

Después de Ormuz, China mira la promesa - y el peligro - de la ruta de la seda helada del Ártico



Sea Legend de China ha lanzado un servicio regular a través de la ruta marítima norte del Ártico, lo que sugiere que podría ser una alternativa al estrecho de Ormuz y al canal de Suez. Fotografía: ZUMA Press, Inc./Alamy

China ha establecido el primer tránsito regular a través de la ruta marítima del norte, pero persisten dudas sobre los riesgos ambientales y políticos

Cuando Marco Rubio sugirió que el mundo debería buscar nuevas rutas marítimas para evitar el estrecho estancado de Ormuz, es poco probable que tuviera en mente la ruta marítima del norte del Ártico.

Y, sin embargo, en los últimos meses ha crecido la promesa de este canal - de 5.500 kilómetros atravesado por mares helados por rompehielos de propulsión nuclear e iluminado por un sol que nunca descende por debajo del horizonte ártico -.

Japón, Corea y la India han expresado interés en enviar cargamentos a través de la ruta marítima del norte (NSR), pero lo es **China** esto ha establecido el primer tránsito programado, y la compañía naviera Sea Legend lanzó un servicio regular en los últimos días.

La NSR, que atraviesa el Círculo Polar Ártico a lo largo de la costa norte de Rusia, sólo es navegable durante los meses más cálidos, pero esa ventana se ha ampliado debido a la reducción del hielo marino del verano. Para algunos buques, la ruta puede reducir a más de la mitad el tiempo que lleva llegar de China a Europa, pero los beneficios conllevan graves riesgos ambientales y políticos que tienen el potencial de superar las ganancias.



Guardian graphic. Source: Tracking data: MarineTraffic. Journey calculations: Centre for High North Logistics. Note: *Distance based on actual journey travelled. Measurements for the vessel's Southern journey from China were calculated up to just past the port of Felixstowe. Transit time excludes port stays

Después de un viaje de un solo piloto en 2025, Sea Legend ha lanzado un servicio regular de contenedores a través de la ruta ártica. Ese viaje directo de Ningbo-Zhoushan a Felixstowe en el Reino Unido dura tan solo 18 días, en comparación con más de 40 días a través del canal de Suez.

Los expertos dicen que la ruta es ideal para carga sensible a la temperatura, incluidos vehículos eléctricos, baterías de litio y productos solares -, entre los cuales China se ha convertido en un exportador global dominante.

Como único servicio regular de carga comercial en la ruta, Sea Legend probará si las antiguas ambiciones árticas de Beijing pueden traducirse en una ruta comercial regular viable entre China y Europa.

El presidente chino, Xi Jinping, pidió públicamente por primera vez **China y Rusia desarrollarán rutas marítimas en el Ártico** y construir una Silk Road "polar " en 2017. Rusia, que controla gran parte de la ruta marítima del norte, inicialmente desconfiaba de la creciente presencia de China en el Ártico. Pero después de su invasión a gran escala de Ucrania, Moscú se ha quedado cada vez más dependiente de Beijing en el alto norte, lo que le ha dado a China mayor influencia y acceso.

La compañía nuclear estatal rusa Rosatom emite permisos de navegación y supervisa el transporte marítimo a lo largo de la ruta, al mismo tiempo que proporciona los rompehielos de energía nuclear necesarios para acompañar a la mayoría de los buques.



■ Anuncio de Rosatom que muestra un rompehielos transportando un camión cisterna de GNL a lo largo de la Ruta del Mar del Norte

Sea Legend dice que la ruta ártica reducirá aproximadamente a la mitad las emisiones debido al menor tiempo de navegación entre China y Europa, pero según los expertos, los riesgos ambientales inherentes al viaje podrían borrar fácilmente cualquier ahorro de emisiones.

Algunas compañías navieras han enfrentado críticas por operar buques que utilizan fueloil pesado (HFO), que fue prohibido en el Ártico en 2024.

Según un informe de 2025 de la Bellona Environmental Foundation, los derrames de combustible plantean enormes peligros en el Ártico porque el HFO es más espeso que otros tipos **dificultando la limpieza**. El petróleo también se descompone más lentamente en climas más fríos y es casi imposible eliminarlo una vez atrapado en el hielo.

Su informe sostiene que Rusia no está en absoluto preparada para hacer frente a un desastre de este tipo en caso de que ocurra. Las distancias del NSR - junto con su aislamiento - significan que los equipos de recuperación especializados podrían tardar semanas en llegar al lugar del derrame.

