

LA RUTA DE LA SEDA POLAR COMO NUEVO ESCENARIO GEOPOLÍTICO GLOBAL***THE POLAR SILK ROAD AS A NEW GLOBAL GEOPOLITICAL SCENARIO***

Juan Cruz Campagna¹ y Germán Alejandro Romero²

(Fecha de recepción: 10/10/25 - Fecha de aceptación: 30/11/25)

RESUMEN

El artículo analiza la Ruta de la Seda Polar como nueva extensión de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) impulsada por China desde 2013. Este corredor marítimo, que bordea Siberia a través del océano Ártico, reduce hasta un 40% los tiempos de transporte respecto al Ca-nal de Suez, convirtiéndose en una alternativa estratégica para el comercio global.

El texto resalta la cooperación entre Rusia y China: Moscú aporta control territorial y mili-tar, mientras que Beijing financia la infraestructura bajo el marco de la llamada Ruta de la Seda Polar. Sin embargo, la falta de infraestructura, las condiciones extremas y los riesgos ambientales siguen siendo desafíos importantes.

El Ártico no solo ofrece rutas más cortas, sino también grandes reservas de petróleo, gas y minerales estratégicos, lo que eleva su valor geopolítico. Estados Unidos busca contra-rrestar la expansión ruso-china reforzando su presencia en Alaska y Groenlandia. En 2025, China inauguró su primera línea comercial ártica, marcando el inicio de una nueva era de competencia global por el control del norte.

Palabras clave: Ruta de la Seda Polar, Iniciativa de la Franja y la Ruta, Ruta Marítima del Norte, Rusia, China.

ABSTRACT

This article analyzes the Polar Silk Road as a new extension of the Belt and Road Initiative (BRI), promoted by China since 2013. This maritime corridor, which borders Siberia through the Arctic Ocean, reduces transportation times by up to 40% compared to the Suez Canal, becoming a strategic alternative for global trade.

¹ Magíster en Estudios Latinoamericanos. Lic. en Ciencia Política y Administración Pública. Docente e investigador en Universidad Abierta Interamericana – Universidad Nacional de Moreno – Universidad de Congreso.

² Lic. en Relaciones Internacionales. Docente auxiliar en Universidad Abierta Interamericana. Redactor y traductor en Zona Militar.

The article highlights the cooperation between Russia and China: Moscow provides territorial and military control, while Beijing finances infrastructure under the framework of the so-called Polar Silk Road. However, the lack of infrastructure, extreme conditions, and environmental risks remain significant challenges.

The Arctic not only offers shorter routes but also vast reserves of oil, gas, and strategic minerals, increasing its geopolitical value. The United States seeks to counter Russian-Chinese expansion by strengthening its presence in Alaska and Greenland. In 2025, China will open its first Arctic trade route, marking the beginning of a new era of global competition for control of the North.

Keywords: Polar Silk Road, Belt and Road Initiative, Northern Maritime Route, Russia, China.

INTRODUCCIÓN

En el año 2013, China lanzó la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), un ambicioso proyecto de infraestructura y desarrollo económico que busca revivir la antigua Ruta de la Seda. El objetivo es construir una red de comercio e infraestructura que conecte a China con el resto del mundo. Desde que se anunció el proyecto, más de 150 países han firmado acuerdos para ser parte de esta red global, abarcando regiones de Asia, Europa, África y América Latina.

La IFR se concentra principalmente en rutas terrestres, desarrollando carreteras, ferrocarriles e instalaciones industriales, aunque también gestiona la construcción de puertos y rutas de transporte marítimo. Existen dos rutas principales: la terrestre, que atraviesa Asia Central, conectando China con Europa y se basa en una red de ferrocarriles, carreteras y gasoductos (incluyendo el Corredor Económico China-Pakistán y la conexión China-Rusia); y una ruta marítima, que conecta puertos clave desde el sudeste asiático hasta el Mediterráneo, atravesando el estrecho de Malaca, el océano Índico y el canal de Suez.

