

Capítulo 8

Geopolítica del Ártico*

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083.08>

Jesús Arley Leal García

Armada de Colombia

Samuel Rivera-Páez

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"

Resumen: El océano Ártico presenta una realidad cada vez más evidente frente al fenómeno de deshielo. A lo largo del año, cada vez es más el tiempo que esta región del mundo está sin cobertura de este tipo. Este estudio de caso describe las situaciones que pueden presentarse frente al uso regular y a lo largo de todo el año de las rutas árticas para el transporte marítimo de mercancías. La posibilidad de que, por el calentamiento global, estas vías, por el Ártico, se puedan constituir en una competencia directa de puntos que hoy son de paso obligatorio, como el canal de Suez y el canal de Panamá, abre un mundo de cuestionamientos que cambian la geopolítica de las regiones afectadas. Adicionalmente, debido a su proximidad, se lleva a cabo una evaluación del posible impacto que tendría la reducción del tránsito de buques por el canal de Panamá sobre las actividades marítimas en Colombia.

Palabras clave: Asuntos marítimos, Colombia, deshielo, geopolítica, océano Ártico.

* Este capítulo presenta los resultados del proyecto de investigación "El poder marítimo como fundamento estratégico del desarrollo de la Nación", del grupo de investigación "Masa Crítica", de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto", categorizado como A1 por MinCiencias y con código de registro COL0123247. Los puntos de vista pertenecen a los autores y no reflejan necesariamente los de las instituciones participantes.

Jesús Arley Leal García

Capitán de Fragata de la Armada de Colombia y magíster en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto". Profesional en Ciencias Navales de la Escuela Naval Almirante Padilla.

Samuel Rivera-Páez

Capitán de Navío (R) y doctor (*cum laude*) en Ciencias Sociales y Humanas de la Pontificia Universidad Javeriana. Profesor titular y líder del Grupo de Investigación "Masa Crítica", de la Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto".

Citación APA: Leal García, J. A. & Rivera-Páez, S. (2022). Geopolítica del artículo. En S. Rivera-Páez & J. R. Espinel Bermúdez (Eds.), *Asuntos marítimos y relaciones internacionales* (pp. 269-304). Sello Editorial ESDEG. <https://doi.org/10.25062/9786287602083.08>

ASUNTOS MARÍTIMOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

ISBN impreso: 978-628-7602-07-6

ISBN digital: 978-628-7602-08-3

DOI: <https://doi.org/10.25062/9786287602083>

Colección Estrategia, Geopolítica y Cultura

Sello Editorial ESDEG

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes prieto"

Bogotá D.C., Colombia

2022



Introducción

El 21 de agosto del 2018, varios medios de comunicación internacionales anunciaron los planes que tenía la compañía de transporte de carga Maersk para realizar el desplazamiento por la ruta del mar del Norte con uno de sus buques portacontenedores, entre los puertos rusos de Vladivostok y San Petesburgo. Este recorrido, que normalmente se realiza a través del canal de Suez, cubriendo una distancia aproximada de 24,000 km, lo iba a realizar la motonave de 3600 TEU¹ Venta Maersk en una ruta cuya distancia aproximada es de 16,500 km. Aunque no era la primera motonave que recorría esa ruta sobre el Círculo Polar Ártico, sí era el primer portacontenedores con características polares en hacerlo. Esto serviría como laboratorio para evaluar la viabilidad en el desarrollo del transporte de carga en contenedores por las rutas polares (Salvatierra, 2018).

El incremento constante del comercio marítimo mundial y el establecimiento de nuevas rutas que conecten el norte con el sur y el este con el oeste obligan a que, de manera permanente, se estén evaluando posibilidades que reduzcan tiempos de tránsito de mercancías, menores consumos de combustible, horas hombre y horas máquina, teniendo como consecuencia una mayor rentabilidad en el desarrollo de la actividad comercial, que es lo que al final busca la empresa naviera.

La saturación de las actuales rutas marítimas y, sobre todo, de los puntos de confluencia o pasos obligados, como lo son el canal de Panamá o el canal de Suez, obligan a que nuevos escenarios, como el que pueden ofrecer las rutas árticas, sean estudiados por los Estados vecinos y otros actores internacionales que tengan la capacidad para explotarlas en beneficio propio.

Mediante el análisis de la literatura disponible, se realizó un estudio de caso hacia la viabilidad que pueda tener la masificación en el uso de las rutas árticas

¹ Twenty-Foot Equivalen Unit (TEU) es el nombre técnico de los contenedores de 20 pies de largo.

para el transporte marítimo de mercancías, pudiendo constituirse en una competencia directa de puntos de paso obligado, como lo son el canal de Suez y, sobre todo, el canal de Panamá. De igual forma, se evalúa el impacto que tendría una reducción de tránsito de buques por este último en las actividades marítimas desarrolladas en Colombia, debido a su cercanía.

En la primera parte, se considera el análisis de la geopolítica del Ártico como un estudio de caso basado en los elementos de la geopolítica crítica. Inicia con el elemento del poder, donde se incluyen escenarios de disputas por el control e influencia entre las grandes potencias mundiales y otros actores no estatales presentes en la región. Dentro del elemento de la geopolítica económica, se describen estudios que confirman la presencia de recursos naturales que impactarán en el tiempo la economía de cualquier Estado u organización que los controle y los explote. Finalmente, se incluye la geopolítica cultural humanista, con la descripción de las comunidades que allí habitan y los impactos que puedan sufrir con la explotación a gran escala de los recursos existentes.

En la segunda parte, se analizan algunas de las dinámicas marítimas mundiales, que incluyen estadísticas del transporte de carga, las rutas que utilizan y los chokepoints existentes. Así mismo, las dinámicas marítimas que en la actualidad desarrollan las rutas árticas y su crecimiento, como respuesta a los nuevos escenarios que se le presentan a la navegación por causa de la reducción de la capa de hielo descrita en el primer capítulo.

En la tercera parte, se realiza un acercamiento a las actividades marítimas de la región Caribe, incluyendo los tipos de rutas marítimas existentes, su interacción con el canal de Panamá y su reciente ampliación, el grado de conectividad marítima que tiene Colombia y sus países vecinos, así como el direccionamiento político nacional que actualmente impulsa el crecimiento en ese sector.

Geopolítica crítica como marco de análisis

El marco teórico en el que se soporta el presente trabajo inicia con la visión clásica de la geopolítica para la cual Rudolf Kjellen la plantea como “la influencia de los factores geográficos, en la más amplia acepción de la palabra, en el desarrollo político en la vida de los pueblos y Estados” (Cuellar, 2012, p.62). Es decir, que la política se desarrolla en función de todo lo relacionado a la geografía de su entorno. Sin embargo, para orientar la posible explicación de las disputas que se originan entre las grandes potencias por la región ártica, sobre todo por los recursos que

alberga el fondo marino bajo la capa polar, conviene estudiar a Friedrich Ratzel quien, según Rosales (2005), expresa que

La geopolítica es la ciencia que establece que las características y condiciones geográficas y, muy especialmente, los grandes espacios desempeñan un papel decisivo en la vida de los Estados, y que el individuo y la sociedad humana dependen del suelo en que viven, estando su destino determinado por las leyes de la geografía. Proporcionando al conductor político el sentido geográfico necesario para gobernar. (p. 28)

Para Ratzel (Britannica, 2022), los Estados se comportan como organismos vivos, casi como animales, es decir que el Estado más poderoso, militarmente hablando, tiene la obligación de evolucionar así sea destruyendo al más débil. Esto forma parte de la posibilidad latente de una disputa por el Ártico y por el control de las actividades al presentarse un deshielo generalizado.

Para el caso de la geopolítica crítica, Heriberto Cairo Carou (1993) menciona que

... se ocuparía de analizar los modos cambiantes de producción y reproducción del espacio planetario (la economía-mundo y el sistema de Estados); a tal fin, estudia prácticas humanas históricas concretas en las que están interconectados elementos económicos, políticos, simbólicos e institucionales, que no son reducibles unos a otros... ha de reconciliar el estudio de las estructuras con el de la acción del individuo...es, también, un análisis decididamente histórico de los discursos y las prácticas de los Estados. (p. 209)

Sumando a lo anterior, hay que tener en cuenta la teoría del poder marítimo para el cual Mahan sin mencionarlo tácitamente permite concluir que

El poder marítimo es la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio, está integrado por dos elementos de distinta naturaleza, los intereses marítimos, los cuales le otorgan la sustancia y el poder naval que los defienden. Los primeros ingredientes concurren al desarrollo, mientras que los restantes, a la seguridad, por lo que se puede afirmar que la política mundial depende en gran medida de su poder. (Díaz et al., 2016, p. 129)

Estas aproximaciones coinciden con la necesidad de realizar un análisis exhaustivo de los factores geográficos, económicos, sociales y de relaciones internacionales disponibles en una determinada región, para que cualquier Gobierno

pueda llegar a tomar decisiones políticas correctas, en aras de alcanzar el cumplimiento de los objetivos que benefician el crecimiento y bienestar del Estado y sus pobladores.

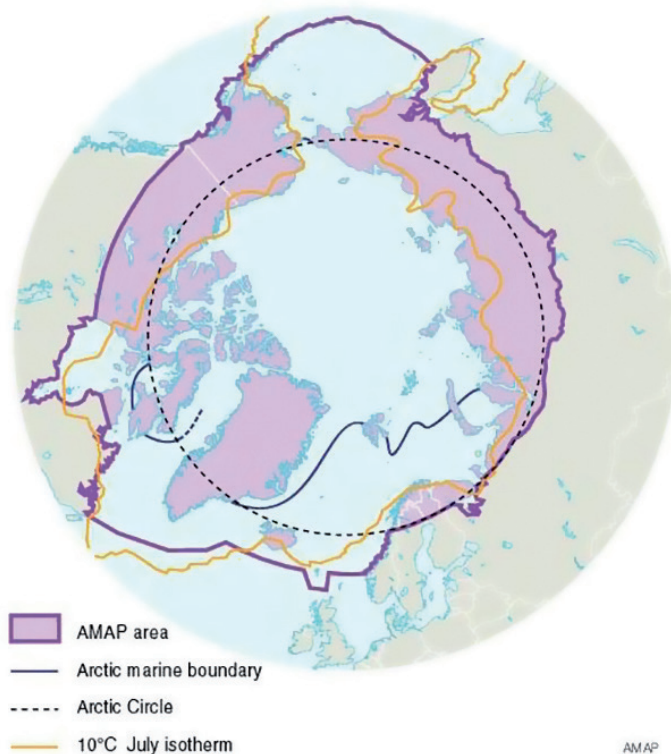
Finalmente se requiere analizar escenarios como es el caso del comercio marítimo nacional, que puedan verse afectados por dinámicas como el deshielo ártico, que aunque se puede apreciar lejano, podría implicar nuevas rutas marítimas más cortas reduciendo el uso de chokepoints como el canal de Panamá con las correspondientes afectaciones de las actividades marítimas nacionales de las cuales muchos usuarios del canal también hacen uso. La preparación para ese tipo de escenarios debe ser con la suficiente antelación para que garantice minimizar la afectación negativa sobre la economía nacional y le dé herramientas al tomador de decisiones para orientar la geopolítica nacional en beneficio de todos los colombianos.

