



LA RUTA DE NAVEGACIÓN DEL “NORTH-WEST PASSAGE” EN CANADÁ Y SU RELACIÓN CON CHILE

Ronald Baasch Barberis*

El artículo muestra la realidad del calentamiento global y su impacto en la nueva morfología que las rutas de navegación están experimentando, especialmente la relacionada con el “North-West Passage”, situada en el extremo norte de Canadá y que une los Océanos Pacífico y Atlántico. Asimismo, el trabajo expone una síntesis histórica relacionada con esta ruta y las proyecciones de su empleo en el futuro cercano.

En relación al impacto océano-político de esta nueva realidad, el trabajo explora las relaciones que vinculan al Estado de Chile y Canadá en las áreas que se estima son comunes para países con directa injerencia en zonas antárticas y árticas respectivamente, proponiendo algunas ideas para el fortalecimiento de las relaciones entre ambos países, a través de la herramienta político-estratégica de las respectivas armadas.

- **Introducción.**

El calentamiento global y sus consecuencias son una realidad difícil de rebatir, especialmente cuando sus efectos se ven en forma concreta en la disminución de la capa de hielo polar y en los ventisqueros nacionales en la Zona Austral de nuestro país, como también en otras formas de cambio climático en el globo terráqueo. Esta realidad atmosférica está provocando cambios en la morfología territorial hasta ahora conocida, especialmente en el Hemisferio Norte, donde en el Círculo Polar Ártico, los hielos eternos han comenzado a dar paso a nuevos espacios marítimos nunca antes explotados y a generar disputas entre diferentes Estados y Canadá respecto de su control, proyección y uso como vía de comunicación marítima entre el Océano Pacífico y el Atlántico.

El eventual futuro empleo del “Northwest Passage” como ruta de navegación comercial genera un cambio en la arena océano-política global, y especialmente en aquellos Estados-Nación que

han asumido un rol de actores internacionales de la cuenca del Pacífico.

El presente ensayo tiene como propósito dar a conocer en forma más detallada las características de esta nueva ruta de navegación marítima bi-oceánica y la historia que antecede a su apertura; visualizar una relación de intereses con Chile desde una perspectiva de la cuenca del Pacífico y como país geográficamente vinculado al control de los espacios marítimos bi-oceánicos en el cono sur continental y antártico, y finalmente, establecer aspectos comunes con Canadá que podrían servir de puente en la relación entre las Armadas de ambos países.

- **Historia¹.**

Desde que los europeos descubrieron Norteamérica, exploradores de todo el mundo se han fascinado con la posibilidad de comunicar por vía marítima a Europa con Asia. En comparación con el Canal de Panamá, el transporte de mercancías a través del Archipiélago de Canadá presupone una disminución de

* Capitán de Fragata, Oficial de Estado Mayor.
1.- Northwest Passage-Wikipedia, the free encyclopedia. www.wikipedia.org

2.200 millas náuticas en la distancia a navegar entre Europa y el lejano Oriente.

En el siglo XVI, exploradores españoles ya habían visualizado la posibilidad del cruce bi-oceánico, habiéndolo bautizado como "Estrecho de Anian". En 1776, James Cook, comisionado por el Almirantazgo Británico recibió órdenes de buscar el paso, tarea que emprendió en 1777, alcanzando la latitud 70 grados norte sin los resultados esperados. En 1845, el explorador Sir John Franklin y su tripulación de 134 hombres perdieron sus vidas en la búsqueda del ansiado cruce, a bordo de los buques "Erebus" y "Teror". Sólo en 1906 es cuando el explorador noruego Roald Amundsen logró el objetivo de materializar el cruce, luego de 3 años de una larga y sacrificada travesía. El alto costo de la operación y la nula capacidad de su empleo con fines marítimo-comerciales frustró el éxito logrado por Amundsen, quedando la ruta polar en el banco de proyectos de la historia.

Con el término de la guerra fría, el número de viajes a través de la ruta mencionada comenzó a incrementarse, especialmente por medio de buques rompehielos o de unidades bien equipadas para soportar las inclemencias atmosféricas, dando paso a un nuevo escenario político donde Canadá impuso sus condiciones para asegurar, especialmente, la conservación del ecosistema ártico a través de regulaciones medio-ambientales y de paso reafirmar su soberanía sobre aquellos espacios marítimos que antes estaban cubiertos por hielos milenarios, pero que desde su perspectiva, son parte de la integridad territorial de Canadá.

- Descripción.

Desde el weste hacia el este, el Paso Norweste corre a través del Estrecho de Bering, que separa Rusia y Alaska,

el Mar de Chucki, el Mar de Beaufort y luego inicia una ruta a través de canales del Archipiélago Ártico de Canadá (consideradas aguas interiores por el Estado de Canadá y aguas internacionales por los Estados Unidos de Norteamérica, lo que ha generado una disputa internacional, sin solución por el momento).