Sin embargo, una tercera ruta se vuelve cada vez más importante y está llamada a ser clave en el siglo XXI: la Ruta de la Seda Polar o Ruta Marítima del Norte, que conecta Asia con Europa bordeando Siberia, y que reduce hasta un 40% el tiempo de transporte en comparación con el Canal de Suez. Un viaje entre Shanghái y Róterdam por Suez tarda 34 días y por el Ártico podría tomar apenas 20. Eso significa miles de millones de dólares ahorrados en combustibles y tiempos de entrega.

EL OCÉANO GLACIAR ÁRTICO

El Océano Glaciar Ártico ronda los cuatro millones de kilómetros cuadrados y, como consecuencia del cambio climático, sufre un constante deshielo. La Administración Nacional de la Aeronáutica y del Espacio de los Estados Unidos comentó que “el Ártico viene experimentando una pérdida de hielo permanente desde el año 1979, contando en el mes de septiembre del mismo año con 10 millones de km², y hasta el día de hoy en la misma fecha con un aproximado de entre 4 y 5 millones de km²” (Antonioli Ríos, 2017, p. 2). Esta es la situación en verano, mientras que, en los meses de invierno, también muestra un claro derretimiento de los glaciares oceánicos, pero a un ritmo más lento.

La región ártica, en pleno proceso de deshielo, engloba a numerosas islas y archipiélagos, y está dividida en dos grandes cuencas oceánicas, la Amerasiana y la Euroasiática. El océano Ártico integra la ruta marítima del norte, la ruta del paso del noroeste y la ruta transártica (ver figura 1). En el bloque de Moscú, se encuentra únicamente la ruta marítima del norte, que conecta el estrecho de Bering con el norte de Europa, costeando las playas, archipiélagos e islas rusas; luego, en el bloque de la Reina Isabel, tendremos a la ruta del noroeste, que, al igual que la anterior, vincula el estrecho de Bering con Europa, pero navegando las costas del norte de Canadá y las islas que existen entre el mar de Beaufort y la bahía de Baffin; por último, tenemos a la ruta marítima transártica, cuyo recorrido conecta el estrecho de Bering y el norte europeo, pero navegando justo por la línea entre el bloque de Moscú y el bloque de la Reina Isabel.

Figura 1. Las tres rutas árticas: en verde la Ruta Marítima del Norte; en marrón la Ruta del Paso del Noroeste; punteada la Ruta Transpoliar; y en naranja la ruta que conecta a América del Norte con Europa. Imagen obtenida de “El Ártico: escenario geopolítico emergente” de CIDOB.



En estas últimas décadas, la relación entre Estados está determinada por dos grandes rasgos; el primero de ellos es el surgimiento de nuevas potencias en el escenario internacional, fundamentalmente China y los países del sudeste asiático. El segundo rasgo es el imparable avance de la tecnología, ya que se han desarrollado de forma acelerada nuevas formas de comunicación y de transporte (Cerbán Jiménez & Piniella Corbacho, 2014).

Debido a estos cambios, el comercio marítimo debe adaptarse, no solo con respecto a los buques de carga, que cada vez son más grandes y potentes, sino también a todo el conjunto de infraestructuras que garantizan esos viajes. En este contexto, los países que cuentan con arterias claves para el comercio mundial amplían las posibilidades para que un mayor número de buques cargueros pase por sus aguas. Un claro ejemplo de ello es el Canal de Suez, el cual tiene una:

Longitud de 163 km, su anchura oscila entre 80 y 135 m, su calado entre 14,4 y 16,4 m, y pueden pasar buques con una altura máxima de 68 m por encima del agua. Todas estas limitaciones restringen el tamaño de los buques que pueden transitar por él, aunque en menor medida que los que transitan por el Canal de Panamá (Kiourktsoglou y Coutroubis, 2013 en Cerbán Jiménez & Piniella Corbacho, 2014, p. 64).

Las limitaciones del Canal de Suez se hicieron realidad el 23 de marzo del 2021, cuando se encalló el buque de transporte Ever Given. “Así, se obstruía por casi una semana el punto de estrangulamiento por el que circula más del 10 por ciento del comercio mundial, 50 barcos diarios cuya carga supone unos 3.000 millones de dólares” (Guttadauro Esturo, 2022, p. 5).