Geopolítica crítica del Ártico: indígenas, hidrocarburos y comercio marítimo

Sobre el Ártico y su geografía, Valerieva (2018) describe que “el espacio ártico está formado por un océano glacial rodeado por tierras continentales” (p. 61) en lo que se conoce como Círculo Polar Ártico, al norte del planeta tierra. Según Rosas (2002),

Sus dimensiones son casi idénticas a las de la Antártica, esto es, 14,056,000 kilómetros cuadrados. El área incluye la Bahía de Baffin, el mar de Barents, el mar de Beaufort, el mar de Chukchi, el mar Siberiano Oriental, el mar de Groenlandia, la Bahía de Hudson, el Estrecho de Hudson, el mar de Kara, el mar de Laptev, el Pasaje Noroccidental y otras áreas acuíferas adicionales. (p. 131)

Como se observa en la figura 1, para el Programa de Monitoreo y Evaluación del Ártico (Arctic Monitoring & Assessment Programme [AMAP]), la región ártica incluye los territorios al norte de Norte América, el norte de Europa y Asia, y toda la extensión de mar y océano que encuentran entre ellos. De igual forma, incluye las tierras cuya temperatura permanece por debajo de los 0° centígrados por más de dos veranos consecutivos o permafrost, los cuerpos de agua dulce que presentes en esas regiones y toda la interacción de la misma con el ambiente marino (AMAP, 1998).

Figura 1. *Límite marino ártico*

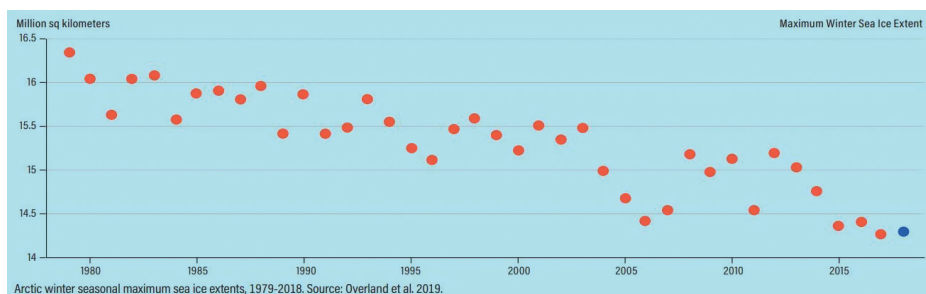
Fuente: AMAP (1998).

Por sus particularidades, la comunidad científica internacional no ha podido ponerse de acuerdo en la delimitación exacta de lo que forma parte de la definición de la región ártica. Sin embargo, para el asunto que nos concierne, Valerieva (2018) sugiere comprender las dimensiones geográficas del territorio oceánico a partir de aplicar la delimitación marítima para cada Estado ribereño acuerdo el Derecho del Mar. Sin embargo, luego de varios estudios de la zona sobre todo en la identificación de recursos energéticos disponibles, algunos Estados árticos y no árticos tienen pretensiones en las áreas marítimas aledañas a sus zonas económicas exclusivas, creando de esta forma un posible teatro de conflictos.

Los elementos geográficos de interés para este estudio son el régimen de deshielo como generador de rutas de navegación, el pasaje noroccidental como ruta segura en aguas canadienses y la ruta del mar del norte, aledaña a la costa de la Federación Rusa, como la ruta más utilizada por el comercio mundial hoy en día.

En relación con el régimen de deshielo, el informe sobre cambio climático elaborado por AMAP, denominado *Arctic Climate Change Update 2019*, menciona que la capa de hielo grueso presente en la estación de invierno ártico se ha reducido de manera considerable año a año producto del calentamiento global y del aumento en la llegada de aguas cálidas provenientes del sur del océano Ártico (figura 2). Además menciona que para el mes de septiembre del año 2018 se registró el volumen de la capa de hielo más bajo desde 1979 disminuyendo en un 75 % comparándolo con el año en mención. Finalmente, se destaca que algunos modelos proyectan un deshielo total en ciertas zonas del Ártico, incluyendo las áreas terrestres adyacentes, lo que afectará la dinámica oceánica polar de manera considerable, por la alta presencia de agua dulce y de sedimentos provenientes de los ríos (AMAP, 2019).

Figura 2. Extensión del hielo ártico durante el invierno



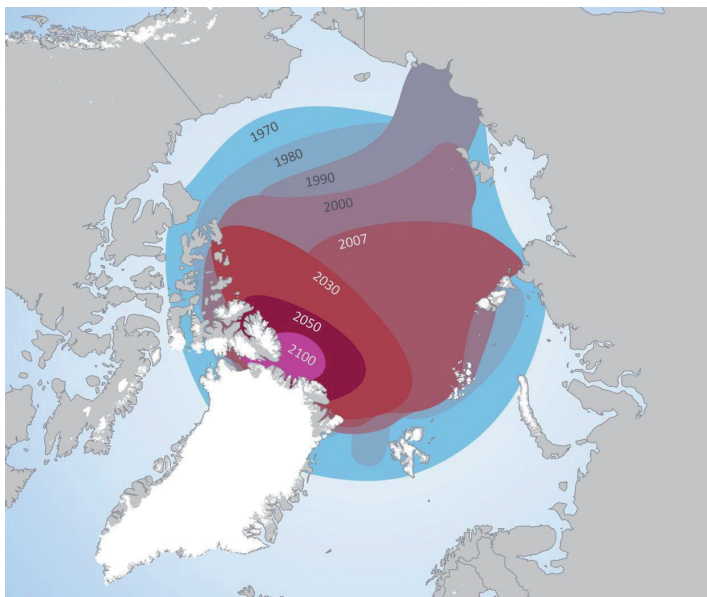
Fuente: AMAP (2019).

Además de las investigaciones realizadas por la AMAP, otras organizaciones han desarrollado estudios acerca de la afectación que tiene el calentamiento global sobre el ambiente ártico. La *National Geographic* España (2019), por ejemplo, hace referencia a ese nivel mínimo del volumen del hielo ártico en una de sus publicaciones:

Al norte del Círculo Polar Ártico nuestro planeta está cubierto por una implacable masa congelada -en realidad un mar- muy sensible a los azotes del cambio climático. Los científicos avisan que a mediados de este siglo, si no antes, los veranos árticos serán tan cálidos que la mayor parte de la banquisa se derretirá. En septiembre del 2018, cuando la banquisa ártica alcanzó su extensión mínima anual —muy inferior a la registrada en décadas anteriores—, cientos de barcos navegaron por la región, atraídos por las nuevas rutas abiertas por el deshielo, algo impensable hace solo unas décadas. (p.1)

El artículo mencionado concluye que la capa de hielo ártico ha disminuido un tercio desde el año 1983 hasta el 2018. De la misma manera, la investigación realizada por AMAP expone que el Ártico es la región del mundo que más rápido se está calentando. El aumento de la temperatura promedio provocaría que para los veranos de la década del 2030 se derrita la capa de hielo marino en su totalidad (figura 3). La alta velocidad con la que está cambiando el ambiente ártico hace que sea casi imposible para la fauna local adaptarse al cambio, elevando de esta forma las probabilidades de que se presenten extinción de especies cuya forma de vida dependa de la presencia de grandes extensiones de hielo marino (AMAP, 2017).

Figura 3. Extensión mínima observada del hielo en el océano ártico entre 1970-2007 y su pronóstico para el periodo 2030-2100



Fuente: Humpert y Raspotnik (2012).

Sumando a lo anterior, el incremento de la cantidad de agua dulce proveniente del deshielo que llegará al océano afectará de manera considerable la dinámica de las corrientes marinas, el equilibrio biológico y el aumento en la acidificación del océano Ártico, impactando directamente sobre el ecosistema marino, entre otras graves consecuencias (AMAP, 2017).

En contraposición, la investigación también menciona que con el deshielo se facilitará el acceso a recursos minerales que se encuentran en el fondo marino

ártico y al establecimiento de rutas marítimas mucho más cortas entre Europa, Asia y América de manera permanente, con el consecuente impacto en el medio ambiente ártico (AMAP, 2017).

En relación con las líneas de comunicación marítimas que hoy existen en el océano Ártico, se encuentran dos rutas en la región: el paso Noroeste (Northwest passage NWP), que bordea la costa norte de Canadá y Alaska, y la ruta del mar del Norte (Northern Sea Route NSR), que bordea las costas de Rusia y los países nórdicos (figura 4). Ambas rutas se utilizan mayormente en el periodo de verano ártico, y con restricción para tipos de buques rompehielos o estandarizados para el cumplimiento del Código Polar, que pueden soportar la navegación con presencia de grandes capas de hielo delgado y las condiciones de frío extremo en las que se desarrollan. Producto del calentamiento global, se proyecta que para el año 2050 durante el verano, el casquete polar se derretirá en su totalidad, haciendo factible el uso de las rutas antes mencionadas por buques estándar de transporte de carga. Asimismo, existirá la posibilidad de transitar por la Ruta Marítima Transpolar (Transpolar Sea Route TSR), que hasta ahora es imposible de recorrer por buques diferentes a los rompehielos (Humpert & Raspotnik, 2012).

