático de los exploradores y dar impulso a las exploraciones árticas en la Marina Real Británica.*

niendo como puerto de llegada Nueva York, Estados Unidos. Lo que encontraron el Sargento Burton y su tripulación fue, en sus propias palabras, irreal: mar abierto, libre de hielo marino (pack). En la bitácora del Nadon del 31 de agosto reza lo siguiente: "Mar abierto, totalmente libre de hielo marino. Las aguas sobre las que navegamos son usualmente una carrera de obstáculos para los más experimentados marinos".[1] En una anotación posterior el sargento Burton informa sobre la gran cantidad de témpanos a la deriva en la costa de Groenlandia: "El fenómeno del cual damos testimonio puede atribuirse al cambio climático o un patrón cíclico del clima que aún no ha sido estudiado".[2] En una de sus anotaciones finales advierte: "El viaje es aún peligroso, pero la cuenta regresiva para la utilización del Gran Paso del Noroeste al tráfico marítimo comercial masivo podría haber ya comenzado".

En efecto, una de las consecuencias más interesantes, pero menos difundidas de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos es el renovado interés por las rutas marítimas árticas. Al igual que a fines del siglo XV, cuando el rey Enrique VII de Inglaterra autorizaba, mediante la correspondiente patente, al genovés Juan Caboto (1450-1498) a buscar hacia el oeste islas, comarcas, regiones y provincias desconocidas a los cristianos, en abierto desafío al monopolio de las tierras por descubrirse concedido por el Papado a España y Portugal, el objetivo es buscar rutas marítimas alternativas a las ya conocidas al sur, donde el terrorismo y la piratería son riesgos que van en aumento y así ahorrar en promedio unas dos semanas a una travesía promedio de 45 días entre Europa y Asia a través del Canal de Suez y el Canal de Panamá. Así, por ejemplo, la Marina de los Estados Unidos ha comenzado a estudiar las posibilidades y contingencias de futuras operaciones en aguas árticas en donde se destaca que la desaparición del hielo marino convertirá al Ártico en el Mar Mediterráneo del siglo XXI.[3] Los indicadores que esto podría ocurrir son los siguientes:[4]

- Según los glaciólogos de la Universidad de Boulder, Estados Unidos, la extensión del hielo marino en el Ártico en septiembre del año pasado era 13,4% inferior a los promedios históricos de fines del verano boreal. Septiembre marca el fin de la época de deshielo estival y constituye un buen indicador para la evolución de los bancos de hielo. Este marcado declive ya era evidente desde hace años (12% en relación al promedio en el 2002 y 15% el 2003).
- La superficie de hielo marino permanente –aquella que no se derrite con el calentamiento del verano– se ha reducido en 10% desde la década de los ochenta del siglo pasado y cubre 6 millones de kilómetros cuadrados, en comparación de los 7 millones hace 20 años.



Cambio climático en el Ártico 1979-2003: Entre 1979 y el 2003 se ha desaparecido 1 millón de kilómetros de hielo permanente.

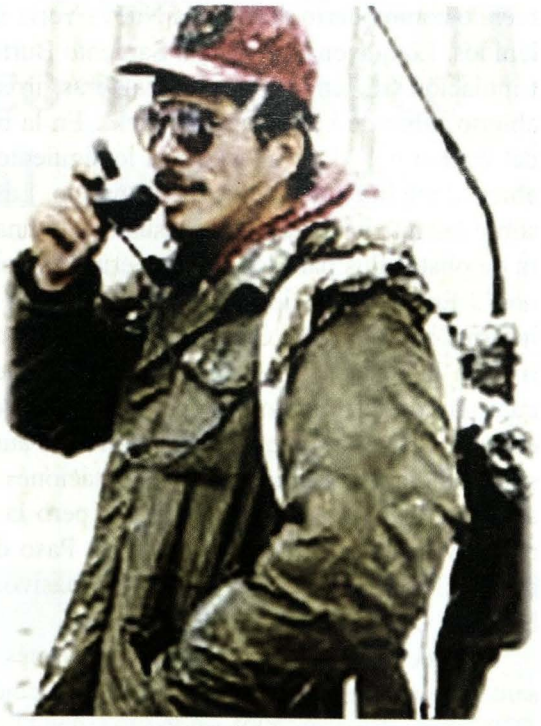
1 *Langton, James.* Canadian vessel finds the fabled Northwest Passage free of Ice. *The Daily Telegraph. 10 de septiembre de 2000.*