El canal estuvo bloqueado en su totalidad durante cinco días, del 25 al 29 de marzo³, y en medio de esa incertidumbre los buques que no aceptaron esperar decidieron retomar la antigua ruta de circunnavegación a través del Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica. Un ejemplo más reciente ocurrió el 7 de julio del 2025, cuando los hutíes, ubicados en Yemen, atacaron y lograron hundir el buque granelero griego de bandera de Liberia, el Eternity C, en el que tres marineros perdieron la vida (Gritten, 2025).

Estos dos casos demuestran las limitaciones de infraestructura y el peligro provocado por la amenaza constante de grupos armados. Por eso, Egipto está trabajando en el proyecto del Nuevo Canal de Suez, que consiste en la “construcción de un nuevo canal entre los kilómetros 60 y 95, además de la profundización y ampliación de los Grandes Lagos Amargos y Ballah” (Guttadauro Esturo, 2022, pág. 5).

En este contexto, el presidente ruso ha dicho que “el antecedente de Suez demuestra la fragilidad de cualquier ruta entre Europa y Asia. En esta situación, aumenta su importancia la Ruta Marítima del Norte, cuya competitividad crece año a año” (Ortega, 2021 en Guttadauro Esturo, 2022), y esta situación no ha pasado desapercibida por Xi Jinping, que busca convertir a China en país protagónico de la región⁴.

VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LA RUTA MARÍTIMA DEL NORTE

Una de las principales ventajas es la reducción del tiempo de transporte, que podría llegar a comprimir hasta en un 40% menos que por Suez. Adicionalmente, se podría garantizar una mayor eficiencia en los envíos, dado que se hacen más viajes en el mismo periodo. Una última ventaja es que se registra una disminución en la emisión de dióxido de carbono (CO₂).

En el año 2013, el Ministerio de Transporte de Rusia aprobó y puso en implementación el “Protocolo de Navegación” por la Ruta Marítima del Norte. “Según este, todo aquel buque que pretenda navegar por aguas polares rusas tendrá que avisar con 120 días de antelación, para que el Ministerio valore su aceptación o no” (Williams, 2017 en Guttadauro Esturo, 2022, p. 12). Además, en caso de que el Ministerio de Transporte permita la navegación del buque, este último será escoltado por un rompehielos y se le brindará una cantidad máxima de días para que cruce por la ruta; si pasado el plazo continúa en aguas rusas, estaría violando la legislación del país y podría desatar un conflicto internacional.

Una desventaja de esta ruta marítima es la falta de infraestructura y de apoyo técnico, ya que no está preparada para lidiar con accidentes que pondrían en peligro a la tripulación, además de causar un severo daño ambiental. Por otro lado, los “oficiales a bordo deben estar familiarizados con el comportamiento de los buques, características de navegación y los procedimientos de navegación en diversas condiciones de hielo” (Guttadauro Esturo, 2022, p. 10), debido a que ninguna otra ruta presenta las dificultades climáticas del ártico.

3 Ya que, si bien el buque Ever Given se encalló el 23 de marzo, recién el día 25 de ese mismo mes la Autoridad del Canal de Suez dictó la suspensión de la navegación, como comenta Guttadauro Esturo (2022).

4 China no es parte del Consejo del Ártico, dado que este organismo internacional solo lo componen países que tienen territorios en dicha región, como Rusia, Canadá y Estados Unidos (entre otros), pero no China. No obstante, Beijing se ha asegurado un lugar como “Estado Observador” dentro del consejo.

Mientras tanto, en los últimos años, Rusia ha experimentado un proceso de desaceleración de inversiones extranjeras directas a partir de las sanciones económicas y comerciales impuestas por los países occidentales tras la anexión de la península de Crimea en el año 2014 y luego profundizadas por la guerra en Ucrania a partir de 2022. Pero no ocurre lo mismo con las empresas chinas. La IFR impulsa a las compañías de este país a buscar nuevos mercados, lo que es una suerte para Rusia.