Figura 4. El futuro del transporte marítimo en el ártico a lo largo de la ruta marítima transpolar



Fuente: AMAP (2019).

Sin embargo, el desarrollo de rutas marítimas permanentes por el Ártico no solo depende del deshielo total del casquete polar, sino también de la puja existente entre potencias mundiales como Rusia, Estados Unidos, China y Canadá, quienes tienen como premisa controlar las actividades comerciales que ofrece esa zona del planeta, para lo cual se preparan a ejercer el control efectivo en la aplicación de la legislación marítima existente, en la normatividad de protección ambiental sobre todo para espacios cubiertos de hielo, en el establecimiento de protocolos para responder en atención a cualquier siniestro marítimo y en la creación de la infraestructura suficiente para evitar o minimizar las consecuencias catastróficas de esos accidentes sobre el medio ambiente ártico (Humpert & Raspotnik, 2012).

La Ruta Noroccidental es la designación que se le da al conjunto de cinco rutas marítimas que conectan el océano Atlántico con el océano Pacífico, atravesando el archipiélago ártico canadiense, para el cual el Gobierno de Canadá reclama el derecho de manejarlo como tránsito por aguas interiores de su Estado, teniendo con esto la posibilidad de negar el tránsito a quien considere. Sin embargo, para los Estados Unidos y la Unión Europea, la ruta Noroccidental debe considerarse como un canal internacional sobre el cual Canadá ejercerá control, debiendo garantizar la seguridad y su correcto uso, pero sin tener la posibilidad de prohibir el tránsito salvo en los casos establecidos por la ley marítima para otros canales alrededor del mundo. De igual forma, el uso de cada una de estas rutas depende de la presencia de capas de hielo o icebergs en la misma, de los calados de las embarcaciones, así como del tipo de buque y su maniobrabilidad para navegar en canales restringidos (Lu et al., 2014).

Esta ruta presenta falta de detalle en su cartografía. Sobre todo, en lo referente a los estudios batimétricos requeridos para efectuar una navegación segura, lo que es responsabilidad del Gobierno canadiense. De igual forma, requiere fortalecer sus capacidades de respuesta rápida y contundente ante un siniestro marítimo en cualquier época del año como si lo tiene la ruta del mar del norte con la considerable cantidad de rompehielos rusos disponibles (Beveridge et al., 2020).

La disputa sobre el control de la ruta Noroccidental será un capítulo a resolver de manera prioritaria para que se le pueda dar un uso masivo internacional aprovechando de esta forma menores recorridos de la carga entre la costa este de los Estados Unidos y la costa pacífica de Asia.

Por su parte, la ruta del mar del norte, o como son conocidas varias rutas marítimas que recorren el mar territorial y la zona económica exclusiva de la Federación Rusa, para hacer tránsito entre el océano Pacífico y el océano Atlántico. Esta ruta

permite hacer desplazamientos a diferentes latitudes dependiendo de la cantidad de hielo presente y de la cantidad de recaladas en los puertos ubicados en el área. Asimismo, es utilizada durante todo el año por la flota de buques rompehielos que posee la Federación Rusa y por otros buques comerciales que cumplan con las estrictas normas que la administración de la ruta establece (PAME, 2020).

Pasando al análisis de los recursos naturales disponibles en el fondo marino ártico, un estudio culminado en mayo del 2008, realizado por la U.S. Geological Survey (USGS) acerca del potencial de reservas de petróleo y gas en toda el área al norte del Círculo Polar Ártico (66.56° latitud norte) estimaron que existe una reserva distribuida en toda el área de 90 mil millones de barriles de petróleo, 1600 billones de pies cúbicos de gas natural y 44 mil millones de gas líquido natural del cual el 84 % debe ser explotado de manera offshore para lo cual se requiere que las capas de hielo grueso se derritan (Bird et al., 2008).

Teniendo en cuenta lo anterior, se estima que “el océano Ártico contiene miles de millones de barriles de petróleo y billones de pies cúbicos de gas natural, lo que representa el 16-26 % de las reservas no descubiertas de la Tierra” (Hambling, 2018, p. 1) convirtiéndolo en un lugar muypreciado para cualquier potencia mundial que quiera aprovechar ese potencial de explotación de esos recursos naturales cuyas existencias mundiales cada día se reducen de manera considerable.

Hasta hace muy poco, la percepción geopolítica mundial sobre el Ártico había sido de abandono o aislamiento. Esto, gracias a que en esta área solo reside menos del 1 % de la población mundial. Sin embargo, cabe resaltar que durante toda la Guerra Fría fue la zona más militarizada con fuerte presencia de submarinos rusos y norteamericanos debajo de su casquete de hielo. Esta presencia de las superpotencias y los atractivos recursos naturales que al parecer guarda en su fondo marino, hacen que cualquier disputa por el control de la zona pueda llegar a ser beligerante (Rosas, 2002).

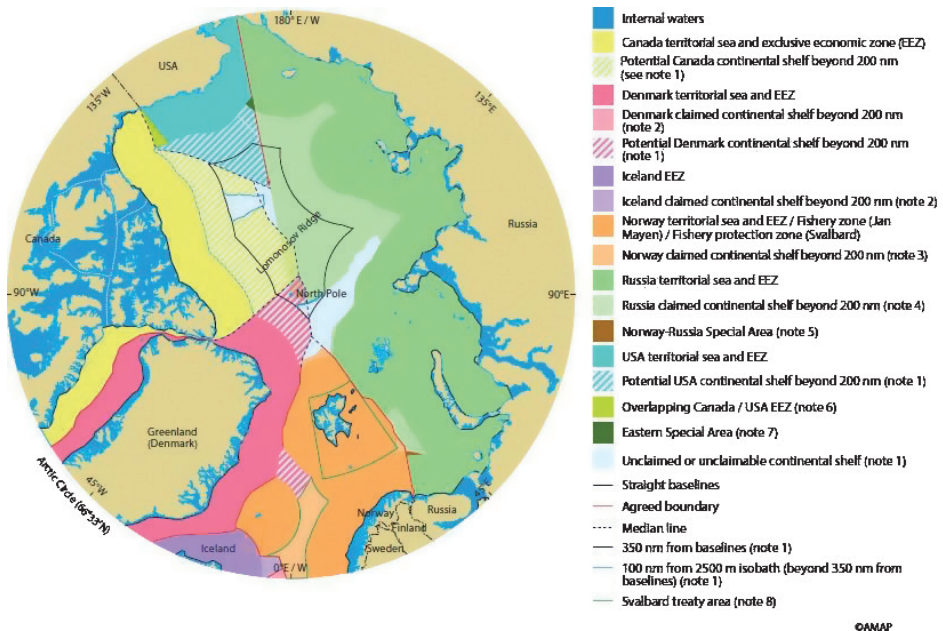
Por otra parte, al ser un sitio inhóspito y con condiciones de navegación extremas, se requieren estrategias de cooperación entre los Estados árticos para garantizar una explotación responsable de sus recursos naturales y minerales, además de cualquier otra actividad comercial incluyendo las rutas marítimas, buscando minimizar la afectación ambiental que se le pueda ocasionar a ese ecosistema (Rosas, 2002). La cooperación mencionada fue el pilar para la creación del Consejo Ártico, cuya página web lo describe como

El principal foro intergubernamental que promueve la cooperación, la coordinación y la interacción entre los Estados del Ártico, las comunidades indígenas

del Ártico y otros habitantes del Ártico sobre cuestiones comunes del Ártico, en particular sobre cuestiones de desarrollo sostenible y protección del medio ambiente en el Ártico². (Arctic Council, 2022)

Esta organización, creada en 1996 mediante la firma de la *Declaración de Ottawa*, la conforman “los ocho Estados con zonas de soberanía situadas más allá del Círculo Polar Ártico: Canadá, Dinamarca (por Groenlandia y las Islas Faroe), Finlandia, Islandia, Noruega, Suecia, Rusia y Estados Unidos de América” (p. 1), quienes son identificados también como los Estados Árticos. El compromiso establecido por esos Estados Árticos es la cooperación, junto con las comunidades indígenas que ancestralmente han habitado la zona, para la protección del medio ambiente, además de contribuir con su desarrollo sostenible (Ministerio de Ciencia e Innovación de España, 2020). En la figura 5 se observa la distribución de los límites marítimos de la región ártica y las pretensiones y disputas que los miembros del Consejo Ártico tienen sobre el espacio marino con el respectivo subsuelo.

Figura 5. Jurisdicción marina en el ártico



Fuente: AMAP (2012).

² Traducción de los autores.

Junto a los Estados árticos, estaban otros países observadores que apoyaban las labores del Consejo Ártico: Alemania, España, Francia, Países Bajos y Reino Unido. A partir del 2013, se incorporaron como países observadores China, Corea, India, Italia, Japón y Singapur, y la Unión Europea presentó su candidatura como país observador, sin que hasta ahora haya sido aceptado. De la mano de todos ellos también participan organizaciones intergubernamentales, organizaciones no gubernamentales y organizaciones interparlamentarias (Ministerio de Ciencia e Innovación de España, 2020).

Además de esas grandes organizaciones y Estados, también se encuentran los más de 500.000 pueblos indígenas que, a lo largo de la historia de la humanidad, han habitado y, sobre todo, conservado el área. Estos pueblos se agrupan en seis organizaciones indígenas que tienen presencia permanente dentro del Consejo Ártico al mismo nivel de los Estados árticos y que han contribuido en la construcción de la política global del Ártico (Secretaría de Pueblos Indígenas, 2020).

Los elementos descritos permiten abordar las discusiones sobre dos aspectos claves del poder que se relacionan con la geografía y que afectan a los pueblos de la región, los hidrocarburos y el comercio marítimo. Estos dos aspectos son la base para describir a continuación las posturas de las potencias mundiales más importantes en el escenario ártico.

Dentro de esa disputa por el manejo geoestratégico del área Ártica, Rusia ha manifestado abiertamente sus intenciones de controlarla, explotarla y proyectar todo su poderío como potencia mundial hacia esa región. Su intención es materializada, por ejemplo, con el control del tránsito por la Ruta del Mar del Norte (NSR) entregando los permisos para que cualquier barco que cumpla con los requerimientos del Código Polar navegue por esta ruta, condicionados, sin embargo, al uso de pilotos prácticos rusos y a ser escoltados por embarcaciones de su gran y moderna flota de rompehielos como apoyo durante toda la navegación (Maersk, 2018).