2 *Revkin, Andrew C.* Unfrozen North May Face A Blue Navy Future. *The New York Times. 12 de enero de 2004: Los expertos y los habitantes de las regiones árticas concuerdan que el clima ártico ha cambiado dramáticamente en las últimas décadas. No obstante, algunos científicos afirman que estos cambios no se deben enteramente a la acción del hombre, sino a ciclos de calentamiento del clima de la región que duran aproximadamente 30 años y estarían relacionados a la presencia del fenómeno de El Niño en el Pacífico tropical.*

3 *USN Commander Carman, Jesse C.* Economic and Strategic Implications of Ice-Free Arctic Seas. *http://www.ndu/inss/books/Books_2002/Globalization_and_Maritime Power_Dec_ 02/10_ch09.htm: Una de las conclusiones más interesantes es que la apertura del Paso del Noroeste permitiría la disminución del coste del transporte del petróleo de Alaska a la costa este estadounidense, reduciendo de esta manera la dependencia del petróleo de Oriente Medio y un traslado mucho más rápido y eficiente de las unidades de las flotas del Pacífico y el Atlántico.*

4 *Kampf, Hervé.* L'Arctique bientôt navigable. *Le Monde. 24 de octubre 2004.*





El Océano Glaciar Ártico tiene una superficie estimada de 18'000,000 kilómetros cuadrados y está limitado por masas continentales. A la derecha: Ranger canadiense.

- El espesor del hielo en la parte central de la cuenca ártica ha pasado de 3 a 1.8 metros en las últimas cuatro décadas. Este dato es vital para la navegación en la región y de él hay un registro completo gracias al constante patrullaje de submarinos nucleares estadounidenses y británicos[4] durante la Guerra Fría.
- Según el científico Jean Claude Gascard, del Laboratorio de Oceanología Dinámica y Climatología (LODC) de París, Francia, la barrera entre el agua dulce y la salada del océano Glaciar Ártico se mueve con mayor rapidez que en el pasado.

El análisis geopolítico de estos indicadores no deja lugar a duda que el cambio climático tendrá consecuencias en las reivindicaciones y aspiraciones marítimas de los países que comparten la gran cuenca del Océano Glaciar Ártico***, entre los que se cuentan dos potencias nucleares, los Estados Unidos y Rusia. Tal es el caso de Canadá que –al igual que Rusia– considera que su territorio se prolonga hasta el mismo Polo Norte englobando la mayor parte de la cuenca ártica occidental y declarando que su jurisdicción se extiende sobre las islas del archipiélago ártico hasta el paralelo 60 latitud norte. Esta afirmación de soberanía conjuga intereses históricos, políticos y económicos. Y es que histórica y políticamente Canadá se considera heredera de la Compañía Inglesa de la Bahía de Hudson a la que el rey Carlos II de Inglaterra concedió, en 1670, el derecho de explotar esas tierras ricas en pieles y, al mismo tiempo, intentar descubrir un nuevo paso hacia los mares del Sur y del pueblo Inuit[5], que desde hace 10.000 años vive en las regiones árticas. Económicamente Canadá quiere para sí el control de las últimas grandes reservas de recursos minerales y energéticos del planeta. Así, por ejemplo, desde 1972 explota los inmensos yacimientos de diamantes de la isla Ellesmere, donde tiene una base militar y científica que se encuentra en el paralelo 82, apenas a 817 kilómetros del Polo Norte.[6]

No obstante, la soberanía canadiense sobre el

4 *Connor, Steve.* An Ice free North Pole by 2080. *The Independent. 11 de diciembre de 2003.*

*** *El Océano Glaciar Ártico es el más pequeño del mundo, ocupa una cuenca subcircular que cubre 12 millones de kilómetros cuadrados en promedio y limita con el continente euroasiático al este, América del Norte al sur y Groenlandia al este. El Estrecho de Bering le comunica al este con el océano Pacífico y el mar de Groenlandia con el Atlántico.*

5 *Bovet, Philippe.* Nunavut, the final carve-up of Canada. *Le Monde Diplomatique. Septiembre 1997: los Inuit, mal llamados esquimales (aquellos que se alimentan de carne cruda), viven en las regiones árticas desde hace 10.000 años y en su mayor parte en Canadá, Groenlandia (territorio autónomo perteneciente al reino de Dinamarca) y en menor cantidad en Alaska, Estados Unidos, y en la Península de Chukchi, Siberia, Rusia. Los Inuit canadienses son los más activos promotores de la soberanía ártica de su país, constituyéndose en guardianes de estos territorios de difícil acceso y vigilancia. A cambio de cumplir esos roles reclaman al gobierno Canadiense la gestión de las riquezas naturales de sus tierras y autonomía política que se concretó con la creación de la provincia de Nunavut en el año 1997.*