"Debido a la lejanía de la región y la falta de apoyo logístico, la probabilidad de una avería prolongada de la maquinaria y la consiguiente puesta a tierra es mucho mayor. Esto plantea el riesgo de un derrame ambiental de petróleo en un ecosistema frágil, dice el capitán Nitin Chopra, consultor principal de riesgos marinos de Allianz para Asia.

Bellona también señala el peligro del carbono negro -, una de las emisiones de HFO -, llamándolo ", uno de los absorbentes más potentes de radiación solar". El carbono negro puede reducir la reflectividad de la región ártica, haciéndola absorber más luz solar y al mismo tiempo atrapar el calor, exacerbando el calentamiento global.

Carretera congelada para la flota en la sombra

Li Xiaobin, director de operaciones de Sea Legend, dijo este mes que **crisis en Medio Oriente** ha expuesto la vulnerabilidad del canal de Suez y el estrecho de Ormuz a la agitación regional, aumentando la necesidad de desarrollar rutas comerciales alternativas entre China y Europa.

El presidente de Rusia, Vladimir Putin, se ha hecho eco de esos comentarios. A Moscú le gustaría volver a trazar el mapa del comercio mundial, pero su control del NSR -, que se encuentra en gran medida en la zona económica exclusiva de Rusia -, se considera un riesgo demasiado grande para muchos operadores.



■ Puerto marítimo ruso de Dudinka de la ruta marítima del norte. Fotografía: ZUMA Press, Inc./Alamy

Las sanciones internacionales impuestas a Rusia después de la invasión de Ucrania podrían complicar los esfuerzos de rescate si un barco se mete en problemas y requiere asistencia, dijo la aseguradora Allianz Commercial en su revisión de seguridad y envío de 2026.

Los expertos dicen que, por ahora, gran parte del tráfico a lo largo de la NSR está ocupado por la flota en la sombra de Moscú: petroleros que a menudo operan sin seguro ni supervisión regulatoria adecuada y realizan viajes ad hoc para evadir las sanciones al petróleo de Rusia.

"En 2025 había cien barcos de este tipo bajo sanciones internacionales - o casi un tercio de los buques de carga que navegaban por la ruta," **Ksenia Vakhrusheva de Bellona escribió en un informe el año pasado**. En 2026, los informes sugieren que los envíos de flotas en la sombra a través de la NSR se están produciendo a un ritmo aún más rápido, gracias a las condiciones más suaves del verano que están ayudando a la navegación.

"Con el cambio climático actual, es posible que podamos ver más momentos de los años en los que la ruta marítima del norte estará abierta al transporte marítimo comercial, dice Vinh Thai, profesor de logística y gestión de la cadena de suministro en la Universidad RMIT, y agrega que hay algunos evidencia de que ya está sucediendo.

Un transportador ruso de GNL pudo iniciar un tránsito temprano por la ruta en mayo, gracias a la reducción del hielo marino del verano. La semana pasada, los observadores de barcos vieron un convoy sin precedentes de petroleros rusos tomando un camino inusualmente al norte a través de la NSR. La flota de buques, que supuestamente transportaban unos 8 millones de barriles de petróleo, pasó a 500 millas del polo norte.

A pesar de los audaces esfuerzos de Rusia por impulsar la NSR como una alternativa viable para el transporte marítimo internacional, los expertos dicen que por ahora la economía no cuadra. Los problemas de seguridad, los altos costos operativos, una corta temporada de navegación y los riesgos de sanciones probablemente seguirán limitando el transporte marítimo en el Ártico.

Por lo tanto, cualquier derrame de petróleo podría ser un desastre medioambiental y económico, afirma Thai. "No sólo para Rusia, sino también para sus alrededores.

"Entonces, ¿se puede utilizar la ruta marítima del norte como sustituto del estrecho de Ormuz y el canal de Suez? La respuesta corta es no, no por el momento."

Últimos días de nuestro llamamiento: ¿puedes ayudar?

16.525

de 30.000 actos de apoyo

Un yo propio increíble

En 1936, John Scott, hijo del difunto propietario del Guardian y legendario editor CP Scott, hizo algo inaudito por un heredero de los medios: renunció a su participación por un bien mayor.