De la misma forma, el Gobierno ruso, además de fortalecer sus unidades militares en la región ártica, también ha hecho inversiones recientes para fortalecer y ampliar la explotación de petróleo en el sector ártico dentro de los que se destaca el proyecto Volstok Oil, para el cual la petrolera rusa Rosneft construirá nuevos oleoductos, explotará nuevos pozos petroleros en la tundra rusa y creará un mega puerto petrolero en la península de Taymir, garantizando de esta forma la exportación de todo el crudo a través de la ruta del mar del Norte (NSR). Todo esto, en

cabeza del presidente Putin, quien, a partir del 2018, le dio estatus de prioridad nacional a potenciar el uso de la Ruta del Mar del Norte (NSR) de la mano del proyecto Volstok Oil:

El proyecto es muy grande y, por supuesto, muy prometedor. Incluye un aumento del PIB nacional y un aumento de los envíos en la Ruta del Mar del Norte, y por supuesto un fortalecimiento de las posiciones de Rusia en el Ártico.³ (The Moscow Times, 2020)

Otra de las potencias que entran en ese juego de poderes sobre el océano Ártico y sus recursos es la China, quienes dentro de su Libro Blanco describen su relación con el Ártico de la siguiente manera:

China es una parte interesada importante en los asuntos del Ártico. Geográficamente, China es un “Estado cercano al Ártico”, uno de los Estados continentales más cercanos al Círculo Polar Ártico. Las condiciones naturales del Ártico y sus cambios tienen un impacto directo en el sistema climático y el entorno ecológico de China y, a su vez, en sus intereses económicos en la agricultura, la silvicultura, la pesca, la industria marina y otros sectores. (The State Council the People’s Republic of China, 2018, p.1)

Para el caso del comercio marítimo a través del océano Ártico, se puede encontrar dentro del mismo capítulo del Libro Blanco de China que

China espera trabajar con todas las partes para construir una “Ruta de la seda polar” mediante el desarrollo de las rutas de envío del Ártico... China cumple con el Código internacional para buques que operan en aguas polares (Código polar) y apoya a la Organización Marítima Internacional para que desempeñe un papel activo en la formulación de reglas de navegación para el Ártico. China pide una mayor cooperación internacional en la construcción de infraestructura y la operación de las rutas del Ártico. (The State Council the People’s Republic of China, 2018, p.1)

Aunque China tiene como objetivo ser un actor principal en el aprovechamiento de las condiciones factibles para la explotación de los recursos naturales que a futuro ofrecerá el océano Ártico producto de su deshielo, dentro de la investigación realizada nos vamos a enfocar en el aprovechamiento que pueda hacer de dinámica de transporte marítimo mundial. Para esto debemos tener en cuenta las

³ Traducción de los autores.

distancias que deben recorrer los buques desde puertos Chinos o cercanos a ellos hasta Europa y hasta América por los canales ya existentes.

Para cerrar el análisis de China y sus intenciones de establecer la “Ruta Polar de la Seda”, ya cuenta con un aliado comercial importante debido a que el Gobierno ruso apoya esta iniciativa con el fin de aprovechar las capacidades de transporte y sobre todo el capital económico que tiene China, ampliando su comercio marítimo sobre todo en la exportación de hidrocarburos que produce en su zona ártica, además de recibir más recursos producto de las actividades complementarias al tránsito de embarcaciones por la ruta del mar del Norte (*BBC News*, 2018).

Para el caso de los Estados Unidos, la teoría del poder marítimo establecida por el almirante Alfred Thayer Mahan (Estados Unidos, 1840-1914) ha sido la base para constituirse en un hegemón naval, expandiendo su control a todo el planeta, garantizando de esta forma sus intereses nacionales (Mahan, 1946). Sin embargo, cuando se construyó mencionada teoría, las condiciones del océano Ártico no habían sido estudiadas, se desconocía del calentamiento global y de las consecuencias que este tendría sobre el deshielo ártico.

Actualmente, para el Gobierno de los Estados Unidos de América, los discursos y las acciones que desarrollan China y Rusia respecto a las proyecciones de aprovechamiento de los recursos árticos son agresivas y no tienen en cuenta las políticas de conservación que hasta ahora se aplican para ese frágil ambiente (Sengupta, 2019).

En su discurso titulado “Looking North: Sharpening America’s Arctic Focus”, realizado dentro de la undécima reunión de ministros del Concejo Ártico, celebrada el 6 de mayo del 2019, el secretario de Estado de los Estados Unidos Michael Pompeo manifestó:

Este es el momento de Estados Unidos para ponerse de pie como Nación ártica y para el futuro del Ártico... el Ártico está a la vanguardia de la oportunidad y la abundancia. Alberga el 13 por ciento del petróleo sin descubrir del mundo, el 30 por ciento de su gas sin descubrir y una gran cantidad de uranio, minerales de tierras raras, oro, diamantes y millones de millas cuadradas de recursos sin explotar. Pesca en abundancia. (U.S. Department of State, 2019, p.1)

Con ello, recuerda que los Estados Unidos siguen atentos y son un actor preponderante de las decisiones que se quieran tomar y articulador de los escenarios futuros frente al aprovechamiento de los recursos árticos. Por ello, en relación con el malestar que le causan al Gobierno de los Estados Unidos las intenciones de China sobre el aprovechamiento del Ártico, manifestó:

China tiene estatus de observador en el Consejo del Ártico, pero ese estado depende de su respeto por los derechos soberanos de los Estados del Ártico. Estados Unidos quiere que China cumpla esa condición y contribuya de manera responsable en la región. Pero las palabras y acciones de China plantean dudas sobre sus intenciones.

Beijing afirma ser un "Estado cercano al Ártico"... Solo hay Estados árticos y Estados no árticos. No existe una tercera categoría, y afirmar lo contrario da derecho a China a nada exactamente. (U.S. Department of State, 2019, p.1)

De esta manera, se envía el mensaje claro de oposición hacia las acciones, que bajo la excusa comercial, desarrolla el Gobierno chino de manera directa o por intermedio de sus empresas mediante alianzas con los Estados árticos. Estas, según el secretario de Estado de los Estados Unidos, también incluyen la presencia militar en áreas soberanas de otros países y el establecimiento de un canal de comunicación marítimo entre Asia y Europa mediante la conexión de la Ruta del Mar del Norte y la Ruta de la Seda.

Para el caso de las acciones tomadas por Rusia, que es uno de los Estados árticos, el secretario de estado de los Estados Unidos de América manifestó:

En la Ruta del Mar del Norte, Moscú ya exige ilegalmente que otras naciones soliciten permiso para pasar, requiere que los pilotos marítimos rusos estén a bordo de barcos extranjeros y amenaza con usar la fuerza militar para hundir a cualquiera que no cumpla con sus demandas.

Estas acciones provocativas forman parte de un patrón de comportamiento agresivo de Rusia aquí en el Ártico... Rusia anunció formalmente su intención de aumentar su presencia militar en la región en el 2014, cuando reabrió una base militar del Ártico de la Guerra Fría. Desde entonces, gracias en parte a su gran flota de rompehielos, Rusia ha podido renovar viejas bases e infraestructura. Afirma haber construido 475 nuevos sitios militares, incluidas bases al norte del Círculo Polar Ártico. (U.S. Department of State, 2019, p.1)

Finalmente, el secretario Pompeo ratificó que bajo el gobierno del presidente Trump se ha realizado el fortalecimiento de la presencia y la diplomacia en la región ártica, mediante el incremento de autoridades como la Guardia Costera, la reactivación de su flota de buques rompehielos, la realización de ejercicios militares

como respuesta a las actividades de desestabilización que realiza Rusia en el área y en la inversión en investigación científica. Ahora más que antes deben prevalecer las alianzas entre los Estados árticos y las comunidades indígenas y el coraje para conservar todo lo que esa área encierre (U.S. Department of State, 2019).

Las dinámicas del comercio marítimo mundial y el Ártico

Para entrar a analizar las dinámicas del comercio marítimo mundial debemos observar la evolución que han tenido las relaciones entre seres humanos a través de la historia creando la sensación de que los espacios físicos se hacen más reducidos y se convierte en una necesidad vital el aumento de las conexiones con el resto del mundo. Como respuesta a ese aumento en la conectividad e influencia mundial, surgen conceptos como el de *globalización*, definido por Flórez (2016)

Como un proceso económico, político y social, que integra a escala mundial el conocimiento, tiene su referente histórico en los cambios en las formas de abordar procesos, métodos de información, reconociéndose generalmente a la tecnología como variable que despega o incentiva la globalización. (p. 39)

Asimismo, para Jhon Agnew (2019), la globalización “se refiere al creciente alcance y ritmo de actividades económicas y culturales a través del espacio” (p. 30). Ambos coinciden en que el término globalización va de la mano de diferentes factores pero lo ligán, sobre todo, con el crecimiento de las actividades económicas en el mundo. En este aspecto no solo se refieren a los Estados que imponen a la fuerza sus políticas, sino a un sinnúmero de actores no estatales transnacionales quienes también tienen intenciones de compartir el poder y la influencia comercial global distribuyendo o invirtiendo su riqueza donde más les ofrezca réditos (Agnew, 2019).

Para Hoffman y Kumar (2013), el transporte marítimo ha impulsado la consolidación de la globalización al facilitar el comercio de mercancías mediante su capacidad para transportar grandes cantidades, en un tiempo relativamente rápido y con unos costos bajos comparados con otros medios de transporte. De igual forma, toda la infraestructura creada para garantizar ese transporte marítimo crece aumentando la competencia entre empresas, la cobertura de servicios y la necesidad de satisfacer de manera cada vez más eficiente los requerimientos de transporte de mercancías.

