



La Ruta de la Seda Ártica de China ya es una realidad.

Posted on Agosto 30, 2026

Mientras China exhibe su poderío económico en asociación con Rusia, Estados Unidos lucha por concretar sus propias opciones de transporte marítimo en el Ártico.

Por Alicia García-Herrero

A mediados de agosto, la naviera china Sea Legend anunció que iniciaría un servicio de transporte de contenedores a través del Ártico, utilizando la Ruta Marítima del Norte (RMN) rusa para navegar desde China hasta Rotterdam en unos veinte días, aproximadamente la mitad del tiempo que tardaría la ruta a través del Canal de Suez. El transporte marítimo chino en el Ártico no es nuevo: sus barcos han transitado por la RMN varias veces en los últimos años.

Sin embargo, estos viajes eran exploratorios e irregulares. El nuevo servicio marca el primer tránsito comercial regular a través del Océano Ártico.

El volumen total previsto es relativamente pequeño, ya que la flota consta únicamente de siete buques portacontenedores de tamaño moderado que operarán la ruta durante cuatro meses al año. Los buques árticos tendrán solo una quinta parte del tamaño de los portacontenedores que transitan por el Canal de Suez, que representa aproximadamente una octava parte del comercio mundial. La importancia del

proyecto Sea Legend radica en que el tránsito por el Océano Ártico puede programarse, presupuestarse y repetirse, lo que permite integrar la ruta en las cadenas de suministro. Es probable que su atractivo aumente a medida que las rutas tradicionales, como el Mar Rojo y el Estrecho de Ormuz, se vuelvan más riesgosas.

La Ruta Marítima del Norte se diferencia de otras rutas en que, de facto, no se aplica la libertad de navegación. Rusia no la considera una vía marítima internacional abierta y controla la mayor parte de la ruta. Rusia emite los permisos y recauda las tasas a través de su empresa nuclear estatal, Rosatom, que opera los rompehielos pesados necesarios para escoltar a los buques de carga a través de las gélidas aguas.

Estados Unidos ha sostenido durante décadas que la extensa reivindicación rusa sobre estas aguas es incompatible con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y que la Ruta Marítima del Norte debería ser tratada como un estrecho internacional. Al operar a través de esta ruta, China reconoce y legitima implícitamente la postura rusa al acatar las tasas y los permisos exigidos por Rusia.

China no es un Estado ártico, aunque tiene estatus de observador en el Consejo Ártico. Su acceso al Ártico depende en gran medida de Rusia. En lo que respecta a la Ruta Marítima del Norte, depende totalmente de Rusia. En la mayoría de los demás ámbitos —en particular, la evasión de sanciones y la compra de energía— Moscú actúa como socio menor de Pekín. En el Ártico, Rusia ha abierto su vía marítima más estratégica a cambio de derechos de tránsito, construcción naval conjunta, formación de tripulaciones y alineación política. Rusia controla el acceso, pero lo vende en el contexto de la presión económica derivada de las sanciones occidentales.

Estados Unidos lleva tiempo anticipando este desarrollo y está estudiando rutas árticas alternativas para su propio transporte marítimo. Una de ellas es el Paso del Noroeste, que atraviesa el Ártico canadiense. Sin embargo, esta ruta se ve obstaculizada por las condiciones meteorológicas erráticas y la poca profundidad del agua; además, está sujeta a una disputa sin resolver —similar a la que afecta a la Ruta Marítima del Norte— en la que Washington pretende que el paso sea considerado un estrecho internacional, mientras que Ottawa lo considera aguas interiores. La segunda opción es la Ruta Marítima Transpolar, que discurre por el centro del océano Ártico, evitando la jurisdicción de cualquier país —y, por lo tanto, las tasas y los permisos—, aunque la lejanía y la presencia de hielo marino dificultan su viabilidad.

Otras opciones requerirían rompehielos pesados, en los que Estados Unidos está muy rezagado. Rusia opera la mayor flota de rompehielos del mundo, con más de 40 buques polares (aunque muchos están envejeciendo). China tiene tres, uno de construcción nacional, y está incorporando un buque de propulsión nuclear. Estados Unidos, por su parte, solo cuenta con un rompehielos pesado y uno mediano en funcionamiento. Está intentando ponerse al día mediante la firma de un contrato de 6.100 millones de dólares con Finlandia para la adquisición de 11 rompehielos medianos, siete de los cuales se construirán

en Estados Unidos y cuatro en astilleros finlandeses para agilizar la entrega y aprovechar la experiencia finlandesa.

La disparidad en el transporte marítimo del Ártico ilustra una realidad geopolítica más amplia: el liderazgo de China se deriva de su capacidad industrial. En la construcción naval, drones, baterías y muchos otros productos que pueden fabricarse a gran escala, China está superando a Estados Unidos y cosechando los beneficios correspondientes. La escasez de rompehielos demuestra que Estados Unidos carece de una base industrial capaz de construir lo que su estrategia requiere.

La nueva ruta marítima china en el Ártico no solo es resultado de su geografía, sino también de la dependencia de Rusia respecto a China y del poderío económico e industrial chino. Ambas ventajas son fruto de una estrategia china deliberada. Para Estados Unidos, y aún más para Europa, el Ártico demuestra que la capacidad industrial, el peso económico y el acceso negociado se han convertido en factores clave en la competencia geopolítica.

El Maipo/BRICS