Después de heredar el periódico, Scott renunció a todos los beneficios financieros - excepto su salario - en The Guardian (valorado en £1 m en ese momento y alrededor de £62 m en la actualidad) y pasó la propiedad al recién formado Scott Trust. El Trust evolucionaría hasta tener una misión clave: asegurar la independencia financiera y editorial del Guardian a perpetuidad.

Eso significa que The Guardian no se puede comprar. No por capital privado, no por un conglomerado, y definitivamente no por un multimillonario que busca un portavoz político. Así que aquí hay tres buenas razones para tomar la decisión de apoyarnos hoy.

- Nuestro periodismo de investigación de calidad es una fuerza escrutadora en un momento en que los ricos y poderosos se salen con la suya cada vez más.
- Somos independientes y no tenemos ningún propietario multimillonario que controle lo que hacemos, por lo que su dinero impulsa directamente nuestros informes.
- No cuesta mucho y lleva menos tiempo que leer este mensaje.

Este modelo único también significa que dependemos de lectores como usted de España para ayudar a financiar nuestro trabajo. Nuestra independencia significa que podemos decir lo que queremos, informar sobre a quién queremos, desafiar a quién queremos y levantarnos en un momento en que otros están sentados. Este mes estamos buscando 30.000 lectores de Guardian para apoyar nuestra campaña anual que destaca el poder de los informes climáticos lúcidos que no aluden los hechos y adoptan grandes ideas. Tenemos el ambicioso objetivo de 30.000 actos de apoyo. ¿Puedes ayudarnos a alcanzar nuestro objetivo? **Apoye a The Guardian mensualmente.**

☐ Soporte €4/mensual

☒ **Soporte €12/mensual**

Recomendado

Desbloquear **Digital de acceso total** beneficios:

- Muchos menos piden apoyo
- Lectura sin publicidad
- Acceso ilimitado a la aplicación Guardian
- Boletín exclusivo para aficionados
- Acceso ilimitado a la aplicación Feast

☐ Apoyo con otra cantidad

Continuar →

Recuérdame en octubre

Historias relacionadas

Desde el estrecho de Ormuz hasta el Mar del Norte, una guerra marítima global nos rodea - y está en juego algo más que el precio del petróleo



Trump aterriza en China para una cumbre de alto riesgo con Xi Jinping, mientras la guerra con Irán se cierra sobre las conversaciones



China pide que se protejan los buques en el estrecho de Ormuz en medio de crecientes costos de envío



Se espera que el precio del petróleo aumente después de los ataques de Irán y el cierre del estrecho de Ormuz