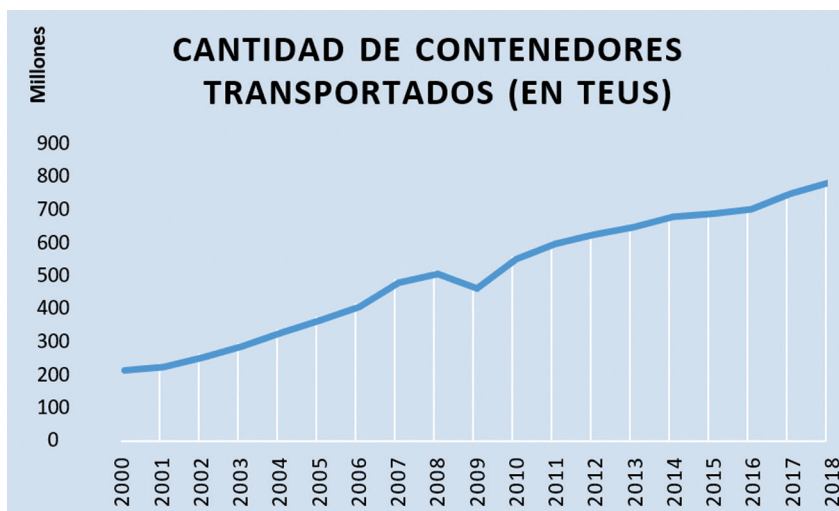
En el territorio, por ejemplo, la Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC) explica la relación entre la globalización y el establecimiento de rutas marítimas: “El fenómeno de la globalización como elemento dinamizador de este proceso conllevó a que las rutas de tráfico marítimo se constituyan hoy en día como las arterias principales del comercio internacional, con una participación en el mismo del 90 %” (Comisión Colombiana del Océano, 2017, p.16).

En el libro *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*, podemos encontrar que

Las rutas comerciales marítimas se presentan como las avenidas que se necesita mantener abiertas para el éxito del modelo de desarrollo económico donde la dependencia de las exportaciones e importaciones a través del mar requiere que este control sea permanente, tanto en [tiempos de] paz como [en tiempos de] guerra, convirtiendo esta dinámica comercial en uno de los intereses marítimos que garantiza la supervivencia del Estado. (Díaz et al., 2016)

En la figura 6 se puede evidenciar el incremento en los últimos 20 años del transporte de contenedores vía marítima, relacionados en TEU. Pasaron de casi 225 millones para el 2000 a casi 800 millones de contenedores transportados en el mundo para el 2018 (Banco Mundial, 2020).

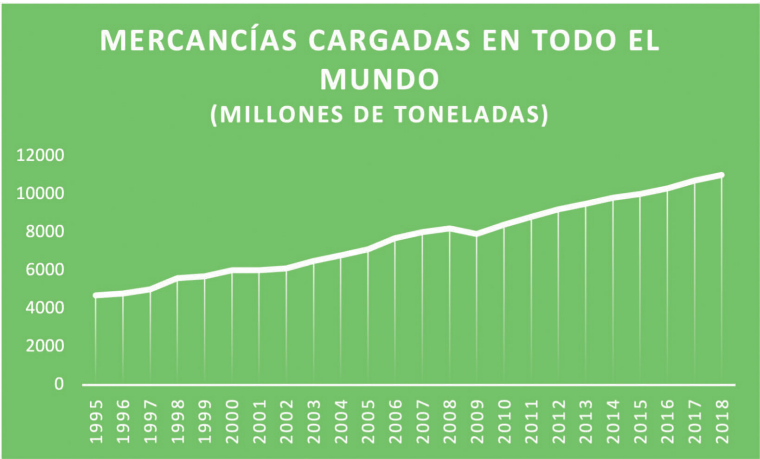
Figura 6. Cantidad de contenedores de 20 pies transportados en el mundo



Fuente: elaboración propia con base en datos del Banco Mundial (2020).

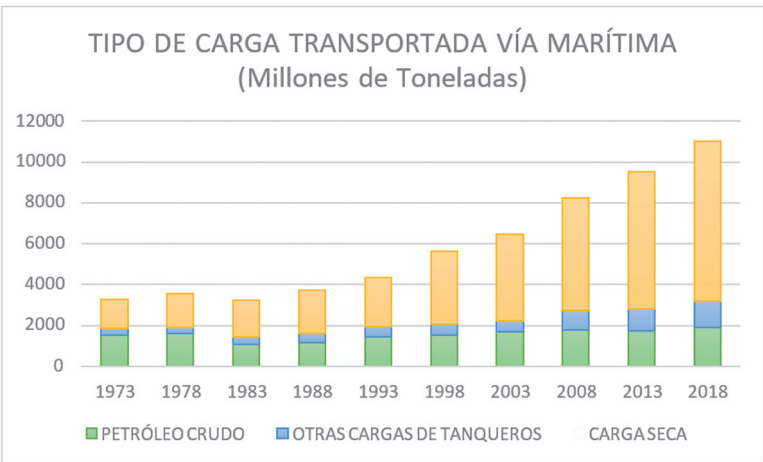
En la figura 7 se aprecia de igual forma el aumento en la cantidad de toneladas de carga transportada vía marítima en el mundo, y en la figura 8, el tipo de carga transportada vía marítima.

Figura 7. Mercancías cargadas en todo el mundo



Fuente: elaboración propia con base en datos de United Nations Conference Trade and Development (2019).

Figura 8. Tipo de carga transportada vía marítima



Fuente: elaboración propia con base en datos de United Nations Conference Trade and Development (2019).

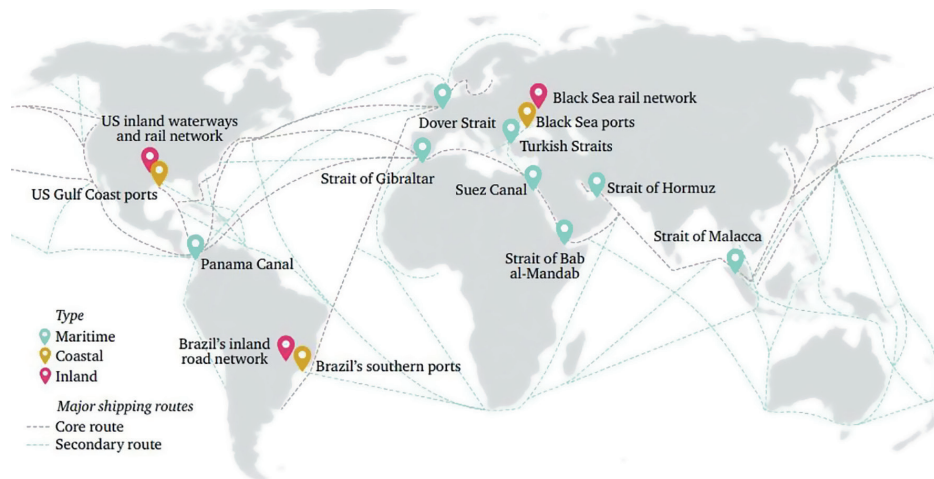
Con base en las estadísticas disponibles, podemos concluir que el transporte marítimo en el mundo ha tenido un incremento considerable hasta convertirse en la primera opción para transportar carga de diferente tipo entre los diversos puertos. Aunque sufrió una disminución en el crecimiento con la crisis financiera mundial del 2008, tuvo su recuperación en los años posteriores y mantuvo la tendencia a aumentar en los últimos diez años registrados en la estadística.

Respecto al tipo de carga transportada, podemos decir que el incremento a través de los años en el transporte de carga seca es mucho más marcado que lo referente al transporte de petróleo crudo, aumentando de igual forma el uso de contenedores y de la infraestructura portuaria necesaria para su correcto manejo. Los puertos asiáticos se posicionan como los que más carga seca embarcaron durante el 2018 con 4500 millones de toneladas y desembarcaron cerca de 6700 millones de toneladas, duplicando en muchos casos las estadísticas de los puertos en otros continentes, convirtiendo a Asia en la región más comercial en el mundo (United Nations Conference on Trade and Development, 2019).

Toda esa carga necesita rutas que cubran de manera eficiente las distancias entre los puertos de salida y de llegada, de unos buques con características especiales para el transporte seguro de la misma y de un infraestructura y servicios portuarios que garanticen la entrega a sus destinatarios finales en las mismas condiciones en las que fue adquirido en el lugar de origen. Los elementos nombrados también forman parte de la dinámica marítima comercial pudiendo ser afectados por diferentes factores.

La figura 9 describe las principales rutas marítimas comerciales y los puntos críticos de tránsito o *chokepoints*, como son llamados a los estrechos o canales que unen dos cuerpos de agua y que su bloqueo o cierre ocasionarían consecuencias catastróficas en el abastecimiento de bienes necesarios para poblaciones en diferentes latitudes del globo. Algunas rutas marítimas incluyen el paso por uno o más *chokepoints* entre los que se destacan el canal de Panamá, el estrecho de Malaca, el canal de Suez y el estrecho de Hormuz entre otros, convirtiéndose en prioridad vital el libre tránsito por los mismos. Otra de las prioridades es la de reducir las vulnerabilidades y mitigar los efectos de afectaciones como bloqueos o siniestros marítimos, para lo cual los Gobiernos que administran esos canales y en algunos casos las autoridades del mundo entero, generan estrategias conjuntas como las aplicadas en los caso de los actos de piratería que ocurren en el estrecho de Bab al-Mandab o en el estrecho de Malaca (Bailey & Wellesley, 2017).

Figura 9. Rutas marítimas mundiales y chokepoints



Source: Shipping routes adapted from Rodrigue, J.-P., Comtois, C. and Slack, B. (2017), *The Geography of Transport Systems*, New York: Routledge, <https://people.hofstra.edu/geotrans/>.

Fuente: Bailey & Wellesley (2017).

Entrando en el análisis de los chokepoints que pueden llegar a ser afectados por la masificación en el uso de las rutas árticas, iniciamos con el canal de Panamá, que permite un tránsito marítimo entre el Atlántico y el Pacífico, reduciendo los tiempos de desplazamiento de la carga comparándolo con el tiempo que tomaría el tránsito de buques por el cabo de Hornos. Sin embargo, esta ruta se ve afectada por los altos costos de los servicios de peaje y portuarios que se prestan en el canal. Este es el caso de la carga que tiene como origen o destino los Estados Unidos, la cual representa el 60 % de la carga total movilizada a través del canal de Panamá y cuyo flujo de carga desde la costa Este de los Estados Unidos hacia Asia fue de más de cincuenta y un millón de toneladas largas durante el 2019 (Autoridad del canal de Panamá, 2020).

