

LOS DOS ÁRTICOS

<https://www.alfdurancorner.com/articulos/los-dos-articos.html>

Focus: Política

Fecha: 20/01/2026

Los responsables políticos de los miembros de la Unión Europea andan tan ocupados en temas ajenos al buen gobierno de sus propios países (la OTAN, Ucrania, Groenlandia, Rumania, Moldavia, etc.) que la señalada decadencia de Occidente parece preocuparles muy poco. En términos sociales y económicos la mayoría de los países de la UE muestran signos estructurales de debilidad, aunque probablemente a sus ejecutivos políticos no les afecten directamente. Ya se buscarán la vida cuando los echen, que para eso han cultivado con esmero desde sus posiciones de gobierno la lubricación de las puertas giratorias.

Viven el día a día con una pasión desenfadada. No paran de hacer reuniones y fotografiarse todos juntos. Van de arriba para abajo sin ton ni son. Se saludan, se abrazan, se besan y lo que usted quiera añadir. Están muy contentos de haberse conocido.

El último tema de su más que cargada agenda es Groenlandia, una colonia de Dinamarca a la que se le prestaba hasta ahora muy poca atención. Esta enorme isla, fronteriza con el Ártico, tiene una superficie de algo más de dos millones de kilómetros cuadrados y el ochenta por ciento de su territorio está cubierto de hielo permanentemente. Históricamente Noruega y Dinamarca se disputaron el dominio, quedando al final la propiedad en manos de esta última. Políticamente sus sesenta mil habitantes gozan de autonomía de gobierno e incluso se les reconoce el derecho a la autodeterminación. Muy respetable, pero puro folklorismo.

Si uno coge un globo terráqueo se dará cuenta rápidamente de que Groenlandia está muy lejos de Dinamarca y muy cerca del Canadá, y en cierta medida también de Estados Unidos. El interés que ha mostrado el gobierno norteamericano por comprarla no es nuevo. Estados Unidos ha crecido territorialmente en parte invadiendo o comprando otros países. Cuando en 1867 compraron Alaska a la Rusia de los zares ya expresaron su interés por comprar Groenlandia. Con Dinamarca hicieron tratos más tarde, pues en plena Primera Guerra Mundial le compraron algunas islas del Caribe. Y cuando la Alemania nazi ocupó Dinamarca, el ejército norteamericano invadió Groenlandia y sentó allí sus bases. Acabada la guerra el gobierno danés de tendencia socialdemócrata (cuando la socialdemocracia era auténtica) les pidió que se retiraran, cosa que no hicieron alegando la necesidad de *"defender el mundo libre"* frente a la *"amenaza roja"*. James F. Byrnes, que ejerció de primer Secretario de Estado del gobierno Truman, les hizo de nuevo una oferta, que no prosperó.

No ha de extrañar pues que el presidente Trump diga ahora que la quiere comprar y si no, tomarla militarmente sin más compensación. Puede hacerlo. Los líderes europeos, incluido el inútil equipo que dirige la Comisión Europea, se prodigarán en reuniones y gestos ridículos (como enviar unos pocos soldados y *"observadores"* a la zona), pero de aquí no pasarán. El gobierno danés, que se ha mostrado sumiso en los últimos años a las directrices del *boss* americano, tiene poco que decir. No olvidemos que detrás de los actos terroristas sobre los gasoductos del Nord Stream se presumió su colaboración. Tengamos en cuenta además que algunas de las principales agencias de seguridad de Estados Unidos tienen su central europea en Copenhague.

La vena histriónica del señor Trump le lleva a decir sandeces sobre los sistemas de defensa de Groenlandia (perros y trineos) y otras excentricidades, pero él quiere pasar a la historia sea como sea, y tomar Groenlandia es una oportunidad fácilmente alcanzable. Nadie se lo va a impedir.

Lo que es una insensatez es argumentar que lo hará para proporcionar seguridad a Europa frente a la amenaza de China y Rusia, que también podrían ocupar Groenlandia. Claro que este relato se ajusta al fabricado por las élites económicas y políticas europeas sobre la probable invasión del continente europeo por el *"oso ruso"*. Menuda panda de idiotas. Ni a Rusia ni a China les interesa Groenlandia por razones obvias.

Lo que más me molesta es que este grupo de incapaces aprovechados hable en nombre de los europeos. Será de *"sus"* europeos, los que comparten sus políticas suicidas. Los otros, entre los que me encuentro, ven todos estos episodios de muy distinta manera.

Veamos ahora la otra cara del Ártico. Mientras en Occidente siguen vendiendo culebrones, en Eurasia llevan años desarrollando un proyecto industrial de gran calado en la zona oriental que romperá el marco de la logística convencional.

Para comprender todo esto hay que dar un paso atrás. Fue en 1991 cuando ocho países árticos (lindantes con ese territorio) decidieron firmar un acuerdo con el propósito de proteger el medio ambiente de la zona. Esos países eran Canadá, Rusia, Noruega, Dinamarca, Islandia, Suecia, Finlandia y Estados Unidos. En 1996 se ratificó el acuerdo, aunque bajo el rótulo *"medio ambiente"* había otros intereses más prosaicos. Cuando se produjo el golpe de Estado en Ucrania (2014) y la Federación Rusa ocupó Crimea, los principales socios árticos aparcaron sus ambiguos propósitos iniciales.