Como mencionan Wan, Ge y Chen, la ruta que vincula al mayor puerto comercial de la República Popular de China, Shanghái, con el principal puerto de Europa, Rotterdam, al usar la ruta promocionada por Moscú, la distancia y el tiempo se verían reducidos un 30% en relación con el Canal de Suez, y un 40% en relación con el Canal de Panamá (Wan, Ge, & Chen, 2018). Resulta que por el Canal de Panamá:

Solo pueden transitar buques con un calado máximo de 12 m y una manga de 32 m, lo que se traduce en buques portacontenedores de una capacidad máxima de 4.500 TEUs aproximadamente (los conocidos como buques panamax por su capacidad para pasar por el Canal) (Cerbán Jiménez & Piniella Corbacho, 2014, p. 63).

Al igual que Suez, Panamá presenta limitaciones en cuanto a las dimensiones de los buques cargueros y los que sobrepasan estos indicadores deben buscar rutas alternativas para pasar del océano Pacífico al Atlántico o viceversa. Pero China, al transitar por aguas rusas, no solo estaría ahorrando tiempo y costos en fletes, sino que también estaría evitando dos grandes problemas. Uno de ellos es la piratería que hay en el trayecto a través de Suez, ya que, entre este canal y el estrecho de Malaca, existen numerosas bandas piratas que asaltan a los cargueros, especialmente cerca del cuerno de África, en las costas de Yemen y Somalia. Cerbán Jiménez y Piniella Corbacho explican que el estrecho de Malaca:

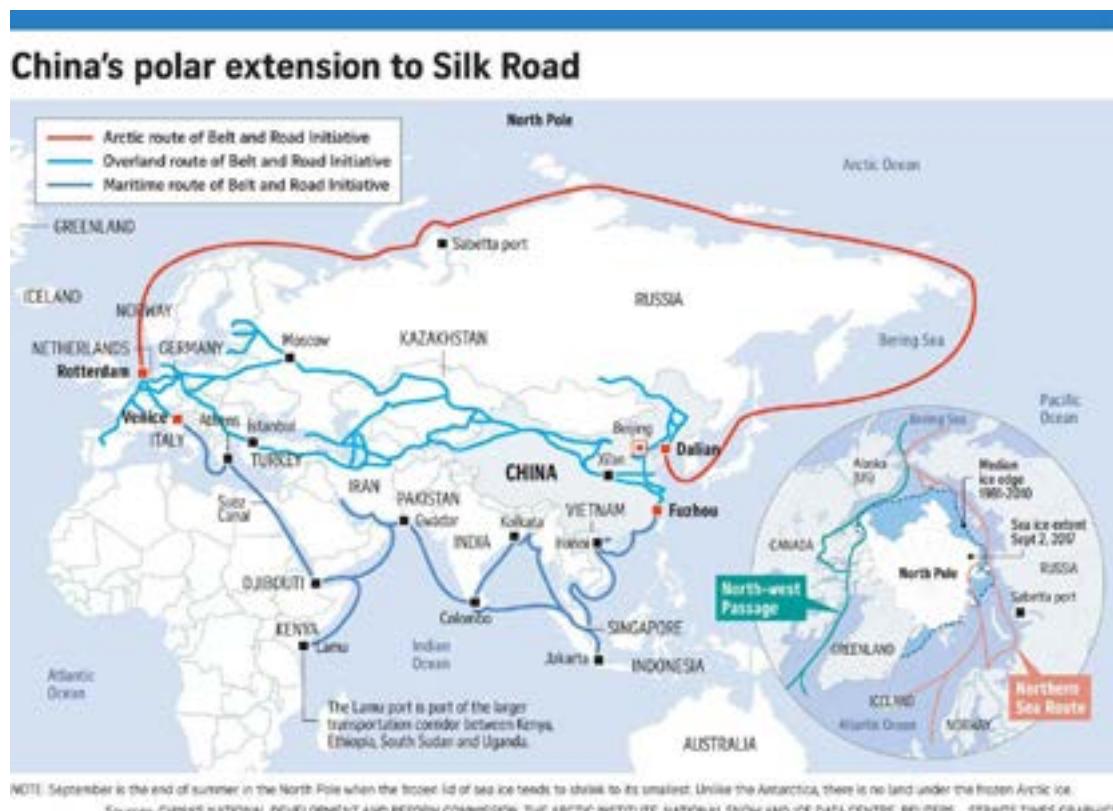
Es un estrecho localizado en el sudeste asiático entre la península de Malasia y la isla de Sumatra; es un paso obligado para el tráfico marítimo que vincula los océanos Pacífico e Índico. Su longitud es de 800 km, su anchura es de 2,8 km en su parte más estrecha y su calado es de 25 m aproximadamente. En la actualidad no presenta ninguna limitación para los buques que navegan, pero en un futuro y con la tendencia mundial hacia el incremento de tamaño o gigantismo de los buques, el calado podría llegar a ser un problema (Cerbán Jiménez & Piniella Corbacho, 2014, p. 64).