En el caso de la carga que se transporta en el mundo entre el este y el oeste, el canal de Suez se convierte en la ruta marítima más corta, pues permite conectar a bajos costos puertos en el Medio y Lejano Oriente con Europa y la costa Este de América. El tránsito por el canal de Suez comparado con el desplazamiento por el Cabo de la Buena Esperanza, reduce el tiempo de viaje, consumo de combustible y otros costos operacionales que son aprovechados por las compañías navieras para aumentar las frecuencias de su uso como lo muestran las estadísticas de mencionado Chokepoint (Autoridad del Canal de Suez, 2020a) (tabla 1).

Tabla 1. Toneladas de carga desde, hacia y por regiones

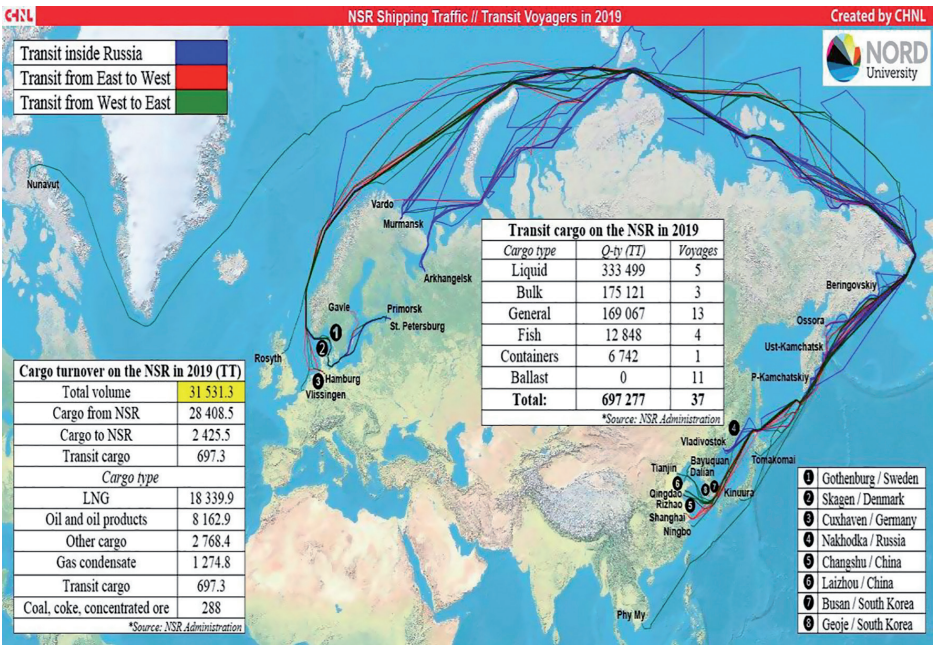
REGIÓN	CARGO TON (1000)	%
<u>North the Canal:</u>		
East, S.E. Med.	197.158	19,1
North Med.	145.324	14,1
West, S.W. Med.	100.755	9,8
Black Sea	110.682	10,7
North, West Europe & U.K.	270.723	26,3
Baltic Sea	32.223	3,0
America	119.502	11,6
Others	55.827	5,4
Total	1.031.194	100.0
<u>South the Canal:</u>		
Red Sea	230.447	22,3
East Africa & Aden	8.875	0,9
Arabian Gulf	182.548	17,7
South Asia	151.415	14,7
South East Asia	290.864	28,2
Far East	154.363	15,0
Australia	12.130	1,2
Others	550	0,1
Total	1.031.192	100.0

Fuente: elaboración propia a partir de la autoridad del canal de Suez (2020b).

Retomando el estudio de los recorridos realizados en la actualidad por las rutas árticas, por la ruta de los pasajes noroccidentales, para el año 2019 se realizaron 25 tránsitos de embarcaciones a través de ella resaltando que 13 de ellos fueron buques de placer o turismo, 5 cruceros, 5 buques de transporte de carga, 1 remolcador y solo 1 tránsito de un rompehielos, confirmando que la mayor orientación actual para mencionada ruta es el desarrollo de actividades turísticas o de aprovisionamiento a las comunidades nativas destacadas a lo largo de la ruta (Beveridge et al., 2020).

Para el caso de la Ruta del Mar del Norte (figura 10), las estadísticas de tránsito para el año 2019 fue de 37 recorridos, con una cantidad de carga de 31,5 millones de toneladas, diferente de las 19,7 millones de toneladas registradas para el 2018 (Northern Sea Route Information Office, 2020).

Figura 10. Tránsitos a través de la ruta del mar del norte en el 2019



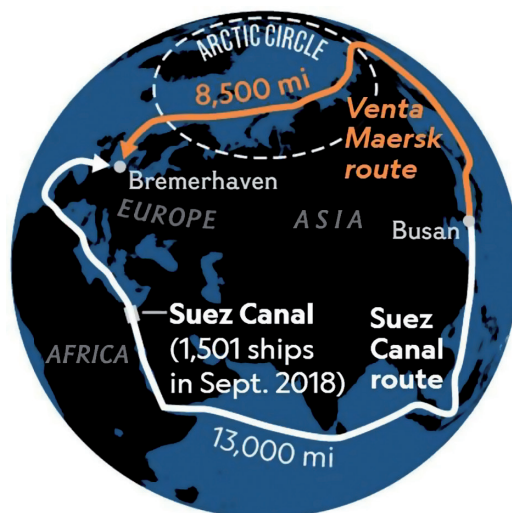
Fuente: Northern Sea Route Information Office (2020).

Otro de los aspectos por destacar en los tránsitos realizados para el año 2019 está que de los 37 viajes, 13 fueron de carga general y 09 de estos últimos fueron realizados por buques de la empresa China COSCO, alcanzando un porcentaje muy alto de la participación en el transporte de carga general por la ruta del mar del Norte (Northern Sea Route Information Office, 2020).

Uno de los eventos más publicitados acerca de los buques que realizaron el tránsito por el Ártico, fue el buque "Venta Maersk" que recorrió de manera segura la Ruta del Mar del Norte desde el puerto de Vladivostok (Rusia) donde zarpó el 22 de agosto del 2018, hasta el puerto de Bremerhaven (Alemania) al cual arribó a mediados de septiembre del mismo año (figura 11). Según lo manifestado por la compañía naviera Maersk, el recorrido fue una prueba para la cual tanto la tripulación como el buque tuvieron que ser preparados para navegar por las aguas del océano Ártico (Maersk, 2018). Esa preparación incluye la adaptación a los protocolos del código polar para los tripulantes y los sistemas de la nave así como una evaluación exhaustiva por parte de las autoridades rusas quienes administran los permisos para el tránsito por la ruta del mar del Norte (Northern Sea Route). De igual forma

requirió la asistencia de naves rompehielos rusas en algunos trayectos debido a las condiciones cambiantes del hielo lo que podía poner en riesgo la seguridad de la nave, sus tripulantes, su carga y las consecuencias ambientales de cualquier siniestro marítimo que se pueda presentar (Maersk, 2018).

Figura 11. Recorrido de la motonave Venta-Maersk

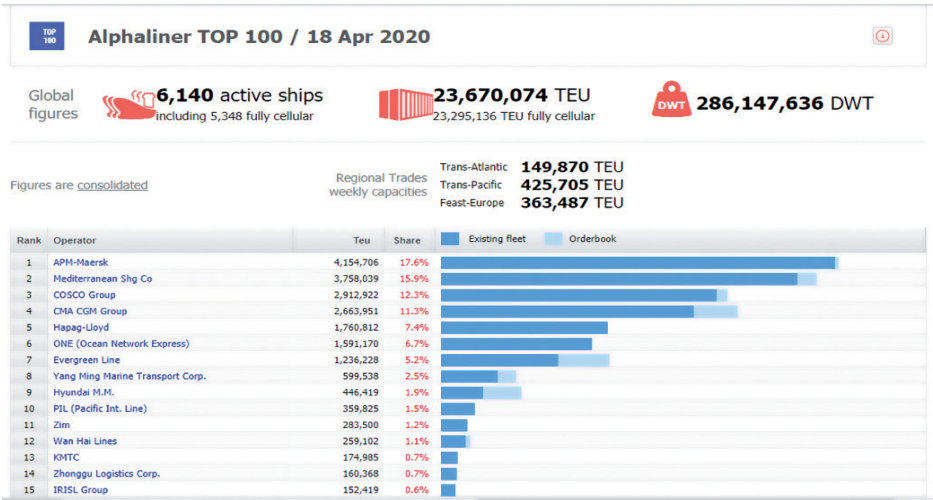


Fuente: National Geographic (2019).

Este buque forma parte de una nueva generación de naves contratadas por la MAERSK con una capacidad de carga de 3600 TEU que están diseñadas para navegar en condiciones de invierno, con temperaturas por debajo de los -25°C , con cascos reforzados para soportar la navegación con presencia de capas de hielo delgadas y con una mayor capacidad para transportar contenedores refrigerados. La empresa los proyecta para hacer navegación en las aguas del mar Báltico y el mar del Norte, ingresando de manera fuerte en sectores de comercio marítimo manejados con buques de menor capacidad (Offshore Energy, 2019).

La importancia de este recorrido radica en que Maersk es la compañía que encabeza el listado de movimiento de carga en el mundo, con más de 4 millones de TEUS transportados y una participación en el mercado superior al 17 % (figura 12). Sin embargo, la compañía China Cosco se encuentra en tercer lugar pero encabeza la cantidad de tránsitos por la Ruta del Mar del Norte siendo este último un mercado con mucho potencial en un mediano plazo (Alphaliner, 2020).

Figura 12. Ranking de las quince navieras según la carga transportada en el mundo



Fuente: Alphaliner (2020).