Y es que para la mayoría de ellos el tema era marginal, en tanto que para la Federación Rusa, heredera de la URSS, el tema era nuclear. Y es que el Ártico forma parte esencial de la identidad y de la historia rusa. Aproximadamente Rusia tiene 25.000 kilómetros de costa ártica. La mitad de la costa ártica total es rusa y en ella viven dos millones y medio de ciudadanos. Desde Murmansk en el oeste hasta Chukotka, en el extremo oriental de Siberia, todo es territorio ruso. A primeros del siglo XX (1905) el imperio zarista construyó una sólida infraestructura marítima en sus costas árticas, infraestructura que fue utilizada durante la primera Guerra Mundial. El primer viaje comercial entre Murmansk y Vladivostok tuvo lugar en 1932 bajo el régimen soviético. Y es que no son solo las reservas de gas y petróleo del territorio asociado las que se tenían y tienen en cuenta, sino que ahora son conscientes del valor geoestratégico que todo ello significa. Y esto es debido a que con el cambio climático se ha ido produciendo el derretimiento de la masa helada, lo que ha abierto una vía alternativa al comercio regular entre Asia y Europa. Desde 1980 esa ruta solo era utilizable desde Murmansk hasta Dudinka, en el mar de Kara. Una parte del año (desde junio a noviembre) también podía utilizarse desde Dikson a Vladivostok. Lo que hasta hace poco era excepcional pasará a ser normal en poco tiempo.

Las sanciones contra Rusia (de forma velada a partir del 2000 y descarada a partir del 2014), cambiaron la orientación

estratégica de su gobierno. Europa dejó de interesar. El futuro estaba en Asia.

La Federación Rusa lleva ya mucho tiempo invirtiendo en la extracción y explotación de las reservas árticas. Gigantes de la energía controlados por el Estado (como Rosneft y Gazprom) están manejando grandes proyectos. Se ha incentivado también la inversión de la iniciativa privada, con cerca de mil proyectos por un valor de 31.500 millones de dólares. La denominada *"Ruta del Mar del Norte"* pretende hacer de ese corredor una zona navegable, controlando su acceso y generando además unos honorarios por tránsito. Tienen la llave de paso.

Para asegurarse de todo ello Rusia ha priorizado la militarización de la zona. Ha reabierto y modernizado las bases de la época soviética, ha desarrollado avanzados sistemas de radar y ha expandido su flota de rompehielos movidos con energía nuclear. Son precisamente los rompehielos los que abren el paso a los cargueros.

Entre sus objetivos políticos en la zona destacan tres. El primero y más importante es la seguridad para proteger su soberanía e integridad territorial. Para ello cuenta con la flota del Norte y la base de submarinos nucleares de la península de Kola. El segundo objetivo es económico. En la actualidad la zona contribuye con el 6% al PIB de la nación y al 10% de sus exportaciones. Se trata de maximizar la explotación. El tercer objetivo es transformar la ruta en una arteria clave para el transporte de mercancías entre Asia y Europa, lo que significa implícitamente regulaciones estrictas para el tránsito naval. En el marco de estos objetivos destaca el papel de la República Popular China y sus acuerdos de colaboración en todos los órdenes con la Federación Rusa. Son decisiones de tipo estructural, no episódicas. Aquí no se habla de trineos ni de perros. Tampoco de cuatro soldados y dos observadores.

Vayamos ahora a la arquitectura logística de la nueva conectividad entre Asia y Europa. Todos sabemos que China, India y los países de sus áreas de influencia son la fábrica del mundo. La ruta de un barco que transite desde esa zona al mercado europeo vía Canal de Suez es de 21.000 kilómetros. Si lo hiciera por la *"Ruta del Norte"* la distancia sería de 12.800 kilómetros, lo que significa unos quince días menos de navegación. Menor consumo de combustible, menores costes de seguro marítimo. Se evitan además la congestión y los innumerables controles. De acuerdo con el operador (Rosatom) por la *"Ruta del Norte"* están circulando ahora unos 40 millones de toneladas anuales. El objetivo es que en el 2035 circulen 270 millones.

Hace apenas tres meses que un barco de la flota mercante china con contenedores ha cruzado el corredor conducido por un rompehielos nuclear. Era esencial ratificar que el peso de una plataforma de contenedores de 25.000 toneladas no creara problemas sobre el hielo. Se habían hecho muchas pruebas y el trayecto fue un éxito. Los bloqueos contra la flota china y los controles en el Estrecho de Malaca quedaban atrás. Los actos de piratería practicados por Estados Unidos y el Reino Unido contra barcos de cualquier bandera tendrán que controlarse sino quieren que el frente chino-ruso en la Ruta del Norte corte sus abastecimientos.

Mientras el coro de grillos de Occidente se dedica a dramatizar quien se queda Groenlandia, la Federación Rusa completa un proyecto de larga duración y rompe el modelo logístico dominante con la *"Ruta del Norte"*.



allduraucomer.com ✓