Existen entre 5 a 7 rutas alternativas a través del archipiélago mencionado, incluyendo el Estrecho McClure, el Estrecho Dease y el Estrecho Prince of Wales. Posteriormente, el Paso Norweste continúa a través de la Bahía de Baffin y el Estrecho Davis, para finalmente desembocar en el Océano Atlántico.



La ruta "North-West Passage".

Ha habido especulaciones respecto de si el calentamiento global ha permitido que el paso mencionado se mantenga abierto a la navegación al menos por un par de meses en el año; sin embargo, el 21 de agosto 2007, el Instituto Noruego de Navegación Polar anunció que éste se encontraba habilitado para navegar, incluso sin asistencia de rompehielos², lo cual constituía la primera vez desde que se comenzó con los registros formales de medición en 1972. El paso fue nuevamente declarado abierto el 25 de agosto del año 2008.

Asimismo, mediante la observación de imágenes satelitales de la NASA, especialistas han aseverado que el Ártico

2.- Northwest Passage, Wikipedia, www.wikipedia.org/wiki/Northwest_Passage

ha comenzado un "espiral de la muerte"³ y que este fenómeno será a futuro cada vez más habitual.



Vista satelital de la ruta "North-West Passage".

Por otra parte, el Grupo Naviero Alemán BELUGA ha anunciado el cruce con uno de sus buques desde Alemania a Japón durante el presente año, lo que significa un ahorro de 4.000 millas náuticas de navegación entre el puerto de origen y el destino final en el lejano oriente.

- **Relación con Chile.**

A su vez, las relaciones océanopolíticas⁴ no solamente se sitúan en el ámbito concreto de las relaciones políticas, diplomáticas, estratégicas y/o comerciales, sino que trascienden al ámbito estrictamente imaginario y cultural, es decir, en una dimensión simbólica: el de la conciencia marítima.

En el caso nacional, aquí es donde es importante dar algunos ejemplos que se estima han permitido dar forma a esta "conciencia marítima" moderna, global, interdisciplinaria y estratégica que puede ser vinculante con otros Estados, específicamente Canadá.

Las siguientes afirmaciones contienen ideas-fuerza que se estima han sido

positivamente introducidas en el lenguaje común-nacional a través de la herramienta de la "comunicación estratégica"⁵ y que contribuyen con lo anterior:

- Armada de Chile, la Marina de todos los chilenos.
- La seguridad de la vida humana en el mar es una responsabilidad irrenunciable.
- Chile vive, depende y se sostiene a través del mar.
- El límite Oeste de Chile es ASIA.
- Chile es y siempre será un país Antártico.
- El Océano Pacífico es la mayor fuente de riquezas para Chile hoy y en el futuro.
- El Mar Presencial impone responsabilidades con la comunidad internacional.
- Chile es el cuarto usuario a nivel mundial del Canal de Panamá.
- El 90% de nuestro comercio exterior se concreta vía marítima.

A partir de estas afirmaciones, de una visión espacial del Océano Pacífico y la ubicación relativa de Chile en ese espacio, es que nuestro país tiene diferentes grados de participación en los procesos que se desarrollan en torno o a través de las vías de comunicación marítima entre el Pacífico y el Atlántico. Es decir, Chile concretamente controla, explota, supervisa y custodia la vía marítima del Estrecho de Magallanes y en menor grado, del Paso Drake. Asimismo, Chile se ha definido como un actor importante en el empleo del Canal de Panamá y por ende es parte activa de su defensa ante las nuevas amenazas, a través de la iniciativa de ejercicios de defensa del mismo,

3.- National Snow and Ice Data Center (NSIDC), USA, Professor Mark Serreze.

Concepto referido a una etapa irreversible de descongelamiento progresivo.

4.- La Océano Política surgió durante la segunda mitad del siglo XX, como resultado de una serie de procesos intelectuales y políticos en el mundo desarrollado. La nueva disciplina visualiza un cambio profundo de perspectiva a este respecto: ella permite analizar los fenómenos políticos, diplomáticos y estratégicos que suceden en mares y océanos, desde la perspectiva de los espacios marítimos, para desde ese espacio, poder observar y comprender la tierra. Si la Geopolítica se plantea como "la conciencia territorial del Estado", la Océano Política pretende ser "la conciencia marítima de la Nación". Juan Luis Rodríguez, Cientista Político, 2004.

5.- "Expresión comúnmente aceptada para entender los esfuerzos dirigidos para generar las condiciones favorables en el logro de los intereses nacionales y políticas, a través del uso coordinado de programas, planes, temas, mensajes y productos de información adecuadamente sincronizados con el resto de los instrumentos del poder nacional". Traducción del Commander's Handbook for Strategic Communication, US Joint Forces Command, Joint Warfighting Center, September 1, 2008.