Finalmente, y contrario a lo visto con el uso de las rutas árticas, Beveridge et al. (2020) expresan que luego de entrevistar a 82 compañías navieras europeas, más del 60 % no tienen dentro de sus proyectos a corto o mediano plazo ingresar el mercado ártico mediante el uso de las rutas transárticas. Estas respuestas soportan su posición en diferentes factores dentro de los que se destacan el alto costo de nuevos buques que cumplan con la normatividad para la navegación sobre el círculo polar, el costo del entrenamiento especializado a las tripulaciones, el costo de seguros e incrementos en los combustibles especiales, lubricantes y mantenimientos que se le deben realizar a esas naves. Otro de los factores que más influyeron es el clima extremo y variable que se presenta en la zona prevaleciendo las bajas temperaturas, los bancos de niebla y todos los altos riesgos que conlleva la navegación en esos factores y rodeados de fragmentos de hielo desprendidos de los icebergs que constituyen un peligro latente al no ser detectados con facilidad.

Las dinámicas marítimas de Colombia y las rutas árticas

En el desarrollo de este capítulo se quiere hacer referencia al índice de conectividad marítimo mundial y sobre todo regional, al cambio positivo que ha tenido ese índice

en Panamá y Colombia, a la relación de transporte de carga entre los puertos de ambos países y como complementan su desarrollo comercial marítimo.

Se debe iniciar destacando la región Caribe como un sector intermedio dentro del comercio mundial, que conecta los mercados de Asia, América y Europa tanto en las rutas que van de este a oeste como en las rutas marítimas globales que enlazan el norte y el sur. La pluralidad de puertos que se ubican en esta región facilita la disponibilidad para el manejo de carga, sobre todo en contenedores, al encontrar instalaciones portuarias que mueven más de un millón de contenedores de 20 pies al año o instalaciones más pequeñas para desarrollar un comercio de transbordo y aprovisionamiento regional (Asociación Nacional de Industriales, Cámara Marítima y Portuaria, 2019).

En las figuras 13 y 14 se pueden observar las rutas marítimas que se utilizan dentro de la región Caribe, discriminadas entre las rutas de paso (líneas negras en la figura 13 y rojas en la figura 14) entre puertos de origen y destino o entre puertos que centralizan grandes cantidades de carga y las rutas de toque (líneas azul oscura en la figura 13) que se encargan de hacer un transporte corto entre puertos pequeños para distribuir la carga disponible convirtiéndose de igual forma en las rutas regionales que también aprovisionan sobre todo los sectores insulares (Caribbean Development Bank, 2016).

Figura 13. Tipos de rutas marítimas en la región caribe



Fuente: Alphaliner (2020).

El uso de estas rutas tuvo un incremento considerable luego de las modificaciones realizadas a las esclusas del canal de Panamá, creando nuevos y grandes desafíos para los diferentes puertos de la región. Estos incluyen la ampliación y fortalecimiento de su infraestructura así como la solución de diferentes escenarios políticos que, como en el caso de Venezuela, disminuyen el atractivo en el uso de sus puertos para las empresas navieras mundiales (Asociación Nacional de Industriales, Cámara Marítima y Portuaria, 2019).

Figura 14. Rutas marítimas en la región caribe



Fuente: Asociación Nacional de Industriales, Cámara Marítima y Portuaria (2019).

Dentro de las estadísticas marítimas mundiales disponibles, el *Informe sobre el transporte marítimo 2019* expresa que

El índice de conectividad del transporte marítimo de línea se puede considerar un indicador indirecto de la accesibilidad al comercio mundial. Cuanto mejor es la clasificación de un país, más fácil le resulta acceder al sistema mundial de transporte marítimo de mercancías en términos de capacidad, frecuencia y opciones de transporte, y por lo tanto más efectiva es su participación en el comercio internacional. Así pues, el índice se puede considerar tanto un indicador de la conectividad del transporte marítimo como un indicador de

la competitividad y la facilitación del comercio. (Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo [UNCTAD], 2019, p. 64)

A partir del 2019 se modifica la forma en la que la UNCTAD elabora la estadística, integrando seis datos para aumentar su especificidad:

El número de buques previstos por semana en el país, la capacidad desplegada anual en TEU (capacidad total desplegada ofertada en el país), el número de servicios regulares de transporte de línea con origen y destino en el país, el número de compañías que ofrecen servicios de transporte marítimo de línea con origen y destino en el país, el tamaño medio en TEU del mayor buque empleado por servicio previsto y el número de países conectados al país mediante servicios de transporte de línea directos (se entiende por servicio directo un servicio regular entre dos países; puede incluir otras paradas intermedias, pero el transporte de un contenedor no requiere transbordo). (UNCTAD, 2019, p. 65)

Para el caso del canal de Panamá, la ampliación en las capacidades de sus esclusas impactó positivamente su índice de conectividad marítimo, impulsando de igual forma el incremento en ese valor en varios de los puertos de la costa Este de los Estados Unidos debido a que buques de mayor capacidad de carga pueden transitar por el canal desde las costas del oriente asiático sobre todo desde Shanghai hasta puertos como Nueva York y Nueva Jersey, reduciendo el uso del tránsito terrestre de carga entre los puertos del Oeste y del Este de los Estados Unidos (Benamara et al., 2020).

Teniendo en cuenta el incremento en el uso de las nuevas esclusas, por parte de navieras con buques de mayor capacidad de carga, las autoridades del canal de Panamá estiman que de continuar con ese nivel de demanda requerirían antes del 2025 la proyección y construcción de un nuevo juego de esclusas que permitan el tránsito de embarcaciones más grandes que es hacia donde se está enfocando el comercio de bienes entre puntos de origen y destino. Este incremento de tamaño afecta de igual forma los servicios portuarios regionales de transbordo, ya que más del 70 % de los buques que transitan por el canal de Panamá hacen transbordo de mercancías en puertos cercanos como el puerto de Cartagena (Asociación Nacional de Industriales, Cámara Marítima y Portuaria, 2019).

Dentro de las estadísticas que elabora la UNCTAD, en la tabla 2 se evidencia que Colombia presenta un crecimiento considerable en ese índice de conectividad marítimo mundial: pasó de 27,41 en el 2006 a 45,41 en el 2019, y alcanzó su mejor

Tabla 2. Índice de conectividad marítima global

Fuente: UNCTAD (2020).

La Superintendencia de Puertos y Transporte expone que “desde los puertos colombianos se puede conectar con más de 3700 rutas marítimas de exportación” (Camacho Guerrero et al., 2017, p.73). Asimismo, Colombia está en el séptimo puesto entre los países que reciben y envían carga a través del canal de Panamá (Autoridad del Canal de Panamá, 2020). Debido al gran flujo de buques y carga que

actualmente concentra el canal de Panamá, Cartagena, Santa Marta, Turbo y las demás instalaciones portuarias que existen o se proyecta construir en la costa Caribe colombiana, se convierten en parte fundamental de los centros logísticos cercanos que escogen las empresas navieras internacionales para transportar, transbordar o tener en espera su carga mientras cruza el canal. Este es el caso del Grupo Puerto de Cartagena, que reporta que solo en el 2019 recibió en transbordo de cargue y de descargue un total de 1.709.328 TEUs de los 2.995.031 TEUs de carga contenerizada manejada durante el año 2019 (Grupo Puerto de Cartagena, 2020).

Más del 90 % del movimiento de mercancías que se exportan e importan lo hacen por los puertos nacionales, dependiendo en una gran medida de esa conectividad marítima regional y mundial. Las sociedades portuarias ubicadas en el Caribe Colombiano corresponden a más del 80 % de las existentes en todo el litoral nacional, teniendo la obligación de hacer inversiones en ampliación y modernización de su infraestructura portuaria, para alcanzar altos estándares de calidad y servicio que contribuyan en el incremento de las cadenas de valor y la competitividad de nuestra economía (Asociación Nacional de Industriales, Cámara Marítima y Portuaria, 2019).

Acompañando de la inversión privada en el sector portuario, el Gobierno colombiano también encamina esfuerzos hacia el sector impulsando proyectos como el Plan Nacional de Dragados Marítimos, cuya aplicación permitirá la adecuación, ampliación y mantenimiento de los canales de acceso, aumentando la competitividad y la seguridad en la navegación de los puertos nacionales y previendo la recepción de buques con mayor capacidad de carga que puedan llegar a utilizar las nuevas esclusas del canal de Panamá (Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura - Asociación Nacional de Industriales, 2016).

Finalmente, con el documento Conpes 3990 Colombia potencia bioceánica sostenible 2030 se plantea el objetivo de "Proyectar a Colombia como potencia bioceánica para el año 2030, mediante el aprovechamiento integral y sostenible de su ubicación estratégica, condiciones oceánicas y recursos naturales para contribuir al crecimiento y desarrollo sostenible del país" (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2020, p. 59) que incluye fortalecer la seguridad marítima e incrementar las actividades comerciales marítimas, continuando de esta manera con los esfuerzos por fortalecer la gobernanza marítima y el aprovechamiento de ese recurso de manera sostenible.

Conclusiones

La geopolítica del Ártico va a tener modificaciones, y se constituirá un nuevo escenario de disputas entre las potencias mundiales como consecuencia de la ausencia de la capa de hielo durante largos periodos de tiempo al año, permitiendo de esta forma que sean explotados los recursos minerales ubicados en su subsuelo así como la masificación en el uso de las rutas comerciales marítimas que actualmente tienen restricciones. Será un escenario en el que países como Rusia, EE. UU. y China fortalecerán sus controles y presencia imponiendo sus políticas que pueden afectar de manera positiva o negativa las actividades comerciales en la zona.

Aunque los recorridos marítimos entre continentes se reducen utilizando las rutas árticas, la infraestructura que se debe utilizar para hacer masiva y segura la navegación, representan mucho más costos que los que tienen hoy las rutas históricas por *choke points* como el canal de Panamá y el canal de Suez. Por esta razón, las empresas navieras no tienen intenciones en el corto plazo de utilizarlas como rutas permanentes para el transporte de carga.

La evolución que ha tenido la región Caribe en relación con los servicios marítimos que se prestan al comercio mundial, en los que se destacan la ampliación en la capacidad de las esclusas del canal de Panamá y la ampliación de las capacidades portuarias en toda la región, representan factores atractivos para que las compañías navieras mundiales continúen realizando las actuales rutas marítimas tanto de paso como de toque. Esa realidad, la conocen muchos Gobiernos de la región que orientan su geopolítica hacia aprovechar esos escenarios en beneficio del comercio nacional.