6 *On Alert: Canada's North Pole Command Centre. AFP. 19 de noviembre de 2004.*

Gran Norte es rebatida por Estados Unidos y Dinamarca a medida que el deshielo aumenta y el hecho que el Paso del Noroeste comunica el océano Pacífico con el Atlántico. Washington no reconoce los reclamos canadienses y estima que el Paso del Noroeste debe considerarse como un "estrecho utilizado para la navegación internacional".[7] Por su parte, Ottawa considera el Paso como aguas internas desde 1985[8] al declarar líneas de base rectas alrededor del archipiélago ártico. Canadá, que ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) a finales del año 2003, hace valer su reclamo soberano sobre el Ártico occidental en base a lo que la Convención señala sobre el derecho de los Estados ribereños de zonas cubiertas de hielo para dictar y hacer cumplir sus leyes para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino por buques dentro de los límites de su zona económica exclusiva.[9] Canadá y los Estados Unidos también están en desacuerdo sobre los límites de la Provincia del Yukon y el Estado de Alaska y los límites marítimos en el Mar de Beaufort.

En cuanto a Dinamarca, la disputa es aún más seria, pues se trata de impugnar los derechos canadienses sobre el Ártico.[10] Dinamarca ha emprendido una intensa campaña que se funda en la presunta continuidad de la plataforma continental de Groenlandia, posesión danesa desde 1814, con la cordillera submarina de Lomonosov, que se sitúa a 250 kilómetros del Polo Norte y forma una línea meridiana natural entre Canadá, Groenlandia y el Polo Norte hasta el Ártico oriental, en su mayor parte territorio ruso. Como se sabe, la CONVEMAR autoriza a los Estados que forman parte de ella a reclamar para sí derechos económicos hasta 370 kilómetros de sus costas. La reivindicación danesa del Ártico sólo podrá concretarse cuando el estudio geológico submarino de la cordillera Lomonosov esté terminado y el parlamento danés ratifique la CONVEMAR.[11]

Otro motivo de controversia entre Canadá y Dinamarca es el islote Hans, ubicado en el estrecho de Davis, entre la isla canadiense de Ellesmere y Groenlandia[12], a 1.000 kilómetros del Polo Norte. Está en disputa las abundantes zonas de pesca, la posibilidad de encontrar ricos yacimientos de petróleo y, en un futuro no muy lejano, el control de uno de los accesos al Paso del Noroeste cuando éste se encuentre abierto al tráfico marítimo internacional.

La controversia sobre el islote Hans entre Ottawa y Copenhague empezó hace tres años cuando la Marina Real Danesa envió un rompehielos en expedición al Ártico. La tripulación de esta nave desembarcó en el islote y plantó la bandera danesa. La respuesta canadiense a esta calculada provocación fue la operación "Narval"[13] que se realizó a fines de agosto del año pasado y en la que participó la fragata HCMS *Montreal*, con su casco debidamente reforzada para la navegación en aguas árticas, un rompehielos de la Guardia Costera, 200 soldados y Rangers, la milicia Inuit que actúa como guías y guardias de la frontera ártica canadiense. Los objetivos



RCN

Submarino clase Victoria.Canadá ha adquirido cuatro submarinos clase Victoria (Ex- Upholder) para reforzar presencia naval en el Ártico.

7 *Appelbe, Alison.* US, Canada in Power Struggle over Arctic Waters. *CNSNews. Com. 12 de agosto de 2002.*

8 Impact du changement climatique sur le passage du Nord-Ouest. *Volume 2° N°4 –Hiver 2001 http://www.isuma.net/v02n04/huebert-/huebert_f.shtml. La declaración del Secretario de Relaciones Exteriores canadiense de la época, Joseph Clark, ante la Cámara de los Comunes, del 10 de septiembre de 1985, reza así: "La soberanía de Canadá en el Ártico es indivisible. Esta comprende el suelo, el mar y el hielo y se aplica sin interrupción a las costas a lo largo de las islas Árticas. Éstas islas no están divididas, sino reunidas por la aguas que las rodean. La mayor parte del año éstas están conectadas entre sí por el hielo. Desde tiempos inmemoriales los Inuit de Canadá han ocupado y utilizado estas zonas heladas de la misma forma que sus campos de caza en tierra firme".*

9 *Artículo 234 CONVEMAR*

10 *Coman, Julian.* Denmark causes international chill by claiming North Pole. *The Daily Telegraph. 17 de octubre del 2004.*

11 *Howden, Daniel and Holst, Ben.* Race for the Arctic. *The Independent. 05 de enero de 2005.*

