



Ruta de la Seda Polar, el Ártico será contaminado por el carbono negro que liberarán los buques chinos

Posted on Noviembre 3, 2025

Por Alejandro R.C.

La 'Ruta de la Seda Polar', que discurre por la costa norte de Siberia, ya es una alternativa real al Canal de Suez para el transporte marítimo entre Asia y Europa; el cambio climático ha hecho innecesarios los rompehielos, ahora esta zona 'virgen' se verá 'contaminada' por los buques mercantes del gigante asiático y que liberarán carbono negro.

La ruta, presentada por Pekín como un modelo de "transporte verde" con hasta un 50 % menos de emisiones, enfrenta, sin embargo, riesgos ambientales significativos.

Atravesar el Ártico acorta en 20 días el tiempo de transporte y evita regiones amenazadas por la piratería y la inestabilidad política: "Es más rápida, más eficiente y más económica" pero insostenible medioambientalmente hablando.

China llevó a cabo con éxito el primer viaje de un buque convencional de mercaderías desde Asia hasta Europa por el Ártico.

‘Ruta de la Seda Polar’, llamada a estar ‘contaminada’

China ha completado el primer viaje de una nueva ruta marítima hacia Europa a través del Ártico, un trayecto que Pekín promociona como el inicio de un corredor regular dentro de su ambiciosa «Ruta de la Seda Polar» y ‘contaminada’ irrevesiblemente por el tráfico continuo de buques.

Con este logro logístico, el gigante asiático busca abrir un tercer corredor marítimo hacia el continente europeo, reducir costes y reforzar su autonomía en un mapa global de rutas cada vez más inestable.

La travesía, por ahora estacional, promete tiempos de transporte más cortos y menores emisiones, pero también plantea interrogantes sobre la viabilidad ambiental de una línea que depende del deshielo acelerado del Ártico y de la cooperación con Rusia.

China aspira a transformar esta conexión en un servicio regular para 2026, mientras el mundo observa cómo el cambio climático convierte la geografía polar en un nuevo tablero económico y estratégico, la salud ambiental del Ártico se ‘resentirá’.

La geopolítica detrás de la ‘autopista polar’

El portacontenedores Istanbul Bridge llegó hace dos semanas a Gdansk (Polonia) tras veinte días de navegación desde Ningbo (Zhejiang, este), completando el primer viaje de la Ruta Ártica Exprés China-Europa, la nueva conexión que Pekín integra en su «Ruta de la Seda Polar».

Para China, esta vía representa un tercer corredor marítimo entre Asia y Europa, junto a las rutas tradicionales que atraviesan el canal de Suez y bordean el cabo de Buena Esperanza.

Según Yang Linsheng, de la Academia China de Ciencias, el país “quiere incorporar el Paso del Nordeste a su sistema de transporte global”, lo que podría trasladar entre un 10 % y un 30 % del comercio sino-europeo y aliviar rutas saturadas a costa del medio ambiente.

El proyecto se apoya en la Ruta Marítima del Norte rusa, donde Moscú prevé invertir hasta 1,8 billones de rublos (unos 22.000 millones de dólares) hasta 2035 y mantener el tránsito con rompehielos todo el año, según la cadena estatal CCTV.

El portavoz del Ministerio de Exteriores chino Lin Jian ya había adelantado a fines de septiembre que Pekín “cooperará con Rusia y otros países interesados en el desarrollo y la protección del Ártico”.

Promesas de eficiencia y límites estacionales

La conexión completó su primer trayecto en veinte días, dos más de lo previsto, frente a los cuarenta o cincuenta que tarda un barco por el canal de Suez o el cabo de Buena Esperanza.

El objetivo operativo de Pekín es reducir el tránsito a 18 días entre los puertos de Ningbo y Felixstowe (Reino Unido) a pesar de las consecuencias ambientales.

El buque transportó unos 4.100 contenedores, menos que los grandes portacontenedores de las rutas tradicionales, pero con cargas de alto valor añadido, como módulos fotovoltaicos y componentes de baterías.

“Antes, el paso por Suez requería 40 días y los productos sufrían riesgo de autodescarga; ahora, con solo 18 días de viaje, el control de calidad es más preciso”, explicó a medios Li Ming, directivo de logística de una empresa de nueva energía.

Según Yang Linsheng, la nueva vía puede acortar unos diez días los tiempos y reducir los costes en torno a un 35 %.

No obstante, su uso sigue limitado a los meses de verano, con una ventana de navegación de unos 120 días, y depende de una infraestructura rusa aún insuficiente y del alto coste de operar rompehielos en aguas polares.

El deshielo que abre y amenaza la ruta

El deshielo acelerado del Ártico, donde las temperaturas aumentan tres veces más rápido que la media global, ha abierto una ventana de unos cuatro meses que permite la navegación por el Paso del Nordeste.

Según la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) de Estados Unidos, las temperaturas en el Ártico entre 2023 y 2024 fueron las segundas más altas desde que existen registros, y en marzo de 2025 la capa de hielo alcanzó su extensión invernal más reducida desde que se mide por satélite.

El tránsito de buques en aguas polares puede liberar carbono negro, que acelera el deshielo al oscurecer el hielo, y favorecer la propagación de especies invasoras adheridas al casco, según estudios canadienses y del British Antarctic Survey.

“El Ártico no reemplazará mañana al canal de Suez, pero se convertirá en un complemento importante”, señaló el analista Malte Humpert, del Arctic Institute, en declaraciones recogidas por el diario local The Paper.

China aspira a operar la ruta de forma regular a partir de 2026, en un escenario que requerirá una

cooperación internacional estrecha y una gobernanza ambiental aún por definir en un Ártico cada vez más abierto y disputado.

El Maipo/ECOticias