El comercio marítimo colombiano tiene un alto nivel de dependencia con las actividades que realice el canal de Panamá, razón por la que cualquier situación que lo afecte o iniciativa que lo modifique impactará de manera positiva o negativa en las estadísticas marítimas nacionales. Como respuesta a esta dependencia, y visualizando escenarios económicos positivos, el Gobierno nacional ha incrementado las políticas que promuevan el crecimiento económico, establezcan una influencia mayor en la región y mejoren las condiciones de bienestar de los habitantes de las zonas costeras, todo plasmado en políticas como el Conpes Bioce.

Referencias

- Agnew, J. (2019). *Hegemony: The new shape of global power, 2005*. Fondo Editorial BANDES- CELAG.
- Alphaliner. (2020, 18 de abril). Alphaliner TOP 100. *Alphaliner TOP 100*. <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>
- Arctic Council (2022). About the Arctic Council. <https://www.arctic-council.org/about/>
- Arctic Monitoring and Assessment Programme. (1998). *AMAP assessment report: Arctic pollution issues*. Arctic Monitoring and Assessment Programme.
- Arctic Monitoring and Assessment Programme. (2017). *Snow, water, ice and permafrost in the Arctic (SWIPA) 2017*. Arctic Monitoring and Assessment Programme. <https://www.amap.no/documents/download/2987/inline>
- Arctic Monitoring and Assessment Programme. (2019). Arctic sea ice is increasingly vulnerable. *Arctic climate change update 2019*, 5. Arctic Monitoring and Assessment Programme. <https://www.amap.no/documents/download/3295/inline>
- Arctic Monitoring and Assessment Programme. (2012, 20 de diciembre). *Arctic climate issues 2011: Changes in Arctic snow, water, ice and permafrost*. Arctic Monitoring and Assessment Programme. <https://www.amap.no/documents/doc/marine-jurisdiction-in-the-arctic-disputes-and/972>
- Asociación Nacional de Industriales, Cámara Marítima y Portuaria. (2019). *Estudio de política portuaria comparada. Colombia y seis países referentes de América Latina 2019*. Asociación Nacional de Industriales.
- Autoridad del Canal de Panamá. (2020, 10 de febrero). *Los 15 principales países por flujo de carga a través del canal de Panamá. Año fiscal 2019*. Autoridad del Canal de Panamá. <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2019/10/10-PrincipalesPaíses.pdf>
- Autoridad del Canal de Suez. (2020b, 10 de mayo). Why Suez Canal? *Suez Canal Authority*. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/Pages/WhySuezCanal.aspx>
- Autoridad del Canal de Suez. (2020b, 15 de junio). *Annual report 2019*. Suez Canal Authority. <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Downloads/DownloadsDocLibrary/Navigation%20Reports/Annual%20Reports%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B/2019.pdf>
- Bailey, R., & Wellesley, L. (2017). *Chokepoints and vulnerabilities in global food trade*. Chatham House.
- Banco Mundial. (2020, 10 de mayo). *Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies)*. Banco Mundial. <https://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>
- BBC News. (2018, 27 de enero). Qué es la Ruta Polar de la Seda, el controvertido plan de China para explorar el Ártico y facilitar el comercio entre América, Asia y Europa. *BBC News*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-42827684>

- Benamara, H., Hoffmann, J., Rodríguez, L., & Youssef, F. (2019, 7 de agosto). Container ports: the fastest, the busiest, and the best connected. *United Nations Conference on Trade and Development*. <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2162>
- Bird, K. J., Charpentier, R. R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., ... & Wandrey, C. R. (2008). Circum-Arctic resource appraisal: Estimates of undiscovered oil and gas north of the Arctic Circle (n.º 2008-3049). US Geological Survey.
- Britannica (2022). *Friedrich Ratzel. German geographer*. <https://www.britannica.com/biography/Friedrich-Ratzel>
- Cairo Carou, H. (1993). Elementos para una geopolítica crítica, tradición y cambio en una disciplina maldita. *Éría, Revista Cuatrimestral de Geografía*, (32), 195-213.
- Camacho Guerrero, G. A., Rivera Páez, S. I., & Rojas Sánchez, D. A. (2017). La dependencia marítima como factor de medición: caso Colombia. *Ensayos sobre estrategia marítima*, 4, 69-88.
- Caribbean Development Bank. (2016). *Transforming the Caribbean port services industry: Towards the efficiency frontier*. Caribbean Development Bank.
- Comisión Colombiana del Océano. (2017). *Política Nacional del Océano y de los Espacios Costeros (PNOEC)*. Comisión Colombiana del Océano.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2019). *Informe sobre el transporte marítimo 2019*. Naciones Unidas.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2020, 31 de marzo). *Documento Conpes 3990. Colombia: potencia bioceánica sostenible 2030*. Departamento Nacional de Planeación.
- Cuellar, R. (2012, mayo-agosto). Geopolítica: origen del concepto y su evolución. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, (113), 59-80.
- Díaz, J., Rodríguez, M., & Uribe, S. (2016). *Estrategia marítima, evolución y prospectiva*. Escuela Superior de Guerra.
- Florez, M. V. (2016). La globalización como fenómeno político, económico y social. *Orbis. Revista Científica Ciencias Humanas*, 12(34), 26-41.
- Fournier, M., Lasserre, F., Beveridge, L., & Têtu, P. L. (2020). *A European shipping companies survey on Arctic shipping: Expectation vs. reality*. <https://cqegeseiulaval.files.wordpress.com/2020/06/europeancompaniesarcticshipping-etudescqeg2020-final.pdf>
- Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura - Asociación Nacional de Industriales. (2016, 16-26 de mayo). Plan Nacional de dragados. *Boletín n.º 146*, 6-9.
- Grupo Puerto de Cartagena. (2020, 10 de febrero). Contenerizada (TEU año 2000 – 2020). *Grupo Puerto de Cartagena*. <https://www.puertocartagena.com/es/contenerizada-teus-ano-2000-2019>
- Hambling, D. (2018). Proyecto Iceberg: el ambicioso plan con el que Rusia quiere ganar la carrera por los recursos del Ártico. *BBC Future*. <https://www.bbc.com/mundo/vert-fut-42345338>

- Hoffmann, J., & Kumar, S. (2013). Globalisation: The maritime nexus. En L. List (Ed.), *The Handbook of Maritime Economics and Business* (pp. 35-62). Costas Grammenos.
- Humpert, M., & Raspotnik, A. (2012). The future of Arctic shipping along the Transpolar Sea route. *Arctic Yearbook*, 281-307.
- Lu, D., Park, G.-K., Choi, K., & Oh, S. (2014). An economic analysis of container shipping through Canadian Northwest passage. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, 1, 60-72.
- Maersk. (2018, 10 de octubre). S.d. <https://www.maersk.com/news/2018/10/10/an-arctic-journey>
- Mahan, A. (1946). *Influencia del poder naval en la historia*. Partenon.
- Ministerio de Ciencia e Innovación de España. (2020, 10 de abril). *El Consejo Ártico*. <https://www.ciencia.gob.es/Organismos-y-Centros/Comite-Polar-Espanol/Consejo-Artico.html>
- National Geographic España. (2019, 2 de diciembre). El Ártico se derrite más rápido de lo esperado. *National Geographic*. https://www.nationalgeographic.com.es/ciencia/artico-se-derrite-mas-rapido-esperado_14936
- National Geographic Magazine. (2019, 1.o de agosto). Arctic Assets. *National Geographic*. <https://www.nationalgeographic.com/adventure/2019/08/map-shows-eight-nations-projecting-power-over-arctic-assets-feature/>
- Northern Sea Route Information Office. (2020, 10 de abril). NSR Shipping traffic – Transits in 2019. CHNL *Information Office*. <https://arctic-lio.com/nsr-shipping-traffic-transits-in-2019/>
- Offshore Energy. (2019, 11 de enero). Maersk Line Takes Delivery of Baltic Feeder Vilnia Maersk. *Offshore Energy*. <https://www.offshore-energy.biz/maersk-line-takes-delivery-of-baltic-feeder-vilnia-maersk/z>
- PAME. (2020, 10 de abril). *Arctic Shipping Project*. <https://pame.is/arctic-shipping>
- Rosales Ariza, G. E. (2005). *Geopolítica y geoestrategia, liderazgo y poder: ensayos*. Publicaciones y Comunicaciones UMNG.
- Rosas, M. C. (2002). Seguridad, inseguridad y no seguridad en los polos: una agenda inexistente para dos regiones convenientemente olvidadas. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 45(184), 129-165.
- Salvatierra, J. (2018, 21 de agosto). Maersk probará una ruta por el Ártico para transportar contenedores. *El País*. https://elpais.com/economia/2018/08/21/actualidad/1534837730_791277.html
- Secretaría de Pueblos Indígenas. (2020, 10 de abril). *Our work*. <https://www.arcticpeoples.com/our-work-2#ipswork>
- Sengupta, S. (2019, 6 de mayo). United States rattles Arctic talks with a sharp warning to China and Russia. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/2019/05/06/climate/pompeo-arctic-china-russia.html>

- The Moscow Times. (2020, 14 de febrero). Russia's New Arctic Project Will Be Biggest in Global Oil – Rosneft. *The Moscow Times*. <https://www.themoscowtimes.com/2020/02/14/russias-new-arctic-project-will-be-biggest-in-global-oil-rosneft-a69294>
- The State Council. The People's Republic of China. (2018, 26 de enero). China's Arctic Policy. The State Council. The People's Republic of China. http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm
- United Nations Conference on Trade and Development. (2019, 10 de diciembre). *2019 eHandbook of Statistics*. <https://stats.unctad.org/handbook/MaritimeTransport/WorldSeaborneTrade.html>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2020, 27 de junio). S.d. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx>
- U.S. Department of State. (2019, 6 de mayo). Looking North: Sharpening America's Arctic focus. *U.S. Department of State*. <https://ee.usembassy.gov/americas-arctic-focus/>
- Valerieva Yaneva, Z. (2018). Cooperación circumpolar: el Consejo Ártico y su papel en la gobernanza de la región polar ártica.