12 *Champelle, Laurène.* Danemark-Canada : froid polaire. *Libération. 08 de abril de 2004.*

13 *Krauss, Clifford. Canada Reinforces Its Disputed Claim in the Arctic.The New York Times. 29 de agosto de 2004.*

del ejercicio eran probar el grado de preparación de las Fuerzas Armadas canadienses en el resguardo de su soberanía ártica y hacer acto de presencia en éstas ante la población Inuit local. Si bien el mal tiempo impidió tener apoyo aéreo durante la mayor parte del ejercicio, éste fue calificado de satisfactorio, pues permitió que los inexpertos soldados canadienses aprendieran las técnicas de supervivencia y rastreo de objetivos de sus guías nativos. La operación Narval es sólo la primera de una serie que tendrán lugar en los próximos años, habiéndose planeado una segunda mucho más ambiciosa para el año 2006 sobre el Canal de Parry, a 500 kilómetros del Polo Norte. Asimismo, las autoridades del Ministerio de Defensa canadiense planean lanzar un satélite, el Radarsat II, que servirá para la vigilancia y planeamiento de futuras operaciones y la compra de material aéreo y marítimo.[14]

En el frente diplomático, Ottawa está dispuesto a negociar con Copenhague el futuro del islote Hans. Sin embargo, el gobierno danés ha declarado que no piensa dejar de enviar sus naves de guerra al islote. Así, a principios de enero del presente año, hizo acto de presencia en la zona el HDMS *Vaedderen,* una fragata de 3.500 toneladas con casco reforzado llevando una unidad especializada de infantería de Marina, la patrulla *Sirio*, equipada con trineos y perros de tiro para el patrullaje de la costa noreste de Groenlandia.[15] El objetivo de la misión era demostrar la capacidad de Dinamarca para asumir la vigilancia y defensa del territorio ártico.

No obstante, Copenhague tiene poco tiempo para hacer valer sus pretensiones. El tiempo corre en contra para que el parlamento danés ratifique la CONVEMAR. El trabajo científico sobre la cordillera Lomonosov deberá estar terminado el 2015, razón por la cual se le ha dado prioridad máxima y concedido un presupuesto anual de 14 millones de libras esterlinas. Asimismo, el Servicio Geológico de Groenlandia y Dinamarca (SGGD) reconoce las dificultades para cumplir con esta misión. Así, por ejemplo, se necesitan temperaturas entre –30° a –40° C para realizar los trabajos de prospección, pues a temperaturas más altas es peligroso aterrizar en el hielo y es imposible realizar las explosiones controladas con cañones de aire y equipo de sonido para escudriñar el lecho marino.

Entretanto, el Ministro de Defensa canadiense Bill Graham ha pedido US $ 55 millones al Parlamento para invertirlos en un estudio oceanográfico propio sobre la cordillera Lomonosov.

Estas escaramuzas diplomático-militares entre Canadá y Dinamarca podrían devenir en un conflicto de mayor dimensión entre la Unión Europea con Canadá. Existe ya un precedente que se debe tomar en cuenta. Se trata de la guerra de las Falklands/ Malvinas, en 1982. Las islas Falklands están ubicadas en un lugar estratégico y son la puerta de entrada al Antártico; sus aguas son ricas zonas de pesca y se estima que en su plataforma continental hay considerables yacimientos de petróleo. En el caso del Paso del Noroeste se trata de uno de los primeros y más importantes cambios geopolíticos atribuibles al calentamiento climático. ¿Se confirmarán las reivindicaciones de soberanía de Canadá en el Ártico? Si esto sucede, ¿abrirá Canadá el Paso al tráfico marítimo internacional cuando su navegación sea posible? Entretanto, muchos armadores ya estudian cómo aprovechar el derretimiento del Ártico para establecer la ruta comercial entre el puerto de Churchill, en la Bahía de Hudson, Canadá, hasta Murmansk, al norte del Mar de Barents, Rusia.[16] Este "puente ártico" cuenta con el apoyo del gobierno canadiense y del ruso. Según los promotores de esta idea, el primer embarque de cereal canadiense a Rusia será despachado a mediados del presente año. Así, es muy probable que esté vivo para cuando el Canal del Norte, rival del de Panamá, no sea ya un cementerio marino, sino el principal eje del transporte marítimo del futuro. ⚓