El segundo problema que estaría evitando China es transitar con sus buques por aguas o estrechos controlados por los Estados Unidos, haciendo referencia al Canal de Panamá.

Volviendo al Ártico, la falta de infraestructura es un problema al que la Federación Rusa deberá enfrentarse si quiere aprovechar los beneficios económicos de su costa norte. Moscú debe realizar una gran inversión para poder garantizar estas instalaciones y no estaría en condiciones de hacerla (Gómez de Ágreda, 2014 en Guttadauro Esturo, 2022), sumado a que su prioridad se encuentra en el frente occidental, luchando una guerra contra Kiev.

Aquí entra en escena China, ya que podría ser el principal inversor para el Estado ruso en la construcción y desarrollo de infraestructura al norte del país (ver la figura 2).

Figura 2. Las diferentes rutas de la seda que la República Popular de China está desarrollando. Imagen obtenida de “Straits Times”.



UN NUEVO ESCENARIO GEOPOLÍTICO GLOBAL

Debido a la posibilidad de acortar las distancias tanto con Europa como con Norteamérica, hay varios países interesados en dicho pasaje oceánico, pero fundamentalmente dos: Estados Unidos y la República Popular de China.

Cada barco que cruce el Ártico será un evento político. Comienza la disputa por el control de una ruta que puede redefinir la logística global. Deja de ser un territorio congelado y se convierte en un escenario clave del poder. A las rutas comerciales que se abren debemos sumar los recursos naturales que contiene:

El Ártico no es solo una ruta, es un cofre enterrado con las llaves a la energía del siglo XXI. Debajo de ese hielo que retrocede se esconde el mayor tesoro inexplorado del planeta. La Agencia de Energía de EE. UU. estima que allí reposan hasta 90.000 millones de barriles de petróleo y más de 47 billones de metros cúbicos de gas natural. Eso equivale a casi el 13% del petróleo no descubierto del mundo y al 30% del gas. A eso se suman minerales estratégicos como níquel, cobalto, litio, tierras raras y uranio (Herrera Khan, 2025).

Por eso vemos que Estados Unidos profundiza la presencia militar en Alaska y en Groenlandia, donde planifica nuevas instalaciones. Pretende contrarrestar la presencia rusa y bloquear la expansión china. Rusia tiene control militar y regulatorio sobre la zona; China avanza con inversiones en rompehielos, puertos y financiamiento de proyectos árticos. La alianza Beijing-Moscú desvela a los Estados Unidos.

De hecho, a fines de septiembre de 2025, China inauguró su primera ruta comercial regular de contenedores a través del Ártico con destino a Europa. La empresa Haijia Shipping lanzó el “Arctic Express”, su línea de transporte de mercancías en portacontenedores a través de este trayecto marítimo. Se espera que el viaje se realice en 18 días, reduciendo a casi la mitad el trayecto habitual de más de 30 días a través del Océano Índico. En lugar de utilizar las rutas habituales por el canal de Suez o el canal de Panamá, los barcos podrán remontar hasta el estrecho de Bering y luego bordear las costas del norte de Rusia para llegar a Europa. La línea lanzada por Haijia Shipping conectará varios puertos de China (Qingdao, Shanghái y Ningbo) con cuatro puertos europeos: Felixstow en el Reino Unido, Róterdam en los Países Bajos, Hamburgo en Alemania y Gdansk en Polonia.