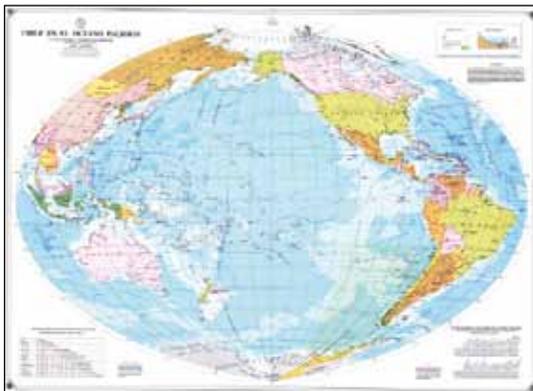
como también por medio de su presencia diplomática, de representación institucional y de intercambio en muchas áreas y no solo castrenses.

Lo anterior no es producto del azar, se estima, responde a una visión océanopolítica en la cual

Chile quiere ser parte de las decisiones que involucran su desarrollo presente y por cierto su desarrollo futuro, teniendo como marco de fondo el inmenso y próspero Océano Pacífico que nos vincula con el resto del planeta.

Teniendo esta hipótesis como premisa de interés nacional, es que la apertura natural de una nueva ruta de comunicación marítima entre el Océano Pacífico y el Atlántico resulta de interés, por cuanto nos permite encontrar otro punto de vinculación con el Estado de Canadá, en el sentido de compartir la experiencia de ser países con accesos bi-oceánicos; ambos países vinculados a los extremos polares del globo y con ello compartiendo los problemas actuales que conlleva, especialmente en el ámbito del calentamiento global; ambos países involucrados, en diferentes grados, en la investigación científica de las capas de hielo polares o antárticas respectivamente y por ende, con algunas similitudes geográficas que podrían permitir compartir experiencias en áreas de desarrollo nacional en clima frío, fuentes de energía alternativa y otros.

Por otra parte, la apertura de una nueva ruta bi-oceánica presupone un impacto comercial y económico para el país, asumiendo que el actual flujo de naves que emplean la ruta Estrecho de Magallanes podrían encontrar económicamente más rentable emplear la nueva ruta, impactando el ingreso de recursos



que por términos de uso de señalización marítima y otros gravámenes se reciben actualmente.

Sin perjuicio de lo anterior, se estima que las siguientes áreas de desarrollo son de interés compartido entre Chile y Canadá, pudiendo ser la Armada de

Chile un puente para trabajar en ellas, para interés específico Institucional, para contribuir a la política exterior del Estado y finalmente para contribuir al fomento de la conciencia marítima nacional, al hacer sentir a la Nación que es parte de las decisiones océanopolíticas que vinculan a Chile con el resto del mundo:

- Visión océano-política con aspectos comunes.
- Responsabilidad Antártica - Ártica.
- Control de espacios marítimos bi-oceánicos en los aspectos de seguridad a la navegación, combate a la contaminación, operaciones de búsqueda y rescate, exploración aeromarítima.
- Investigación científica relacionada con la evolución de las capas de hielo.
- Entrenamiento de navegación en aguas interiores y canales.
- Experiencia en empleo de estaciones de control de tráfico marítimo habitadas en clima frío.
- Construcción naval y empleo de unidades Ártico-Antárticas.
- Oceanografía y Cartografía electrónica de aguas interiores y canales.

- Conclusiones.

El calentamiento global es una realidad y sus efectos han comenzado a sentirse en forma concreta en la geografía del planeta. La disminución de los hielos árticos ha permitido que la ruta marítima que une el Océano Pací-

fico y el Atlántico, conocida como el “Norwest Passage” se haga transitable, al menos por un par de meses al año, generando una nueva realidad para el comercio marítimo mundial y para los Estados que están relacionados con los océanos que comunica.

La ruta de navegación permitiría comunicar Europa y Japón con una distancia a navegar, aproximadamente 2.000 millas náuticas más corta que la actualmente en uso.

Chile se ha definido como un país con vocación hacia el Pacífico y desde esa perspectiva, participa en el quehacer de las actuales 2 vías de comunicación marítima que unen al Pacífico con el

Atlántico, a saber, el Estrecho de Magallanes- Paso Drake y el Canal de Panamá. La apertura de una nueva ruta presupone el desafío de ser parte colaborativa en ese proceso y poder compartir experiencias con Canadá como Estado soberano del paso. Lo anterior contribuye con la consolidación de la conciencia marítima nacional y da pie para buscar formas de intercambio en variados aspectos de interés bilateral.

El impacto económico para el Estado que la apertura de esta nueva ruta presupone debiera ser dimensionada oportunamente para poder planificar acciones de ajuste presupuestario o de desarrollo de inversiones futuras.

* * *