14 *Harding, Thomas.* Fire aboard ex-Navy sub on way to new owner. *The Daily Telegraph. 6 de octubre de 2004:"Canadá ha adquirido cuatro submarinos de propulsión convencional clase Victoria (Ex – RN* Upholder) *de la Marina Real Británica por US $ 750 millones de dólares. Una de estas unidades sufrió un grave accidente en el viaje de la base Faslene, Escocia, hacia Halifax, Nueva Escocia, Canadá. El diseño de estos unidades es idéntico al de los submarinos de propulsión nuclear de la Marina Real Británica".*

15 *Howen, Daniel y Holst, Ben.* Race for the Arctic. *The Independent. 05 de de enero de 2005.*

16 El calentamiento global abre nuevas rutas comerciales. *La Nación. 30 de enero de 2005.*

NOTAS SOBRE EL AUTOR: En Revista de Marina. Nº 3, Diciembre, 2003.

Préstamos hasta S/.75,000(*)

al personal de la Marina vía descuento por planilla y combustible

SIN AVAL(**)

A SOLA FIRMA

*) Sujeto a evaluación

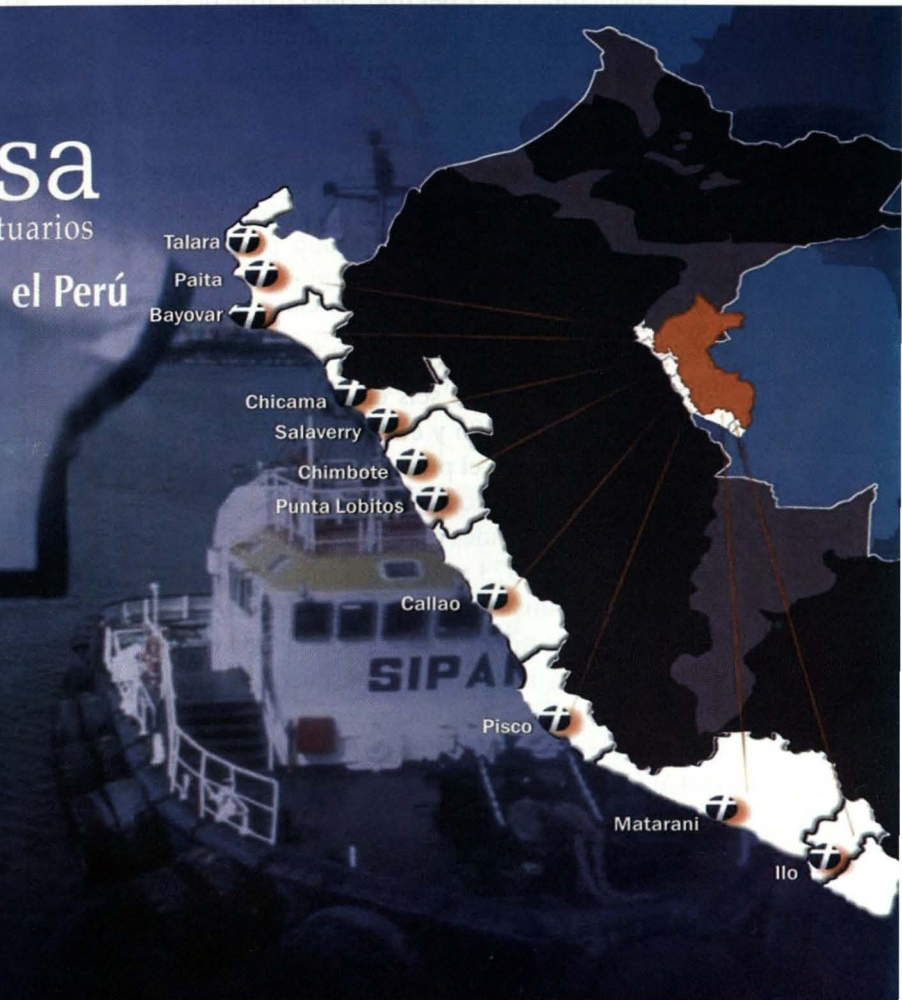
BANCO DE COMERCIO

0 800 00 222 www.bancomercio.com

Tramarsa
Operadores Portuarios

leres en Operaciones Portuarias en el Perú

vicios ofrecidos por Tramarsa
genciamiento Marítimo
stiba / Desestiba
erminal de Contenedores
emolcaje
racticaje
peraciones Submarinas
erminal de Líquidos



ISO 9001: 2000
CN: 37817

BASC
WORLD BASC ORGANIZATION
PERU

ISPS code

Av. Saenz Peña 177 Tercer Piso, Callao Lima-Perú Teléfono: (511) 413 0400 Fax: (511) 453 4500
e-mail: info@tramarsa.com.pe www.tramarsa.com.pe