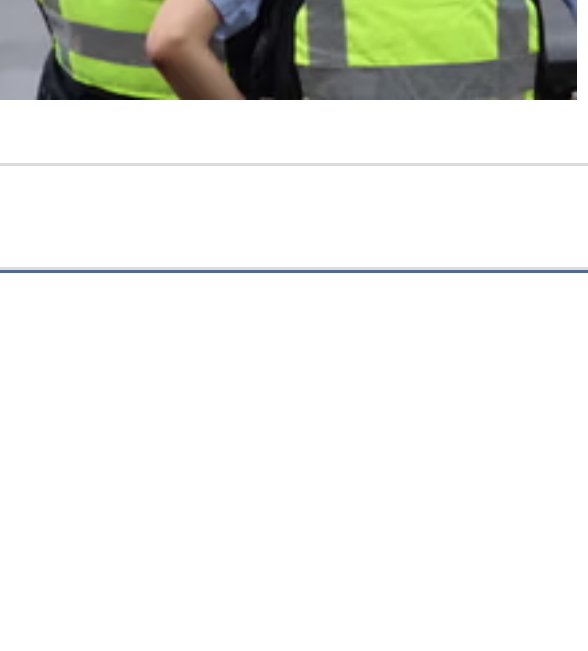


Chin mienta la de Estad caprí

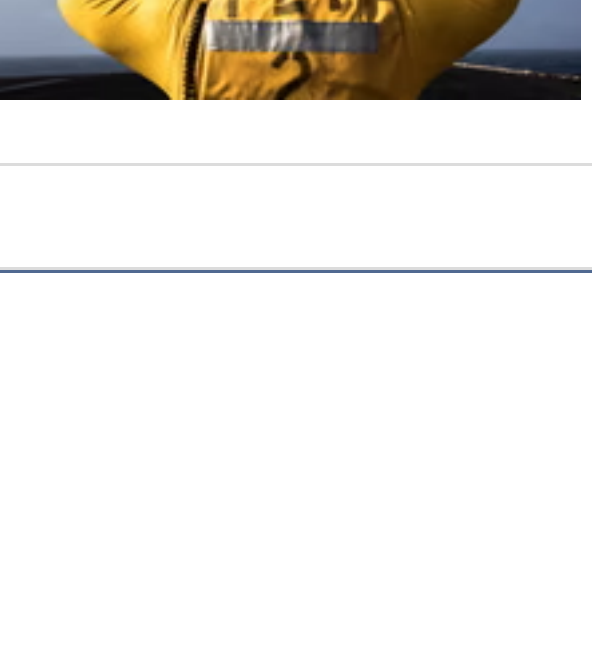


Más de Noticias

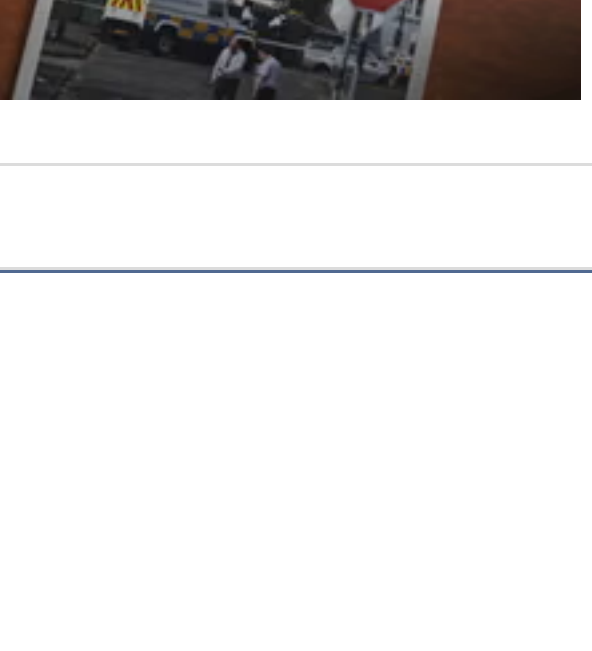
Alemania
Se cree que un aliijo de armas en un bosque alemán está relacionado con Rusia, según los informes



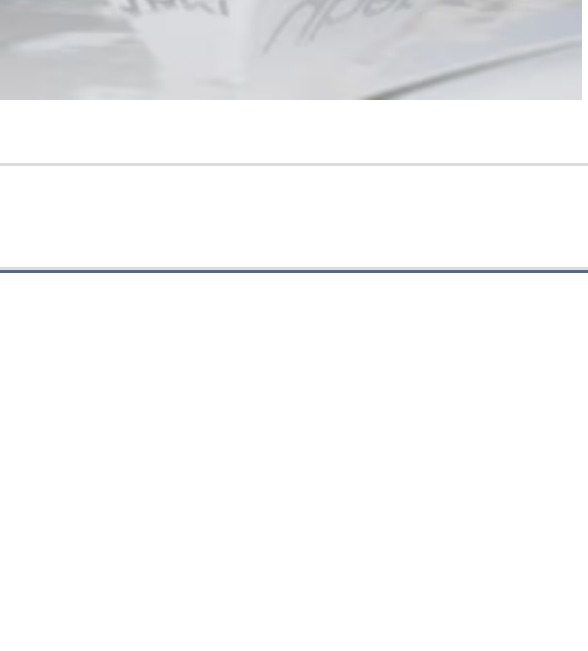
La política estadounidense
El editor del medio de noticias militar que reveló por primera vez la crisis de los portaaviones estadounidenses dice que fue despedido por una entrevista



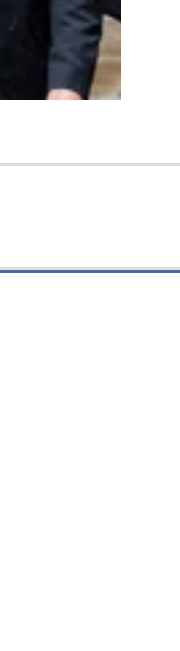
Irlanda del Norte
"Sólo podría haber sido una persona": el principal exdetective dice que el sistema falló y asesinó a la periodista Lyra McKee



Uber
El regulador holandés multa a Uber con 966 millones de dólares por automatizar las suspensiones de conductores



Reino Unido
El primer otro orde: milc al ed



Más visto