El aumento del tráfico en el Ártico no solo afecta al transporte de mercancías. Además, el deshielo posibilita la explotación de diferentes recursos: pesqueros, mineros o hidrocarburados. Comienza una nueva era de la geopolítica global.

BIBLIOGRAFÍA

- Anatola, M., Fraga, H., & Polare, M. (2020). *Geología y geotecnia*. UNR.
- Anatoli Ríos, R. (2017). *El deshielo del Ártico y sus consecuencias para la humanidad*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Estratégicas de la Armada de México.
- Cerbán Jiménez, M. d., & Piniella Corbacho, F. (2014). *Las grandes rutas del comercio mundial*. Información estadística y cartografía de Andalucía, 57–65.
- Herrera Khan, M. (2025). *La Ruta Marítima del Norte y el Ártico*. La Guerra Fría que ya empezó sin disparar un tiro. Pressenza International Press Agency. Disponible en <https://www.pressenza.com/es/2025/10/la-ruta-maritima-del-norte-y-el-artico-la-guerra-fria-que-ya-empezo-sin-disparar-un-tiro-parte-3/>
- Ercilla, G. (s. f.). *Introducción a la geología marina*. Instituto de Ciencias del Mar.
- Euro News. (5 de junio de 2019). *Euro News*. Obtenido de China y Rusia hacen grandes negocios: <https://es.euronews.com/2019/06/05/china-y-rusia-hacen-grandes-negocios>
- Gritten, D. (10 de julio de 2025). *Search for survivors after Houthis sink second Red Sea cargo ship in a week*. Obtenido de BBC News: <https://www.bbc.com/news/articles/c3071vp2d8yo>
- Guttadauro Esturo, J. (2022). *Ruta Marítima del Norte. El comercio del futuro pasa por el Ártico*. Universidad del País Vasco.
- Sánchez Andrés, A. (2010). *Rusia y la geoestrategia del Ártico*. Boletín Elcano.
- Sánchez García, J. I. (2018). *El Ártico, la última frontera. La geopolítica del polo norte*. International Journal of Global Sustainability.
- Serrano Cañadas, E. (2005). *Glaciares, permafrost y cambio climático*. Departamento de Geografía de la Universidad de Valladolid.
- Sputnik (24 de octubre de 2019). *Sputnik Internacional*. Obtenido de EEUU lidera las inversiones extranjeras en Rusia: <https://sputniknews.lat/20191024/eeuu-lidera-las-inversiones-extranjeras-en-rusia-1089083213.html>
- Télam (22 de marzo de 2022). Obtenido de El Ártico perdió 770.000 kilómetros cuadrados de hielo, según la NASA TELAM SE 2022. Queda expresamente prohibida la utilización de este contenido sin citar la autoría de TELAM; la omisión de este requisito es violatorio del Régimen Legal de la Propiedad: <https://www.telam.com.ar/notas/202203/587217-el-artico-perdio-770000-kilometros-cuadrados-de-hielo-segun-un-estudio-en-eeuu.html>
- Uquillas, L. (6 de octubre de 2017). *EFE: Verde*. Obtenido de <https://efeverde.com/larramendi-explotacion-minerales-esta-proxima-artico/>

Vázquez, M. (5 de mayo de 2020). *Las navieras estudian la opción de circunnavegar África para evitar los peajes de Suez*. El Mercantil.

Wan, Z., Ge, J., & Chen, J. (2018). *Energy-saving potential and an economic feasibility analysis for an Arctic route between Shanghai and Rotterdam. Case study from China's largest container sea freight operator*. Sustainability.

World Energy Trade. (10 de diciembre de 2020). *World Energy Trade*. Obtenido de <https://www.worldenergytrade.com/oil-gas/yacimientos/rosneft-descubre-importante-yacimiento-de-gas-en-el-artico>

Zubachova, K. (30 de noviembre de 2018). *Russia Beyond*. Obtenido de ¿Qué grandes compañías internacionales siguen invirtiendo en Rusia?: <https://es.rbth.com/economia/82182-grandes-companias-internacionales-rusia>